



MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 15.09.23

Medlemmer:

Per Morten Lund, Statens vegvesen - leder
Rita Ottervik, Trondheim kommune

Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune

Trond Hoseth, Malvik kommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Oddbjørn Bang, Orkland kommune
Gunn Iversen Stokke, Skaun kommune
Renate Trøan Bjørshol, Stjørdal kommune
Frank Jenssen, Statsforvalteren
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Knut Sletta, Jernbanedirektoratet

Bisittere:

Jofrid Burheim, Statens vegvesen
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune
Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune
Jo Bernt Brønstad, Trøndelag fylkeskommune
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Kristin Wangen, Orkland kommune
Petter Lindseth, Skaun kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Harald Høydal, Statsforvalteren
Emma Bersvendsen, Statens vegvesen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Det kalles inn til møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 22. september kl. 09:00 – 13:00**. Se egen innkalling i kalender. Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda:

Orienteringer

- 31/23 Trafikkrapport - orientering (Sek)**
- 32/23 Miljøpakken i media – orientering (Sek)**
- 33/23 Status for gateprosjektene – orientering (Trfk)**
- 34/23 Prosess langsiktig tiltaksplan (LTP) – beslutning (Sek)**
- 35/23 Status for avtalens kapittel 2.1 - orientering (Jbdir)**
- 36/23 Rapportering økonomisk status 2023 – taksttiltak som følge av «Bompengeforliket» - beslutning (Trfk)**
- 37/23 Berg – Høstadkorsen – fv. 707 - beslutning (Trfk)**
- 38/23 Brundalsforbindelsen – avklaring av utforming - beslutning (Tk)**
- 39/23 Rapportering på AtBs bruk av garanti for 2023 – behov for å utvide finansieringen beslutning (Trfk)**
- 40/23 SVVs arbeid med Trafikkdata og trafikkutvikling i by - orientering**

Eventuelt



Møtereferat

Referat fra møte 09. juni 2023 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 21. juni

- *Evaluering av tilskudd til el-lastesykkel 2022 og tilskudd 2023-25 (Tk)*: Forskutterer 4 millioner fra budsjett 2024 for å kunne gjennomføre en ny runde med tilskudd i 2023 (belønningsmidler). For tilskudd for privatpersoner skal barnefamilier prioriteres. 500.000,- av midlene skal brukes til et pilotprosjekt for økt sosial rettferdighet i denne type bærekraftig omstilling. Trondheim kommune bes komme tilbake med vurderinger rundt nytte av tiltaket i forhold til måloppnåelse og støtteprofil. Når tiltaket evalueres, skal disse elementene tas med.
- *Erling Skakkes gate – løsning for sykkel og gange (Tk)*: Ber Trondheim kommune gjennomføre prosjektutvikling (PU) hvor det ses på mulige løsninger for gange og sykkel i Erling Skakkes gate som alternativ til Kongens gate. Arbeidet finansieres med bruk av midler fra kommunens PU-pott. Arbeidet må ses i sammenheng med valgt fortausbredde i Kongens gate. Dette må legges til grunn for beslutning i KU mht. løsning i Erling Skakkes gate.

Beslutninger i programrådet 24. august

- *Krysstiltak Orrevegen/Kongsvegen (Tk)*: Bevilger 2,8 millioner til detaljprosjektering og bygging av krysstiltak Orrevegen – Kongsvegen. Midlene forskutteres fra budsjett 2024.
- *Utredning av kollektivtiltak – rute øst (Tk)*: Støtter at prosjektet settes i gang. Arbeidet finansieres med bruk av partenes PU-potter.

Beslutninger i programrådet 12. september

- *Utleirvegen – prinsipper for gatetverrsnitt*: Videre reguleringsarbeid i Utleirveien mellom Nardokrysset og Steindalsveien skal ta utgangspunkt i gatetverrsnittet vist i alternativ 2. Anbefaler å redusere breddekjørefelt til 3 meter og øke bredde sykkelveg til 3,5 meter.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 31/23 Trafikkrapport - orientering (Sek)

Vedlegg: Trafikkutvikling per august 2023

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

Endring i trafikkmengde

Byindeksen for Trondheimsområdet viser at trafikken i januar - august 2023 var fire prosent høyere enn samme tidsperiode i 2019.

Byindeksen er basert på all trafikk på kjøretøy under 5,6 meter. Den inneholder ingen metode for å fjerne gjennomgangstrafikk, næringstransport eller mobile tjenesteytere i «lette» biler fra øvrig personbiltransport. Vi trenger mer kunnskap og tall på dette for å si noe om hvor mye dette påvirker trafikkutviklingen. Statens vegvesen orienterer om dette i møtet.

Elbil

Per august 2023 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet (Orkland og Skaun inkludert) av rundt 148 000 biler. Dette er på samme nivå som samme tid 2022.

Elbilene utgjør 29 prosent av personbilene i Miljøpakken samlet og 31 prosent av personbilene i Trondheim kommune. Elbilandelen i bomsystemet øker. Gjennom Miljøpakkens bommer var elbilenes andel av passeringer med «lette» biler på 36,4 prosent i august 2023. Andelen elbiler gjennom bom utgjør dermed en større andel enn hva elbilandelen i bilparken utgjør.

Kollektiv

Tall fra AtB viser trafikkvekst i 2023 sammenlignet med 2022. I august var det 3,4 millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A. Dette er en økning på 16 prosent sammenlignet med august 2022.

Tall fra SJ Norge viser en fortsatt positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen. I månedene januar-juli 2023 ble det foretatt 145 000 reiser i gjennomsnitt per måned og 78 800 (54%) av disse reisene var innad i sone A. Sammenlignet med januar-august 2019 har antall reiser økt med 25 prosent på Trønderbanen.

Sykkel

På Svingbrua var antall syklende i august på samme nivå som august 2019 og 2022. På Rotvollekra var det noe færre syklende sammenlignet med 2019 og 2022.

Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data på sykkel og på sikt etablere en sykkelindeks for Trondheim. Partene jobber med å få flest mulig sykkeltellere, som nå ikke er i drift, til å bli operative. Statens vegvesen har nylig etablert en teststrekning i Trondheim for å teste utstyr slik at flest mulig av sykkeltellene kan godkjennes. Testing av utsyr vil etter planen foregå gjennom høsten 2023.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 32/23 Miljøpakken i media - orientering (Sek)

Det orienteres om følgende:

- Mediebildet knyttet til Miljøpakken
- Resultater fra holdningsundersøkelsen
- Erfaringer fra trengselskampanjen

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 33/23 Status for gateprosjektene – orientering (Trfk)

Fylkeskommunen orienterer om status for arbeidet med gateprosjektene.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 34/23 Prosess langsiktig tiltaksplan (LTP) – beslutning (Sek)

Bakgrunn

Langsiktig tiltaksplan (LTP) for perioden 2022-29 var til behandling hos partene høsten 2022. I påvente av arbeidet med revidert byvekstavtale ble samordning av behandlingen stilt i bero. Nå er som kjent den reviderte byvekstavtalen signert.

Siden prosessen med en revidert byvekstavtale er i mål, er det behov for å restarte prosessen med en LTP. I AU 13. juni ble sekretariatet bedt om å skissere et opplegg for videre behandling av LTP. Sekretariatets forslag til videre prosess (se under) ble diskutert i programrådet 24. august.

Programrådets drøftinger:

- *Lurt å ta en fot i bakken når rammebetingelsene endres. Hva tenker de politikerne som allerede har gjort vedtak rundt dette? Er en sak for KU.*
- *Foreslått opplegg er kanskje litt ambisiøst tidsmessig. Kan bli politiske diskusjoner som tar lengre tid.*
- *Tiltakene i LTP vil ha en effekt som går langt utover 2029. Tenker at utfordringsbildet som presenteres nye politikere må være 10-20 år frem i tid. Politikerne fortjener å få ta beslutninger på et godt grunnlag.*
- *Viktig å løfte*
- *Skeptisk til å skyve tidspunkt for beslutning.*
- *LTP vil hjelpe med prioriteringsdiskusjonene i HP. En liten utsettelse tidsmessig er ingen krise. Prosessen med HP vil gå uansett.*
- *Utfordrende med kommunikasjon her. Vi har avtale til 2029, men forlenget bominnkreving til 2033. Så kommer det en ny NTP. Mange usikkerheter i den langsiktige tenkningen.*
- *Må bli opp til politisk nivå hvordan de vil ha prosessen.*
- *Eierskap til planen er viktig. Nye politikere kan endre det hele.*
- *Krevende for Trondheim å ta stilling med de tydelige føringene vi har fra bystyret.*
- *Er NTP som kommer til våren vesentlig? Det kommer også en ny forhandling av BVA. Må takte inn arbeidet med LTP inn i dette.*
- *Lurt å belyse hva som er dagens rammer. Hvordan styrer vi eventuelt uten at LTP er besluttet?*
- *Vi har gylden anledning nå for å gjøre nye politikere kjent med MP.*
- *Skaun mener det er problematisk å bli hektet på en prosess hvor alt er besluttet. Støtter den skisserte prosessen.*
- *Sist behandling i KU ga ingen spesielle føringer uten at prosessen utsettes.*

På bakgrunn av diskusjonene i møtet ønsket ikke programrådet å komme med en klar anbefaling til kontaktutvalget om videre prosess og vedtok følgende:

PR ser behovet som skisseres i saken, men på bakgrunn av at det allerede foreligger politiske vedtak hos partene, overlates det til KU å beslutte videre prosess.

Det blir altså opp til kontaktutvalget (KU) å beslutte videre prosess for LTP. Det gjøres oppmerksom på at forslag til videre prosess er noe endret og forenklet etter møtet i programrådet.

Sekretariatets foreslåtte opplegg for videre behandling av LTP

Siden behandlingen hos partene høsten 2022 har rammevilkårene endret seg:

- *Revidert byvekstavtale*
- *To nye parter i samarbeidet*
- *Forlenget bompenggeinnkreving fra 2029-2033 som tilfører MP ca. 2,9 mrd. ekstra midler*

Ut fra dette mener sekretariatet at det bør gjennomføres en ny prosess med LTP. Så kan det diskuteres hvor omfattende prosessen trenger å være.

Sekretariatet mener at nye parter bør få være med i de grunnleggende strategiske diskusjonene om hvordan Miljøpakkens midler for perioden 2024-2033 skal brukes for å nå målene våre. Så får de gamle partene sørge for at de politiske vedtakene fra 2022 blir tatt med og fulgt opp i ny prosess.

Sekretariatet foreslår en to-trinns prosess:

1. Arbeidsseminar - status
2. Fordeling av rammer i en LTP

Trinn 1: Arbeidsseminar - status høst 23 (tidlig vår 24)

Sekretariatet foreslår at det gjennomføres et arbeidsseminar for kontaktutvalget hvor vi gjør opp status og diskuterer strategiske grep på nytt.

Spørsmålet er:

Hvilke tiltak bør Miljøpakken iverksette/prioritere for å nå målene våre?

Sekretariatet foreslår at vi gjennomfører et slikt seminar høsten 2023 eller tidlig vår 2024. Seminaret kan kombineres med opplæring av nye medlemmer i kontaktutvalget.

For å få gode strategiske diskusjoner trengs gjerne oppdaterte analyser/kunnskapsgrunnlag (jf. revidert byutredning). Det er et arbeid som skal settes i gang i år med tanke på neste eventuelle reforhandling av byvekstavtalen. Det er noen år frem i tid. Så til de strategiske diskusjonene vi skal ha nå, bør vi klare oss med eksisterende kunnskapsgrunnlag (f.eks. byutredning).

Det vi derimot må ha oppdaterte tall på, er økonomien.

Trinn 2: Fordeling av rammer i en LTP vår 24

På bakgrunn av diskusjonene i arbeidsseminaret og føringer fra politiske vedtak, starter arbeidet med å fordele rammene mellom de ulike tiltaksområdene i selve LTPen. Sekretariatet foreslår at vi bruker våren 2024 til dette.

Spørsmålet er:

Hvordan skal vi bruke Miljøpakkens midler for å nå målene våre?

Et viktig grunnlag her vil være å få en oppdatert status for økonomien i Miljøpakken:

- *Hvor mye har vi brukt?*
- *Hvor mye har vi igjen?*

For å kunne fordele gjenværende rammer mellom de ulike innsatsområdene i Miljøpakken, er det to sentrale spørsmål som må besvares:

- *Hva koster det å bygge Byåstunnelen?*
- *Hvor mye skal vi bruke på drift kollektiv pr år?*

Når det er enighet om dette, vet vi hvilke økonomiske rammer vi har disponible til andre innsatsområder.

For fordelingen mellom de ulike innsatsområdene, kan det være aktuelt å lage noen scenarier som det ble gjort i forrige runde. Sekretariatet lager et utkast til LTP i et tett samarbeid med partene. Når dette grunnlaget er ferdig, foreslås følgende prosess:

- *diskusjoner i MPs organer*
- *hente inn politiske innspill til prioritering av tiltaksområder basert på nytt grunnlag i formannskap, fylkesutvalg og statlige organ*
- *samordne innspillene i programråd og Kontaktutvalg*
- *utarbeide et felles saksgrunnlag for politisk behandling av planen i kommunestyre, bystyre, fylkesting og statlige organ.*
- *vedtak vår 2024*

Dette blir en reprise på prosessen fra 2022, men nå med to nye parter.

Hengepartier

For at sekretariatet skal kunne oppdatere MPs økonomi, er det noen hengepartier/tema som noen parter må arbeide med og levere et grunnlag på:

- Oppdatert Metrobuss-økonomi (Svv)
- Nytt nullpunkt kollektiv (Trfk) – egen prosess
- Trfk-forpliktelse (inkl. momskompensasjon) (Trfk)
- Avstemme rammene for de «gamle» omegnskommunene (kommunene)
- Oppdatere tall for knutepunktsmidler jernbane (Jbdir)
- Utredningsestimat Byåstunnelen (Trfk)

Listen er ikke uttømmende. Sekretariatet tar en runde med partene for å få på plass alt av grunnlag som trengs for å få på plass en økonomisk status. Dette er arbeidsoppgaver som partene må prioritere å få på plass så raskt som mulig siden det er et grunnlag for arbeidet med LTP.

Sekretariatet ber om tilbakemelding fra partene på den skisserte prosessen. Sekretariatet tror det er viktig at vi bruker litt tid på prosessen, men den bør heller ikke trekke for langt ut i tid slik at vi får vedtatt en LTP før rammebetingelsene endres på nytt.

