



MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalgets medlemmer:

Vår dato: 10.03.23

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

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Statsforvalteren
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune

<http://miljopakken.no/>

Fra:

Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Det kalles inn til møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 17. mars kl. 10:00 – 14:00**. Se egen innkalling i kalender.

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda

Orienteringer

- 09/23** Trafikkutvikling - orientering (Sek)
- 10/23** Trafikkpakke 2 – orientering om avtale mellom Jernbanedir. og SJ Norge (Jbdir)
- 11/23** Gateprosjektene – orientering om status (Trfk)
- 12/23** Økonomisk garanti AtB 2. halvår 2023 – beslutning om videreføring (Trfk)
- 13/23** Føringer for HP 2024-27 - beslutning (Sek)
- 14/23** Organisering og videre oppfølging av Mobilitetslab Stor Trondheim (Trfk)
- 15/23** Videreutvikling av styringsmodellen i byvekstavtalenes styringsgrupper - (Svv)
- 16/23** Ravelsveita – beslutning om styringsramme og finansiering (Tk)

Eventuelt

Innspill til statsbudsjettet (Svv)



Møtereferat

Referat fra møte 03. februar 2023 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 08. mars

- *Ravelsveita – finansiering bygging (Tk)*: Saken sendes til behandling i KU (jf. sak 16/23)
- *Hjertesone pakke 2 – finansiering byggeplan og bygging (Tk)*: Programrådet bevilget 5,7 mill. til byggeplanlegging og bygging. Økningen på 2,7 mill. forskutteres fra budsjett 2024 (TS-bompenger)

Ad sak 09/23 Trafikkutvikling (Sek)

Vedlegg: Trafikkrapport

Oppsummering trafikkrapport

De viktigste punktene fra trafikkrapporten nevnes nedenfor. Flere tall og utfyllende tekst kan leses i vedlegget.

Endring i trafikkmengde

Byindeksen for Trondheimsområdet viser at trafikken i januar og februar 2023 var 3,4 prosent høyere enn samme tidsperiode i 2019.

Vekst i antall personbiler like stor som befolkningsveksten

I perioden 2019-2023 har veksten i antall personbiler vært tilnærmet like stor som veksten i antall personer 18 år og over. Fra 2019 til 2023 var veksten på 6 prosent. I miljøpakkeområdet betyr dette at det per voksne person har vært 0,6 biler alle disse årene.

Elbil:

Per februar 2023 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av nærmere 130 000 personbiler. Dette er omtrent på samme nivå som året før. Andelen el-biler av personbiler i miljøpakkeområdet var ved utgangen av februar 2023 27 prosent.

Elbilandelen i miljøpakkens bommer fortsetter å øke og var i januar 2023 35 prosent av passeringer med «lette» biler.

Kollektiv:

Tall fra Atb viser at det var drøyt 3,6 milliarder påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A i januar 2023. Dette er en økning på 56 prosent sammenlignet med januar 2022 da det fortsatt var reiserestriksjoner i samfunnet.

Tall fra SJ Norge viser en fortsatt positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen. I januar 2023 var det foretatt nærmere 150 000 reiser og 75 000 (50%) av disse reisene var innad i sone A. Sammenlignet med januar 2019 er det en økning på 12 prosent på Trønderbanen.

SJ har tidligere, på grunn av en feil, rapportert for lave AtB-tall for perioden august-desember 2022. Dette har også gitt for lave tall for totalt antall passasjerer i denne perioden. Økningen i sone A og i reisende totalt har altså vært større gjennom høsten 2022 enn vi tidligere har rapportert.

Sykkel:

I august 2022 ble det opprettet fire nye registreringspunkt i Trondheim kommune. De nye sykkeltellerne er plassert i Innherredsveien, Granåsveien, Breidablikkveien og Dalgårdbrua. Det er besluttet å etablere ytterligere registreringspunkt for syklende og gående i Trondheim gjennom Miljøpakken. Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data på sykkel og på sikt etablere en sykkelindeks for Trondheim.

I januar 2023 var det flere syklende på Rotvollekra og Svingbrua sammenlignet med samme tidsperiode i 2019.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 10/23 Trafikkpakke 2 – orientering om avtale mellom Jernbanedirektoratet og SJ Norge (Jbdir)

Det orienteres i møtet.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 11/23 Gateprosjektene – orientering om status framdrift (Trfk)

Det orienteres om status for arbeidet med gateprosjektene.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 12/23 Økonomisk garanti AtB 2. halvår 2023 – beslutning om videreføring (Trfk)

Bakgrunn

I KU- sak 46/22 – avklaring økonomisk handlingsrom for AtB 1.halvår 2023, behandlet 23.september 2022, formidlet Trfk utfordringer knyttet til den ekstraordinære kostnadsveksten og fortsatt inntektsbortfall etter koronapandemien. Kontaktutvalget vedtok en garanti som har gjort det mulig for AtB å videreføre en drift av kollektivtrafikken i Trondheim 1.halvår uten større kutt i tilbudet:

Kontaktutvalget vedtar at 40 millioner kroner av KU sin tilleggsbevilgning på inntil 78 MNOK til drift av kollektivtrafikken, forlenges ut første halvår 2023 for å redusere behovet for rutekutt fram til takstnivå og rutetilbud er helhetlig behandlet i Miljøpakkens handlingsplanprosess. Løsningen vil bygge opp under et kollektivtilbud som bidrar til å ivareta målet om nullvekst i biltrafikken i Trondheim

Formålet med denne saken er å klargjøre premisser og forutsetninger som skal gjelde for andre halvår 2023. For AtB vil det være avgjørende å få styringssignaler nå for å kunne innrette sin drift i 2.halvår.

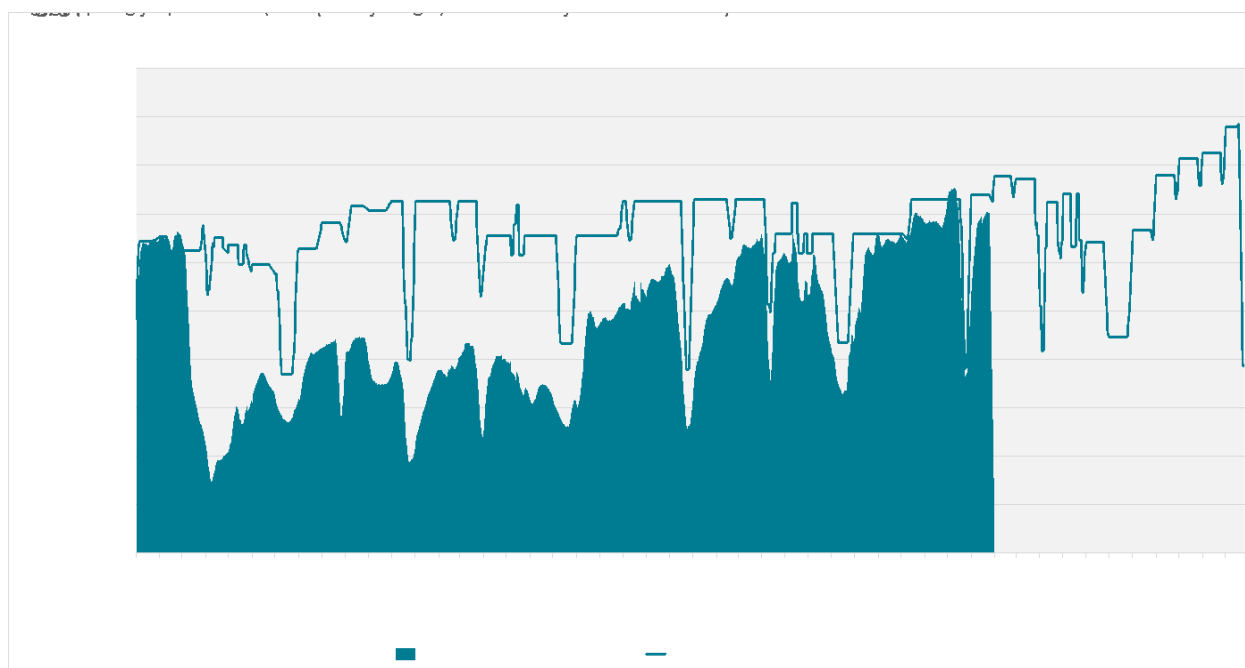
Faktiske opplysninger

AtB har gjort foreløpige beregninger som indikerer at allerede innvilget tilleggsbevilgning er tilstrekkelig til også å dekke de estimerte merkostnadene for 2. halvår 2023. AtB gjør imidlertid oppmerksom på at det fortsatt er store usikkerheter knyttet til utviklingen - noe denne saken også vil prøve å belyse. Utfallsrommet for merforbruk 2023, slik AtB ser det nå, er i området 40-72 millioner kroner. Det er særlig utviklingen i billettinntekter med vridning i salg av billetter til produkter som gir lavere inntekter pr reise og flere usikre forhold rundt kostnadsutviklingen som bidrar til det store utfallsrommet. AtB følger utviklingen tett og Trfk vil ta opp eventuelle endringer som medfører behov for avklaringer med Miljøpakken.

Om anvendelsesperioden for tilleggsbevilgningen forlenges til å gjelde ut 2.halvår 2023 gir det tilstrekkelig styringsrom. AtB sitt styre må behandle og eventuelt vedta tilbudsreduksjoner for 2. halvår 2023 i sitt styremøte den 30.03.23.

Utvikling i billettinntekter

Det har vært en betydelig vekst i antall passasjerer og i passasjerinntekter etter bunn-noteringene under pandemien. Grafen nedenfor som viser budsjett (linje) og oppnådd passasjerinntekt (skravert område) i Miljøpakkeområdet. Ved utgangen av 2022 var nivået ca. 95 % av målsatt nivå for anbudet inklusive vekstambisjoner.



I perioden med koronarestriksjoner og ut 2022 har staten gitt en særskilt kompensasjon basert på AtB og fylkets innrapportering til Kommunenes sentralforbund. Fra og med 2023 gir ikke staten en slik kompensasjon. AtB siktet gjennom høsten 2022 på å oppnå 100 % av målsatt inntektsnivå ved utgangen av 2023, et nivå som innebærer et behov for en inntektskompensasjon på ca. 10 MNOK i 2023. Som beskrevet ovenfor, er det stor usikkerhet knyttet til måloppnåelse.

Inngangen til 2023 viser en vekst i antall solgte periodebilletter og færre solgte enkeltbilletter. Periodebilletter gir lavere inntjening pr reise, men er positivt med tanke på lojale kunder og flere reiser. Salg av enkeltbilletter påvirkes i tillegg av innføring av 3-timers varighet kveld. Undersøkelser AtB har gjort viser at flere reiser tur/retur på samme enkeltbillett, men at tiltaket ikke har ført til nye reiser. I tillegg ser AtB at en større andel av kundene enn budsjettet (og ut over forutsetningene i avtale med Jernbaneverket), benytter seg av tog i stedet for buss på strekningen Trondheim-Stjørdal. Også dette gir tapte billettinntekter.

Disse forholdene medfører at AtB allerede nå ser et behov for å justere estimatet for kompensasjonsbehov som følge av endrede passasjerinntekter opp til totalt 18 millioner kroner i 2023. (se tabell).

Kostnadsutviklingen

Økte energipriser og høyere rentenivå gir rutekjøpskostnader som vokser mer enn kommunal deflater på 3,7%. For 2023 var denne kostnadsøkningen i KU-sak 46/22 beregnet til 49 millioner kroner i Miljøpakkeområdet. AtB oppdaterte beregningene til 54 millioner kroner ved utløpet av januar. (se tabell). Dette grunnet økte elektrisitetspriser i 4. kvartal 2022, samt en brattere rentestigning enn tidligere forutsatt.

	Helårs estimat i sak 46/22	Oppdatert helårs estimat per 31.01.23	Herav effekt 1. halvår 2023	Herav effekt 2. halvår 2023	Utfallsrom helårs effekt 2023
Prisutvikling	49	54	20	34	54
Inntektseffekter	10	18	18	0	18-50
Deflator	-15	-17	-8,5	-8,5	-17
Takst	-15	-15	-7,5	-7,5	-15
Nettoeffekt	29	40	22	18	40 - 72

Muligheter for kostnadsreduksjoner

I løpet av 2022 ble det foretatt enkelte justeringer i kollektivtilbudet med formål å spare inn kostnader, tilsvarende ca. 19 millioner kroner helårseffekt og effekt 15 millioner kroner for 2022.

AtB har løpende oppdaterte planer for mulige reduksjoner i rutetilbudet. I henhold til varslingsfrister i kontraktene trenger AtB og operatørene en planleggingshorisont på ca. 4 mnd. fra beslutning til reduksjon i rutetilbudet iverksettes. Dette for å ivareta AtB og operatørenes hensyn til forsvarlig planlegging av materiell og sjåfører og ENTUR sine varslingsfrister. En beslutning på AtBs styremøte den 30.03.23 vil dermed kunne ha effekt fra og med oppstart av høstrutene 14.08.22.

Dagens kontrakter med oppstart høsten 2019 har en varighet til 2029. Befolkningsvekst og ambisjonene for nullvekstmålene gjennom perioden, gjorde at anbudet ble lagt opp med store muligheter for å justere produksjonen opp (30%) og mindre muligheter for nedskalering (10%). Dette

gir et reelt handlingsrom for å kutte inntil ca. 65 MNOK i kostnadene. Samtidig vil slike kutt føre til et mindre attraktivt tilbud og derav lavere passasjerinntekter. Netto effekt av rutekutt vil dermed være mindre enn handlingsrommet på 65 MNOK.

Økonomisk situasjon for AtBs Miljøpakkeområde ved utgangen av 2022

AtBs regnskap for 2022 er ikke sluttført enda (vedtas 30.03.23), men foreløpig prognose viser et marginalt overskudd i Miljøpakkeområdet.

Drøftinger

Befolkningsvekst og andre drivkrefter som kan underbygge passasjervekst

Det nye anbudet som ble etablert i august 2019 ga ca. 20% flere rutekilometer og 25% bedre plass på bussene. Gitt at pandemien ikke skulle blomstre opp igjen, signaliserer AtB sterk tro på å komme opp til et bærekraftig nivå. De begrunner dette med følgende:

- Sammenlignet med Oslo har Trondheimsområdet en relativt lav kollektivandel og AtB vurderer at potensialet for å øke kollektivbruken gjennom bruk av ulike virkemidler er høyere. Undersøkelser gjort blant større bedrifter i Trondheimsområdet viser at tilstedeværelse på arbeidsplass prioriteres i stor grad når situasjonen normaliseres. Reiseavstand / - tid mellom hjem og jobb er også kortere i Trondheimsområdet enn for mange rundt Oslo, slik at behovet for hjemmekontor vurderes å være lavere her.
- Befolkningsvekst og urbanisering forventes å gi økt kollektivbruk. Sammen med økt markedsinnsats kan dette bidra til god vekst framover.
- Busstilbudet med tilhørende kundetjenester fungerer nå godt, og bedre enn før pandemien. Selv de to første månedene i 2020 før pandemien startet hadde AtB en økning i kollektivbruken grunnet forbedringer i tilbudet, og etter der har det skjedd ytterligere forbedringer gjennom pandemiperioden.

