



## MØTEREFERAT

Til stede:

Vår dato: 16.05.23

Per Morten Lund, Statens vegvesen  
Roar Aas, Trondheim kommune  
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune  
Tomas Iver Halleem, Trøndelag fylkeskommune  
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune  
Geir Aspenes, Stjørdal kommune  
Ole Herman Sveian, Malvik kommune  
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune

Kjetil Strand, Statens vegvesen  
Jofrid Burheim, Statens vegvesen  
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet Carl-Jakob  
Midttun, Trøndelag fylkeskommune  
Harald Høydal, Statsforvalteren  
Geir Aspenes, Stjørdal kommune

<http://miljopakken.no/>

**Fra:**

Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

---

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 12. mai kl. 10:00 – 14:00.**

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)
- Utisiktet reduksjon av statens tilskudd i byvekstavtalene (Sek)
- Reduksjon av priser på kollektivtilbud (Mek)

### 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.
- *Evaluerings 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.

*Konklusjon: Tas til orientering*

## **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.

*Kommentarer:*

- *Det er feiltelling på sykkel og ikke nok folk i Trondheim til at sykkelandelen kan være så høy som det oppgis her. At det er tre ganger så mange som sykler til jobb som de som tar buss på Risvollan, Charlottenlund og Jakobsli er ikke sant. Sykkeltallene er heller ikke sesongjustert. Vi bruker reisevaneundersøkelsen til å prioritere midler, så det er viktig at dette er riktig.*
- *Oversikten som ble vist er basert på en spørreundersøkelse fra november hvor 380 stykker fra hver bydel ble spurt om hvordan de reiste til jobb og hva deres vanligste reisemåte til jobb var. Dette er ikke tall som bygger på reisevaneundersøkelsen, men en spørreundersøkelse som ikke er representativ som Trondheim.*
- *Parkering er et begrenset virkemiddel i et makroperspektiv, men for sentrum er det viktig hvordan vi velger å prioritere bruken av gateareal. Når det gjelder elbil, ser vi at den begynner å fylle opp kollektivfeltet, noe som kan ha betydning for fremkommeligheten til bussen. For sykkel er det enormt potensial framover, spesielt for elsykkel. Med den farten som elsykkel har, setter det andre krav til hovednett for sykkel. Det er også et håp for at vi får bedre sykkeltellinger i Trondheim.*
- *Når tallene viser at de som bor nærmere sentrum velger miljøvennlige reisemåter, er arealmålet som vi har i byvekstavtalen, helt riktig. Rapporten viser at mange av de som velger å kjøre bil har et miljøvennlig alternativ og ønsker å gå over til grønn transport. Hva er det som gjør at de likevel ikke går over til grønn transport?*
- *Parkering er sentralt for at folk skal gå over til grønnere transport. Dersom det er dyrt å parkere bilen, vil mange velge andre reisemåter. Det handler også om hvordan vi sesongjusterer tilbudet. Vi må kanskje ha lettere tilgjengelighet til buss om vinteren enn om sommeren når mange sykler framfor å ta bussen.*

