



MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalgets medlemmer:

Vår dato: 05.05.23

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

<http://miljopakken.no/>

Fra:

Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Det kalles inn til møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 12. mai kl. 10:00 – 14:00**. Se egen innkalling i kalender.

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda

Orienteringer

- 17/23** Bidrar byvekstavtalen til nullvekstmålet? Resultater fra komparativt forskningsprosjekt (Einar Leknes, Norce)
- 18/23** Evaluering av måloppnåelse (Sek)
- 19/23** Trikken – ansvarsfordeling og finansiering (Tk/Trfk)
- 20/23** Gateprosjektene – orientering om status (Trfk)
- 21/23** Felle plan for prosess fram mot mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 (Trfk)
- 22/23** Møtedatoer høst 2023 (Sek)

Eventuelt

- Regler for post 30-midler - orientering (Svv)
- NTP og prioriteringsoppdraget – orientering (Svv)
- Utilsiktet reduksjon av statens tilskudd i byvekstavtalene (Sek)



Møtereferat

Referat fra møte 17. mars 2023 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 19. april

- *Justering på delstrekning 1 og 2 på hovedsykkelnett øst (Svv):* Vedtok endret styringsramme på delstrekning 2 Leangbrua – Dalenbrua fra 153,5 mill. (22-kr) til 194 mill (22-kr). Omfanget av delstrekning 1 er blitt mindre og derfor settes et styringsmål på 151,5 mill. 22-kr, hvor tidligere styringsramme var 202 mill. 22-kr. SVV kommer tilbake med forslag til styringsramme for delstrekning 1 etter gjennomført kostnadsanslag.
- *Møteplasser Klefstadhaugen – finansiering (Tk):* Vedtok ny styringsramme på 1,55 millioner til anlegg av fem nye møteplasser for buss i Klefstadhaugvegen. 0,45 mill. omdisponeres av gjestående midler på prosjekt med rekkverk i Leinbakkan. Resterende midler på 0,6 mill. forskutteres fra budsjett 2024.
- *Byggemidler til snarvei Granåsvegen-Gamle Jonsvannsvei (Tk):* Bevilget 2,5 mill. kr inkl. mva. til bygging av snarvei mellom Gamle Jonsvannsvei og Granåsveien. Midlene forskutteres fra budsjett 2024.
- *Trafikksikkerhetstiltak Kongsvegen-Nedre og Øvre Flatåsveg – finansiering og detaljregulering (Tk):* Vedtok å sende saken til politisk behandling på grunn av størrelsen på prosjektet.
- *Mobilitetspakken- organisering:* Vedtok foreslått organisering med en styringsgruppe sammensatt av representanter fra Trfk, AtB, Staten og representant fra kommunene.

Beslutninger i programrådet 2. mai

- *Justering av holdeplasser i holdeplasspakke 4 og 5 (Tk):* Godkjente endringer i holdeplasspakke 4 og 5
- *Tiltak i Kongsvegen ved Granåsen (Tk):* Vedtok 3 millioner til byggeplanlegging (forskuttering fra budsjett 2024). Resterende finansieringsbehov på 47,1 mill. meldes inn til HP 2024-27.
- *Evaluerer av dages kollektivsystem (Trfk):* Vedtok en finansiering på 1,5 MNOK. Midlene forskutteres fra HP 2024-27 (belønningsmidler). Trfk kommer tilbake med sak om oppdragsbeskrivelse.
- *Midlertidig omdisponering av midler fra pendellinje «Hesttrøa-Brekkåsen og Melhus S-Trondheim S» til Brekkåsen-Trondheim ruta (Trfk):* Vedtok at AtB kan gjøre en midlertidig omdisponering av midler tildelt ny pendel i Melhus, for å opprettholde busstilbudet Brekkåsen- Trondheim frem til nye busser er i drift og pendel vedtatt i HP 2023 - 2026 kan gjennomføres.
- *Konseptvalg for Rv. 706 hovedsykkelveg Nordtvedts gate-Pirbrua (Svv):* Tok til orientering at SVV spiller inn prosjektet til detaljplanlegging i HP 2024 med utgangspunkt i anbefalt konsept fra prosjektutvikling.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 17/23 Bidrar byvekstavtalen til nullvekstmålet? Resultater fra komparativt forskningsprosjekt (Einar Leknes, Norge)

Det legges fram resultater fra forskningsprosjektet «*Komparative studier Nord-Jæren, Trondheim og Bergen av bymiljøpakker og mobilitet*». Prosjektet har sammenlignet utforming av tiltak, utvikling av reisevaner og mulige årsaksforklaringer for endring og stabilitet i reisevaner i disse byområdene.

Prosjektet er et samarbeid mellom forskningsgruppene Klima, miljø, bærekraft og Velferd i NORCE Helse og Samfunn, Bergen kommune/Miljøloftets sekretariat, Trondheim kommune/Miljøpakkens sekretariat og Rogaland fylkeskommune/Bymiljøpakkens sekretariat.

Rapporter fra prosjektet vil bli sendt ut så snart de er ferdige.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 18/23 Evaluering av måloppnåelse (Sek)

Vedlegg:

- *Rapport "Måloppnåelse i Miljøpakken 2022"*

Måloppnåelse

Her er en kort oppsummering av måloppnåelse i Miljøpakken for 2022. For sammendrag og utfyllende informasjon vises det til vedlagte rapport.

Reiseaktiviteten og reisemiddelvalg i januar og februar 2022 var fortsatt påvirket av koronarestriksjoner. Trafikken i 2022 var 0,4 prosent høyere enn i 2019. Noen av denne veksten kan skyldes økt næringstransport og gjennomgangstrafikk, som ikke skal inngå i nullvekstmålet. Samtidig viser de nasjonale reisevaneundersøkelsene en positiv utvikling i 2022 med at andelen bilreiser er redusert sammenlignet med 2019. I sum tyder det på måloppnåelse på nullvekstmålet i 2022.

Delvis skyldes måloppnåelsen på nullvekstmålet at starten av 2022 var preget av koronarestriksjoner med lavere reiseaktivitet. Veksten i personbiltrafikken på slutten av 2022 og første del av 2023 er derimot større, noe som gjør at vi kan få utfordringer med å nå nullvekstmålet om ikke lenge.

Arealbruken i miljøpakkeområdet har i all hovedsak gått i ønsket retning. Når det gjelder de lokale delmålene, går utviklingen i hovedsak i positiv retning mens for noen av målene er det en stabil situasjon. Det vil være noen naturlige svingninger fra år til år for enkeltmål, men det er viktig å se på måloppnåelse over tid.

Oppfølging av evalueringsrapporten

Det er viktig at funnene i evalueringen følges opp gjennom arbeidet med handlingsprogrammet og i øvrig arbeid i Miljøpakken. Er det funn som gjør at noen innsatsområder bør styrkes? Fra de andre byområdene rapporteres det også om at evaluering og tiltak i for liten grad henger sammen.

Vi ser at nullvekstmålet er i ferd med å bli en utfordring for oss. Selv om nullvekstmålet er et langsiktig mål som vi skal levere på over år, er det viktig at partnerskapet i Miljøpakken allerede nå begynner å vurdere aktuelle tiltak for å sikre måloppnåelse. Det er vi forpliktet til gjennom byvekstavtalen. Hvilke verktøy har vi som vi kan ta i bruk? Her er det både positive og negative virkemidler. På den positive siden kan vi forsterke innsatsen på de grønne reiseformene (kollektiv, gange og sykkel). På den negative siden kan vi vurdere økte bomsatser og parkeringsrestriksjoner. Dette for å nevne noe. Det er viktig at det lages og velges tiltakspakker som treffer (jf. byutredningen). Så er det selvsagt en utfordring at det skjer ting både i og utenfor miljøpakkeområdet som bidrar til trafikkvekst og som vi ikke har direkte innvirkning på.

Prosess

Sekretariatet har laget et utkast til rapport av måloppnåelse i Miljøpakken for 2022 i samarbeid med partene. Det er opp til partene hvordan den lokale behandlingen legges opp.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 02.05.23. Kommentarer:

- *Ifølge evalueringen har vi måloppnåelse på nullvekstmålet på grunn av korona. Nå ser vi en trafikkvekst. Er det grunn til å begynne å diskutere hvilke virkemidler vi har dersom denne trenden fortsetter? Det mest effektive og minst populære virkemiddelet vi har er å øke bomprisene. Hvilken pakke av tiltak skal vi ha dersom vi ser at trafikken fortsetter å øke?*
- *Det glidende snittet på 3 år i byindeksen, viser en tilslørt sannhet når den inneholder koronaperioden. Vi har faktatall som viser at ikke bare biltrafikken, men hele mobiliteten i samfunnet øker. I sist KU fikk vi tall som viste at alle transportmidler økte, noe som må bety at vi har fått en befolkningsøkning.*
- *Vanskelig å se at denne rapporten skal gi grunnlag for en radikal endring og tilsi at vi bør ta andre grep enn det vi gjør per i dag. Hva er status på den langsiktige tiltaksplanen? Den bør peke ut konkrete grep dersom det er behov for endringer.*
- *Den langsiktige tiltaksplanen er satt på pause til forhandlingene er avklart. Vi må se om det blir en ny avtale og en forlengelse på fire år. Byutredningen hadde ulike tiltakspakker. Skal denne revideres?*
- *Det har vært diskusjoner om revidering av byutredning. Det er flere ting som melder seg i flere byer. For Miljøpakken er det snakk om en bompengepakke med større endringer hvor det skal revurderes bompunkt.*
- *Det må tydeliggjøres at lavere reiseaktivitet skyldes korona. Det er mye som tyder på at trafikken øker.*
- *Vårt neste budsjettforslag og de store sakene må vise hvordan vi kan nå nullvekstmålet. Hvis vi leverer forslag til budsjett som ikke tar oss i riktig retning, er det problematisk.*
- *Budsjettet vårt hjelper med at vi bruker mer på de grønne reisemåtene, men budsjettet vårt hjelper ikke mot den økende trafikken.*

Forslag til konklusjon:

- *KU godkjenner evalueringen av Miljøpakkens måloppnåelse for 2022.*
- *Evalueringen oversendes partene.*

- *KU påpeker at vi er i en utfordrende situasjon mht. nullvekstmålet og at det må vurderes mulige tiltak for å motvirke den negative utviklingen. Dette må gjenspeiles i alle MPs prosesser, blant annet arbeid med HP, arbeid med ny bompengeutredning, eventuell ny byutredning og øvrig arbeid i Miljøpakken.*

Ad sak 19/23 Trikken – ansvarsfordeling og finansiering (Tk/Trfk)

Innledning og bakgrunn

I forbindelse med KU-sak 32/21 om finansiering av nye likeretterstasjoner og arbeidsmaskin for Gråkallbanen, gjorde KU følgende vedtak:

“Kontaktutvalget ber om en prinsippsak som belyser grenseoppgangen for drift av trikken mellom Trondheim kommune og Miljøpakken, om arbeidsmaskin og likeretter en del av den daglige driften og om Miljøpakken eventuelt skal dekke kostnader til daglig drift.”

Saken har etter dette vært diskutert i flere runder i programrådet, sist gang 02.05.23 (sak 55/23), og belyser:

- Grenseoppgang for drift av trikken mellom Trondheim kommune og Miljøpakken
- Om arbeidsmaskin og likeretter er en del av daglig drift
- Behov for å se på fremtidig finansieringsmodell for trikken

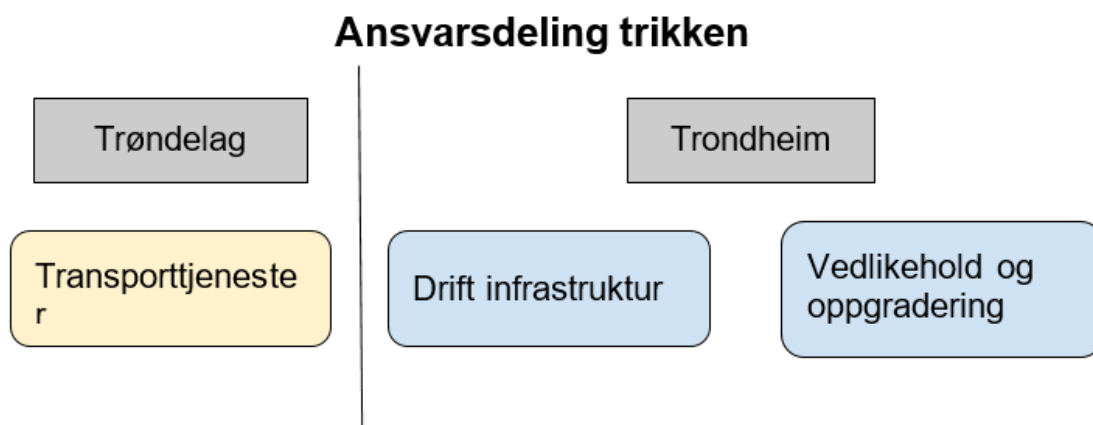
Denne saken belyser de to første punktene. Når det gjelder det siste punktet, så viser diskusjonene at det er behov for å se på finansieringsmodellen for trikken. Dette begrunnes senere i saken.

Utredning

Grenseoppgangen for drift av trikken

Dagens ansvars- og kostnadsfordeling har sin bakgrunn i en politisk avklaring mellom Trondheim kommune og fylkeskommunen tilbake i 2009. Det innebærer at fylkeskommunen har ansvar for tilskudd til transporttjenester og at Trondheim kommune har ansvar for tilskudd til drift og

vedlikehold av banens infrastruktur.



I tillegg ble det i 2018 gjort tilnærmet likelydende vedtak i Fylkestingets sak 137/18 og Formannskapssak 227/18 hvor partene vedstår seg den ansvarsfordelingen som har blitt praktisert, og at kostnader til vedlikehold og oppgradering av trikkeinfrastruktur bør finansieres av Miljøpakken:

2. Formannskapet står inne for betingelsene i den ikke signerte, men etterlevde avtalen om ansvars- og kostnadsdeling for Gråkallbanen, der fylkeskommunen dekker tilskudd til transporttjenester og Trondheim kommune dekker tilskudd til drift og vedlikehold av banens infrastruktur.
3. Formannskapet støtter at vedlikehold og oppgradering av infrastrukturen samt kostnader for utskiftning av vognmateriellet på Gråkallbanen bør finansieres gjennom Miljøpakken.

Disse vedtakene er i henhold til den praksis som har vært i Miljøpakken siden oppstarten.

Finansiering av trikken

Fylkeskommunen

TRFK finansierer sitt ansvar via AtB gjennom et tilskudd til Gråkallbanen AS for transporttjenester. Dette er en bruttoavtale, noe som innebærer at Gråkallbanen får et fastsatt beløp og at AtB får billettinntektene. AtB delfinansieres med tilskudd fra Trøndelag fylkeskommune og tilskudd til kollektivdrift fra Miljøpakken.

På samme måte som tilskudd fra AtB til bussoperatørene skal dekke drift og vedlikehold av bussmaterieill sier avtalen mellom AtB og Gråkallbanen at tilskuddet til Gråkallbanen AS skal dekke drift og vedlikehold av vognmateriellet. Vognmateriellet eies av Gråkallbanen AS, men Trondheim kommune har en *tilbakekjøpsrett* om driften av trikken skulle opphøre. Ordlyden i avtalen:

"Ved eventuell nedleggelse av trikkedriften, tilbakeføres eiendomsretten til vognmateriellet til Trondheim kommune, dersom kommunen ønsker dette."

I avtalen mellom AtB og Boreal ligger også en mulighet for at ekstraordinære påkostningsbehov på

vognmateriell diskuteres med AtB, mtp. finansiering.

I 2022 var bidraget fra Miljøpakken til trikkedrift 26 mill. (eks. mva). Beløpet fordeles på månedlige utbetalinger gjennom året. Godtgjørelse justeres iht. omforente kostnadsindekser.

Trondheim kommune

Kommunens ansvar for drift og vedlikehold av trikkens infrastruktur er delt i to:

- Driftstilskudd som omfatter generell drift av infrastrukturen.
- Tiltakspakke for vedlikehold av infrastruktur.

Driftstilskuddet har vært en del av Miljøpakken siden starten. I 2022 var driftstilskuddet for infrastruktur på 7,5 millioner (eks.mva). Tilskuddet justeres med en årlig indeks (KPI), og faktureres i månedlige avdrag. Tilskuddet faktureres inkl. mva., slik at budsjettbeløpet for 2022 var 9,4 millioner, hvor mva-kompensasjon inngår som en del av bruttofinansieringen.

Tiltakspakken kom inn i 2009/2010 som en følge av en tilstandsrapport fra Norconsult i 2008 som viste et stort utbedringsbehov og vedlikeholdsetterslep for trikken. Boreal forskutterte kostnader for en del tiltak som Miljøpakken finansierte/tilbakebetalte i etterkant. Fra og med 2014 finansierte Miljøpakken alle tiltak i tiltakspakken fortløpende. Begge delene har vært finansiert av Miljøpakkens budsjettpost "Trikk, infrastruktur" og utføres av Boreal etter avtale med TK. Tiltakspakkens størrelse vedtas årlig gjennom budsjettprosessen i Miljøpakken. I 2022 var tilskuddet 15,2 millioner eks mva. (19 mill inkl mva.). Tilskuddet utbetales ved at Gråkallbanen/Boreal viderefakturerer utførte tiltak i månedlige spesifiserte faktura.

Definisjoner av drift, vedlikehold og investering

Under følger en definisjon/tydeliggjøring på hva som faller inn under definisjonen av drift, vedlikehold og investering/påkostning. Det finnes flere ulike definisjoner av dette tilpasset ulike sektorer, men de kan oppsummeres slik for trikken:

Drift transporttjenester

Løpende kostnader for selve transporttjenesten. Det omfatter lønn til deler av administrasjon, lokaler, sjåfører samt drift og vedlikehold av trikkemateriellet (trikkevogner).

Drift infrastruktur

Infrastrukturen omfatter trikketrasé inkl. trikkespor, kjøreledning og holdeplasser.

Løpende, faste oppgaver for å sikre at trikken kan kjøre og levere tjenester som definert

Eksempelvis ettersyn, service, rydding av vegetasjon og snø.

Vedlikehold

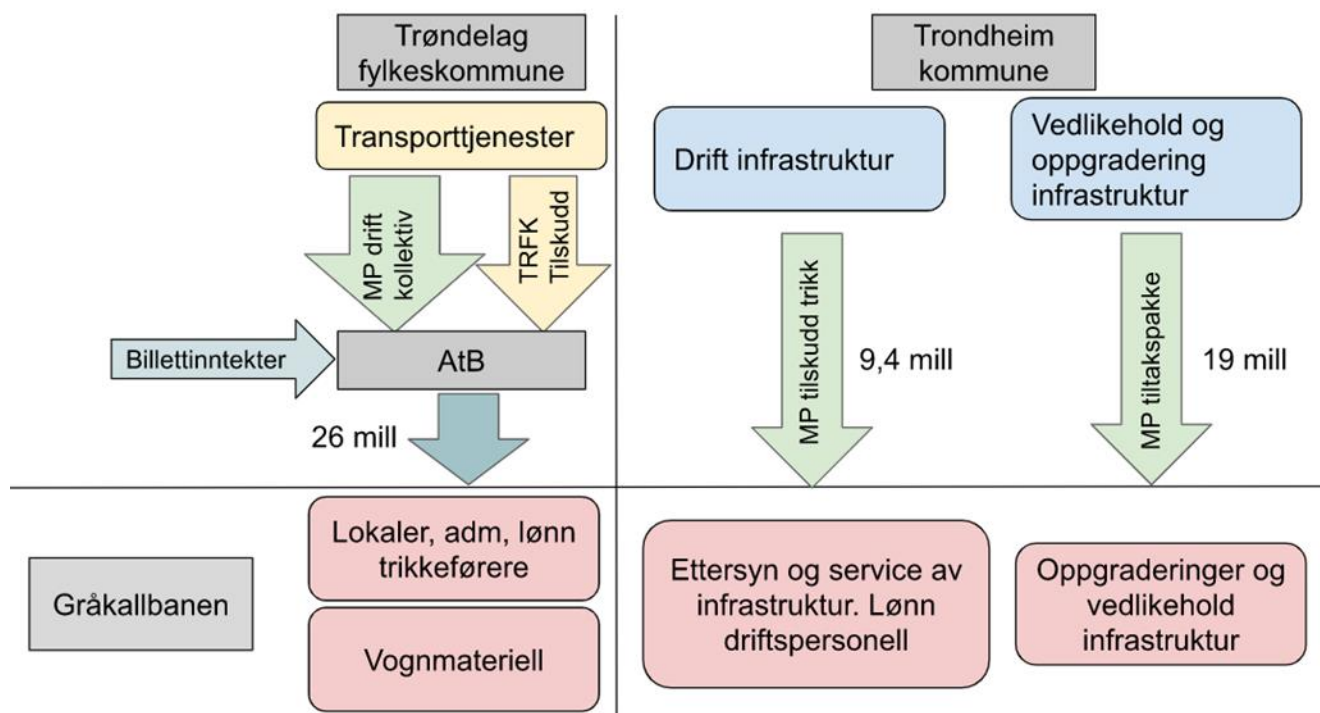
Løpende og periodisk vedlikehold for å sikre opprinnelig funksjonalitet og standard innenfor

eksisterende brukstid/levetid. Eksempelvis utskifting av slidedeler og ødelagte komponenter/deler på baneinfrastruktur, holdeplasser og vogner.

Påkostning/utvikling/investering

Tiltak som hever teknisk standard, endrer funksjonalitet, utvider bruksområdet, forlenger økonomisk

levetid, øker kapasiteten eller imøtekommer nye krav fra myndigheter og brukere.



Figuren oppsummerer hvilke tilskudd Gråkallbanen får innenfor de ulike ansvarsområdene og hva disse finansierer.

Oppsummering

Ut fra definisjonene over, er det TKs vurdering at likerettere og arbeidsmaskin utvilsomt faller inn under siste kategori, investering/påkostning. Dette begrunnes i at tiltakene erstatter eksisterende anlegg/materiell som har utgått levetid med god margin, og at det samtidig innebærer en oppgradering av dagens infrastruktur. Siden KUs bestilling er det bevilget finansiering fra Miljøpakken til nye likeretterstasjoner og ny arbeidsmaskin.

I årenes løp har tiltakspakken inneholdt tiltak som har vært vedlikehold/oppgradering på vognmateriell. Det er i denne gjennomgangen blitt tydeliggjort at ansvaret for disse kostnadene ligger hos Boreal AS, som også eier trikkemateriellet. Det er forutsatt at disse kostnadene finansieres av driftstilskuddet Boreal får av AtB for transporttjenesten, og at ev. ekstra behov for finansiering håndteres i avtalen mellom AtB og Boreal

Trondheim kommune har tidligere fremmet behov for overhaling av trikkenes hjulganger for Miljøpakken. Siden det i etterkant er avklart at tiltakspakken ikke omfatter vognmateriell, vil det

derfor være opp til AtB og fylkeskommunen å fremme ev. finansieringsbehov til Miljøpakken.

Fremtidig finansieringsmodell for trikken

Det er behov for å se på en fremtidig finansieringsmodell for trikken:

- Dagens finansieringsmodell er avtalt mellom Trfk og Tk (jf. politiske vedtak over). Det stilles spørsmål ved om denne finansieringsmodellen er riktig og at det er behov for å vurdere dette.
- *Nullpunkt:*
 - For finansiering av fylkeskommunens drift av kollektiv (trikk inkludert), er det definert og avtalt et nullpunkt. Fylkeskommunen finansierer drift kollektiv på samme nivå som før Miljøpakken. Miljøpakken bidrar med det ekstra over dette nullpunktet.
 - For finansiering av kommunens drift av infrastruktur trikk, er det ikke definert et tilsvarende nullpunkt. Det er Miljøpakken som finansierer alt. Det er her det er reist spørsmål om dette er riktig. Trondheim kommune hadde utgifter til drift av trikken før Miljøpakken ble etablert. Derfor etterlyses det et nullpunkt for drift infrastruktur på samme måte som for drift kollektiv.
- *Investering i infrastruktur:* Trondheim kommune eier og har ansvar for infrastrukturen. Boreal eier og har ansvaret for vognmateriellet. Hvordan bør dette være i en framtidig driftsform?

Ellers er det mange store ting på gang mht. trikken. Noe som i seg selv er et argument for å se på den fremtidige finansieringsmodellen:

- *Moderniseringsprosjektet for Gråkallbanen:* Innebærer valg av driftsform for banen (egenregi eller konkurranseutsetting), samt anskaffelse av nytt trikkemateriell og oppgradering av infrastrukturen.
- *Reforhandling av avtale med Boreal:* Kommunens to infrastrukturavtaler med Boreal Bane utløper 31. desember 2024. Som en konsekvens av at nye trikker ikke er på plass på dette tidspunktet, må driften med Boreal Bane mest sannsynligvis forlenges. Dette forutsetter nye avtaler om leie av infrastruktur. Selve forhandlingene må startes i god tid før 2025, men 2025 blir tidspunktet for ikrafttreden.
- *Forslag om mulig utvidelse av trikken*

I sum gjør dette at det er behov for å vurdere en fremtidig finansieringsmodell for trikken. Det bør også ses på hvem som skal eie infrastruktur og vognmaterieil. Dette kan gjøres som en tilleggsbestilling til moderniseringsprosjektet.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken både 20.02.23 og 02.05.23. Kommentarer:

- *Kjernen i problemstillingen er om vi skal dekke daglig drift*
- *Saken viser godt hvordan ting er per nå, men ikke noe om hvordan det bør være. Man hadde måttet drifte Gråkallbanen uten Miljøpakken også. Det var en Gråkallbane før Miljøpakken, og*

kommunen ville hatt utgifter til drift og vedlikehold. Det er på høy tid at det gjøres en vurdering på dette og tas en beslutning.

- *Vi må se på hvordan det har blitt gjort i forbindelse med buss og finne noen prinsipper.*
- *Staten etterlyser en diskusjon om nullpunkt for drift. Fylkeskommunen tenker samtidig at infrastrukturansvaret må vurderes og være en del av arbeidet som skal gjøres.*
- *Det er naturlig at det kommer opp en diskusjon om en ny innretning i forbindelse med modernisering av trikken, og vi skal vurdere driftsform for den nye trikken.*

Forslag til vedtak:

Kontaktutvalget ber om at moderniseringsprosjektet for Gråkallbanen vurderer og anbefaler:

- o *fremtidig finansieringsmodell for trikken*
- o *eierskap til infrastruktur og vognmateriell*

Ad sak 20/23 Gateprosjektene – orientering om status framdrift (Trfk)

Fylkeskommunen orienterer om status for arbeidet med gateprosjektene.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 21/23 Felles plan for prosessen fram mot mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 - MST29 (Trfk)

Vedlegg:

1. *Felles plan for prosessen fram mot Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 (MST2029)*
2. *Oppsummering av workshop i arbeidsmøte 2*

Bakgrunn

Dagens busskontrakter i Stor-Trondheim løper til august 2029, uten opsjoner på forlengelse. Gode anbudsprosesser er tidkrevende, og som redegjort for nedenfor, bør AtB ha et politisk vedtatt oppdrag rundt årsskiftet 2025/2026.