AtB vil løpende rapportere på passasjerutvikling og de markedsføringstiltak som gjennomføres utover våren 2023. AtB vurderer at det vil være behov for en hel høst/vintersesong uten restriksjoner (overgangsperiode), for å kunne konkludere endelig på om man lykkes i å nå ambisjonene om kollektivbruk som ligger i dagens rutetilbud.

Dersom ambisjonene for kollektivbruk og passasjerinntekter ikke skulle nås og det heller ikke vedtas økte tilskudd eller inntektskompensasjon, må styret til AtB foreta en vurdering av situasjonen vedta de tiltak som er nødvendige for å sikre en selskapsøkonomi i balanse. I en slik situasjon vil kostnadsreduksjoner i form av rutekutt være nærliggende. En større reduksjon i rutetilbudet vil imidlertid gi store konsekvenser for kollektivbruken framover og for oppnåelsen av nullvekstmålet inkludert byutviklingen i byvekstavgiftsområdet.

Fylkesdirektørens konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler at tidsperioden for bruk av tilleggsbevilgningen på 40 millioner kroner forlenges ut året. Dette medfører isolert sett ikke økte bevilgninger fra miljøpakken til kollektivdriften i 2023. Men som saken belyser, er det stor usikkerhet knyttet til videre inntekts og kostnadsutvikling, noe som fort kan endre behovet for ytterligere bevilgninger eller iverksettelse av tiltak. Fylkesdirektøren vil be AtB følge den økonomiske utviklingen av kollektivdriften tett og

rapportere til kontaktutvalget dersom utviklingen framtvinger behov nye rammeavklaringer eller kostnadskutt.

Fylkesdirektøren understreker at tilleggsbevilgningene er en garanti «opp til» angitt beløp. Dette innebærer at et eventuelt mindreforbruk ikke belastes Miljøpakken. Bruk av statlige omstillingsmidler/kompensasjonsmidler etter korona vil være med på å redusere det totale behovet for tilleggsmidler.

Programrådets innstilling til vedtak:

- *Kontaktutvalget vedtar at tidsperioden for bruk av tilleggsbevilgningen på 40 millioner forlenges ut året.*
- *Kontaktutvalget ber Trfk følge den økonomiske utviklingen av kollektivdriften tett og rapportere til kontaktutvalget dersom utviklingen framtvinger behov for nye rammeavklaringer eller kostnadskutt.*

Ad sak 13/23 Føringer for HP 2024-27 - beslutning (Sek)

Vedlegg: Føringer for Miljøpakkens handlingsprogram 2024-27

Det er i vedlagte forslag til føringer for handlingsprogrammet 2027-27 (kap. 7 og 8) lagt til grunn at vi i hovedsak praktiserer retningslinjene som tidligere. Partene har diskutert noen justeringer som er innarbeidet i forlaget:

- Små prosjekter defineres som prosjekter under 15 mill.
- Begrepet «utredningsestimat» erstatter «styringsmål», slik at MP bruker samme begrep som håndboka til SVV. Utredningsestimat settes etter PU, nivået på usikkerheten skal være mellom 30-50 prosent. Hvis det er behov for å fastsette styringsmål (vanligvis i prosjekt over 40 mill.), gjøres dette innledningsvis i detaljplanfasen.
- Det spesifiseres at styringsramme kan settes etter reguleringsplan, før byggeplan, om nivået på usikkerheten ligger mellom 10-20 prosent.
- Et eget avsnitt som beskriver hvordan og når overgang mellom fasene blir politisk behandlet.

Kulepunkt 1 og 3 kan bidra til mer effektiv prosjektgjennomføring. Det er allerede lagt opp til at små prosjekter kan gå enklere gjennom beslutningssystemet i MP gjennom faseoverganger i løpet av året. Her tallfestes det hva som er øvre grense for små prosjekter.

Gjennom å fastsette styringsramme etter reguleringsplan, kan man blant annet komme tidligere i gang med grunnnerv.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 08.03.23. Kommentarer:

- *Dette forslaget er i større grad tilpasset en statlig håndbok enn det som er i føringene per nå.*

- *Kan Trondheim kommune utdype hvorfor de har foreslått å øke grensen for små prosjekt fra 10 til 15 mill? Det er for å øke fleksibiliteten. En høyere ramme vil gjøre at flere prosjekt behandles på en enklere måte.*
- *Det er greit å sette en grense som kan testes. Den kan revurderes til neste handlingsprogram dersom det ikke fungerer.*
- *Trøndelag fylkeskommune: På tredje kulepunktet ønsker vi å ha med at dette gjelder større prosjekt over 40 millioner.*
- *For årene 2021 og 2022 har det vært stor forskjell mellom budsjettindeks og reell indeks. Spørsmålet er om vi til neste år skal sørge for at vi indeksregulerer bedre slik at vi rekker indeksen for foregående år. Vi hadde rukket indeksen for 2022 til KU-behandlinga i månedsskifte januar/februar. Det kunne hatt betydning for rammene vi har tilgjengelig. I stedet for å være to år på etterskudd, hadde vi bare vært et år på etterskudd.*
- *Indeksregulering er metodearbeid vi kan gjøre i fellesskap og som vi kommer tilbake til.*
- *Sekretariatene i alle fire bypakkene forbereder en henvendelse fra lokale parter til departementet om at det har vært stor sprik mellom indeksen og de reelle kostnadene og at vi dermed får mindre penger.*

Programrådets innstilling til vedtak:

Kontaktutvalget vedtar å legge de beskrevne føringene til grunn for arbeidet med handlingsprogram 2024-27.

Ad sak 14/23 Organisering og videre oppfølging av Mobilitetslab Stor Trondheim (trfk)

Bakgrunn

På bakgrunn av gjennomført forprosjekt og plan for hovedprosjektet Mobilitetslab Stor-Trondheim (MoST), vedtok Kontaktutvalget i møte 06.04.2022 å sette av 4 mill NOK i 2022, og videre 25,4 mill NOK i programperioden til prosjektet, finansiert ved forskuttering av belønningsmidler.

Kontaktutvalget forutsatte:

- at alle parter skal inn i styringen av prosjektet
- at bestillinger forankres i styringsgruppen
- undervegsleveranser

Kontaktutvalget ba videre om sak om hvordan Miljøpakken sin involvering skjer i praksis.

Saken ble behandlet i programrådet 16 februar, og kommentarer derfra er tatt inn i teksten nedenfor.

Faktiske opplysninger

Prosjektbeskrivelse

Mobilitetslabens overordnede mål:

- Laben skal være en nasjonal kraft for forskning og utvikling av fremtidsrettede, bærekraftige bymobilitetsløsninger og høste gevinster fra et tett og langsiktig samspill mellom fagmiljøet på NTNU og partene i Miljøpakken.
- Laben skal være en felles arena for å utvikle nye og bedre arbeidsprosesser, metoder, systemer og løsninger for mobilitet og understøtte eksisterende plan og utviklingsarbeider i

avtaleområdet med ny kunnskap knyttet til digitale teknologier og modeller, aktørers behov for mobilitet og nye transportmodelleringsmetoder.

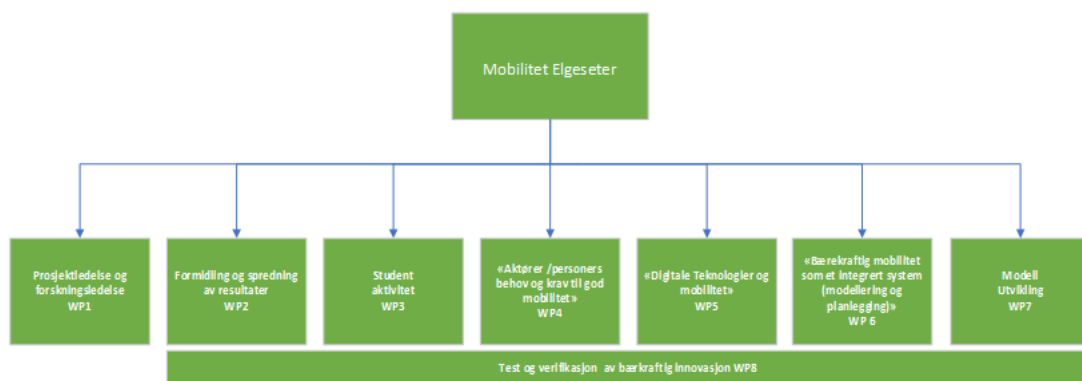
Målet er å gjøre partene bedre i stand til å planlegge og bygge fremtidsrettede mobilitetsløsninger for avtaleområdet og nå nullvekstmålet. Utfordringene knyttet til å løse mobilitetsutfordringer er tverrfaglige, og det vil prosjektet spesielt arbeide med.

Laben er delt opp i tre temaområder som henger sammen som en helhet:

1. Digitale teknologier og mobilitet
2. Aktører/personer sitt behov og krav til god mobilitet.
3. Bærekraftig mobilitet som et integrert system (modellering og planlegging)

Som kommunisert tidligere og som vist i figur 2, etableres det fire arbeidsgrupper; en for hvert av de tre hovedområdene, samt en tverrfaglig arbeidsgruppe som har et spesielt ansvar for å sikre at temaene som utvikles samspiller godt på tvers. Arbeidsgruppene skal sikre god faglig dybde på hvert av områdene og at resultatene fungerer sammen med Miljøpakken sine andre initiativ på området. Det er for tiden utviklet 11 prosjekter med tilknyttede Phd-er, som utgjør labens fokus per i dag.

Prosjektet er delt opp i 8 arbeidspakker vist i figur 1.



Figur 1. Arbeidspakker i MoST fra før prosjektnavnet ble endret til Mobilitetslab Stor-Trondheim

Hver arbeidspakke har sin leder, og det er utarbeidet mer detaljert oppgavebeskrivelse for hver pakke. Det vil være avgjørende å få koblet eksisterende og nye prosjekter inn i MoST for videreutvikling og for å finne synergier.

Status i MoST per primo februar 2023.

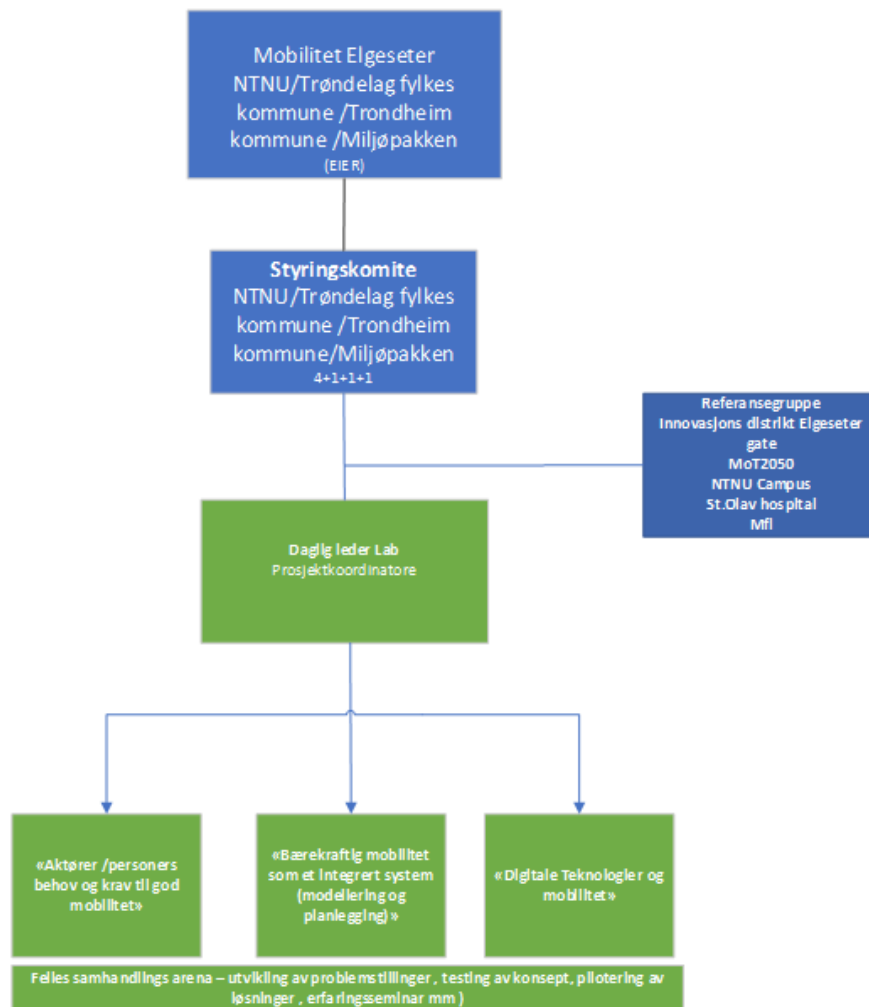
MoST er et lite halvår forsinket ift. til tidligere presentert tidsplan. Samarbeidsavtalen mellom NTNU og Trøndelag fylkeskommune ble underskrevet 01.12.2022. Høsten har blitt brukt til å få startet prosjektet der administrative oppgaver har vært dominerende. Det er blant annet søkt om og bevilget midler til labutstyr og opprettet hjemmeside for laben:

<https://mobilitetslabstortrondheim.no/>. Trøndelag fylkeskommune har engasjert prosjektleder i første omgang for ett år frem til 01.12.2023, NTNU har ansatt to Phd-er og flere stillinger er lyst ut.

Det ble gjennomført et oppstartsseminar 13.12.2022 der partene i Miljøpakken var invitert, og der flere prosjekter ble presentert. Her deltok rundt 40 personer fra partnerskapet i Miljøpakken og NTNU. Flere av partnerne i Miljøpakken holdt presentasjoner for prosjekter som de arbeider med som kan være aktuelle å ta videre inn i MoST.

Forslag til organisering:

MoST er organisert som et prosjekt med egen ledelse, økonomi og styre. Forslag til organisering presentert i samarbeidsavtalen er som vist i figur 2.



Figur 2. Organisasjonskart presentert i samarbeidsavtalen (fra før navneskiftet).

