



MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 12.04.24

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
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
Tore Kvaal, Statens vegvesen

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 19. april kl. 09:00 – 14:00.**

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda:

- 07/24 Status måloppnåelse/trafikkutvikling – orientering (Sek)**
- 08/24 Status jernbanesatsingen - orientering (Jbdir)**
- 09/24 Status gateprosjektene – orientering (Trfk)**
- 10/24 Gateprosjektene - omdisponering av rammer - beslutning(Trfk)**
- 11/24 Kongens gate – trafikkavvikling og trikkedrift i anleggsperioden – orientering (Trfk)**
- 12/24 Mobilitetsanbud 2029 - grunnlagsdokument for utredningsmandat (Trfk)**
- 13/24 Johan Tillers veg - valg av alternativ-beslutning (Trfk)**
- 14/24 Nasjonal transportplan – betydning for Miljøpakken – orientering (Svv)**
- 15/24 Innføring av parlamentarisme i Trondheim kommune – prosess og status – orientering (Tk)**
- 16/24 Trafikkdata by og gjennomgangstrafikk i byindeksen – orientering (Svv)**
- 17/24 Miljøpakken i media – orientering (Sek)**
- 18/24 Mobilitetslab Stor-Trondheim – orientering (Trfk)**

Eventuelt

Møtereferat

Referat fra møte 26. januar 2024 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 16. februar

- *Sak 12 - Sykkeltiltak Smedbakken-Tordenskiolds gate(Tk):* Støtter at sykkelveg etableres som skissert i saken. Tiltakene langs Smedbakken og Tordenskiolds gate tas inn i gateprosjektet Kongens gt. Tiltakene langs Erling Skakkens gate gjennomføres av Trondheim kommune i eget delprosjekt. Legger til grunn et styringsmål, anslått til 52 + 6 millioner kroner, for gjennomføringen.
- *Sak 13 – Byåstunnelen – overgang prosjektfase (Trfk):* Tar til orientering at detaljplanleggingsfasen startes nå, og ber om at det i løpet av 1. halvår 2024 forberedes en sak til politisk behandling om overgang mellom prosjektfaser.

Beslutninger i programrådet 14. mars

- *Sak 21 – Revisjon av «Tilrettelegging nye leskur»:* Avslutter prosjektet “22146K Tilrettelegging nye leskur kv.” i sin opprinnelige form. Endrer omfanget i prosjektet til å være en holdeplasspakke som tar fire av de ni holdeplassene som har blitt planlagt for bygging i leskur-prosjektet videre til bygging. Vedtar at det resterende budsjettet fra leskur-prosjektet (9.7 MNOK av 13.5 MNOK) benyttes til et nytt prosjekt som får navnet Holdeplasspakke 8.
- *Sak 22 – Tiltak metrobuss:* Sluttes seg til oppstart av et tiltak for metrobuss som forbedrer reisetid, sikkerhet og tilgjengelighet ved holdeplasser, samt komfort og tilrettelegging for gange for holdeplassens brukere, og som viser behov for fasiliteter for effektiv kollektivdrift.

Beslutninger i programrådet 11. april

- *Sak 29 – Singsaker Ringen sykkelløsning:* Saken sendes til politisk behandling i Trondheim kommune. Ber om at det jobbes nærmere med kryssløsninger. Anbefaler at det byggeplanlegges løsning innenfor regulert vegareal som beskrevet i alternativ 1 på delstrekning B. Ber om at styringsmålet kvalitetssikres frem mot høstens behandling av HP 2025-29.
- *Sak 30 - Kongens gate – trafikkavvikling og trikkedrift i anleggsperioden:* Saken sendes til orientering i KU og til politisk behandling i Trondheim kommune.
- *Sak 31 – G/s-veg Reppe-Vikåsen:* Saken utsettes til neste PR.

Forslag til vedtak: Tas til orientering

Sak 07/24 Status måloppnåelse/trafikkutvikling – orientering (Sek)

- Vedlegg: Trafikkrapport

Det orienteres i møtet. Saken gjelder en løpende orientering om status for måloppnåelse og trafikkutviklingen i miljøpakkeområdet.

Nullvekstmålet skal måles ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Det skal være nullvekst i personbiltrafikken sammenlignet med referanseåret 2019. Trafikken i Trondheimsområdet siste tre år er estimert til å være 3,6 prosent høyere enn i 2019. Det er en fortsatt positiv utvikling i kollektivtrafikken. Les flere tall og utfyllende beskrivelser i vedlegget.