Store deler av kollektivtransporten i Stor-Trondheim gjennomføres med tilskudd fra Miljøpakken. Det er Miljøpakkens parter som beslutter nivået på tilbudet, finansierer nødvendig infrastruktur og vurderer tiltak ut fra måloppnåelse. Ambisjonsnivå og rammer må besluttes i et samspill mellom partene i Miljøpakken. Organiseringen av prosjektet, med roller, myndighet, rapporteringslinjer og spilleregler er derfor helt nødvendig å gjøre i samspill med Miljøpakkens organer og parter.

Denne saken presenterer bakgrunnen for, formålet med og resultatet etter et arbeid med en felles plan for prosessen fram mot MST2029.

Faktiske opplysninger

Om dagens kontakter

Dagens kontrakter er tildelt Vy Buss og Tide Buss og består av ca 17 millioner rute-km, fordelt på ca 300 busser. På en vanlig hverdag betjenes over 100.000 kollektivreiser. Metrobussen er ryggraden i dagens bussystem, og de tre metrolinjene betjener i overkant av 40 % av reisene.

I prosessen som ledet til dagens kontrakter, arbeidet partene for «revolusjon» i stedet for «evolusjon» i rutetilbudet. Tidligere strålte linjene ut fra sentrum, og sentrum hadde en terminalfunksjon. Fra 2019 ble tilbudet endret til pendeldrift og nettverkssystem som baserer seg på at høy nok frekvens gir et fleksibelt tilbud der bussbytter oppleves effektivt. Tilbudet bidro til mange flere reisemuligheter og bedre forbindelser mellom steder utenfor sentrum.

Om organisering av BST19

Bussanbud Stor-Trondheim (BST2019) hadde oppstart august 2019. I forberedelsene av anskaffelsen ga Sør-Trøndelag fylkeskommune (Stfk) i 2014 AtB i oppdrag å lede *Rutestrukturprosjektet*. Dette var ett av fem delprosjekter i Stfks prosjekt *Fremtidens kollektivtilbud*. De andre delprosjektene var *Fremtidens drivstoff/energiformer*, *Materiellstrategi*, *Fremtidens arealer/tomteanalysen* og *Superbuss*. Miljøpakken var prosjekteier og styringsgruppen besto av representanter fra Statens vegvesen, Trondheim kommune, AtB og Stfk. Representanter fra de samme partene, i tillegg til Jernbaneverket, NSB, LO og ansattrepresentanter fra bussoperatørene deltok i de ulike arbeidsgruppene. Prosjektet rapporterte både til Miljøpakken og Stfk.

AtB overleverte i mai 2016 en [sammendragsrapport og fem delrapporter](#). Rapporten dannet grunnlag for politiske vedtak om innretning på superbuss og det øvrige tilbud. Prosjektet endte med å anbefale en løsning der superbussen (senere «metrobussen») er bærebjelken i rutestrukturen, og der tverrlinjer og matelinjer bidrar til nettverkseffekter.

I februar 2016 ble den første bymiljøavtalen signert, med Stfk, Trondheim kommune og staten som parter. Denne avtalen slo fast at kollektivløsningen i Trondheim skulle baseres på Superbuss for å nå nullvekstmålet.

Senere i 2016 startet Miljøpakken *Superbussprosjektet*. Prosjektet var delt i to delprosjekter; 1) utvikling av konsept og rutetilbud og 2) planlegging og bygging av infrastruktur. AtB var prosjektleder for delprosjekt 1, og Statens vegvesen og Trondheim kommune hadde ansvar for delprosjekt 2.

Miljøpakken finansierte utredningsarbeidet til forrige anbud. Styringsgruppen besto av Trfk (samferdselsdirektør), Statens vegvesen (leder region midt og leder planavdelingen), Trondheim kommune (leder byplankontoret) og AtB (administrerende direktør).

Om tidslinjen for MST2029

Figur 1, nedenfor, viser en overordnet tidsplan for prosjektet. Neste anbud skal ha oppstart august 2029. Operatør(e) som vinner kontrakten(e) vil ha behov for om lag to år til oppstartsforberedelser. AtB trenger halvannet år på utarbeidelse av konkurransegrunnlag, anbud og tildeling. Det betyr at politiske vedtak må være fattet og oppdragsbrev til AtB utarbeidet ved årsskiftet 2025/2026. Mulighetsrommet for politisk innflytelse på anbudet vil være svært lite etter dette – betegnet med rød strek i figuren nedenfor. Anbudet vil kunne legge til rette for fleksibilitet i kontraktsperioden, slik at endringer i rammer og behov som påvirker tilbudet kan hensyntas underveis.

		2023				2024				2025				2026				2027				2028				2029			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Mobilitetsanbud 2029	Utredninger																												
	Politisk behandling																												
	Konkurransegrunnlag																												
	Anbud og tildeling																												
	Oppstartsforberedelser																												

Figur 1: tidslinje MST2029

Tilretteleggingen for nye mobilitetsløsninger er krevende. Planprosesser tar lang tid og bygging av infrastruktur avhenger av kapasitet hos både vegeiere og leverandører. I tillegg bør nye teknologiske løsninger være tilstrekkelig testet. Plan- og byggeprosessene for den nødvendige infrastrukturen til 2029 bør fortrinnsvis starte medio 2025.

Om utredningsbehov i MST2029

Fylkeskommunen ser allerede nå et stort utredningsbehov i veien fram til oppdragsbrevet kan oversendes AtB. De som skiller seg ut foreløpig, handler om energi og miljø, helhetlig mobilitet og innsikt mot 2040.

Det er behov for å vite noe om forutsetningene for- og konsekvensene ved et nullutslippsanbud fra 2029. I dette ligger også det å opparbeide et kunnskapsgrunnlag om muligheter som ligger i tilgjengelig infrastruktur og teknologi. Det helhetlige kunnskapsgrunnlaget må si noe om alternative energiformer, slik at et mandat kan gi et tydelig og realistisk ambisjonsnivå.

I neste anbud i stor-Trondheim vil nye og delte mobilitetstjenester kunne bli viktige supplement til den tradisjonelle kollektivtransporten og bidra til å gjøre folk mindre avhengige av privatbilen. I tillegg vil det være mulig å oppnå en mer kostnadseffektiv kollektivtransport. Et mobilitetsanbud vil innebære nye forretningsmodeller og kreve ny metodikk for ruteplanlegging. 2029-anbudet vil altså være mye mer enn en re-anskaffelse.

Beslutninger rundt kommende anbud må basere seg på god kunnskap om Trondheimsområdet og forventet og ønsket utvikling gjennom tiåret anbudet det skal være i drift. Der kunnskapen ikke finnes må den fremskaffes. Hvordan vil kundebehovene endre seg frem mot 2040? Hvordan vil teknologiutviklingen påvirke mobiliteten? Vil uro i Europa og en eventuell energikrise påvirke tilbud og utforming?

Om felles plan for prosessen fram mot MST2029

Om arbeidet med planen

Våren 2023 inviterte Trøndelag fylkeskommune (Trfk) Miljøpakkens parter til en prosess for å planlegge de første fasene av arbeidet med MST2029 (PR-34/23). Trfk har hatt bistand fra innleid konsulent fra rådgivningsselskapet PwC til å tilrettelegge prosessen. Formålet med prosessen var å lage en prosjektplan som er omforent mellom partene i Miljøpakken. Målet var skape mest mulig forutsigbarhet i prosessen, og å rigge et prosjekt som både er godt forankret og tilstrekkelig robust.

Prosesen har bestått av tre arbeidsmøter. Alle partene i Miljøpakkens var representert i alle møtene, i tillegg til AtB.

- Arbeidsmøte 1: Formålet med det første arbeidsmøtet var å sikre felles forståelse for prosessen frem mot prosjektplan, si noe om de overordnede ambisjoner for planen og diskutere læringspunkter fra tidligere prosesser.
- Arbeidsmøte 2: I arbeidsmøte 2 bidro deltakerne til å kartlegge avhengigheter og risikoer i prosjektet, og å identifisere hvilke strategiske beslutninger som må planlegges for. Resultatet viser kompleksiteten i prosjektet, og er oppsummert i vedlegg 2 – *Oppsummering av workshop i arbeidsmøte 2*.
- Arbeidsmøte 3: I forkant av det siste arbeidsmøte, var det sendt ut et (rå)utkast på en felles plan for prosessen fram mot oppstart av anbudet til deltakerne. Denne planen ble diskutert i møtet, og deltakerne kom med tilbakemeldinger på hva som skulle til for å kunne stille seg bak planen.

Tidlig i prosessen ble det tydelig at en detaljert prosjektplan ble for ambisiøs. Arbeidet har derfor endret seg til å handle om en *felles plan for prosessen fram mot oppstart av det nye anbudet*. Siden det siste arbeidsmøtet, har Trfk bearbeidet planen i henhold til diskusjonene og tilbakemeldingene. Deltakerne fra arbeidsmøtene har hatt planen på høring, riktignok med kort frist.

Felles plan for prosessen fram mot MST2029 ligger vedlagt.

Om tidslinje, delprosjekter og faser

Planens viktigste formål er å gi en overordnet organisering av og struktur i prosjektet. Det er skissert tre delprosjekt og åtte faser:

Delprosjekt A: Utredning av nytt mobilitetstilbud og infrastruktur

Delprosjekt B: Planlegging og utbygging av infrastruktur

Delprosjekt C: Anskaffelse av nytt mobilitetstilbud

Fase 1 er arbeidet med denne planen. Denne fasen er felles for, og forut for, de tre delprosjektene.

Fase 2 «Kunnskapsgrunnlag» er en omfattende fase, der hovedmålet er å innhente den innsikten og kunnskapen som trengs for å kunne vedta et mandat for utredning av det nye mobilitetstilbudet.

Hva slags kunnskap som må innhentes i fase 2, avhenger dermed av hvilke rammer aktørene ønsker å avklare i mandatet. Denne fasen starter med en grundig evaluering av dagens tilbud og system.

Fase 3 handler om at partene må sette mål og rammer basert på kunnskapsgrunnlaget, og utforme et mandat for det videre utredningsarbeidet.

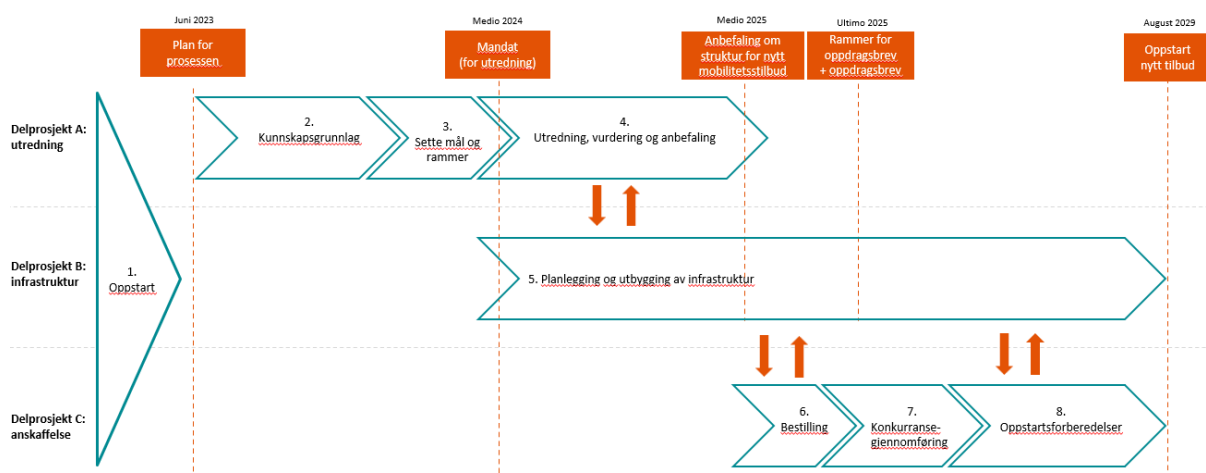
Fase 4 «Utredning, vurdering og anbefaling» er neste steg i utredningsarbeidet. Målet med denne fasen er å utrede hvordan det nye tilbudet kan se ut, innenfor de rammene som er satt i mandatet, og arbeidet skal lede til en anbefaling om struktur på nytt mobilitetstilbud fra 2029. Dette legges til grunn for å beslutte rammene for fylkeskommunens oppdragsbrev til AtB for arbeidet med anskaffelsen.

Fase 5 innebærer planlegging og utbygging av infrastruktur. Planlegging av et nytt mobilitetstilbud må skje med utgangspunkt i den infrastrukturen som finnes, og må ta høyde for alle pågående prosesser som vil medføre endringer i arealdisponering og infrastruktur, som nye vegprosjekter. Det er likevel all grunn til å tro at det nye tilbudet vil utløse behov for endringer i foreliggende infrastruktur. Erfaringer fra tidligere prosesser, og særlig Metrobussprosjektet, tilsier at en kritisk suksessfaktor i arbeidet er at det blir tett sammenheng mellom arbeidet med planlegging av tilbudet (delprosjekt A), arbeidet med infrastruktur (delprosjekt B) og anskaffelsen (delprosjekt C).

Fase 6 «Bestilling» handler om at partene utformer rammer for et oppdragsbrev til AtB for arbeidet med planlegging og gjennomføring av anskaffelsen. Selve oppdragsbrevet eies av fylkeskommunen som oppdragsgiver for AtB.

Fase 7 handler om AtBs planlegging og gjennomføring av anbudskonkurranse for kjøp av mobilitetstjenestene, innenfor rammene av oppdragsbrevet.

Fase 8 er oppstartsforberedelser både hos operatørene, AtB og de øvrige partene. I denne fasen vil det være stor aktivitet i arbeidet med infrastruktur, som må henge sammen med oppstartsforberedelsene.



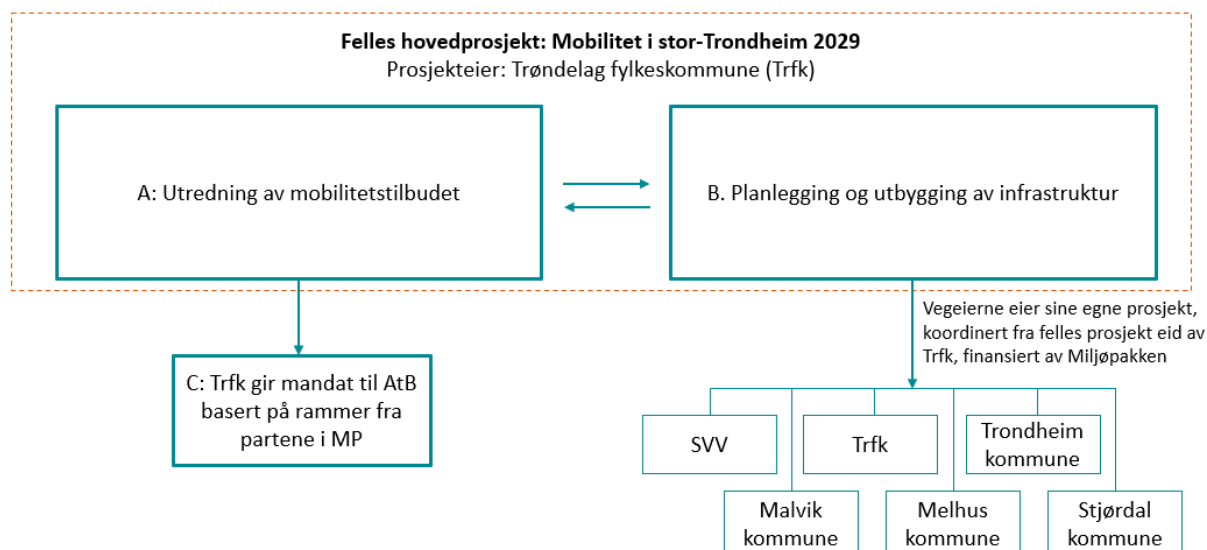
Figur 2: Delprosjekt og faser

Om organisering av prosjektet

I gjennomgangen av utkastet som ble sendt til partene i forkant av siste arbeidsmøte, var det organiseringen av prosjektet som ble diskutert mest. I utkastet foreslo Trfk at Miljøpakken skulle stå som prosjekteier av delprosjekt A og B. Argumentasjonen bak forslaget var å sikre felles eierskap og godt samspill mellom de to delprosjektene. Etter gode diskusjoner og innspill fra partenes representanter, ble konklusjonen å foreslå at Trfk eier prosjektet.

Selv om Trfk er prosjekteier skal partene gjennom Miljøpakken ta felles eierskap til utredningsarbeidet fra starten av, og man skal gjennom samhandlingsstrukturene i Miljøpakken sikre tilstrekkelig sammenheng mellom de to delprosjektene og andre pågående prosesser.

Et premiss for arbeidet er at det i størst mulig grad skal følge de ordinære prosessene og styringslinjene i Miljøpakken. Men arbeidet er omfattende og komplekst, og i intensive faser vil det være behov for tettere oppfølging enn hva som anses mulig innenfor rammene av de vanlige møtestrukturene i Miljøpakken. Derfor foreslås det å etablere en egen organisering for arbeidet, med et felles hovedprosjekt:



Figur 3: Overordnet organisering av MST2029

I intensive faser vil det være behov for en styringsgruppe som kan være tettere på prosjektet enn hva som er mulig innenfor de normale møtestrukturene i Miljøpakken. Prosjektgruppen foreslår derfor å etablere en felles styringsgruppe for prosjektet, eventuelt to ulike styringsgrupper for de to delprosjektene. Styringsgruppen(e) aktiveres først i de fasene det er behov for en særlig tett oppfølging, antagelig først i fase 4 og 5.

Prosjektledelsen for delprosjekt A legges til fylkeskommunen, som delegerer til AtB etter behov. De øvrige partene setter av ressurser til å delta i prosjektgrupper. Nærmere organisering av delprosjekt A skal avklares i løpet av fase 3.

For delprosjekt B vil det skje overleveringer fra det felles prosjektet til de ulike vegeierne som selv skal stå som prosjekteiere av egne utbyggingsprosjekt. Dette skal koordineres av det felles prosjektet. Organisering av delprosjekt B, herunder prosjektledelse, styringsprinsipper og kommunikasjonslinjer mellom hovedprosjektet og utbyggingsprosjektene hos vegeierne, skal avklares i løpet av fase 3.

Vurdering fra fylkeskommunen

Det er Trfks oppfatning at prosessen som har vært i arbeidet med felles plan for prosessen fram mot oppstart av anbudet, har vært et godt bidrag inn i oppstarten av prosjektet. Den brede involveringen av Miljøpakkens parter har fått frem viktige aspekter og perspektiver, og har gitt et godt grunnlag for

videre arbeid. Det gjenstår allikevel mye, og Trfk vil ta initiativ til et videre tett samarbeid med partnerskapet.

MST2029 er et viktig prosjekt for Miljøpakken, og blir et avgjørende verktøy for fremtidig måloppnåelse. Det vil bli vanskelige valg underveis, for eksempel knyttet til avveining av ambisjoner og økonomiske rammer. Resultatet av prosjektet vil komme sent i prosessen. Selv om tilbudet forhåpentligvis blir godt for de fleste, vil det kunne bli skuffende for noen. Å ha en godt forankret og transparent prosess, gode utredninger og fullstendige beslutningsgrunnlag blir avgjørende for prosjektets legitimitet og troverdighet.

Anbefaling

Trfk anbefaler at den felles planen for prosessen fram mot oppstart av anbudet forankres godt hos alle partene i Miljøpakken, og at partene i Kontaktutvalget vurderer hvordan best å sikre tilstrekkelig politisk forankring.

Forslag til vedtak:

Kontaktutvalget oversender felles plan for prosess fram mot Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 (MST2029) for forankring hos partene. Det bes om rask tilbakemelding da siktemålet er behandling i Kontaktutvalgets møte 09.06.23.

Ad sak 22/23 Møtedatoer høst 2023 (Sek)

Sekretariatet foreslår følgende møtedatoer for høstens møter i Kontaktutvalget:

- **22. september** (9-13)
- **6. oktober** (9-13) (Statsbudsjett/Handlingsprogram)
- **17. november** (9-13)
- **1. desember** (9-13)

Grunnet lokalvalget til høsten, foreslås det en relativt sen oppstart for høstens møter.

Konklusjon: Etter diskusjoner i møtet

Eventuelt

Regler for post 30-midler - orientering (Svv)

Det orienteres i møtet. Se vedlagt brev fra Samferdselsdepartementet.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

NTP og prioriteringsoppdraget - orientering (Svv)

Det orienteres i møtet.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Svar på henvendelse om utilsiktet reduksjon av statens tilskudd i byvekstavgiftene (Sek)

På vegne av de lokale partene har sekretariatene for de 4 bypakkene skrevet brev til Samferdselsdepartementet hvor vi har tatt opp utfordringen med at byggekostnadsindeksen har økt mer enn pris- og lønnsjusteringen i statsbudsjettet (se vedlegg). Dermed blir statens tilskudd til byvekstavgiftene redusert sammenlignet med det som ble fremforhandlet. I brevet ber vi om at situasjonen i byvekstavgiftene også blir vurdert i revidert nasjonalbudsjett, og at staten justerer de statlige tilskuddene i byvekstavgiftene i tråd med den reelle prisutviklingen.

Samferdselsdepartementet har svart på brevet (se vedlegg). Kort sagt så svares det:

1. Utfordringene som prisvekst gir, må løses gjennom porteføljestyring i den enkelte byvekstavgift
2. Regjeringen jobber med en ekstraordinær pris- og lønnsjustering av statsbudsjettets poster for 2023 som vil tas opp i revidert nasjonalbudsjett. Tilskuddene til BVA er en del av det.

Så får vi se om revidert nasjonalbudsjett gir noen positive utslag for byvekstavgiftene.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering



Miljøpakken

Måloppnåelse i Miljøpakken

2022



Innhold

Innledning.....	3
Sammendrag.....	4
Overordna vurdering av måloppnåelse.....	5
Oversikt - Mål, delmål og indikatorer.....	6
Overordnet mål.....	8
Lokale delmål.....	11
Delmål 1 - CO2.....	11
Delmål 2 - Miljøvennlige reiser.....	13
Delmål 3 - Samordnet areal- og transportplanlegging.....	15
Delmål 4 - Tilgjengelighet.....	19
Delmål 5 - Trafikkulykker.....	23
Delmål 6 - Luftkvalitet.....	25
Delmål 7 - Trafikkstøy.....	29
Delmål 8 - Næringstransport.....	32
Delmål 9 - Brukertilfredshet.....	36
Vedleggskapittel -Areal.....	39

Innledning

Måloppnåelse for Miljøpakken skal evalueres årlig, og dette har blitt gjort siden 2012 gjennom en evalueringsrapport som denne. Hensikten er å se om tiltakene gir tilstrekkelig effekt og være et grunnlag til å vurdere tiltak for å nå målene. I Miljøpakken er det i tillegg til det overordnede målet fastsatt flere lokale delmål. En oversikt over alle mål og indikatorer er listet opp i ["Oversikt - Mål, delmål og indikatorer"](#).

I bompengeavtalen for 2019 ble det lagt til grunn at det skulle fastsettes et videreutviklet nullvekstmål. Begrunnelsen var at utfordringer knyttet til kø, støy, luftforurensning og arealkonflikter som følge av biltrafikk ikke forsvinner med nullutslippskjøretøy. I 2020 var en videreutviklet målformulering, som også tar hensyn til støy, fremkommelighet og arealbruk, kommet på plass:

"I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange."

Denne rapporten presenterer evalueringen for 2022. Her legges sist tilgjengelig statistikk til grunn. For noen av målene vurderes måloppnåelse per 2021, for andre er sist tilgjengelig årgang 2022. Dette vil fremgå under hvert enkelt mål. Referanseåret er 2019 siden Byvekstavtalen ble inngått da.

Årene 2020, 2021 og begynnelsen av 2022 var preget av korona-pandemien. Mobiliteten i samfunnet var sterkt påvirket av nasjonale og lokale tiltak, og vil påvirke resultatene/tallene for flere av målene. Det kan derfor være vanskelig å sammenligne 2020, 2021 og delvis 2022 med årene før pandemien brøt ut.

Rapporten er utarbeidet av Miljøpakkens sekretariat i samarbeid med partene i Miljøpakken.

Trondheim 03.05.2023

Oddgeir Myklebust

Leder Miljøpakkens sekretariat

Sammendrag

Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at to av tre er positive til Miljøpakken, og denne andelen har vært stabil siden 2020. En større andel av befolkningen i Trondheim er positiv til Miljøpakken enn i nabokommunene. To av tre i miljøpakkeområdet oppgir å være fornøyd med hverdagsreisen sin, men dette er en nedadgående trend. Innbyggerne i Trondheim kommune opplever i større grad at det er enkelt å reise til jobb og skole, handelstilbud og til nærmeste sentrum enn innbyggerne i nabokommunene. En større andel av innbyggerne i Trondheim kommune opplever også bedre tilgang til kollektivtransport, sammenlignet med nabokommunene. I 2022 har det blitt bygd 12 snarveier i Miljøpakken, hvor 8 av disse bedrer tilgangen til holdeplass.

Samordnet areal- og transportplanlegging reduserer transportbehovet og gjør det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler. I alle kommuner i Miljøpakken har det vært en økt andel boliger i områder som kan gjøre det enklere å reise miljøvennlig. I Melhus, Malvik og Stjørdal har det vært en positiv utvikling i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter som er lokalisert i kommunesentrene. I Trondheim er det en liten nedgang i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim. Det har vært en nedgang i bruk av areal til parkering på bakkeplan i de fleste senterområdene. Størst nedgang har det vært i Melhus sentrum og Stjørdal sentrum hvor det har vært, og fortsatt er, stor fortetting. Stjørdal kommune har størst andel areal til parkering på bakkeplan i sentrum. I henhold til Byvekstavtalen har partene utarbeidet og vedtatt (2023) en omforent parkeringspolitikk for å sikre effektiv arealutnyttelse og underbygge nullvekstmålet.