Styringskomiteen

Vil utgjøre styret for laben. Komiteen vil ha ansvar for labens mål og handlingsplaner, samt sikre god kobling mellom forskning og konkrete prosjekter. Komiteen vil også avgjøre opptak av nye prosjekter og evt. partnere i labens aktivitet. Daglig leder er sekretær, og det er forslag om 2 – 3 møter i året. Styringskomiteen skal fra Miljøpakken sin side styres av de etablerte beslutningsorganer og rutiner i et samspill mellom KU og Programrådet. Tilsvarende må NTNU beslutte sin del av eierstyringen. Eierne gir styringskomiteen fullmakter og gir rammer for årlige budsjett og handlingsplaner. Eierne

kan også ved behov bidra til avklaringer. Praktisk involvering av KU og andre organer i Miljøpakken beskrives under drøftinger.

Operativ labledelse

Det etableres en prosjektledelse bestående av en professor fra NTNU (daglig leder) og et team av koordinatorene fra partene. Labeledelsen vil være ansvarlig for utvikling av handlingsplaner, utvikling av detaljplaner, koordinering av faglige oppgaver mellom arbeidspakkene og ut mot partene og Miljøpakkens aktivitet, tilrettelegging av formidling av resultater, samt tilrettelegging for studentaktivitet inn mot forskningsaktiviteten som skjer i de ulike arbeidspakkene.

Referansegruppe

Det etableres en referansegruppe som møtes 2-3 ganger per år. Formålet med gruppen er få innspill fra eksisterende pågående initiativ samt få råd knyttet til de konkrete planene som Mobilitetslaben jobber med på årlig basis. Gruppen vil være sammensatt av fagpersoner fra ulike aktører som St-Olavs, NTNU med flere.

Arbeidsgrupper.

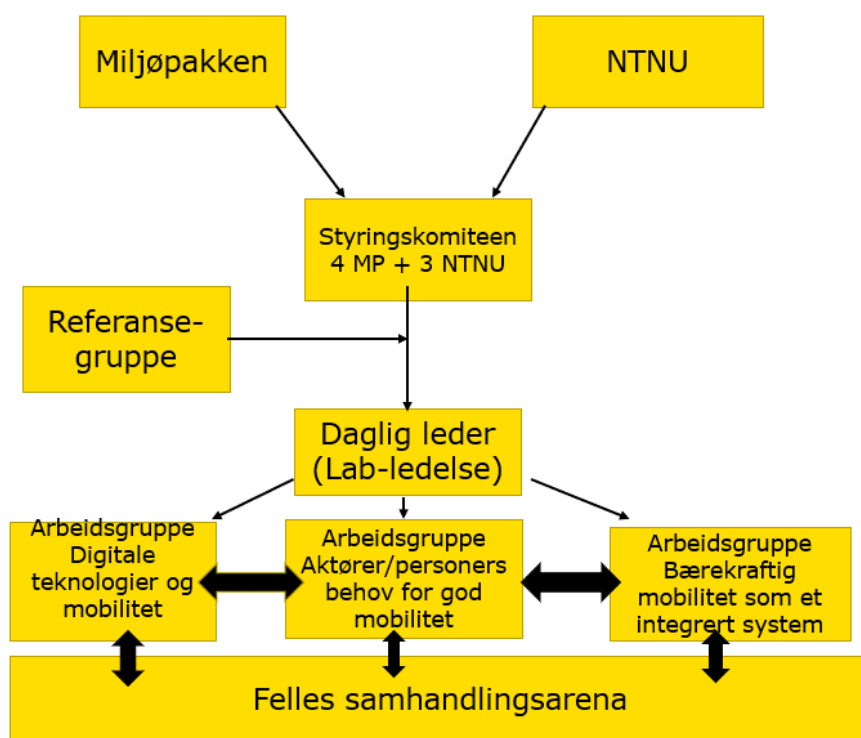
Det etableres 4 arbeidsgrupper, én for hvert delområde, som skal sikre at man får faglig dybde på hver av de ulike områdene, men også for deling og testing av løsninger på tvers av områdene. Den tverrgående arbeidsgruppen vil ha et spesielt ansvar for å sikre at temaene som utvikles fungerer på tvers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

Drøftinger

Kontaktutvalget har vedtatt forutsetninger om:

- at alle parter skal inn i styringen av prosjektet
- at bestillinger forankres i styringsgruppen
- undervegsleveranser

For å imøtekomme KU sine forutsetninger gitt i vedtak av 06.04.2022, foreslo Trfk til programrådsbehandlingen en organisering som i figur 3, nedenfor, med noen konkretiseringer sammenlignet med figur 2. Figuren er justert etter innspill under møte i AU 07.02.2023. Det er gjort en avveining mellom å få til en hensiktsmessig styringskomité i antall medlemmer, og samtidig sikre at alle partene deltar i styringen av prosjektet. Styringskomiteen skal fra Miljøpakkens side styres av de etablerte beslutningsorganer og rutiner i et samspill mellom KU og Programrådet. På den måten vil alle parter i Miljøpakken delta i styringen av laben. Programrådet vil oppnevne sine representanter til Styringskomiteen. I tillegg vil administrative representanter fra partene delta i labledelsen, og som vil bidra i arbeidet med eksempelvis utarbeidelse av handlingsplaner.



Figur 3. Forslag til organisering for å involvere partnerskapet i Miljøpakken

Til behandlingen i programrådet foreslo staten at kun Trøndelag fylkeskommune skulle delta i styringskomiteen. Det vil gi tydeligere styring og tydeligere ansvarslinjer for arbeidet. En svakhet ved en slik organisering er at færre parter deltar i styringsdialogen og dermed at forankring og samspill reduseres, noe flere parter påpekte i behandlingen i programrådet. Innstilling til vedtak ble, etter gode diskusjoner, uendret og slik gjengitt nedenfor.

Godt samspill er avgjørende for at MoST skal lykkes. Problemstillinger som kommer opp i MoST skal være utgangspunkt for både master- og bacheloroppgaver ved NTNU og flere workshoper vil avholdes årlig for å utarbeide problemstillinger og prosjektideer og for å spille inn forslag til prosjekt til Miljøpakkens handlingsprogramprosess. I tillegg kan det legges opp til faste statusoppdateringer og muligheter for innspill fra KU.

Programrådets innstilling til vedtak:

- Kontaktutvalget vedtar forslag til organisering gitt i figur 3. Det arrangeres workshops for partene i Miljøpakken to ganger årlig. Miljøpakken involveres ellers gjennom sak med status for prosjekter og muligheter for innspill 2 – 3 ganger årlig.
- Styringskomiteen skal fra Miljøpakkens side styres av de etablerte beslutningsorganer og rutiner i et samspill mellom KU og Programrådet. Tilsvarende må NTNU beslutte sin side av eierstyringen. Eierne gir styringskomiteen fullmakter og gir rammer for årlige budsjett og handlingsplaner. Eierne kan også ved behov bidra til avklaringer.

Ad sak 15/23 Videreutvikling av styringsmodellen i byvekstavtalenes styringsgrupper - orientering (Svv)

Det orienteres i møtet.

Det vises til vedlagt brev fra States vegvesen (Vegdirektoratet) – *Videreutvikling av styringsmodellen i byvekstavtalenes styringsgrupper – orientering og invitasjon til deltakelse i arbeidsgruppe.*

Det skal settes i gang et arbeid for å se på potensialet for forbedringer og effektivisering av arbeidet i styringsgruppene.

Brevet er sendt ut til kontaktutvalget tidligere for å få innspill på Miljøpakkens representanter til arbeidsgruppen.

Per epost er det avklart at MP kan stille med 3 representanter til arbeidsgruppen. Tidsfrist for å melde tilbake om deltakere er 13. mars.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 16/23 Ravelsveita (Tk)

Prosess

Saken ble behandlet i PR 8. mars uten omforent vedtak. Trfk ønsker at saken løftes til KU for avklaring. Det skyldes prinsipielle spørsmål rundt finansiering av slike anlegg. I møtet ble det en diskusjon om det er riktig at Miljøpakken skal finansiere alt. Prosjektet har ikke tatt stilling til eventuelle anleggsbidrag fra Trondheim kommune og eventuelt fra gårdeiere, noe som har vært gjort i lignende prosjekter. I tidligere saker om veiter i Trondheim sentrum, har det vært diskutert om vi er i grenseland mot byforskjønnning og at det ikke er Miljøpakkens oppgave.

Utdypende kommentar fra Tk etter møtet i PR

Dette prosjektet er i sin helhet tiltak som forbedrer framkommelighet og tilgjengelighet og dermed bygger opp under Miljøpakkens mål.

I de to veiteprosjektene som ble behandlet og avvist i forbindelse med budsjettbehandlingen, er det i dag asfaltdekke, og dermed var en god del av de prosjektene mer en forskjønnelse ved å legge gåvennlig brostein i stedet.

I dette prosjektet er det i dag veldig dårlig dekke for gående (gammel og skakk brostein), så her handler alle tiltak om å forbedre framkommeligheten og tilgjengeligheten for gående.

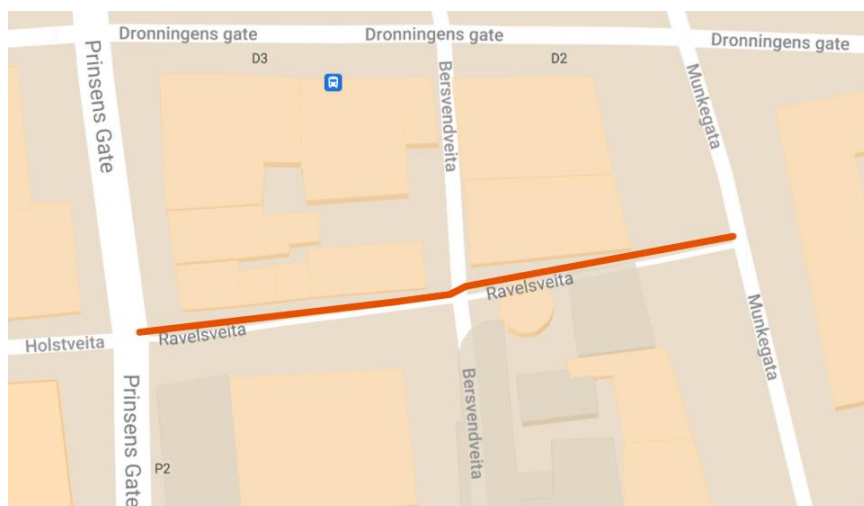
Både nytt dekke, bedre belysning og varme i bakken handler om å forbedre forholdene for gående (og trillende) i en viktig forbindelse i Midtbyen. Trondheim kommune tar alle kostnader som handler om samarbeidet med gårdeiere mtp. å fjerne installasjoner, forskjønne fasader etc.

Bakgrunn (saksfremlegg fra Tk)

Prosjektet fikk bevilget 1 million til detaljplanlegging i budsjett 2022. Ravelsveita (figur 1) er ferdig byggeplanlagt og det er behov for avklaring av finansiering for å kunne starte bygging. Denne saken

beskriver prosjektet og finansieringsbehovet.

Utredning



Figur 1. Ravelsveita. Rød linje viser strekningen som dette prosjektet omfatter. Lengden er ca 130 m. Veita binder sammen kvartalene mellom Prinsens gate og Munkegata og er en viktig snarveiforbindelse mellom holdeplass og servicetilbud i Midtbyen.



Ravelsveita, østre del, mot Munkegata. Ravelsveita vestre del, vinteren 2022/23.

Eksisterende forhold

Ravelsveita har i dag svært dårlig framkommelighet grunnet ruglete brostein og ujevne overflater med for stort tverrfall i forhold til krav til universell utforming. For eldre mennesker, folk med nedsatt funksjonsevne og barnevogner er det utfordrende å ferdes her. Det er heller ikke lagt til rette for god vinterdrift og om vinteren er det ofte is og snø som gjør veita enda mer ufremkommelig.

Nåværende status

Prosjektet skal forbedre framkommeligheten og tilgjengelighet for alle brukere av Midtbyen, som her hovedsakelig er fotgjengere. Samtidig må deler av arealet også være tilgjengelig for varelevering. For å oppnå dette etableres et jevnere gatedekke, naturlige ledelinjer og gatevarme, samt forsterket overbygning for at dekket skal tåle varelevering.

Sandfang og sluk blir byttet ut med infiltrasjonssandfang for bedre overvannshåndtering. Eksisterende belysning skal erstattes med nye LED-Trolla armatur på eksisterende master, samtidig som at el-kabler fornyes.

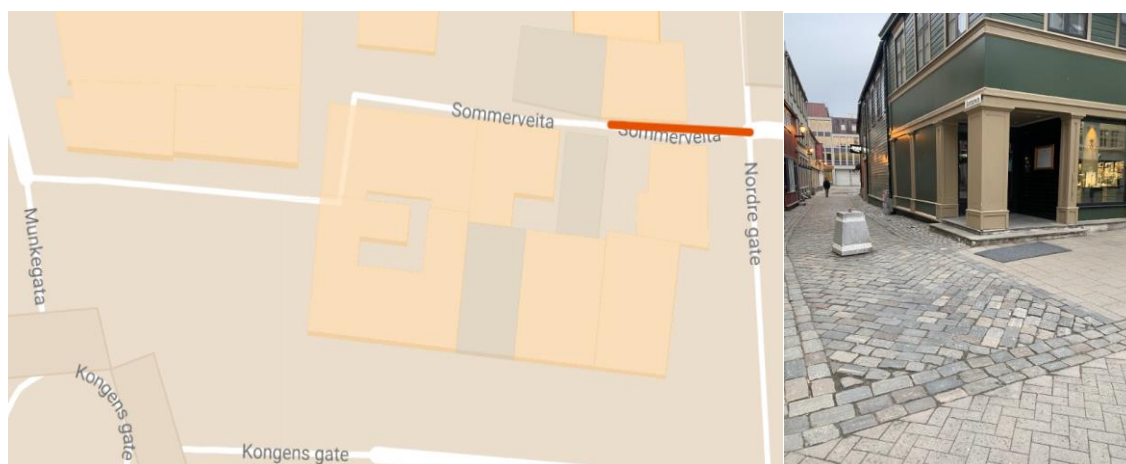
Det foreslås å etablere snøsmelteanlegg med vannbåren varme (fjernvarme). Ravelsveita øst (den smale delen) har tidligere hatt snøsmelteanlegg men dette er gammelt og ute av funksjon. Vannbårent alternativ velges fordi det finnes i veita fra før av og fordi dette er energibesparende.

Samtidig med at kommunen oppgraderer veita, har prosjektet i samarbeid med gårdeiere hatt som målsetting å rydde opp installasjoner oppført i veita, eksempelvis trapper/ramper og beholdere som ikke er omsøkt og godkjent, og hvor det ikke foreligger nødvendige avtaler med kommunen. Kommunen har startet en prosess mot gårdeiere for at høydeforskjeller inn til næringsvirksomhet i veita skal tas innvendig eller etableres på egen grunn, iht. kommunens [policy](#).