Forslag til vedtak: Tas til orientering

Sak 08/24 Status jernbanesatsingen - orientering (Jbdir)

Det orienteres om status for jernbanesatsingen i regionen.

Forslag til vedtak: Tas til orientering

Sak 09/24 Status gateprosjektene – orientering (Trfk)

Det orienteres om status for gateprosjektene.

Forslag til vedtak: Tas til orientering

Sak 10/24 Gateprosjektene – omdisponering av rammer (Trfk)

Bakgrunn

Disponering av rammen til Metrobuss ble fastsatt i kontaktutvalget i mai 2020 (sak 17/20), etter politisk behandling i Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune. Siden den gang har porteføljen og prosjektene gjennomgått til dels store endringer, uten at porteføljen har blitt helhetlig revidert. Trøndelag fylkeskommune fremmer derfor denne saken for programrådet for å avklare videre prosess for revidering av Metrobussporteføljen.

Metrobussrammen er senest behandlet i PR-sak 23/23. Av politiske beslutninger som har betydning for saken nevnes følgende:

- Bystyret 167/22 Videre utvikling av metrobussystemet
- Fylkesutvalget 169/20 Prinsippvalg om riving eller bevaring av

I byvekstavtalen som ble signert i 2023 er det vist til at det skal omdisponeres midler til Nyhavna og Lade.

I forslaget til ny NTP signaliseres det at staten vil stille større krav til måloppnåelse knyttet til bruk av midler i bypakkene. I denne saken vil det legges opp til at Miljøpakken tar stilling til ambisjonsnivå for de gatene som fortsatt er i utredningsfase. I saken presenteres derfor tre ulike alternativ for revidert portefølje for gateprosjektene, samt et forslag til videre prosess for beslutning.

Av prosesshensyn foreslås det at det er kun gateprosjektene som behandles i denne saken. Eventuelle ledige midler fra MetroBuss fase 1 og de mindre gateprosjektene (1,2,3) foreslås justert i prosessen med tiltaksplan høsten 2024. Da vil kunnskapsgrunnlaget om bussdepot også være bedre, og eventuelt behov for omfordeling av midler være kjent.

Fakta

Gjeldende forutsetninger

I byvekstavtalens punkt 2.2.2 er det angitt følgende tekst knyttet infrastruktur for kollektivtilbudet:

«Partene skal innenfor denne planperioden gjennomføre tiltak som bidrar til høyere frekvens, god kapasitet, komfort og fremkommelighet og god tilgjengelighet til kollektivtransporten.

Dette gjelder for både inneværende og kommende mobilitetstilbud.

Partene i avtalen er enige om at gateprosjektene er avgjørende for å få ønsket effekt av metabussatsingen. Tiltak på Nyhavna og Lade vil gi god måloppnåelse og partene er enige om å omprioritere innenfor metabussporteføljen for å realisere metabussstrasè i dette området.

Følgende gateprosjekt inngår i metabussporteføljen:

Prosjekt
Elgeseter gate
Innherredsvegen østre og vestre
Kongens gate
Nordre Ilevolden
Olav Tryggvassons gate
Haakon VII gate
Metrobuslinje Nyhavna

Prosjekter i revidert metabussportefølje skal være igangsatt innen utgangen av avtalen i 2029. Partene har langsiktige ambisjoner for utviklingen av metabussystemet, og skal i denne avtalen planlegge og utrede tiltak som kan gjennomføres i neste avtaleperiode.»

Som det fremgår av tekst i Byvekstavtalen er det enighet om at Haakon VII's gate inngår i metabussporteføljen og at det må omprioriteres midler til Lade. I tillegg er det enighet om at ambisjonen er «*høyere frekvens, god kapasitet, komfort og fremkommelighet*».

Prinsippene knyttet Statlige investeringstilskudd til metabussprosjektet (post 63) fremgår av Byvekstavtalens nedenstående refererte avsnitt 3.1.3:

«Staten vil dekke 50 prosent av den samlede kostnaden for utbygging av Metrobusprosjektet i tråd med retningslinjene for 50/50-ordningen. Midlene skal brukes på utvikling av metabussprosjektet innenfor rammene gitt i tilskuddsordningen. Det henvises til tabell i delkapittel 2.2.2 for omtale av prosjekter som finansieres med post 63.

Investeringstilskudd skal gå til fylkeskommunale infrastrukturløsninger av nasjonal interesse. Statlig tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter skal gå til høykvalitets

kollektivprosjekter med stor kapasitet. Metrobussprosjektet skal gi et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veginfrastruktur, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Metrobuss skal gi et tilbud som i stor grad tilsvarer bybanens kvaliteter: God komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og vognmateriell og rask fremføring med god framkommelighet og regularitet. Metrobussløsningen bygges ut i etapper.