I 2020, 2021 og begynnelsen av 2022 var det redusert reiseaktivitet i samfunnet på grunn av restriksjoner knyttet til pandemien. I tillegg til redusert reiseaktivitet var det i perioder frarådet å reise kollektivt, som førte til en spesiell stor nedgang i kollektivreiser. Utover i 2022 tok reiseaktiviteten seg opp igjen på kollektivtrafikken i Miljøpakken, men tall fra AtB og SJ viser at antall reiser totalt i 2022 ikke ble på samme nivå som den var i 2019.

Byindeksen viser en liten økning i trafikken med "lette" biler i 2022. Det er usikkert hvor mye av denne økningen som skyldes gjennomgangstrafikk og næringstransport, som ikke skal inngå i nullvekstmålet.

Det har vært en befolkningsvekst på nærmere fem prosent i Miljøpakken mellom 2019 og 2022. Tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2022 viser at andelen bilførerreiser blant bosatte i miljøpakkeområdet gikk ned i 2022 sammenlignet med 2019. Den viktigste årsaken til dette er at bosatte i Trondheim kommune i gjennomsnitt reiste mindre med bil. Det er ikke mulig, basert på den begrensede RVU-statistikken vi har mottatt, å si om antall miljøvennlige reiser har økt sammenlignet med 2019.

Det har vært en nedgang i utslipp fra personbiler og en økning i utslipp fra tunge kjøretøy og varebiler. Selv om utviklingen går riktig vei, kommer ikke nullvekstmålet til å

være nok for å nå utslippsmålene i Miljøpakken. Trafikkreduksjoner og en enda raskere overgang til nullutslippskjøretøy blir nødvendig, særlig innenfor næringstransporten der utviklingen har kommet mye kortere enn for personbiler.

Blant partene i Miljøpakken er det Trondheim kommune som har størst bilpark og størst andel elektriske kjøretøy (62 prosent). Partene kan i nye avtaleinngåelser bidra til skifte.

Miljøpakken kan stille miljøkrav i gjennomføring av miljøpakkeanlegg og på den måten bidra til en grønnere omstilling av bransjen. I 2022 har Trondheim kommune ferdigstilt fire prosjekt som er helt eller delvis (over 50 prosent) utslippsfrie, deriblant Tyholtveien og Saupstadringen.

Overordna vurdering av måloppnåelse

Reiseaktiviteten og reisemiddelvalg i januar og februar 2022 var fortsatt påvirket av koronarestriksjoner. Trafikken i 2022 var 0,4 prosent høyere enn i 2019. Noen av denne veksten kan skyldes økt næringstransport og gjennomgangstrafikk, som ikke skal inngå i nullvekstmålet. Samtidig viser de nasjonale reisevaneundersøkelsene en positiv utvikling i 2022 med at andelen bilreiser er redusert sammenlignet med 2019. I sum tyder det på måloppnåelse på nullvekstmålet i 2022.

Arealbruken i miljøpakkeområdet har i all hovedsak gått i ønsket retning. Når det gjelder de lokale delmålene, går utviklingen i hovedsak i positiv retning mens for noen av målene er det en stabil situasjon. Det vil være noen naturlige svingninger fra år til år for enkeltmål, men det er viktig å se på måloppnåelse over tid.

Oversikt – Mål, delmål og indikatorer

Mål	Indikator
Overordnet mål	
I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.	- Hovedindikator er byindeksen målt i tre års glidende snitt. Trafikkmengden skal ikke øke sammenlignet med 2019. - Reisevaneundersøkelsen (RVU) er støtteindikator for å følge trafikkutviklingen innenfor hele avtaleområdet.
Lokale delmål	
1. Det skal slippes ut mindre CO ₂ . Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål.	Beregnete utslippstall fra SSB/Miljødirektoratet for transport (veitrafikk og mobil forbrenning)
2. Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.	- Prosentvis befolkningsvekst (SSB) - Prosentvis økning i antall miljøvennlige reiser i avtaleområdet (RVU) - Prosentvis vekst i påstigningstall på kollektivtrafikken (AtB)
3. Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det enklere og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	- Boliger innenfor gangavstand til holdeplass med et godt/middels godt kollektivtilbud - Boliger med stort/middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg - Andel boliger innenfor områder for bymessig fortetting og transformasjon - Arbeidsplasser i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i sentrale senterområder - Andel areal til parkering på bakkeplan i sentrale senterområder
4. By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.	Fire spørsmål fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse: - Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til handels- og servicetilbud? - Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til jobb eller skole? - Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til ditt nærmeste by- eller tettstedsområde?



Mål	Indikator
	- Tilgang til kollektivtransport handler ikke bare om rutetilbudet, men også om avstand til holdeplass, utforming av holdeplass, av- og påstigning til/fra kjøretøy, brøyting, universell utforming osv? Hvordan opplever du tilgangen til kollektivtransport? - Spørsmål om tilgjengelighet for personer med funksjonsnedsettelse (inkluderes i neste års evaluering). I tillegg til holdningsundersøkelsen legges følgende indikatorer til grunn for å måle hvordan folk opplever tilgjengeligheten til by- og tettstedsområder: - Universell utforming på holdeplasser - Antall snarveier som bedrer tilgangen til holdeplasser
5. Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	Ulykkesstatistikk fra SSB/Statens vegvesen
6. Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	- Trondheim: Tall fra fire målestasjoner for luftkvalitet - Malvik, Melhus og Stjørdal: <i>Status fra Luftkvalitet i Norge - offentlig informasjon om luftkvalitet</i> og kvalitative beskrivelser.
7. Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres	- Årlig rapportering på tiltak som bidrar til å redusere trafikkstøy - Strategisk støykartlegging Fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse: - I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy innendørs der du bor? - I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy utendørs der du bor?
8. Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv	- Antall og andel vare- og lastebiler etter EURO-klasse - Antall og andel nyregistrerte elektriske vare- og lastebiler - Antall og andel miljøvennlige varebiler hos de som driver med vareleveranser - Antall og andel miljøvennlige offentlige kjøretøy - Miljøkrav i anleggsgjennomføring.
9. Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken	Fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse: - Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din? - Det er tryggere å sykle i dag enn for to år siden. - Det er bedre tilrettelagt for fotgjengere i dag enn to år siden - Hvor positiv eller negativ er du til Miljøpakken?

Overordnet mål

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Vurdering av måloppnåelse

Byindeksen er hovedindikator for oppfølging av Byvekstavtalene. I vurdering av måloppnåelsen er det byindeksen i et tre års glidende gjennomsnitt som skal benyttes. Denne viser at Miljøpakken har nådd målet, men den inkluderer to år med pandemi og en generelt lavere reiseaktivitet. Byindeksen i et tre års glidende snitt er dermed ikke egnet til å vise den reelle trafikken i dag sammenlignet med referanseåret. Byindeksen for 2022 er mer interessant. Den viser en liten vekst (0,4 prosent) i trafikken i 2022 sammenlignet med 2019. Indeksen har med seg trafikk som ikke omfattes av nullvekstmålet, som gjennomgangstrafikk og næringstransport i "lette" biler. Byindeksen bør dermed vurderes i sammenheng med de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU).

RVU viser en nedgang i andel bilreiser sammenlignet med 2019. Dette betyr at personer 13 år og over i gjennomsnitt reiste mindre med bil i 2022. Andelen reiser til fots økte og andelen reiser med sykkel og kollektivt var på samme nivå. Selv om andelen bilreiser har gått ned vet vi ikke sikkert om hvordan den totale reiseaktiviteten har vært i 2022, og dermed heller ikke totalt antall bilreiser, basert på den begrensede RVU-statistikken vi har mottatt.

Byindeks

[Byindeksen](#) er hovedindikatoren for oppfølging av Byvekstavtalen og viser endring i trafikkmengde for byområdet. Metoden er basert på trafikkregistrering fra faste punkter fordelt på riks- og fylkesveger, samt på enkelte kommunale veger og gjennom bomstasjoner og er ment å gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. Datagrunnlaget for byindeksen består av kjøretøy klassifisert som "lette" kjøretøy, det vil si lengder kortere enn 5,6 meter og med tillatt totalvekt under 3,5 tonn. En del næringstransport foretas med kjøretøy som er kortere enn 5,6 meter og vil dermed inngå i datagrunnlaget til byindeksen. Det er med andre ord ikke mulig å skille mellom lette kjøretøy som inngår i nullvekstmålet og lette kjøretøy som ikke skal inngå i målet. Byindeksen klarer heller ikke å skille ut gjennomgangstrafikk som ikke skal inngå i nullvekstmålet.

Nullvekstmålet skal måles ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Det er trafikknivået i referanseåret 2019 det skal sammenlignes med.

Figuren nedenfor viser at trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt var 1,6 prosent mindre enn i referanseåret 2019.¹ Så lenge pandemiperioden fra mars 2020 til februar 2022 inngår i treårsperioden, vil indeksen vise en verdi som som er preget av det generelt lave trafikknivået som var i denne perioden.

Resultat nullvekstmål

Sammenlignet med referanseåret er trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt blitt 1,6 % mindre.

Figur 1. Resultat nullvekstmål. Treårs glidende gjennomsnitt. (Kilde: Statens vegvesen)

Dersom vi ser på endringen i trafikkmengde i 2022 sammenlignet med 2019, ser vi en økning på 0,4 prosent. Trafikkmengden i 2022 er med andre ord høyere enn den var i 2019, men dersom det er vekst i gjennomgangstrafikk og i næringstransport med "lette" biler vil indeksen være påvirket av dette.

Reisevaneundersøkelsen (RVU)

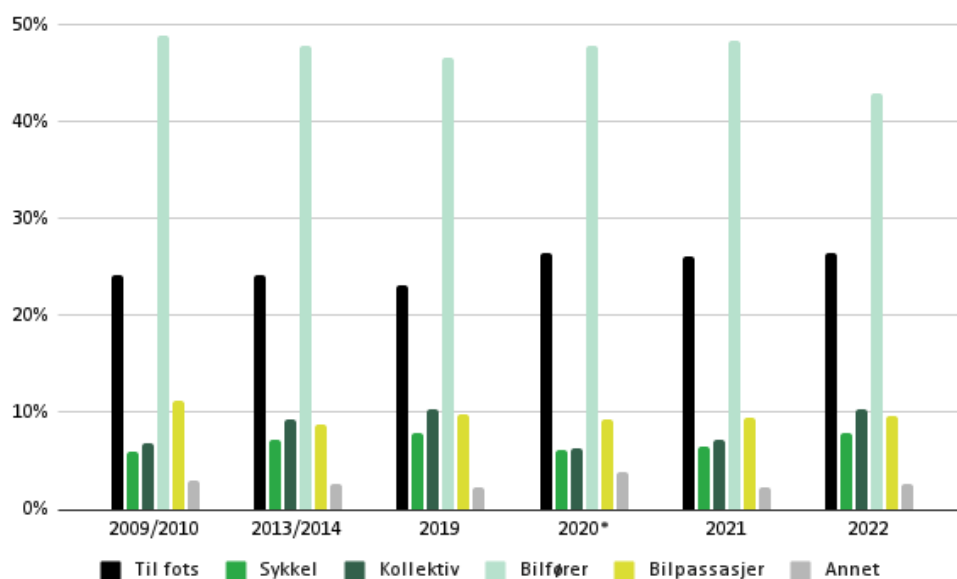
I 2020, 2021 og begynnelsen av 2022 var det redusert reiseaktivitet i samfunnet på grunn av restriksjoner knyttet til pandemien. I tillegg til redusert reiseaktivitet var det i perioder frarådet å reise kollektivt, som førte til en spesiell stor nedgang i kollektivreiser.

Utover i 2022 har reiseaktiviteten økt igjen i miljøpakkeområdet, men sammenlignet med 2019 gikk andelen bilførerreiser ned i 2022. Dette betyr at personer 13 år og over i gjennomsnitt kjørte mindre bil. Andelen reiser til fots økte og andelen reiser med sykkel og kollektivt var på samme nivå.

Vi har hatt en befolkningsvekst i miljøpakkeområdet (se delmål 2). Selv om andelen bilreiser har gått ned så har ikke nødvendigvis totalt antall reiser med bil blitt redusert.

Det er Statens vegvesen som følger opp byvekstavtaleområdene på hovedindikator (byindeksen) og støtteindikator (RVU), men deres vurderinger har ikke vært tilgjengelige i tide til ferdigstilling av denne rapporten. Den overordnede reisemiddelfordelingen fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene brukt i denne rapporten er innhentet fra Statens vegvesen, men de er ikke ferdig kvalitetssikret. Miljøpakken har ikke mottatt øvrige data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene for 2022 i tide til å gjøre ytterligere analyser på disse og som kan forklare nedgangen i andelen reiser med bil.

¹ Tas måleusikkerheten i betraktning, ligger endringen i trafikkmengden mellom -5,2 prosent og 2,0 prosent. Dette intervallet er et konfidensintervall på 95 prosent, som betyr at den sanne endringen i trafikkmengde vil ligge innenfor dette intervallet 95 prosent av gangene en tilsvarende måling blir gjort. Usikkerheten er i stor grad avhengig av hvor mange trafikkregistreringspunkt som inngår i beregningene, men også større trafikale omfordelinger vil bidra.



Figur 2. Reisemiddelfordeling. Bosatte i miljøpakkeområdet. RVU 2009/10, 2013/14, 2019, 2020, 2021 og 2022. (Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser).

I kategorien "kollektiv" inngår trikk/bybane, tog og buss/skolebuss/ekspressbuss i rute. Øvrige kollektivreiser er i "annet"-kategorien.

*I 2020 er opplysninger om detaljert kollektivbruk mangelfulle som har gjort at det ikke har vært mulig å plassere reisene i riktig kategori (kollektiv/annet). De usikre kollektivreisene er dermed i sin helhet plassert i "annet"-kategorien. Det betyr at nedgangen i kollektivandel fra 2019 til 2020 ikke er fullt så stor som tallene viser.

Lokale delmål

Delmål 1 – CO₂

Det skal slippes ut mindre CO₂. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål.

Vurdering av måloppnåelse

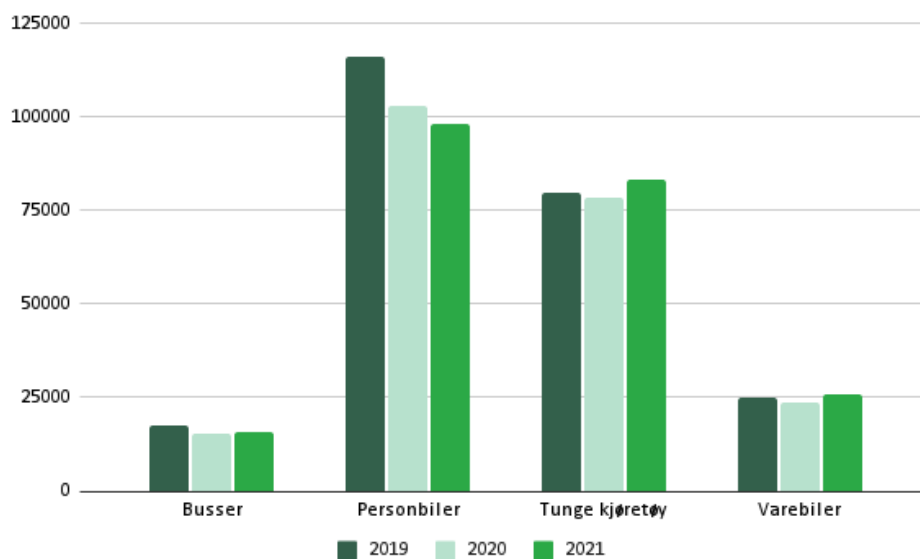
Flere av partene i Miljøpakken har vedtatt lokale klimamål. Samlet sett for veitrafikken har utslippene i miljøpakkeområdet gått ned med 6,4 prosent fra 2019 til 2021. Det har vært en nedgang i utslipp fra personbiler og en økning i utslipp fra tunge kjøretøy og varebiler. Denne utviklingen kan forklares med mindre kjøring på grunn av koronapandemien og økt bruk av elbiler. Samtidig har det vært en økning i godstransport på vei. Selv om utviklingen går riktig vei, kommer ikke nullvekstmålet til å være nok for å nå utslippsmålene i Miljøpakken. Trafikkreduksjoner og en enda raskere overgang til nullutslippskjøretøy blir nødvendig, særlig innenfor næringstransporten der utviklingen har kommet mye kortere enn for personbiler.

Beregnete utslippstall

Partene i Miljøpakken har vedtatt ambisiøse utslippsmål. I Trondheim kommune er det identifisert tre hovedområder som står for om lag tre-fjerdedeler av utslippene: Veitrafikk, anleggsmaskiner og annet som bruker rød diesel, samt produksjon av fjernvarme. I Trondheim sto veitrafikken alene for 36 prosent av utslippene i 2020.

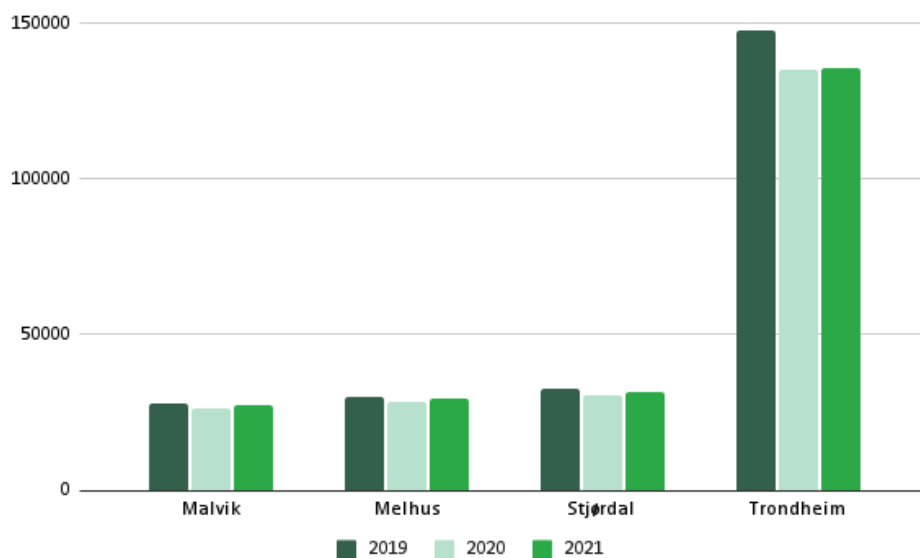
Siste tilgjengelige utslippstall er for 2021 og er beregnet av Miljødirektoratet. Figuren under viser utslipp fra veitrafikken i miljøpakkeområdet etter utslippskilde for perioden 2019–2021. Samlet sett for veitrafikken har utslippene gått ned med 6,4 prosent fra 2019. Utslippene fra personbiler går riktig vei. Dette kan forklares med mindre kjøring på grunn av koronapandemien og økt bruk av elbiler. Samtidig som det har vært en nedgang i utslippene fra personbiler, har det vært en økning i utslippene fra tunge kjøretøy og varebiler. I følge Miljødirektoratet² skyldes dette en økning i varetransporten, og den største økningen har kommet innen godstransport på vei.

² <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-veitrafikk/>



Figur 3. Utslipp fra veitrafikk, etter utslippskilde. Målt i CO₂-ekvivalenter. 2019-2021 (Kilde: Miljødirektoratet).

Fordelt etter kommune har alle kommunene i Miljøpakken hatt en nedgang i utslippene fra veitrafikk fra 2019 til 2020, mens det i 2021 var en liten økning sammenlignet med 2020. Sammenlignet med 2019 reduserte Trondheim kommune klimautslippene fra veitrafikken med 8,4 prosent. Stjørdal kommune reduserte utslippene med 4 prosent, mens Malvik og Melhus reduserte utslippene med henholdsvis 2,5 og 2,6 prosent.



Figur 4. Utslipp fra veitrafikk, etter kommune. Målt i CO₂-ekvivalenter. 2019-2021 (Kilde: Miljødirektoratet).

Delmål 2 - Miljøvennlige reiser

Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.

Vurdering av måloppnåelse

I 2020, 2021 og begynnelsen av 2022 var det redusert reiseaktivitet i samfunnet på grunn av restriksjoner knyttet til pandemien. I tillegg til redusert reiseaktivitet var det i perioder frarådet å reise kollektivt, som førte til en spesiell stor nedgang i kollektivreiser. Utover i 2022 tok reiseaktiviteten seg opp igjen på kollektivtrafikken i Miljøpakken, men tall fra AtB og SJ viser at antall reiser totalt i 2022 ikke ble på samme nivå som den var i 2019.

Det har vært en befolkningsvekst på nærmere fem prosent i Miljøpakken mellom 2019 og 2022. Tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2022 viser at andelen bilførerreiser blant bosatte i miljøpakkeområdet gikk ned i 2022 sammenlignet med 2019. Den viktigste årsaken til dette er at bosatte i Trondheim kommune i gjennomsnitt reiste mindre med bil. Det er ikke mulig å si om antall miljøvennlige reiser har økt mer enn befolkningsveksten basert på den begrensede RVU-statistikken vi har mottatt.

Befolkningsvekst

Ved inngangen til 2023 var det 269 200 innbyggere i miljøpakkeområdet. Dette tilsvarer en økning på 1,1 prosent fra 2022 og en økning på 4,8 prosent sammenlignet med 1.1.2019.

Tabell 1. Befolkning i miljøpakkeområdet, fordelt etter kommune. 1.1. 2019–2023. (Kilde: SSB, tabell 07459)

Kommune	2019	2020	2021	2022	2023
Trondheim	202235	205163	207595	210496	212660
Melhus	16562	16733	16949	17123	17340
Malvik	14040	14148	14334	14425	14662
Stjørdal	24028	24145	24283	24287	24541
Miljøpakken	256865	260189	263161	266331	269203

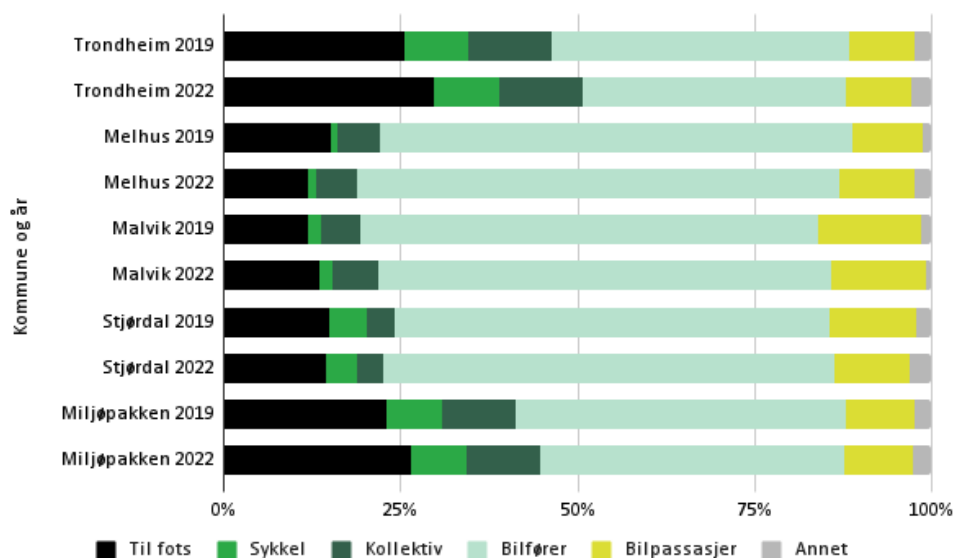
Det siste året har Malvik kommune hatt høyest prosentvis befolkningsvekst (1,6 prosent). Melhus kommune har hatt 1,3 prosent vekst. Trondheim kommune og Stjørdal kommune har hatt lavest prosentvis befolkningsvekst (1 prosent). I antall har Trondheim kommune hatt størst vekst i perioden.

Endring i miljøvennlige reiser

Figuren nedenfor viser reisemiddelfordelingen for Miljøpakken samla og etter kommune i 2019 og 2022 fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). Sammenlignet med 2019 gikk andelen

bilførerreiser i miljøpakkeområdet ned i 2022. Hovedårsaken til dette er en forbedret reisemiddelfordeling blant bosatte i Trondheim. Bosatte i Trondheim kommune har lavest andel reiser med bil, enten som bilfører eller bilpassasjer. Melhus og Malvik har høyest bilandel, hvor nærmere fire av fem reiser er med bil.

Selv om denne statistikken i sum viser en forbedret reisemiddelfordeling, sier den ikke noe om antall reiser har økt totalt. Det er tenkelig at vi har et annet reisemønster etter pandemien sammenlignet med før pandemien.



Figur 5. Reisemiddelfordeling etter kommune og i Miljøpakken samla. 2019, 2022. (Kilde: Nasjonale reisevaneundersøkelser, Statens vegvesen).

I kategorien "kollektiv" inngår trikk/bybane, tog og buss/skolebuss/ekspressbuss i rute. Øvrige kollektivreiser er i "annet"-kategorien.

Påstigningstall i kollektivtrafikken

Påstigningstallene for buss og trikk i miljøpakkeområdet (sone A) for 2022 var ikke tilbake på samme nivå som før pandemien. Spesielt var påstigningstallene for januar og februar 2022 lavere på grunn av fortsatt reiserestriksjoner i samfunnet.

Når det gjelder tog var det i 2022 en nedgang i antall reiser med Trønderbanen sammenlignet med 2019. Siste halvdel av 2022 var det derimot flere reiser på Trønderbanen enn i 2019. 1. mars 2022 ble det mulig å reise med tog på AtB-billett i hele sone A. Det har vært en positiv utvikling i antall reiser i sone A utover i 2022. I gjennomsnitt utgjør reiser i sone A om lag 45 prosent av reisene på Trønderbanen.

Delmål 3 – Samordnet areal- og transportplanlegging

Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.

Vurdering av måloppnåelse

Boligbygging i utkanten av tettstedene vil føre til større vekst i bilkjøring sammenlignet med kompakt byutvikling. Bedrifter med mange ansatte og mye besøk bør lokaliseres der de er mest tilgjengelig med miljøvennlige transportmidler for flest mennesker. Dette gjør det enklere å reise miljøvennlig. Gjennom Byvekstavtalen har partene i Miljøpakken forpliktet seg til å konsentrere utvikling i prioriterte tettstedsområder og nær knutepunkt for å sikre effektiv og høy utnyttelse.

I alle kommuner i Miljøpakken har det vært en økt andel boliger i områder som kan gjøre det enklere å reise miljøvennlig. I Melhus, Malvik og Stjørdal har det vært en positiv utvikling i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter som er lokalisert i kommunesentrene. I Trondheim er det en liten nedgang i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim.