Omfang

Opprinnelig var det planlagt å oppgradere en mindre del av Sommerveita samtidig som Ravelsveita (se figur 2 under). Deler av Sommerveita ble oppgradert i forbindelse med ombygging av Torvet og utskifting av VA-anlegg men delen lengst øst mot Nordre gate på ca 50m mangler snøsmelteanlegg og overflate er ikke iht. "Brosteinsveilederen".

Ved utlysning av konsulentoppdrag for detaljprosjektering av de to veitene, kom det inn 2 tilbud. Begge var vesentlig høyere enn budsjettet og konkurransen ble kansellert. Det ble fra anskaffelsesrådgiver anbefalt å gå i dialog med firmaene for å høre om de var interessert i å forhandle om tilbudene. Dialog førte frem til at ett av firmaene reduserte omfanget og til kun å omfatte Ravelsveita. Ravelsveita har vesentlig dårligere kvalitet enn Sommerveita og har derfor et mye større potensial for økt tilgjengelighet og antall gående. Det anbefales derfor at en avventer detaljprosjektering og oppgradering av Sommerveita og at finansiering av dette ev. spilles inn til senere budsjett.



Figur 2. Sommerveita. Rød linje viser dekke som mangler varmekabler og oppgradering ihht "Brosteinsveilederen". Lengden er ca 50m.

Fremdrift

Dersom midler bevilges kan bygging starte i august 2023 og en antar ferdigstilling i løpet av året.

Mål/nytte

Tiltaket vil bidra til å nå Miljøpakkens mål ved at byen får økt kvalitet for gående og syklende, blir mer tilgjengelig (universelt utformet) og at brukertilfredsheten øker. Tiltaket vil også gi bedre gangforbindelse til og fra Prinsen kollektivholdeplass. Tiltaket legger ikke beslag på urørt areal men legger til rette for effektiv arealbruk og gjør bysentrum mer attraktivt.

I 2019 og 2020 ble det gjort tellinger i Ravelsveita. Det er svært mange passerende her. Tiltaket vil derfor har stor samfunnsnytte.

Telling i Ravelsveita:

Første mandag i februar 2019 mellom kl 08-22 = **2271 gående.**

Første mandag i september 2020 mellom kl 08-22 = **1619 gående.**

Kostnader

Prosjektkostnad er høyere enn innspill til budsjett 2022. Dette skyldes i hovedsak:

- Økte kostnader grunnet prisstigning. Byggekostnadsindeks fra 01.01.2021 til 01.01.2023 utgjør en økning på 21,5 %
- Berøring med antikvariske verdier og eventuelle utgravinger var ikke medtatt i tidligere beregninger
- Etablering av varmekabler var ikke med i tidligere beregninger.
- Koordinering med aktører i veita.
- Krevende anleggsgjennomføring grunnet krav om tilgang til innganger og rømningsveier både til leiligheter og forretningslokaler i byggefasen. Fasevis gjennomføring.
- Behov for større areal for tilpasninger nytt gatedekke i krysset Ravelsveita/Bersvendveita, samt for tilkobling varmesentral for snøsmelteanlegg, enn hva som ble antatt ved innspill til budsjett i 2022.

Kostnadsberegninger foretatt februar 2023 viser følgende overslag.

	Fase	Mill kr inkl mva
1	Byggeplan	1,0
2	Utbygging	7,0
	Total prosjektkostnad	8,0

Veita er ca. 130 m lang. Det vil si at løpemeterpriser på tiltaket ligger på i underkant av 62 000 kr.

Mulig besparelse er å kutte ut etablering av vannbåren varme/snøsmelteanlegg. Dette vil gi en besparelse på ca. 1,0 mill kr. Dette anbefales ikke da det er vanskelig tilgjengelighet for god vinterdrift og snørydding her, samt føringer i "Brusteinsveileder" mtp. åpne taknedløp.

Medvirkning:

Tiltaket er omforent med Byantikvaren, samt kommunens "rampegruppe". "Rampegruppa" er en intern gruppe med representanter fra Byggesakskontoret, Eierskapsenheten, Kommunalteknikk, samt rådgiver for universell utforming, som uttaler seg i forbindelse med tilgjengeligheten til offentlige bygg og næringslokaler i kommunen.

Det er sendt søknad om dispensasjon for tiltak i automatisk fredet kulturminne (middelalderby) til Riksantikvaren. Her avventes behandling. Tiltaket krever ikke erverv da dette er kommunal grunn.

Trondheim kommunes anbefaling til Programrådet

Det anbefales at prosjektet i Ravelsveita gjennomføres og at programrådet setter styringsramme til 8 millioner. Prosjektet vil gi god fremkommelighet og universell utforming på strekninger hvor det er svært mange som ferdes og potensiale for enda flere. Det anbefales å avvente planlegging og oppgradering av Sommerveita.

Trondheim kommunes forslag til vedtak:

- Styringsramme for prosjektet Ravelsveita settes til 8 millioner
- Finansiering til utbygging på 7 millioner forskutteres fra budsjetter 2024 (gatebrukstiltak - kommunale midler).

Forslag til konklusjon: Etter diskusjoner i møtet

Eventuelt

- Innspill til Statsbudsjettet

KU-vedlegg 09/23: Trafikkutvikling per januar 2023

1. Oppsummering

Endring i trafikkmengde

Byindeksen for Trondheimsområdet viser at trafikken i januar og februar 2023 var 3,4 prosent høyere enn samme tidsperiode i 2019.

Vekst i antall personbiler like stor som befolkningsveksten

I perioden 2019-2023 har veksten i antall personbiler vært tilnærmet like stor som veksten i antall personer 18 år og over. Fra 2019 til 2023 var veksten på 6 prosent. I miljøpakkeområdet betyr dette at det per voksne person har vært 0,6 biler alle disse årene.

Elbil:

Per februar 2023 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av nærmere 130 000 personbiler. Dette er omtrent på samme nivå som året før. Andelen el-biler av personbiler i miljøpakkeområdet var ved utgangen av februar 2023 27 prosent.

Elbilandelen i miljøpakkens bommer fortsetter å øke og var i januar 2023 35 prosent av passeringer med «lette» biler.

Kollektiv:

Tall fra Atb viser at det var drøyt 3,6 milliarder påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A i januar 2023. Dette er en økning på 56 prosent sammenlignet med januar 2022 da det fortsatt var reiserestriksjoner i samfunnet.

Tall fra SJ Norge viser en fortsatt positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen. I januar 2023 var det foretatt nærmere 150 000 reiser og 75 000 (50%) av disse reisene var innad i sone A. Sammenlignet med januar 2019 er det en økning på 12 prosent på Trønderbanen.

SJ har tidligere, på grunn av en feil, rapportert for lave AtB-tall for perioden august-desember 2022. Dette har også gitt for lave tall for totalt antall passasjerer i denne perioden. Økningen i sone A og i reisende totalt har altså vært større gjennom høsten 2022 enn vi tidligere har rapportert.

Sykkel:

I august 2022 ble det opprettet fire nye registreringspunkt i Trondheim kommune. De nye sykkeltellerne er plassert i Innherredsveien, Granåsveien, Breidablikkveien og Dalgårdbrua. Det er besluttet å etablere ytterligere registreringspunkt for syklende og gående i Trondheim gjennom Miljøpakken. Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data på sykkel og på sikt etablere en sykkelindeks for Trondheim.

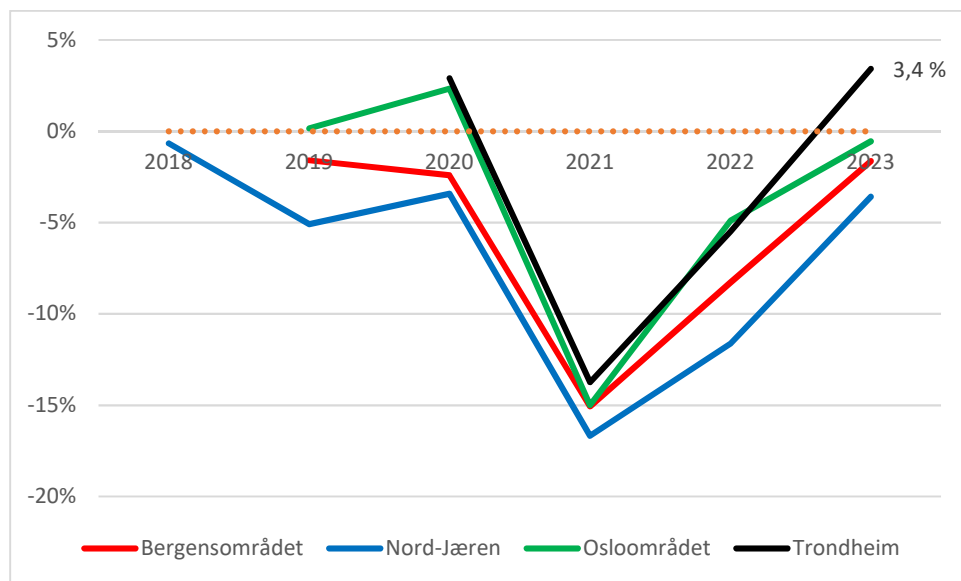
I januar og februar 2023 var det flere syklende på Rotvollekra, sammenlignet med samme tidsperiode i 2019. På Svingbrua var antall syklende i januar høyere enn samme måned i 2019, mens februar var på samme nivå som februar 2019.

2. Utvikling i trafikken

2.1 Byindeksen

Byindeksen viser utviklingen i biltrafikk¹ i tellepunkter sammenlignet med referanseår og utarbeides av Statens vegvesen. Den offisielle byindeksen, som presenteres i denne rapporten, omfatter trafikk i bom i tillegg til trafikkregistreringspunkt.

Figur 1 viser trafikknivået for perioden januar-februar 2023 sammenlignet med samme periode i referanseåret. Trondheimsområdet har 2019 som referanseår, Nord-Jæren har 2017, og Bergensområdet og Oslo-området har 2018 som sitt referanseår. Indeksene mellom byområdene er dermed ikke direkte sammenlignbare.



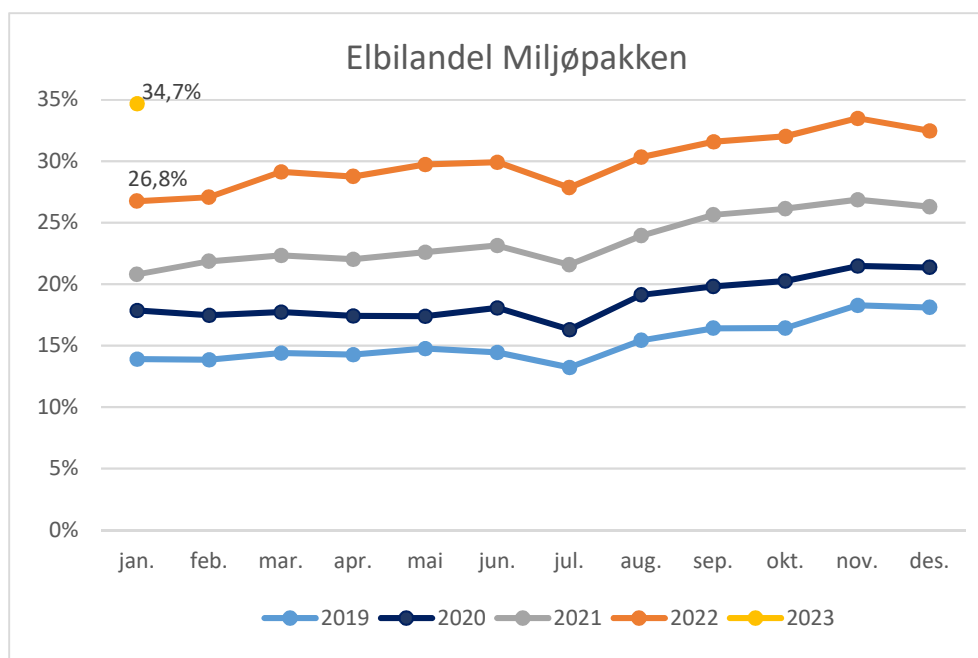
Figur 1 Utviklingen i trafikkmengde for små kjøretøy i perioden januar-oktober 2022 sammenlignet med samme periode i referanseåret. Fire byområder. (Kilde: Statens vegvesen)

I Trondheimsområdet var trafikken i januar og februar 2023 3,4 prosent høyere enn samme tidsperiode i 2019. De øvrige byområdene hadde derimot lavere trafikknivå i januar og februar, sammenlignet med tilsvarende måneder i deres referanseår.

2.2 Elbilandel i Miljøpakkens bomstasjoner

I Miljøpakkens bommer i januar 2023 var elbilenes andel av passeringer med «lette» biler på 35 prosent. På samme tid i fjor var elbilandelen gjennom bomstasjonene 27 prosent.

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



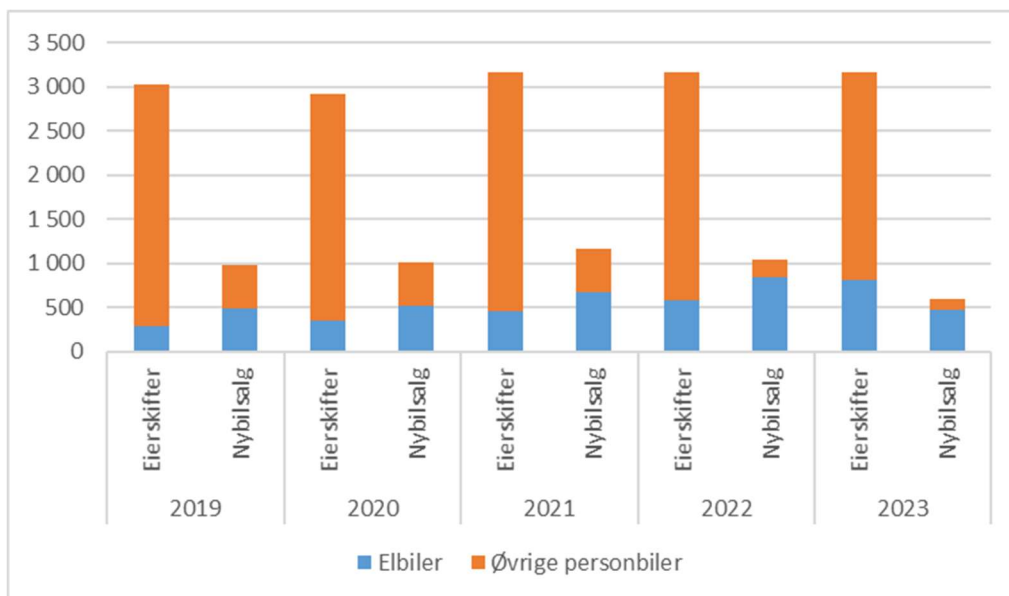
Figur 2: Elbilandel i Miljøpakkens bomstasjoner. Per måned 2019-2023 (Kilde: Vegamot).