Konklusjon: Etter diskusjoner i møtet

Ad sak 35/23 Status for avtalens kapittel 2.1 - orientering (Jbdir)

Det orienteres i møtet.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 36/23 Rapportering økonomisk status for 2023 – taksttiltak som følge av «Bompengeforliket» - beslutning (Trfk)

Bakgrunn

Tilskuddet som følge av «Bompengeforliket» inngått av Regjeringen Solberg sommeren 2019, er en del av porteføljen til Tilskudd til byområder over post 66: Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud, j.f tabell 5 i [Prop. 1 S \(2022-2023\)](#).

Den 20.08.21 behandlet KU saken *Forslag til reduksjon av kollektivtakster etter bomforlik* (sak 37/21) og vedtok flere tiltak med utgangspunkt i byvekstavtalens tilleggsavtale til takstreduksjon: «Kontaktutvalget vedtar følgende tiltak med utgangspunkt i byvekstavtalens tilleggsavtale til takstreduksjon med iverksettelse så snart som mulig og senest 1.oktober:

- a. Utvidet aldersgrense for barnebilletten til 20 år, ny alder blir da fra og med 6 år og frem til fylte 20år.
- b. Lik pris for kollektivreiser i hele byvekstavtaleområdet for buss og tog. Dette innebærer full integrering av Trønderbanens billetter i byvekstavtaleområdet.
- c. Øke gyldighetstiden på enkeltbillett til maks 3 timer utenom rushtrafikk.
- d. Billettprodukt som treffer de som har delvis hjemmekontor slik at de velger kollektiv de dagene de er fysisk på arbeidsplassen.

I tillegg ber kontaktutvalget om at de jobbes frem forslag til nye billettprodukter som også bidrar til at flere velger kollektivt. Det kan være;

- a. hybridløsninger, et kombinasjonsprodukt som både har lavere pris og lavere marginalkostnad for neste reise enn enkeltbilletter.
- b. tidsdifferensierte/dynamiske takster for å fordele reisene bedre over døgnet.

Kontaktutvalget er positive til informasjonskampanjer som bidrar til at reiseproduktene blir kjent slik at flere velger å reise kollektivt, men disse må håndteres innenfor de allerede gitte rammene. Kontaktutvalget ber om at det orienteres om disse kampanjene i neste KU. Kontaktutvalget ber om at det legges frem en sak andre kvartal 2022 som evaluerer effekten og kostnadene av tiltakene som nå innføres. Det tas forbehold om utfallet av politisk behandling i formannskapet i Trondheim. Det forutsettes at Miljøpakkens kostnad holdes innenfor den rammen staten gir til reduksjon av kollektivtakstene»

Fordelingen av kostnader med de ulike tiltak var estimert til følgende:

- Utvidet barnebillett frem til fylte 20 år: 21,5 MNOK
- Utvidet sone A Melhus/Stjørdal: 7,5 MNOK
- Utvidet togsamarbeid sone A: 21.0 MNOK
- Økt gyldighet for enkeltbilletter: 12,0 MNOK

Trøndelag fylkeskommune (Trfk) rapporterte på status for implementering av tiltak og bruk av midler i KU-sak 06/22 februar 2022, i sak 39/22 i september 2022 og i sak 60/22 i desember 2022.

I et normalår ble besluttede tiltak beregnet til å koste 62 MNOK (2021-kr). Ved siste rapportering i desember 2022 ble det meldt om en årskostnad for 2022 på 54 MNOK, og en prognose for kostnad i

2023 på 69 MNOK kroner (2023-kr). Økningen ble begrunnet med takstendring og vekst av antall reiser i togsamarbeidet enn forutsett.

Faktiske opplysninger

Kostnadsutvikling vedtatte og implementerte tiltak

Tabell og figur nedenfor viser den økonomiske utviklingen knyttet til de takstrelaterte tiltakene som ble implementert etter "Bompengeforliket":

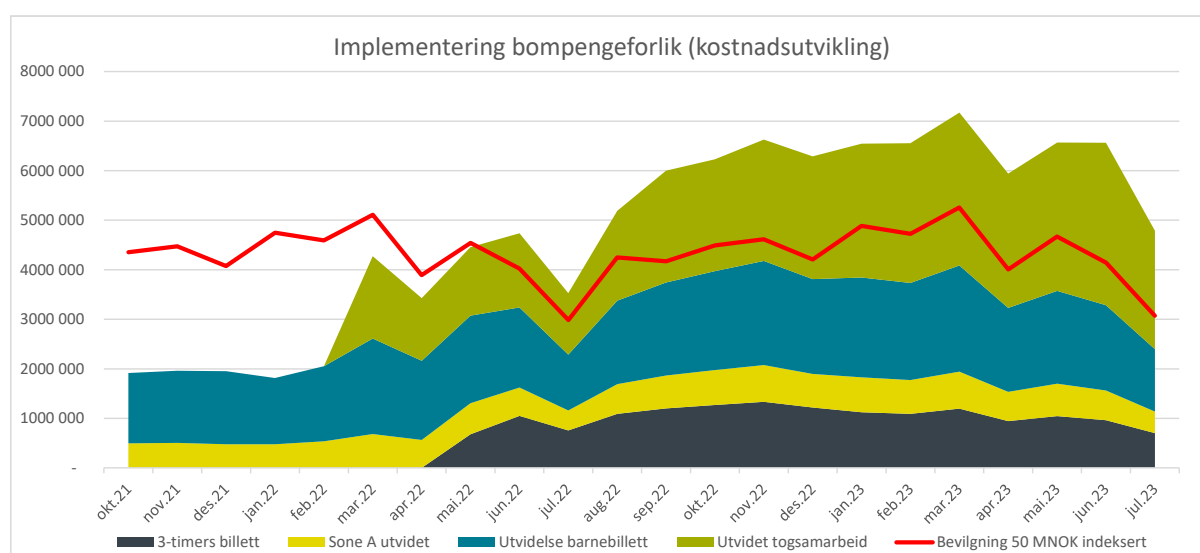
Taksttiltak som følge av "Bompengeforlik" beløp i 1000 kr	2020	2021	2022	2023	2024
Midler fra stat*	50 000	51 600	53 100	54 400	57 120
Faktura fra AtB – TrFK**	-	5 832	54 620	80 000	90 000
Akkumulert saldo 31.12	50 000	95 768	94 248	68 648	35 768

Tabell 1. Oversikt over den økonomiske utviklingen for tiltak vedtatt etter "Bompengeforliket"

*Beløp er i løpende kr

**Beløp er i løpende kr og utvikles med de takstendringer som vedtas

Røde tall er foreløpige anslag og kan endres.



Figur 1. Kostnadsutvikling av tiltak etter "Bompengeforliket"

Tiltak	Kostnadsberegning (MNOK) Regnskap		Estimat (MNOK)			
	Iht innstilling til vedtak	med tiltak vedtatt i KU	2022	des 2022 2023	august 2023 2023	2024
Utvidet aldersgrense barn	15	21,5	20,5	23,1	23,1	24,2
Utvidet sone A	15	7,5	7,2	8	8	8,4
Full integrering tog **	12	21	18	26	36	43,8
Utvidet gyldighet utenom rush *	12	12	8,3	12,9	12,9	13,5
SUM	54	62	54	70	80	90

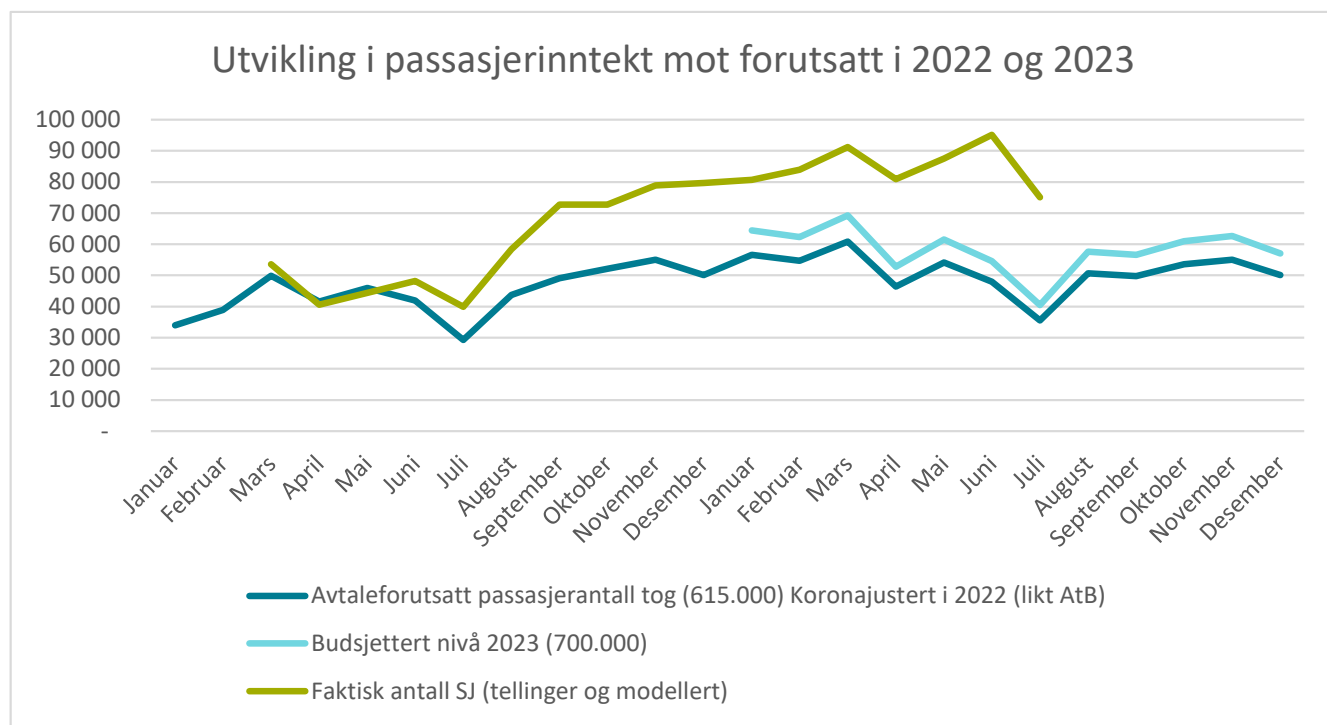
* utvidet gyldighet 3 timer utenfor rush innført 16 mai 2022

**Togsamarbeid oppstart mars 2022

Tabell 2. Estimer og kostnad for de ulike tiltak

Tabell 1 og figur 1 viser vekst i kostnadene år for år, men grunnet sen implementering av tiltakene har akkumulert saldo år for år vokst til og med 2021. AtB har meldt at oppdatert prognose for de årlige kostnadene i 2023 er steget fra 69 MNOK, jf KU sak 60/22 i desember 2022, til nå 80 MNOK. Før innføring i september 2021 var årlig kostnad beregnet til 62 MNOK. Under behandlingen av sak 37/21 om tiltak som skulle iverksettes som følge av bompengeforliket, vedtok kontaktutvalget endringer fra fylkeskommunens innstilling til vedtak. Tabell 2 viser kostnadsberegninger som innstilt (52 millioner kroner) og som vedtatt i KU (62 millioner kroner). Trfk bemerker spesielt endringen i estimerer for kostnader for utvidet togsamarbeid. I notat fra AtB av 30.09.2021 som oppfølging av vedtak i KU-sak 37/21 og nye beregninger av tiltakene, fremkommer det at AtB og Jernbanedirektoratet hadde ulik forståelse av beregningsgrunnlag, og at kostnader derfor økte for AtB.

Alle tiltak unntatt *full integrering tog*, ble estimert av AtB i forkant og er siden kun justert med kostnadsindekser. Kostnader til *Integrering tog* avhenger av faktisk reisevolum og som tabell 2 viser, er det den kostnaden som forårsaker økningen. SJ sin telling av passasjerer med AtB- priset billett er langt utover det som ble beregnet i forkant av at avtalene ble signert. Årsakene kan være knyttet til blant annet til at utbyggingen av E6 Øst har gitt trafikale utfordringer for buss og bil på vei, og at bedre kapasitet og komfort med nye togsett øker togets attraktivitet, særlig til/fra Værnes flyplass. I tillegg er kan en årsak være at reisende er mer prisfølsomme enn forutsatt. Utvikling i togreisende med AtB- priset billett vises i figur 2. Her sammenlignes utvikling med det passasjerantall som lå til grunn for avtalen (615.000 årlig reisende) og budsjettet som partene la i forkant av 2023 (700.000 årlig reisende). Dersom utviklingen vi ser fortsetter ut året 2023 vil man ende på drøye 1 million reisende.



Figur 2. Utvikling av passasjerantall tog ift. budsjett og avtale

Jernbanedirektoratet vil i løpet av høsten 2023 gjennomføre en «billettundersøkelse» blant reisende på tog. Denne vil kunne gi mer nøyaktig informasjon om togreisende. I etterkant vil partene Trøndelag fylkeskommune, Jernbaneverket og AtB vurdere om ny kunnskap gir grunnlag for å endre forutsetningene i avtalen og legge fram en sak for kontaktutvalget. En ny avtale og eventuell ny avtalepris vil kunne få virkning fra tidligst i 2024.

Vurdering av fullskala utrulling av «fleksibel billett» i Miljøpakkeområdet.

Det har vært gjennomført en pilot i mindre skala som enda ikke er fakturert Miljøpakken. Kostnader herfra inngår ikke i kostnadsutviklingsgrafer og tabeller over. En fullskala implementering av produktet vil ha behov for egen finansieringsbeslutning før implementering. Det må arbeides videre med ulike billettløsninger, jf. vedtak i kontaktutvalget i sak 37/21.

Drøftinger

AtB har meldt at oppdatert prognose for de årlige kostnadene i 2023 har økt fra 69 MNOK til 80 MNOK, siden forrige rapportering til programrådet i desember 2022. Dette skyldes flere reiser med tog innenfor Miljøpakkeområdet enn forutsatt i avtalen. Grunnet tidligere års mindreforbruk, er det midler tilgjengelig fra «bompengeforliket», for å dekke merforbruk i 2023 (tabell 1). Resultatene fra billettundersøkelsen og påfølgende analyser vil vise om det er grunnlag for å reforhandle avtalen om billett og takstsamarbeid og derigjennom redusere kostnadene for Miljøpakken. Om en ikke får gjort endringer i avtale og redusert kostnader for tiltakene som er lagt inn som følge av bompengeforliket, vil Trfk tilrå for Miljøpakken at tiltakene må vurderes på nytt med mål om at budsjettramme overholdes i årene fremover. Trfk vil legge frem en sak for Miljøpakkens organer etter at passasjertellinger og forhandlinger med SJ er gjennomført.

