



MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 19.01.24

Medlemmer:

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen - leder

Eugen Sørmo, Malvik kommune
Einar Gimse-Syrstad, Melhus kommune
Hanne Nyhus, Orkland kommune
Gunn Iversen Stokke, Skaun kommune
Renate Trøan Bjørshol, Stjørdal kommune
Kent Ranum, Trondheim kommune

Pål Eiden, Trøndelag fylkeskommune

Knut Sletta, Jernbanedirektoratet
Frank Jenssen, Statsforvalteren
Kjetil Strand, Statens vegvesen

Bisittere:

Jofrid Burheim, Statens vegvesen

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

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 26. januar kl. 09:00 – 14:00.**

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda:

- 01/24 Status måloppnåelse/trafikkutvikling – orientering (Sek)**
- 02/24 Status Vegamot – orientering**
- 03/24 Effektivisering av drift kollektiv (jf. KU-sak 51/23) (Trfk)**
- 04/24 Samordning handlingsprogram 2024-27 (Sek)**
- 05/24 Føringer for handlingsprogram 2025-28 (Sek)**
- 06/24 Brundalsforbindelsen - valg av utforming (Tk)**
- 07/24 Status gateprosjektene – orientering (Trfk)**
- 08/24 Status Mobilitetslab Stor Trondheim – orientering (Trfk/NTNU)**

Eventuelt

- Saker til møte i politisk styringsgruppe 9. februar
- Ønske om ekstramøte i KU ifm. utredningsmandat for anbud 2029 (Trfk)

Møtereferat

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

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 22. november

- **Sak 117 - Oppdaterte rammer for revidert metrobuss-portefølje:** Ber Trfk om å legge fram oppdaterte rammer for revidert metrobuss-portefølje innen mars 2024.
- **Sak 118 – Programrådets rolle i store prosjekter:** For å tydeliggjøre programrådets rolle opp mot store prosjekter, skal følgende prinsipper legges til grunn i saker hvor prosjektet antas å ha en kostnad over 50 millioner eller der prosjektet har stor politisk interesse og/eller kompleksitet:
 - Det er viktig med tidlig involvering av partene/programrådet og en avklaring av hva som skal utredes for å sikre samsvar mellom forventningene til vegeier og Miljøpakken. Dette må gjøres ved enten å løfte saken til programrådet i tidlig idéfase og/eller gjennom en samhandlingsprosess som sikrer tilstrekkelig forankring utenom Miljøpakkens forum.
 - Som hovedregel bør programrådet orienteres om prosjektstatus ved hver faseovergang og i tillegg orienteres ved større endringer i prosjektet (f.eks. økonomi, fremdrift, konsept).

Beslutninger i programrådet 19. desember

- **Sak 128 - Tiltak på fv 6650 Kongsvegen i forbindelse med VM på ski i Granåsen:** Anbefaler at en investeringsramme til bygging av tiltak på 8,5 mill. kr. inkl.mva spilles inn til HP 24-27. Investeringsrammen må behandles politisk før Kontaktutvalgets samordning av HP 24-27 i januar. Prosjektet skal bygges i løpet av 2024.
- **Sak 129 – Johan Tillers veg – videre prosess:** Slutter seg til at saken er tilstrekkelig opplyst som grunnlag for politisk sak, og anbefaler at saken behandles i KU etter at Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har fått avklart mandat fra bystyre/fylkesting. Programrådet slutter seg til at det samtidig, innenfor samme prosjekt, tydeliggjøres og detaljplanlegges en tiltakspakke for Heimdal sentrum som skal bidra positivt til nullvekstmålet.
- **Sak 130 – Haakon Vlls gate – videre prosess:** Slutter seg til foreslått prosess for videre arbeid og gir tilslutning til at videre prosjektutvikling tar utgangspunkt i at det skal være bil, sykkel og kollektiv i gata. Som et metrobussprosjekt forventes det at det planlegges for å gi kollektivtrafikken førsteprioritet. Programrådet støtter at det arbeides tett mellom partene for å sikre at sentrale forutsetninger blir diskutert og at det er enighet rundt metode for gjennomføring.
- **Sak 131 – Klæburuta del 7 og 8, Vollabakken:** Anbefaler at tiltaket gjennomføres som beskrevet i saken. Styringsrammen på 37,5 mill. kr. må behandles politisk før den spilles inn til og vedtas i samordning av HP 24-27. Bevilgning på 10 mill. til oppstart bygging anbefales tatt inn i Miljøpakkens handlingsprogram for 2024-2027. Resterende bevilgning spilles inn i senere handlingsprogram

Beslutninger i programrådet 16. januar

- **Sak 2 - Klæburuta, Hans Osnes veg-Gløshaugvegen:** Godkjenner styringsramme på 14 millioner kroner.Resterende bevilgning på 11,3 millioner forskutteres fra Miljøpakkens HP 2025-28.
- **Sak 3 - Støypakke 1:** Gir tilslutning til revidert portefølje i Støypakke 1. Endrer styringsrammen til 16, 5 millioner kroner og bevilger 10,5 millioner kroner til tiltak i Støypakke 1 i 2024
- **Sak 4 - Omdisponering av ledige midler fra fv.prosjekt i perioden 2010-2023:** Vedtar at inndekning av merforbruk på Fv. 950 Malvikvegen (Grønberg og Muruvik), gjøres gjennom mindreforbruket på programområdet kollektiv. Inndekning av merforbruk fv. 864 Bromstadvegen/Kong Øysteins, gjøres gjennom mindreforbruket på programområdet TS. Ledige midler på 12,658 mill. flyttes til prosjektet fv.950 Reppe-Være

Forslag til vedtak: Tas til orientering

Sak 01/24 Status måloppnåelse/trafikkutvikling – orientering (Sek)

Vedlegg: Status måloppnåelse - Trafikkutvikling per desember 2023

Det orienteres i møtet. Saken gjelder en løpende orientering om status for måloppnåelse og trafikkutviklingen i miljøpakkeområdet. Nullvekstmålet skal måles ved at trafikkutviklingen i vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Det skal være nullvekst sammenlignet med referanseåret 2019. Trafikken i Trondheimsområdet siste tre år er estimert til å være **3,1 prosent høyere enn i 2019**. Les flere tall og utfyllende beskrivelser i vedlegget.

Forslag til vedtak: Tas til orientering

Sak 02/24 Status Vegamot – orientering

Bomselskapet Vegamot orienterer om status. Det orienteres også om hvilket handlingsrom Miljøpakken eventuelt har til å øke elbil-takstene.

Forslag til vedtak: Tas til orientering

Sak 03/24 Effektivisering av drift kollektiv (Trfk)

Oppfølging av KU- sak 51/23 Behov for utvidet tilskudd i 2024 for kollektivdriften i Miljøpakkeområdet.

Bakgrunn

I løpet av 2023 har det blitt lagt frem flere saker der omfanget og kostnader ved drift kollektivtransport har vært tema. Kostnadsutfordringene for å opprettholde det ordinære rutetilbudet skyldes økte kostnader som følge av ekstraordinær kostnadsvekst de to siste årene. Selv om passasjerveksten har vært stor i 2023 ser vi fortsatt etterdønningene av pandemien i endret reisemønster, og færre kollektive reiser i forhold til hva som lå inne i planen for anbudsperioden. Dette har ført til reduserte inntekter sammenlignet med hva AtB har budsjettet.

For å opprettholde driftsnivået i 2023, har det fra Miljøpakken blitt bevilget ekstra tilskudd på vel 40 MNOK til drift av kollektivtrafikk. I sak 51/23 Behov for utvidet tilskudd i 2024 for å opprettholde kollektivdriften i Miljøpakkeområdet, ble kostnadsutfordringer for driften av det avtalefestede kollektivtilbudet i Miljøpakkeområdet for 2024 belyst. Fylkeskommunen presenterte et behov for å styrke drift kollektiv med 40 MNOK for 2024, og ga en tilråding om at rutetilbudet burde gjennomgås for å identifisere muligheter for effektiviseringstiltak.

Kontaktutvalget vedtok følgende i saken i sitt møte 17.11.2023:

- *Kontaktutvalget anbefaler at det gis en garanti for drift kollektiv på 10 MNOK for 2024 og at fylkeskommunen gjør en gjennomgang av rutetilbudet for å identifisere muligheter for effektiviseringstiltak.*
- *Garantien innarbeides i handlingsprogram for 2024-27*
- *Ytterligere garanti diskuteres som del av handlingsprogram for 2024-27*
- *Kontaktutvalget ønsker ikke kutt i rutetilbudet, men at det ses på effektiviseringstiltak*

- *Saken må ses i sammenheng med sak om bruk av belønningsmidler*

Fylkeskommunen har i første kulepunkt fått oppdrag i å gjennomgå rutetilbudet for å identifisere muligheter for effektiviseringstiltak. Videre presiseres det i fjerde kulepunkt at det ikke er ønske om kutt i rutetilbudet. AtB har bistått fylkeskommunen med faglig grunnlag for å svare ut oppdraget fra kontaktutvalget.

Faktiske opplysninger

Effektivisering og utvikling av rutedriften:

AtB jobber kontinuerlig med å forbedre tilbudet i Trondheimsområdet for å tilpasse tilbudet til endret etterspørsel og til endrede kundebehov underveis i anbudsperioden for å bidra til at vi når nullvekstmålet. Kundedialog, sanntidssystem og et stadig bedre passasjertellesystem bidrar til at AtB kan jobbe mer målrettet og effektivt med å kartlegge utfordringer, som eksempel gjennom bydelsanalyse, kapasitetsanalyse, flaskehalsrapport og idealtidsanalyse. AtB har mer kunnskap og innsikt i kundenes reisebehov og hvordan kundene bruker tilbudet i dag, enn de hadde i 2019.

Noen av linjene i dagens tilbud brukes mindre enn andre. Det betyr ikke nødvendigvis at det ikke er reisebehov på strekningen eller at det ikke er potensiale for at flere kan reise kollektivt, men kan også skyldes at bussen ikke er konkurransedyktig nok mot bilen.

For kundene er det viktig med høy frekvens og lav reisetid med bussen sammenlignet med bilen for at de skal velge å reise kollektivt. I tillegg er avstand til holdeplass, pris og godt fungerende overganger viktig. Gode korrespondanser og god framkommelighet bidrar positivt til både reisetid og opplevelsen av overgang. Dette er elementer AtB jobber kontinuerlig med å forbedre.

AtB vurderer at den etablerte nettverksmodellen med tilfredsstillende frekvens er garantisten for at de aller fleste reiser kan gjennomføres på en effektiv måte. AtB har per i dag ingen indikasjon på at det må treffes større endringer i konseptet. Dette støttes også av rapporten om *Evaluerings av kollektivtilbudet* fra Asplan Viak (AV) som oppsummerer dette innledningsvis i sin rapport:

«Det handler om å fokusere på det kundene bryr seg om, nemlig selve rutetilbudet med linjer, frekvenser og overgangsmuligheter, og hvordan de ulike transportmidlene spiller sammen så man kommer seg enklest mulig dit man skal»

For tiden pågår det arbeid med å utvikle tilbudet med effekt fra innføring av høst-/vinterruter i medio august. Arbeidet vil basere seg blant annet på driftserfaringer, kundeundersøkelser og infrastrukturendringer siden oppstart. 2023 er det første året siden anbudsstart med normal drift og dette gir for første gang grunnlag for å evaluere «normal drift» og gjøre endringer basert på dette.

Endringen er den første betydelige justeringen som er gjennomført etter oppstart av nytt tilbud i 2019, og vil omfatte flytting av ressurser mellom linjer og mellom operatørene. Tiltakene vil nettopp imøtekomme anbefalingen som Asplan Viak har signalisert i sitt utkast til rapport, hvor det blir en prioritering av tilbud hvor det kan forventes vekst, på bekostning av tilbud med lav bruk.

Hva kan hentes inn på økt framkommelighet og å redusere flaskehalser:

AtB har gjennom flaskehalsrapporten fra 2021 presentert de vesentligste flaskehalserne som både øker driftskostnadene og reduserer kollektivtrafikkens attraktivitet (reisetid). Tabellen under viser kostnader med økte kjøretider med 1, 2 og 5 minutter per linjetype:

Type linje	1 minutt økt kjøretid	2 minutter økt kjøretid	5 minutter økt kjøretid
Metrobuss (L1, L2, L3)	650 000	1 300 000	3 250 000
Stamlinjer/bydelslinjer (L10, L11, L12, L40, L41, L42, L43, L44, L45, L46)	500 000	1 000 000	2 500 000
Linjer i Melhus, Malvik og Stjørdal (L70, L71, L79)	400 000	800 000	2 000 000

Tabell 1. Kostnadsøkning med økte kjøretider (2022)

Eksempelvis viser flaskehalsanalysen at det i Tonstadkrysset er forsinkelser som i snitt ligger på ca tre minutter. Totalt for linje 2 og linje 40 gir dette en merkostnad på vel 3,5 MNOK. Dette regnestykket viser at det å gjøre tiltak for å redusere reisetiden er ekstremt viktig, både med tanke på de økonomiske konsekvensene det får ved å øke kjøretiden, men også ulempen det medfører for kundene å bruke lengre tid på bussreisen.

I forbindelse med innspill til handlingsprogrammet 2023 – 2026, gjennomførte AtB nye analyser. Som del av arbeidet med byvekstforhandlingene i 2022/2023 estimerte AtB at forbedret kjøretid i kollektivbuen fra Strindheim til Sluppen alene ville kunne representere en årlig innsparing på 12 mill/år.

AtB arbeider nå med en videreføring av flaskehalsanalyse i en idealtidsanalyse som vil presentere effektiviseringsgevinster ved økt reise fart. Tabellen under viser tidsbesparelsen på Tonstadkrysset og i Trondheim sentrum om bussene hadde fått benyttet idealtid på strekningen. Idealtid er definert som den 10 % raskeste kjøretiden i datagrunnlaget fra sanntidssystemet. Hvis man for en gitt sekvens, f.eks Prinsens gate P1 - Nidarosdomen har 1000 unike kjøretider og sorterer disse fra raskeste til tregeeste kjøretid, vil kjøretid nummer 100 være definert som idealtiden.