3. Eierskifte og nybilsalg

Tall fra Opplysningskontoret for vegtrafikk (OFV) viser tall på eierskifter og førstegangsregistreringer av biler fordelt på drivstoff.² Eierskifte av kjøretøy kan brukes til å følge med på bruktbilmarkedet, og andelen av bruktbilmarkedet som er elbiler, i miljøpakkeområdet. En og samme person kan ha flere eierskifter i løpet av samme år. Statistikken kan brukes til å følge med på aktiviteten på bruktbilmarkedet i miljøpakkeområdet og hvilken type drivstoff som er mest populære i markedet.

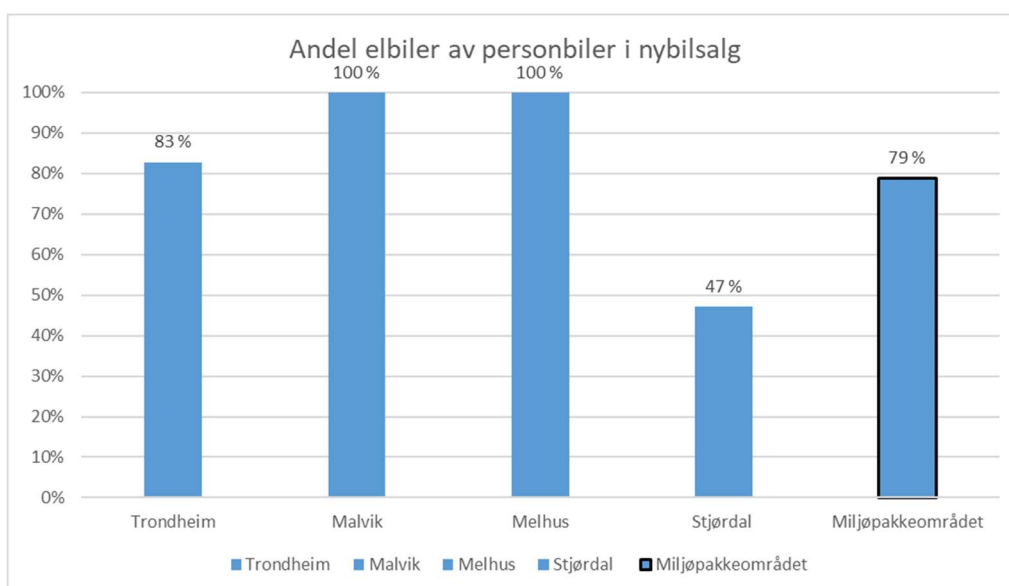
Figur 3 viser utvikling i antall eierskifter av kjøretøy til personer registrert bosatt innenfor miljøpakkeområdet for januar-februar 2019-2023. Figuren viser at aktiviteten på bruktmarkedet i januar-februar 2023 er på samme nivå som de foregående årene. Figuren viser også at andelen elbiler av eierskiftene har økt år for år. Av eierskiftene i januar og februar 2023 utgjør elbilene 26 prosent av kjøretøyene. Totalt i 2022 var det 37 prosent flere førstegangsregistrerte biler sammenlignet med 2019. De to første månedene i 2023 har antall førstegangsregistrerte biler vært lavere enn januar-februar foregående år. Derimot ble det registrert rekordmange førstegangsregistrerte biler mot slutten av 2022 før innføring av nytt avgiftssystem. Elbilandelen av nybilsalget i miljøpakkeområdet hittil i år er 79 prosent mot 50 prosent i 2019.

² Opplysningene er hentet og gjengitt med samtykke fra Opplysningsrådet for veitrafikken AS, www.ofv.no. Det er en liten feilkilde knyttet til leasingbiler i statistikken fra OFV. Omlag fire prosent av de leasede bilene mangler adresse, og er derfor ikke plassert geografisk.



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

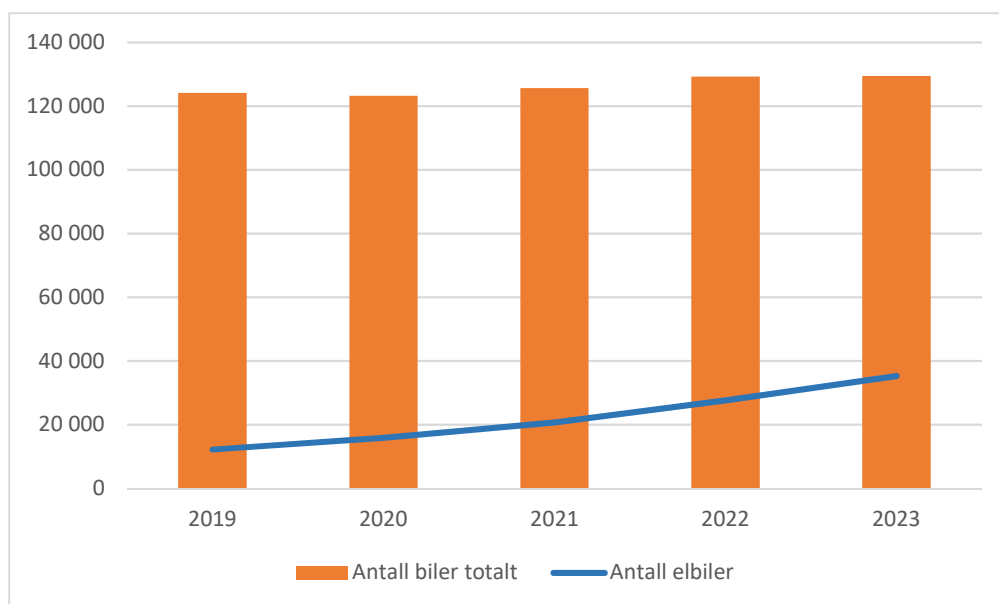
Elbilsalg per kommune i Miljøpakken og for miljøpakkeområdet samla for januar-februar 2023 fremgår av Figur 4 nedenfor.



Figur 4 Andel elbiler av nybilsalg i januar-februar 2023 (Kilde: OFV)

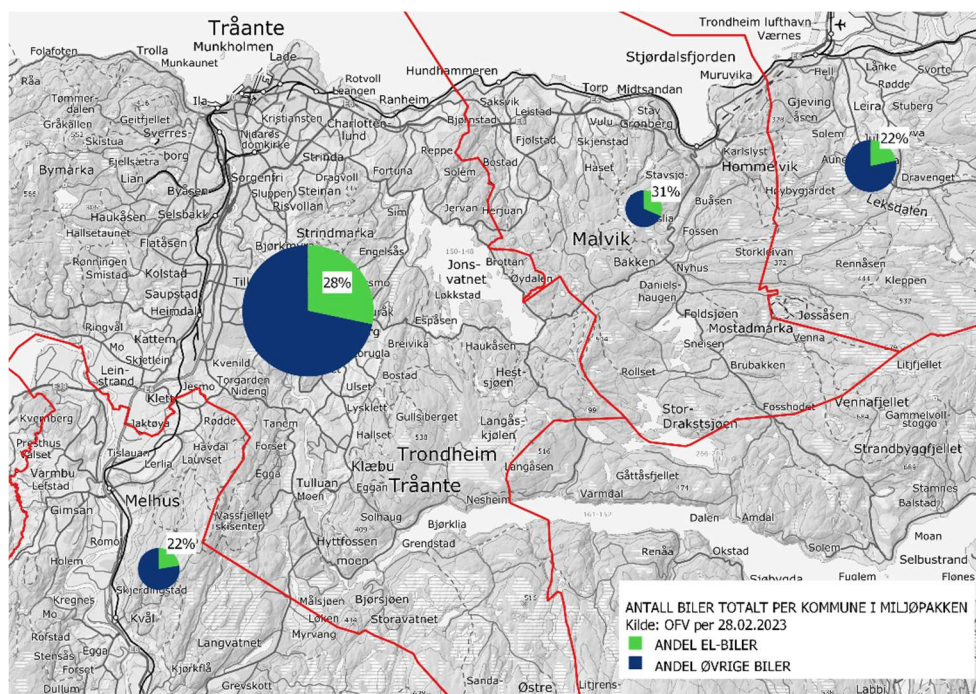
4. Kjøretøybestand av personbiler

Per februar 2023 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av nærmere 130 000 biler. Dette er omtrent på samme nivå som året før. Andelen el-biler i miljøpakkeområdet var ved utgangen av februar 2023 27 prosent. Dette er på samme nivå som på samme tid i fjor. Februar 2019 var elbilandelen 10 prosent.



Figur 5 Antall personbiler totalt og antall elbiler i miljøpakkeområdet. Per 28.02.2019-2023 (Kilde: OFV).

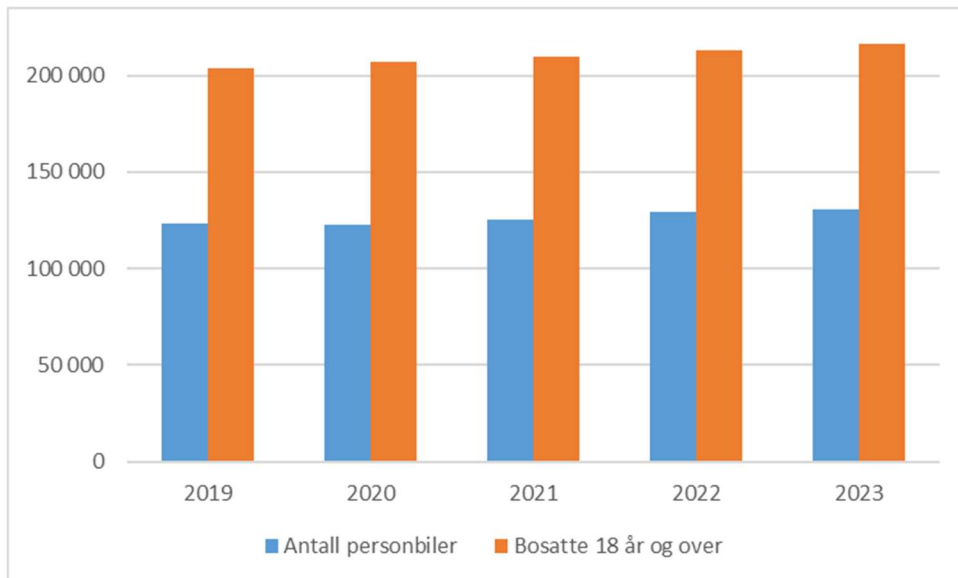
Det er stor forskjell på antall biler og andelen elbiler innad i miljøpakkeområdet (se Figur 6). I figuren viser størrelsen på sirklene antall biler i den enkelte kommune og kakestykkene viser andelen elbiler/øvrige biler. Det er flest biler i Trondheim hvor det er omlag 97 000 biler. Av disse er 28 prosent en elbil. Utenfor Trondheim er det flest biler i Stjørdal, hvor elbilandelen er lavere (22 prosent). I Melhus er det om lag 9 800 biler og rundt 22 prosent av disse er elbil. Malvik har med sine 31 prosent den største elbil-andelen blant kommunene i Miljøpakken, men her er det færrest biler (7 600 biler).



Figur 6: Antall biler totalt per kommune i miljøpakkeområdet, og andel elbiler. Per 28.02.2023 (Kilde: OFV).

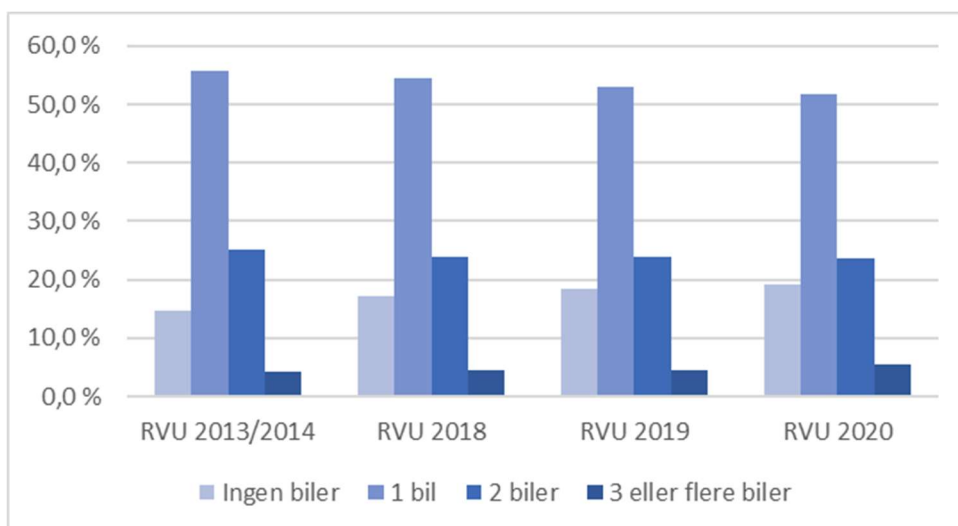
4.1 Vekst i antall biler sammenlignet med befolkningsvekst

I perioden 2019-2023 har veksten i antall personbiler vært tilnærmet like stor som veksten i antall personer 18 år og over. Fra 2019 til 2023 var veksten på 6 prosent. I miljøpakkeområdet betyr dette at det per voksne person har vært 0,6 biler alle disse årene.



Figur 7: Antall personbiler og antall bosatte 18 år og over i miljøpakkeområdet. Per 1.1.2019-2023 (Kilde: OFV og SSB).

Selv om andelen biler per person i Miljøpakkeområdet har vært konstant over tid viser resultatene fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene for perioden 2013-20 en økende andel som ikke eier/disponerer bil. For bosatte i Trondheim viser tallene en økning i andelen som ikke har tilgang til bil, en nedgang i andelen som har tilgang til én eller to biler og en større andel som har fått tilgang til tre biler eller mer. Det er forskjeller mellom aldersgruppene og tilgang på bil. Voksne som bor i en husholdning som ikke eier eller disponerer bil er størst blant de yngre voksne (18-44 år) og blant de eldste på 75 år og over.