Anbefaling

Trfk anbefaler at merforbruket for dekkes innenfor rammen av midler bevilget til tiltakene vedtatt finansiert gjennom bompengeforliket, og at kontaktutvalget tar saken til orientering. Jernbanedirektoratet vil presentere resultatene fra billettundersøkelsen når resultatene er klare.

Programrådets drøftinger:

- *Sum drift kollektiv overskrider det vi har av belønningsmidler. Staten er skeptisk. Må ses i sammenheng med HP 24-27*
- *Ligger tunge prioriteringer foran oss. Må se på helheten i tilbudet. Ikke bare nullvekstmålet, men også se på regionutvikling.*

Forslag til vedtak fra Trfk:

- **Kontaktutvalget tar saken til orientering**
- **Kontaktutvalget støtter at merforbruket på tiltak som følge av «Bompengeforliket» dekkes innenfor rammen avsatt til formålet.**

Ad sak 37/23 Berg – Høstadkorsen fv. 707 - beslutning (Trfk)

Bakgrunn

Prosjektet fv. 707 Berg – Høstadkorsen var foreslått med midler til gjennomføring i Miljøpakkens handlingsprogram for 2023-26. Foreslått styringsramme var på 96,5 mill. 2022-kr. Fylkestinget og bystyret vedtok prosjektet som en del av porteføljen i HP 2023-26.

Staten har i hele prosessen med HP 2023-26 uttrykt skepsis til nytte i forhold til kostnad for prosjektet. I samordningen av handlingsprogrammet (og budsjett for 2023), KU-sak 05/23 ble derfor følgende vedtatt:

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

- ...
- **Fv. 707 Berg-Høstadkorsen: Det lar seg ikke gjøre å vurdere prosjektenes nytteverdi på en konstruktiv og helhetlig måte. Før kontaktutvalget tar stilling til**

saken, bes programrådet forelegge for kontaktutvalget en prinsipiell vurdering som avklarer i hvilke tilfeller gang- og sykkelvegtiltak kan sies å underbygge nullvekstmålet.

Det har blitt gjennomført et møte om prioritering av sykkelprosjekt med deltakere fra programrådet. Partene er enige om at prinsippene vi jobber ut ifra i Miljøpakken er gjeldende for alle prosjekt. Sykkelprosjekt skal underbygge nullvekstmålet, også i mer rurale strøk. Det vil si at det skal sannsynliggjøres at effekten av tiltak et vil gjøre at flere velger miljøvennlige transportformer, og velger bort bilen. Samtidig skal det gjennomføres en vurdering av nytten av tiltaket i forhold til kostnaden av tiltaket. Konklusjonen fra møtet er altså den samme som partene i Miljøpakken har prioritert og jobbet ut ifra.

I denne aktuelle saken er det antakelig fortsatt uenighet om prosjektet har en tilstrekkelig god kost/nytte-brøk. Det virker ikke å være uenighet om prosjektet vil gi flere miljøvennlige reiser, all den tid det etableres og kompletteres et tilbud som ikke eksisterer per i dag.

Saken fremmes derfor på nytt for kontaktutvalget, for å avklare om prosjektet kan spilles inn til Handlingsprogrammet for 2024-27. Fylkeskommunene ønsker å lyse ut prosjektet raskt. Det bes om at Kontaktutvalget godkjenner dette og slutter seg til foreslått styringsramme på 95,5 2022-kr.

Opplysninger om prosjektet

Trøndelag fylkeskommune vil for diskusjonens del presisere at Berg - Høstadkorsen i alle planfaser av prosjektet har vært vurdert som et trafikksikkerhetstiltak. Hovedformålet med prosjektet er derfor økt trafikksikkerhet for myke trafikanter, eller underbyggelse av *nullvisjonen*. Prosjektet vil være til stor nytte for skolebarn og andre myke trafikanter i området samt knytte sammen enda bedre lokalsamfunnene Spongdal og Rye. Del 1 fra Spongdal og mot Rye ble ferdigstilt i 2017, dette er siste del av prosjektet og en vil få en fullverdig trafikksikker strekning for myke trafikanter om det blir vedtatt bygd.

Prosjektet er beskrevet i PR-sak 90/22. Et utdrag av saken følger under.



Bakgrunn/innledning

Prosjektet ligger inne i Miljøpakkens handlingsprogram 2017-2020 under posten for trafikkisikkerhetstiltak. Statens vegvesen utarbeidet prosjektbestilling mai 2017 og iverksatte reguleringsplanarbeid.

Med påfølgende omorganisering av vegsektoren i Statens vegvesen og splitting av samsvegadministrasjon, har reguleringsarbeidet dratt ut i tid. Reguleringsplanen er nå vedtatt med Trøndelag fylkeskommune som forslagsstiller. I sluttfasen av reguleringsarbeidet er det parallelt gjennomført byggeplanlegging. I forbindelse med byggeplan er det gjennomført et byggherreoverslag på mengder i byggeplan (tilsvarende Anslag).

Faktiske opplysninger

Detaljprosjektering og bygging av 3,5 km gang- og sykkelveg langs fylkesveg 707 på Byneset, strekningen Høstadkorsen til Berg. Dette er den siste lenken for å få sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Rye og Spongdal.

Dette gir en prosjektkostnad på 96,5 millioner for Miljøpakken. I tillegg kommer 18,5 millioner kostnader som Trondheim kommune skal dekke i forbindelse med oppgradering av hovedvannledning på strekningen.

Reguleringsplanen ble vedtatt 30. mars 2022, <https://www.trondheim.kommune.no/fv-707-delstrekning-berg-hostadkorsen-gang-og-sykelveg-r20180025/>.

Detaljprosjektering (byggeplan) er utført. Prosjektet er klart for utlysning.

Vurdering måloppnåelse

Det er gjennomført en landsomfattende undersøkelse knyttet til trafikkisikkerhet for syklist og fotgjengere fra TØI. I rapporten til TØI 1844/2021 viser de til følgende;
...Det er veldig mange flere syklist og fotgjengere som blir skadet i eneulykker enn i kollisjoner, så i absolutte tall er utfordringer knyttet til utforming, drift og vedlikehold av infrastruktur et større problem enn problemene knyttet til interaksjon mellom trafikanter. Samtidig er skadene etter eneulykkene som regel mindre alvorlige enn skader etter kollisjoner med biler og andre motorkjøretøy...

Mellom Rye og Spongdal varierer gjennomsnittstrafikken fra 1350 kjt./døgn (ÅDT) til 2000 kjt./døgn, jfr. planbeskrivelsen for strekningen. Fartsgrensen varierer mellom 60 km/t og 70 km/t.



Figur 17 Figur som viser trafikkulykker siste 4 år (Kilde: Nasjonal vegdatabank (NVDB))

Myke trafikanter ferdes i dag langs kjørevegen på en strekning som har lette og tunge kjøretøy med fart på mellom 60-70 km/t, kanskje høyere også i perioder.

Dagens løsning for myke trafikanter på strekningen tilfredsstiller etter fylkeskommunens vurdering ikke dagens krav til standard, samt Miljøpakkens mål om å oppnå en høyere andel trafiksikre strekninger.

Overgangen fra utredning til detaljplanlegging ble gjort i 2017. På den tiden var det ikke samme krav til å dokumentere effekt av tiltakene som det er nå. Det bemerkes at det ble gjort andre vurderinger i handlingsprogrammet 2014-2018 som ligger til grunn for gjennomføring av prosjektet. Det har derfor blitt gjennomført et godt stykke arbeid i form av regulering og byggeplanlegging i god tro om at dette er et prosjekt som samarbeidspartene i Miljøpakken er enige.

Det er brukt betydelig midler fra Miljøpakkens inntektskilder, og det vil derfor være uheldig å skrinlegge prosjektet Fv. 707 Berg – Høstadkorsen all den tid dette er et godt trafiksikkert prosjekt for lokalsamfunnet på Byneset.

Anbefaling

Trøndelag fylkeskommune anbefaler med bakgrunn i ovenstående, at kontaktutvalget innarbeider prosjektet i HP2023-26. Den prinsipielle vurderingen om underbyggelse av nullvekstmålet er gjort, og partene er helt enige om at prinsippene for prioritering av sykkelprosjekt skal følges. I denne saken forventes effekten først og fremst for myke trafikanter i

form av økt trafiksikkerhet.

Programrådets drøftinger:

- Staten: Prosjektet bør følge den vanlige prosessen med HP og ikke forskuttere beslutning
- Trfk ønsker å lyse ut raskt, derfor fremgangsmåten.
- Prosjektet har en høy kostnad per bruker. Er ferdig planlagt og klar til utlysning.
- Staten støtter ikke at prosjektet lyses ut og er uenig i innstillingen

Vedtak

Det ble ikke enighet i programrådet om innstilling til vedtak, og saken legges fram for Kontaktutvalget med delt innstilling:

Fylkeskommunens forslag til vedtak:

Programrådet oversender saken til behandling i Kontaktutvalget med følgende innstilling:

- **Med bakgrunn i at Trøndelag fylkeskommune har synliggjort trafiksikkerhetseffekt i større grad enn tidligere, innarbeides fv. 707 Berg – Høstadkorsen i HP 2023-26. Kontaktutvalget godkjenner at prosjektet lyses ut, og slutter seg til foreslått styringsramme på 96,5 2022-kr.**

eller

Statens forslag til vedtak:

- **Kontaktutvalget støtter ikke at prosjektet lyses ut. Prosjektet må behandles som del av HP 24-27 hvor bidrag til nullvekstmålet vurderes.**

Ad sak 38/23 Brundalsforbindelsen – avklaring av utforming - beslutning (Tk)

Bakgrunn

Sak om utforming av Brundalsforbindelsen har vært fremmet til politisk behandling i Trondheim bystyre (sak 82/23) og Trøndelag fylkesutvalg (148/23). Vedtakene er omforente på at kun del 1 (fra Haakon VIIIs gate til Andreas Claussens veg), av Brundalsforbindelsen bygges ut, og at Brundalsforbindelsen skal være kommunal veg.

Når det gjelder utforming vedtok Bystyret følgende:

Brundalsforbindelsen bygges som tofeltsveg. For å sikre god framkommelighet for kollektivtransport bygges det i tillegg kollektivfelt i østgående retning fra Haakon VIIIs gate til Tunveien. Det etableres vegoverbygning tilsvarende fire felt for å sikre mulighet til å etablere kollektivfelt ved senere behov.

Fylkesutvalget vedtok:

Brundalsforbindelsen planlegges med fire felt, med kollektivfelt i hver retning, mellom Omkjøringsvegen og Hørløcks veg.

På grunn av ulike vedtak om antall felt på Brundalsforbindelsen legges derfor opp til at Kontaktutvalget kommer til enighet om løsning før prosjektet går videre til detaljprosjektering og byggeplan.

Fylkesutvalget har gitt fylkesordføreren fullmakt til å forhandle fram en løsning i Kontaktutvalget. Dette var ikke en del av bystyrets vedtak. Hvis omforent resultat fra Kontaktutvalget avviker fra bystyrets vedtak, må det godkjennes i Formannskapet.

Fakta

Det er enighet om at Brundalsforbindelsen skal være kommunal veg og Trondheim kommune har derfor prosjekteierskapet og driftsansvaret på Brundalsforbindelsen.

Brundalsforbindelsen er regulert i områdeplanen for Øvre Rotvoll. I områdeplanen er det avsatt areal for fire felt fram til Christian Bloms veg for mulighet til å etablere kollektivfelt i hver retning, hvis det er nødvendig. Ifølge reguleringsbestemmelsene pkt 5.2 kan vegstrekningen etableres som tofelts gate uten kollektivfelt dersom dette anbefales etter en byplan- og trafikkfaglig vurdering av kommunen på utbyggingstidspunktet. Det skal da tilrettelegges for mulig senere utvidelse med to kollektivfelt ved behov.

Trafikkberegninger

For å få et bilde av framtidig trafikk i området er det utført trafikkberegninger for to forskjellige scenario, ett uten restriksjoner på bilbruk (her er ikke nullvekstmålet ivaretatt) og ett der man når kommunens målsetting om 20 prosent reduksjon i transportarbeidet med bil.

Tabell 1: Resultater fra trafikkberegninger.

Resultater trafikkberegning	2022	2030 med endring av reisevaner i tråd med kommunens mål	2030 med ingen endring av reisevaner
Brundalsforbindelsen mot Haakon VII's gate	0	7.500	9.500
Jakobslivegen mot Skovgårdkrysset	9.000	3.500	4.000

Trafikkberegningene er basert på dagens reisevaner og fremtidig befolkningsvekst og viser et fremtidsscenario uten nullvekst i personbiltrafikken. Beregningene tar ikke hensyn til endringer i reisevaner som kommer av forbedret kollektivtilbud, utbygging av gang- og sykkelnett og andre tiltak blant annet gjennom Miljøpakken som bidrar til nullvekstmålet.

Vanligvis anbefales kollektivfelt ved en ÅDT på over 8000. I Statens vegvesens håndbok for veg- og gateutforming anbefales kollektivfelt etablert dersom det er, eller forventes ≥ 8

busser i én retning i maksimaltiden i dimensjoneringsåret (20 år etter åpning av gaten) og mer enn 1 minutt forsinkelse per kilometer. Hvis det etableres en kollektivlinje med ti minutters frekvens på strekningen, tilsvarer det 6 busser i hver retning i timen.

Trondheim kommunes vedtak

Trondheim bystyes vedtak; tre felt mellom rundkjøringen ved Haakon VII's gate i nordvestre ende fram til krysset med Tunveien, hvor ett felt er forbeholdt kollektiv i retning mot øst, og to felt videre fra Tunveien, er i tråd med kommunedirektørens anbefaling. Denne var basert på en vurdering av trafikk i området, samt en fremtidig situasjon med forbedret tilbud på kollektiv, sykkel og gange og tiltakets bidrag til nullvekstmålet og kommunens mål om reduksjon i trafikk.