Det har vært en nedgang i bruk av areal til parkering på bakkeplan i de fleste senterområdene. Størst endring har det vært i Melhus sentrum og Stjørdal sentrum hvor det har vært, og fortsatt er, stor fortetting. Stjørdal kommune har størst andel areal til parkering på bakkeplan i sentrum. I henhold til Byvekstavtalen har partene utarbeidet og vedtatt (2023) en omforent parkeringspolitikk for å sikre effektiv arealutnyttelse og underbygge nullvekstmålet.

Boliger innenfor gangavstand til holdeplass med et godt eller middels godt kollektivtilbud

I alle kommuner i Miljøpakken er det en økt andel boliger innenfor gangavstand til en holdeplass med et godt kollektivtilbud. I Trondheim er det i 2022 74,9 prosent av boligene som ligger innenfor gangavstand til holdeplass med et godt eller middels kollektivtilbud. Dette er en økning på 0,3 prosent fra 2019. Det er en større andel av boligene som ligger i gangavstand til metrobuss, 39,6 prosent mot 39,4 prosent i 2019.

Tabell 2. Andel boliger som er ferdig bygd per 31.12.2022 sammenlignet med 2019 innenfor gangavstand til holdeplass med et godt eller middels godt kollektivtilbud. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune)

Kommune - kollektivtilbud	Andel boliger 2022	Andel boliger 2019	Endring
Trondheim inkl. Klæbu - godt	74,9 %	74,6 %	+0,3 %
Melhus - godt	18,5 %	18,3 %	+0,2 %
Melhus - middels godt	14,6 %	13,9 %	+0,7 %
Malvik - godt	41,6 %	40,3 %	+1,3 %
Malvik - middels godt	8,6 %	8,9 %	-0,3 %
Stjørdal- godt	29,1 %	28,1 %	+1 %
Stjørdal- middels godt			

Boliger med stor/middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg

Det er en positiv utvikling i flere av kommunene i Miljøpakken med at en større andel av boligene ligger i områder med potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg. I Trondheim er dette definert ut fra kriterier som avstand fra sentrum, nærhet til tjenestetilbud, høyfrekvent kollektivtilbud og sykkelinfrastruktur. I Melhus, Malvik og Stjørdal er det definert som 1-2 kilometer fra kommunesenter og tettstedssenter.

I Melhus er 58 prosent av boligene lokalisert innenfor 2 kilometer fra kommunesenter eller tettstedssenteret i kommunen. Dette er en økning på 0,4 prosent fra 2019. I Stjørdal er 68,8 prosent av boligene innenfor 2 kilometer fra kommunesenter eller tettstedssenter. En endring på 1,3 prosent fra 2019. I Malvik er det ingen endring i sum fra 2019 til 2022, men det er en økning i andelen boliger innenfor en kilometer fra kommunesenter. Se vedleggskapittelet om areal for flere tall og kart .

Tabell 3. Boliger innen 1-2 kilometer fra kommune- eller tettstedsområde. Melhus, Malvik og Stjørdal. 2019, 2022. (Kilde:Matrikkelen, Trondheim kommune).

Kommune	1-2 km fra kommune- eller tettstedssenter		Endring
	2022	2019	
Melhus	58,0 %	57,6 %	+0,4 %
Malvik	73,1 %	73,1 %	0 %
Stjørdal	68,8 %	67,5 %	+1,3 %

I Trondheim kommune er 67,3 prosent av boligene i områder definert som stort eller middels stort potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg. Dette er en økning på 0,7 prosent fra 2019.

Tabell 4. Boliger i områder med stort/middels stort potensial for miljøvennlige transportmiddelvalg i Trondheim kommune. 2019, 2022. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Kommune	Stort eller middels stort potensiale for miljøvennlig transportmiddelvalg		Endring
	2022	2019	
Trondheim	67,3 %	66,6 %	+0,7 %

Andel boliger innenfor områder for bymessig fortetting og transformasjon

Det er en økning i andel boliger i Trondheim kommune som ligger innenfor områder for bymessig fortetting og transformasjon (jfr. strategikart til byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050).

Andel boliger i områder pekt på som bymessig fortetting i byutviklingsstrategien har økt med 0,1 prosent fra 2019. Innenfor disse områdene er det store areal som er planavklart eller under planlegging, deriblant områdene Nyhavna og Sluppen. Se vedleggskapittelet om areal for kart.

Tabell 5. Boliger i områder for bymessig fortetting i Trondheim. 31.12. 2019/ 2022. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Totalt antall boliger i Trondheim	Andel boliger innenfor bymessig fortetting		Endring
	2022	2019	
112 805	35,4 %	35,3 %	+0,1 %

Andel boliger innenfor 500 meter fra sentrumskjerner har økt med 7,1 prosent fra 2019 til 2022. Se vedleggskapittelet om areal for kart.

Tabell 6. Boliger innenfor 500 meter fra sentrumskjerner i Trondheim. 31.12. 2019/ 2022. (Kilde: Matrikkelen, Trondheim kommune).

Totalt antall boliger i Trondheim	Andel boliger innenfor 500 meter fra sentrumskjerner		Endring
	2022	2019	
112 805	31,9 %	24,8 %	+7,1 %

Besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser i sentrale senterområder

Virksomheter med mange besøkende og arbeidsplasser bør lokaliseres i sentrale områder med best tilgjengelighet med miljøvennlige transportmidler for flest av innbyggerne. På den måten bidrar det til at flere kan reise miljøvennlig.

I Trondheim er det en liten nedgang (-1,0 prosent) i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet i Trondheim. Dette området strekker seg fra Sluppen i sør til Nyhavna i nord.

I Melhus og Stjørdal har det vært en positiv utvikling i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i kommunesentrene, med en økning på henholdsvis 10,2 prosent og 12,7 prosent. I Malvik er det også en positiv utvikling med 1,1 prosent økning, men her er det en lavere andel (61,8 prosent) av de ansatte som er lokalisert i kommunesenteret.

Vedleggskapittelet om areal viser kart over hvor de besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplassene er lokalisert og bransjetilhørighet.

Tabell 7. Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale områder. 2019, 2022. (Kilde: Brønnøysundregisteret, Trondheim kommune).

Kommune	Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale senterområder		Endring
	2022	2019	
Trondheim	74,5 %	75,5 %	-1,0 %
Melhus	90,6 %	80,4 %	+10,2 %
Malvik	61,8 %	60,7 %	+1,1 %
Stjørdal	88,4 %	75,7 %	+12,7 %
Miljøpakken	75,0 %	74,7 %	+0,3 %

Parkering

Det har vært en nedgang i bruk av areal til parkering på bakkeplan i de fleste senterområdene. Størst endring har det vært i Stjørdal sentrum og Melhus sentrum hvor det har vært, og fortsatt er, stor fortetting. Stjørdal sentrum har størst andel areal til parkering på bakkeplan i sentrum. Se vedleggskapittelet om areal for kart.

Tabell 8. Andel areal til parkering på bakkeplan i sentrale senterområder. 2019/2020, 2022. (Kilde: Trondheim kommune, Malvik kommune, Melhus kommune og Stjørdal kommune).

Område	2022	2019/2020*	Endring
Trondheim, Midtbyen	1,7 %	2,2 %	-0,5 %
Melhus sentrum	5,7 %	7,4 %	-1,8 %
Hommelvik sentrum	3,4 %	3,4 %	0 %
Stjørdal sentrum	8,4 %	9,6 %	-1,2 %

*Registrering av parkeringsplasser i Melhus, Malvik og Stjørdal ble ferdigstilt i 2020.

Delmål 4 – Tilgjengelighet

By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle

Vurdering av måloppnåelse

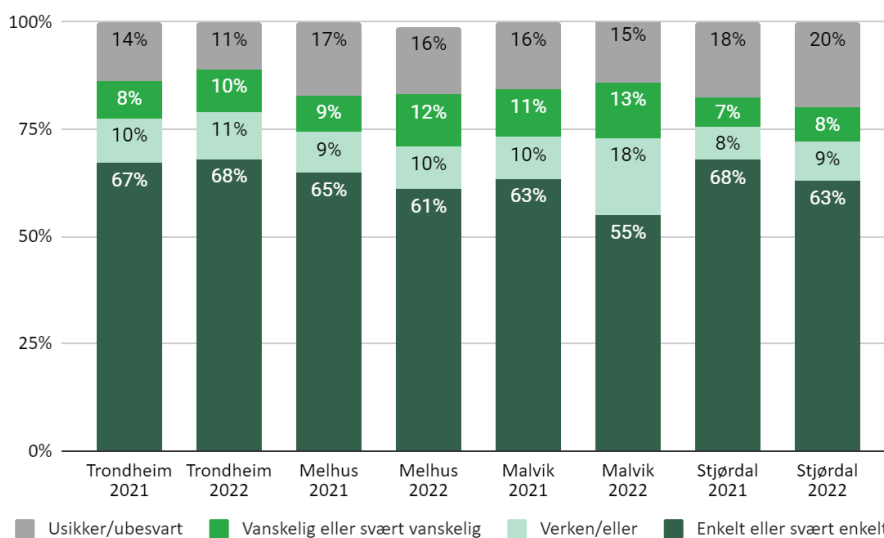
Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at innbyggerne i Trondheim kommune i større grad opplever at det er enkelt å reise til jobb og skole, handelstilbud og til nærmeste sentrum enn innbyggerne i nabokommunene. En større andel av innbyggerne i Trondheim kommune opplever også bedre tilgang til kollektivtransport, sammenlignet med nabokommunene.

I 2022 har det blitt bygd 12 snarveier, hvor 8 av disse bedrer tilgangen til holdeplass.

Resultater fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse

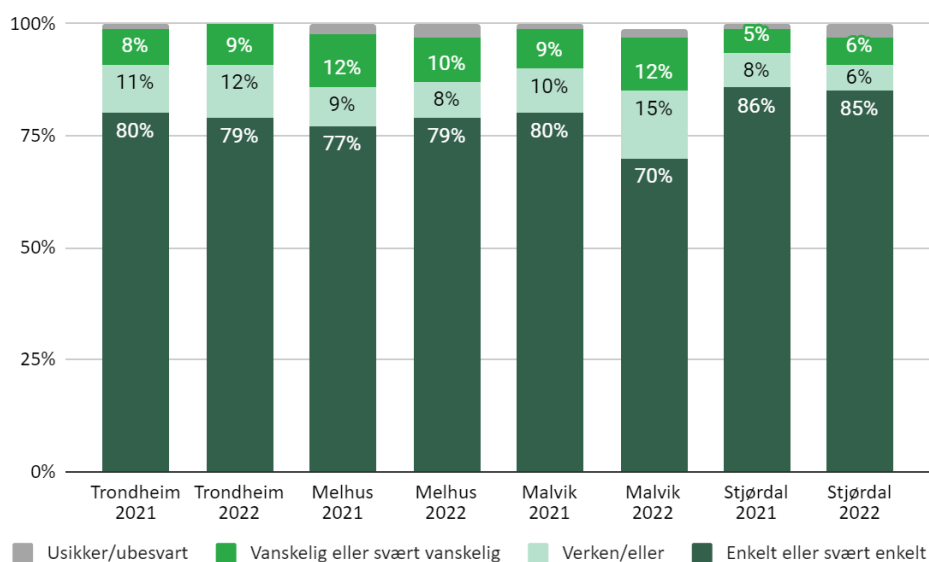
To av tre, 67 prosent, i miljøpakkeområdet opplever reisen til jobb eller skole som enkel eller svært enkelt. Det er samme andel som i 2021, men redusert fra 71 prosent i 2020.

Det er variasjoner mellom kommunene, fra 55 til 68 prosent. En større andel av innbyggerne i Trondheim kommune opplever reisen til jobb eller skole som enkel eller svært enkel enn i nabokommunene. Spesielt i Malvik har det vært en nedgang i andelen som opplever at det er enkelt å reise til jobb eller skole, fra 63 prosent i 2021 til 55 prosent i 2022. Den store andelen usikker/ubesvart kommer av at mange ikke har en jobb- eller skolereise.



Figur 6. Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til jobb og skole? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021/2022)

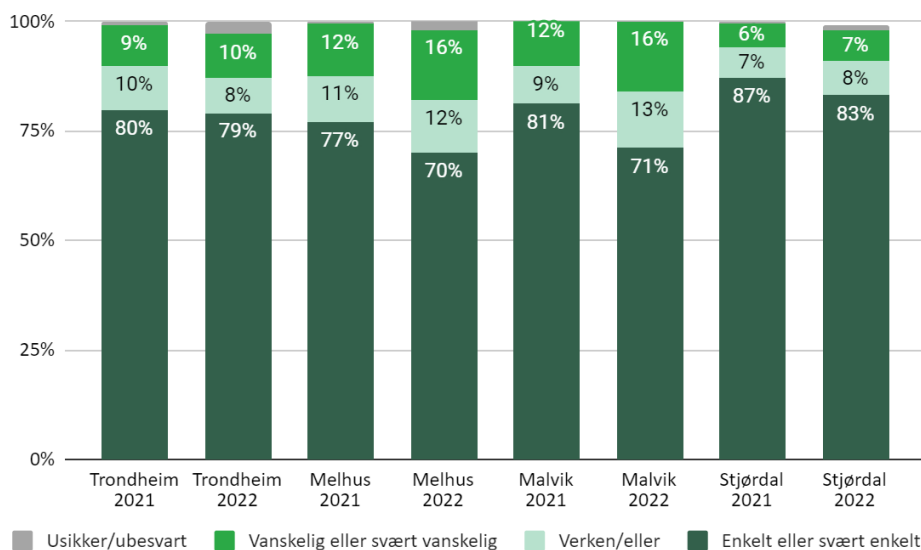
Åtte av ti i miljøpakkeområdet opplever reisen til handels- og servicetilbud som enkel eller svært enkel. Dette er en nedgang fra 81 prosent i 2021, og 86 prosent i 2020. Med unntak av i Melhus, hvor det har vært en økning på to prosentpoeng, er det en nedgang i alle kommuner i andelen som opplever reisen til handels- og servicetilbud som enkel eller svært enkel. Den største nedgangen er i Malvik, fra 80 prosent i 2021 til 70 prosent i 2022.



Figur 7. Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til handels- og servicetilbud? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021/2022).

I miljøpakkeområdet opplever 79 prosent at det er enkelt eller svært enkelt å reise til sitt nærmeste by- eller tettstedsområde, en nedgang fra 80 prosent i 2021. Fordelt på kommune, har det vært en nedgang i andelen som opplever det enkelt eller svært enkelt å reise til sitt nærmeste by- eller tettstedsområde i samtlige kommuner i miljøpakkeområdet. Denne andelen varierer fra 83 prosent i Stjørdal, til 70 prosent i Melhus.

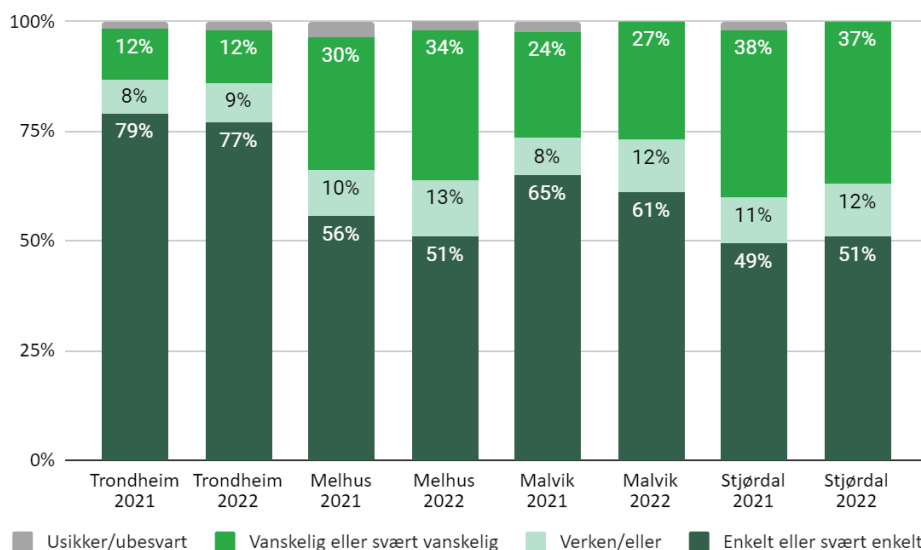
Spørsmål om tilgjengelighet for personer med funksjonsnedsettelse inkluderes i neste holdningsundersøkelse og kan rapporteres på i neste års evalueringsrapport.



Figur 8. Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til ditt nærmeste by- eller tettstedsområde? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021/2022).

Det er store variasjoner i hvordan innbyggerne i miljøpakkeområdet opplever tilgangen til kollektivtransport. I spørsmålet er det spesifisert at tilgangen til kollektivtransport ikke bare handler om reisetilbud, men også avstand til holdeplass, utforming av holdeplass, av- og påstigning, brøyting og universell utforming.

I Trondheim opplever 77 prosent enkel eller svært enkel tilgang til kollektivtransport. Denne andelen er derimot betydelig lavere i nabokommunene. I Malvik opplever 61 prosent tilgangen til kollektivtransport som enkel eller svært enkel, mens tilsvarende andel i Melhus og Stjørdal er 51 prosent. I nabokommunene oppgir 30-37 prosent at tilgangen til kollektivtransport er vanskelig eller svært vanskelig.



Figur 9. Hvordan opplever du at tilgang til kollektivtransport er? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021/2022)

Universell utforming av holdeplass

I 2022 ble to universell utformede holdeplasser ferdig bygd. En på kommunal vei og en på fylkeskommunal vei.

Antall snarveier som bedrer tilgang til holdeplass

I 2022 har det blitt bygd 12 snarveier i Miljøpakken, hvor 8 av disse bedrer tilgangen til holdeplass.

I 2014 ble det gjennomført et eget prosjekt på å kartlegge viktige gangforbindelser til metrobussholdeplasser. Av disse er over 70% gjennomført, eller igangsatt - eller sikret i private planer. I 2020 ble det gjennomført et tilsvarende prosjekt for å kartlegge behov for tiltak på gangforbindelser til holdeplasser på øvrige busslinjer. De siste par årene har ca halvparten av de prioriterte snarveiene blitt plukket fra dette prosjektet.

Snarveiprojektet



Snarveiprojektet har satset på å bygge snarveier som både reduserer avstand til, og øker attraktiviteten på gang- og sykkelforbindelser til holdeplasser.

Snarveiene som er prioritert har eksistert fra før, men hvor standarden har blitt hevet. Standardheving har vært alt fra oppgradering og breddeutvidelse på dekket til belysning, håndløper og fundamentering for å sikre vinterdrift.

Delmål 5 - Trafikkulykker

Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.

Vurdering av måloppnåelse

Siden referanseåret 2019, har antall trafikkulykker i miljøpakkeområdet økt. Samtidig er antall drepte og hardt skadde lavere.

Fordelt på trafikantgrupper, er det flest drepte og skadde blant syklister og færrest blant gående. Etter en periode med nedgang i antall skadde og drepte syklister, kan det se ut til at trenden har snudd. Det er viktig å merke seg at dette er små tall som må tolkes med forsiktighet.

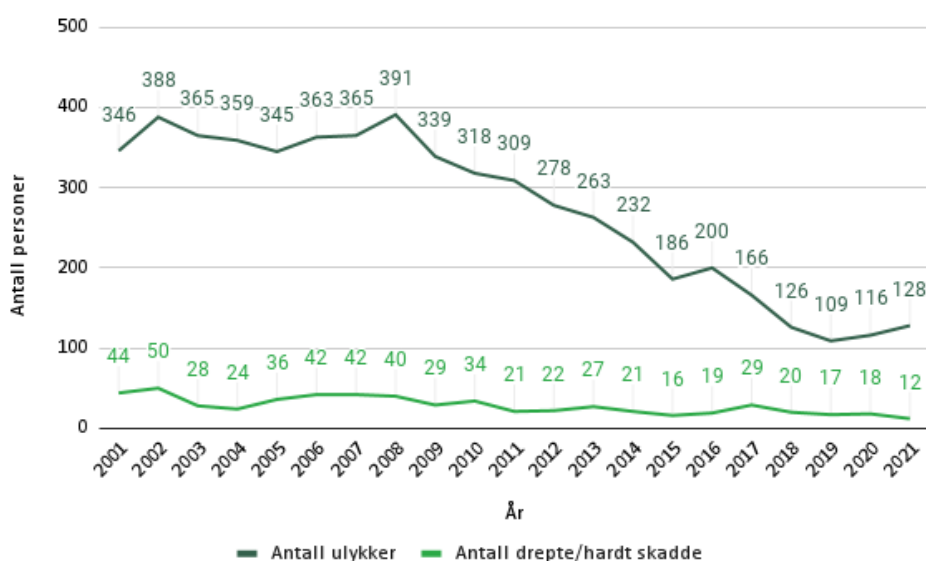
Ulykkesstatistikk fra Statistisk sentralbyrå

Det har vært en nedgang i antall trafikkulykker i miljøpakkeområdet i perioden 2001-2021. Nedgangen har vært spesielt stor i perioden 2008-2019. Fra 2019 har det imidlertid vært en økning i antall politianmeldte trafikkulykker fra 109 i 2019 til 128 ulykker i 2021. Det har også vært en nedgang i antall drepte og hardt skadde i perioden 2001-2021.

Trafikkulykke

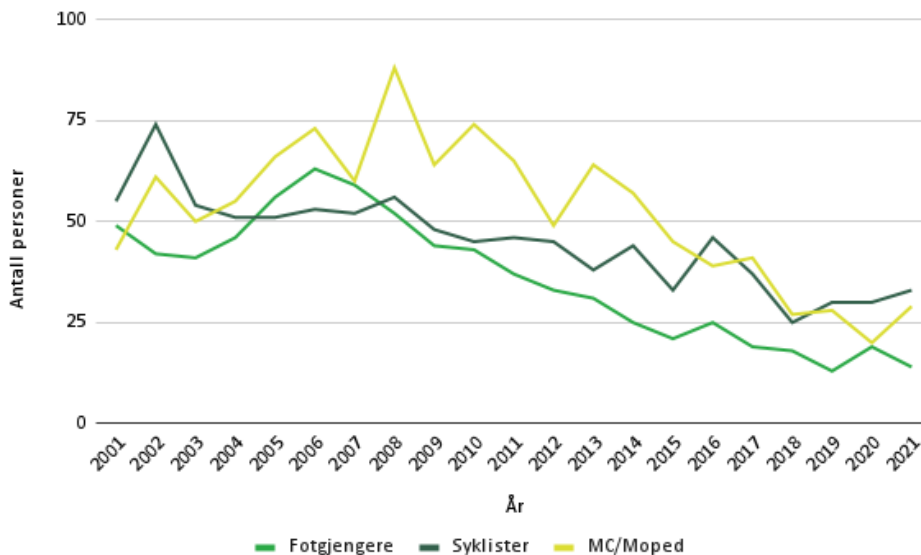


En trafikkulykke er en ulykke som skjer på privat eller offentlig vei, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk, og hvor ett eller flere kjøretøy i bevegelse er innblandet. Med kjøretøy menes her alle motorkjøretøy og sykler.



Figur 10. Antall ulykker og antall drepte/hardt skadde i perioden 2001-2021. (Kilde: Statistisk sentralbyrå)

Figuren nedenfor viser antall drepte og skadde fordelt etter trafikantergruppe. Sammenlignet med referanseåret 2019 har det i 2021 vært en økning i antall ulykker med sykkel, mens antall trafikkulykker som involverer fotgjengere og moped/MC er omtrent på samme nivå.



Figur 11. Antall drepte og skadde, etter trafikantergruppe i perioden 2001-2021. (Kilde: Statistisk sentralbyrå)

Tallene er hentet fra ulykkesstatistikken til Statistisk sentralbyrå. Det sist tilgjengelige året er 2021 og for å se utvikling over tid har vi inkludert tall tilbake til 2001. Statistikken omfatter trafikkulykker med personskade som er meldt til politiet. Statistikken mangler dermed en stor mengde trafikkulykker som skjer ute i trafikken og i byrom. Mørketallene er spesielt store for fotgjengere og syklister. Erfaringer fra blant annet Sverige og Harstad kommune har vist at sykehusrapporterte trafikkulykker er et viktig tilskudd i trafikk sikkerhetsarbeid og i planlegging av fysiske omgivelser. Erfaringer fra Harstad viste at den politirapporterte statistikken kun fikk med seg en tredjedel så mange trafikkulykker som de som ble registrert ved Harstad sykehus. Tall fra Malmø kommune har vist at singelulykker blant fotgjengere er den aller største ulykkesgruppen blant de med middels skadegrad eller høyere. Blant de skadde fotgjengerne hadde 80% skadd seg i en fallulykke i trafikkmiljøet. En løs brostein eller et glatt fortau kan være et stort problem for mange, og dette kan bli et økende problem når andelen eldre øker. Miljøpakken vil derfor se på mulighetene for å få på plass en bedre ulykkesstatistikk i samarbeid med St. Olavs hospital.

Delmål 6 - Luftkvalitet

Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes

Vurdering av måloppnåelse

Alle målestasjonene i Trondheim kommune viser at nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet er oppfylt.

Det har siden 2019 vært en nedgang i årsmiddelverdien av nitrogen dioksid (NO_2) i Trondheim kommune, noe som primært kan forklares med at flere kjører elbil. Samtidig har det ved flere målestasjoner vært en økning av svevestøv (PM_{10}). I 2022 var det utfordrende værforhold med tanke på svevestøv, noe som forklarer noe av økningen. I tillegg pågikk det anleggsarbeid like ved målestasjonen i Elgesetergate som påvirket svevestøvnivåene i perioder.

Ingen av nabokommunene har særskilte utfordringer når det gjelder luftkvalitet, jf. Luftkvalitet i Norge. Det er noe høyere luftforurensning langs E6, spesielt ved tunnelåpning.

Luftkvalitet i Malvik, Melhus og Stjørdal kommune

Ingen av nabokommunene har særskilte utfordringer når det gjelder luftkvalitet der folk bor eller oppholder seg, jf beregnet luftsonekart hentet fra Miljødirektoratets fagbrukertjeneste. Det er noe høyere luftforurensning langs E6, spesielt ved tunnelåpning. I Malvik kommune er luftforurensningen høyest ved tunnelåpningen på Hågenstad, ifølge Miljødirektoratets fagbrukertjeneste for luftkvalitet.