- Statens tilskudd er 2205,1 mill. 2023-kr. inkl. mva. på riksvei og eks. mva. på lokalt vegnett (fylkesvei og kommunal vei). I perioden 2017-2022 er det bevilget 657 mill. 2023-kr. For perioden 2023-2029 er gjenstående tilskudd 1548,5 mill. 2023-kr.
- Statlige beløp ligger fast. Staten dekker ikke eventuelle kostnadsoverskridelser i prosjektene
- Byggeplan må foreligge senes 15.juni året før igangsettelse for å få statlig bevilgning.

Prinsippene som ligger til grunn for kostnadsstyringen av Metrobussprosjektet beskrives i vedlegg 4 til avtalen.»

Vedlegg 4 til Byvekstavtale for Trondheimsområdet 2023-2029 er som utklipp gjengitt nederst i gjeldende sak.

Økonomisk rammer

Metrobussrammen slik den fremstår i dag inkludert lokale midler er presentert i tabell 1 og 2 under.

Tabell 1. Rammen som besluttet i 2020 KU-sak 17/20; Status og styringsmål/-rammer for Metrobuss

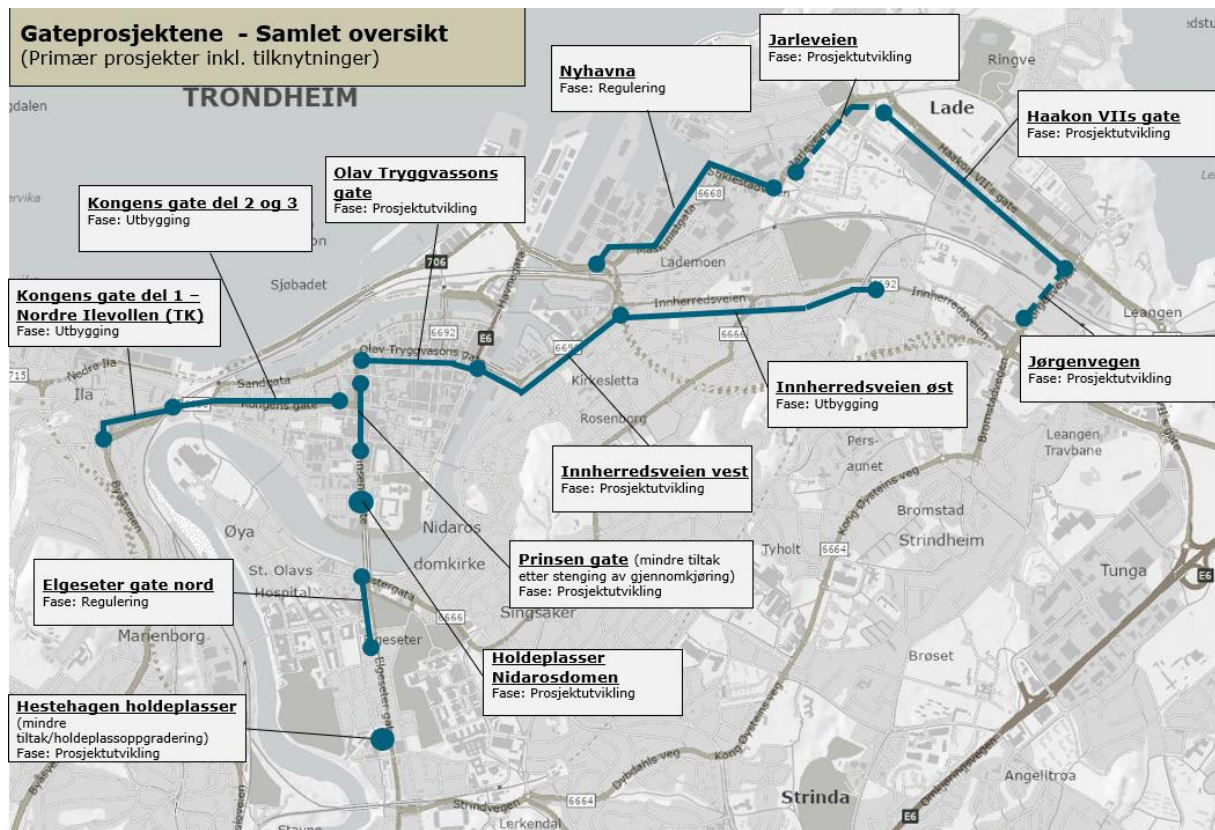
Metrobuss	Statlig tilskudd i byvekstavtalen	Statlig tilskudd i tilleggssavtale	Lokalt bidrag	Totalt
Dybdahls veg	20,6	0,0	18,6	39,2
Jonsvannsvegen	49,5	0,0	48,6	98,1
Høskoleringen	31,0	0,0	27,9	58,9
Holdepl/trasé/knutepkt	340,5	0,0	285,0	625,5
Kongens gt	187,8	26,7	51,2	265,7
Innherredsvegen	309,6	50,8	97,5	457,9
Olav Tryggvasons gt	123,8	13,6	26,1	163,5
Elgeseter gt	361,2	122,8	235,5	719,5
Nyhavna/Lade	206,4	47,0	90,1	343,4
Bussdepot	123,8	19,8	111,5	255,1
Sum ekskl bussdepot	1630,4	260,9	880,6	2771,9
Sum inkl. bussdepot	1754,21	280,7	992,1	3027,0