Sekvens - fra holdeplass til holdeplass	Idealtid i sekunder	Snitt døgntid i sekunder	Antall turer kjørt siste år	Tid spart ved idealtid sett opp mot snitt kjøretid siste år
Prinsens gate 1- Nidarosdomen	61	79	273310	56 dager, 18 timer, 34 minutter og 7 sekunder
Tonstadkrysset 2- Tonstadkrysset 4	87	162	36163	31 dager, 10 timer, 3 minutter og 37 sekunder

Tabell 2. Tidsbesparelse om idealtid i Tonstadkrysset og Trondheim sentrum

I tabell 2 over er det særlig stor differanse mellom idealtid og snitt døgntid for Tonstadkrysset. I forbindelse med reguleringsplan for området var det anbefalt å regulere inn ett filterfelt for å lette fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Dette tiltaket er så langt ikke prioritert fra SVV i NTP.

Tiltak som kan gi en tilnærming mot idealtid, kan for eksempel være signalprioritering, elbiler ut av kollektivfeltet. eller andre tiltak som gir bussene raskere framføring. I tillegg vil en slik prioritering sikre forutsigbare bytter og man vil frigjøre driftskostnader som kan omfordes på andre tiltak, eksempelvis på flere avganger eller lengre åpningstid, eller redusert behov for ekstra driftstilskudd.

Effektivisering av andre driftskostnader og administrasjon:

Av andre driftskostnader som ligger inne som det ordinære driftstilskuddet til AtB, har det blitt brukt ressurser på digital satsing på systemer for billettering, sanntid og passasjertellinger, i tillegg til administrative oppgaver som har utgjort 5 % av drift kollektiv i 2023. AtB er del av et offentlig mobilitetssamarbeid (OMS) der flere fylkeskommuner og kollektivselskaper i tillegg til Entur, deltar for å utvikle felles digitale løsninger. Dette for å redusere utviklingskostnader og effektivisere driften av systemene.

Muligheter for å øke inntekter:

I budsjettet for 2024 er det lagt inn en passasjerinntektsutvikling i Miljøpakkeområdet på 4,5 % fra nivå i 2023. I tillegg til veksten i passasjerer er det lagt inn en økning i takstjustering i tråd med vedtak i økonomiplan for Trøndelag fylkeskommune. En reduksjon i takster vil gi et økt behov for driftstilskudd.

For ytterligere økning av inntektene så arbeider AtB, som beskrevet over, med å utvikle tilbudet med effekt fra innføring av høst-/vinterruter fra medio august 2024. AtB vil følge opp justeringene i tilbudet med markedskommunikasjon og kampanjer. I tillegg har AtB bestilt økt kapasitet fra medio februar 2025, jf vedtak i KU-44/23, noe som gjør at AtB har estimert passasjervekst til 5 % årlig.

AtB har også styrket billettkontrollen i 2023 for å forebygge «sniking» og få enda flere betalende reisende. Redusert sniking øker billettinntektene og reduserer tilskuddsbehovet.

Kontrakter og muligheter for reduksjoner i rutetilbudet:

I dagens kontrakter for 2019 – 2029 er det mulighet for å øke produksjonen med 30 % utover opprinnelig nivå, men mer begrensede muligheter for å redusere produksjonen med inntil 10 %. 10 % medfører reduksjoner på ca. 80 MNOK per år som igjen vil ramme passasjerinntektene negativt. Dette ut fra mål om nullvekst av biltrafikk som følge av økt vekst i antall innbyggere. Etter reduksjonen av rutetilbudet i 2022, er det tentativt gjenværende netto handlingsrom for å redusere produksjonen ytterligere på ca. 56 MNOK. I henhold til kontraktene skal operatørene gis en varslingstid på ca 4 måneder for å iverksette vesentlige justeringer i tilbudet. Dette for å ivareta en optimal produksjon og forsvarlig håndtering av sjåfører, skiftplaner og materiell.

Etter vedtak i KU-sak 44/23 om økt kapasitet fra medio februar 2025, vil produksjonsvolumet være ca 10 % over hva som lå i kontraktene ved inngåelse i 2019.

Rutiner for gjennomgang av rutetilbudet:

Dagens kontrakter åpner for omdisponering av kapasitet mellom linjer (samme operatør) og mellom operatørene. Eksempelvis vil en snuplass med sjåførfasiliteter på Ferista, som foreslått i handlingsprogrammet for 2024-2027, innebære en omlegging av L24 (Vy buss) og L11 (Tide buss) og en avvikling av L26 (Tide Buss). Justeringen innebærer at Vy buss får øket sin produksjon, mens Tide Buss får en reduksjon. AtB gjennomfører disse omdisponeringene til årlig hovedruteendring i august hvert år.

Selskapene er ansvarlig for eget bussmateriell som ikke bytter eier og er arbeidsgiver for sine ansatte sjåfører, og AtB som oppdragsgiver må ivareta at tap av betydelige transportinntekter åpner for at selskapet kan redusere sine kostnader. I eksemplet over vil Tide få flere sjåfører som mister sin helgekjøring og dermed redusert stillingsandel, men må av hensyn til rushtidstrafikken betale for samme stillingsandel for å unngå innstilte avganger. AtB må derfor sikre at de omdisponeringer som iverksettes ikke skaper ubalanserte kontrakter og krav om økonomisk tilleggskompensasjon. AtB søker

derfor å tilpasse produksjonen andre steder, eller redusere produksjonen slik at selskapet kan kutte kostnader.

Forslag til linjer som kan endres for å nå målsetting om å tilpasse rutetilbudet etter de økonomiske rammer:

Kontaktutvalget vedtok kun å forskuttere 10 MNOK av de 40 MNOK som var signalisert som behov for økning av driftstilskudd for kollektivtrafikken for 2024. Som del av denne saken velger fylkeskommunen å presentere forslag til kutt i rutetilbudet og konsekvenser av disse, om ikke driftstilskuddet økes som del av sak om Handlingsprogrammet for 2024 – 2027.

I 2022 ble det gjennomført innsparing for 24 MNOK i 2024-kr som ga et redusert sommertilbud og svakere fritidstilbud søndag, med kun 2 avganger per time på alle linjer. Tiltaket ble gjennomført fra mai 2022 (**Trinn 1**).

I tilfelle at driftstilskuddet ikke vedtas økt for 2024, må rutetilbudet reduseres med inntil 45 MNOK (helårseffekt). Forslag til tiltak som da må gjennomføres er fra AtB følgende:

- **Trinn 2:** Svakere tilbud lørdag ved at enkeltlinjer får redusert frekvens fra 15 min. til 20 min, videre redusert frekvens utenom rush på enkelte linjer på hverdager. Færre avganger til og fra Trondheim sentrum fra omliggende områder/nabokommuner på hverdager. Om nødvendig også kutt i enkelttilbud på hverdag, ettermiddag og kveld i forhold til bruk.
 - *Innsparing: 30 MNOK*
- **Trinn 3:** Mer spisset tilbud i rush ved at enkeltavganger i start/avslutning av rushtiden (07-09 og 14-17) perioden fjernes, og også redusert frekvens på enkelte linjer i rush. Redusert frekvens formiddag og ettermiddag i hele nettverket. Gjelder alle ukedager. Ingen direkteavganger fra Melhus, Malvik, Stjørdal og Klæbu. Omstigning på knutepunkt Tillerterminalen og Strindheim for alle avganger. Busser selges.
 - *Innsparing: 40 MNOK*

Konsekvenser av rutekuttene:

Hovedandelen av kuttene i trinn 2 vil treffe fritidsreiser ved at tilbudet på lørdag og søndag reduseres, samt at linje 43 (Blakli-Voll) kun kjøres i rush. Det er særlig tilbudet på søndager som vil bli hardt rammet i trinn 2, og resultatet av tiltakene i dette trinnet vil i praksis bety et minimalt tilbud på søndager i hele nettverket. Hvis trinn 2 utelukkende skal begrenses til lørdag og søndag vil også lørdager få et betydelig redusert tilbud.

Videre tiltak for å nå 45 MNOK vil komme gjennom tiltakene i trinn 3 som vil angå både arbeids- og fritidsreiser ved at tilbudet reduseres på hverdager utenfor rush på flere linjer, samt at ingen avganger fra områdene/kommunene rundt Trondheim kjøres som direkteavganger i rush. Tiltakene i trinn 3 vil i kombinasjon med tiltakene i tidligere trinn totalt sett bety en betydelig svekkelse av kollektivtilbudet i Trondheimsområdet ved at både tilbudet i helg og hverdag reduseres.

Andre konsekvenser av redusert tilskudd i 2024:

Som forberedelse til nytt mobilitetsanbud fra 2029, vil det være behov for utredninger, planlegging og samordning. Arbeidet krever kompetanse og kapasitet for å sikre gjennomføringen. En redusert ramme vil gi redusert kvalitet i m.a utrednings- og planleggingsarbeidet inn mot nytt anbud fra 2029

En redusert ramme vil gi et generelt lavere servicetilbud ut mot kunder.

Drøftinger

Fylkeskommunen har søkt å belyse de rutiner og planer som foreligger for effektivisering av rutetilbudet innenfor Miljøpakken. For å få til et best mulig grunnlag for å kunne treffe de rette endringer, er en helt avhengig av å ha et godt kunnskapsgrunnlag om eks. påstigninger, reisetider, og reisebehov. Gjennom et godt utviklingsarbeid er kunnskapsgrunnlaget langt bedre enn for få år siden. Vi må også ha med oss at 2023 er første «normale» driftsåret etter at nytt anbud trådte i kraft fra august 2019. Fylkeskommunen vil sammen med AtB arbeide videre med å få best mulig oversikt og kunnskap med mål om et mest mulig effektivt rutetilbud og en effektiv drift av kollektivtilbudet.

Effektivisering av rutedriften er også avhengig av økt fremkommelighet for kollektivtrafikken. Arbeidet med å legge til rette for en mest mulig effektiv drift av kollektiv kan ikke gjøres av AtB alene. Realisering av en effektiv rutedrift er avhengig av et tett samarbeid med AtB, veieier og operatører.

Fylkestinget vedtok en reduksjon av takster med 25 % fra august 2024 som del av sin lokalpolitiske behandling av [FT-sak 133/23 Handlingsprogram Miljøpakken 2024 - 2027](#). Konsekvenser av reduserte takster var ikke utredet som del av saken fra fylkesdirektøren, og er ikke lagt inn i budsjettene til AtB. Reduserte takster må i tilfelle finansieres som del av behandlingen av sak om Handlingsprogrammet 2024 – 2027 i Kontaktutvalget.

Anbefaling til programrådet

Fylkeskommunen finner ikke at det er mulig å gjennomføre effektiviseringstiltak tilsvarende 30 MNOK i 2024 uten at det fører til kutt i rutetilbudet og dermed et dårligere kollektivtilbud for reisende innenfor Miljøpakkeområdet. Tilskuddsbehovet for 2024 på totalt 40 MNOK ligger dermed fast. Reduksjon i rutetilbudet vil etter fylkeskommunen sine vurderinger ikke være et bidrag for å nå nullvekstmålet.

Trfks forslag til vedtak:

- 1. Kontaktutvalget anbefaler å gi en garanti for å dekke driften av kollektivtrafikken for 2024 med totalt 40 MNOK som del av Handlingsprogrammet for 2024 – 2027.**
- 2. Kontaktutvalget ber om at fylkeskommunen arbeider videre sammen med AtB for å identifisere muligheter for optimalisering av rutetilbud og drift av kollektivtrafikken.**

Sak 04/24 Samordning handlingsprogram 2024-27 (Sek)

Vedlegg:

Vedlegg 1- politiske vedtak

Vedlegg 2 – statens behandling

Forslag til Miljøpakkens handlingsprogram 2024-27 har vært til behandling hos partene. Det er behov for at kontaktutvalget samordner de ulike vedtakene og det som det ikke er felles oppslutning om enda. Dette som grunnlag for å vedta et omforent handlingsprogram for 2024-27.

1. utfordringer

Dette er det mest ekspansive budsjettforslaget i Miljøpakkens historie og det er et sterkt behov for å prioritere og bli enige om et ansvarlig budsjett. Som saken vil vise, er det et stort sprik mellom inntekter og budsjettforslag fra partene for 2024. Dette ble forverret av manglende tildeling over statsbudsjettet. Selv om staten sier at den står ved sine forpliktelser iht. byvekstavtalen, hjelper ikke det på situasjonen for 2024.

Ved behandling av HP 24-27 i kontaktutvalget 06.10.23, var det innspill fra partene på totalt **2297 mill.** kr, 297 mill.kr over anbefalt ramme på 2000 mill. kr.. Ut fra dette vedtok kontaktutvalget følgende:

Det bes om at partene tar en kritisk gjennomgang av porteføljen for eventuelt å ta ut prosjekter med manglende fremdrift og dårlig måloppnåelse.

Etter politisk behandling hos partene har det totale budsjettforslaget for 2024 ikke blitt redusert, men økt til **2340 mill kr.** Samtidig er inntektene for 2024 redusert til 1690 mill. kr på grunn av manglende tildeling i statsbudsjettet.

Dette gjør det krevende å anbefale en ramme for 24-budsjettet. Det må anbefales en ramme som er bærekraftig over tid.

Det vi vet:

- Inntektene for 2024 er på ca. 1690 mill.
- Innspillene/kostnadene er på 2340 mill.
- Det er et sprik på 650 mill mellom inntekter og forslag
- I KU-behandlingen 06.10.23 ble det enighet om tiltak i hovedtabellene på 1700 mill.
- KU ba partene gå kritisk igjennom sin portefølje for eventuelt å kutte i tiltak med dårlig måloppnåelse. Det har blitt kuttet svært lite. Målet var blant annet å frigjøre midler for økt kollektivsatsing.
- Innspillene fra partene er ikke prioriterte. Alle prosjektene kan ikke være like viktige.
- Noen av tiltakene legges inn med halvårsvirkning for 2024. Det kan medføre at budsjett 2025 øker ytterligere.
- Vi fikk mindre midler over statsbudsjettet enn spilt inn. Hva betyr dette for tilgang på statlige midler iht. byvekstavtalen i årene fremover? Dette påfører Miljøpakken usikkerhet mht. finansiering.