Luftforurensning



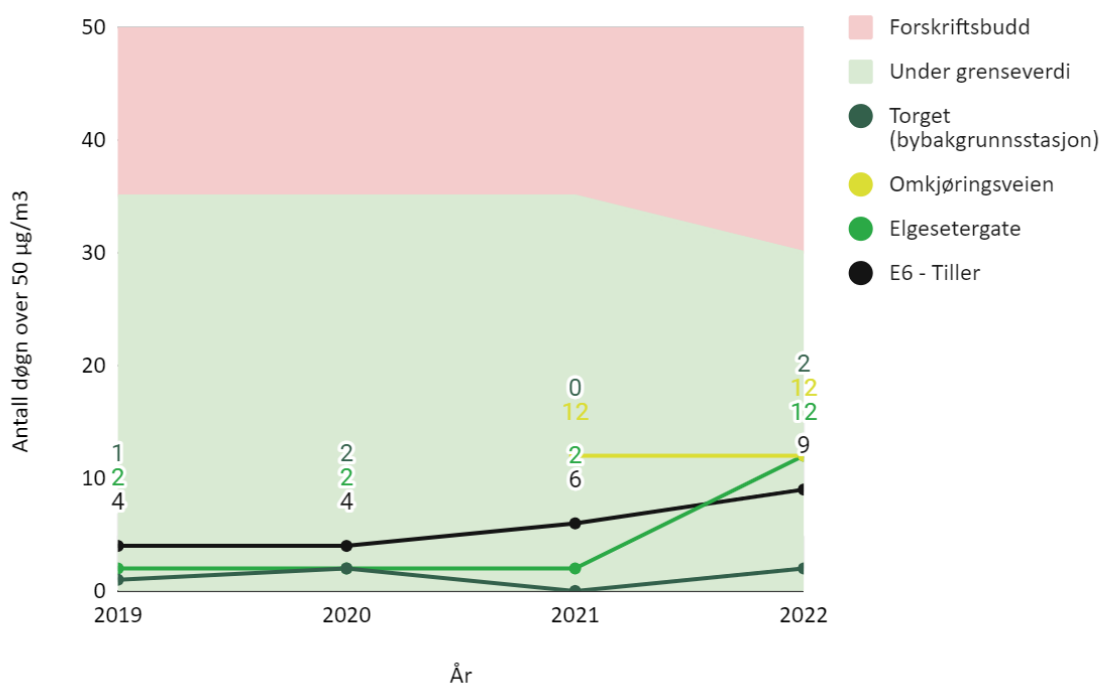
Luftforurensning består av både svevestøv og gasser som kan bidra til uønskede helsevirkninger, avhengig av hvilke konsentrasjoner de finnes i. Svevestøv («particulate matter»; PM) deles ofte inn etter størrelsen i fint og grovt svevestøv. PM_{10} er summen av fint og grovt svevestøv, altså partikler som er mindre enn $10\text{ }\mu\text{m}$.

Nitrogen dioksid (NO_2) er en reaktiv gass som dannes ved høy temperatur i forbrenningsprosesser. Den viktigste lokale kilden til NO_2 er veitrafikk. Dieseler har et høyere utslipp enn bensiner, mens elbiler ikke slipper ut NO_2 .

Luftkvalitet i Trondheim kommune

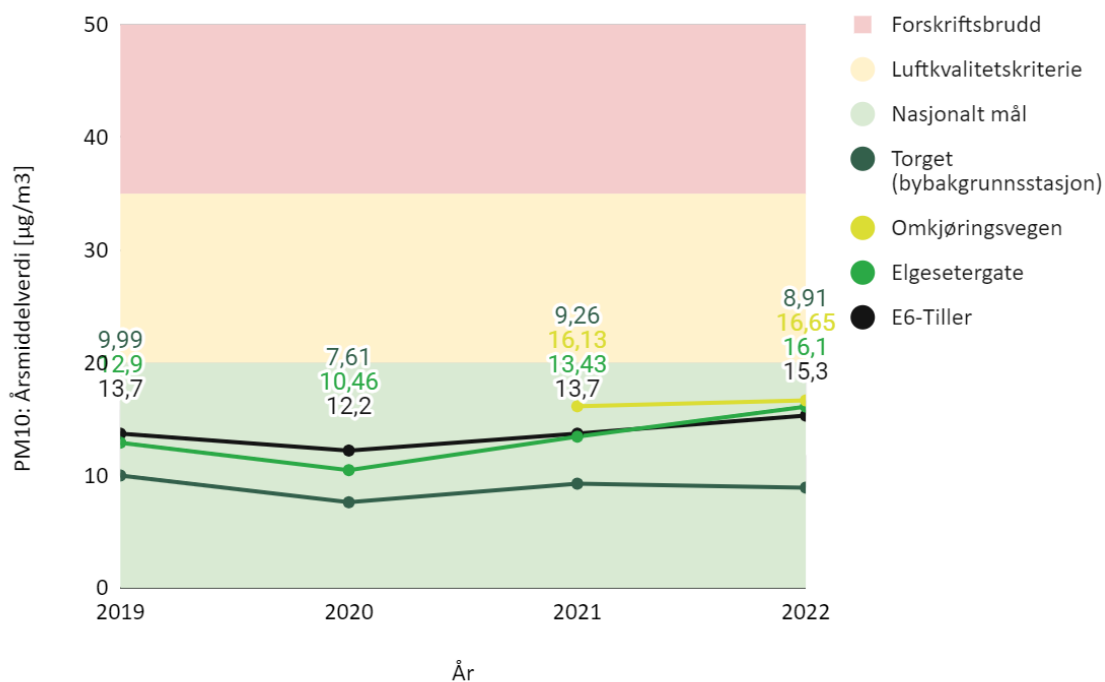
Figuren under viser antall døgn over grenseverdi for svevestøv (PM_{10}) for relevante målestasjoner i Trondheim kommune. Trondheim kommune ligger godt under grenseverdiene for PM_{10} . Målestasjonene med flest døgn over grenseverdiene er Omkjøringsveien og Elgesetergate. Sistnevnte har hatt en betydelig økning i antall døgn over grenseverdien siden 2021 på grunn av et stort anleggsarbeid like ved målestasjonen.

Grenseverdien for døgnmiddel av PM_{10} i forurensningsforskriften er satt til 25 døgn over 50 mikrogram per kubikkmeter ($\mu g/m^3$). Fram til 2021 var grenseverdiene 30 døgn over 50 $\mu g/m^3$. Utslippskildene til svevestøv er hovedsakelig veistøv og vedfyring.



Figur 12. Antall døgn over grenseverdi for PM_{10} , 2019-2022 (Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune)

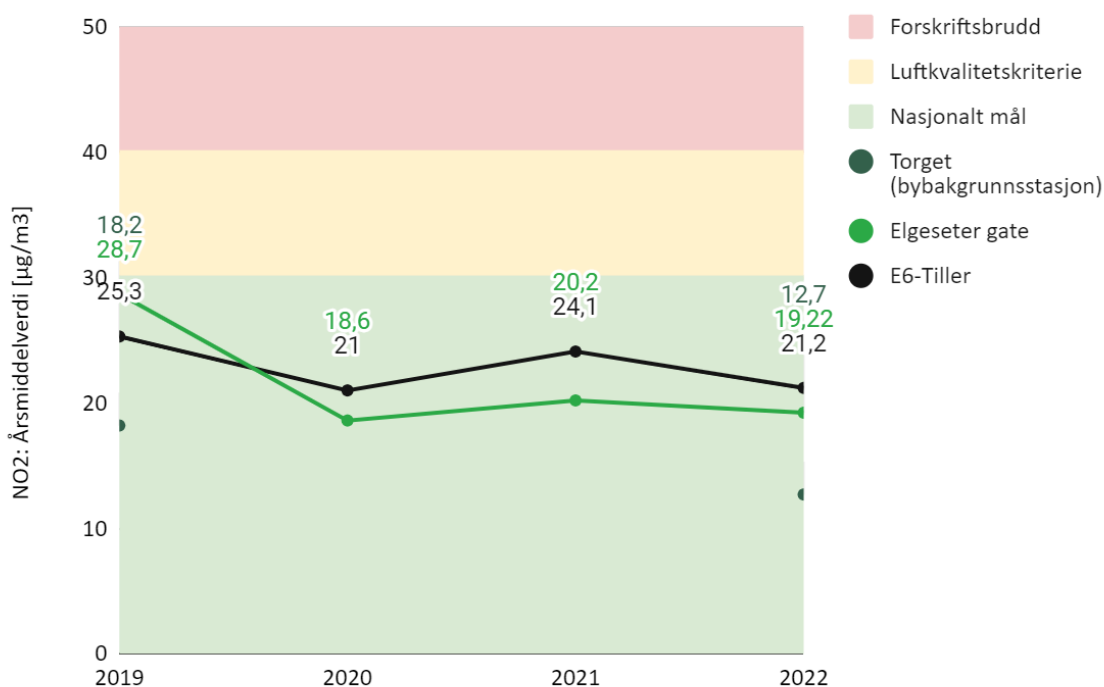
Årsmiddel er gjennomsnittet av alle døgnkonsentrasjoner gjennom hele kalenderåret. For PM₁₀ er alle målestasjonene i Trondheim under nasjonalt mål. Høyest årsmiddelverdi av svevestøv er på Omkjøringsveien, etterfulgt av Elgeseter gate og E6-Tiller, og lavest på Torget (som er bybakgrunnsstasjonen³).



Figur 13. Årsmiddelverdier for PM₁₀, 2019-2022 (Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune).

³ Torget er bybakgrunnsstasjon som er plassert slik at den skal måle en luftkvalitet som representerer mesteparten av byens områder. De andre målestasjonene er såkalt vegnære stasjoner som er satt opp for å overvåke de vegstrekke hvor vi forventer dårligst luftkvalitet.

Figuren under viser årsmiddelverdier av nitrogendioksid (NO₂) for relevante målestasjoner i Trondheim kommune. Også her er alle målestasjonene i Trondheim kommune under nasjonalt mål⁴. Vi ser en reduksjon av årsmiddelverdier for NO₂ på samtlige målestasjoner sammenlignet med 2019. Elgeseter gate har hatt størst reduksjon av årsmiddelverdier for NO₂ siden 2019. Hovedkilden til utslipp av NO₂ er eksos, og denne nedgangen kan trolig forklares med at flere kjører elbiler.



Figur 14. Årsmiddelverdier for NO₂, 2019-2022 (Kilde: Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune).

⁴ For målestasjonen på Torget mangler verdier for 2020 og 2021 fordi målestasjonen ikke møtte datadekningskravet på 85 prosent.

Delmål 7 - Trafikkstøy

Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

Vurdering av måloppnåelse

De aller fleste i miljøpakkeområdet opplever ikke plager fra trafikkstøy, verken innendørs eller utendørs. Det er en større andel som opplever støy fra trafikk utendørs enn innendørs der de bor. Dette viser resultatene fra Miljøpakkens Holdningsundersøkelse. Samtidig viser beregninger at støy fra vegtrafikk er forverret i perioden 2017-2022. Det har blitt flere boliger med fasade i støysonene, som kan forklares med fortettingsstrategien.

Årlig rapportering på tiltak som bidrar til å redusere trafikkstøy

Trøndelag fylkeskommune har bygd 240 meter med støyskjerm i 2022. Støyskjermen bidrar til at støynivået utendørs og innendørs reduseres for beboerne langs strekningen. De øvrige partene i Miljøpakken har ikke bygd støyskjermer eller hatt støyreduserende prosjekt i 2022.

Strategisk støykartlegging

For Trondheim kommune har det blitt utført strategisk støykartlegging av vegtrafikkstøy i henhold til forurensningsforskriftens kapittel 5, som stiller krav til støykartlegging av byområder med over 100 000 innbyggere. Kartleggingen skjer hvert femte år, og tallene presentert i dette delkapittelet er fra 2022. Ved denne kartleggingen har det blitt benyttet en ny beregningsmetode. Resultatene fra denne kartleggingen kan derfor ikke sammenlignes direkte med tidligere kartlegginger.

Tabellen nedenfor viser oversikt over antall personer i helårsboliger innenfor ulike støyintervall. Støy omtales som Lden, gjennomsnittsstøy gjennom døgnet, og måleeheten er dB.

Tabell 9. Oversikt over antall personer i helårsboliger innenfor ulike støyintervall i Trondheim kommune.

Lden	55-59	60-64	65-69	70-74	>=75	Sum
Antall personer i helårsbolig	31 742	18 305	6 149	944	100	57 240

Som det framgår av tabellen er det for Trondheim kommune til sammen 57 200 personer som utsettes for utendørs støynivå over 55 dB der de bor. Av disse er 12,6 prosent (7 200 personer) utsatt for et støynivå over 65 dB.

Miljøenheten ved Trondheim kommune opplyser i et notat at den nye beregningsmetoden gir færre støyutsatte personer i støysonene. Over tid viser beregninger at støysituasjonen fra

vegtrafikk er forverret fra 2017–2022. Siden 2017 har det blitt flere boliger med fasade i støysonene, noe som kan forklares med fortettingsstrategien.

For første gang beregnes også skadelige virkninger forårsaket av støy for personer som bor i helårsboliger. Det beregnes antall personer som er sterkt plaget, antall personer som er sterkt søvnforstyrret og antall personer med iskemisk hjertesykdom (IHD) forårsaket av vegtrafikkstøy.

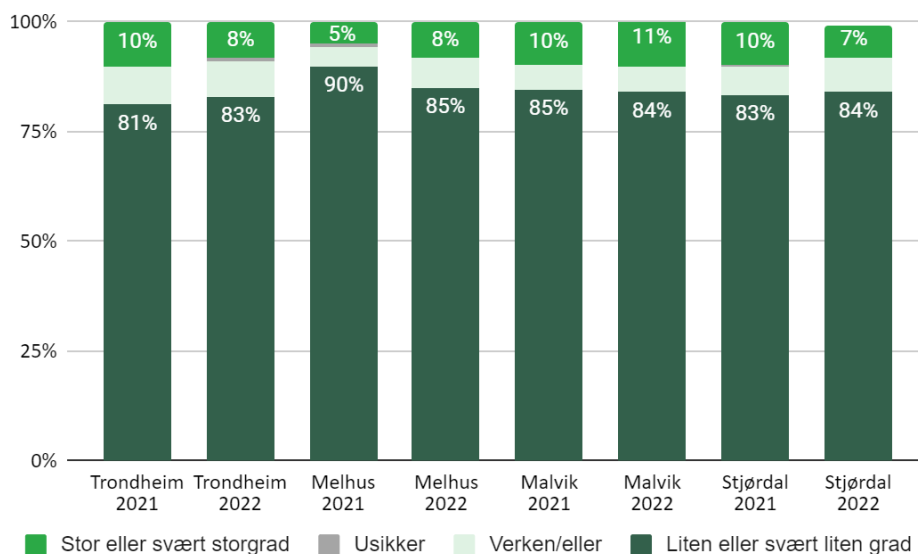
Helsekonsekvenser for Trondheim kommune er for år 2021 beregnet til:

- 8 900 personer er sterkt plaget av vegtrafikkstøy
- 1 900 personer er sterkt søvnforstyrret av vegtrafikkstøy
- 10 personer har iskemisk hjertesykdom (IHD) som er forårsaket av vegtrafikkstøy.

Resultater fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse

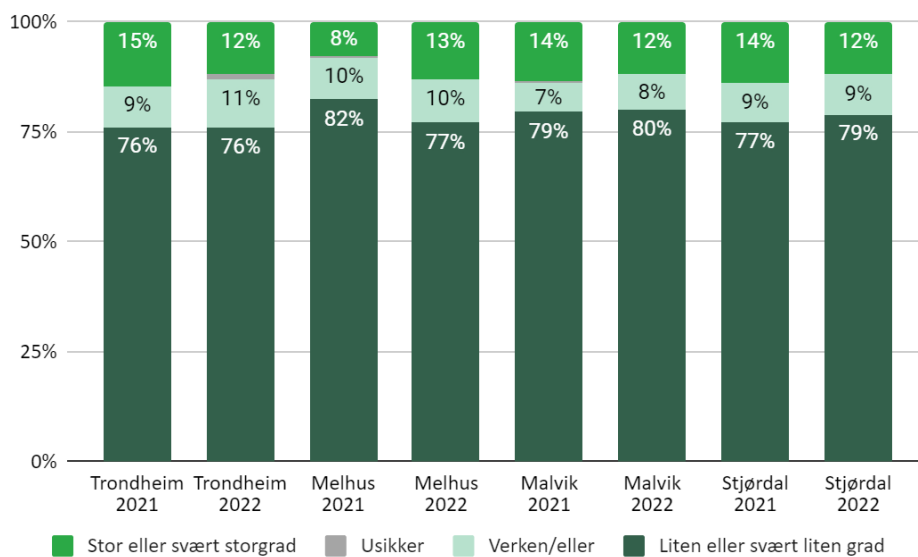
For å vurdere måloppnåelse om trafikkstøy inkluderes i tillegg to spørsmål fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse om opplevde plager fra trafikkstøy innendørs og utendørs der man bor.

Resultatene fra holdningsundersøkelsen viser at 84 prosent i miljøpakkeområdet opplever lite støy innendørs der de bor. Dette er en liten bedring sammenlignet med 2021, men på samme nivå som i 2020.



Figur 15. I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy innendørs der du bor? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021/2022).

Det er en høyere andel som opplever plager fra trafikkstøy utendørs enn innendørs, selv om de fleste oppgir at de opplever lite eller svært lite støy. I miljøpakkeområdet oppgir 76 prosent at de opplever liten eller svært liten grad av plager fra trafikkstøy utendørs. Denne andelen har vært relativt stabil siden 2020. Fordelt på kommune, er det Melhus som skiller seg ut ved at det er en nedgang i andelen som opplever liten eller svært liten grad av trafikkstøy utendørs der de bor og en økning i andelen som oppgir i stor eller svært stor grad å være plaget av trafikkstøy utendørs der de bor. I Malvik og Stjørdal er det en økning i andelen som opplever liten eller svært liten grad av trafikkstøy, mens andelen i Trondheim er den samme som i 2021.



Figur 16. I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy utendørs der du bor? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse)

Delmål 8 - Næringstransport

Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv

Vurdering av måloppnåelse

Næringstransporten i miljøpakkeområdet har blitt grønnere i form av en større andel miljøvennlig bilpark, men skiftet i næringstransporten går saktere enn i privatbilmarkedet. Det kan også se ut til at utviklingen går saktere blant mindre lokale aktører som driver med varelevering enn i den øvrige næringstransporten.

Blant partene i Miljøpakkens egne bilparker er det Trondheim kommune som har flest kjøretøy og størst andel elektriske kjøretøy (62 prosent). Partene kan i nye avtaleinngåelser bidra til skifte mot mer miljøvennlig bilpark.

Miljøpakken kan stille miljøkrav i gjennomføring av miljøpakkeanlegg og på den måten bidra til en grønnere omstilling av bransjen. Trondheim kommune er en stor byggherre og har som mål at hele Trondheims bygge- og anleggsvirksomhet skal være utslippsfri innen 2030. I 2022 har Trondheim kommune ferdigstilt et prosjekt i 2022 som er helt eller delvis (over 50 prosent) utslippsfrie. De øvrige partene har ikke rapportert inn ferdigstilt prosjekter som er helt eller delvis utslippsfrie.

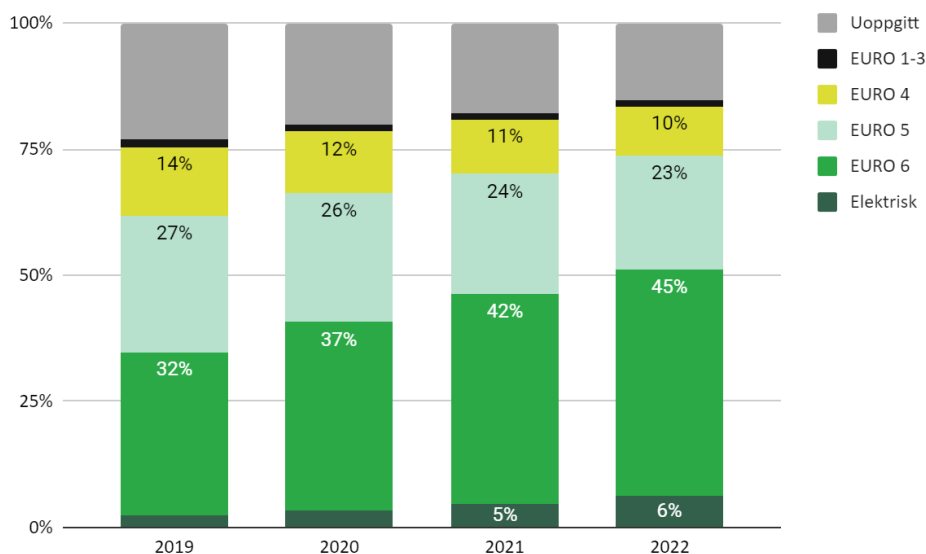
Antall og andel vare- og lastebiler etter EURO-klasser

Figuren nedenfor viser vare- og lastebiler i miljøpakkeområdet fordelt på elektrisk motor og EURO-klasser. En høyere EURO-klasse betyr en mer miljøvennlig motor. Antall vare- og lastebiler har fra 2019 økt med fire prosent til rundt 20 500 kjøretøy i 2022. Andelen vare- og lastebiler i miljøpakkeområdet som er elektrisk eller har EURO-klasse 6 har steget fra 35 prosent i 2019 til 51 prosent i 2022. Dette indikerer at næringstransporten i miljøpakkeområdet har blitt grønnere.

EURO-klasser

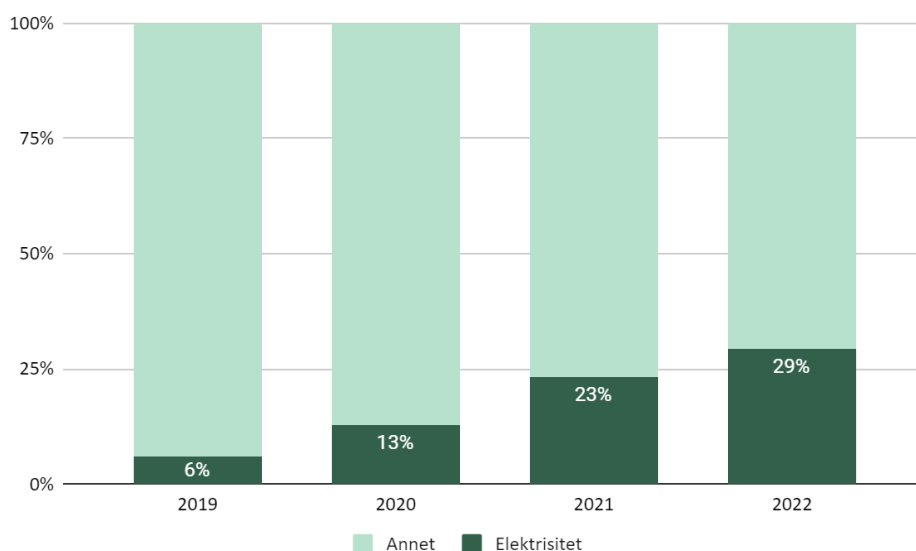


Alle nye biler og nye motorer til kjøretøy skal typegodkjennes. Eurokravene angir hvor store utslipp som nye kjøretøy maksimalt kan ha for å bli godkjent for salg i EUs medlemsland. Det er ulike krav for personbiler og motorer til tunge kjøretøy. For å bli typegodkjente må nye kjøretøy og nye motorer tilfredsstille de krav som til enhver tid gjelder. Kravene som må innfris har blitt strengere fra 1992 (EURO 1) da reguleringen ble innført, og fram til i dag hvor kravende er å tilfredsstille EURO 6. Euro kravene har ikke egne krav for utslipp av NO₂, men har et felles krav til utslippet av alle nitrogenforbindelsene (NO_x).



Figur 17. Andel vare- og lastebiler i Miljøpakkeområdet, etter elektrisk motor og EURO-klasser. (Kilde: OFV)

For å vurdere om næringstransporten har blitt mer miljøvennlig, er det i tillegg til EURO-klasse også aktuelt å se på andelen nyregistrerte elektriske vare- og lastebiler. Disse tallene framgår av figuren under. Tallene gjelder for hele miljøpakkeområdet samlet. Antall nyregistrerte vare- og lastebiler har variert mellom 1400 til 1800 per år i perioden 2019-2022. Andelen nyregistrerte elektriske vare- og lastebiler i Miljøpakkeområdet steg fra 6 prosent i referanseåret 2019 til 29 prosent i 2022. Selv om denne andelen fremdeles er lav, har det vært en jevn økning i andelen nyregistrerte elektriske varebiler og lastebiler siden 2019.

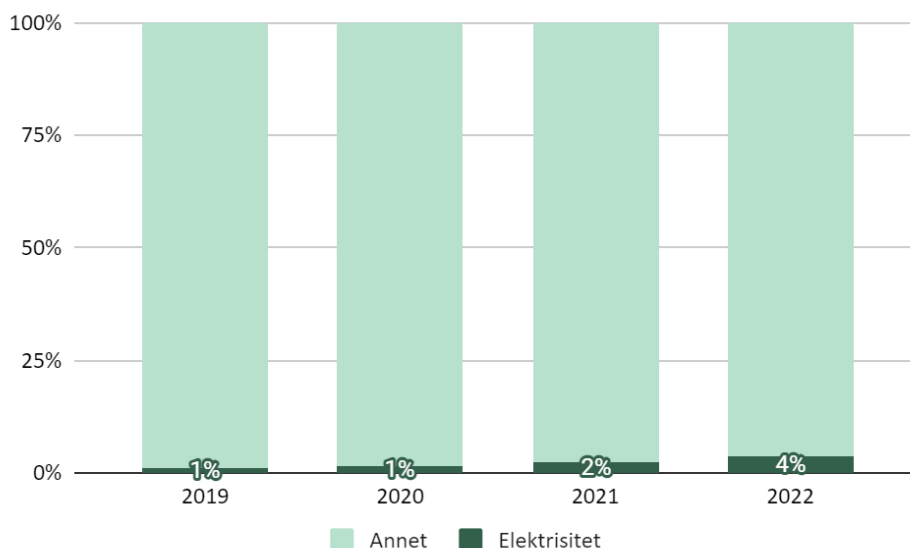


Figur 18. Andel nyregistrerte elektriske varebiler og lastebiler i miljøpakkeområdet. (Kilde: OFV)

Antall og andel miljøvennlige kjøretøy hos de som driver med vareleveranser

Figuren nedenfor viser andel kjøretøy (personbiler, varebiler, busser og lastebiler) i bransjer der eier eller bruker driver med varelevering⁵ og er registrert i miljøpakkeområdet. I perioden 2019–2022 har antall kjøretøy økt med omlag 11 prosent. Andelen elektriske kjøretøy i denne bransjen har økt fra en prosent til fire prosent i samme periode.