Rundkjøringen ved Haakon VII's gate vil ha god kapasitet og kan ta unna trafikken som kommer fra Brundalsforbindelsen mot sentrum uten at det bygger seg opp mye kø. I den andre retningen, fra sentrum, er det større risiko for at det kan bli kø fram mot krysset i Tunveien. For å sikre bussens fremkommelighet etableres kollektivfelt i denne retningen. I lyskrysset ved Tunveien kan kollektiv gis prioritet slik at bussen alltid kommer først inn på strekningen videre mot Hørløcks veg hvor det er to felt.

Dette gir en bredere gate på den nordligste strekningen, hvor det blir tre felt. Men fra Tunveien og videre sørover blir det smalere og plass til ekstra parkareal langs vegen. Kollektiv får sikret fremkommelighet på den strekningen hvor det er størst risiko for kødannelse.

Brundalsforbindelsen vil doble vegkapasiteten ut og inn av Jakobsliområdet noe som vil bidra betydelig til å løse opp de trafikale problemene området har i rushtid i dag. Trafikken vil fordele seg på de to veglenkene (Brundalsforbindelsen og Jakobslivegen). I og med at det skal være nullvekst i trafikken framover, samt at Trondheim kommune jobber for 20 prosent reduksjon i trafikk, mener Trondheim kommune at to felt på Brundalsforbindelsen vil være tilstrekkelig for å avlaste området.

En tofelts veg gjennom det nye boligområdet på Øvre Rotvoll vil gi et bedre bomiljø, med mindre støy, mer grønt og en demping av barriereeffekten vegen representerer. Det er planlagt idrettsområde og barnehage langs Brundalsforbindelsen og en smalere veg vil gi bedre trafiksikkerhet og gjøre det tryggere å krysse vegen.

Vegen vil bygges med overbygning for fire felt slik at det enkelt kan etableres kollektivfelt på et senere tidspunkt hvis det viser seg nødvendig.

Trøndelag fylkeskommunes vedtak

Fylkesutvalgets vedtak var i tråd med fylkesdirektørens anbefaling.

Fylkesdirektøren vurdering var at det mest effektive grepet for å sikre at nullvekstmålet er ivaretatt, vil være å kun tillate kollektiv å kjøre Brundalsforbindelsen, eventuelt å kun tillate en av kjøreretningene med bil. På den annen side vil Brundalsforbindelsen avlaste Skovgård og forbedre fremkommelighet for kollektivtrafikk og trafikksikkerheten generelt i dette området. Den gjeldende reguleringsplanen legger også opp til at det skal være biltrafikk på Brundalsforbindelsen. Fylkesdirektøren vurderer derfor dette som et lite sannsynlig og hensiktsmessig alternativ. Derfor mener fylkesdirektøren at det må være større grad av kollektivprioritering enn det som er foreslått og vedtatt av Trondheim kommune. Dette for å sikre robusthet og regularitet for kollektivtrafikken som skal benytte denne aksen. Overordnet mener fylkesdirektøren at det bør planlegges med kollektivfelt i begge retninger mellom omkjøringsvegen og Hørløck veg, slik også trafikkrapporten anbefaler.

Måloppnåelse Miljøpakkens mål

Brundalsforbindelsen vil gi en ny kollektivtrasé for beboere i Jakobsliområdet, og gi et forbedret gange- og sykkelnett. Bydelen har svært høy bilandel og det trengs en endring i reisevaner og reisemiddelfordeling, spesielt i dette området, for å nå nullvekstmålet. Fordi bilandelen er så høy er det viktig at konkurransefordelen for kollektiv, sykkel og gange økes.

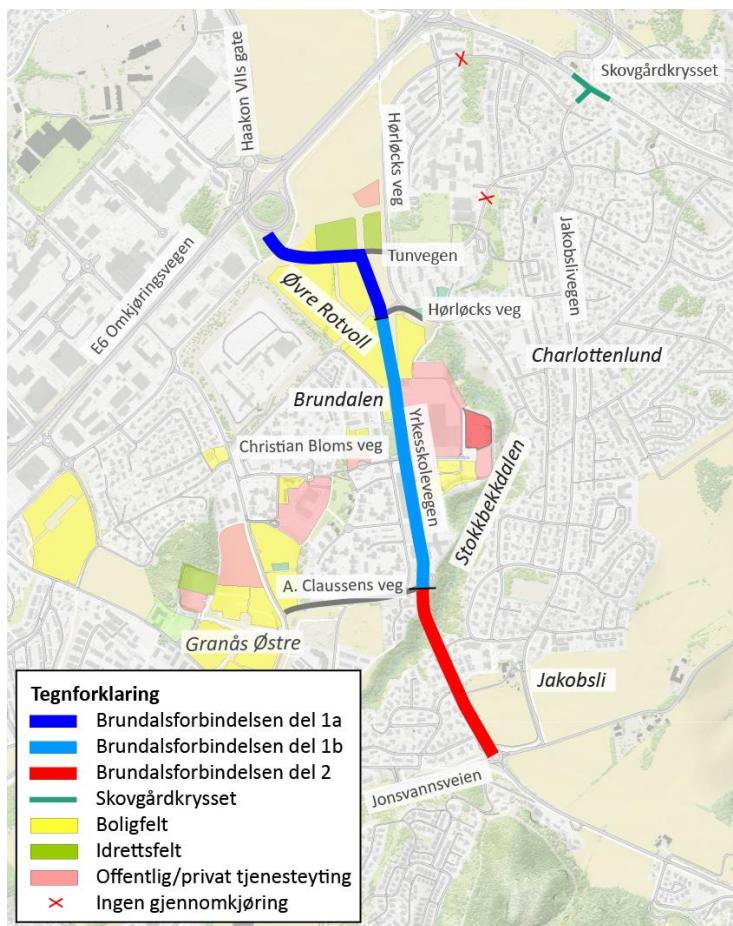
Kostnadsanslag

Det er utført kostnadsanslag på Brundalsforbindelsen etter prinsippene i Håndbok R764 Statens vegvesens anslagsmetode.

Kostnadsanslaget omfatter hele Brundalsforbindelsen inkludert alle internveger, gang- og sykkelveger som ligger inne i reguleringsplanen. Tabellen under viser kostnadsanslag ved bygging av fire felt på Delstrekning 1 fram til Christian Bloms veg. Ved bygging av to felt på strekningen er det beregnet en kostnadsreduksjon på omtrent 30 millioner kroner.

Tabell 2: Kostnadsanslag Brundalsforbindelsen, fordelt på delstrekning og i veganlegg og vann- og avløpsanlegg.

Delstrekning	Veg (alle beløp i 1000 kr)
D1a (H7 - Hørløcks veg)	499 566
D1b (Hørløcks veg til A. Claussens veg)	330 997
Sum	830 563



Figur 1: Brundalsforbindelsen delt opp i strekninger.

Videre prosess

Før en kostnadsramme kan vedtas, skal det igangsettes forhandlinger med utbyggerne som har rekkefølgekrav til prosjektet om mulig kostnadsdeling. Trondheim kommune vil gå i gang med innledende samtaler med utbygger snarlig etter omforent vedtak om utforming.

Prosjekt Stamrute øst

Trondheim kommune er i oppstartsfasen med et prosjekt som skal se på fremkommelighetstiltak for ny stamrute for kollektiv i øst. Prosjektet vil se på punkt- og strekningstiltak som vil bedre fremkommelighet på Brundalsforbindelsen og langs Brøsetruta og Bromstadruta. I prosjektet utredes tiltak som kollektivprioritering, feltreservasjon, forkjørsregulering og signalprioritering i kryss. I tillegg kan det være aktuelt å utrede tiltak som begrenser kjøremønsteret for personbiler, der dette er nødvendig for å avlaste kryss og strekninger.

Prosjektet vil brukes som et grunnlag for pågående og framtidige prosjekter som skal sikre effektiv fremkommelighet for bussen i øst, uten at dette fører til store arealinngrep og kostnader.

Trondheim kommunes vurdering

Brundalsforbindelsen vil bli en viktig veglenke i området Charlottenlund og Brundalen. Den skal være adkomstveg for omtrent tusen nye boliger på Øvre Rotvoll og legge til rette for bedre reisevaner i området. Dette er en av bydelene i Trondheim med høyest bilbruk og det er spesielt viktig at tiltak her stimulerer til større bruk av kollektiv, sykkel og gange og bidrar til å redusere bilbruk.

Det skal etableres en høyfrekvent kollektivlinje Brundalsforbindelsen som vil gi beboere i området et betydelig forbedret kollektivtilbud. Samtidig vil gang- og sykkelnettet utbedres. De som flytter inn i de nye boligene på Øvre Rotvoll vil forme sine reisevaner etter hvilket tilbud de har i nærheten og hvordan Brundalsforbindelsen, som skal gå gjennom boligområdet, utformes. Øvre Rotvoll eiendom har i et brev til bystyret bedt om at Brundalsforbindelsen utformes med to felt med begrunnelse i bomiljø og trafikksikkerhet i området.

For å nå nullvekstmålet og kommunens mål om 20 prosent reduksjon i personbiltrafikk fram mot 2030 må det planlegges for at vi skal ha måloppnåelse. Erfaring viser at det å bygge ut mer bilkapasitet bidrar til mer bilkjøring. Dersom kommunen ikke lykkes med målene innen samferdsel og reisevanene opprettholdes som i dag, vil det være med på å gi utfordringer på andre deler av vegnettet i Trondheim. Det gjelder spesielt for vegnettet mellom Charlottenlund/Brundalen og Lade/sentrum hvor mange vil reise til og fra arbeid, handel og fritidstilbud. Dette betyr at utforming av Brundalsforbindelsen også er et virkemiddel for å redusere biltrafikk og sikre fremkommelighet for metrobuss i Innherredsveien, Haakon VIIIs gate og på Nyhavna. Samtidig er det viktig for kostnader og for klimafotavtrykk at det ikke bygges mer og større enn nødvendig.

Trafikkberegningene viser at den samlede kapasiteten til Brundalsforbindelsen med to felt og Jakobslivegen er tilstrekkelig for å avvike forventet trafikkmengde i området når det er utbygd. Det gjelder også i en situasjon hvor folk i området fortsetter å kjøre like mange bilturer per person som i dag. Det er sannsynlig at ny bussforbindelse, nytt lokalt sentrum og nye sykkelforbindelser vil bidra til at langt flere bosatte i området velger å reise kollektivt, sykle og gå i fremtiden. Ettersom det er gjort trafikkberegninger for et område med nye veglenker som ikke eksisterer og nye boligfelt er det stor usikkerhet om hvilke ruter folk faktisk vil velge å kjøre. Trafikkmodellen beregner hva som er den teoretisk raskeste ruten for folk å kjøre, og tar ikke hensyn til kapasitet/kø/forsinkelser. Asplan Viak har anbefalt kollektivfelt på strekningen mellom Hørløcks veg og Haakon VIIIs gate basert på at alle kjører den modellteoretiske raskeste ruta og at ingen i området endrer reisevaner.

Byggingen av Brundalsforbindelsen, inkludert kollektiv- og sykkeltiltakene, vil skape en dynamisk transportsituasjon i bydelen hvor folk har mulighet til å tilpasse og endre reiserute eller reisemiddel på en helt annen måte enn de har i dag. Dersom det oppstår kø på enten

Brundalsforbindelsen eller Jakobslivegen vil mange av de som bor i området mellom disse veien ha mulighet til å velge den andre ruta som da har ledig kapasitet. For andre vil det kunne være aktuelt å sykle eller ta buss til jobben.

I retning mot sentrum ender Brundalsforbindelsen opp i Haakon VII's gate og påkjøring til E6. Her er det god kapasitet til å ta imot trafikken fra området, og det er liten risiko for kødannelser. I motsatt retning kommer trafikken fra et vegsystem med høy kapasitet og ender opp i signalanlegg mot Tunvegen. Det vurderes at det vil være størst risiko for kødannelser langs denne strekningen, og at det er her konsekvensene for buss, samt tilbakeblokkering til E6 er størst. Trondheim kommune anbefaler derfor at det etableres egne kollektivfelt i østgående retning langs Brundalsforbindelsen mellom Haakon VII's gate og Tunvegen. Etablering av egne kollektivfelt vil gi noe bedre kapasitet for personbiler, og gjøre området mindre attraktivt for gående. Det kan dermed bidra til mer bilkjøring, men vil redusere risiko for kø mot E6 og for å kunne sikre bussprioritering dersom det oppstår kø.

Programrådets drøftinger:

- Staten mener det bør legges opp til kollektivprioritering fra dag 1.
- Ulikt syn på virkningene av veien. Blir en driver for mer biltrafikk.

Vedtak: Etter diskusjoner i møtet.

Ad sak 39/23 Rapportering på AtB sin bruk av garanti fra Miljøpakken i 2023 – behov for å utvide finansieringen - beslutning (Trfk)

Bakgrunn

Miljøpakken vedtok en garanti for dekning av ekstraordinær prisvekst og koronaeffekter i form av reduserte passasjerinntekter i AtB for 2023. Denne ble først bevilget for 1.halvår 2023 i KU-sak 46/22 i 23.september 2022 med følgende ordlyd:

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

Deretter ble denne forlenget til å gjelde hele 2023 i KU-sak 12/23, behandlet 17. mars 2023. Beregnet bruk av garanti var da 40 MNOK. Samtidig ble det meldt om et utfallsrom 40-72 millioner kroner og at Trfk ville komme tilbake med informasjon om utviklingen videre.

Denne saken vil belyse hvordan utviklingen har vært så langt i 2023.