*Konklusjon: Tas til orientering*

## **Sak 18/23 Evaluering av måloppnåelse (Sek)**

*Saken utsettes.*

## Sak 19/23 Trikken – ansvarsfordeling og finansiering (Tk)

Henning Hårstad orienterte

### 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:

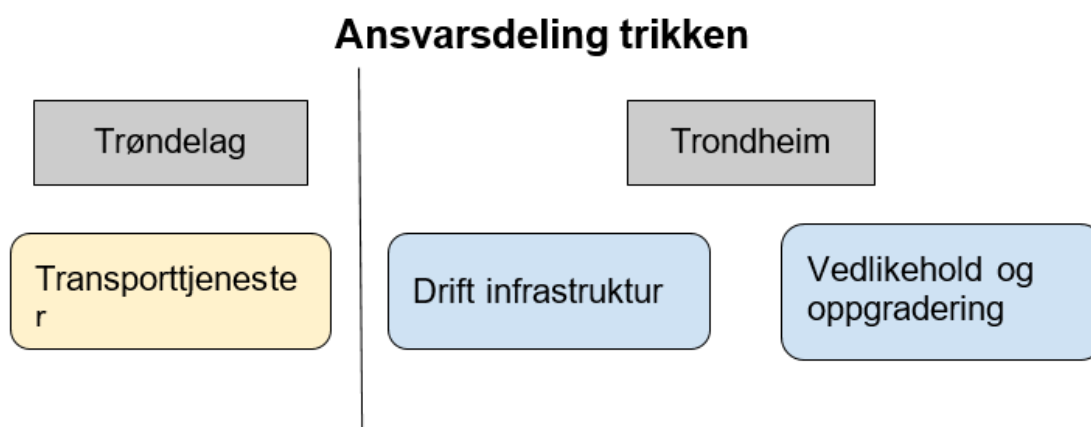
- Grenseoppgang for drift av trikken mellom Trondheim kommune og Miljøpakken
- Om arbeidsmaskin og likeretter er en del av daglig drift
- Behov for å se på fremtidig finansieringsmodell for trikken

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 bussmateriell 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

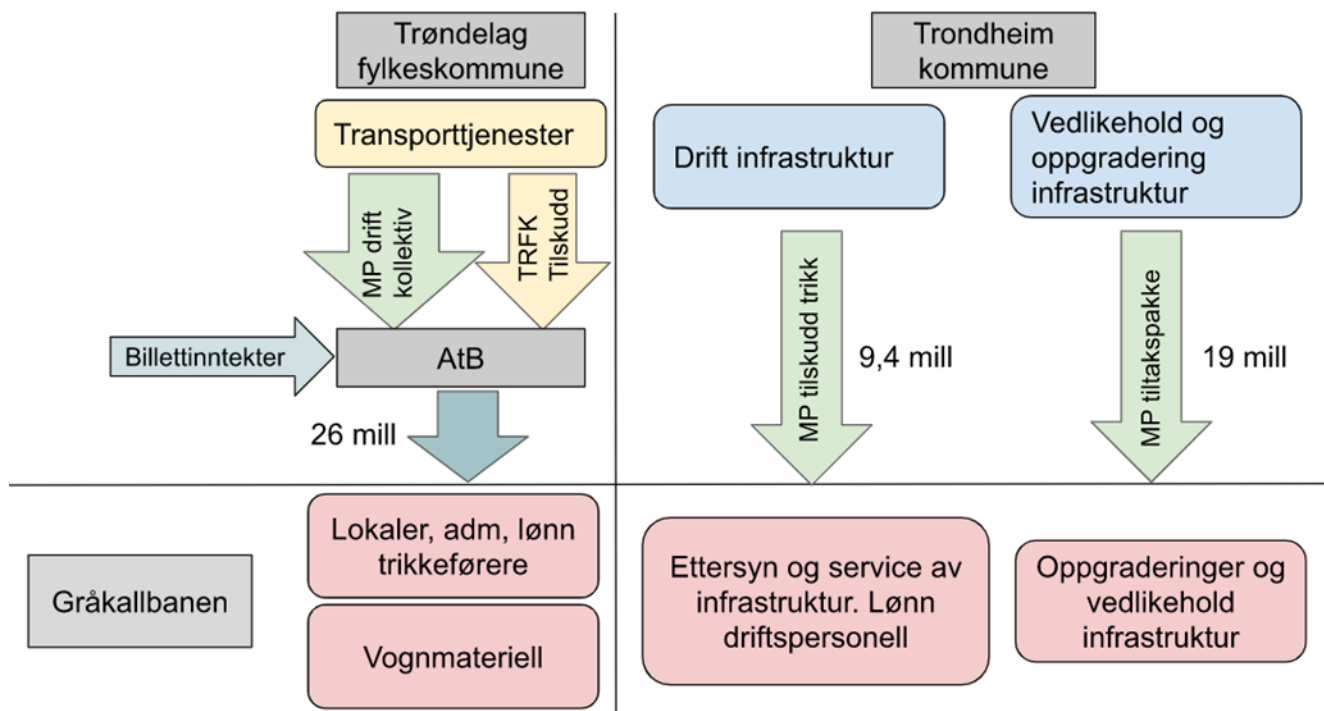
Infrastrukturen omfatter trikketrasé inkl. trikkespor, kjøreledning og holdeplasser. Løpende, faste oppgaver for å sikre at trikken kan kjøre og levere tjenester som definert Eksempelvis ettersyn, service, rydding av vegetasjon og snø.