Tabell 2. Rammen etter PR-sak 23/23 i 2024-kr

(inkl. mva 22,3%)	Indeks:		Fordeling av finansieringskilder (andelsmessig beregning)			
	BvA 23-kr	BvA 24-kr	Post 63	Post 66	Lokal egenandel	Mva (22,3%)
		1,044				
Kongens gate	402	420	202	29	113	77
Nordre Ilevollen	74	77	37	5	21	14
Innherredsveien, vest	276	288	138	20	78	53
Innherredsveien, øst	417	435	209	30	117	79
Olav Tryggvasons gt	237	247	119	17	67	45
Elgeseter gt	1 049	1 095	526	75	295	200
Nyhavna	500	522	251	36	140	95
Sum	2 955	3 085	1 482	210	830	563
Andre	1 634	1 706	820	116	459	311
Sum	4 589	4 791	2 302	326	1 289	874

Som det fremgår av tabellene er det ikke disponert midler til Haakon VII's gate, noe som må løses i denne saken.

I figuren under vises alle prosjektene i kart med prosjektstatus.



Drøfting/vurdering

Etter fylkeskommunens vurdering er det nødvendig å revidere porteføljen til gateprosjektene før behandlingen av Miljøpakkens tiltaksplan i høst. Dette fordi valg av ambisjonsnivå vil påvirke prioriteringsdiskusjonen i tiltaksplanen og forenkle prosessen i høst. Det legges derfor opp til politisk behandling av denne saken i bystyret og fylkestinget i juni måned, og at kontaktutvalget deretter vedtar revidert portefølje enten i første påfølgende møte, ekstraordinært digitalt møte eller som hurtigbehandling elektronisk. For at dette skal være mulig må saken behandles i programrådet 11.04., og programrådet ta stilling til om saken må innom KU før politisk behandling.

I sak til politisk behandling i vil det også bli orientert om hvordan gateprosjektporteføljen kan ferdigstilles til 2029, i tråd med politisk bestilling fra bystyret.

I den opprinnelige fordelingen av midler til gateprosjektene var prisene i stor grad basert på kvadratmeterpris. Det var gjort anslag på blant annet Elgeseter gate og Innherredsveien. I ettertid har denne kvm-prisbetraktningen vist seg å være forholdsvis treffende. Som vist over er det fastsatt styringsramme i tre av prosjektene, hvorav Nordre Ilevollen har behov for mer midler. Nyhavna nærmer seg ferdig planlagt, og det er derfor gjort et anslag i prosjektet som danner grunnlag for kommende forslag til styringsramme. Dette anslaget blir i denne saken brukt som forslag til styringsmål. Elgeseter gater er også i reguleringsplanfase, og på den nordlige delen er det planlagt oversendelse av plangrunnlag til kommunen oktober 2024. Her er det ikke regnet anslag på reguleringsplan-nivå. For prosjektene i utredningsfase er det basert på tidligere erfaring valgt å bruke kvadratmeterpris, siden løsning ikke er valgt og dermed ikke fastsatt utredningsestimert.

I saken er vedtakene i bystyret og fylkesutvalget ansett som en føring for Miljøpakken, selv om staten foreløpig ikke har sluttet seg til det samme. Dette innebærer at det flyttes midler fra Elgeseter gate og Olav Tryggvasons gate omdisponeres til Nyhavna og Lade.