Kilden til tallene er OFV. Dersom et transportfirma leaser kjøretøy og leasingselskapet ikke har registrert kjøretøyet i riktig kommune vil det gi avvik i statistikken. Mange større distribusjonsfirma som Bring, Postnord, Asko og lignende inngår ikke her da deres kjøretøy er registrert utenfor miljøpakkeområdet. Det er med andre ord en stor overvekt av kjøretøy tilknyttet mindre firma og enkeltmannsforetak i denne statistikken.

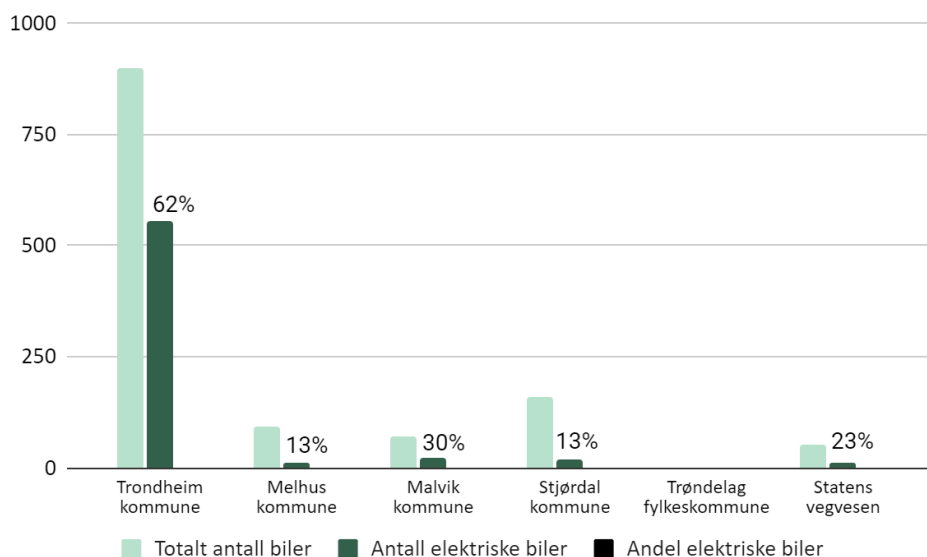


Figur 19. Andel kjøretøy i bransjer som driver med vareleveranser etter drivstoff. Per 31.12.2019–2022. (Kilde: OFV)

Antall og andel miljøvennlige offentlige kjøretøy

Det er store forskjeller mellom partene i Miljøpakken når det kommer til antall lette og tunge kjøretøy i egen virksomhet. Trondheim kommune har flest kjøretøy og størst andel elektriske biler (62 prosent). Stjørdal kommune har i underkant av 200 biler hvorav 13 prosent er elektriske. Melhus kommune og Malvik kommune har i underkant av 100 biler. Andelen elektriske biler er på henholdsvis 13 prosent og 30 prosent. Statens vegvesen har 50 biler og 23 prosent av disse er elektriske. Trøndelag fylkeskommune har ikke rapportert inn tall på sine kjøretøy.

⁵ Bransjene "Andre post- og budtjenester" og "godstransport på vei".



Figur 20. Antall og andel miljøvennlige kjøretøy blant partene i Miljøpakken. (Kilde: Partene i Miljøpakken)

Miljøkrav i anleggsgjennomføring

Miljøpakken kan gjennom å stille miljøkrav til gjennomføring av miljøpakkeanlegg bidra til en grønnere omstilling i bransjen. Trondheim kommune er en stor byggherre og har som mål at hele Trondheims bygge- og anleggsvirksomhet skal være utslippsfri innen 2030. I 2022 har Trondheim kommune ferdigstilt et prosjekt som er helt eller delvis (over 50 %) utslippsfrie. De øvrige partene har ikke rapportert inn ferdigstilt prosjekter i 2022 som er helt eller delvis utslippsfrie.

Delmål 9 – Brukertilfredshet

Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken

Vurdering av måloppnåelse

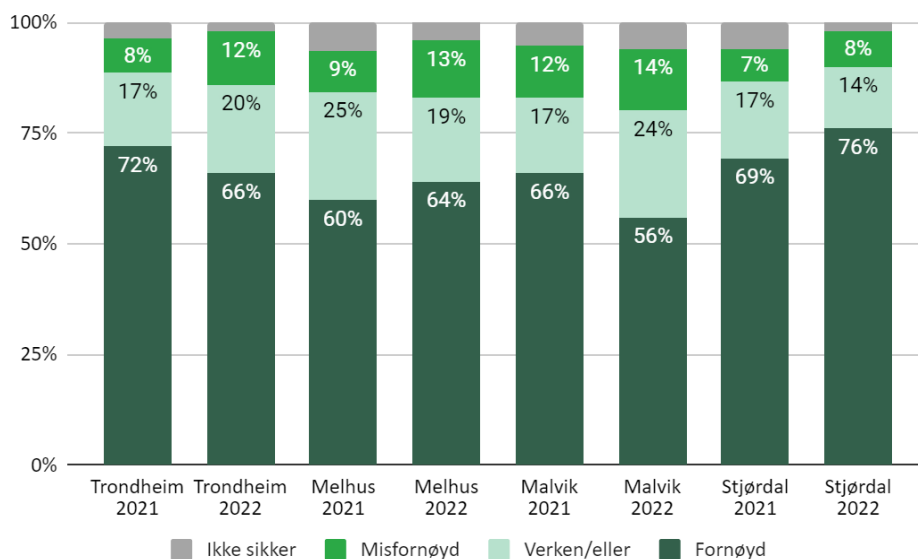
Resultatene fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse viser at 66 prosent i miljøpakkeområdet er fornøyd med hverdagsreisen sin. Selv om to av tre er fornøyde, er dette en nedgang fra 78 prosent i 2020.

Om lag fire av ti i miljøpakkeområdet mener at det er tryggere å sykle i dag enn for to år siden, mens 37 prosent svarte at det er bedre tilrettelagt for fotgjengere i dag enn for to år siden.

To av tre er positive til Miljøpakken, og denne andelen har vært stabil siden 2020. En større andel av befolkningen i Trondheim er positiv til Miljøpakken enn i nabokommunene.

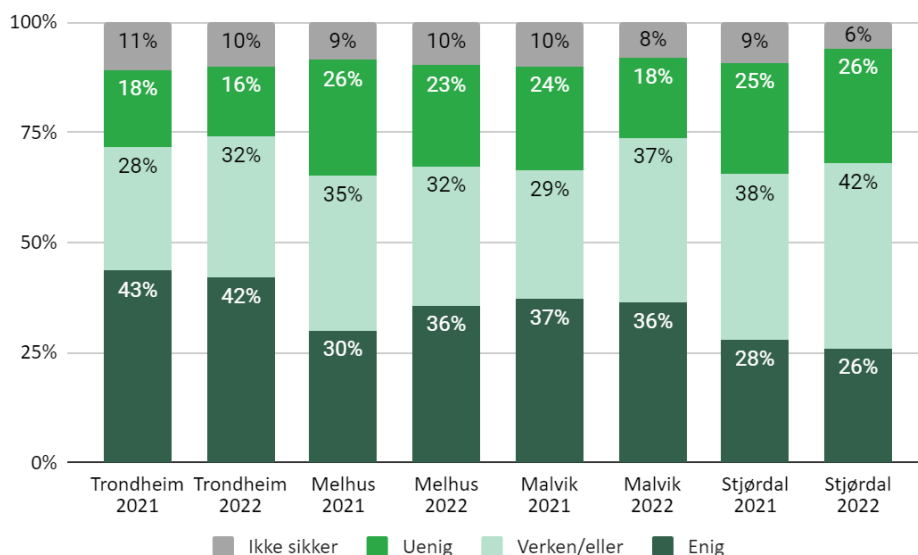
Resultater fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse

Totalt for Miljøpakken oppgir 66 prosent å være fornøyd med hverdagsreisen i 2022. Dette er en nedgang fra 71 prosent i 2021 og 78 prosent i 2020. Størst andel syklister er fornøyd med hverdagsreisen sin, og lavest andel bilførere. I miljøpakkeområdet varierer andelen som er fornøyd med hverdagsreisen sin fra 56 prosent i Malvik kommune til 76 prosent i Stjørdal kommune. For Trondheim og Malvik har andelen som er fornøyde med hverdagsreisen sunket fra 2021 til 2022, mens den har økt i Melhus og Stjørdal.



Figur 21. Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021-2022)

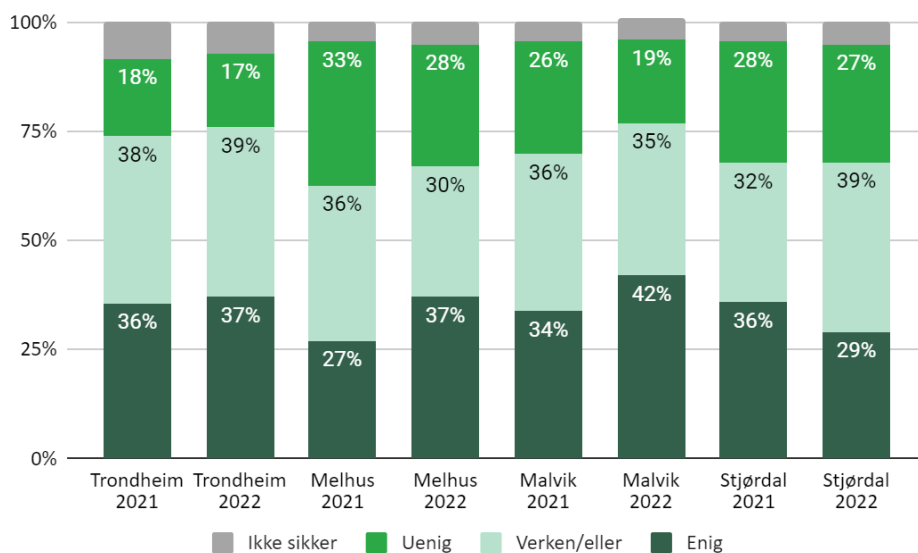
Fire av ti i Miljøpakken svarte at det er tryggere å sykle i dag enn for to år siden. Dette er på samme nivå som i 2021. Det er størst andel i Trondheim kommune som mener at det er tryggere å sykle i dag enn for to år siden, og lavest andel i Stjørdal. I Melhus kommune har det vært en økning i andelen som opplever at det er tryggere å sykle i dag, 36 prosent mot 30 prosent i 2021.



Figur 22. Det er tryggere å sykle i dag enn for to år siden. (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021-2022)

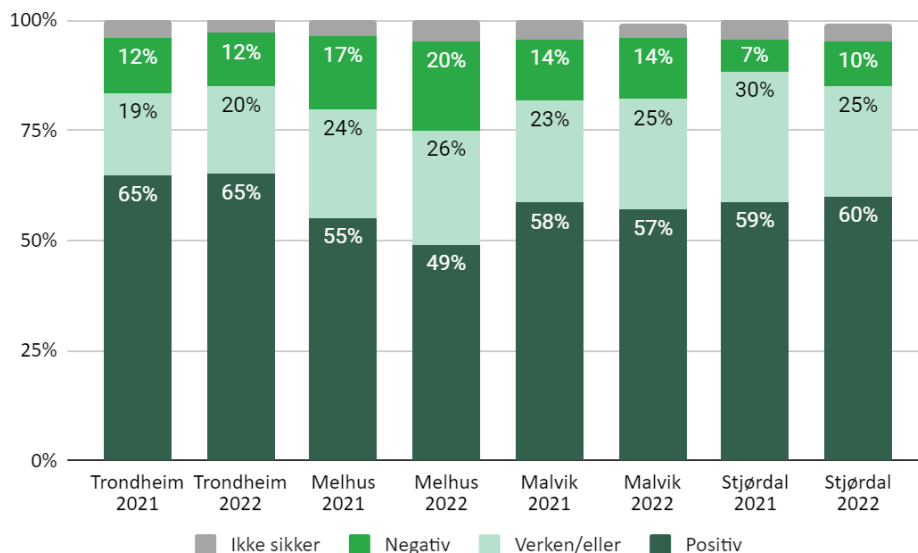
I 2022 svarte 37 prosent at det er bedre tilrettelagt for fotgjengere nå enn for to år siden mot 35 prosent i 2021. Med unntak av Stjørdal har det i alle kommuner vært en økning i andel som er enig i at det er bedre tilrettelagt for fotgjengere i dag. I Stjørdal er det en nedgang i andelen som

er enig i at det er bedre tilrettelagt, men samtidig er det også en større andel som svarer verken/eller og en mindre andel som er uenig.



Figur 23. Det er bedre tilrettelagt for fotgjengere i dag enn for to år siden (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021-2022).

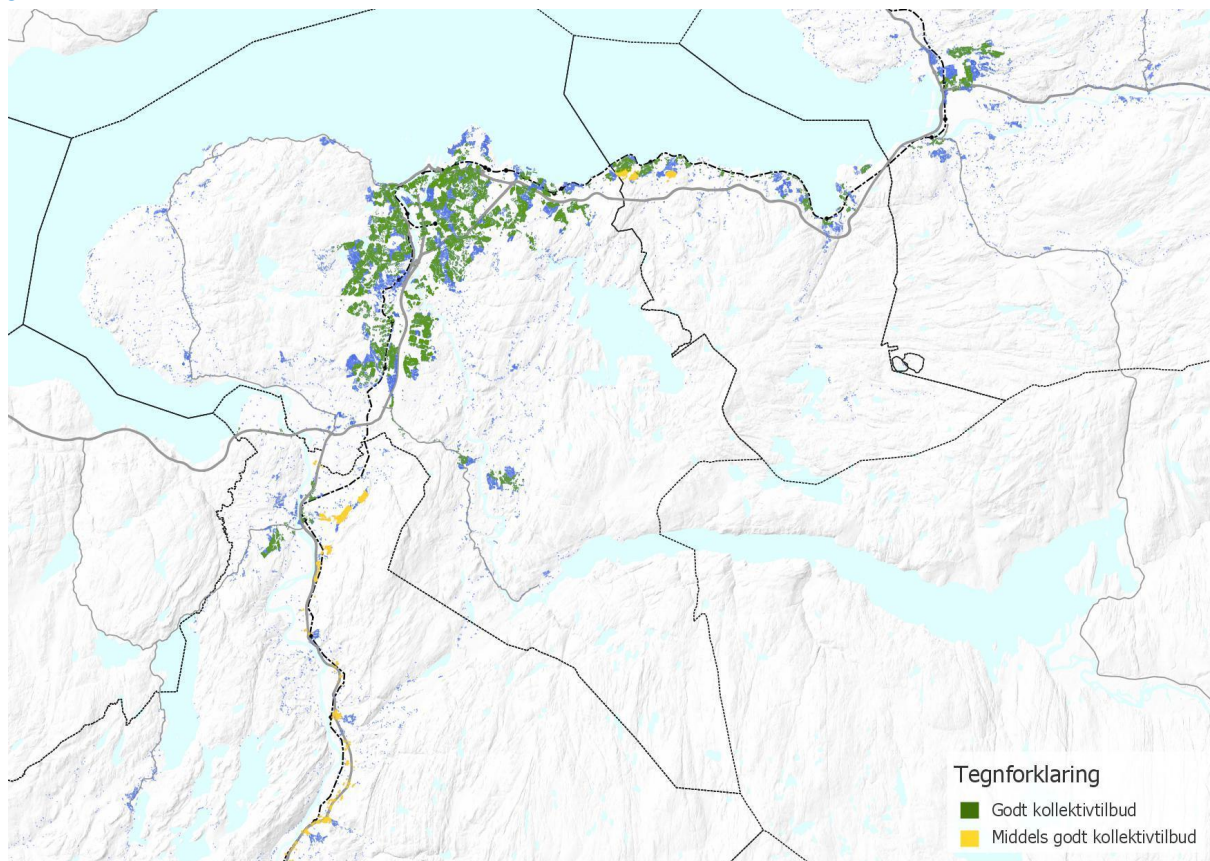
I spørreundersøkelsen i september 2022 svarte 63 prosent at de er positive til Miljøpakken. Dette er på samme nivå som i september 2021. Fordelt på kommune er det størst andel positive til Miljøpakken i Trondheim, og lavest andel i Melhus.



Figur 24. Hvor positiv eller negativ er du til Miljøpakken? (Kilde: Miljøpakkens holdningsundersøkelse september 2021-2022)

Vedleggskapittel -Areal

Andel boliger innenfor gangavstand holdeplass med et godt eller med et middels godt kollektivtilbud



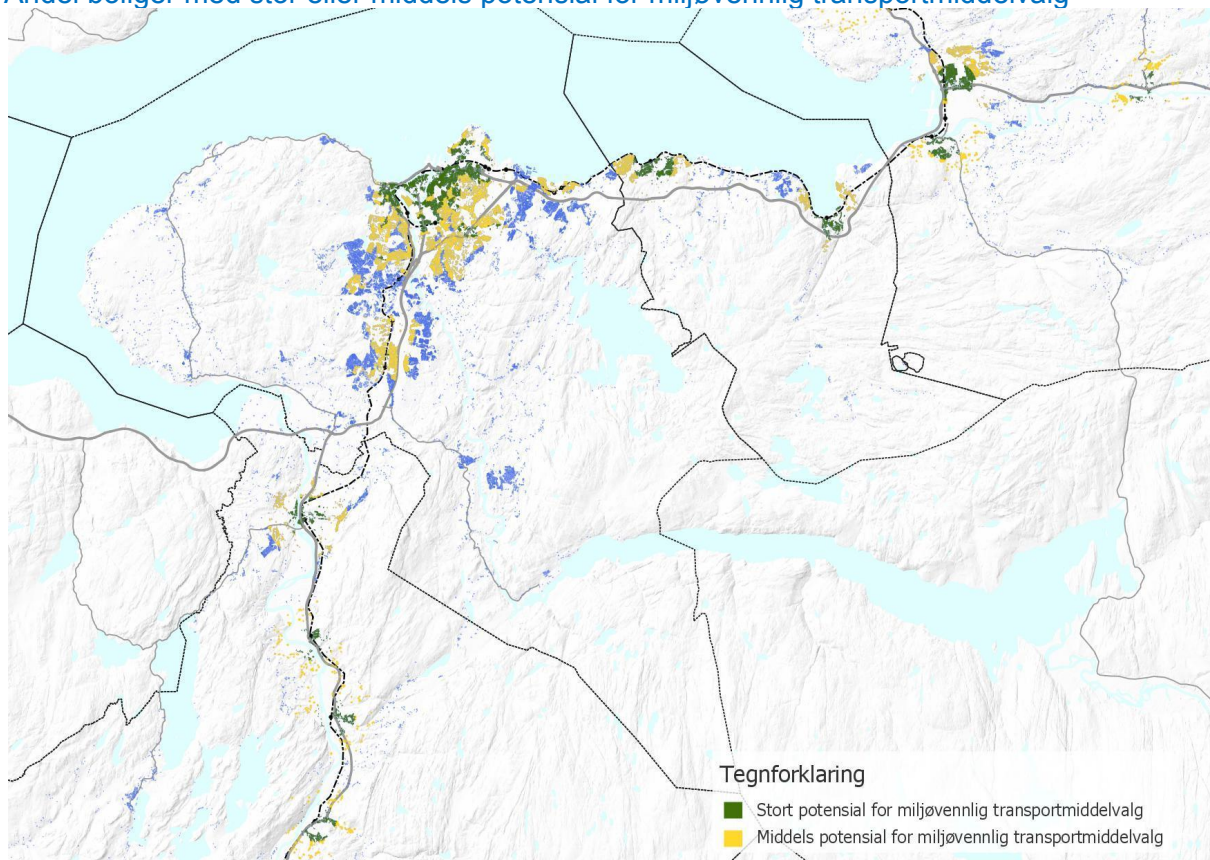
Boliger som ligger innenfor gangavstand fra en holdeplass med et godt/middels godt kollektivtilbud
 Boliger som er ferdig bygd per 31.12.2022 (matrikkel)

Boliger innenfor gangavstand holdeplass godt og middels godt kollektivtilbud	Andel	Referanseår 2019	Endring
Trondheim - Metrobuss	39,6 %	39,4 %	+0,2 %
Trondheim - trikk	6,7 %	6,7 %	0 %
Trondheim – bylinje	37,7%	37,9 %	-0,2 %
Trondheim – matebuss	7,6 %	7,7 %	-0,1 %
Trondheim – Klæbu	0,8 %	0,8 %	0 %
Samlet Trondheim inkl. Klæbu	74,9 %	74,6 %	+0,3 %

Melhus – godt	18,5 %	18,3 %	+0,2 %
Melhus – middels godt	14,6 %	13,9 %	+0,7 %
Malvik - godt	41,6 %	40,3 %	+1,3 %
Malvik – middels godt	8,6 %	8,9 %	-0,3 %
Stjørdal - godt	29,1 %	28,1 %	+1 %
Stjørdal – middels godt			

→ I alle kommuner en økning av andel boliger innenfor gangavstand fra en holdeplass med et godt kollektivtilbud.

Andel boliger med stor eller middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg



Boliger som er ferdig bygd per 31.12 2022 (matrikkel)

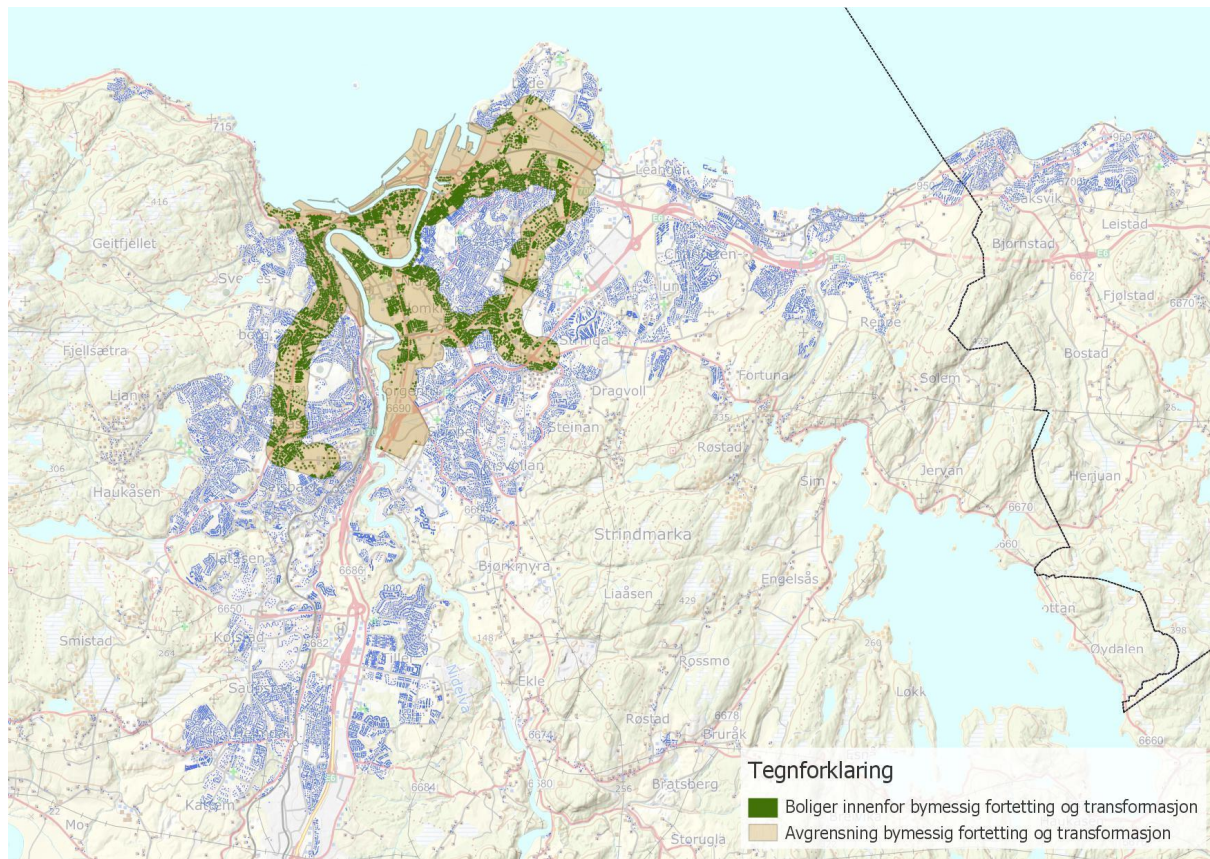
Kommune	kommunesenter		tettstedssenter		SUM	Referanse år 2019	Endring
	1 km	2 km	1 km	2 km			
Melhus	15,9 %	15,9 %	19,1 %	7,1 %	58,0 %	57,6 %	+0,4 %
Malvik	15,1 %	12,9 %	21,6 %	23,4 %	73,1 %	73,1 %	0 %
Stjørdal	28,4 %	22,8 %	11,3 %	6,3 %	68,8 %	67,5 %	+1,3 %

Endring ift 2019	1 km kommunesenter	2 km kommunesenter	1 km tettstedssenter	2 km tettstedssenter
Melhus	+0,2 %	-0,4 %	+1,0 %	-0,4 %
Malvik	+0,6 %	-0,3 %	0,0 %	-0,3 %
Stjørdal	+1,3 %	+0,5 %	-0,3 %	-0,3 %

Trondheim kommune	2022	Referanseår 2019	Endring
Stor potensial	28,0 %	27,6 %	+0,4 %
Middels potensial	39,3 %	39,0 %	+0,3 %
SUM	67,3 %	66,6 %	+0,7 %

→ Positiv utvikling i alle kommuner. Økning av andel boliger innenfor 1 km fra kommunesentrene i alle tre omegnskommuner. Økning av andel boliger innenfor områder med stor og middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg i Trondheim.