Prognose merkostnader/ekstra tilskuddsbehov MP-2023

Tall i millioner kroner

	Budsjett 2023 AtB	Prognose 2023 utarbeidet i februar til KU 12/23		Faktisk påløpt kostnad jan- juli	Beregnet kostnad aug-des	Prognose 2023 utarbeidet august 2023	
		Utfallsrom	Antatt i sak 12/23			Utfallsrom	Ny prognose
Prisvekst	19	37	19	11,2	29	40,2	40,2
Inntektssvikt	10	3-35	21	17,3	10-35	27-52	37,8
Sum prognose	29	40-72	40	28,5	39-64	67-92	78

Tabell 3. Prognose merkostnader/ekstra tilskuddsbehov MP 2023

Faktiske opplysninger

Til og med juli 2023 er det fra AtB blitt trukket 28,5 MNOK av den gitte garanti på 40 MNOK. Videre utvikling utover året er knyttet til særlig to forhold:

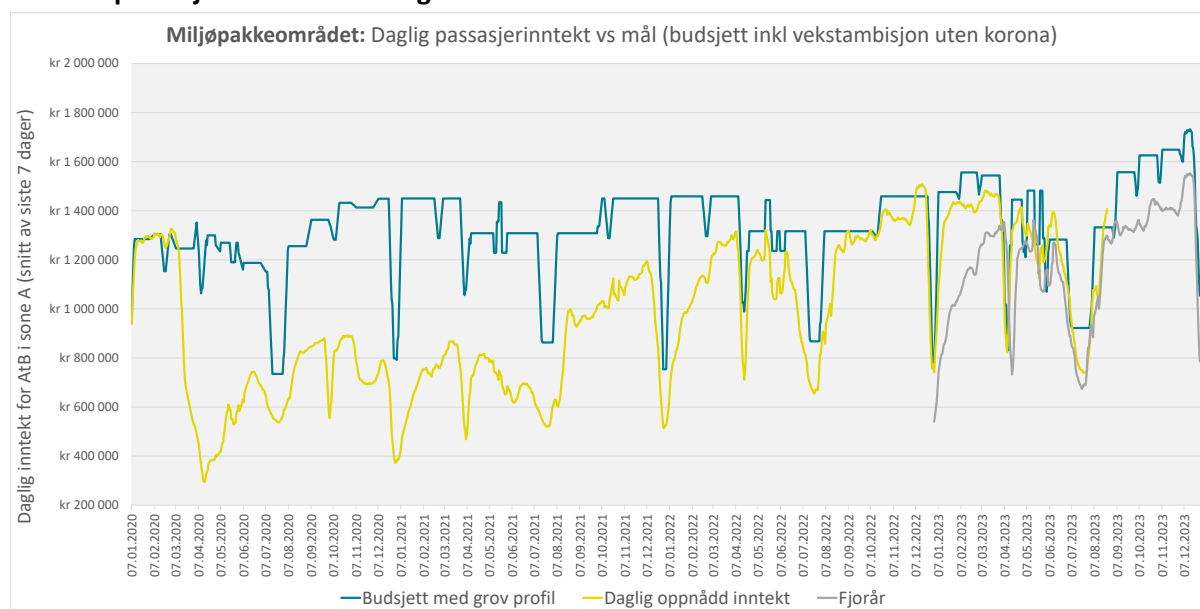
- Ekstraordinær prisvekst for resten av 2023 vil bli 29 MNOK. Dette gir en total kostnad på ekstraordinær prisvekst for 2023 på 40,2 MNOK, som er 21 MNOK høyere enn beregnet ved årsskiftet. Dette henger sammen med høy prisvekst og derav rentebane som har vedvart lengre enn forutsatt før nyttår. I tillegg spiller etterslepet i kraftpris inn i indekseringen av deler av rutekjøpet.
- Passasjerinntektsgap pr 31.juli 2023 er på 17,3 MNOK. Videre forløp for høsten 2023 er usikker, men estimert til å ligge mellom 10 - 35 MNOK. Det gir et samlet passasjerinntektsstap mellom 27 – 52 MNOK kroner for året som helhet. Det er fortsatt et betydelig utfallsrom knyttet til passasjerinntektsutvikling fremover, men AtB har iverksatt tiltak for å øke antall reisende og redusere snikprosenten.

Samlet sett gir dette en total kostnad på 78 MNOK for året som helhet. Dette består av 28,5 MNOK som er materialisert til og med juli, 29 MNOK i prisvekst og 20,5 MNOK i passasjerinntektssvikt for høsten. AtB understreker at det fortsatt foreligger risiko for at sistnevnte beløp kan bli høyere. AtB vil følge utviklingen og vil kunne oppdatere partene med ny informasjon om passasjerutvikling utover høsten. **Dette gir samlet sett en utfordring på 38 MNOK etter at garantien gitt i KU-sak 12/23 på 40 MNOK er brukt opp.**

Mer om rutekjøpsindeksering/prisvekst:

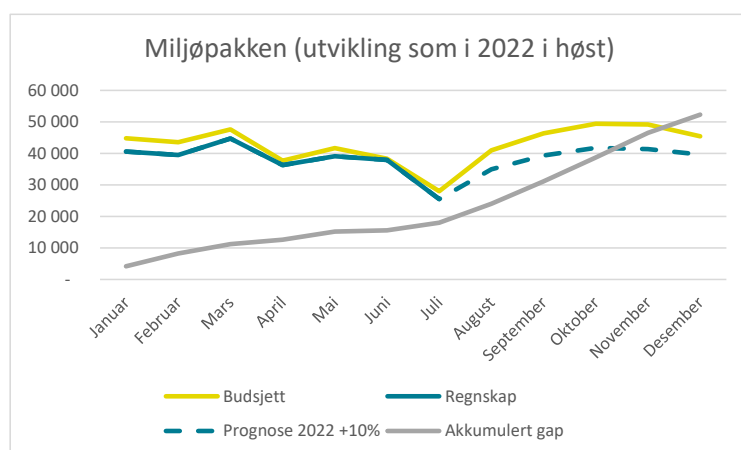
Kontraktene for buss i Miljøpakkeområdet reguleres halvårlig basert på flere underliggende faktorer som prisvekst (inkl diesel, biogass, elektrisitet), lønnsvekst, rentenivå mm. Indekser settes sammen av SSB og publiseres kvartalsvis. Kontrakter med operatører kan innrettes med ulik indeksering. For busskontraktene i Miljøpakkeområdet skjer indeksering i februar og august og det regulerer kostnadsutviklingen for elementene rutekilometer, rutetimer og kapitalkostnad. For trikk skjer indeksering årlig med nye priser gjeldende fra 1.januar. AtB forsøker løpende å estimere utviklingen i fremtidige rutekjøpskostnader. Da budsjettet ble lagt for 2023 var det prognosert at merkostnadene på grunn av økt indeks ville utgjøre 19 MNOK. Utviklingen gjennom året har vært at prisvekst har vedvart og renta dermed har blitt satt opp raskere og høyere enn tidligere antatt.

Mer om passasjerinntektsutvikling:

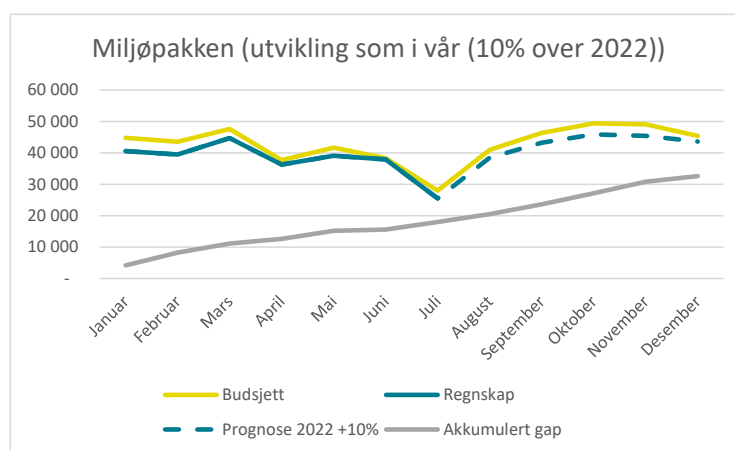


Figur 3. Daglig passasjerinntekt vs budsjett

Fra høsten 2023 startet et nytt anbud for vektertjenester (kontroller av billett om bord på buss/trikk i Miljøpakkeområdet). Av hensyn til dette er det lagt inn en vekst i passasjerinntektene i budsjettet for høsten. I tillegg ligger det en 2,5% årlig vekst inne i budsjettet med gradvis materialisering gjennom året 2023 med start på 0% vekst og 5% vekst mot slutten. Disse forhold gjør at budsjettet for høsten er ambisiøst. AtB har ambisjon om å komme opp til budsjettet nivå, men viser to andre mulige scenarier i figurene nedenfor. Figur 2 viser hvordan inntekter (stiplet linje) blir dersom inntektene blir som høsten 2022. Grå linje viser da akkumulert tap i forhold til budsjett. Figur 3 viser hvordan utviklingen blir dersom trenden fra i vår (at inntektene ligger 10% over 2022) fortsetter.



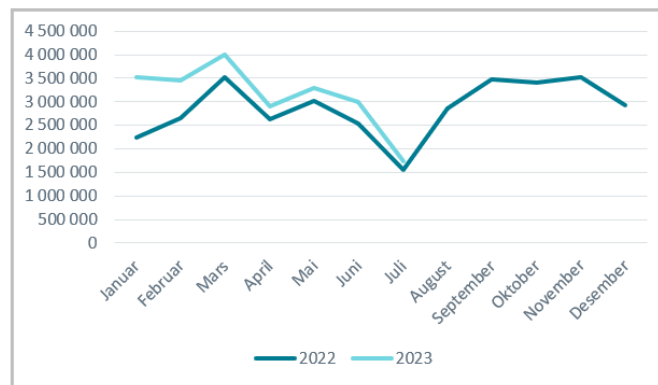
Figur 4. Scenario 1. Inntekter som høst 2022



Figur 5. Scenario 2. Utvikling som for vår 2023

Tabell 2 over antall påstigende på buss i Miljøpakkeområdet, viser passasjervekst i alle måneder i 2023 sammenlignet med 2022. En av hovedforklaringene til dette er at flere reisende benytter seg av billigere periodeprodukter i stedet for dyrere enkeltbilletter. Dette bidrar til en lavere snittinntekt per reise.

Måned	2022	2023	Endring	%-vis endring	%-vis akkumulert endring hittil i år
Januar	2 250 025	3 510 646	1 260 621	▲ 56,0 %	▲ 56,0 %
Februar	2 656 287	3 445 100	788 813	▲ 29,7 %	▲ 41,8 %
Mars	3 532 073	4 001 634	469 561	▲ 13,3 %	▲ 29,9 %
April	2 636 552	2 893 234	256 682	▲ 9,7 %	▲ 25,1 %
Mai	3 007 107	3 292 729	285 622	▲ 9,5 %	▲ 21,7 %
Juni	2 548 071	3 005 325	457 254	▲ 17,9 %	▲ 21,2 %
Juli	1 563 256	1 747 403	184 147	▲ 11,8 %	▲ 20,4 %
August	2 848 227				
September	3 484 796				
Oktober	3 403 839				
November	3 531 840				
Desember	2 921 141				
Totalt:	34 383 214				



Tabell 4. Antall påstigende buss i Miljøpakkeområdet 2022 og 2023

Drøftinger

Inntektsutviklingen – behov for mer kartlegging

Den passasjerveksten vi ser reflekteres ikke i en tilsvarende inntektsvekst. Ut over årsaken det er pekt på at flere reisende går over fra dyrere enkeltbilletter til billigere periodeprodukter medfører også de endringer som er gjort i forbindelse med bompengeforliket at inntekten per reise går ned. Taksttiltak som tretimers billett, utvidet sone A, fleksbillett-pilot, utvidet barnegrense og togsamarbeid påvirker alle i samme retning at passasjerinntektene pr reise går ned. De tiltakene som er satt i gang med midler fra bompengeforliket skal i utgangspunktet også finansieres fullt ut med disse midlene - og ikke medføre annet finansieringsbehov. Det kan derfor være behov for å følge opp inntektsutviklingen ut over det som kommer fram i denne saken. Kostnaden med bompengeforlik-tiltakene ble beregnet i forkant, men en etterberegning av hvilke effekter disse tiltakene har medført bør likevel gjøres. Dette om ikke annet for å få større klarhet i om inntektsutviklingen videre framover på noen måte kan styres eller påvirkes.

Handlingsalternativer framover for å løse tilleggsbehov på 38 millioner kroner

For innværende år vil det ikke være mulig for AtB å hente inn større effekter ved å justere på tilbudet. Fra en endring besluttes til effekter oppnås tar det normalt 4-5 måneder. Skal justering av tilbud være et tiltak som foreslås må dette fortrinnsvis tas i sammenheng med en forlengelse av utfordringen inn i 2024. For 2024 vil Miljøpakken også kunne vurdere alternative kostnadsreducerende tiltak opp mot eventuelle endringer takstinnretning og takstnivå. AtB og fylkesdirektøren er i gang med å utarbeide budsjettforslag for 2024. Eventuelle budsjettutfordringer og forslag til tiltak dette utløser legges fram i det videre arbeidet med Miljøpakkens handlingsprogram for 2024. I en situasjon med forestående kapasitetsutfordringer og en situasjon der det fortsatt må satses offensivt med tanke på økt kollektivbruk vurderer fylkesdirektøren det som uheldig å foreta reduksjoner i kapasitet og/eller ruteomfang.

Fylkesdirektøren har sett nærmere på hvilke muligheter som finnes dersom utfordring på 38 millioner kroner skal finansieres fullt ut.

Fylkeskommunen har avsatt 9,8 millioner kroner i sitt regnskap som er ubrukte midler fra tidligere år innenfor miljøpakkeområdet. Midlene er avsatt for å oppfylle fylkeskommunens årlige

nullpunktsforpliktelse og kan kun anvendes til kollektivdrift innenfor miljøpakkeområdet. Disse midlene kan benyttes til å finansiere merutgifter i 2023.

I AtB sine regnskap ligger det en buffer (ubenyttet tilskudd innenfor Miljøpakkeområdet) på 18,6 millioner kroner. I leveranseavtalen mellom fylkeskommunen og AtB står det; «*Det er opp til kontaktutvalget i Miljøpakken å beslutte om eventuelt ubenyttet tilskudd i miljøpakkeområdet kan planlegges videre disponert av AtB. AtBs videre disponering av midlene skal skje i samråd med Miljøpakken*». Midlene kan benyttes til å finansiere den utfordringen som legges fram i denne saken. AtB er imidlertid tydelig på at de trenger en positiv buffer for å håndtere risiko, endringer og svingninger i driften for å unngå at uforutsette forhold må løses gjennom handlingsplikten eller gjennom stadige hasterunder inn mot Miljøpakken. Fylkesdirektøren vurderer at AtB bør ha mulighet til å utjevne svingninger gjennom en slik buffer eller på annen måte gjennom budsjettering og sin oppfølging av driften. Størrelsen på en slik buffer før partene i Miljøpakken mener den skal benyttes til bestemte formål kan likevel diskuteres. Fylkesdirektøren mener det er tilrådelig å foreslå at 10 millioner kroner av bufferen på 18,6 millioner kroner benyttes til å finansiere inneværende års utfordring som legges fram i denne saken.