Denne saken omhandler som nevnt kun disponering av midler til gateprosjektene. Trøndelag fylkeskommune ønsker å bemerke at det er stor usikkerhet om behovet for midler til realisering av bussdepot. Det er utarbeidet en mulighetsstudie for bussdepot på Sandmoen, Rotvolltrekanten og Presthusjordet. Mulighetsstudien for Sandmoen estimerer utbyggingskostnader til ca. 1110 mill. 2022-kr, inkludert ladeinfrastruktur for busser beregnet til 310 mill. På Rotvoll-trekanten og Presthusjordet vil det komme tomtkostnad i tillegg. Endelig kostnadsberegning planlegges ferdigstilt august 2025. Det arbeides med en nullpunktsanalyse for Miljøpakkens bidrag inn i dette prosjektet. Når nullpunktanalysen er klar, kan det komme en diskusjon om merbehov til bussdepot. Fylkeskommunens vurdering er på bakgrunn av dette at usikkerheten er for stor til å ta med bussdepot inn i denne saken.

Saken omhandler kun statlig bidrag og lokalt bidrag (inkl. mva) til prosjektene. Etter fylkeskommunens syn bør det være rom for å drøfte grunneierbidrag i enkeltprosjekt, særlig i de tilfeller utbygging av kollektiv infrastruktur skaper en merverdi for, og muliggjør realisering av et nytt byutviklingsområde. Eventuelt grunneierbidrag er imidlertid ikke en sak prosjektene bør bli satt til å avklare. Trøndelag fylkeskommune mener dette spørsmålet må avklares av Trondheim kommune som planmyndighet.

Senere i saken presenteres tre alternativ for ny disponering av ramme til gateprosjektene. Som felles prinsipp for alle alternativ ligger følgende:

- Styringsramme i Kongens gate og Innherredsveien er satt
- Styringsramme på Nordre Ilevollen er satt, men har et prognostisert merforbruk som dekkes inn i saken
- Styringsmål på Nyhavna er basert på Anslag, og vil være tilnærmet likt kommende forslag til styringsramme for prosjektet
- Det settes av en usikkerhetspost på ca. 10% av porteføljen. Dette fordi en usikkerhetsavsetning vil øke fleksibilitet og redusere gjennomføringsrisiko nå som porteføljen nærmer seg realisering. Det foreslås et prinsipp der kontaktutvalget får fullmakt til å drive porteføljestyling på inntil 10% av rammen i hvert prosjekt (inkludert usikkerhetsavsetningen). Avvik over 10% eller vesentlig endring i omfang må behandles politisk.

For å vise handlingsrommet og som forsøk på å ivareta alle parter interesser er det tre alternativene presentert som høyt, middels og lavt ambisjonsnivå. Ambisjonsnivå i denne sammenhengen viser til behovet for utbygging av infrastruktur for å nå målene. Dette med referanse til beskrivelse av Metrobusskonseptet i Byvekstavtale for Trondheimsområdet 2023-2029, avsnitt 3.1.3 der følgende tekst fremkommer:

«Metrobussprosjektet skal gi et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veginfrastruktur, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Metrobuss skal gi et tilbud som i stor grad tilsvarer bybanens kvaliteter: God komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og vognmateriell og rask fremføring med god framkommelighet og regularitet.»

Forslag til ramme for prosjektene Innherredsveien øst, Kongens gate, Nordre Ilevollen og Nyhavna drøftes ikke ytterligere i saken.

Følgelig er det nedenstående prosjekter som det videre diskuteres rammene for:

Elgeseter gate

Prinsens gate

Olav Tryggvasons gate

Innherredsveien vest

Haakon VII med tilstøtende

Vurdering av alternativer

Høyt ambisjonsnivå

Dette alternativet tas med for å vise et mulighetsrom ut ifra det Trøndelag fylkeskommune anser som den opprinnelige intensjonen med metrobusstopteføljen og statlige midler til kollektiv infrastruktur i storbyene, og ivaretar i større grad prinsippet om «tenk bane – kjør buss». Det er lagt til grunn full ombygging i de fleste gatene med en kostnad basert på erfaringspris i Innherredsveien.

Alternativet vil ikke være i tråd med lokalpolitiske vedtak, og vil innebære en vesentlig økning av porteføljerammen. Siden statlige midler ligger fast vil økningen nødvendigvis måtte bekostes av lokale midler.