Det er fremdeles et spørsmål om budsjettinnspillene fra partene er realistiske. Er det kapasitet til å gjennomføre alt man foreslår? Det vises til siste tertialrapport (T2 2023) hvor det går fram at Miljøpakken stadig har et akkumulert mindreforbruk på rundt 1 mrd. kr. som skyldes utfordringer

knyttet til manglende gjennomføring/fremdrift i mange prosjekter. Med en slik situasjon er det vanskelig å forsvare et låneopptak (se under).

Ut fra dette anbefaler sekretariatet en ramme for budsjettet for 2024 på 1750 mill. kr

Dette fordi:

- Den økonomiske risikoen ved å godkjenne en høyere budsjettamme enn anbefalt, ikke er tilstrekkelig vurdert.
- Gjenstående oppfølging av KU-sak 43/23, hvor "Det bes om at partene tar en kritisk gjennomgang av porteføljen for eventuelt å ta ut prosjekter med manglende fremdrift og dårlig måloppnåelse." Hensikten er å fristille ledige midler fra inaktive eller ferdigstilte tiltak.
- Mangel på prioritering og konsekvensvurdering.

Så får partene i kontaktutvalget vurdere om det er grunnlag for en høyere ramme. Bildet for 2024 blir da slik (mill. kr):

Anbefalt ramme	1750
Kostnader	2340
Differanse	590

Differansen på 590 mill. kr. kan teoretisk løses ved å bruke av beholdningen på 270 mill. kr og et låneopptak på 320 mill. kr. Det er en løsning sekretariatet fraråder. Målet må være å få på plass et ansvarlig budsjett som er bærekraftig over tid.

Forslag fra partene om en ambisiøs kollektivsatsing, både med kapasitetsøkning og reduserte priser, har langtidsvirkninger for perioden frem til 2029. Det foreslås en økning til kollektiv drift på totalt **1,2 mrd.** i perioden 2024- 2029 sammenlignet med 2023-nivået. Dette griper direkte inn i prosessen med *Tiltaksplan 2029* hvor vi skal prioritere og fordele de resterende rammene som Miljøpakken disponerer frem mot 2029. Ambisjonen er å lande denne prosessen før sommeren.

Sekretariatet mener at forslaget om økt satsing på kollektiv i et så stort omfang , burde vært diskutert i tiltaksplanen. Da kan man få tid til å vurdere konsekvenser av de foreslåtte tiltakene. Det gjelder både effekt på nullvekstmålet og hva en økt kollektivsatsing eventuelt går på bekostning av. ***Har vi nok midler til å bygge de infrastrukturprosjektene som vi skal bygge iht. byvekstavtalen og samtidig øke kollektiv drift så mye som foreslått?*** Det blir opp til kontaktutvalget å vurdere om den økte kollektivsatsingen eller noen av de foreslåtte tiltakene hører hjemme i prosessen med Tiltaksplan 2029. Vedtak i kontaktutvalget om økt kollektivsatsing vil uansett legge føringer for arbeidet med tiltaksplanen.

En mulig løsning er at partene blir enige om et tilskudd til kollektiv drift for 2024 som fylkeskommunen må styre aktiviteten innenfor. Så fordeler man rammene for resten av perioden til Miljøpakken gjennom Tiltaksplan 2029. Da får man et grunnlag for å bli enige om nivået på kollektiv drift fra 2025 og utover.

2. Endringer/suppleringer

Etter at forslag til handlingsprogram ble utsendt til høring og politisk behandling er det blitt gjort enkeltvedtak og avklaringer som innarbeides i handlingsprogrammet.

Programrådet:

- PR-sak 94/23 Lund fortau
Behov for økt finansiering fordi ervervsprosessen har vært mer omfattende enn forutsatt. 4,9 mill ekstra bevilges, og ny styringsramme settes til 19,5 mill.
- PR-sak 105/23 Fv. 6680 Baard Iversens veg - Leirfossen
Det settes av 11,0 mill. i 2024 til planlegging og bygging av sykkelvei med fortau.
- PR-sak 106/23 21116J Stjørdal stasjon planlegging
Det settes av en ramme for 5 mill. i 2024 til planlegging av omlegging av Innherredsvegen og sanering av planovergang.
- PR-sak 128/23 Kongsvegen tiltak for VM
Det settes av en investeringsramme til bygging av tiltak på 8,5 mill. Dette er tiltak som skal sikre god framkommelighet og trafiksikkerhet langs hovedtransporttraseen mellom sentrum i Trondheim og Granåsen skianlegg.

Kontaktutvalget:

- KU-sak 44/23 Kapasitetsutvidelse kollektiv
Kontaktutvalget var positiv til å øke finansieringen med inntil 85 millioner kroner årlig i løpet av perioden. Kontaktutvalget forutsetter kapasitetsøkning fra tidlig 2025 for 55 millioner kroner årlig.
- KU-sak 51/23 Garanti 2023/2024
Kontaktutvalget vedtok å innarbeide en garanti for drift kollektiv på 10 mill. kr for 2024 og at fylkeskommunen gjør en gjennomgang av rutetilbudet for å identifisere muligheter for effektiviseringstiltak (jf. sak 3/24)
- KU-sak 52/23 Lillebergvegen-Brøsetvegen
Kontaktutvalget vedtok å ta inn tiltaket med styringsrammen 68,5 mill og 6 millioner i årsbudsjett 2024.

I tillegg vil følgende korrigeringer og suppleringer bli utført i handlingsprogrammet i etterkant av behandlingen i Kontaktutvalget:

- Alle økonomiske tabeller oppdateres.
- Fordeling av finansieringskilder, oppdateres per prosjekt. Kvalitetssikring hos partene i etterkant av behandlingen i Kontaktutvalget.
- Alle prosjektnavn vil oppdateres slik at de inneholder en unik tallident for lettere gjenkjennbarhet.
- Partene supplerer med manglende prosjektark i etterkant av behandlingen.

Tiltak hvit tabell - hovedveg	Styringsr. (Utr.estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
Fv. 715 Ila-Flakk-Klett	mangler	1,5				1,5	PU	TRFK
Kommentar Staten: Er et PU prosjekt. Bør behandles som andre PU prosjekt og utredes som del av PU-pott.								

Tiltak hvit tabell - trafikksikkerhet	Styringsr. (Utr.estimat)	2024	2025	2026	2027	2024-27	Merknad	Ansv. etat
21110TS Eberg Trafikkgård, økning		0,5	0,4	0,4	0,4	1,7	Drift	TK
Kommentar Staten: Hvorfor er det dyrere nå enn når TRFK holdt i det?								
Kommentar TRFK: Anses som tilskudd.								
SEK: Tidligere finansiert med tilskudd fra "Trafikksikkerhetsutvalget" i fylkeskommunen.								
Fv. 707 Høstadkorsen-Berg	96,5	20	53,2	20		93,2	UB, KU-5/23	TRFK
Kommentar Staten: Dårlig kost/nytte, lite bidrag til nullvekstmålet.								

Tiltak hvit liste	2024	2025	2026	2027	2024-27	Merknad	Ansv. etat
10100K Trikk infrastruktur	28	28	28	28	112	UB	TK
Kommentar Staten: Det bør etableres et nullpunkt for TKs bidrag til trikk før saken behandles i pakken.							
Kommentar Staten: Det bør etableres et nullpunkt for TKs bidrag til trikk før saken behandles i pakken.							
Trikk modernisering anskaffelse av materiell fase 2		118	118	118	354	Investering	TRFK
Kommentar Staten: Hvordan er eierforholdet? Hvem skal eie de nye trikkene? Er tildelingen å anse som et tilskudd til kjøp av materiell eller er dette totalbeløpet?							
23112K Mobilitetspakke	16				16		TRFK
23112K Mobilitetspakke økning		28	28	16	72		TRFK
Kommentar TK: Størrelse må diskuteres.							
Kommentar Staten: Har meldt opp hele perioden. Var av den oppfatning at det skulle presenteres resultater før resten vedtas.							
22157K/22158K Drift lokalbuss Melhus og Malvik	6,3	6,3	6,3	6,3	25,2		TRFK
Utredningsarbeid i forbindelse med og mot anbud 2029	3,5	2	1	1	7,5	PR-34/23	TRFK
Reversering av tilbud 2022 kutt	23	23	23	23	92		TRFK
Ekstra midler kollektivtransport	20	20	20	20	80	DP (UB)	TRFK
23113K Aldersvennlig transport 67+	10	10	10	10	40	KU-8/23	TRFK
Kommentar TK: Driftstilskudd må vurderes samlet i en egen diskusjon om prioritering, totalt omfang og finansiering.							
Kommentar Staten: Må vurderes samlet i en helhetlig diskusjon om tilskudd til kollektiv drift.							
Hvit liste kollektiv SUM	106,8	235,3	234,3	222,3	798,7		

Nye innspill til handlingsprogrammet som mangler felles tilslutning:

Dette er tiltak som har kommet til i den politiske behandlingen hos partene.

Orkland:

Politiske vedtak	2024	2025	2026	2027	2024-27
Fortau Orkdalsvegen	2,9				2,9
Fortau Tverradkomsten	2,1				2,1

Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune:

Kollektiv innspill 24-27	2024	2025	2026	2027	2024-27
Kapasitetsutvidelse kollektiv		100	100	100	300
Reduksjon av periodebillett med 25%	36/50	90	90	90	306/320
Garanti 2023/2024	60	60	60	60	240
TOTALT	110	250	250	250	846/860

Orkland inn i sone A

Årlig kostnad er beregnet til 6,2 mill. Ved en inkurie har ingen av partene spilt inn dette tiltaket, noe som har vært intensjonen. Det må avklares om partene er enige om dette tiltaket.

Tiltak nevnt i politiske vedtak uten kostnadsberegning (regnes som innspill til neste handlingsprogram, og forventes utarbeidet kostnad/nytte innen innspillsrunden i mai 2024):

- Tiltaket to pendellinjer med høy frekvens på bylinje 90 (Stjørdal, TRFK drift kollektiv).
- Økningen i driftsmidler kollektivtrafikk disponeres slik at utvidet tilbud for lokalbuss 86 og forlengelsen av rute 70 til Muruvik (Malvik, TRFK drift kollektiv).
- Samtlige avganger på linje 70 skal ha start/endeholdeplass på Marienborg, må finansieres ved økning av driftstilskuddet til kollektivtrafikk (Malvik, TRFK drift kollektiv).
- Det anbefales at det eksisterende tilbudet på lokalbuss (pendellinje) videreføres og at man ser på muligheten for en pendel fra Brekkåsen til Løvset (Melhus, TRFK drift kollektiv).

4. Samlet nivå på drift kollektiv

Det foreslås en betydelig økning i nivået på drift kollektiv. Her fremgår det totale omfanget av drift kollektiv:

- tiltak partene er enige om fra før
- tiltak man ikke ble enige om i KUs behandling i oktober (hvit liste)
- nye tiltak som har kommet til i den politiske behandlingen
- sone A Orkland

Se lesehjelp under tabellen for en kort forklaring av de ulike tiltakene som ikke forklarer seg selv.

Kollektiv innspill 24-27	2024	2025	2026	2027	2024-27	Merknad
09100K Drift kollektivtransport	233,3	233,3	233,3	233,3	933,2	Avtalefestet
21114K Reduserte billettpriser	58	58	58	58	232	Avtalefestet
23112K Mobilitetspakke	16	28	28	28	100	

Utredningsarbeid i forbindelse med og mot anbud 2029	3,5	2	1	1	7,5	PR-34/23
23113K Aldersvennlig transport	10	10	10	10	40	KU-8/23
22157K/22158K Drift lokalbuss Melhus og Malvik	6,3	6,3	6,3	6,3	25,2	
Kapasitetsutvidelse kollektiv		100	100	100	300	
Reversering av tilbud 2022 kutt	10	23	23	23	79	
Ekstra midler kollektivtransport	20	20	20	20	80	DP (UB)
Reduksjon av periodebillett 25%/ generell reduksjon	36/50	90	90	90	306/320	
Garanti 2023/2024	60	60	60	60	240	
Orkland sone A	6,2	6,2	6,2	6,2	24,8	
TOTALT	459,3/473,3	636,8	635,8	635,8	2367,7/ 2381,7	

- Reduserte billettpriser: Midler til å reduserer prisene gjennom tilleggsavtalen fra 2020
- Mobilitetspakke: Etablert i 2023 for å utvikle nye, delte mobilitetstjenester
- Kapasitetsutvidelsen kollektiv: Da ny rutestruktur for Stor-Trondheim 2019-2029 ble vedtatt i 2016 vedtok man samtidig at kapasiteten skulle dimensjoneres i to trinn med 2024 som skjæringspunkt
- Reversering av tilbud kutt 2022 : Kutt i avganger hverdager etter kl 20.00, lørdager og søndager for å dekke manglende inntekter.
- Ekstra midler kollektivtransport: Økt kollektivtilbud i byvekstkommunene, i henhold til mobilitetsplaner.
- Reduksjon av periodebillett mm.: Politiske vedtak i Trfk/Tk om redusert billettpriser
- Garanti 2023/24: Politiske vedtak i Trfk/Tk for å gi AtB forutsetninger for å tilby et stabilt og forutsigbart tilbud ut perioden.
- Orkland sone A: Som følge av at Skaun og Orkland blir del av Miljøpakken fra 2024, er det foreslått at sone A utvides til å inkludere Orkland.

Nivået på kollektiv drift for 2023 var på totalt 408,9 mill. 24-kr. Sammenlignet med 2023, viser tabellen over at det legges det opp til en vesentlig økning i årene fremover. Tar vi med de to ekstra årene frem til 2029 på samme nivå, så foreslås det en total økning i årene 2024-2029 på ca. 1,2 mrd. Det vises til sekretariatets kommentar til dette lengre opp i saken.