Andel boliger som ligger innenfor område for bymessig fortetting og transformasjon som er vist i strategikartet til Byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050

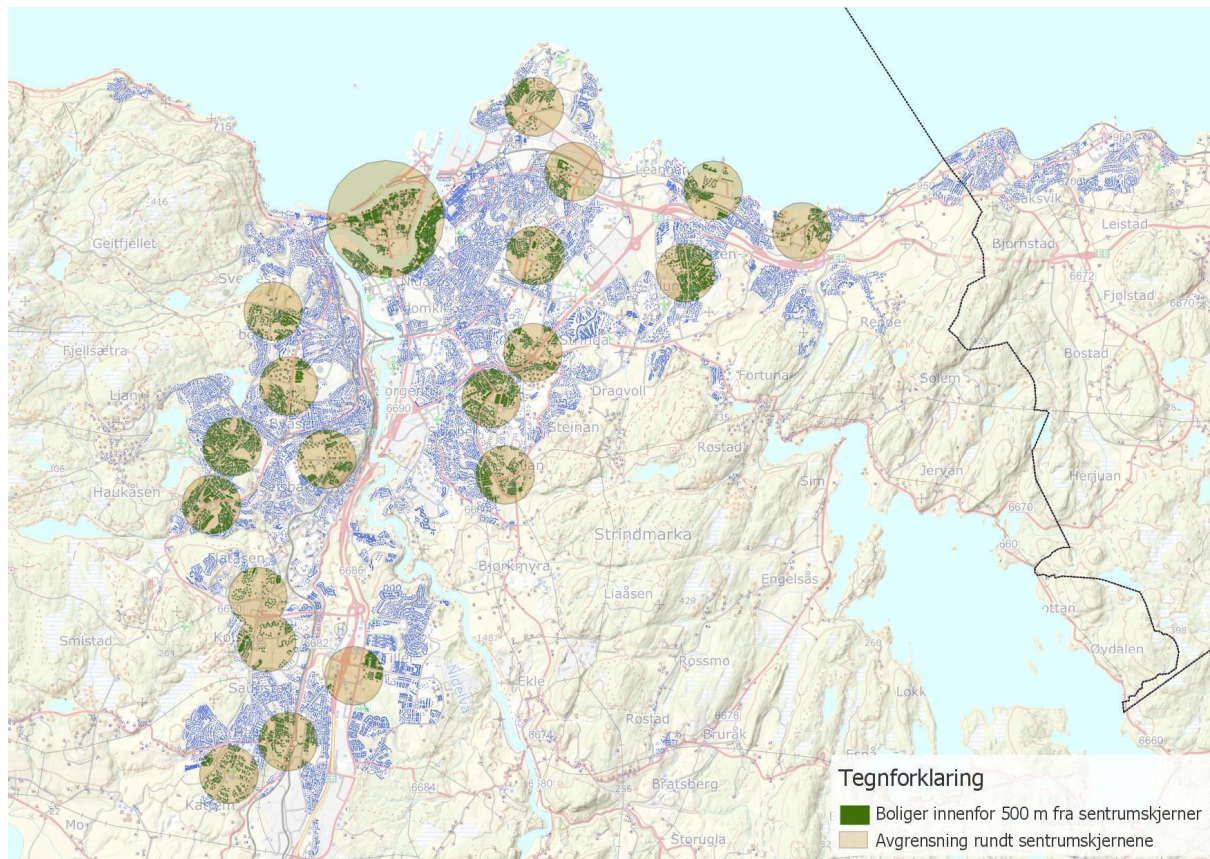


Kart boliger innenfor bymessig fortetting (grønn) – utenfor (blå)

Boliger som er ferdig bygd per 31.12.2022 (matrikkel)

totalt antall boliger i Trondheim	andel innenfor bymessig fortetting	referanseår 2019	endring
112 805	35,4 %	35,3 %	+0,1 %

Andel boliger som ligger innenfor 500 m fra sentrumskjerner som er vist i strategikartet til Byutviklingsstrategi for Trondheim fram mot 2050



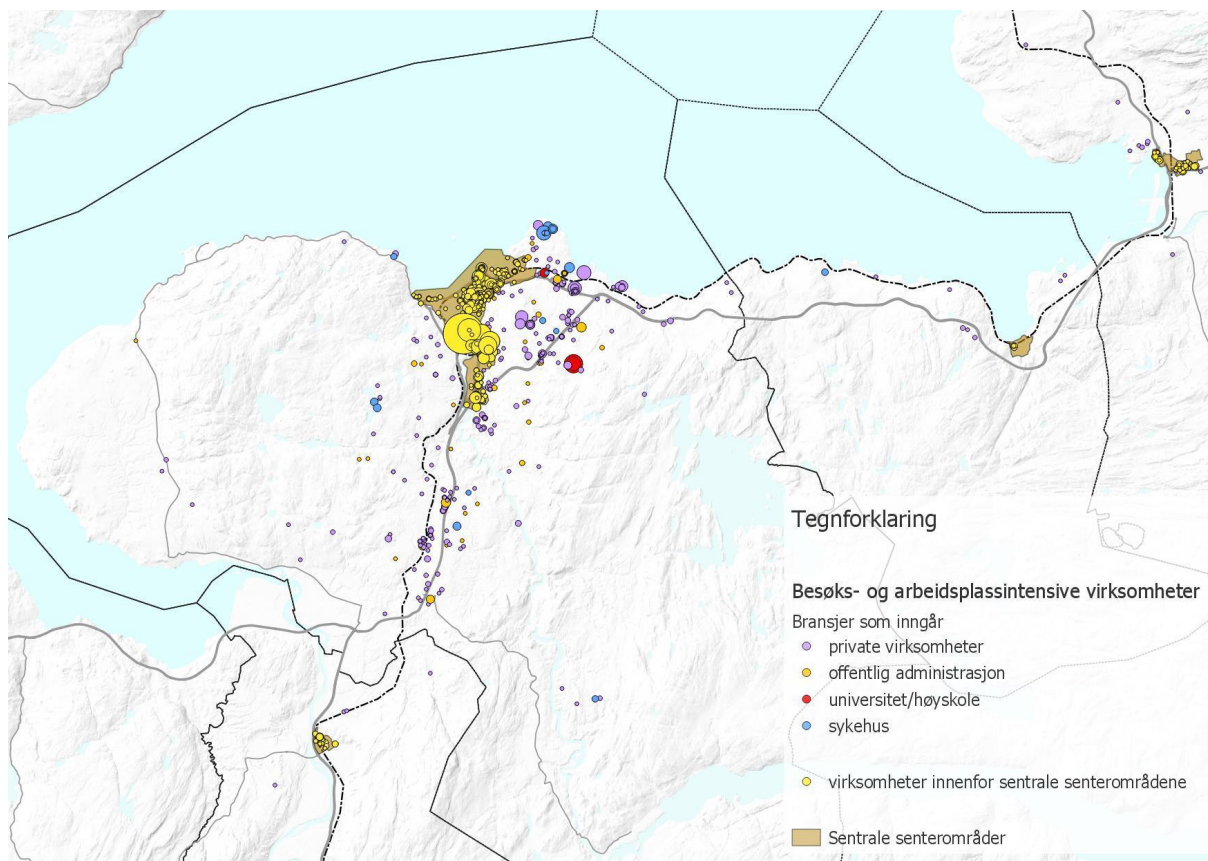
Kart boliger innenfor 500 meter fra sentrumskjernene (grønn) og utenfor (blå)

Boliger som er ferdig bygd per 31.12.2022 (matrikkel)

totalt antall boliger i Trondheim	andel innenfor sentrumskjerner	referanseår 2019	endring
112 805	31,9 %	24,8 %	+7.1%

→ Både en økning i andel boliger innenfor bymessig fortetting og i gangavstand fra sentrumskjernene. Andel innenfor sentrumskjernene har økt betraktelig, med mer enn 7 %.

Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale senterområdene

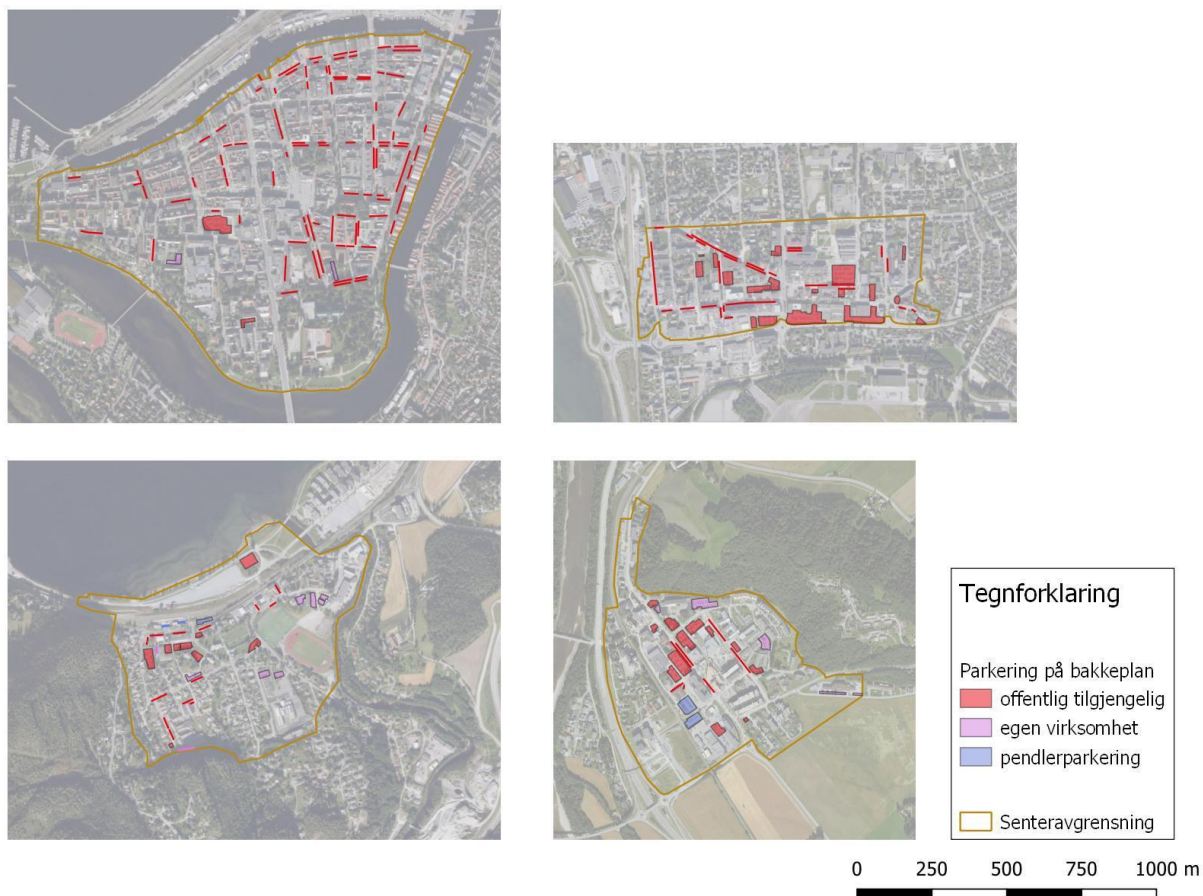


Kart besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser – gule prikker innenfor sentrale senterområdene

	Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale senterområdene (2022)	Referanseår 2019	endring
Trondheim	74,5 %	75,5 %	-1,0 %
Melhus	90,6 %	80,4 %	+10,2 %
Malvik	61,8 %	60,7 %	+1,1 %
Stjørdal	88,4 %	75,7 %	+12,7 %
BVA området	75,0 %	74,7 %	+0,3 %

→ I Trondheim er en liten nedgang i andel ansatte i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter innenfor det sentrale senterområdet Sluppen-Nyhavna, mens det er en økning i omegnskommunene. Økningen i kommunesenteret i Melhus og sentrale senterområdet i Stjørdal er høy, med mer enn 10%.

Andel parkering på bakkeplan i senterområder



Andel parkering på bakkeplan i senterområder. 2019/2020, 2022.

Område	2022	2019/2020*	Endring
Trondheim, Midtbyen	1,7 %	2,2 %	-0,5 %
Melhus sentrum	5,7 %	7,4 %	-1,8 %
Hommelvik sentrum	3,4 %	3,4 %	0 %
Stjørdal sentrum	8,4 %	9,6 %	-1,2 %

*Registrering av parkeringsplasser i Melhus, Malvik og Stjørdal ble ferdigstilt i 2020.

Felles plan for prosessen fram mot
Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029
(MST2029)

1. Bakgrunn og formål

August 2029 starter driften av nytt mobilitetsanbud i Stor-Trondheim. Operatør(e) som vinner kontrakten(e) vil ha behov for om lag to år til oppstartsforberedelser. Før det vil AtB trenge rundt ett år på anbud og tildeling, og et halvt år på å utarbeide konkurransegrunnlaget. Det betyr at politiske vedtak må være fattet og oppdragsbrev til AtB utarbeidet ved årsskiftet 2025/2026.

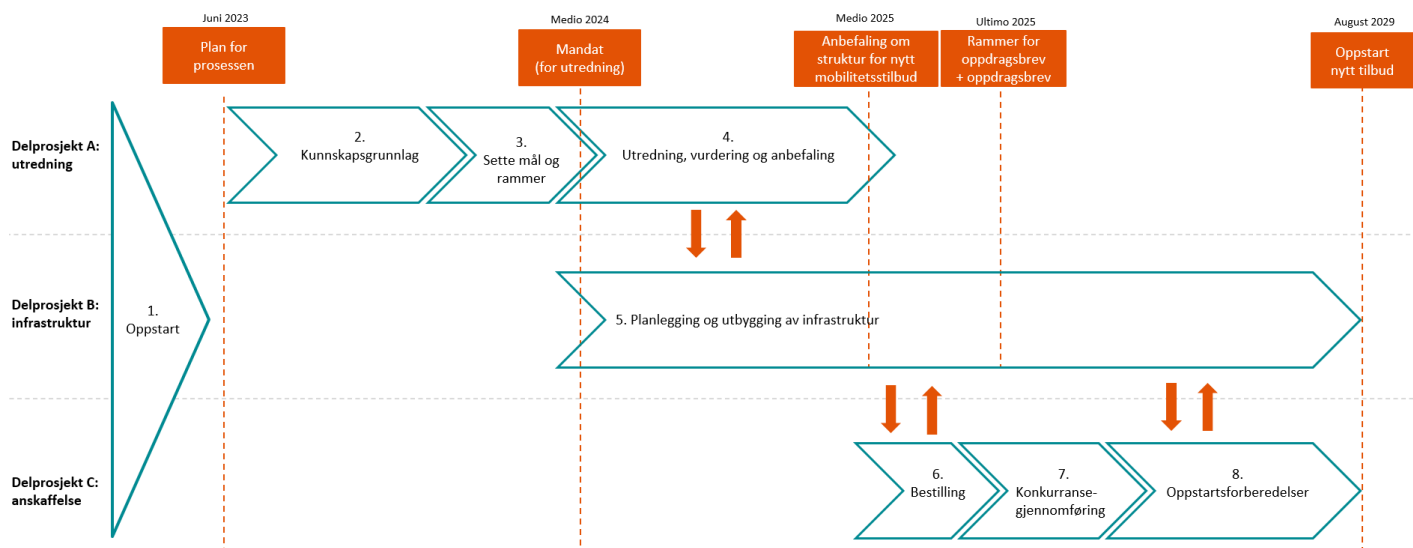
Tilretteleggingen for nye mobilitetsløsninger er krevende. Planprosesser tar lang tid og bygging av infrastruktur avhenger av kapasitet hos både veieiere og leverandører. I tillegg bør nye teknologiske løsninger være tilstrekkelig testet. Plan- og byggeprosessene for den nødvendige infrastrukturen til 2029 bør fortrinnsvis starte medio 2025.

Store deler av kollektivtransporten i Stor-Trondheim gjennomføres med tilskudd fra Miljøpakken. Det er Miljøpakkens parter som beslutter nivået på tilbudet, finansierer nødvendig infrastruktur og vurderer tiltak ut fra måloppnåelse. Ambisjonsnivå og rammer må besluttes i et samspill mellom partene i Miljøpakken. Organiseringen av prosjektet, med roller, myndighet, rapporteringslinjer og spilleregler er derfor helt nødvendig å gjøre i samspill med Miljøpakkens organer og parter.

All erfaring tilsier at det fram mot 2029 vil dukke opp forhold som gjør at man må endre eller justere kurs på krevende tidspunkt i prosessen. Formålet med denne planen er å avklare sentrale forutsetninger og avgrensninger, samt definere organisering av prosjektet, framdrift og milepæler på overordnet nivå. Målet er at planen gjennom dette skal bidra til å sikre *en mest mulig* forutsigbar prosess. Videre at Miljøpakkens parter, ved å etablere en omforent plan for de viktigste milepælene, beslutningspunktene og leveransene, gir prosjektet den nødvendige forankring og robusthet i årene fremover.

2. Tidslinje fram mot 2029

Figuren under viser de ulike stegene i prosessen fram mot oppstart av nytt anbud høsten 2029 på overordnet nivå:



Figuren baserer seg på et skille mellom tre delprosjekt:

- A. Utredning av nytt mobilitetstilbud og infrastruktur
- B. Planlegging og utbygging av infrastruktur
- C. Anskaffelse av nytt mobilitetstilbud

Fase 1 er arbeidet med denne planen. Denne fasen er felles for, og forut for, de tre delprosjektene.

Fase 2 «Kunnskapsgrunnlag» er en omfattende fase, der hovedmålet er å innhente den innsikten og kunnskapen som trengs for å kunne vedta et mandat for utredning av det nye mobilitetstilbudet. Hva slags kunnskap som må innhentes i fase 2, avhenger dermed av hvilke rammer aktørene ønsker å avklare i mandatet. Det må settes tydelig strategisk retning på flere viktige områder i mandatet, slik at viktige rammer for utredningsarbeidet er på plass:

- Omforente mål for tilbudet
- Økonomiske rammer for tilbudet
- Klimaambisjoner
- Hvilke mobilitetstjenester som skal omfattes av det tilbudet som anskaffes, og hvordan tilbudet skal henge sammen med øvrig mobilitetstilbud
- Overordnede prinsipper for tilbudsstruktur/rutestruktur

Det innebærer at den innsikten som trengs for å beslutte strategisk retning på disse områdene må innhentes i kartleggingsarbeidet i fase 3. Det er kritisk at mandatet avklarer strategisk viktige forhold tydelig nok til at utredningsressursene og kapasiteten i utredningsarbeidet (fase 4) kan brukes på treffsikre analyser av hvordan tilbudet skal innrettes for å gi størst mulig måloppnåelse innenfor de gitte rammene.

Fase 2 bør begynne med en grundig evaluering av dagens tilbud i Byvekstområdet. En slik evaluering bør blant annet vurdere de viktigste prinsippene som dagens tilbud er bygget rundt, og dermed legge til rette for en vurdering av om, og i så fall hvordan, man skal bygge videre på disse. Eksempler på slike prinsipper er valgt «metrobusstandard», gjennomgående linjer vs. pendeldrift og nettverksløsning osv.

Arbeidet i fasen skal skje i samarbeid mellom partene (se pkt 3 under) og AtB.

Fase 3 «Sette mål og rammer» handler om at partene basert på kunnskapsgrunnlaget utformer mandat for det videre utredningsarbeidet. Mandatet skal være omforent mellom partene, og anbefales vedtatt i bystyre/kommunestyre for kommunene i Miljøpakkesamarbeidet basert på en felles innstilling (se pkt 3 under).

Fase 4 «Utredning, vurdering og anbefaling» er neste steg i utredningsarbeidet. Målet med denne fasen er å utrede hvordan det nye tilbudet kan se ut, innenfor de rammene som er satt i mandatet. Det skal også utredes hvordan konkurransen (anbudet) skal gjennomføres. Utredninger av forhold ved konkurransegjennomføring, kontraktstrategi osv. ligger naturlig innenfor fylkeskommunen og AtBs suverene ansvarsområde, og de må derfor eie den delen av utredningsarbeidet alene. Resultatet av dette utredningsarbeidet er i enkelte tidligere prosesser omtalt som en «anbudsstrategi». Utredningsarbeidet skal basere seg på god bruk av kompetansen fra de involverte aktørene (se pkt 3 under), og lede til en anbefaling om struktur på nytt mobilitetstilbud fra 2029, som legges til grunn for å beslutte rammene for fylkeskommunens oppdragsbrev til AtB for arbeidet med anskaffelsen.

Fase 5 «Planlegging og utbygging av infrastruktur»

Planlegging av et nytt mobilitetstilbud må skje med utgangspunkt i den infrastrukturen som finnes, og må ta høyde for alle pågående prosesser som vil medføre endringer i arealdisponering og infrastruktur, som nye vegprosjekter. Det er likevel all grunn til å tro at det nye tilbudet vil utløse behov for endringer i foreliggende infrastruktur. Erfaringer fra tidligere prosesser, og særlig Metrobussprosjektet, tilsier at en kritisk suksessfaktor i arbeidet er at det blir tett sammenheng mellom arbeidet med planlegging av tilbudet (delprosjekt A), arbeidet med infrastruktur (delprosjekt B) og anskaffelsen (delprosjekt C).

I praksis innebærer dette at:

- Utredningene av struktur for mobilitetstilbudet og infrastruktur må henge godt sammen, og det må være felles bevissthet om at disse forholdene er gjensidig avhengige av hverandre. Infrastruktur må planlegges ut fra behovene i tilbudsstrukturen, men tilbudsstrukturen må også planlegges ut fra hvordan tilgjengelig infrastruktur er, og hvilke behov for endring i infrastruktur som vil komme av endringer i tilbudet. For eksempel: om det vurderes at kapasiteten på en linje bør økes og at den beste måten å gjøre det på er å sette inn større materiell, må betydningen for infrastruktur vurderes allerede her, og man må vurdere om konsekvensene ved å tilpasse infrastruktur til større materiell er så omfattende at det heller lønner seg å øke frekvensen.
- Det må være tydelige overleveringer fra arbeidet med tilbudsstruktur til arbeidet med ny infrastruktur, der tilbudsstrukturen får betydning for hvordan infrastruktur skal planlegges og utbygges.
- Planlegging og utbygging av ny infrastruktur kan ikke starte før viktige prinsipper for tilbudet er avklart. Overleveringene fra tilbudsstruktur til infrastruktur må derfor skje tidlig nok. Det betyr også at den må skje gradvis, ettersom utredningsarbeidet skrider fram, slik at planarbeid kan komme i gang i tide.

Ettersom planleggingsarbeidet har kommet et stykke på vei vil prosjektet koordinere og iverksette flere utbyggingsprosjekt hos de ulike vegeierne, se pkt 3 under.

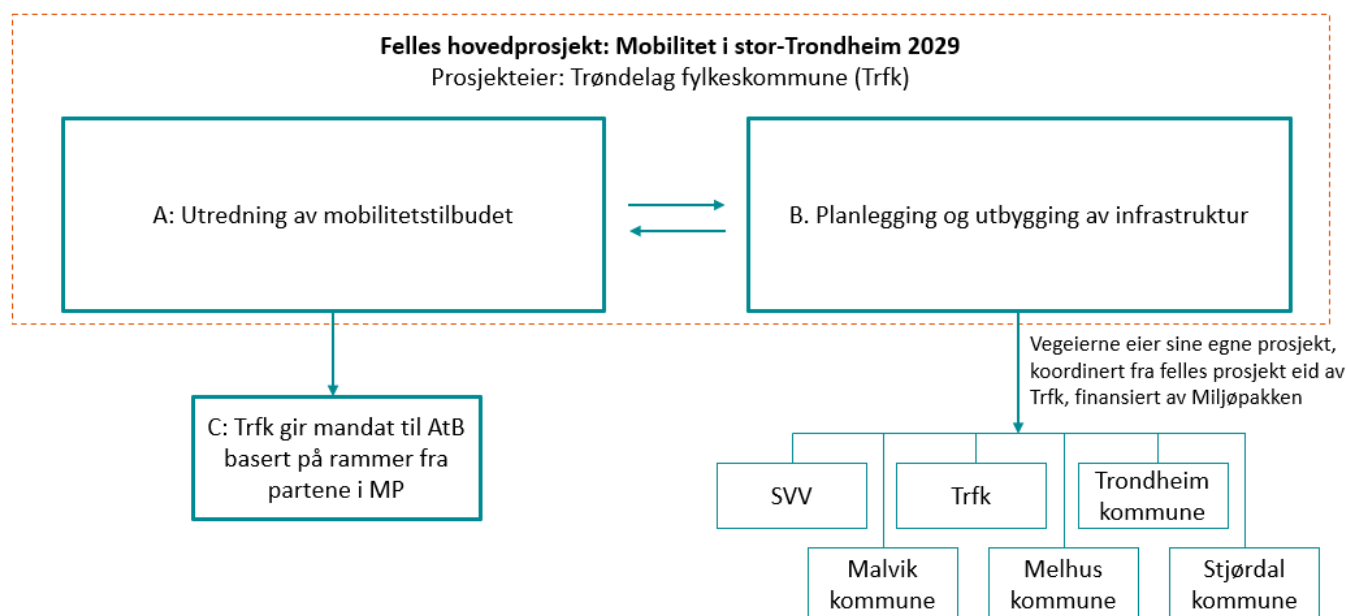
Fase 6 «Bestilling» handler om at partene utformer rammer for et oppdragsbrev til AtB for arbeidet med planlegging og gjennomføring av anskaffelsen. Selve oppdragsbrevet eies av fylkeskommunen som oppdragsgiver for AtB, men rammene for det skal være omforent mellom aktørene. Også dette grunnlaget (beskrivelse av rammene) anbefales vedtatt i bystyre/kommunestyre for kommunene i Miljøpakkesamarbeidet, basert på en felles innstilling (se pkt 3 under).

Fase 7 handler om AtBs planlegging og gjennomføring av anbudskonkurranse for kjøp av mobilitetstjenestene, innenfor rammene av oppdragsbrevet.

Fase 8 er oppstartsforberedelser både hos operatørene (kjøp av materiell, rekruttering, skiftplanlegging, opplæring osv.), hos AtB (kvalitetssikring av operatørenes oppstartsforberedelser, kommunikasjon og markedsføring, planlegging av informasjon og teknologi osv.) og hos de øvrige partene. I denne fasen vil det være stor aktivitet i arbeidet med infrastruktur, som må henge sammen med oppstartsforberedelsene.

3. Organisering og styringslinjer

Et premiss for arbeidet er at det i størst mulig grad skal følge de ordinære prosessene og styringslinjene i Miljøpakken. Det betyr at viktige beslutningsgrunnlag skal vedtas av partene, basert på felles saksframlegg, koordinert av Miljøpakken. Arbeidet er omfattende og komplekst, og i intensive faser vil det være behov for tettere oppfølging enn hva som anses mulig innenfor rammene av de vanlige møtestrukturene i Miljøpakken. Derfor etableres en egen organisering for arbeidet, med et felles hovedprosjekt, der Trøndelag fylkeskommune formelt står som prosjekteier:



Selv om fylkeskommunen er prosjekteier skal partene gjennom Miljøpakken ta felles eierskap til utredningsarbeidet fra starten av, og man skal gjennom samhandlingsstrukturene i Miljøpakken sikre tilstrekkelig sammenheng mellom de to delprosjektene og andre pågående prosesser.