Tabell 3. Høyt ambisjonsnivå

Portefølje	2024-kr	Forslag endring	Forslag ny ramme	Kommentar
Kongens gate	419,69	-	420	
Nordre Ilevollen	77,26	24,00	101	
Innherredsveien, vest ink. Bakke bru	288,14		288	Opprinnelig prosjekt
Innherredsveien, øst	435,35	-	435	
Olav Tryggvasons gt	247,43		247	Opprinnelig prosjekt
Prinsens gt		60,00	60	
Elgeseter gt	1 095,16	-	1 095	Opprinnelig prosjekt
Elgeseter gt, nord		-	-	
Elgeseter gt, sør		-	-	
Nyhavna	522,00		522	Dagens prosjekt
Haakon VII m/tilstøtende		600,00	600	Økt omfang tilst. veger
Usikkerhetsavsetning		316,00	316	
SUM	3 085,02	1 000,00	4 085	

Som tabell 3 viser, øker porteføljen med i overkant av 30% til over 4 mrd. 2024-kr.

Trøndelag fylkeskommune vurderer dette som et lite realistisk alternativ, både ut ifra gjeldende vedtak, økonomisk og fremdriftsmessig. Alternativet vil innebære at realisering av gateprosjektene nærmere skjer på midten av 2030-tallet.

Middels ambisjonsnivå

Basert på gjeldende politiske vedtak om gateprosjektene og intensjonen i byvekstavtalen, vurderer Trøndelag fylkeskommune at en per i dag ligger på middels ambisjonsnivå. En kan oppnå høyt ambisjonsnivå i Kongensgate delstrekning 2 og på Haakon VII's gate. I øvrige gater vil det sikres god kollektivfremkommelighet og et konkurransefortrinn i fordel buss, selv om det ikke er rendyrket kollektivfremkommelighet i gata. Alternativet er forsøkt presentert slik Trøndelag fylkeskommune oppfatter at byvekstavtalen legger opp til, og dermed er partenes intensjon med porteføljen.

Tabell 4. Middels ambisjonsnivå

Portefølje	2024-kr	Forslag endring	Forslag ny ramme	Kommentar
Kongens gate	419,69	-	420	Styringsramme
Nordre Ilevollen	77,26	23,00	100	Styringsramme m/ kostnadsøkning
Innherredsveien, vest ink. Bakke bru	288,14	- 22,00	266	m2-pris Innherredsveien
Innherredsveien, øst	435,35	-	435	Styringsramme
Olav Tryggvasons gt	247,43	- 100,00	147	Tatt ned rundsum
Prinsens gt		60,00	60	Rundsum Ink. hp nidarosdomen
Elgeseter gt	1 095,16	- 1 095,00	0	
Elgeseter gt, nord		240,00	240	m2-pris Innherredsvn. +20%
Elgeseter gt, sør		25,00	25	Rundsum
Elgeseter gt, reserve		50,00	50	
Nyhavna	522,00		522	Ferskt anslag, forslag styringsramme
Haakon VII m/tilstøtende Usikkerhetsavsetning		512,00 307,00	512 307	m2-pris Innherredsvn. + rundsum Jarlevn.&Jørg.vn. 10% av rammen
SUM	3 085,02	0,00	3 085	-

Prioriteringen skjer innenfor dagens ramme i 2024-kr. Eventuelle ledige midler foreslås satt på usikkerhetsavsetning eller overføres som en usikkerhetsavsetning utenfor gateprosjektene, men innenfor den totale metrobusrammen. Alternativ bruk da er nye prosjekt eller busstoppested.

Lavt ambisjonsnivå

En kan argumentere for at det er mulig å nå målene i byvekstavtalen med mindre tiltak, noe som gjør at rammen for gateprosjektene kan tas ned. Dersom en legger til grunn vesentlig reduksjon i biltrafikk og økt bruk av trafikkregulering, kan konkurranseforholdet mellom buss og bil bedres i favør buss. Alternativet vil innebære at en i stor grad benytter eksisterende gatetverrsnitt, og at tiltakene er utbedring, kollektivprioritering med signal, skilting og oppmerking. Dette alternativet er særlig aktuelt for prosjektene som fortsatt er i utredningsfase.

Det forutsettes i alternativet at statlig bidrag ligger fast, selv om lokalt bidrag reduseres.

Tabell 5. Lavt ambisjonsnivå

Portefølje	2024-kr	Forslag endring	Forslag ny ramme	Kommentar
Kongens gate	419,69	-	420	Styringsramme
Nordre Ilevollen	77,26	24,00	101	Styringsramme m/ kostnadsøkning
Innherredsveien, vest ink. Bakke bru	288,14	- 140,00	148	
Innherredsveien, øst	435,35	-	435	Styringsramme
Olav Tryggvasons gt	247,43	- 194,00	53	m2-pris Innherredsvn. Rundsum
Prinsens gt		40,00	40	Ink. hp nidarosdomen
Elgeseter gt	1 095,16	- 1 095,16	-	
Elgeseter gt, nord		200,00	200	m2-pris Innherredsvn.
Elgeseter gt, sør		20,00	20	Rundsum
Nyhavna	522,00	- 24,00	498	Forsl. styringsramme, reduksjon usikkerhet
Haakon VII m/tilstøtende Usikkerhetsavsetning		200,00 300,00	200 300	Rundsum 10% av rammen
SUM	3 085,02	- 669	2 416	

Som tabell 5 viser, er rammen for gateprosjektene redusert med i overkant av 20%.