Forslag til vedtak: Etter drøftinger i møtet.

Sak 05/24 Føringer for handlingsprogram 2025-28 (Sek)

Vedlegg: Føringer for handlingsprogram 2025-28.

I vedlagte forslag til føringer for handlingsprogram 2025-28, er det lagt til grunn at vi i hovedsak praktiserer retningslinjene som tidligere. En mindre endring er gjort ved å ta bort beskrivelsen av delvis bundne og ubundne prosjekt, da dette ikke er av betydning, samt å oppdatere med nye datoer og tidslinjer.

Forslag fra Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune (side 4) om å legge til:

For prosjekter på mellom 15 og 40 mill kan investeringsbeslutning tas i Kontaktutvalget hvis forutsetninger og finansiering ikke avviker fra det som tidligere er politisk behandlet. For store prosjekter (over 40 mill) må finansiering av utbygging behandles politisk.

Det første året i handlingsprogrammet vil være årsbudsjettet for 2025. Andre år i handlingsprogrammet er innspill til statsbudsjett 2026 og årsbudsjett 2026. Øvrige år vil vise bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene. Det tas ikke stilling til fordeling av midler på tiltaksområdene etter 2028 utover det som følger av bindinger i prosjektene. Handlingsprogrammet rulleres årlig.

Prosess

Miljøpakkens handlingsprogram 2025-2028 utarbeides på bakgrunn av innspill fra partene i byvekstavtalen.

Frist for innspill til handlingsprogrammet er 1. mai og endelig frist for fremleggelse av dokumentasjon er 1. juni.

Det legges opp til behandling av handlingsprogram i to etapper:

1. Dette dokumentet drøfter viktige føringer for utforming av forslag til handlingsprogram. Det ble lagt fram for Programrådet 16.01.24 og for KU 26.01.24.
2. Forslag til høringsutkast legges fram for Programrådet september 2024 som innstiller før behandling i KU oktober 2024.

For detaljer om prosessen og de andre føringene, vises det til vedlegget.

Programrådets innstilling til vedtak:

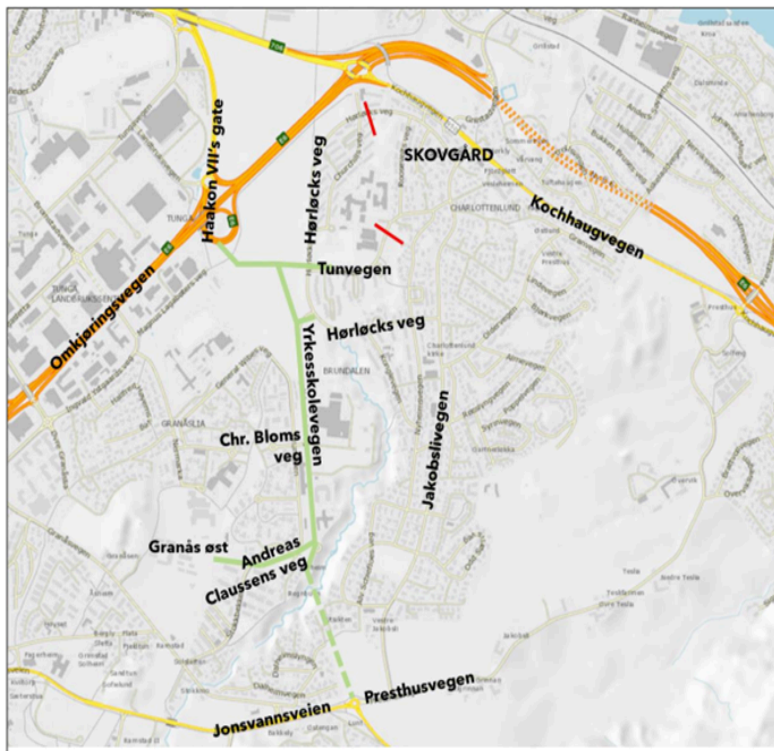
Kontaktutvalget vedtar å legge de beskrevne føringene til grunn for arbeidet med handlingsprogram 2025-28.

Sak 06/24 Brundalsforbindelsen - valg av utforming (Tk)

Vedlegg: Notat med alternative løsninger

Bakgrunn

Bystyret og Fylkestinget er enige om at del 1 av Brundalsforbindelsen skal bygges (fra Haakon VII's gate til Andreas Claussens veg) som kommunal veg, og at den utformes med to felt fra Hørløcks veg og sørover. Det har derimot vært uenighet knyttet til antall felt på strekningen mellom Haakon VII's gate og Hørløcks veg. Etter ulike vedtak i bystyret (PS 82/23) og i fylkesutvalget (148/23) har det vært en prosess på administrativt nivå hvor representanter fra Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune har sett på alternative løsninger for strekningen. Dette resulterte i et notat med tre alternative løsninger som ble presentert for bystyret 14.12.2023 i sak 235/2023. Notatet ligger vedlagt denne saken.



Figur 1: Dagens vegnett i analyseområdet. Brundalsforbindelsen (grønn linje) og stengte veger som ligger inne i reguleringsplanen (rød markering).

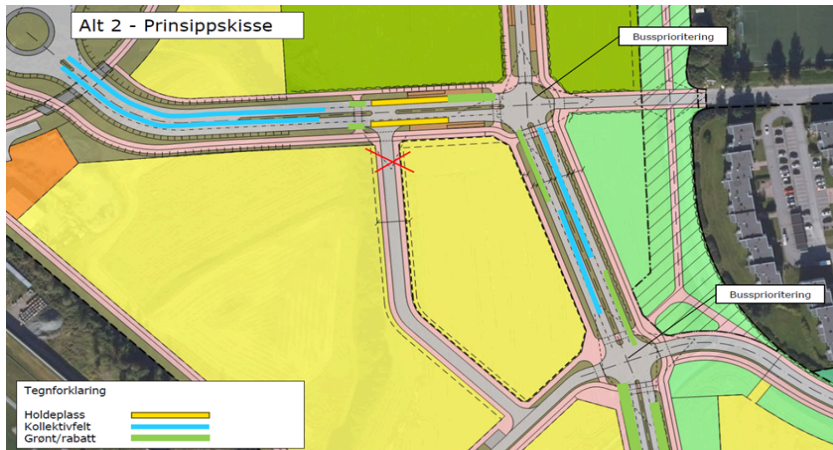
Bystyret vedtok i denne saken en løsning for Brundalsforbindelsen mellom Haakon VII's gate og Hørlecks veg. I tillegg til utforming av Brundalsforbindelsen vedtok bystyret flere punkter som skal følges opp i forbindelse med Brundalsforbindelsen.

Bystyrets vedtak i sin helhet gjengis her:

1. Firefelts gate med reduksjon til færre felt ved holdeplass og fotgjengerkryssinger.
Firefelts gate med reduksjon til færre felt ved holdeplass og fotgjengerkryssinger. Løsningen er skissert som alternativ 2 i tilleggsnotat fra kommunedirektøren datert 12.12.2023
2. Ordfører gis fullmakt til å forhandle om en omforent løsning, som ivaretar nullvekstmålet og trafiksikkerhet på strekningen, med de andre partene i Miljøpakken.
3. Det skal gjøres en helhetlig vurdering av hvordan man kan redusere bruk av privatbil i hele området/bydelen. Parallelt med detaljreguleringsprosessen skal man se på kjøremønstre i hele området, og hvordan man aktivt kan bruke kjøremønstre for å øke attraktiviteten for gående, syklende og kollektivreisende.
4. Det er en forutsetning at løsninga gir skolebarn og fotgjengere trygg kryssing av veien, fortrinnsvis i plan.
5. Det skal utredes med hensikt om å gjennomføre tiltak som bedrer trafiksikkerheten og fjerner gjennomkjøring i Jakobslivegen samtidig som Brundalsforbindelsen realiseres.
6. Det skal utredes kraftfulle tiltak langs Brundalsforbindelsen og i tilstøtende veier for å redusere bruk av privatbil og gi kollektivtrafikk, gående og syklende fortrinn i valg av reisemåte.
7. Kommunedirektøren bes komme tilbake med en sak med konkrete forslag før sommeren 2024.

Beskrivelse av løsning vedtatt i Bystyret

Bystyrets vedtatte løsning er en fire felts gate som innsnevres ved fotgjengerkryssinger og ved holdeplasser. Buss skal prioriteres gjennom innsnevring og i kryss.



Figur 2: Illustrasjonen viser prinsippene for valgt løsning, detaljene må avklares i forbindelse med byggeplanleggingen.

Trafikksikker kryssing av vegen, spesielt for skolebarn, er et hensyn som må ivaretas i utforming av Brundalsforbindelsen. Innsnevring ved kryssing vil gi en tryggere løsning for kryssende fotgjengere enn ved kryssing av fire felt. En grundig vurdering av om denne løsningen gir forhold for trafikksikker løsning i plan gjøres i detaljplanleggingen framover. Hvis dette vurderes å ikke være tilstrekkelig må planskilt kryssing vurderes.

Trondheim kommune følger opp vedtak vedrørende trafikkdempende tiltak i bydelen, tiltak for å bedre trafikksikkerhet i Jakobslivegen og i andre veger i området hvor det er behov. Brundalsforbindelsen utløser behov for tiltak i Hørløcks veg mellom Brundalsforbindelsen og Jakobslivegen, da Brundalsforbindelsen vil gi betydelig økning i trafikk her. Dette arbeidet vil resultere i tiltak som spilles inn til Miljøpakken for finansiering.

Trondheim kommunes anbefaling

Trondheim kommune anbefaler partene i Miljøpakken å stille seg bak bystyrets vedtak i sak 235/23. Prosjektet er klar til å sette i gang med byggeplanlegging så fort løsning er omforent i Miljøpakken.

TKs innstilling til vedtak:

Brundalsforbindelsen utformes i hovedsak som firefelts gate fram til Hørløcks veg. Det bygges innsnevring ved holdeplass og i kryss. Løsningen må gi skolebarn og fotgjengere trygg kryssing av veien. Fremkommelighet for buss skal prioriteres gjennom strekningen og i kryss.

Samtidig med at Brundalsforbindelsen realiseres, må tiltak for å dempe personbiltrafikken i området gjennomføres slik at nullvekstmålet ivaretas, i tråd med vedtak i Bystyret 14.12.2023.

Sak 07/24 Status gateprosjektene – orientering (Trfk)

Fylkeskommunen orienterer om status for gateprosjektene.

Forslag til vedtak: Tas til orientering

08/24 Status Mobilitetslab Stor Trondheim – orientering (Trfk/NTNU)

Det orienteres om status for arbeidet med Mobilitetslab Stor-Trondheim.

Forslag til vedtak: Tas til orientering

Eventuelt

Status måloppnåelse

Trafikkutvikling per desember 2023

Oppsummering

Nullvekstmålet skal måles ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Det skal være nullvekst sammenlignet med referanseåret 2019. **Byindeksen estimerer trafikken i Trondheimsområdet siste tre år til å være 3,1 prosent høyere enn i 2019.** Dette gjennomsnittet er preget av lav trafikk under pandemien. Det siste året har trafikkveksten vært høyere.

I desember var elbilenes andel av passeringer med "lette" biler 39 prosent. Andelen elbiler av personbiler totalt i miljøpakkeområdet er 30 prosent.

Antall påstigende på buss og trikk viser trafikkvekst i 2023 sammenlignet med 2022. I oktober-desember var det 11 prosent flere påstigende passasjerer enn samme periode 2022.

Det har vært en positiv utvikling i antall reiser med tog i sone A etter at det ble mulig å reise på tog med rabatterte priser. I oktober-desember 2023 var det 23 prosent flere reiser med tog i sone A enn samme periode 2022.

Antall syklist gjennom registreringspunktene var lavere høsten 2023 enn høsten 2022. Dette kan skyldes mer nedbør og kaldere vær høsten 2023.



Personbiltransport

Trafikken siste tre år er 3,1 prosent høyere enn i 2019.
Andel elbiler i bom 36 prosent i 2023.



Buss og trikk

11 prosent flere påstigende passasjerer i sone A i oktober-desember 2023 sammenlignet med samme periode 2022.



Tog

23 prosent flere reiser med tog i sone A oktober-desember 2023 sammenlignet med samme periode 2022.



Sykkel

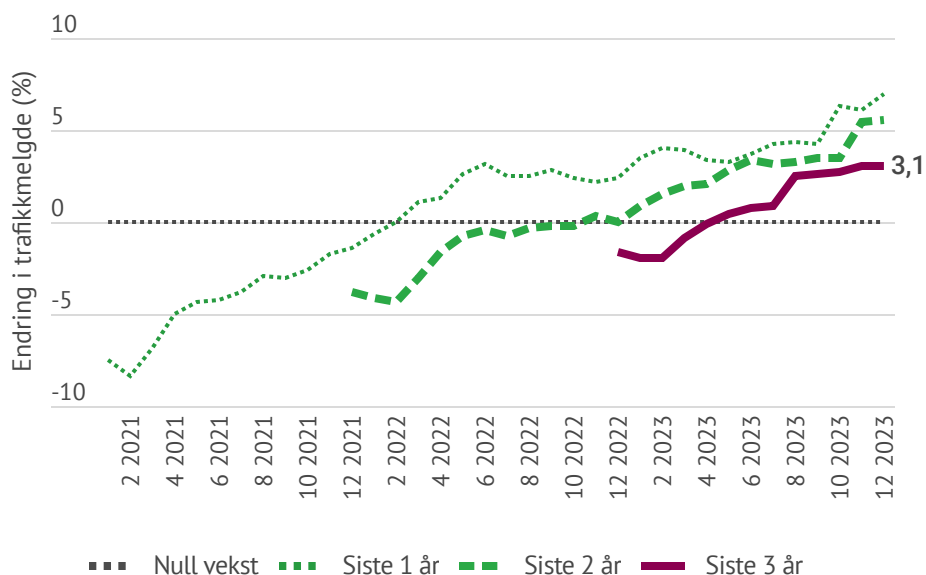
Sykkeltallene er lavere høsten 2023 sammenlignet med høsten 2022.
Dette kan skyldes mer nedbør og kaldere vær i 2023.