#### Vedlikehold

Løpende og periodisk vedlikehold for å sikre opprinnelig funksjonalitet og standard innenfor eksisterende brukstid/levetid. Eksempelvis utskifting av slitedeler 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 vognmaterieill. 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.*

*Kommentarer:*

- *I figuren er det vist at Miljøpakken er involvert i flere deler av finansieringen, hvilke finansieringskilder er det snakk om? Er dette bompenger eller belønningsmidler?*



- *Trondheim kommune: Det har variert gjennom årene hvilke kilder som har blitt brukt. Usikkert hva som blir brukt i 2023. Tidligere har det blitt brukt noen av de kommunale midlene som går inn i Miljøpakken.*
- *Trøndelag fylkeskommune: For fylket sin del er finansieringen en del av tilskuddet til kollektivdrift som fylket yter gjennom Miljøpakken. Trikken er ikke skilt ut som en egen post.*
- *Hvor er Boreal som eier inkludert her? Hva er fremtidsplanene, spesielt dersom man må bytte materiell?*
- *Man kan tenke seg et nullpunkt også for Trondheim kommune med at ordinær drift og vedlikehold er noe man ellers måtte ha gjort, mens påkostninger og investeringer er noe man gjør ekstra fordi man har Miljøpakken. Det er viktig å jobbe videre med disse problemstillingene. Håper man forttest mulig kan få til anbudsprosesser og konkurranse på dette.*
- *Når det gjelder framtidig behov for vogner og infrastruktur, er dette en del av prosjektet allerede. Man må se på behovet for nye vogner, men samtidig også på hvilke krav det utløser for infrastruktur.*
- *Denne utredningen må være såpass omfattende at det gir grunnlag for framtidig og langsiktig perspektiv med tanke på hvordan man skal drifte trikken.*
- *Vi står i en direkte tildelingsrelasjon som er problematisk både juridisk og for bruk av konkurranseverktøy og egenregiverktøy for å forbedre Gråkallbanen. Så lenge Boreal har avtale om eksklusiv bruksrett av infrastrukturen ut 2024, er det vanskelig å konkurranseutsette. Dette er noe vi må jobbe oss ut av.*

Vedtak:

Kontaktutvalget ber om at moderniseringsprosjektet for Gråkallbanen vurderer og anbefaler:

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

## **Sak 20/23 Gateprosjektene – orientering om status framdrift (Trfk)**

Jo Bernt Brønstad orienterte om status for arbeidet med gateprosjektene.

Kommentarer:

- *Haakon VII's gate har vært et tema under forhandlingene og vi er enige om at vi skal skyve penger fra mer sentrale områder til Lade. Hva er kritiske faktorer for å få fram bussen i H7 og hva kan vi gjøre?*
- *Er man fremdeles i dialog knyttet til løsninger for å unngå reguleringsplan i Kongens gate på Skansen? Er det vurdert utbedringer av holdeplasser i Elgeseter gate videre opp mot Stavne?*
- *Vi har ikke fått noen behov for oppgradering av holdeplassene, de fungerer slik de er.*
- *Begrunnelsen fra Byplankontoret for reguleringsplan i Kongens gate er at konsekvensene er uavklart, strekker seg utover tiltaksområdet og berører trafiksikkerhet rundt to skoler. Trafikktellinger viser at av de 28 bilene som leverte til en av to skolene i områdene, kom 7 fra Kongens gate. Skal dette føre til reguleringsplan?*
- *I Innherredsveien ble det satt høye krav om elektriske gravemaskiner. Hvordan er dette i virkeligheten? Klarer de å levere anbud med elmaskiner eller må man finne andre løsninger? Legger det begrensninger på hvor mange som legger anbud? Blir det dyrere?*
- *Trøndelag fylkeskommune: Vi legger til rette for at entreprenøren skal bruke elmaskiner ved at vi legger ut både nettstasjoner og byggestrømskap. Det er fire entreprenører som leverte*

*tilbud hvor dette er innarbeidet. Vi ser at entreprenørene legger inn sannsynligvis større krav på elmaskiner enn det vi stiller.*

*Konklusjon: Tas til orientering*

## **Sak 21/23 Felles plan for prosessen fram mot mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 - MST29 (Trfk)**

Konrad Pütz orienterte.