Trøndelag fylkeskommunes vurdering er at dette alternativet ikke er i tråd med intensjonen til de statlige midlene (post 63), og at det ikke sikrer tilstrekkelig måloppnåelse for metrobussens fremkommelighet.

Oppsummering og anbefaling

Fylkesdirektøren anbefaler at det gjøres vedtak om at middels ambisjonsnivå legges til grunn som ramme for gateprosjektene.

Det anbefales videre at partene slutter seg til at kontaktutvalget gis fullmakt til å gjøre endringer innenfor porteføljen på inntil 10% av avsetningen per linje.

Programrådets diskusjoner:

- *Trfk: Denne saken bør løses før diskusjonene i Tiltaksplanen. For å kunne si noe om fremdrift, er vi avhengig av å vite hvilket ambisjonsnivå som legges til grunn. Anbefaler å videreføre middels ambisjonsnivå. Hvordan bli ferdig til 2029 tas med i politisk sak.*
- *Sf: Bør diskutere ambisjonsnivået grundig. Det er tydeliggjort i ny BVA hvor høyt ambisjonsnivå er utgangspunktet.*
- *Jbdir: Vi må følge opp det som står i BVA mht ambisjon. Ny avtale er tydeligere enn gammel avtale mht. hva metrobuss skal være,- Tenk bane kjør buss. Tydeliggjøre ambisjonsnivået per prosjekt.*
- *Tk: Dette bør tas i sak om Tiltaksplan for å se helheten. Partene har ulik tolkning av hva metrobuss skal være.*
- *Trfk: Middels nivå er godt nok ut fra de valgene byen har gjort. Mener diskusjonen må tas før Tiltaksplanen. Staten og kommunen er noe uenig om ambisjonsnivået her.*
- *Trfk: Mye usikkerhet mht infrastruktur opp mot nytt anbud. Blant annet bussdepot.*
- *Sekretariatet anbefaler at dette bør avklares som grunnlag for diskusjonene i tiltaksplanen, altså ikke utsettes. Viktig å få på plass de store kostnadene for å vite hva vi har igjen av midler.*
- *Det er en betydelig befolkningsvekst. Må ha et fremtidsrettet ambisjonsnivå. H7 bør i hvert fall ha et høyt nivå.*
- *Tk: Uenighet om hvordan vi prioriterer kollektiv. Konkurranseskraft mellom bil og kollektiv er avgjørende. Må tenke nytt. Det er ikke likhetstegn mellom ambisjonsnivå og kostnader. Kan oppnå mye gratis med skilting og oppmerking.*
- *Jbdir: Foreslår en metrobuss-dag for å få en omforent holdning til hva dette skal være. Det er vårt store infrastrukturtiltak. Store forventninger fra staten.*
- *Tk: Støttes. Vi vil det samme, men er uenige om virkemidlene. Viktig å bruke pengene smart. Fremkommelighet for buss er det viktigste.*
- *Tk: Hvor mye lokale midler ligger inne her? 1289 mill. pluss moms. Det er en betydelig sum som kan brukes på andre ting.*
- *Trfk: Må tenke fremdrift. Skal være påbegynt innen 2029.*
- *Tk: Også opptatt av fremdrift, men må koble inn politisk ledelse. Fremmer vi saken nå, vet ikke politikerne hva de velger bort*
- *Forskjell mellom høyt og middels ambisjonsnivå er at Elgeseter gate ikke er med.*

Programrådets vedtak

Som det går fram av diskusjonene i programrådet, er det noe uenighet om videre prosess. **Derfor ber programrådet om at kontaktutvalget tar stilling til videre prosess**

Konklusjon: Etter diskusjoner i møtet

Vedlegg 4 til Byvekstavtale for Trondheimsområdet 2023-2029

4 Metrobuskonsepter og prinsipper for kostnadskontroll

Metrobusprosjektet omfatter et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på infrastruktur. Metrobussene skal gi et tilbud som i stor grad tilsvarer bybanens kvaliteter. Med god komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og publikumsområder, bussmateriell, vognmateriell, rask fremføring og god regularitet. Tenk bane, kjør buss.