Personbiltransport

Nullvekstmålet skal måles ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Det skal være nullvekst sammenlignet med referanseåret 2019. **Byindeksen estimerer trafikken i Trondheimsområdet siste tre år til å være 3,1 prosent høyere enn i 2019.** Dette gjennomsnittet er preget av lav trafikk under pandemien. Som figuren nedenfor viser har trafikkveksten de siste en-to årene vært høyere. Dersom trafikkmengden i årene framover blir liggende på samme nivå som i dag vil det glidende tre års gjennomsnittet bli høyere.

Andelen elbiler gjennom Miljøpakken sine bommer har økt over tid. I 2023 var elbilenes andel av passeringer med "lette" biler på 36 prosent. I desember alene var elbilandelen i bom 39 prosent.

Byindeksen. Estimert gjennomsnittlig endring siste glidende 1, 2 og 3 år



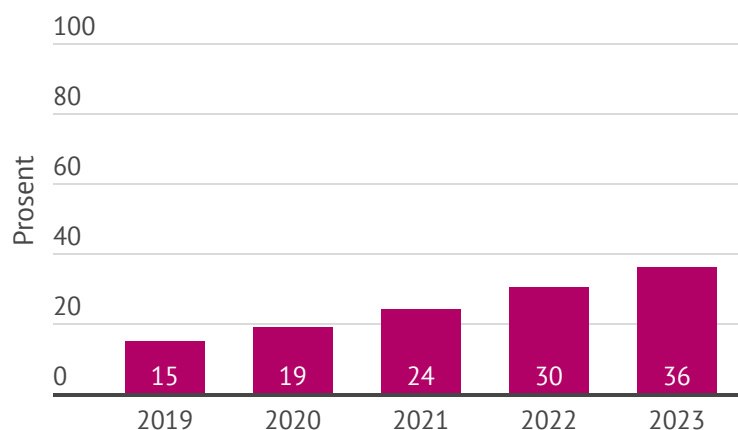
Kilde: Statens vegvesen



Byindeksen

Miljøpakken, og nullvekstmålet, måles med byindeksen. Denne viser endring i trafikkmengde i byområdet sammenlignet med referanseåret 2019. Byindeksen utarbeides av Statens vegvesen.

Elbil i bom. Andel per år, 2019-2023.



Kilde: Vegamot

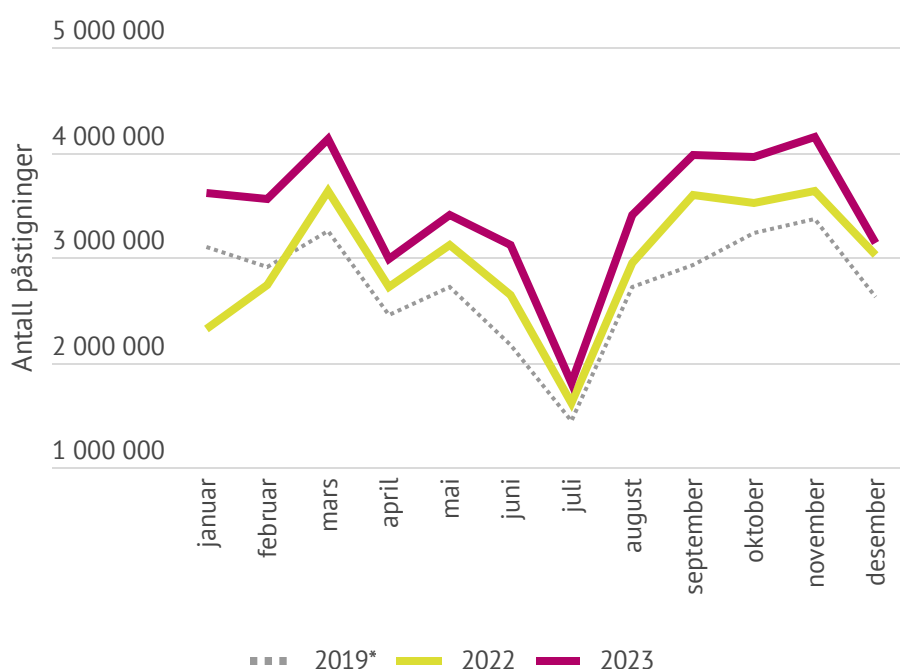
Kollektiv

Buss og trikk

Tall fra AtB viser trafikkvekst i 2023 sammenlignet med 2022. Dette gjelder totalt og for alle måneder.

I oktober - desember var det i gjennomsnitt 3,7 millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A. Dette er en økning på 11 prosent sammenlignet med sammen periode 2022.

Antall påstigninger på buss og trikk. Per måned.



Kilde: AtB, månedsrapport



Påstigningstall

Statistikken viser antall påstigninger på trikk, de grønne bybussene og regionlinje 311 (Stjørdal-Trondheim) som i sin helhet kjører innenfor miljøpakkeområdet. Tall fra Orkland og Skaun vil bli inkludert senere.

*Tallene for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal oktober 2021.

Kollektiv

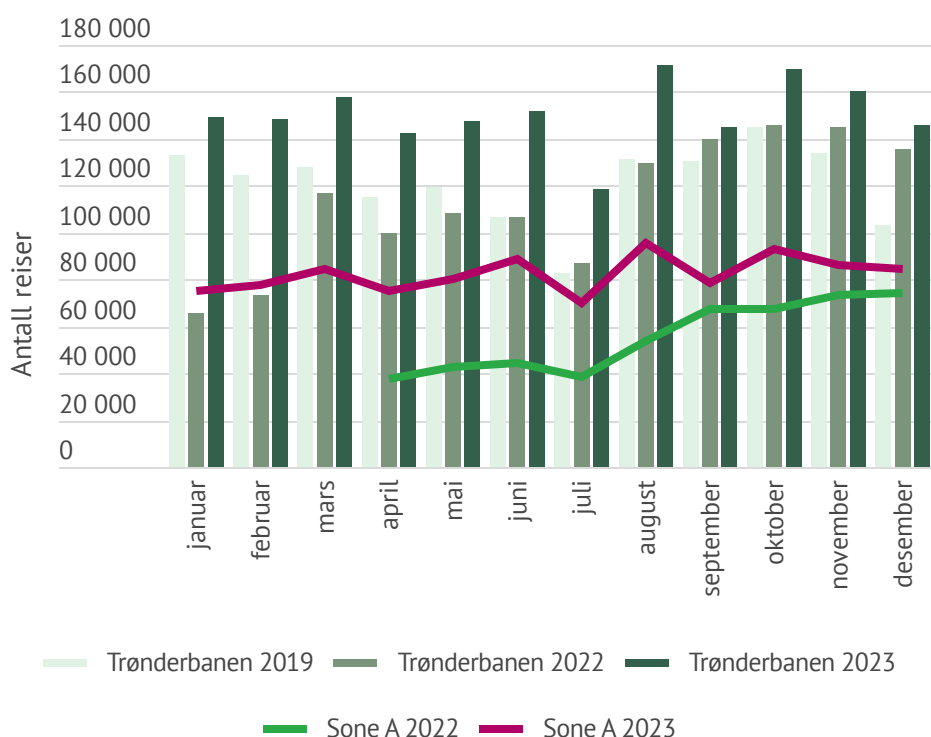
Tog

Tall fra SJ Norge viser en fortsatt positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen. Sammenlignet med 2019 har antall reiser økt med 24 prosent.

I månedene oktober-desember 2023 ble det tatt drøyt 158 000 reiser i gjennomsnitt per måned på Trønderbanen. Av disse reisene var drøyt 88 000 (56%) innad i sone A.

Det har vært en positiv utvikling i antall reiser med tog i sone A etter at det ble mulig å reise på tog med rabatterte priser. I oktober-desember 2023 var det 23 prosent flere reiser med tog i sone A sammenlignet med samme periode 2022.

Antall reiser på Trønderbanen og i sone A. Per måned.



Kilde: SJ



Reiser med tog

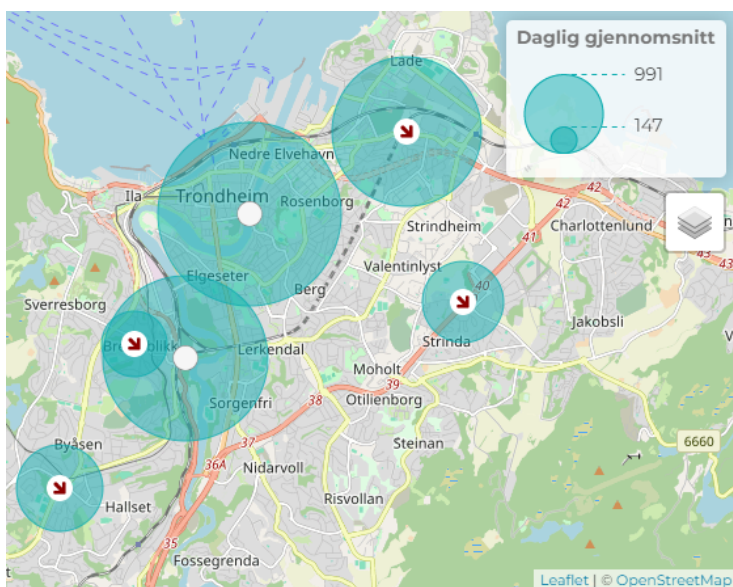
Økningen i antall reiser fra februar til mars 2022 skyldes fjerning av koronarestriksjoner og at det fra 1. mars 2022 ble mulig å reise med tog med AtB-billett i hele sone A.



Sykkel

Antall sykler gjennom registreringspunktet på Svingbrua var stabilt for 2023 sammenlignet med 2022, mens det er en liten nedgang i antall sykler gjennom registreringspunktet på Rotvollekra. Høsten 2023 var det færre sykler gjennom disse registreringspunktene sammenlignet med høsten 2022. Også de nye tellepunktene, hvor vi har litt historikk (se kart nedenfor), viser en nedgang i antall sykler høsten 2023 sammenlignet med høsten 2022. Dette kan skyldes at det var mer nedbør og at været var kaldere høsten 2023 sammenlignet med høsten 2022.

Statistikken på sykkel er basert på få tellepunkt, og kan ikke brukes som en sikker beskrivelse av den totale utviklingen. I løpet av våren kommer data for 2023 fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU). Dette kan bidra til å belyse utviklingen i bruk av sykkel gjennom hele året.



Kilde: Trondheim kommune, eco-counter

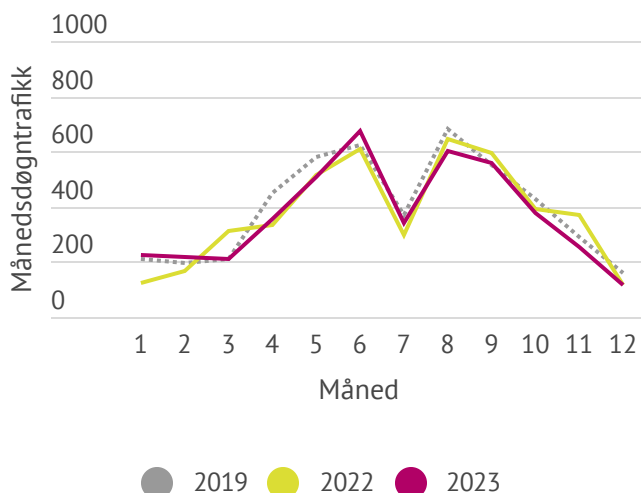
Størrelsen på sirklene i kartet viser gjennomsnittlig antall syklende forbi registreringspunktene per døgn for perioden oktober-desember 2023. Denne nettsiden viser daglige oppdateringer av antall syklende i de nye tellepunktene: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6359>.



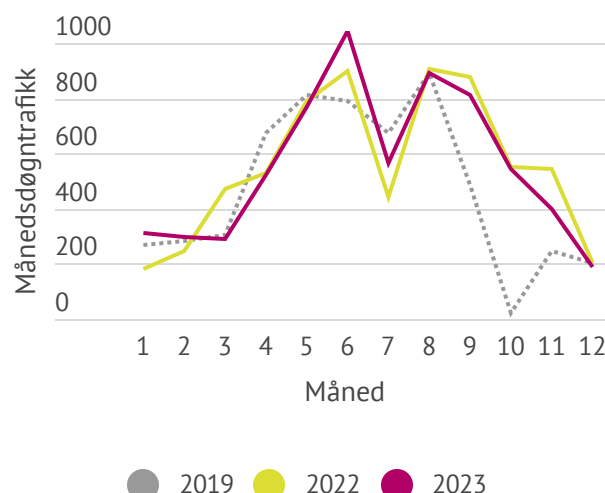
Reiser med sykkel

Antall sykkelreiser påvirkes av vær og føre. Antall syklende er lavt i januar og øker mot sommeren. Ferie og veghindringer kan påvirke variasjoner mellom måneder og år.

Rotvollekra sykkelsteller



Svingbrua sykkelsteller



Kilde: Statens vegvesen, Trafikkdata.no

Merknader til statistikken

Byindeksen

Byindeksen er hovedindikator for oppfølging av Byvekstavtalen og viser endring i trafikkmengde for byområdet. Byindeksen utarbeides av Statens vegvesen. 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 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. Data fra reisevaneundersøkelser, som oppdateres årlig, kan brukes som en supplerende kilde for å si noe om utviklingen i personbiltrafikk. Statens vegvesen har nylig satt i gang et arbeid med å bedre trafikkdata i, og på tvers av, byvekstavtaleområder.

Påstigende passasjerer, buss og trikk

Tall for 2019 er ikke sammenlignbare med tall etter 2019. Tall for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger. Før omlegging av rutestrukturen i 2019 ble omstigningsandelen beregnet til å være 15 prosent. Etter omleggingen av rutestrukturen høsten 2019 er omstigningsandelen anslått til 40 prosent. Antall påstigende passasjerer er altså ikke det samme som antall reiser.