### **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 «metrobusen») 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 delprosjekt; 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(en) 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	[Red]																											
	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 å skape mest mulig forutsigbarhet i prosessen, og å rigge et prosjekt som både er godt forankret og tilstrekkelig robust.

Proessen 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 ambisiøst. 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.

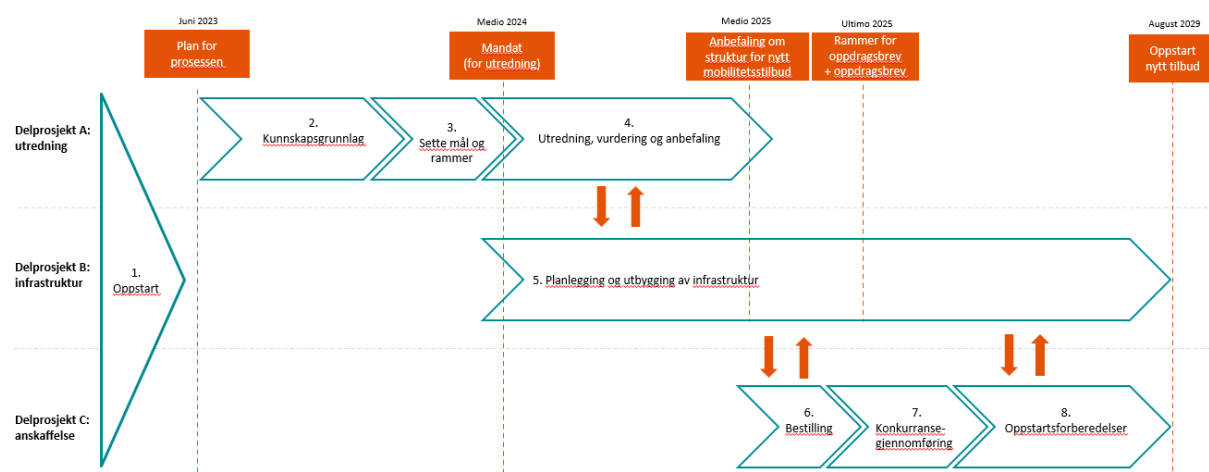
**Fase 4** «Utredning, vurdering og anbefaling» er neste steg i utredningsarbeidet. Målet med denne fasen er å utrede hvordan det nye tilbudet kan se ut, innenfor de rammene som er satt i mandatet, og arbeidet skal lede til en anbefaling om struktur på nytt mobilitetstilbud fra 2029. Dette legges til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