Med de foreslåtte finansieringstiltakene som er nevnt over gjenstår et fortsatt finansieringsbehov på 18,2 millioner dersom AtBs prognose for prisutvikling og inntektsutvikling slår til. Dette er midler KU i så fall må garantere for og vil være en tilleggsbevilgning som kommer til utbetaling dersom forelagt prognose blir resultatet.

Etter siste tertialrapportering fremkommer det et mindreforbruk på enkelte av tiltakene som er bevilget til ulike driftstiltak innenfor kollektiv. Det er i 2023 bevilget 44,9 millioner kroner til: ekstra midler kollektivdrift, tiltak lokalbuss Malvik og aldersvennlig transport. Tertialrapporten viser et mindreforbruk på 14,8 MNOK for 2023.

Anbefaling til programrådet

Trfk anbefaler at fylkeskommunen og AtB benytter henholdsvis 9,8 millioner kroner (fra ubenyttet tilskudd til Trfk) og 10 millioner kroner av AtB sin buffer (tidligere avsatte midler til drift kollektivdrift i miljøpakkeområdet), samt mindreforbruk estimert for 2023 på 14,8 MNOK. Miljøpakken går inn og finansierer den restutfordringen som gjenstår etter dette. Dette innebærer i så fall at den garantien KU vedtok i KU-sak 12/23 utvides fra 40 millioner kroner til 43,4 millioner kroner i 2023. Det må da forutsettes videre at garantert beløp kommer til utbetaling kun i den utstrekning det er nødvendig for å bringe 2023-resultatet innenfor kollektivdriften i miljøpakkeområdet i balanse.

Forslag til vedtak fra Trfk:

- **Kontaktutvalget vedtar at Miljøpakken øker sin garanti til AtB for 2023 fra 40 millioner kroner til 43,4 millioner kroner i 2023.**
- **Kontaktutvalget understreker at Trøndelag fylkeskommune må legge fram et realistisk budsjett for 2024 og utrede tiltak for å redusere inntektssvikten.**

Ad sak 40/23 SVVs arbeid med Trafikkdata og trafikkutvikling i by - orientering

Statens vegvesen har satt i gang et arbeid for å bedre utnytte og sammenstille data om trafikkutvikling i by for de ulike trafikantergruppene for å vurdere måloppnåelse med hovedfokus på nullvekstmålet. Det er også et mål å tilgjengeliggjøre data på tvers av de ulike byvekstaktaleområdene på nasjonalt nivå. Vi ønsker å gå i dialog med byområdene med byvekstaktaler for å se på hvordan vi kan samarbeide rundt dette.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt

Trafikkutvikling per august 2023

1. Oppsummering

Endring i trafikkmengde

Byindeksen for Trondheimsområdet viser at trafikken i januar - august 2023 var fire prosent høyere enn samme tidsperiode i 2019.

Byindeksen er basert på all trafikk på kjøretøy under 5,6 meter. Den inneholder ingen metode for å fjerne gjennomgangstrafikk, næringstransport eller mobile tjenesteytere i «lette» biler fra øvrig personbiltransport. Vi trenger mer kunnskap og tall på dette for å si noe om hvor mye dette påvirker trafikkutviklingen.

Elbil

Per august 2023 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet (Orkland og Skaun inkludert) av rundt 148 000 biler. Dette er på samme nivå som samme tid 2022.

Elbilene utgjør 29 prosent av personbilene i Miljøpakken samlet og 31 prosent av personbilene i Trondheim kommune. Elbilandelen i bomsystemet øker. Gjennom Miljøpakkens bommer var elbilenes andel av passeringer med «lette» biler på 36,4 prosent i august 2023. Andelen elbiler gjennom bom utgjør dermed en større andel enn hva elbilandelen i bilparken utgjør.

Kollektiv

Tall fra AtB viser trafikkvekst i 2023 sammenlignet med 2022. I august var det 3,4 millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A.¹ Dette er en økning på 16 prosent sammenlignet med august 2022.

Tall fra SJ Norge viser en fortsatt positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen. I månedene januar-juli 2023 ble det foretatt 145 000 reiser i gjennomsnitt per måned og 78 800 (54%) av disse reisene var innad i sone A. Sammenlignet med januar-august 2019 har antall reiser økt med 25 prosent på Trønderbanen.

Sykkel

På Svingbrua var antall syklende i august på samme nivå som august 2019 og 2022. På Rotvollekra var det noe færre syklende sammenlignet med 2019 og 2022.

Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data på sykkel og på sikt etablere en sykkelindeks for Trondheim. Partene jobber med å få flest mulig sykkeltellere,

¹ Tallene omfatter trikk, de grønne bybussene og regionlinje 311 (Stjørdal-Trondheim), som i sin helhet kjører innenfor miljøpakkeområdet.

som nå ikke er i drift, til å bli operative. Statens vegvesen har nylig etablert en teststrekning i Trondheim for å teste utstyr slik at flest mulig av sykkeltellerne kan godkjennes. Testing av utstyr vil etter planen foregå gjennom høsten 2023. Godkjent utstyr vil bety at dataene kan innlemmes i Trafikkdata.no og dermed gjøres tilgjengelig for alle.

2. Utvikling i trafikken

Byindeksen er hovedindikator for oppfølging av Byveksttalen og viser endring i trafikkmengde for byområdet. Miljøpakken måles på byindeksen i et tre års glidende snitt, men denne indeksen vil fortsatt være preget av pandemien. Derfor viser denne rapporten byindeksen som inneholder trafikkendring hittil i år sammenlignet med samme periode 2019. Den er mer egnet til å vise utviklingen slik den er nå. Byindeksen utarbeides av Statens vegvesen.

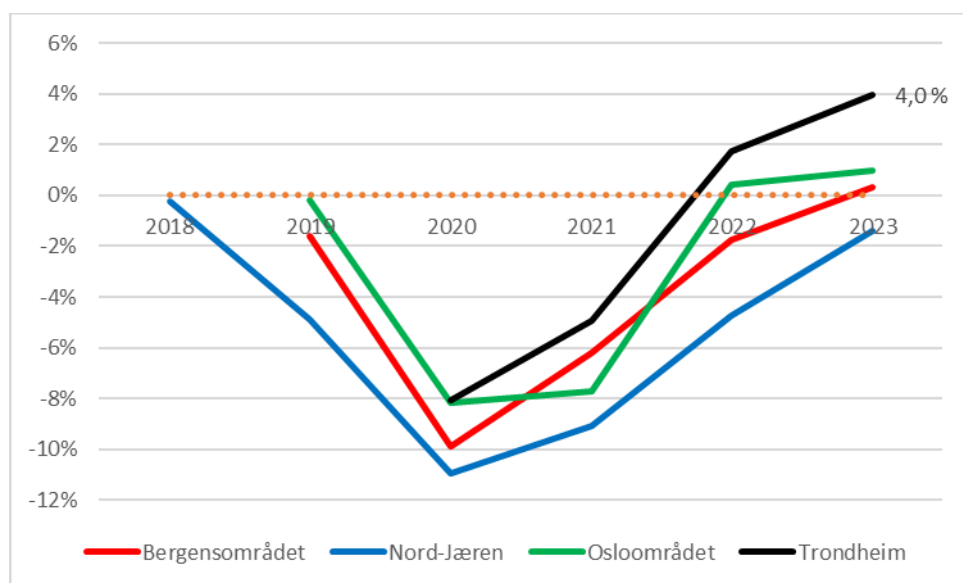
2.1 Byindeksen

Byindeksen viser utviklingen i biltrafikk² i tellepunkter sammenlignet med referanseår. Den offisielle byindeksen, som presenteres i denne rapporten, omfatter trafikk i bom i tillegg til trafikkregistreringspunkt.

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

I Trondheimsområdet var trafikken i januar-august 2023 fire prosent høyere enn samme tidsperiode i 2019. De øvrige byområdene hadde noe lavere trafikknivå i januar-august, sammenlignet med tilsvarende måneder i deres referanseår.

Byindeksen er basert på all trafikk på kjøretøy under 5,6 meter. Den inneholder ingen metode for å fjerne gjennomgangstrafikk, næringstransport eller mobile tjenesteytere i «lette» biler fra øvrig personbiltransport. Vi trenger mer kunnskap og tall på dette for å si noe om hvor mye dette påvirker trafikkutviklingen.

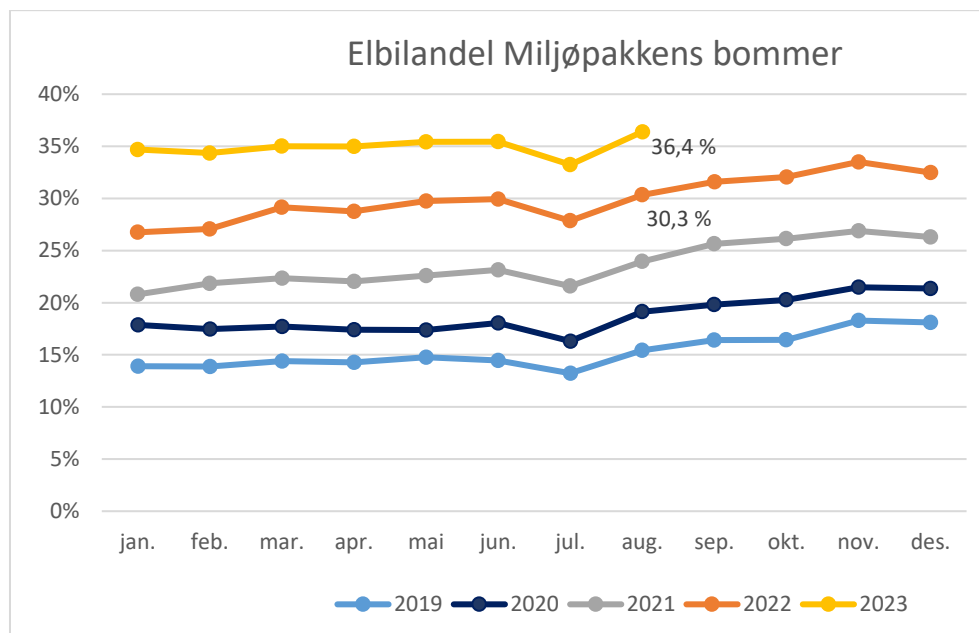


Figur 1 Utviklingen i trafikkmengde for små kjøretøy i perioden januar-august 2023 sammenlignet med samme periode i referanseåret. Fire byområder. (Kilde: Statens vegvesen).

² Byindeksen er basert på all trafikk på kjøretøy under 5,6 meter. Data fra reisevaneundersøkelser kan brukes som en supplerende kilde for å si noe om utviklingen i personbiltrafikk.

2.2 Elbilandel i Miljøpakkens bomstasjoner

Elbilene utgjør 29 prosent av personbilene i Miljøpakken samlet og 31 prosent av personbilene i Trondheim kommune. Gjennom Miljøpakkens bommer var elbilenes andel av passeringer med «lette» biler på 36,4 prosent i august 2023. Andelen elbiler gjennom bom utgjør dermed en større andel enn hva elbilandelen i bilparken utgjør.

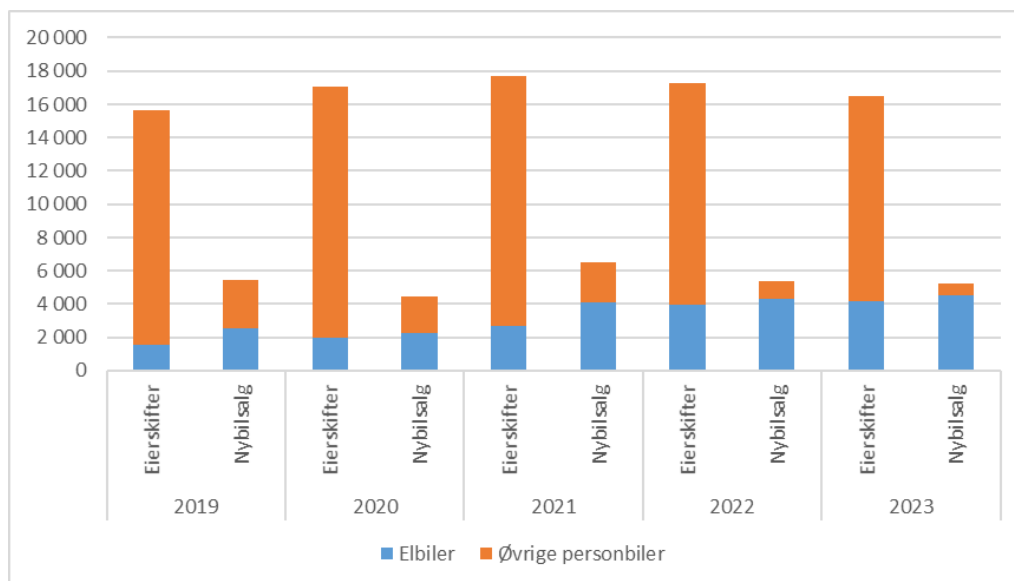


Figur 2: Elbilandel i Miljøpakkens bomstasjoner. Per måned 2019-2023 (Kilde: Vegamot).