En annen forskjell fra 2019 er utvidelsen av sone A til Melhus og Stjørdal i oktober 2021.

Sykkel

Miljøpakken har utfordring med lite data på sykkel, men her er det endringer på gang. Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data og på sikt etablere en sykkelindeks for Trondheim. Partene jobber med å få ikke-operative sykkeltellere i drift. Trondheim kommune har etablert fire nye registreringspunkt høsten 2022. Disse er plassert i Innherredsveien, Granåsveien, Breidablikkveien og Dalgårdbrua. Høsten 2023 er det etablert ytterligere tellere på Stavne og ved gamle bybro. Statens vegvesen har nylig etablert en teststrekning i Trondheim for å teste utstyr slik at flest mulig av nye sykkeltellerne kan godkjennes. Godkjent utstyr betyr at dataene kan innlemmes i Trafikkdata.no og dermed gjøres tilgjengelig for alle. Testing av utstyr pågår gjennom høsten 2023 og våren 2024.

Politiske vedtak av Miljøpakkens handlingsprogram 2024-27

Miljøpakkens handlingsprogram ble behandlet i fylkestinget, bystyret i Trondheim, kommunestyrene i Stjørdal, Malvik, Melhus, Skaun og Orkland i perioden november – desember 2023.

Vedtak hos Trøndelag fylkeskommune i Fylkestinget 06.12.2023:

1. Fylkestinget vedtar handlingsprogram Miljøpakken 2024-2027 som det foreligger i vedlegg 1 med endringer og presiseringer i henhold til nedenstående vedtakspunkt.
2. Fylkestinget vedtar at følgende prosjekt innarbeides i hovedtabeller (ut av hvit liste):
 - a. Ila-Flakk-Klett.
 - b. Berg-Høstad.
 - c. Drift kollektiv
 - Ekstra midler drift kollektiv
 - Aldersvennlig transport
 - Lokalbuss Malvik/Melhus
 - Mobilitetspakke
 - Utredningsarbeid mot anbud 2029
3. Fylkestinget ber om at Miljøpakkesamarbeidet reviderer tekst i kapittel 7, 8 og 9- 20.
4. Fylkestinget mener at partene i Miljøpakken må igangsette kraftfulle tiltak for å styrke konkurransekraften for kollektiv, sykling og gange for å snu trafikkutviklingen i byvekstområdet. Gjennom følgende tiltak:
 - a. Prisreduksjon for reisende med periodebilletten
 - b. Økt kapasitet i kollektivtrafikken
 - c. Arbeide for en økt utbyggingstakt av sykkelveier, og rapportere på dette til Kontaktutvalget
 - d. Flere restriktive tiltak mot personbiltrafikken
5. Reversering kutt 2022 søkes innarbeides i hovedtabeller, fra 2024
6. Økt kapasitetsutvidelse/tilbudsutvikling innarbeides i hovedtabeller og økes til 100 mill fra 2025.
7. Fylkestinget støtter en styrking på 360 millioner kroner for kollektivdrift i tråd med vedtak gjort i Trondheim kommune. Dette innebærer et samlet driftstilskudd på 3260 millioner kroner. Midlene skal legges til rette for en årlig økning på 9 prosent i antall kollektivreiser.
8. Det settes av 36 mill. i 2024 til reduksjon av pris på periodebillett med 25 % og det søkes innarbeides for resten av perioden.
9. Trikk infrastruktur innarbeides i hovedtabeller for å ta igjen noe av vedlikeholdsetterslepet på Gråkallbanens infrastruktur
10. Fylkestinget ber om at det så raskt som mulig iverksette omskilting av kollektivtraseene slik at elbiler ikke lenger har adgang, samt skilte om Prinsenkrysset for å hindre gjennomkjøring for privatbil
11. Fylkestinget ber om en sak med resultater på effekt på nullvekstmålet og reisetall fra innføring av ulike billetterabatter ifbm. bompengeforliket
12. Fylkestinget gir fylkesordfører mandat til å fremforhandle et omforent handlingsprogram for 2024-27 i kontaktutvalget.

Vedtak hos Trondheim kommune i Bystyret 14.12.2023:

1. Bystyret vedtar handlingsprogram Miljøpakken 2024-2027 som det foreligger i vedlegg 1 med endringer og presiseringer i henhold til nedenstående vedtakspunkt.
2. Bystyret vedtar at følgende prosjekt innarbeides i hovedtabeller:
 - a. Ila-Flakk-Klett.
 - b. Berg-Høstad.
 - c Eberg trafikkgård
 - d. Drift kollektiv
 - Ekstra midler drift kollektiv
 - Aldersvennlig transport
 - Lokalbuss Malvik/Melhus
 - Mobilitetspakke
 - Utredningsarbeid mot anbud 2029
 - e. Kollektiv drift som vist i tabell 4. Bystyret forventer økning i inntekter som følge av økt kollektivtilbud. Bystyret legger til grunn fylkets forventede økning i inntekter fram til 2029 (tabell 3) som et konservativt anslag. Disse midlene kan gjøre at behovet for tilskudd reduseres, at tilbudet kan styrkes ytterligere eller brukes til å redusere pris på billetter.
3. Bystyret ber om at Miljøpakkesamarbeidet reviderer tekst i kapittel 7, 8 og 9- 20.
4. Bystyret ber om at den overordnede prosessen med prioritering av tiltak og fordeling av midler i Miljøpakken gjenopptas, slik at partene får en felles forståelse av hvordan målene skal nås.
5. Bystyret mener at partene i Miljøpakken må igangsette kraftfulle tiltak for å styrke konkurransekraften for kollektiv, sykling og gange for å snu trafikkutviklingen i byvekstområdet, gjennom følgende tiltak: a. Prisreduksjon for reisende med periodebilletten b. Økt kapasitet i kollektivtrafikken c. Arbeide for en økt utbyggingstakt av sykkelveier, og rapportere på dette til Kontaktutvalget d. Flere restriktive tiltak mot personbiltrafikken som bidrar til 20 % reduksjon.
6. Reversering av kutt i 2022 søkes innarbeides i hovedtabeller fra 2024.
7. Økt kapasitetsutvidelse/tilbudsutvikling innarbeides i hovedtabeller og økes til 100 mill fra 2025.
8. Bystyret vedtar styrking på 360 millioner kroner for kollektivdrift. Dette innebærer et samlet driftstilskudd på 3260 millioner kroner. Midlene skal legges til rette for en årlig økning på 9 prosent i antall kollektivreiser. Bystyret ber Miljøpakken sette i gang en prosess for å omdisponere midler til dette.
9. Det settes av 50 mill. i 2024 til reduksjon av pris på kollektivtrafikken. Målet er økt attraktivitet og slik bidra til å realisere nullvekstmålet.
10. Infrastruktur for trikk innarbeides i hovedtabeller for å ta igjen noe av vedlikeholdsetterslepet på Gråkallbanens infrastruktur.
11. Bystyret ber om at det så raskt som mulig iverksettes omskilting av kollektivtraseene slik at elbiler ikke lenger har adgang, samt skilte om Prinsenkrysset for å hindre gjennomkjøring for privatbil. Kommunale elkjøretøy og elbiler i næringstransport kan fortsatt bruke kollektivfelt, noe som evalueres etter en periode for å få vurdert virkningen på kollektivtrafikken.
12. Bystyret ber om en sak med resultater på effekt på nullvekstmålet og reisetall fra innføring av ulike billetterabatter, med utgangspunkt i bompengeforliket.
13. Bystyret gir ordfører mandat til å fremforhandle et omforent handlingsprogram for 2024-27 i kontaktutvalget.

Vedtak hos Stjørdal kommune i kommunestyret 28.12.2023:

1. Stjørdal kommune slutter seg til vedlagt forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2024-2027 med følgende tillegg:
 - a. Tiltaket to pendellinjer med høy frekvens på bylinje 90 tas inn i hovedtabellen «Finansiering kollektiv 2024-2027» i handlingsprogrammet.
2. Ordfører får fullmakt til å fremforhandle endelig handlingsprogram for Miljøpakken i forbindelse med behandling i kontaktutvalget.
3. Kommunedirektøren får fullmakt til å foreta nødvendig budsjettkorrigeringer etter endelig vedtak i kontaktutvalget.

Vedtak hos Melhus kommune i kommunestyret 12.12.2023:

Melhus kommunestyre vedtar:

1. Det anbefales at det eksisterende tilbudet på lokalbuss (pendellinje) videreføres og at man ser på muligheten for en pendel fra Brekkåsen til Løvset i budsjettet for handlingsprogrammet
2. Det anbefales at det ikke benyttes alternative finansieringskilder der det er lagt til grunn statlige midler
3. Kommunestyret slutter seg til vedlagte forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2024-2027.
4. Ordfører gis fullmakt til å forhandle på vegne av Melhus kommune.

Vedtak hos Malvik kommune i kommunestyret 11.12.2023:

1. Malvik kommune slutter seg til vedlagt forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2024-2027 med følgende tillegg:
 - a. Malvik kommune har god fremdrift på egne prosjekter, og opprettholder porteføljen som går fram av handlingsprogrammet.
 - b. Vedtak i Kontaktutvalg gjort før politisk behandling av HP 2024-2027 som binder midler av ramma, må følges opp med tilsvarende reduksjon av andre tiltak for å komme innenfordisponibel ramme.
 - c. Arbeidet med langsiktig tiltaksplan må snarest fullføres for å få en samordnet plan for hele avtaleområdet.
 - d. Malvik kommune beklager sterkt at staten ikke følger opp sine avtaleforpliktelser med investeringsmidler til Miljøpakken på post 30 og post 66 i statsbudsjettet.
 - e. Malvik kommune fraråder forskuttering av statlige prosjekter som ikke får bevilgning gjennom statsbudsjettet, før man eventuelt får forsikring om at disse midlene blir refundert av staten.
 - f. Dersom det skal innføres nye bilrestriktive tiltak er det en forutsetning at det eksisterer et godt alternativt kollektivtilbud, også i omegnskommunene.
 - g. Basis i kollektivtilbudet må prioriteres foran supplerende tilbud som krever reduksjon i basistilbudet. Videre bør allerede ferdig planlagte og igangsatte tiltak i basistilbudet i størst mulig grad prioriteres. For Malvik innebærer dette at økningen i driftsmidler kollektivtrafikk disponeres slik at utvidet tilbud for lokalbuss 86 og forlengelsen av rute 70 til Muruvik inkluderes i grønn tabell.
2. Ordfører får fullmakt til å fremforhandle endelig handlingsprogram for Miljøpakken i forbindelse med behandling i kontaktutvalget.
3. Kommunedirektøren får fullmakt til å foreta nødvendig budsjettkorrigeringer etter endelig vedtak i kontaktutvalget.

Vedtak i Skaun kommune i kommunestyret 12.12.2023:

1. Kommunestyret slutter seg til vedlagte forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2024-2027.

2. Ordfører gis fullmakt til å fremforhandle endelig handlingsprogram for Miljøpakken i forbindelse med behandling i kontaktutvalget.

Vedtak i Orkland kommune i kommunestyret 28.11.2023:

1. Orkland kommune slutter seg til vedlagte forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2024-2027 med følgende tillegg:

- Fortau Orkdalsveien: Forlengelse av fortau langs vestsiden av Orkdalsveien fra Allfarveien til rundkjøring ved Amfi på Orkanger. Fortauet vil bedre forholdene for myke trafikanter, redusere behovet for å krysse Orkdalsveien og gjøre viktige sentrumsfunksjoner lettere tilgjengelig for fotgjengere og syklist. Fortauet er vedtatt prosjektert med sikte på byggestart tidligst mulig i 2024. Kostnad kr 2,9 mill. (inkl. 100 000 til byggeplanlegging)
- Fortau Tverradkomsten: Fortau mellom Mostargata og Geilan på Orkanger. Tiltaket vil gi boliger vest for Tverradkomsten direkte atkomst til fortau, bedre forholdene generelt for myke trafikanter og gjøre viktige sentrumsfunksjoner lettere tilgjengelig for syklist og fotgjengere. Fortauet er regulert og vedtatt prosjektert med sikte på byggestart tidligst mulig i 2024. Kostnad kr 2,1 mill. (inkl. 100 000 til byggeplanlegging)

2. Ordfører får fullmakt til å framforhandle endelig handlingsprogram for Miljøpakken i forbindelse med behandling i kontaktutvalget.

3. Kommunedirektøren får fullmakt til å foreta nødvendige budsjettkorrigeringer etter endelig vedtak i kontaktutvalget.



Statens vegvesen

Notat

Til:	Sekretariatet for Miljøpakken i Trondheimsområdet	Saksbehandler:	Emma Bersvendsen ToS/ Jofrid Burheim ØKV
Fra:	Statsforvalteren i Trøndelag, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen	Tlf saksbeh.	91616933
Kopi til:	Anne Skolmli. Harald Høydal, Kjetil Strand	Vår dato:	04.01.2024
		Saksnr:	20/123399

Miljøpakkens handlingsprogram og årsbudsjett 2024–2027

Statens parter i Miljøpakken slutter seg til forslag til handlingsprogram 2024–2027 og årsbudsjett for Miljøpakken 2024 med de presiseringer som følger. I Kontaktutvalget der handlingsprogrammet samordnes vil staten komme med ytterligere presiseringer.

Staten mener det må foretas en aktiv vurdering av hvert prosjekts nytteverdi gjennom hele prosjektperioden fra oppstart prosjektutvikling til utbygging. Det må løpende vurderes om det er aktuelt å gå videre med prosjekt sett opp mot prosjektets bidrag til nullvekstmålet.

Det er viktig for Miljøpakkens styring, legitimitet og omdømme at prosjektene som gjennomføres med offentlige midler blir dokumentert på en etterprøvbar måte og gir god effekt på nullvekstmålet. For at Miljøpakken skal nå målet om nullvekst i personbiltrafikken er det avgjørende at det gis tilstrekkelig styringsinformasjon slik at Miljøpakkens organer kan prioritere på et godt grunnlag. Staten mener at dette må framkomme for alle behov spilt inn til HP 2024–27. Staten står ved sin innstilling til de prosjektene som ligger i hvite tabeller.