For delprosjekt A: utredning av mobilitetstilbudet vil det i løpet av fase 6 skje en overlevering fra det felles prosjektet til fylkeskommunen, som er den som sender oppdragsbrev til AtB og følger opp AtBs arbeid med konkurranse gjennomføring (delprosjekt C). Også etter dette punktet skal det felles prosjektet ha en koordinerende funksjon mot infrastrukturarbeidet. Prosjektledelsen for delprosjekt A legges til fylkeskommunen, som delegerer til AtB etter behov. De øvrige partene setter av ressurser til å delta i prosjektgrupper. Nærmere organisering av delprosjekt A skal avklares i løpet av fase 3.

For delprosjekt B: planlegging og utbygging av infrastruktur vil det skje overleveringer fra det felles prosjektet til de ulike vegeierne som selv skal stå som prosjekteiere av egne utbyggingsprosjekt. Dette skal koordineres av det felles prosjektet. Organisering av delprosjekt B, herunder prosjektledelse, styringsprinsipper og kommunikasjonslinjer mellom hovedprosjektet og utbyggingsprosjektene hos vegeierne, skal avklares i løpet av fase 3. Erfaringer fra tidligere prosesser tilsier at representanter fra kommunenes planmyndigheter bør inviteres inn i arbeidsgrupper for å sikre god framdrift i plan- og utbyggingsprosesser. I tillegg tilsier erfaringene at deltakere i arbeidsgrupper (prosjektdeltakere) som frigis til prosjektet må ha definerte stillingsandeler, basert på tydelige avtaler, med rollebeskrivelser som tydeliggjør roller og ansvar, forventninger og rapporteringslinjer.

I intensive faser vil det være behov for en styringsgruppe som kan være tettere på prosjektet enn hva som er mulig innenfor de normale møtestrukturene i Miljøpakken. Det skal derfor etableres en felles styringsgruppe for prosjektet, eventuelt to ulike styringsgrupper for de to delprosjektene. Styringsgruppen(e) aktiveres først i de fasene der det er behov for den tette oppfølgingen en slik styringsgruppe kan gi, antagelig først i fase 4 og 5. Behov for og sammensetting av styringsgruppene(e) må derfor avklares i løpet av fase 3. Det er viktig at sammensetting sikrer at styringsgruppene kan jobbe effektivt, og at partene og andre interessenter er representert i tilstrekkelig grad til å sikre nødvendig kompetanse, eierskap til arbeidet og mulighet til påvirkning på viktige forhold som angår de ulike partene. Det betyr at styringsgruppen(e) må ha tydelige mandat, som gir dem tilstrekkelige rammer til å være effektive i de kritiske fasene når mange forhold må avklares raskt. Mandatet må tydelig definere myndighet innenfor de rammene Miljøpakkens organer setter, og sikre tydelige kommunikasjonslinjer mot Miljøpakkens organer og partene.

4. Overordnet risikobilde

Det er en utfordring i det kommende arbeidet at det vil kunne være et gap mellom ønsker, forventninger, behov og økonomiske rammer. Realiseringen av ambisjonene rundt tilbudsutvikling, klima og nullutslipp vil ha en kostnad. I tillegg skal flere parter enes om et ambisjonsnivå, og arbeide sammen mot omforente mål. Det er risiko for at partene ikke evner å enes om mål for tilbudet i tidlig fase, enten fordi målene blir utydelige eller fordi man har ulikt ambisjonsnivå.

Vi er allerede kjent med en rekke avhengigheter som vil/kan påvirke prosessen. Blant annet påvirker kommunale, regionale og nasjonale planer og strategier handlingsrom og muligheter. Ny byvekstavtale forhandles i disse dager, og vil kunne endre rammevilkår, geografisk nedslagsområde og gi en økonomisk usikkerhet i deler av neste anbudssperiode. Prosessen rundt nytt bussdepot er fortsatt uavklart, og resultatene her vil være utslagsgivende for neste tilbudsstruktur. Teknologien utvikler seg og den geopolitiske situasjonen påvirker oss, blant annet i krav til beredskap og i leveringstider på nytt materiell. Hvor mye av busstilbudet som kan elektrifiseres og hvilke krav som skal stilles til energiforsyningens robusthet vil være sentrale element i dette. I tillegg er det sjåførmangel i hele landet, og det er rimelig å anta at rekrutteringssituasjonen er utfordrende også ved oppstart av nye kontrakter. Kompleksiteten i prosessen, med mange avhengigheter, utgjør en risiko for manglende kontroll. I tillegg vil alle avhengigheter, hver for seg, kunne innebære en risiko for forsinkelse.

Prosessen er avhengig av et partnerskap i Miljøpakken. Partnerskapet gir åpenbare styrker og sikrer legitimitet, men medfører også flere risikoer. Forankring må sikres hos partene, både på politisk og administrativt nivå. Beslutningsgrunnlag må være omforent og grundig. Prosessen må sikre bred involvering og transparens, for å skape nødvendig tillit. Prosessen vil være ressurskrevende for alle partene, og det vil være risiko for at det ikke er tilstrekkelig kapasitet. Det vil være behov for kapasitet både til de ulike prosjektene, men også hos kommunene som planmyndighet.

Prosessen vil pågå i mange år, der forberedelser og utredning starter nå, mens infrastruktur kan bygges tett opp mot oppstart i 2029. Infrastrukturen som tilbudet skal benytte fra oppstart, må være vedtatt og finansiert før AtB gjennomfører konkurransen, og må ligge som et premiss for konkurransen allerede i oppdragsbrevet som sendes ved årsskiftet 2025/2026. De ulike prosjektene må henge tett sammen, der tilbudsstrukturen må hensynta eksisterende infrastruktur og omfanget av nye behov, og prosessen rundt planlegging av ny infrastruktur er avhengig av arbeidet med tilbudsstruktur. Det er risiko for at

disse prosjektene ikke samspiller godt nok. Det er også viktig at prosjektet som helhet rigges robust nok til å takle utskifting av personell underveis, og at det sikres kontinuitet i nødvendig kompetanse.

Mobilitetstilbudet i Stor-Trondheim er viktig for innbyggerne, og arbeidet med fremtidig tilbud vil kunne skape engasjement. Prosjektet må sikre tilstrekkelig medvirkning fra publikum, og være robust nok til å håndtere stor medieinteresse underveis.



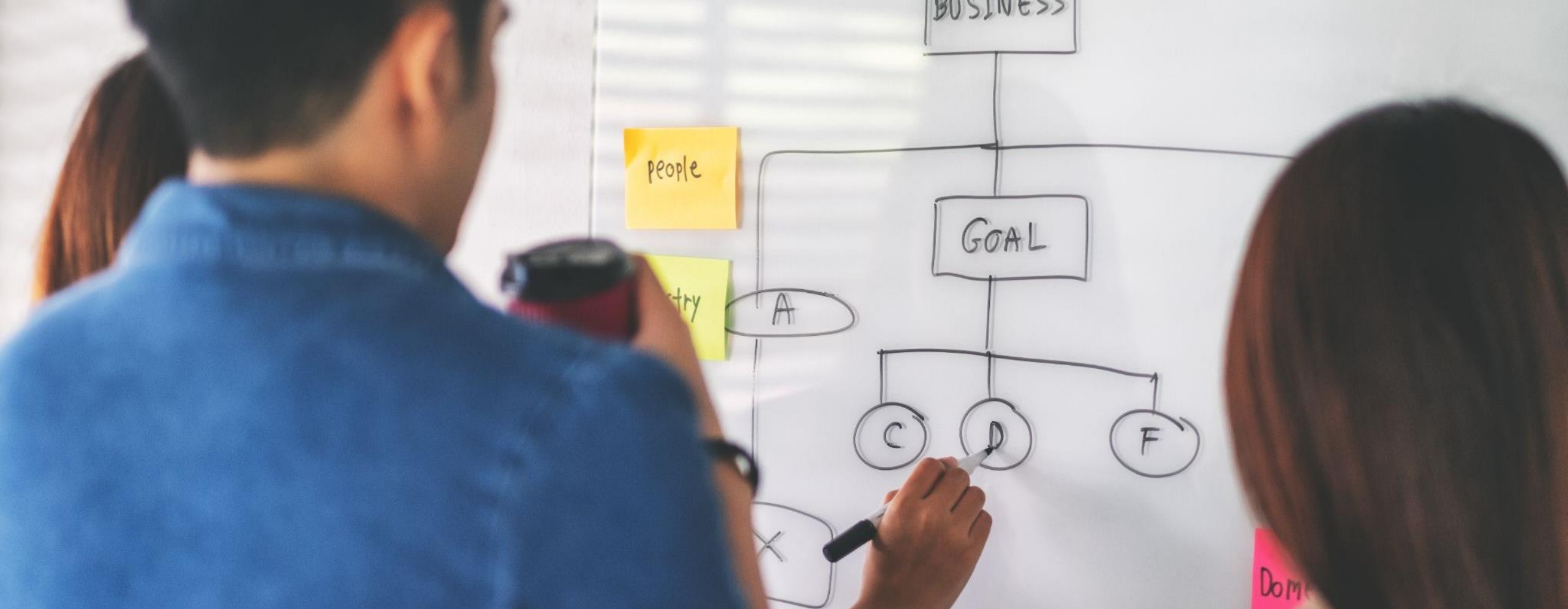
Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjälte



Oppsummering av WS

Andre arbeidsmøte

Plan for MST2029



Workshop: avhengigheter, strategiske beslutninger og risikoer

Steg 1: noter på lapper



Vi trenger ikke være så opptatt av skillet mellom «avhengigheter og strategiske beslutninger»- det viktigste er å få opp mest mulig:



10 min

Noter på gule lapper – hver for dere: (et element pr lapp!)

1. Hvilke **avhengigheter** er vi kjent med, som kan/vil påvirke prosessen fram mot MST2029? F.eks. andre pågående prosesser.
2. Hvilke strategiske beslutninger kan vi allerede nå identifisere, som vi bør planlegge mot?
3. Hva er de største, overordna risikoene ved prosessen fram mot 2029?

*Byvekstavgifts-
forhandlinger*

*Mål/
ambisjonsnivå
for tilbudet*

*Utydelige
styringslinjer i
prosjektet*

Steg 2: fest på veggen og kategoriser



Avhengigheter

*Byvekstavtale-
forhandlinger*

Eksempel

Strategiske
beslutninger

Eksempel

*Mål/
ambisjonsnivå
for tilbudet*

Eksempel

Risikoer

*Utydelige
styringslinjer i
prosjektet*

Avhengigheter

Hvike avhengigheter er vi kjent med, som kan/vil påvirke prosessen fram mot MST2029?



Kommunale/regionale/nasjonale planer og strategier for areal/infrastruktur

- Kommuneplanenes arealdeler
- Gateprosjektene
- Bytog i Trondheim: Stavne-Leangen
- Større infrastrukturprosjekter: E6, Brundalsforbindelsen, Byåsentunellen, Johan Tillers veg del 2
- Utvikling av Stjørdal stasjon

Forutsetninger for byvekstavgift/Miljøpakken

- Endrede rammevilkår for NTP (nasjonal transportplan)
- Geografisk nedslagsområde for Byvekstavgiften (Orkland/Skaun)
- Lengde på Byvekstavgiften (forlengelse etter 2029/2034?)
- Langsiktig tiltaksplan i Miljøpakken (midler til kollektiv)

Andre planer/strategier

- Samferdselsplan i Trondheim (med bybaneutredningen)
- Gjennomføring av gatebruksplan for Midtbyen
- Transportstrømsanalyser
- Bydelsanalyser
- Utvikling i partenes kapasitet for regulering/planarbeid
- Ny kollektivstrategi (TRFK?)
- Nytt trikkemateriell og 10 min-frekvens på Gråkallbanen
- Parkeringspolitikk i hele byvekstområdet (og oppfølging i kommunene)

Klima og elektrifisering

- Klimaplaner og utvikling i ambisjoner for utslippskutt
- Nettkapasitet og tilgang på energi
- Utvikling av ladeinfrastruktur
- Pilot for induktiv lading

Knutepunkt

- Plan for mobilitetspunkt
- Utvikling av løsninger mellom sykkelnettverk og kollektiv
- Utvikling av Park and ride

Avhengigheter

Hvike avhengigheter er vi kjent med, som kan/vil påvirke prosessen fram mot MST2029?



Jernbane

- Utvikling i tilbudet generelt. Hvilke forbedringer kommer på 30-tallet?
- Økt frekvens på Trøndebanen («to tog i timen»)
- Elektrifisering av infrastruktur/bane
- Nytt toganbud i 2029-2030?

Annet

- Utvikling i markeder og teknologi for mikromobilitet
- Utvikling i reiseadferd (etter corona) – blir det noe av «den nye hverdagen»?
- Partenes ambisjoner for 2024-2029, som vil påvirke «utgangsfarten» for MST2029

Annet

- Avslutning av pågående kontrakter for regionen som dekker områder som kan innlemmes i Byvekstavtaleområdet: Melhus, Stjørdal, Orkland, Skaun. (Alle kan avsluttes til 2028, men med opsjoner.)
- Utvikling i marked, regelverk og samarbeid om teknologi for reiseinformasjon og bilettering, herunder EU-direktiv om eierskap til bilettløsninger, Enturs utvikling osv.

Risikoe

Hva er de største, overordna risikoene ved prosessen fram mot 2029?



Mål

- Uenigheter om mål (ulike mål/forskjellig ambisjonsnivå mellom TRFK, TK, SVV og de andre kommunene)
- Uenigheter om virkemidler for å nå målene
- Uklare mål. Man evner ikke å tydeliggjøre samfunns mål, effektmål osv.

Avhengigheter som ikke avklares

- Summen av avhengigheter er en risiko i seg selv
- Alle avhengigheter innebærer her for seg en risiko om de ikke avklares tidlig nok. Eksempler:
 - Tilskuddsnivå som ikke avklares, eller som blir for lavt
 - Nytt bussdepot (skal avklares i KPA, men blir det klart til 2029?)
 - Nettkapasitet

Ulike forsinkelser

- Nødvendige beslutninger for å komme i gang med infrastrukturtiltak fattes for sent
- «Omkamper» pga. grunnleggende uenighet mellom og manglende forankring hos partene
- Forsinkelse i jernbaneutbygging

Kapasitet

- Mangel på arbeidskraft, særlig sjåfører
- Mangel på kapasitet hos partene, feks plankapasitet hos kommunene eller kapasitet til å avse ressurser til prosjektene

Innovasjon

- Man evner ikke være innovative pga stor risiko, mange avhengigheter, tidsfrister og en krevende prosess

Samhandling/kompetanse i prosessen

- Manglende politisk forankring og forståelse for prosess og mål
- Manglende felles politisk forståelse i omegnskommunene spesielt
- For svake beslutningsgrunnlag underveis
- For dårlig formidling til politisk nivå
- Utilstrekkelig involvering i utredningsarbeidet
- Manglende åpenhet og transparens i planleggingsarbeidet
- Uklare roller mellom aktørene og internt de ulike organisasjonene
- Stor utskifting underveis i en lang prosess – manglende kontinuitet
- For lite kompetanse eller kompetanse samlet på for få personer i de ulike organisasjonene

Annet

- Stort mediepress
- Krevende å ha oversikt over konsekvenser for drift/vedlikehold
- Manglende kapasitet

Strategiske beslutninger

Hvilke strategiske beslutninger kan vi allerede nå identifisere, som vi bør planlegge mot?



Omforente mål

- Overordna mål: hva vil vi oppnå med tilbudet (må henge sammen med MPs mål)
- Tilskuddsnivå (økonomiske rammer)
- Ambisjoner for tilbudet (tilbudsnivå)
- Bærekraftsmål
- Klimaprofil, herunder diskusjon om nullutslipp
- TK ønsker doubling av bussreiser samtidig med doubling av sykling og stor økning i gange

Andre rammebetingelser for kollektivtransporten

- Hvor mye av vegen skal gå til kollektivtransport?
- El-biler ut av kollektivfeltet?
- Universell utforming

Hva ligger i «mobilitet»?

- Avklare hvordan transportformene henger sammen i tilbudet, og til syvende og sist: hva som skal omfattes av kontraktene
- Avklare forventninger til mikromobilitet, delingsmobilitet, fleksibel transport, mobilitetshuber osv.
- Prinsipper for mobilitetsknutepunkt
- Legge til grunn total reisetid i mobilitetsanbud, ikke bare bussens reise
- Vurdere transportformenes individuelle betydning for måloppnåelsen: buss, tog, sykkel m.m.

Beslutte «system»

- Avklare spm om gjennomgående linjer/nettverkløsning basert på evaluering av tilbudet
- Klargjøre prinsipper for metrobusstandard

Annet:

- Avklare ansvar for infrastruktur: hva er hhv. statens vs. Miljøpakkens ansvar
- Geografisk utstrekning for tilbudet (henger sammen med byvekstavtaleområde)

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref
17/2385-

Dato
9. mars 2023

Prioritering av programområdemidler i byvekstavgiftene - tilbakemelding

Samferdselsdepartementet viser til e-post 30. januar 2023 fra Statens vegvesen. Statens vegvesen ber om en tilbakemelding på om etaten kan legge til grunn sin forståelse av tidligere fastsatte kriterier for prioritering av programområdemidler i byvekstavgifter. Forståelsen innebærer at etaten kan ta den endelige beslutningen ved uenighet mellom partene om hvordan programområdemidler i byvekstavgiftene skal prioriteres. Statens vegvesen har løftet en konkret problemstilling på Nord-Jæren, der det er en kostnadsoverskridelse på Sykkeltunveien. Prosjektet finansieres med programområdemidler.

Bakgrunn

Det er åpnet opp for at programområdemidler som tidligere var forbeholdt tiltak langs riksveiene i byområder med byvekstavgifter på kapittel 1330, post 30, også kan brukes innenfor fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde på kapittel 1332, post 66.

I supplerende tildelingsbrev nr. 2 for 2020 til Statens vegvesen har Samferdselsdepartementet fastsatt kriterier for fordeling og rapportering av programområdemidler. I tildelingsbrevet går det bl.a. fram at bruken av statlige programområdemidler på lokal vei avgrenses til investeringer i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange langs fylkeskommunal og/eller kommunal vei. Ved bruk av statlige programområdemidler på lokal vei må tiltaket vurderes som mer kostnadseffektivt eller øke måloppnåelsen sammenlignet med riksveitiltak. Videre går det frem at prioritering av prosjektene må skje av avtalepartene som en del av handlingsprogramarbeidet i det enkelte byområde, og i tråd med prinsippene for god porteføljestyling. Ved uenighet mellom partene tar Statens vegvesen den endelige beslutningen.

Vurdering

Når vi nå ser en kraftig kostnadsvekst og mindre økonomisk handlingsrom i samferdselssektoren, vil det bli krevende framover å drive god porteføljestyling. Vi mener at retningslinjene i nevnte tildelingsbrev gir Statens vegvesen en fullmakt til å beslutte hvordan programområdemidlene skal prioriteres. Samtidig er det et viktig hensyn at byvekstavtalene er tuftet på enighet mellom alle partene. Vi mener derfor at Statens vegvesen må – så langt det lar seg gjøre – prøve å få til en enighet mellom avtalepartene.

Partene i byvekstavtalen på Nord-Jæren må bli enige om et handlingsprogram for 2024-2027 og et budsjett for neste år, der prioriteringene danner grunnlaget for Samferdselsdepartementet sine prioriteringer i forslaget til statsbudsjett for 2024. I ytterste konsekvens mener vi derfor at Statens vegvesen, i tråd med supplerende tildelingsbrev nr. 2 for 2020, har fullmakt til å beslutte hvordan programområdemidlene skal prioriteres. Dette for å unngå helt fastlåste situasjoner og sikre nødvendig fremdrift.

Samferdselsdepartementet legger følgende forståelse til grunn ved prioritering av programområdemidler

I prioriteringen av programområdemidler skal gjeldende retningslinjer, som legger vekt på måloppnåelse og kostnadseffektivitet/samfunnsøkonomisk lønnsomhet, legges til grunn. Partene i byvekstavtalen for Nord-Jæren må i første rekke bli enige om hvordan kostnadsoverskridelsen på Sykkeltamveien dekkes inn innenfor porteføljen. Det presises tydelig at staten ikke dekker kostnadsoverskridelser med friske midler. Siden partene må enes om et handlingsprogram for 2024-2027 og et budsjett for neste år, der prioriteringene danner grunnlaget for Samferdselsdepartementet sine prioriteringer i forslaget til statsbudsjett for 2024, kan Statens vegvesen i ytterste konsekvens beslutte om det skal prioriteres programområdemidler for å dekke kostnadsoverskridelsen på Sykkeltamveien. Dette vil gjelde hvis det viser seg ikke mulig å komme til enighet mellom partene på annen måte.

Ovennevnte forståelse av supplerende tildelingsbrev nr. 1 for 2020 vil være gjeldende også i de andre byområdene med byveksttale.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)
avdelingsdirektør

Nora Matheson
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

 Statens vegvesen	 Jernbane- direktoratet	 Statsforvalteren i Oslo og Viken	 VIKEN FYLKESKOMMUNE
 Oslo	 Lillestrøm kommune	 Nordre Follo kommune	 BÆRUM KOMMUNE
Byvekstavtale for Osloområdet			

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep,
0030 Oslo

Vår saksbehandler: Terje Rognlien
Vår dato: 17. april 2023

Vår referanse:

Utsiktet reduksjon av statens tilskudd i byvekstavtalene

Dette brevet sendes på vegne av alle lokale parter i byvekstavtalene for hhv Bergens-området, Trondheims-området, Nord Jæren og Oslo-området.

Byggekostnadsindeksen, som er førende for investeringer i veianlegg, var henholdsvis 6,9% i 2021 og 14,2% i 2022.

De statlige rammene i byvekstavtalene følger derimot Finansdepartementets budsjettindeks som for programområdemidler (post 30) var på 2,8% i 2021 og 2,4% i 2022. Dette vil si at investeringskostnadene samlet økte med 22,1% de to årene, mens statlige bevilgninger kun økte med 5,3%. Differansen mellom budsjettindikator og byggekostnadsindeksen er på hele 16,8%-poeng.

Dette innebærer at statens tilskudd til byvekstavtalene blir betydelig redusert sammenlignet med det som ble fremforhandlet i de fire største byområdene i landet. Konsekvensen av lavere statlige bevilgninger enn utgiftsveksten, er at gode og viktige prosjekter ikke blir bygget i byområdene. Byvekstavtalene er viktige virkemidler for å nå nullvekstmålet og Norges klimaforpliktelser. De lokale partene i byvekstavtalene i Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren og Oslo-området mener at innsatsen på samferdsel i byområdene burde trappes opp, ikke ned dersom målene skal nås.

Problemstillingen med at veksten i statlige bevilgninger er betydelig lavere enn utgiftsveksten gjelder i alle sektorer, og finansministeren har varslet at dette vil bli adressert i revidert nasjonalbudsjett.

De lokale partene i byvekstavtalene i Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren og Oslo-området ber om at situasjonen i byvekstavtalene også blir vurdert i revidert nasjonalbudsjett, og at staten justerer de statlige tilskuddene i byvekstavtalene i tråd med den reelle prisutviklingen.

Med vennlig hilsen
Sekreteriatet for Byvekstavtalen i Osloområdet

Terje Rognlien

Kopi: Finansdepartementet, Postboks 8008 Dep, 0030 Oslo

Sekreteriatet for Byvekstavtalen i Osloområdet

Deres ref

Vår ref

Dato

18/194-42

5. mai 2023

Svar på henvendelse om utilsiktet reduksjon av statens tilskudd i byvekstavtalene

Vi viser til brev av 17. april 2023 fra sekretariatet for byvekstavtalen i Oslo-området på vegne av de lokale partene i byvekstavtalene for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren.

I brevet tar partene opp utfordringer ved at byggekostnadsindeksen har økt mer enn pris- og lønnsjusteringen i statsbudsjettet, slik at statens tilskudd til byvekstavtalene blir betydelig redusert sammenlignet med det som ble fremforhandlet. Det framgår av brevet at konsekvensen av lavere statlige bevilgninger enn utgiftsveksten er at gode og viktige prosjekter ikke blir bygget i byområdene. De lokale partene ber om at situasjonen i byvekstavtalene også blir vurdert i revidert nasjonalbudsjett, og at staten justerer de statlige tilskuddene i byvekstavtalene i tråd med den reelle prisutviklingen.

Samferdselsdepartementet viser til prinsippene for prisjustering av de økonomiske rammene som er nedfelt i byvekstavtalene. Midler til tilskuddsordningene i avtalene bevilges over kap. 1332 Transport i byområder mv., post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter og post 66 Tilskudd til byområder mv. For tilskudd til store kollektivprosjekter, som bevilges over post 63, er det nedfelt et prinsipp om at det statlige bidraget skal prisjusteres i henhold til faktisk prisutvikling. Dette sikrer at staten over tid faktisk dekker den forutsatte halvparten av kostnadene i de prosjektene som delfinansieres over denne posten. På post 66 er det samlet flere tilskuddsordninger med til dels ulike formål, og midlene kan brukes både til drift av kollektivtransport og investeringer etter lokale prioriteringer. De økonomiske rammene på denne posten blir prisjustert fortløpende med prisomregningen som benyttes i de årlige statsbudsjettene. Handlingsrommet her vil derfor bli påvirket av den faktiske prisveksten innenfor budsjettåret.

Byvekstavtalene er langsiktige, og prisveksten vil variere over avtaleperioden. I et historisk perspektiv er forskjellene mellom prognosene for prisvekst som benyttes i arbeidet med de årlige statsbudsjettene og den faktiske prisveksten i anleggsmarkedet relativt begrensede. I enkelte år har faktisk prisutvikling vist seg å bli lavere enn prognosene, slik som i 2015, 2016 og i 2020. Statens bidrag i byvekstavtalene står fast med de prinsippene for prisjustering som er omtalt ovenfor. Utfordringene som prisvekst til tider kan gi, må i utgangspunktet løses gjennom porteføljestyringen i den enkelte byvekstavtale.

Som varslet tidligere i vinter har regjeringen jobbet med en ekstraordinær pris- og lønnsjustering av statsbudsjettets poster for 2023. Regjeringen vil i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2023, som legges fram 11. mai 2023, fremme et forslag for Stortinget. Tilskuddene til byvekstavtalene vurderes som en del av dette arbeidet.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)
avdelingsdirektør

Mari Braaten Larssen
fagdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kop

Finansdepartementet
Statens vegvesen