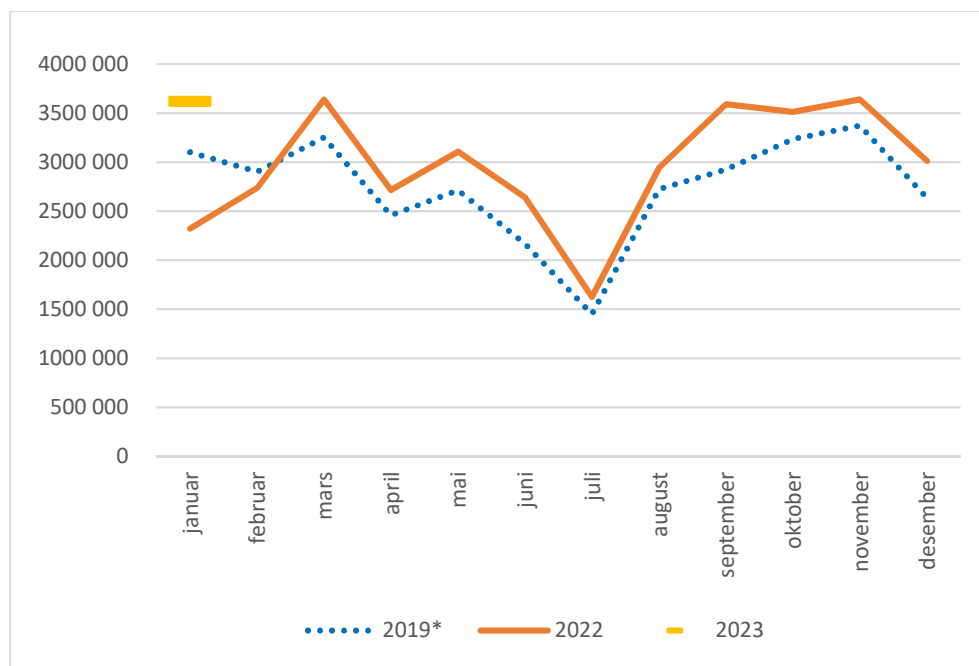


Figur 8: Andel bosatte i Trondheim i aldersgruppen 18 år og over som har tilgang til bil etter antall biler. (Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser)

5. Kollektivreisende

5.1 Påstigende passasjerer med buss/trikk i trondheimsområdet

Tall fra Atb viser at det var drøyt 3,6 milliarder påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A i januar 2023. Dette er en økning på 56 prosent sammenlignet med januar 2022 da det fortsatt var reiserestriksjoner i samfunnet. Tallene for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal oktober 2021. 2019-tallene er dermed ikke sammenlignbare med tallene for 2022 og 2023.

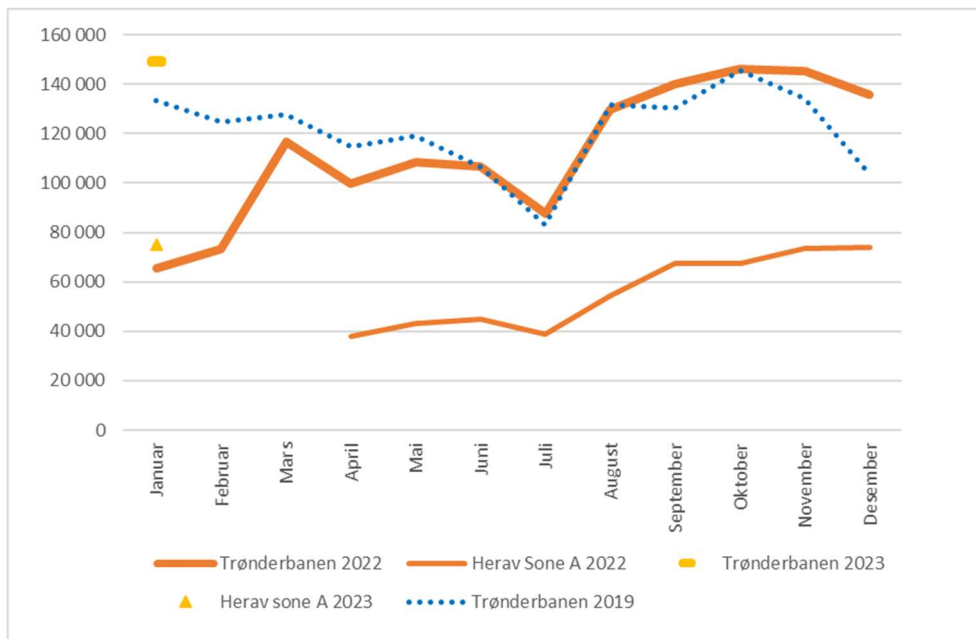


Figur 9. Antall påstigende buss og trikk per måned. 2019, 2022 og 2023. *Tall for 2019 gjelder gammel rutestruktur og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal. (Kilde: Atb)

5.2 Reisende med tog på Trønderbanen

Tall fra SJ Norge viser en fortsatt positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen. I januar 2023 var det foretatt nærmere 150 000 reiser og 75 000 (50%) av disse reisene var innad i sone A. Sammenlignet med januar 2019 er det en økning på 12 prosent på Trønderbanen.

SJ har tidligere, på grunn av en feil, rapportert inn for lave AtB-tall for perioden august-desember 2022. Dette har også gitt for lave tall for totalt antall passasjerer i denne perioden. Økningen i sone A og i reisende totalt har altså vært større gjennom høsten 2022 enn vi tidligere har rapportert.



Figur 10. Antall reiser på Trønderbanen og i sone A per måned. 2019-2023. Kilde: SJ Norge

Januar og februar 2022 var preget av koronarestriksjoner og dermed relativt få reisende. Økningen i reiser fra februar til mars skyldes fjerning av restriksjoner i kombinasjon med at det fra 1. mars ble mulig å reise med tog med Atb-billett i hele sone A. Det var en positiv utviklingen i antall reiser i sone A i 2022.

6. Syklende

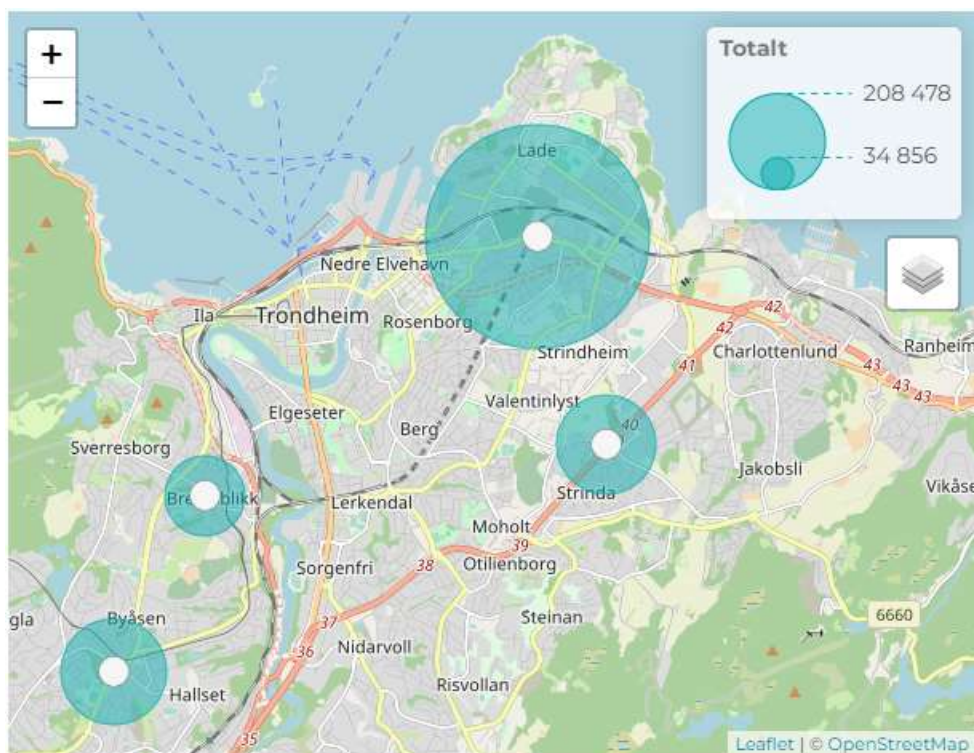
Hvor mange som sykler vil påvirkes av vær og føre, noe figurene under viser. Antall syklende er lavt i januar og øker mot sommermånedene. Nedgangen i juli kan forklares med sommerferie, mens variasjonene i mars og april fra år til år til dels kan skyldes påske.

6.1 Syklende i Trondheim kommune

I august 2022 ble det opprettet fire nye registreringspunkt i Trondheim kommune. Det er besluttet å etablere ytterligere registreringspunkt for syklende og gående i Trondheim gjennom Miljøpakken. Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data på sykkel og på sikt etablere en sykkelindeks for Trondheim.

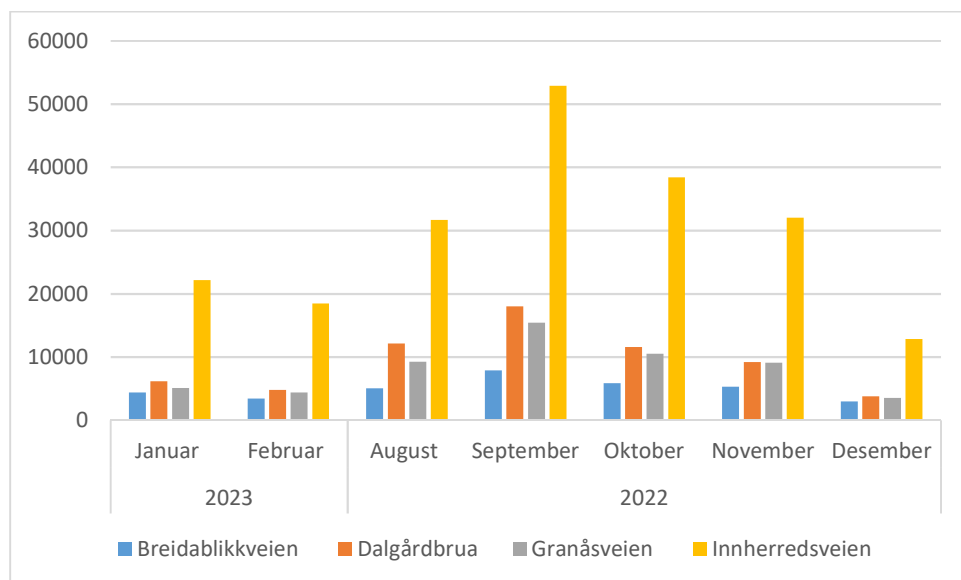
De nye sykkeltellerne er, som kartet nedenfor viser, plassert i Innherredsveien, Granåsveien, Breidablikkveien og Dalgårdbua. Størrelsen på sirkene i kartet viser antall syklende forbi registreringspunktene i perioden august-februar. Det er flest syklende i Innherredsveien og færrest i Breidablikkveien. Man finner daglige oppdateringer av antall syklende i disse tellepunktene:

<https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6359> her: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6359>



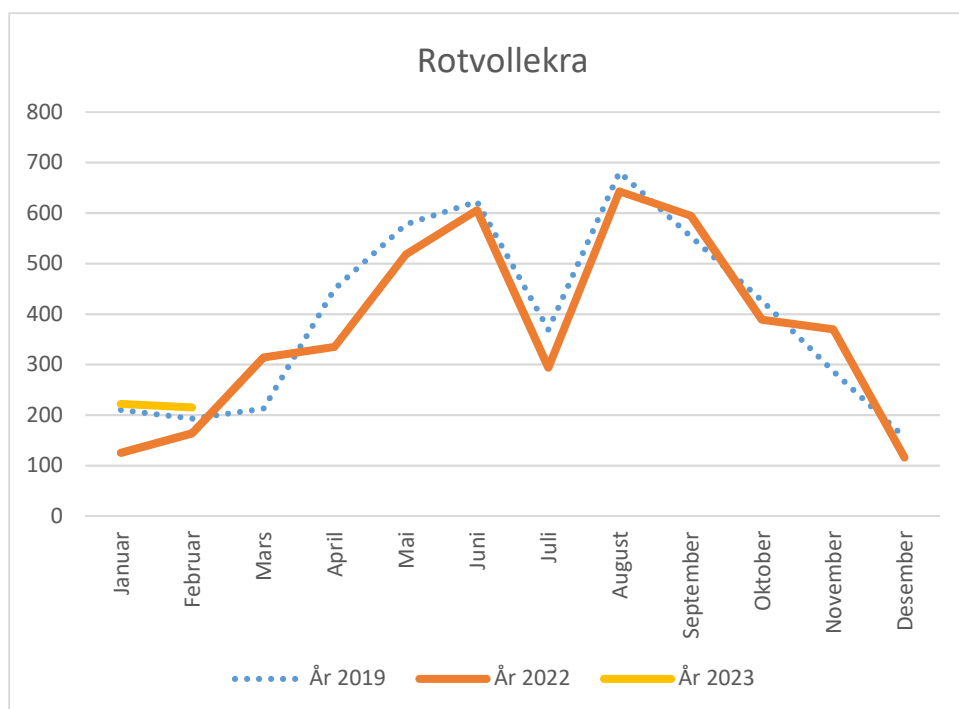
Figur 11 Antall syklende per måned, fordelt på tellere. August 2022 – februar 2023. (Kilde: Eco-Visio)

Siden vi ikke har en fullstendig tidslinje for de nye sykkeltelepunkter, kan vi ikke si noe om utvikling over tid, men så langt ser vi samme mønster som for tellerne på Rotvollekra og Svingbrua hvor vi har historiske data.



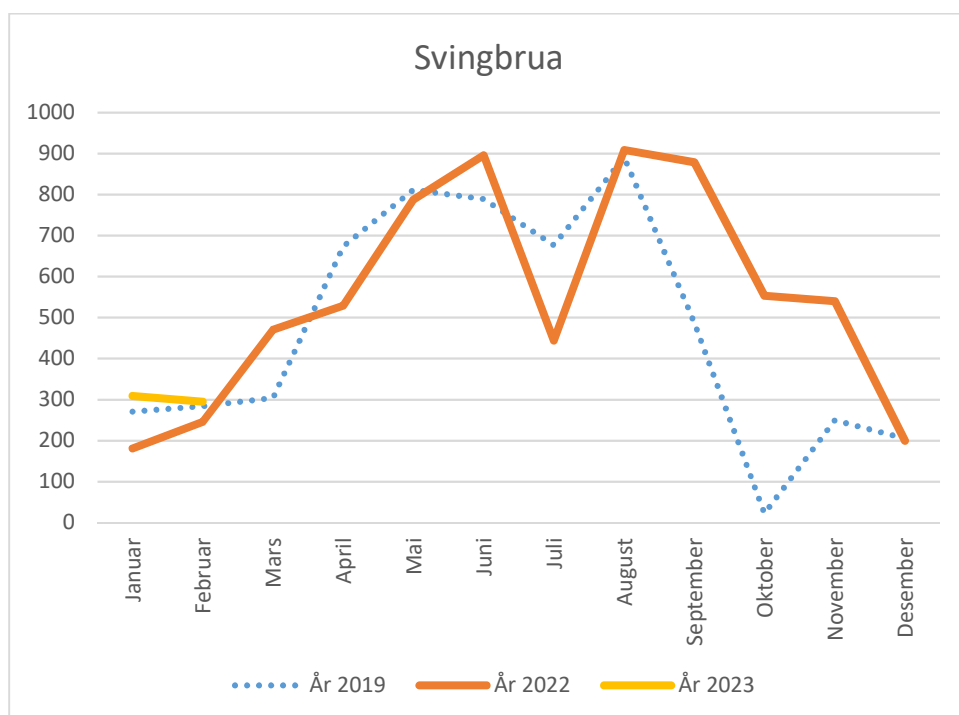
Figur 12 Totalt antall syklende per måned, august 2022 – februar 2023. (Kilde: Eco-Visio)

I januar og februar 2023 var det flere syklende på Rotvollekra, sammenlignet med samme tidsperiode i 2019 og 2022. I 2022 skyldes dette koronapandemien og økt bruk av hjemmekontor. Vær og føre vil også være av betydning her.