I tråd med reforhandlet byvekstavtale skal bidrag til nullvekstmålet være førende for hvilke tiltak Miljøpakken gjennomfører. I lys av prisøkningen de siste årene og innspilt portefølje til HP 2024–27 er det behov for sterkere prioritering. Staten oppfordrer samtlige parter i Miljøpakken til å gjennomgå og vurdere nytten av innspilte prosjekter og å nedprioritere de prosjektene som ikke gir tilstrekkelig bidrag til nullvekstmålet.

Det er en stram økonomisk situasjon og flere statlige hovedsykkelveiprojekt i Trondheim har ikke fått tildeling over statsbudsjettet. Staten ber om at partene i Miljøpakken gjør en vurdering på om hvorvidt investeringstiltakene som er klare for bygging på det statlige hovedsykkelveinettet kan/skal finansieres med bompenger.

Statens vegvesens budsjett for 2024 er stramt, og det er generelt sett begrenset handlingsrom til å starte opp planlegging av nye riksveitiltak, også innenfor byvekstavtaleområdene. For å legge til rette for fremtidig prioritering av prosjekter på hovedsykkelveinettet i Trondheim, ber staten om at partene i Miljøpakken også vurderer om planleggingsbehovet for de statlige hovedsykkelvegprosjektene kan finansieres med bompenger i 2024. Dette gjelder følgende prosjekt:

Prosjekt	Styringsmål	Behov i 2024, i mill. kr
Rv. 706 Stavne –Ila	(50)	2
Rv. 706 Nordtvedts gate –Pirbrua	(200–350) avhengig av konseptvalg	3
E6 Rotvoll–Malvik grense, hovedsykkelveg	(110)	4
23128S E6 Vinterveien– Sandmoen, hovedsykkelveg	(200)	4

Det bes om at handlingsprogrammet korrigeres for den reelle tildelingen gitt i statsbudsjettet. Det vil si at kun prosjekt **21103S Rv. 706 Leangbrua–Dalenbrua** vil stå med tildeling i 2024.

Føringer i Miljøpakkens handlingsprogram 2025-2028

Det første året i handlingsprogrammet vil være årsbudsjettet for 2025. Andre år i handlingsprogrammet er innspill til statsbudsjett 2026 og årsbudsjett 2026. Øvrige år vil vise bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene. Det tas ikke stilling til fordeling av midler på tiltaksområdene etter 2028 utover det som følger av bindinger i prosjektene. Handlingsprogrammet rulleres årlig.

Prosess

Miljøpakkens handlingsprogram 2025-2028 utarbeides på bakgrunn av innspill fra partene i byvekstavtalen. Frist for innspill til handlingsprogrammet er 1. mai og endelig frist for fremleggelse av dokumentasjon er 1. juni.

Det legges opp til behandling av handlingsprogram i to etapper:

1. Dette notatet drøfter viktige føringer og avklaringsbehov før utforming av forslag til handlingsprogram. Notatet ble lagt fram for Programrådet og for KU.
2. Forslag til høringsutkast legges fram for Programrådet september 2024 som innstiller før behandling i KU oktober 2024.

Tidslinje	Prosess Handlingsprogram
Januar 2024 16. januar 26. januar	Sekretariatet utarbeider forslag til føringer (innspillsrunde des 23) Føringer behandles i PR. Føringer behandles i KU.
Februar	Sekretariatet sender bestilling til partene.
Februar - april	Partene koordinerer og bearbeider innspill.
1. mai Mai	Frist for innspill fra partene (liste med alle tiltak). Sekretariatet avklarer og kvalitetssikrer partenes innspill.
1. juni Juni	Siste frist for innsending av dokumentasjon. Sekretariatet lager utkast til handlingsprogram.
August	Drøfting av handlingsprogram i AU.
September	Sekretariatet utarbeider forslag til handlingsprogram. Forslag til handlingsprogram behandles i PR.
Oktober	Forslag til handlingsprogram behandles i KU. Høringsutkast sendes til partene og brukerutvalg.

Tidslinje	Prosess Handlingsprogram
November	Høringssvar fra brukerutvalg sendes til partene.
Desember	Forslag behandles lokalpolitisk.
Januar 2025	Samordning i KU.
Februar 2025	Handlingsprogram behandles i politisk styringsgruppe.

Porteføljestyling

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

I praksis skjer en justering og porteføljestyling på tre måter:

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

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

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

Bidrag til måloppfyllelse

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

Midlene skal representere økt innsats/verdi

Tiltakene som finansieres av Miljøpakken skal ikke erstatte andre offentlige eller private bevilgninger, men representere en ekstra innsats som ikke ville ha blitt gjennomført uten

Miljøpakkens finansiering. For å sikre en forsvarlig bruk av midlene, og en tilstrekkelig ensartet praksis mellom partene, legges følgende føringer til grunn:

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

Prioriteringsgrunnlag

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

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

Fasene er nærmere forklart i kapittel 8.

Politisk og administrativ behandling av overgang mellom fasene

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

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

For å få til mer fleksibel og effektiv gjennomføring av små prosjekter, er det åpnet for overgang mellom de ulike prosjektfasene i løpet av året uten politisk behandling (se under). Man kan likevel ikke gå hele veien fra prosjektutvikling til utbygging uten politisk behandling.

Det er et minimum at finansiering av enten detaljplanlegging eller utbygging behandles politisk for alle prosjekt.

For større prosjekt og prosjekt hvor løsning er av stor politisk interesse, skal overgang til begge faser behandles politisk. I prosjekter der flere parter har interesse kan det være nødvendig med politisk behandling hos flere parter.

Behandling av de 3 fasene:

- *Prosjektutvikling (PU)*: Det settes av en ramme til hver av partene som benyttes til prosjektutvikling av tiltak. Rammen fastsettes i den årlige politiske behandlingen av handlingsprogrammet.
- *Detaljplanlegging (DP)*: Midler til detaljplanlegging (eventuell regulering og byggeplan) settes i utgangspunktet av i den årlige politiske behandlingen av handlingsprogrammet.

Unntak: For små prosjekter (under 15 mill) kan man gå fra fasen PU til DP gjennom året med behandling i Programrådet. For store prosjekter (over 15 mill) må finansiering av DP behandles politisk.

- *Utbygging (UB)*: Midler til utbygging settes i utgangspunktet av i den årlige politiske behandlingen av handlingsprogrammet.

Unntak: For små prosjekter (under 15 mill) der overgang til DP er politisk behandlet, kan man gå fra fasen DP til utbygging gjennom året med behandling i Programrådet.

For prosjekter på mellom 15 og 40 mill kan investeringsbeslutning tas i Kontaktutvalget hvis forutsetninger og finansiering ikke avviker fra det som tidligere er politisk behandlet. For store prosjekter (over 40 mill) må finansiering av utbygging behandles politisk.

Bindinger knyttet til gjennomføring

Bundne prosjekter i handlingsprogrammet er:

- Allerede igangsatte byggeprosjekter.
 - Nye prosjekt i henhold til entydige omforente politiske vedtak om igangsetting.
 - Forskuttet beløp for avklarte tiltak og iht. vedtatte fullmakter for porteføljestyling.
- Bindingen gjelder forskuttet beløp, ikke tiltaket i sin helhet.

Samordning

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

støyskjerm, kan det opprettes tiltakspakker som budsjettmessig plasseres innenfor tiltaksområdet med høyest kostnad.

Prosjektfaser, dokumentasjonskrav og rammeavsetninger

Behovsvurdering og idéfase er partenes ansvar å gjennomføre og bekoste.

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

Prosjektutvikling

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

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

Resultatet fra arbeidet skal dokumenteres i et skjema utarbeidet for formålet og gi nødvendig grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som skal prioriteres innenfor de ulike tiltaksområdene for videre detaljplanlegging. Nøkkeltall for kostnader samt andre beslutningsrelevante forhold fra partenes dokumentasjon er sammenstilt i egne tabeller pr. tiltaksområde og inkluderes i de aktuelle kapitlene i handlingsprogrammet.

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

Detaljplanlegging

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

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

Arbeidet kan foregå i én eller to faser:

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

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

I prosjekt med lange eller kompliserte planprosesser skal det settes et styringsmål. Styringsmål kan også settes i øvrige prosjekt, og det er anbefalt å gjøre det i prosjekter over 50 mill. kr. Dette gjøres enten etter at prosjektet er avklart i PU-fasen, eller innledningsvis i detaljplanleggingsfasen. Kostnadsanslag gjøres etter Anslagsmetoden i prosjekt over 10 mill. kr. Nivå på usikkerheten (standardavviket) i denne fasen bør ligge mellom 20–30 prosent.

Utbygging

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

Prosjektpakker

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

Sekkeposter

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

Rammeavsetninger

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



Notat

Vår ref.
2023/19907

Vår dato
12.12.2023

Til:

Bystyret

Fra:

Kommunedirektøren

Sak 0235/23 – Alternative løsninger for Brundalsforbindelsen – tilleggssnotat

Bystyret 14.12.23

Bakgrunn

På grunn av ulike vedtak i Trondheim bystyre og Trøndelag fylkesutvalg om antall felt på Brundalsforbindelsen, og heller ikke oppnådd enighet i Miljøpakkens kontaktutvalg, har representanter fra administrasjonen hos Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen og Trondheim kommune sett på flere muligheter for omforente løsninger på Brundalsforbindelsen. I dette notatet presenterer Kommunedirektøren tre alternativer til de løsningene som tidligere er utredet for Brundalsforbindelsen. Kommunedirektøren må presisere at disse ikke er utredet like grundig som de tidligere fremlagte alternativene.

Kommunedirektøren har i forkant av bystyremøtet 14.12.2023 mottatt spørsmål om mulige restriktive tiltak for å dempe personbiltrafikken i Charlottenlundområdet og på Brundalsforbindelsen. Dette svares ut i notatet.

Alternative løsninger til utforming på Brundalsforbindelsen mellom Haakon VIIIs gate og Hørløcks veg

Partene i Miljøpakken er enige om at kun del 1 av Brundalsforbindelsen (fra Haakon VIIIs gate/E6 til Andreas Claussens veg) skal bygges ut nå og at kommunen skal være vegeier. Det betyr at

kommunen har driftsansvar på vegen og er prosjekteier.

Partene er enige om at god framkommelighet for kollektivtrafikk er svært viktig og at prosjektets virkning for nullvekstmålet bør ligge til grunn for valg av løsning.

I administrative møter mellom partene har det kommet fram tre alternative løsninger:

1. Brundalsforbindelsen som ren bussgate.
2. Firefelts gate med reduksjon til færre felt ved holdeplass og fotgjengerkryssinger
3. Trefeltsgate med to-veis kollektivgate og envegs biltrafikk.

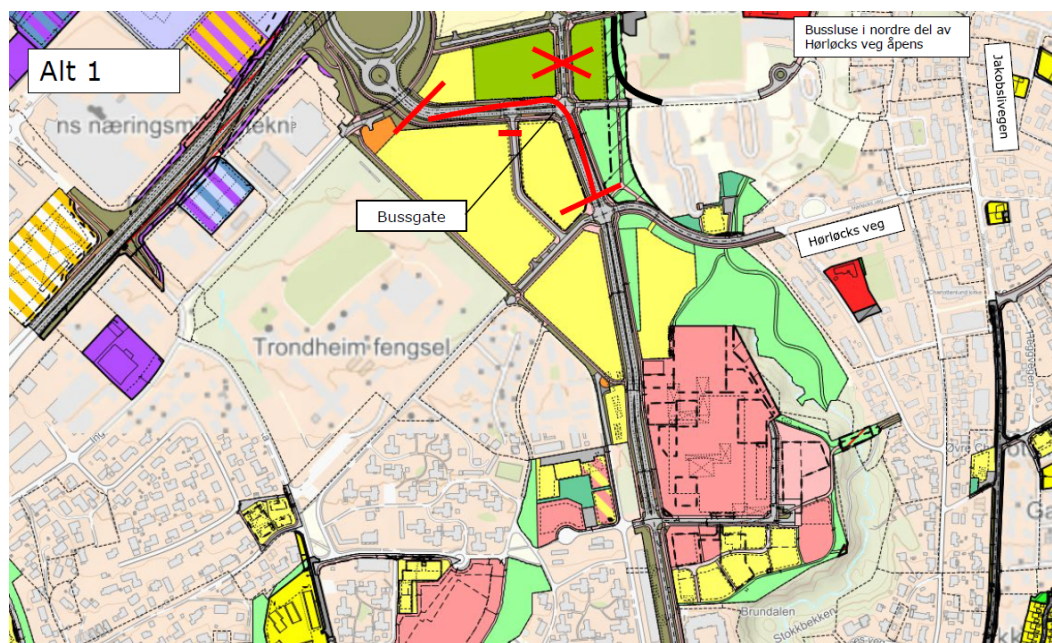
Alternativene er utviklet og vurdert på prinsipielt nivå. Uavhengig av hvilket alternativ som velges må det videre jobbes med detaljering, vurdering av konsekvenser både for de nye boligområdene og for Jakobsliområdet, og avbøtende tiltak.

Løsningene er vurdert med tanke på nullvekstmålet, attraktiv og levende bydel i de nye boligområdene og trafikale forhold i Jakobsliområdet, samt i hvor stor grad løsningene fraviker vedtatt områdeplan. De ulike partene vektlegger disse forholdene noe ulikt, og det er derfor ikke jobbet med rangering eller anbefaling av alternativene.

Uavhengig av hvilken løsning som velges bør det i den videre prosessen ses på tiltak for å dempe biltrafikken i området.

Alternativ 1: Ren bussgate fra Haakon VII's gate til Hørløcks veg

Alternativ 1 er en dedikert bussgate fra Haakon VII's gate til Hørløcks veg. All adkomst med personbil til området vil da bli via Skovgårdkrysset og Jakobslivegen.