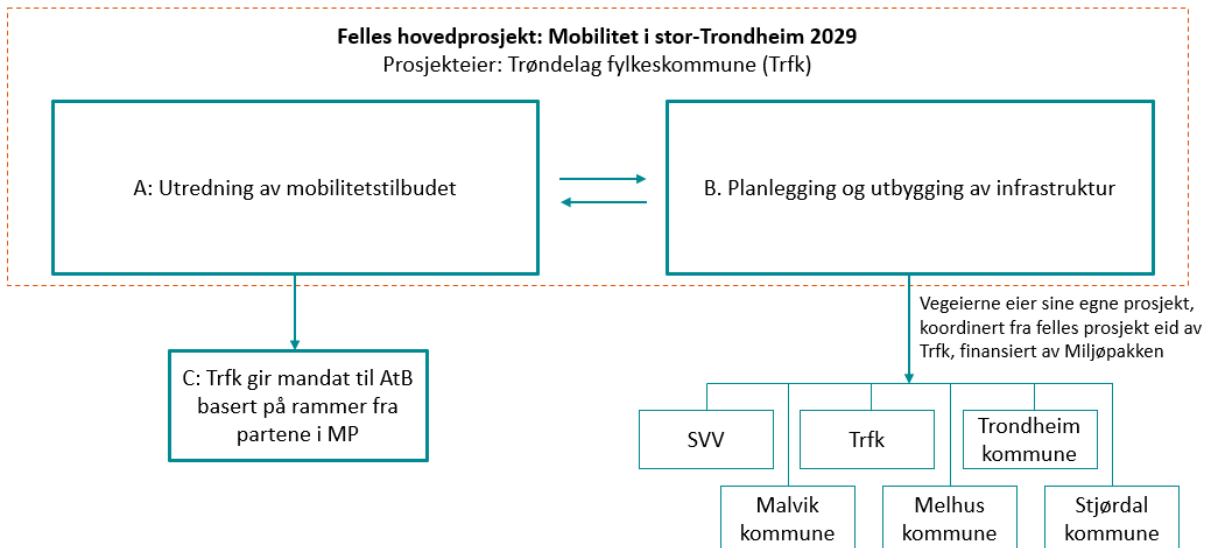


Figur 2: Delprosjekt og faser

### 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 møttestrukturane 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.

### *Kommentarer:*

- *Et ønske om at det er tydelig når og hvor man skal påvirke. De ulike trinnene for politisk avklaring er ikke framstilt her og må bli en del av videre arbeid.*
- *Det er noen krevende krav knyttet til utslippsfrie busser. Alle slike krav kommer tilbake som en driftsutgift og det er ikke nødvendigvis slik at alle disse kravene bidrar til nullvekstmålet.*

### *Vedtak:*

*Kontaktutvalget ber prosjekteier oversende 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.*

## **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.

### *Kommentarer:*

- *Problematisk med tanke på konstituering. Nytt mannskap trenger tid for å komme inn i foræet her. Stjørdal kommune har konstituering den 5. oktober og de som møter opp den 6. oktober får veldig kort varsel.*
- *Møtet 6. oktober er vanskelig å flytte på med tanke på Statsbudsjett og prosessen med handlingsprogrammet.*

### *Konklusjon:*

*Møtedatoer for høst 2023 blir:*

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



## Eventuelt

### Regler for post 30-midler - orientering (Sv)

Jofrid Burheim orienterte. Se brev fra Samferdselsdepartementet.

*Konklusjon: Tas til orientering*

### NTP og prioriteringsoppdraget - orientering (Sv)

Jan Fredrik Lund orienterte.

*Kommentarer:*

- *Befolkningsveksten øker i byområdene og uten nye investeringsmidler så bryter vi nullvekstmålet. Vi vet at staten bygger motorvei til Trondheim og ønsker ikke at jernbane skal være en del av avtalen. Dette viser et brudd for nullvekstmålet fra statens side.*

*Konklusjon: Tas til orientering*

### Svar på henvendelse om utilsiktet reduksjon av statens tilskudd i byveksttalene (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 en pris- og lønnsjusteringen i statsbudsjettet (se vedlegg). Dermed blir statens tilskudd til byveksttalene redusert sammenlignet med det som ble fremforhandlet. I brevet ber vi om at situasjonen i byveksttalene også blir vurdert i revidert nasjonalbudsjett, og at staten justerer de statlige tilskuddene i byveksttalene 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 porteføljestyling i den enkelte byveksttale
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 byveksttalene.

*Konklusjon: Tas til orientering*

### Reduksjon av priser på kollektivtilbud (Mek)

Melhus kommune viser til vedlagt brev fra 11. mai om reduksjon av prisen på månedskort og orienterer i møtet.

*Kommentarer:*

- *Det er ikke satt av penger til reduksjon av priser. Økt kollektivsatsing må diskuteres gjennom langsiktig tiltaksplan eller handlingsprogrammet og fatte konsensusbeslutning.*
- *Fylkestinget har vedtatt å sette av 650 millioner kroner til drift av kollektivtrafikk av de frie midlene i langsiktig tiltaksplan, men den saken ble utsatt i påvente av ny byveksttale.*
- *Har Fylkestinget og Bystyret vedtatt å halvere bussbilletten eller å sette av en sum til kollektiv?*
- *Dette er et politisk utspill fra folk som stiller til valg. Det som er fakta er at det er satt av 650 millioner i fylkeskommunens innspill til langsiktig tiltaksplan, og dette har Trondheim*

*kommune også gjort. Denne tiltaksplanen kommer til behandling og hvordan man velger å disponere disse midlene vil være et politisk spørsmål som man skal behandle mellom partene.*

*Konklusjon: Tas til orientering*