3. Eierskifte og nybilsalg

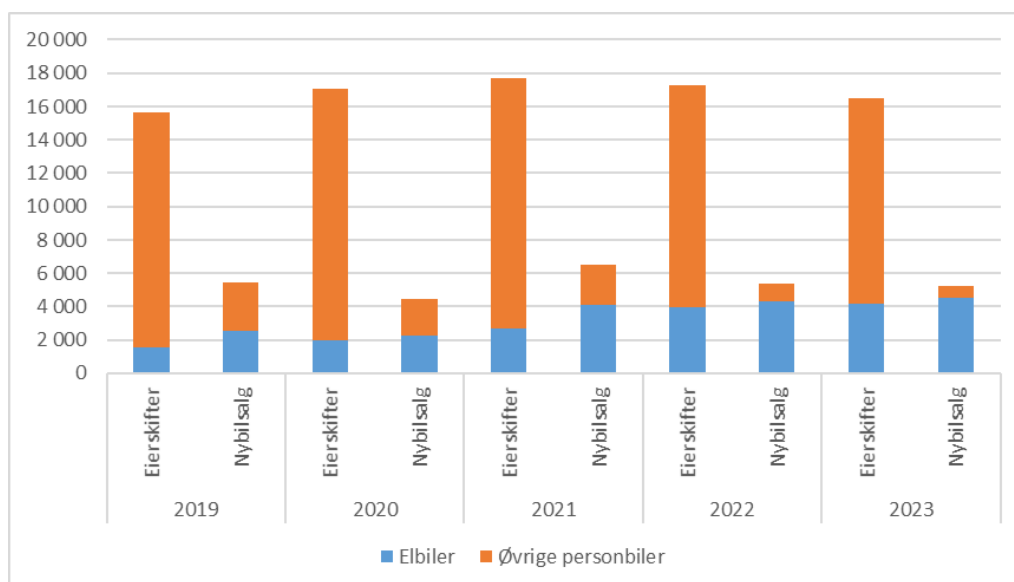
Tall fra Opplysningskontoret for vegtrafikk (OFV) viser tall på eierskifter og førstegangsregistreringer av biler fordelt på drivstoff.³ Eierskifte av kjøretøy kan brukes til å følge med på bruktbilmarkedet, og andelen av bruktbilmarkedet som er elbiler, i miljøpakkeområdet. En og samme person kan ha flere eierskifter i løpet av samme år. Statistikken kan brukes til å følge med på aktiviteten på bruktbilmarkedet i miljøpakkeområdet og hvilken type drivstoff som er mest populære i markedet.

³ Opplysningene er hentet og gjengitt med samtykke fra Opplysningsrådet for veitrafikken AS, www.ofv.no. Det er en liten feilkilde knyttet til leasingbiler i statistikken fra OFV. Omlag fire prosent av de leasede bilene mangler adresse, og er derfor ikke plassert geografisk.



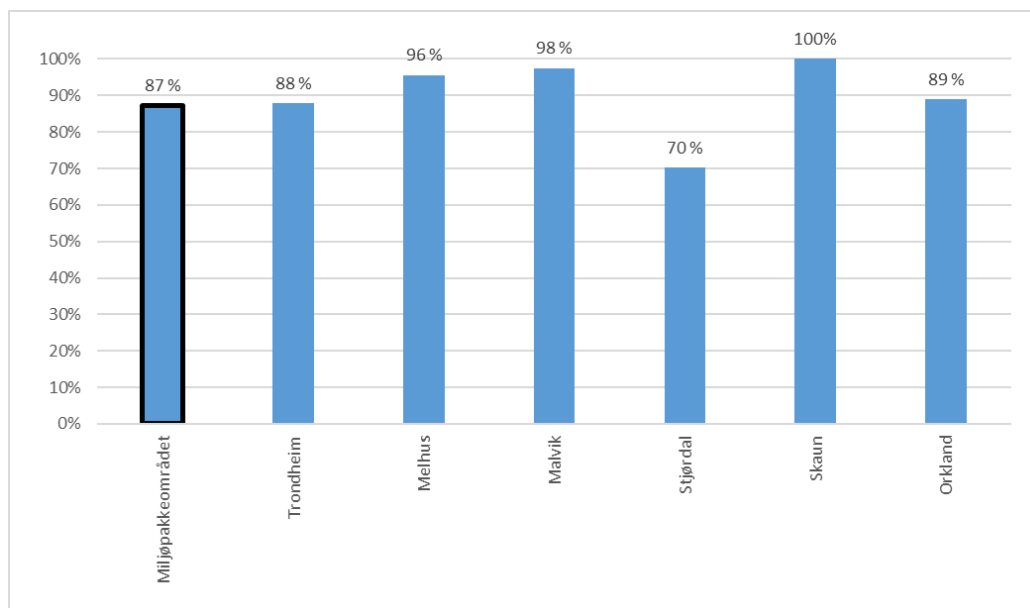
Figur 3 viser utvikling i antall eierskifter av kjøretøy til personer registrert bosatt innenfor miljøpakkeområdet for januar-august 2019-2023. Tallene inkluderer nå også kommune Skaun og Orkland, og er dermed ikke sammenlignbare med tall vist i tidligere trafikkrapporter. Figuren viser at aktiviteten på bruktmarkedet i januar- august 2023 er litt lavere enn samme periode de to foregående årene. Figuren viser også at andelen elbiler av eierskiftene øker år for år. Av eierskiftene i januar-august 2023 utgjør elbilene 25 prosent av kjøretøyene, mot 10 prosent i samme periode i 2019.

De siste årene har det vært rekordmange førstegangsregistrerte biler. Hittil i år har antall førstegangsregistrerte biler vært noe lavere enn samme periode 2021 og 2022. Elbilandelen av nybilsalget i miljøpakkeområdet hittil i år er nå hele 87 prosent mot 46 prosent i 2019.



Figur 3 Antall elbiler og øvrige personbiler av nybilsalg og eierskifter i miljøpakkeområdet. Januar-august 2019-2023 (Kilde: OFV)

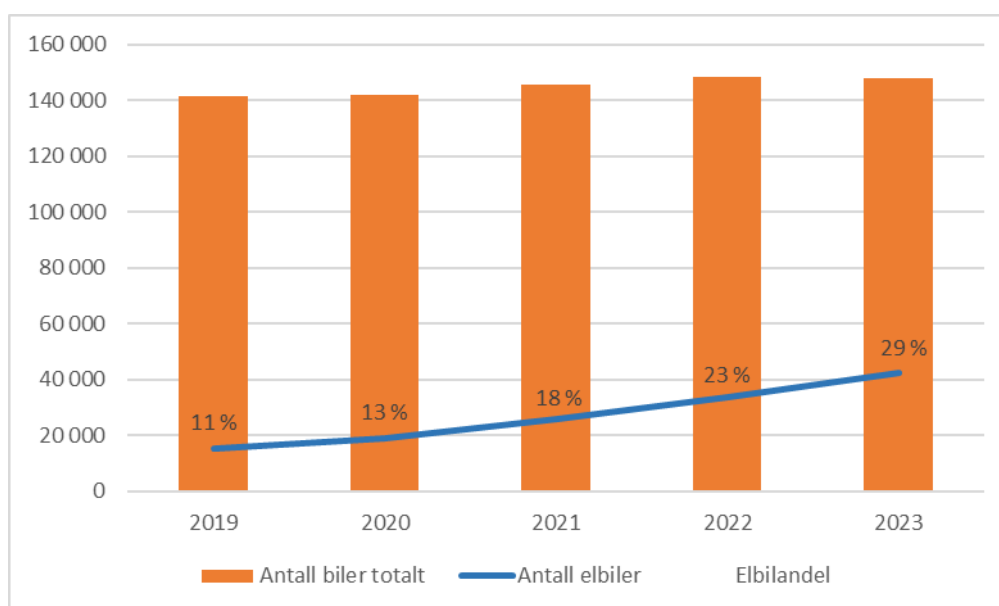
Andel elbiler av nybilsalg per kommune og for miljøpakkeområdet samla for januar-august 2023 fremgår av Figur 4 nedenfor. Kommunene har en høy elbilandel av nybilsalg, men bosatte i Stjørdal velger i mindre grad elbil når de skal kjøpe seg ny bil sammenlignet med øvrige kommuner i Miljøpakken.



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

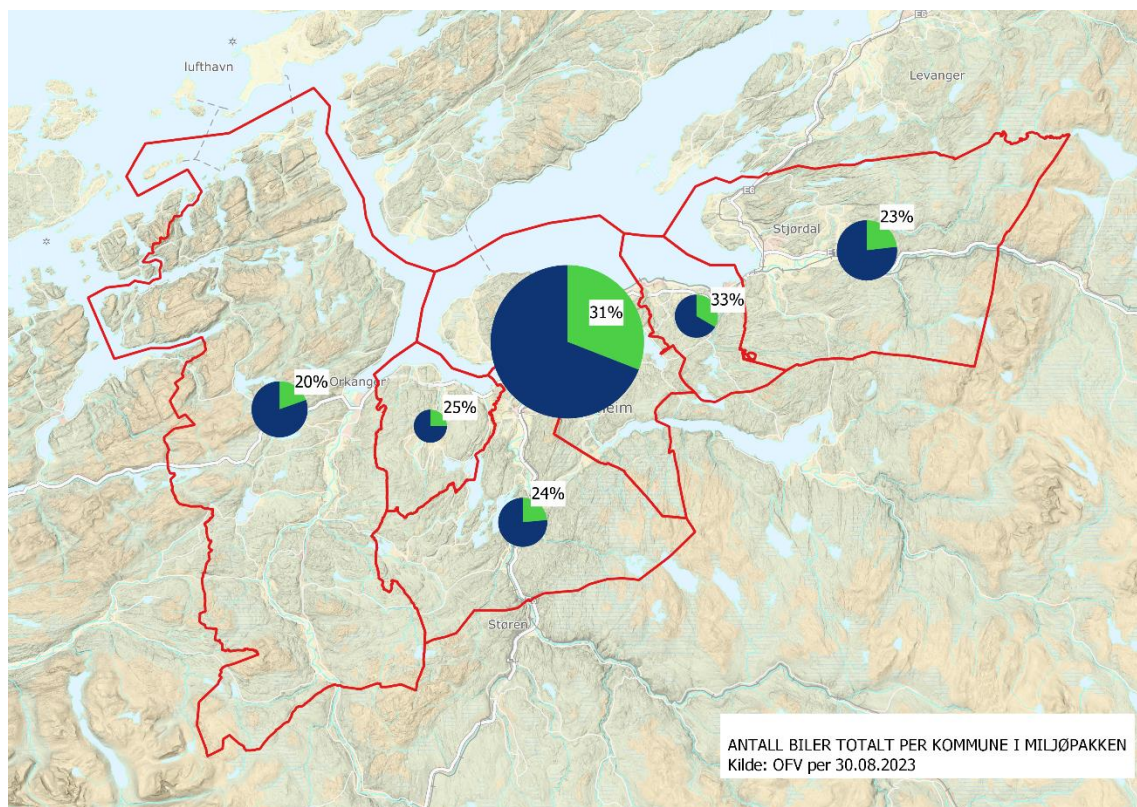
4. Kjøretøybestand av personbiler

Per august 2023 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av rundt 148 000 biler. Dette er på samme nivå som samme tid 2022. Andelen el-biler i miljøpakkeområdet var 29 prosent ved utgangen av august 2023. På samme tid i fjor var elbilandelen 23 prosent og i august 2019 var elbilandelen 11 prosent.



Figur 5 Antall personbiler totalt og antall elbiler i miljøpakkeområdet. Per 28.04.2019-2023 (Kilde: OFV).

Det er stor forskjell på antall biler innad i miljøpakkeområdet og andelen elbiler (se Figur 6). I figuren viser størrelsen på sirklene antall biler i den enkelte kommune og kakestykkene viser andelen elbiler/øvrigt biler. Det er flest biler i Trondheim hvor det er omlag 97 500 biler. Av disse er 31 prosent en elbil. Utenfor Trondheim er det flest biler i Stjørdal (15 000 biler) og Orkland (13 000 biler), og elbilandelen er henholdsvis 23 prosent og 20 prosent. I Melhus er det om lag 10 000 biler og rundt 24 prosent av disse er elbil. Malvik har med sine 33 prosent den største elbil-andelen blant kommunene i Miljøpakken, men her er det færrest biler (7 700 biler).



Figur 6: Antall biler totalt per kommune i miljøpakkeområdet, og andel elbiler. Per 30.08.2023 (Kilde: OFV).

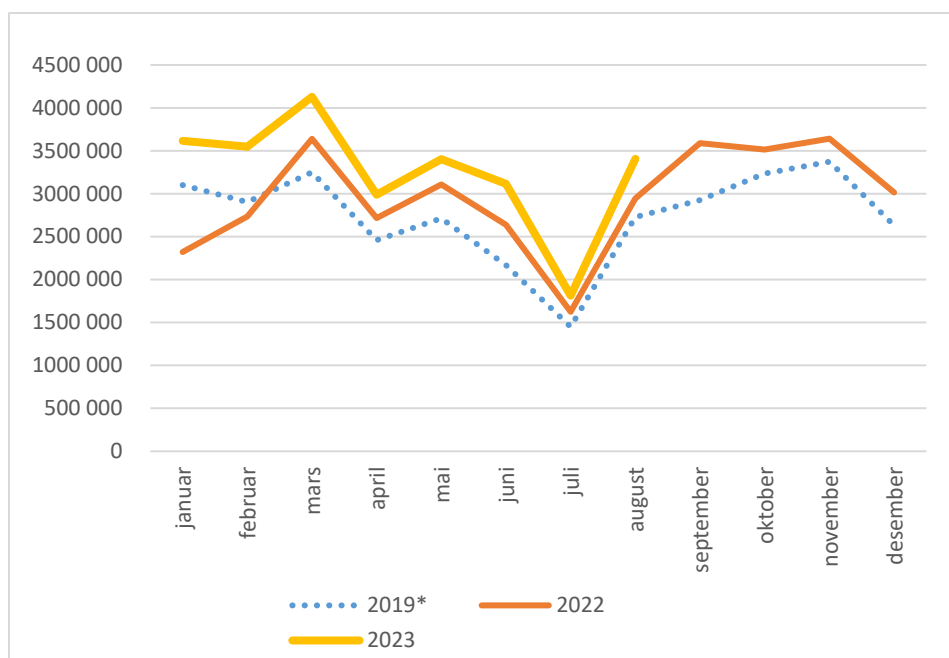
5. Kollektivreisende

5.1 Påstigende passasjerer med buss og trikk i miljøpakkeområdet

Tall fra AtB viser trafikkvekst i 2023 sammenlignet med 2022. I august var det 3,4 millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A.⁴ Dette er en økning på 16 prosent sammenlignet med august 2022.

Tallene for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal oktober 2021. 2019-tallene er dermed ikke sammenlignbare med tallene for 2022 og 2023. I 2019 er omstigningene estimert til rundt 15 prosent, mens den i ny rutestruktur er estimert til å være rundt 40 prosent.

⁴ Tallene omfatter trikk, de grønne bybussene og regionlinje 311 (Stjørdal-Trondheim), som i sin helhet kjører innenfor miljøpakkeområdet.