Endringer av områdeplanen: Adkomstvegen som betjener boligområdene merket med B14 på reguleringsplanen får forbindelse kun til kryss mellom Brundalsforbindelsen og Hørløcks veg. Alternativt kan adkomst til disse boligområdene vurderes fra Magnus Lagabøters veg og Ingvald Ystgaards veg. Biladkomst til barnehage og idrettsområder må skje fra Hørløcks veg, slik at den planlagte buss-slusen nord i Hørløcks veg må fjernes. Biladkomst fra kryss mellom Brundalsforbindelsen og Tunvegen til idrettsområdene vurderes fjernet.

Det er flere alternativ for en slik bussgate. En annen mulighet er bussgate på en kortere strekning, for eksempel fra Haakon VII's gate til kryss ved Tunvegen. Da kan trafikken til barnehage og idrettsanlegg gå i Brundalsforbindelsen i stedet for i Hørløcks veg.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet: Løsningen vil bedre reisetidsforholdet mellom buss og bil betraktelig. Gata blir en snarveg for buss, mens bilistene må kjøre en lengre veg for å komme ut av området. Det er noe usikkert hvordan det påvirker transportarbeidet med bil.

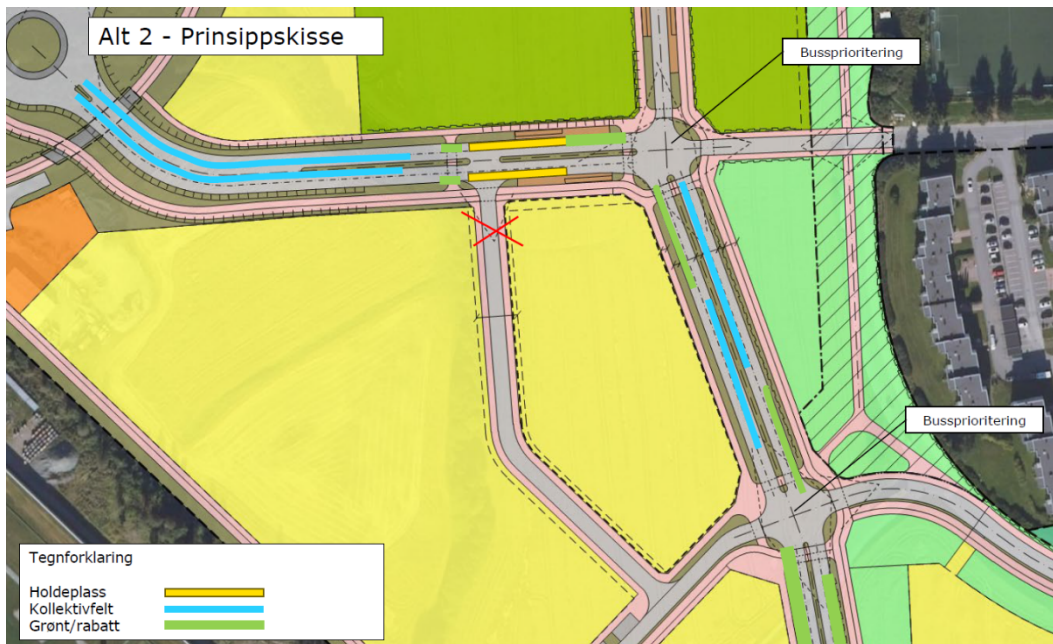
Attraktiv og levende bydel: God måloppnåelse.

Tofelts gate med kun busstransport gir en mye mindre barriere enn en firefelts løsning. Det blir kortere kryssing av gata, mindre grå flater og mer grønt. Trafikksikker kryssing i plan, også for de minste skolebarna.

Trafikale utfordringer i Jakobsliområdet og Skovgårdkrysset: Dårlig måloppnåelse.

Alternativet vil øke trafikkmengden på Jakobslivegen og Hørløcks veg betraktelig. Det er dårlige fortau og alternativet krever en skikkelig oppgradering av vegsystemet i bydelen. En kan forvente at køsituasjonen i Skovgårdkrysset blir verre, med utfordringer for framkommelighet for bussen.

Alternativ 2: Firefelts gate med reduksjon til færre felt ved holdeplass og fotgjengerkryssinger



Dette alternativet er en moderert utgave av en firefelts-løsning, med reduksjon av antall felt ved fotgjengerkryssinger. Det er foreslått to felt ved holdeplass og tre felt ved fotgjengerkryssinger i kryss. At bussene får en faktisk prioritering gjennom kryssene må vektlegges i neste fase. Utstrekningen av tre felt må også vurderes i neste fase.

Endringer av områdeplanen: Få endringer av områdeplanen. Vedtatt plan viser holdeplass nær kryss med Tunvegen. Denne må flyttes vestover for å få god nok plass til nødvendige svingefelt inn mot krysset og at adkomsten fra boligområdene merket B14 på reguleringsplanen bør stenges for bil.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet: Alternativet bedrer tilbudet for både buss og bil, så det er usikkert om konkurranseforholdet endres i bussens favør. Bussen får god framkommelighet. En kan også forvente relativt god framkommelighet for bil. Bussen prioriteres ved holdeplass, det kan gi noe forsinkelse for bil.

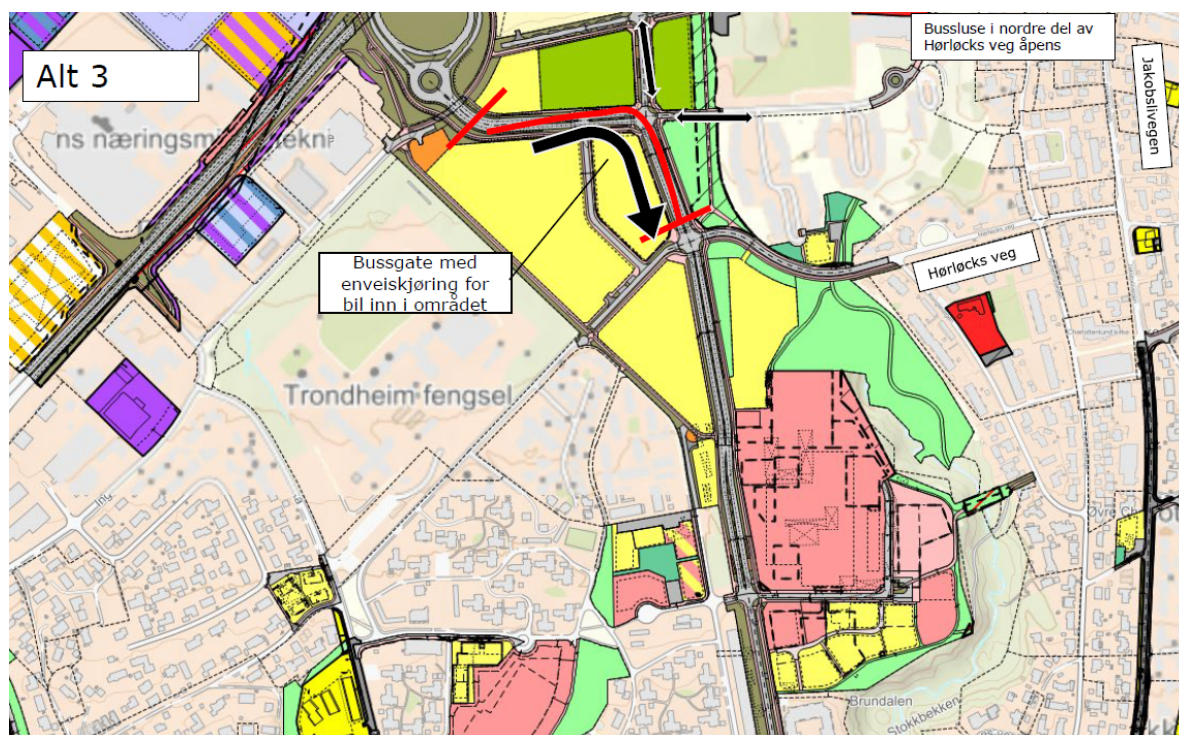
Attraktiv og levende bydel i de nye boligområdene: Middels oppnåelse.

Fire felt oppleves som en langt større barriere enn to felt, og trafiksikker kryssing for skolebarn er en utfordring. Reduksjon til to og tre felt gjør dette bedre. Hvorvidt løsningen gir tilfredsstillende kryssing for de minste skolebarna må undersøkes videre. Det bør også vurderes om man kan få gode planskilte kryssinger ved terrengtilpasninger.

Trafikale utfordringer i Jakobsliområdet og Skovgårdkrysset: God måloppnåelse.

Her kan stor del av trafikken fra området gå via Brundalsforbindelsen og dermed avlaste Jakobslivegen og Skovgårdkrysset. For at gevinsten skal bli størst mulig bør det gjennomføres tiltak som bedrer trafikksikkerheten og fjerner gjennomkjøring i Jakobslivegen samtidig som Brundalsforbindelsen realiseres.

Alternativ 3: Tofelts bussgate og envegs biltrafikk



Dette er et kompromiss mellom tofelts og firefelts gate, med tre felt. Buss har gjennomgående et felt i hver retning, mens biltrafikken går i kun én retning, inn i området fra E6 ved Haakon VII's gate og ut av området via Jakobslivegen. Bakgrunnen for dette er et ønske om å påvirke valg av reisemiddel når reisen starter. Det er flest boliger i området, slik at størst andel av reisene starter i området. Konkurransforhold mellom buss og bil blir da gunstig for reisene ut av området.

Endringer av områdeplanen: Buss-slusen i Hørlocks veg vurderes åpnet for biltrafikk. Adkomst fra boligområdene merket B14 på reguleringsplanen til Brundalsforbindelsen mellom Haakon VII's gate og Tunvegen må stenges for enkelte svingebevegelser.

Måloppnåelse

Nullvekstmålet: Alternativet bedrer tilbudet for både buss og bil, i større grad for buss enn bil. Bussen får god framkommelighet med egen bussgate. Noe usikkerhet om hvordan

transportarbeid med personbil endres. Det må utredes videre.

Attraktiv og levende bydel: Middels oppnåelse.

Tre felt blir en mindre barriere enn fire felt. Hvorvidt løsningen er tilfredsstillende kryssing for skolebarn må undersøkes videre. Det bør også vurderes om man kan få gode planskilte kryssinger ved terrengtilpasninger.

Trafikale utfordringer i Jakobsliområdet og Skovgårdkrysset: Middels måloppnåelse.

Løsningen avlaster ikke Jakobslivegen og Skovgårdkrysset i samme grad som med tovegs biltrafikk på Brundalsforbindelsen.

Bystyrets vedtak fra 25. mai 2023

Kommunedirektøren vurderer at de tre løsningene som skisseres i dette notatet i ulik grad ivaretar hensynene som lå bak bystyrets vedtak i mai.

Alternativ 1, ren kollektivgate, vil være gunstig for nærmiljøet i den nye bydelen som skal bygges på Rotvolljordet, da Brundalsforbindelsen får betydelig lavere barrierevirkning, blir trygg og enkel å krysse og får betydelig lavere trafikkmengde enn ved alle andre alternativ, inkludert bystyrets vedtatte løsning. Men løsningen avlaster ikke Skovgårdkrysset, slik bystyrets vedtatte løsning gjør. Dette vil da kreve andre tiltak i Skovgårdkrysset og omkringliggende veinett for å dempe trafikk her.

Alternativ 2 vil gi en større barriere gjennom bydelen, og mer trafikk. For å komme fra boligområdene på Øvre Rotvoll til Charlottenlund skole må Brundalsforbindelsen krysses og det må sikres trygg skolevei. Statens vegvesen har påpekt at en fire feltsveg vil kunne medføre at kryssing ikke trygt kan løses i plan, det vil si at det kan gi behov for kryssing i kulvert eller via bru. Kommunedirektøren støtter denne vurderingen. Dette er ikke lagt inn i reguleringsplanen, og vil kunne kreve ny reguleringsplan og kan forsinke fremdrift i prosjektet.

Innsnevring til færre felt ved krysningspunktene vil gjøre det tryggere å krysse vegen i plan.

Alternativ 3, vil gi omtrent samme bredde på vegen som i bystyrets vedtak, men mindre trafikk, og dermed noe redusert opplevd barrierevirkning. Alternativet avlaster ikke Skovgårdkrysset og Jakobslivegen like godt som ved bystyrets vedtatte løsning, da det vil gi mer trafikk i nordlig retning ned Jakobslivegen og inn i Skovgårdkrysset. I bystyrets vedtatte løsning vil trafikk i begge retninger reduseres i Jakobslivegen og i Skovgårdkrysset.

Mulige tiltak for å dempe personbiltrafikk i området

Når Brundalsforbindelsen er ferdig bygget vil AtB anlegge en kollektivlinje fra

Charlottenlundområdet via Brundalsforbindelsen og til sentrum, denne planlegges med god frekvens og kapasitet. Dette vil gi et betydelig forbedret kollektivtilbud og bidra til at flere i området velger kollektiv i stedet for bil. Likedan vil et forbedret gang- og sykkeltilbud bidra til at flere vil velge gange eller sykkel over bil.

Samtidig vil en løsning hvor Brundalsforbindelsen gir friksjonsfri forbindelse for bil fra området og til E6, Leangen og videre til sentrum, gi en smidigere reiserute for bilister, og dette gjør at bilen fortsatt vil ha konkurransefordel. Kommunedirektøren mener derfor at det bør ses på restriktive tiltak for å motvirke at bil får stor konkurransefordel av Brundalsforbindelsen.

Lokalt i området kan det dreie seg om tiltak som gir omveier, reduserer fart og fremkommelighet for personbil. Kommunedirektøren har sett på noen muligheter for å stenge for gjennomkjøring i enkelte retninger i Skovgårdkrysset, og i andre gater i området, men dette er ikke vurdert godt nok til at Kommunedirektøren vil legge det frem enda.

Når omforent løsning for Brundalsforbindelsen er klar vil Kommunedirektøren gå i gang med å sikre at trygg kryssing av Brundalsforbindelsen ivaretas på en god måte, samt igangsette et grundigere arbeid med å vurdere konkrete trafikkdempende tiltak i området.

Kristian Dahlberg Hauge
Nærings-, miljø- og samferdselsdirektør