Figur 13 Antall syklende per døgn på Rotvollekra for årene 2019-2023. (Kilde: Statens vegvesen)

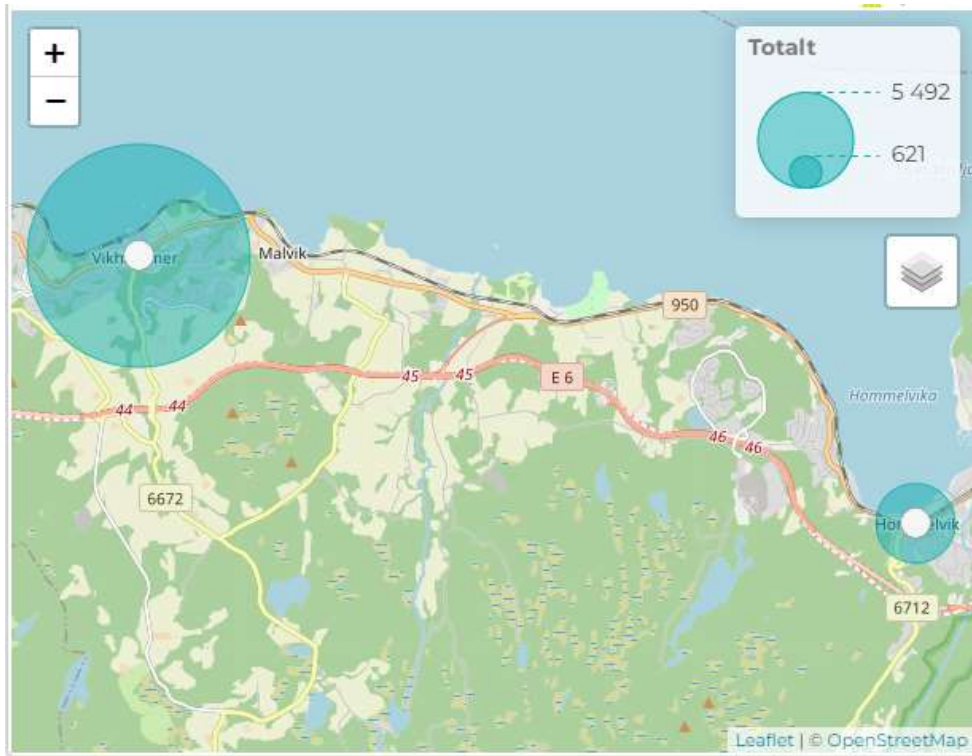
På Svingbrua var antall syklende i januar høyere enn samme måned i 2019 og 2022, mens februar var på samme nivå som februar 2019. Den store nedgangen i antall syklende høsten 2019 skyldes av Svingbrua har vært delvis stengt/helt stengt i september/oktober 2019.



Figur 14 Antall syklende per døgn på Svingbrua for årene 2019-2023. (Kilde: Statens vegvesen)

6.2 Syklende i Malvik kommune

I oktober 2022 ble det etablert to registreringspunkter for syklende og gående i Malvik kommune, en teller i Hommelvik og en på Vikhammer. Kartet under viser hvor tellerne er plassert, og vi ser at det i perioden oktober 2022 til og med februar 2023 har vært betydelig flere syklende på Vikhammer enn i Hommelvik.



Figur 15 Antall syklende per måned på Vikhammer og i Hommelvik, oktober 2022 – februar 2023. (Kilde: Eco-Visio)

7. Føringer i Miljøpakkens handlingsprogram 2024-2027

Det første året i handlingsprogrammet vil være årsbudsjettet for 2024. Andre år i handlingsprogrammet er innspill til statsbudsjett 2025 og årsbudsjett 2025. Øvrige år vil vise bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene. Det tas ikke stilling til fordeling av midler på tiltaksområdene etter 2027 utover det som følger av bindinger i prosjektene. Handlingsprogrammet rulleres årlig.

Prosess

Miljøpakkens handlingsprogram 2024-2027 utarbeides på bakgrunn av innspill fra partene i byvekstavtalen. Frist for innspill til handlingsprogrammet er 1. mai og endelig frist for fremleggelse av dokumentasjon er 1. juni.

Det legges opp til behandling av handlingsprogram i to etapper:

1. Dette notatet drøfter viktige føringer og avklaringsbehov før utforming av forslag til handlingsprogram. Notatet ble lagt fram for Programrådet 08.03.2023 og for KU 17.03.2023.
2. Forslag til høringsutkast legges fram for Programrådet september 2023 som innstiller før behandling i KU oktober 2023.

Tidslinje	Prosess Handlingsprogram 2024-27
Februar 16. februar Februar	Sekretariatet utarbeider forslag til føringer. Drøftes i AU. Føringer behandles i PR. Føringer og avklaringsbehov diskuteres i arbeidsgrupper.
8. mars 17. mars Mars	Føringer og avklaringsbehov behandles i PR Føringer behandles i KU. Sekretariatet sender bestilling til partene.
April	Partene koordinerer og bearbeider innspill.
1. mai Mai	Frist for innspill fra partene (liste med alle tiltak). Sekretariatet avklarer og kvalitetssikrer partenes innspill.
1. juni Juni	Siste frist for innsending av dokumentasjon. Sekretariatet lager utkast til handlingsprogram.
August	Drøfting av handlingsprogram i AU.
September	Sekretariatet utarbeider forslag til handlingsprogram. Forslag til handlingsprogram behandles i PR.

Tidslinje	Prosess Handlingsprogram 2024-27
Oktober	Forslag til handlingsprogram behandles i KU. Høringsutkast sendes til partene, brukerutvalg og Skaun/Orkland.
November	Høringssvar fra brukerutvalg og Skaun/Orkland sendes til partene.
Desember	Forslag behandles lokalpolitisk.
Januar 2024	Samordning i KU.
Februar 2024	Handlingsprogram behandles i politisk styringsgruppe.

Porteføljestyling

Miljøpakken styres gjennom porteføljestyling med fokus på målstyring. Tiltakene skal prioriteres etter en vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og basert på disponible midler, planstatus og tilstrekkelige ressurser for planlegging og gjennomføring (jf. byvekstavtalen). Rekkefølgen og sammensetningen av enkeltprosjekter tilpasses planframdrift og kostnadsendringer. Justeringer skjer primært gjennom endringer innenfor programområdene.

I praksis skjer en justering og porteføljestyling på tre måter:

- A. Justeringer i framdrift og rammer i løpet av året (Programråd/Kontaktutvalg)
- B. Årlig justering av 4-årig handlingsprogram (bystyre/kommunestyre, fylkesting og politisk styringsgruppe)
- C. Justering av langsiktig tiltaksplan foretas når hele Miljøpakken revideres (bystyre/kommunestyre, fylkesting og eventuelt Storting)

Fullmakt tildelt Kontaktutvalgets og Programrådets medlemmer, samt Miljøpakkens sekretariat, fremgår av byvekstavtalen.

Til hver av finansieringskildene er det knyttet føringer som må ivaretas. I tillegg er partene enige om et sett av kriterier for å sikre at disse offentlige midlene benyttes i tråd med intensjonene på en forsvarlig måte.

Bidrag til måloppfyllelse

I Miljøpakken er det en forutsetning at alle parter er omforente om at tiltakene som inngår i handlingsprogrammet bidrar til måloppfyllelse i henhold til Miljøpakkens mål (ikke bare nullvekstmålet).

Midlene skal representere økt innsats/verdi

Tiltakene som finansieres av Miljøpakken skal ikke erstatte andre offentlige eller private bevilgninger, men representere en ekstra innsats som ikke ville ha blitt gjennomført uten Miljøpakkens finansiering. For å sikre en forsvarlig bruk av midlene, og en tilstrekkelig ensartet praksis mellom partene, legges følgende føringer til grunn:

- Miljøpakken bygger bare anlegg som vegeier er villig til å drifte og vedlikeholde. I det ligger en forpliktelse til å ta vare på de verdiene som tilføres fra Miljøpakken.
- Miljøpakken bidrar bare til å realisere planer og behov. Registreringer og planer som er nødvendig for å avklare behov, finansieres normalt ikke (jf. byvekstavtalen).
- Miljøpakken finansierer ikke drift og vedlikehold med unntak for tilskudd til drift av kollektivtrafikk, ekstra vinterdrift av sykkelveger og eventuelt andre tiltak som Kontaktutvalget godkjenner.
- Miljøpakkens prosjekter skal ikke erstatte behov for vedlikehold av veg, men må ved ombygging framstå som funksjonelt forskjellige fra opprinnelig anlegg, det vil si en merverdi for trafikanten i form av for eksempel større bredde, rød asfalt eller sykkelveg med fortau.

Prioriteringsgrunnlag

Vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet krever et grunnlag. For å fremskaffe det nødvendige grunnlaget, er prosjektene delt i tre faser:

- *Prosjektutvikling:* I denne fasen videreutvikles tiltak/prosjektidéer. Arbeidet i denne fasen går ut på å dokumentere prosjektets forventede nytte, kostnad og prinsipielle løsning. Det stilles ikke krav til dokumentasjon av tiltak/prosjektidéer på forhånd, men tiltakene som prosjektutvikles skal tilfredsstille føringene i byvekstavtalen og handlingsprogrammet. Resultatene fra prosjektutvikling danner grunnlag for vurderingen av hvilke prosjekter vi prioriterer å gå videre med til detaljplanlegging.
- *Detaljplanlegging:* Dette er utarbeidelse av eventuell reguleringsplan og byggeplan. Arbeidet skal gi en bedre beskrivelse av tiltaket og sikre kostnadsanslag. Endringer av betydning for prosjektets nytte må dokumenteres. Resultatene fra detaljplanleggingen danner grunnlag for prioritering av utbyggingstiltak.
- *Utbygging:* Utbygging av prioriterte tiltak.

Fasene er nærmere forklart i kapittel 8.

Politisk og administrativ behandling av overgang mellom fasene

Beslutningen om et tiltak skal prioriteres og kunne gå videre fra en fase til den neste, skjer i hovedsak gjennom den politiske behandling av handlingsprogram/årsbudsjett. Med *politisk behandling* menes den politiske behandlingen hos partene, ikke behandlingen i Miljøpakkens organer (Programråd og Kontaktutvalg).

Hovedregelen er at finansiering av både detaljplanlegging og utbygging skal behandles politisk for alle prosjekt.

For å få til mer fleksibel og effektiv gjennomføring av små prosjekter, er det åpnet for overgang mellom de ulike prosjektfasene i løpet av året uten politisk behandling (se under). Man kan likevel ikke gå hele veien fra prosjektutvikling til utbygging uten politisk behandling. Det er et minimum at finansiering av enten detaljplanlegging eller utbygging behandles politisk for alle prosjekt.

For større prosjekt og prosjekt hvor løsning er av stor politisk interesse, skal overgang til begge faser behandles politisk.

Behandling av de 3 fasene:

- *Prosjektutvikling (PU)*: Det settes av en ramme til hver av partene som benyttes til prosjektutvikling av tiltak. Rammen fastsettes i den årlige politiske behandlingen av handlingsprogrammet.
- *Detaljplanlegging (DP)*: Midler til detaljplanlegging (eventuell regulering og byggeplan) settes i utgangspunktet av i den årlige politiske behandlingen av handlingsprogrammet.
Unntak: For små prosjekter (under 15 mill) kan man gå fra fasen PU til DP gjennom året med behandling i Programrådet. For store prosjekter (over 15 mill) må finansiering av DP behandles politisk.
- *Utbygging (UB)*: Midler til utbygging settes i utgangspunktet av i den årlige politiske behandlingen av handlingsprogrammet.
Unntak: For små prosjekter (under 15 mill) der overgang til DP er politisk behandlet, kan man gå fra fasen DP til utbygging gjennom året med behandling i Programrådet. For store prosjekter (over 15 mill) må finansiering av utbygging behandles politisk.

Bindinger knyttet til gjennomføring

Prosjektene i handlingsprogrammet deles inn i tre grupper:

a) Bundne prosjekt (rød farge i tabeller):

- allerede igangsatte byggeprosjekter

- nye prosjekt i henhold til entydige omforente politiske vedtak om oppfølging/igangsetting
- forskuttet beløp for avklarte tiltak og iht. vedtatte fullmakter for porteføljestyring. Bindingen gjelder forskuttet beløp, ikke tiltaket i sin helhet.

b) Delvis bundne prosjekt (gul farge i tabeller):

- prosjekt vedtatt i tidligere handlingsprogram hvor det foreligger reguleringsplan eller byggeplan, og hvor det ikke er vesentlige endringer i forutsetningene (f.eks. nytte- og kostnadsvurdering)
- prosjekt som anses som spesielt viktig for å sikre tiltak innenfor tiltaksområder hvor planberedskapen i dag er lav
- pågående aktivitet på dagens nivå knyttet til informasjon, mobilitetsrådgivning, evaluering/trafikdata, koordinering og administrasjon, vinterdrift av sykkelanlegg og infrastruktur trikk

c) Ubundne/nye prioriterte prosjekt (grønn farge i tabeller):

- prosjekt som er ferdig prosjektutviklet og hvor det foreligger dokumentasjon på måloppnåelse og nytte- og kostnadsvurdering
- andre prosjekt som partene er omforente om å ta inn i årsbudsjettet og som tilfredsstiller de krav som stilles ved innmelding
- økt innsats i løpende aktiviteter (jf. tredje kulepunkt under delvis bundne prosjekt) som partene er enige om å foreslå

Samordning

Miljøpakken består av mange mindre prosjekt innenfor ulike tiltaksområder på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig vegnett. Samordning er viktig og ved prioritering av utbyggingsrekkefølge vektlegges å ferdigstille sammenhengende tilbud for trafikantene og tilrettelegge for rasjonell anleggsdrift. Trafikantenes nytte øker når tilbudet blir sammenhengende uten barrierer og brudd. Anleggsdriften blir mer rasjonell med tiltakspakker innenfor samme geografiske område og tid. Der det er hensiktsmessig å bygge ut flere tilstøtende tiltak i et felles prosjekt, for eksempel et større fortau samtidig med støyskjerm, kan det opprettes tiltakspakker som budsjettmessig plasseres innenfor tiltaksområdet med høyest kostnad.