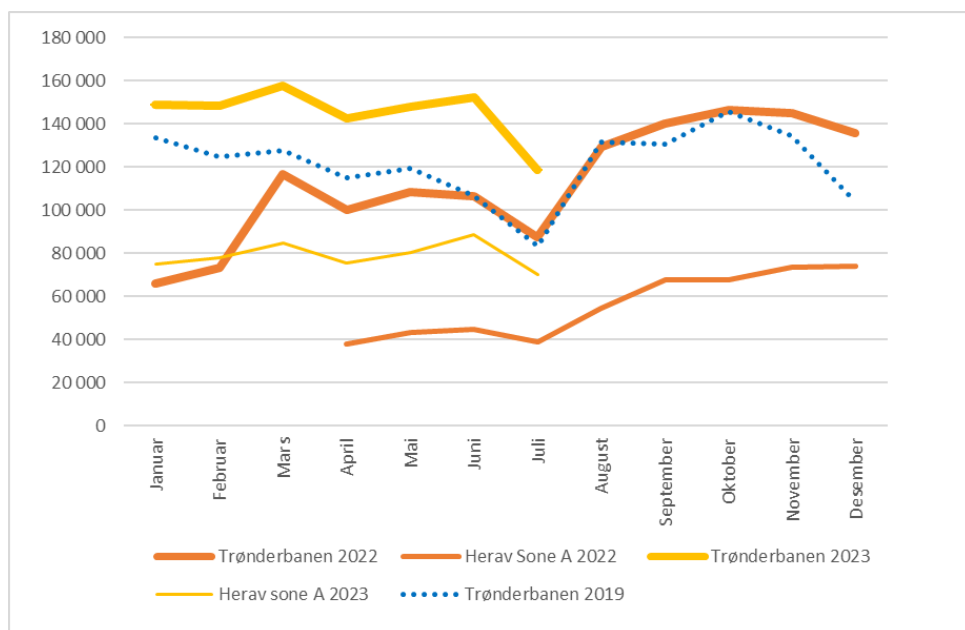


Figur 7. Antall påstigende buss og trikk per måned. 2019, 2022 og 2023. *Tall for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal. (Kilde: AtB)

5.2 Reisende med tog på Trønderbanen

Tall fra SJ Norge viser en fortsatt positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen. I månedene januar-juli 2023 ble det foretatt 145 000 reiser i gjennomsnitt per måned og 78 800 (54%) av disse reisene var innad i sone A. Sammenlignet med januar-august 2019 har antall reiser økt med 25 prosent på Trønderbanen.

Det var en positiv utvikling i antall reiser med tog i sone A høsten 2022 og i 2023. Sammenlignet med antall reiser i sone A i perioden april-juli 2022 har antall reiser i samme periode 2023 nærmest doblet seg.



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

6. Syklende

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

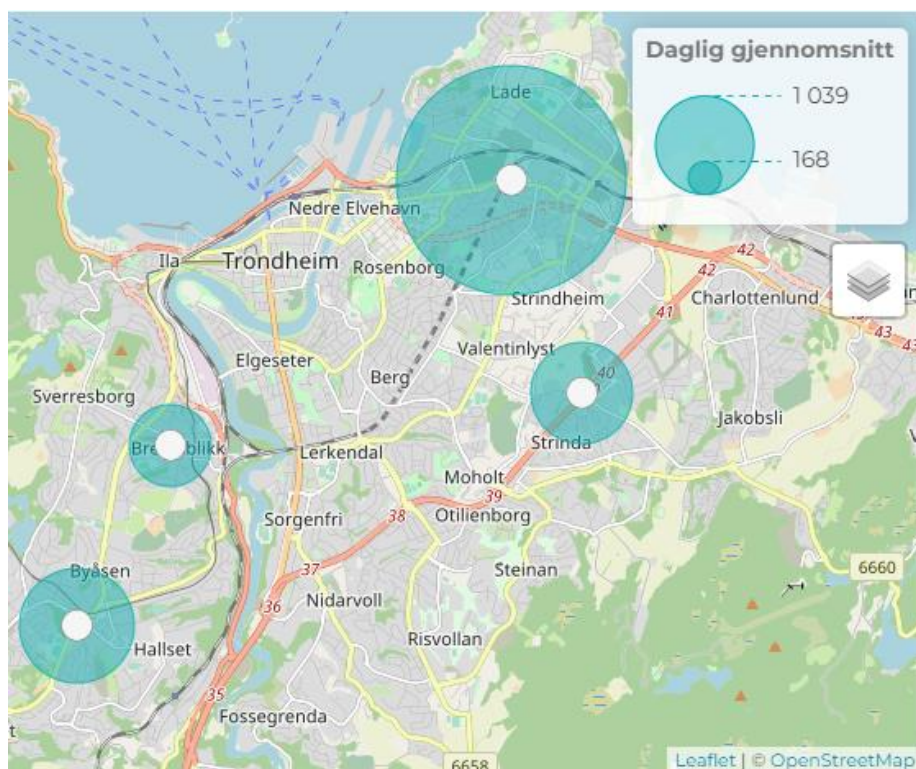
6.1 Arbeid med sykkeldata

Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data på sykkel og på sikt etablere en sykkelindeks for Trondheim. Partene jobber med å få flest mulig sykkeltellere, som nå ikke er i drift, til å bli operative. Statens vegvesen har nylig etablert en teststrekning i Trondheim for å teste utstyr slik at flest mulig av sykkeltellene kan godkjennes. Testing av utstyr vil etter planen foregå gjennom høsten. Godkjent utstyr vil bety at dataene kan innlemmes i Trafikkdata.no og dermed gjøres tilgjengelig for alle.

6.2 Syklende i Trondheim kommune

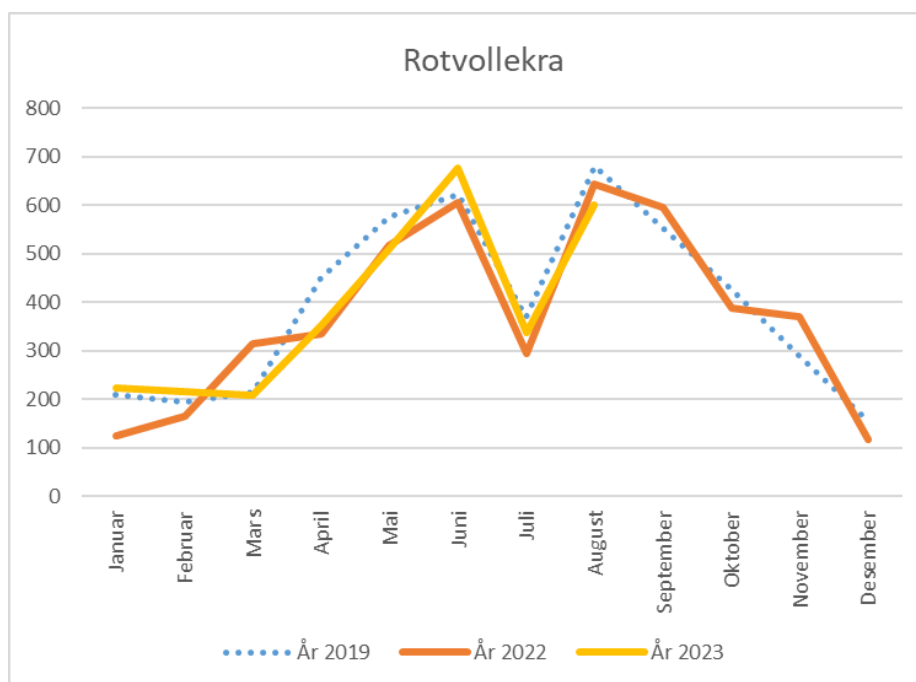
I august 2022 ble det opprettet fire nye registreringspunkt i Trondheim kommune. De nye sykkeltellene er, som Figur 9 nedenfor viser, plassert i Innherredsveien, Granåsveien, Breidablikkveien og Dalgårdbua. Størrelsen på sirklene i kartet viser gjennomsnittlig antall syklende forbi registreringspunktene per døgn i perioden januar-april. Det er flest syklende i Innherredsveien. Her har det i gjennomsnitt passert drøyt 1000 syklende hver dag i perioden januar-august. Det er i flere syklende i ukedagene enn i helg. I gjennomsnitt passerte nærmere 1300 syklende tellepunktet i Innherredsveien per dag mandag-fredag i perioden januar-august.

For de nye sykkeltelepunktene kan vi enda ikke si noe om utvikling i antall syklist. Se denne nettsiden for daglige oppdateringer av antall syklende i de nye tellepunktene: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6359>.



Figur 9 Gjennomsnittlig antall syklende per dag, fordelt på tellere. Januar 2023 – august 2023. (Kilde: Eco-Visio)

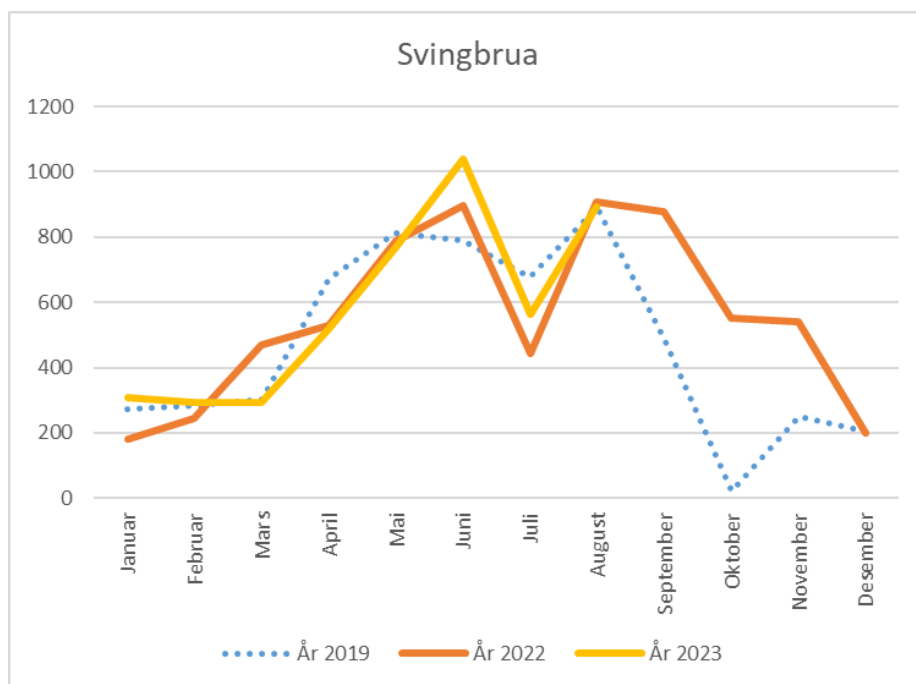
I januar - mars 2023 var antall syklende per døgn på Rotvollekra på nivå med 2019. Få syklende i januar og februar 2022 skyldes koronapandemien og økt bruk av hjemmekontor. Gjennom sommeren var antall syklist over Rotvollekra på omtrent samme nivå som i 2019 og 2022, men i august ser antall syklist ut til å være noe lavere enn foregående år.



Figur 10 Antall syklende per døgn og måned på Rotvollekra for årene 2019-2023. (Kilde: Statens vegvesen)

På Svingbrua var antall syklende i januar - mars på samme nivå som i 2019. Som på Rotvollekra var det færre syklende i april sammenlignet med 2019. Gjennom sommeren har det vært flere syklist over svingbrua enn i 2022, og august ser ut til å ligge på samme nivå

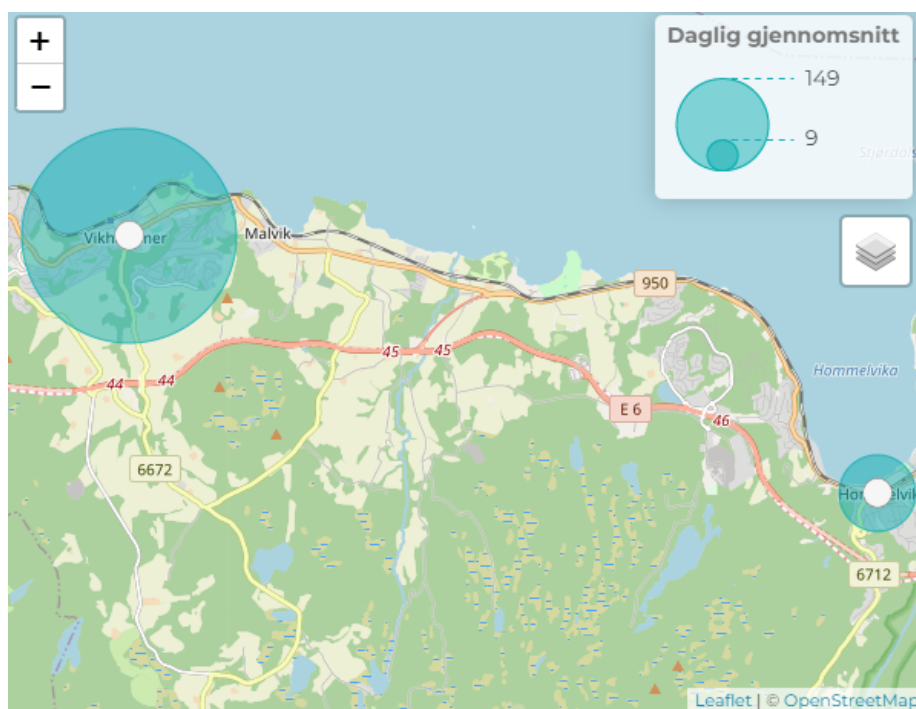
som i 2019 og 2022. Den store nedgangen i antall syklende høsten 2019 skyldes av Svingbrua har vært delvis stengt/helt stengt i september/oktober 2019.



Figur 11 Antall syklende per døgn og måned på Svingbrua for årene 2019-2023. (Kilde: Statens vegvesen)

6.3 Syklende i Malvik kommune

I oktober 2022 ble det etablert to registreringspunkter for syklende og gående i Malvik kommune, en teller i Hommelvik og en på Vikhammer. Kartet nedenfor viser hvor tellerne er plassert og gjennomsnittlig antall syklende per dag i perioden januar - august 2023. På sikt vil en ha data til å se på utviklingen i antall syklist.



Figur 12 Gjennomsnittlig antall syklende per dag på Vikhammer og i Hommelvik, Januar 2023 – august 2023. (Kilde: Eco-Visio)