8. Prosjektfaser, dokumentasjonskrav og rammeavsetninger

Behovsvurdering og idéfase er forløpere til et prosjekt og er partenes ansvar å gjennomføre og bekoste.

Prosjekt i Miljøpakken deles inn i tre hovedfaser; prosjektutvikling, detaljplanlegging og utbygging. Hovedregelen er at det settes av midler til gjennomføring av én fase, og at arbeidet fra den aktuelle fasen dokumenteres før ytterligere bevilgning gis.

Prosjektutvikling

Der det foreligger en prosjektidé, består den første fasen i Miljøpakkens planlegging av å gjennomføre prosjektutvikling. I denne fasen skal prosjektet:

- beskrive formålet med tiltaket
- vurdere alternative løsninger og ambisjoner
- anbefale valg av konsept og utarbeide tegninger/skisser til løsning
- vurdere nytten av tiltaket og tiltakets bidrag til måloppfyllelse
- interessentanalyse - avdekke behov for avklaringer mot myndigheter og for samråd med berørte parter
- avklare behov for endringer i regulering eller utvidet behov for areal med tilhørende regulering og erverv
- utsjekk av tekniske forhold for å avklare om tiltaket er gjennomførbart
- kostnadsanslag for prosjektet - fra detaljplanlegging til ferdig utbygd prosjekt

Resultatet fra arbeidet skal dokumenteres i et skjema utarbeidet for formålet og gi nødvendig grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som skal prioriteres innenfor de ulike tiltaksområdene for videre detaljplanlegging. Noen nøkkeltall for kostnader samt andre beslutningsrelevante forhold fra partenes dokumentasjon er sammenstilt i egne tabeller pr. tiltaksområde og inkludert i de aktuelle kapitlene i handlingsprogrammet. Det er en ambisjon å jobbe videre med informasjonsgrunnlaget og sammenstillingen som benyttes i prioriteringen av tiltak.

Kostnadsvurderingen i denne fasen skal gi et realistisk utredningsestimat som er førende for den videre planleggingen av tiltaket. Nivået på usikkerheten (standardavviket) skal ligge mellom 30 - 50 prosent.

Detaljplanlegging

Detaljplaner utarbeides for prioriterte prosjekter hvor det er gjennomført prosjektutvikling eller der det av andre grunner foreligger et tilfredsstillende prioriteringsgrunnlag.

Planarbeidet skal gi det grunnlaget som er nødvendig for å komme til en investeringsbeslutning. Omfanget vil kunne avhenge av eksisterende plansituasjon og av prosjektets størrelse og karakter.

Arbeidet kan foregå i én eller to faser:

- reguleringsplan der det er nødvendig å gå ut over eksisterende arealformål eller gi hjemmel for ekspropriasjon
- byggeplan som gir grunnlag for utlysning av anbud på gjennomføring.

Byggeplan eller reguleringsplan legges til grunn for utarbeidelse av kostnadsanslag der usikkerheten ligger på 10-20 prosent. Det gir grunnlag for fastsettelse av styringsramme. Krav om bruk av anslagsmetoden gjelder prosjekter med utredningsestimat over 10 mill. kr, mens mindre prosjekt skal gjennomgå enklere kostnadsvurderinger. Partene i Miljøpakken etablerer et samarbeid som sikrer at prosjektene har tilgang til nødvendig kompetanse for gjennomføring av kostnadsanslag etter anslagsmetoden. Endringer av betydning for prosjektets nytte må dokumenteres.

Dersom det er behov for å fastsette styringsmål (vanligvis i prosjekt over 40 mill), gjøres dette innledningsvis i denne fasen.

Utbygging

For avklarte/oppstartede prosjekter settes det av midler til utbygging ut fra godkjent styringsramme og etatenes dokumenterte behov.

Prosjektpakker

I handlingsprogrammet settes det av finansiering til prosjektpakker med konkrete tiltak knyttet til én kommune og én ansvarlig etat. Det settes av en samlet pott til detaljplanlegging og utbygging hvor partene gjennomfører porteføljestyling innenfor pakkens totalramme. Prosjektutvikling av tiltak som inngår i prosjektpakker finansieres innenfor partenes avsatte ramme til prosjektutvikling. Eventuelle endringer av pakkens innhold underveis i året skal godkjennes av Programrådet.

Sekkeposter

Midler avsatt til sekkeposter finansierer planlegging og utbygging av flere mindre tiltak i samsvar med føringene gitt i byvekstavtalen og Miljøpakkens tidligere handlingsprogram. Bidrag til måloppfyllelse av Miljøpakkens mål legges til grunn ved prioritering av tiltak. Sekkeposter er knyttet til én ansvarlig etat. Sekkeposter avsatt til kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus finansierer tiltak innenfor byvekstavtalens rammer avsatt til de respektive kommunene. Sekkeposter hvor fylket og SVV er ansvarlig etat kan finansiere tiltak i flere kommuner og finansieringen holdes utenfor byvekstavtalens ramme avsatt til kommunene Stjørdal, Malvik og Melhus. Det forutsettes at det er enighet mellom stat, fylke og den aktuelle kommunen om disse prosjektene. Det kan settes av inntil 5 mill. kr pr. sekkepost pr. år.

Rammeavsetninger

I handlingsprogrammet settes det av midler til konkrete tiltak som tilfredsstiller de krav som stilles ved innmelding. I år 2-4 settes det i tillegg av uspesifiserte rammer innenfor de tiltaksområder hvor handlingsprogrammets veiledende kostnader ikke er disponert. Rammeavsetningene fordeles til prioriterte tiltak ved senere revisjoner av handlingsprogrammet når tilfredsstillende dokumentasjon og framdriftsplan fremlegges. Underveis i året kan Programrådet og Kontaktutvalget innenfor gitte fullmakter vedta forskuttering fra handlingsprogrammets rammeavsetninger. Beløp som forskutteres underveis i året spilles inn av partene ved revidering av handlingsprogrammet.



Statens vegvesen

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Malin Bismo Lerudsmoen /
90922491

Vår referanse:
23/23722-2

Deres referanse:

Vår dato:
21.02.2023

Videreutvikling av styringsmodellen i byvekstavtalenes styringsgrupper – orientering og invitasjon til deltakelse i arbeidsgruppe

Som ansvarlig for den løpende oppfølgingen av koordineringsgruppene for byvekstavtaler (ofte omtalt som styringsgruppene, heretter vil derfor dette begrepet brukes) ønsker jeg å ta et initiativ til å se på potensialet for forbedringer og effektivisering av arbeidet i styringsgruppene. I dette brevet gis en orientering om bakgrunn for initiativet og foreslått prosess. Det inviteres også til deltakelse i en arbeidsgruppe. Frist for å melde tilbake om dette er 6. mars. Det vil også gis en orientering i hver av styringsgruppene før arbeidsgruppens første møte.

Formål og bakgrunn

Det er inngått byvekstavtaler i de fire største byområdene for perioden 2019–2029. Disse har avløst de tidligere bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene, slik at transport- og arealtiltak nå er samlet innenfor én avtale. Byvekstavtalenes hovedmål er nullvekstmålet: «/ *byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange*».

Det er innført en styringsmodell med en politisk styringsgruppe og en forhandlings-/ koordineringsgruppe i de fire største byområdene. Statens vegvesen leder forhandlingene og den løpende oppfølgingen av avtalene i forhandlings-/koordineringsgruppen (styringsgruppene). Videre består styringsgruppen av representanter fra Jernbanedirektoratet, Statsforvalteren og lokale parter. Statsforvalteren har et særlig ansvar fra statens side for å følge opp arealtiltakene i avtalen. Styringsgruppen har ansvar for å utarbeide fireårige handlingsprogram og fastsette årlige budsjetter. Styring av

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

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

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

byvekstavtalen og bypakka, samt oppfølgingen av disse, skal være samordnet. Den overordnede styringen av byvekstavtalen er beskrevet i de enkelte byvekstavtalene, og i *Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033* kapittel 8.2.2 s 111.

I oppfølgingen av avtalene og arbeidet med utredningsoppdraget for Nasjonal transportplan 2025–2036 har vi avdekket et behov for å fremheve målstyring og porteføljestyring tydeligere i styringsgruppearbeidet. Dette er også noe som har kommet fram i innspillsmøter med de ni byområdene som er aktuelle for byvekstavgifter. Arbeidet med byvekstavgifter innebærer betydelig ressursbruk hos alle parter, og byområdene har ulike strukturer. Det er vår oppfatning at dagens samarbeidspraksis og organisering i byvekstavtalene fungerer godt. Flere av byenes praksis og organisering bygger imidlertid på videreføring av tidligere samarbeid, og jeg ser at det er behov for å se på dette i lys av de oppgaver og mål som gjelder for byvekstavtalene. Det er etablert gode prosesser for beslutninger, men det er potensiale for en enklere og mer effektiv vei frem til beslutninger. For utenforstående kan det være vanskelig å sette seg inn i saksgang og prosesser, og det er behov for å tydeliggjøre roller og beslutningsprosesser.

Jeg ønsker med dette å ta et initiativ til et felles arbeid med å hente erfaringer og eksempler på «best practice» fra styringsgruppearbeidet i de fire byområdene og foreslå grep som kan forbedre og effektivisere dagens styringsgrupper. Hensikten med justeringene er å samordne praksis og skape enda bedre rammer rundt styringen av byvekstavtalene. En etablert felles praksis for de fire største byområdene kan også danne grunnlaget for styringsgrupper i eventuelle nye byvekstavgifter i Tromsø, Kristiansandsområdet, Buskerudbyen, Grenland og Nedre Glomma.

Det vil være en forutsetning for arbeidet at endringene som foreslås ligger innenfor overordnet styringsmodell slik den er beskrevet i *Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033*. Dersom det i arbeidet framkommer forslag til endringer ut over rammene i denne vil dette kunne spilles inn i arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036. Arbeidet må ses i en helhetlig sammenheng, men vi ser i utgangspunktet for oss å avgrense dette arbeidet til å foreslå forbedringer primært for styringsgruppene.

Arbeidet vil ses i sammenheng med Samferdselsdepartementets igangsatte evaluering av tilskuddsordningene i byvekstavtalene, der det ventes en rapport i juni 2023 fra ekstern konsulent. Det vil også være hensiktsmessig å se på arbeid som er utført i byområdene for eksempel «Videreutvikling av Miljøløftet» (i Bergen), en prosess som ble gjennomført i 2020–2021.

Plan og prosess for arbeidet

Det legges opp til å etablere en administrativ arbeidsgruppe bestående av en representant fra hhv. hver av de fire byområdene som har byvekstavgifter, en fra hver av de statlige partene og en representant for sekretariatene. Jeg har bedt Jan Fredrik Lund (Avdelingsdirektør Strategi i Vegdirektoratet) om å lede arbeidet. Han vil rapportere til meg. Første møte i arbeidsgruppa vil være 28. mars.

Videre vil det gjennomføres 1–2 workshoper med et bredere utvalg deltakere.

Som støtte til gjennomføring av arbeidet legges det opp til at det engasjeres en konsulent. Kostnaden for dette kan dekkles av Statens vegvesen.

Arbeidets resultat og anbefaling vil legges frem for styringsgruppene. Implementering skjer så snart som mulig etter beslutning.

Forslag til framdrift

Mars	• Oppstart arbeidsgruppa
April–Juni	• Kartlegging/Workshop
Juni	• Orientering om status og foreløpige funn i administrative styringsgrupper • Funn fra departementets evaluering tas inn i arbeidet
August	• Forslag sendes på høring blant avtaleparter og interessenter
September	• Justert forslag inkl. gjennomføringsplan behandles i styringsgruppene

Med hilsen

Ingrid Dahl Hovland
Vegdirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til

ALVER KOMMUNE, Postboks 4, 5906 FREKHAUG

ASKØY KOMMUNE, Klampavikvegen 1, 5300 KLEPPESTØ

BERGEN KOMMUNE BYRÅDSAVDELING FOR KLIMA, MILJØ OG BYUTVIKLING, Postboks 7700, 5020 BERGEN

BJØRNAFJORDEN KOMMUNE, Postboks 24, 5649 EIKELANDSOSEN

BÆRUM KOMMUNE, Postboks 700, 1304 SANDVIKA

LILLESTRØM KOMMUNE, Postboks 313, 2001 LILLESTRØM

MALVIK KOMMUNE, Postboks 140, 7551 HOMMELVIK

MELHUS KOMMUNE, Postboks 55, 7221 MELHUS

NORDRE FOLLO KOMMUNE, Postboks 3010, 1402 SKI

OSLO KOMMUNE BYRÅDSAVDELING FOR MILJØ OG SAMFERDSEL, Rådhuset Rådhusplassen 1, 0037 OSLO

RANDABERG KOMMUNE, Postboks 40, 4096 RANDABERG

ROGALAND FYLKESKOMMUNE, Postboks 130 Sentrum, 4001 STAVANGER

SANDNES KOMMUNE, Postboks 583, 4302 SANDNES

SOLA KOMMUNE, Postboks 99, 4097 SOLA

STAVANGER KOMMUNE, Postboks 8001, 4068 STAVANGER

STJØRDAL KOMMUNE, Postboks 133, 7501 STJØRDAL

TRONDHEIM KOMMUNE, Postboks 2300 Torgarden, 7004 TRONDHEIM

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE, Fylkets hus Postboks 2560, 7735 STEINKJER

VESTLAND FYLKESKOMMUNE, Postboks 7900, 5020 BERGEN

VIKEN FYLKESKOMMUNE, Postboks 220, 1702 SARPSBORG

ØYGARDEN KOMMUNE, Ternholmvegen 2, 5337 RONG

Kopi

JERNBANEDIREKTORATET, Postboks 16, 0101 OSLO

KOMMUNAL- OG DISTRIKTSDEPARTEMENTET, Postboks 8112 DEP, 0032 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET, Postboks 8010 DEP, 0030 OSLO

STATSFORVALTAREN I ROGALAND, Postboks 59 Sentrum, 4001 STAVANGER

STATSFORVALTAREN I VESTLAND, Njøsavegen 2, 6863 LEIKANGER

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN, Postboks 325, 1502 MOSS

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG, Postboks 2600, 7734 STEINKJER