Vedtatt portefølje	Styringsmål /-ramme (2023-kr)	Status	Ferdig reg.plan	Ferdig prosjektert	Anleggs-åpning	Merknad
Mindre gateprosjekt	297,0	Ferdig	OK	OK	OK	
Metrobuss fase 1	949,0	Ferdig	OK	OK	OK	
Kongens gate	402,0	Byggeplan	OK	Ultimo 2023	Medio 2026	Hele strekningen. Aktuelt m/delstrekn.
Nordre Ilevollen	74,0	Gjennomføres	OK	OK	Primo 2024	
Innherredsveien, vest	276,0	Utredes	Ultimo 2025	Ultimo 2026	Ultimo 2028	Avhengighet O
Innherredsveien, øst	417,0	Gjennomføres	OK	OK	Ultimo 2025	
Olav Tryggvasons gt	237,0	Utredes	OK		Medio 2024	Nedskalert
Elgeseter gt	1 049,0	Reguleringplan	Medio 2024	Ultimo 2024	Ultimo 2025	Nedskalert
Nyhavna/Lade	500,0	Reguleringplan	Medio 2024	Medio 2025	Ultimo 2027	
Bussdepot	388,0	Utredes	Primo 2026		Primo 2029	
Haakon VII		Utredes	Ultimo 2025	Ultimo 2026	Medio 2029	Antakelig høy kostnad. 350-600 mill.

Oversikten viser Metrobusporteføljen per i dag. De store gateprosjektene har ulik planstatus, og er ikke ferdigstilt

Partene har i avtaleperioden ambisjoner om å utvide hovedlinjene i anbudet, opprette nye linjer og legge dette til grunn i kommende anbud. Dette innebærer også å redusere flaskehals, utvikle holdeplasser, busstraseer med mer.

Behov for endring av porteføljen

Stor utbygging på Lade og Rotvoll og forventet byomforming på Nyhavna gjør at det er særlig viktig å tilrettelegge for effektiv høykapasitets kollektivtransport i de sentrumsnære østlige bydelene.

Partene er enige om å omdisponere midler i Metrobusporteføljen for å tilrettelegge for metrobusstrase over Nyhavna og oppgradere metrobusstraseen i Haakon VII's gate. Nyhavna og Lade er viktige byutviklingsområder for å få en arealutvikling i tråd med byvekstavtalen.

Partene legger opp til å omdisponere en del av de tidligere avsatte rammene til Elgeseter gate og Olav Tryggvasons gate til Metrobusstiltak i Trondheim øst.

Metrobusstilbud i Elgeseter gate er spesielt omtalt i Prop. 172 S (2012–2013) som det mest omfattende metrobusprosjektet, og skulle gi en *effektiv og attraktiv kollektivgate* tilsvarende *bybanens kvaliteter*. Partene er enige om at det er et behov for å flytte midler til østsiden av byen, der måloppnåelsen forventes å være å være større. Dette vil gi større nytte for investeringene og tiltakene vil oppfylle kriteriene for finansiering av statlige kollektivmidler ved at det vil gi et høykapasitets kollektivtilbud med god kvalitet fra Trondheim sentrum og østover, gjennom Nyhavna, Lade og mot Charlottenlund. På Ladesletta legges det opp til en løsning med utgangspunkt i «tenk bane, kjør buss». Dette vil kreve vesentlig investering i infrastruktur.

Mulig endring av porteføljen

Prioriterte prosjekt

Nyhavna

Prosjektet reguleres. Foreløpige kostnadsanslag viser at det kan være behov for økt ramme til prosjektet. Strekingen forventes ferdig planlagt i 2024 med mulig trafikkåpning i 2027.

Haakon VII's gate

Prosjektet utredes. Det legges opp til en løsning med høy standard for kollektivtrafikk som forventes å gi god måloppnåelse for kollektivtrafikken. Strekingen forventes ferdig planlagt i 2025 og ønsket trafikkåpning i 2029. Kostnad forventes å være i størrelsesorden 350-600 mill. kr

Marginalprosjekt

Behov utvidet portefølje innen 2029	Status	Ferdig reg.plan	Ferdig prosjektert	Anleggs-åpning	Merknad
Midlertidig Knutepunkt Sluppen	Utredes	2026		2029	I påvente av større tiltak
Forlengelse Strindheim - Dragvoll, del 1	Ferdig RP	OK		2026/2027	
Forlengelse M3 over Granåsen				2025/2028	Etappevis ferdigstillelse. VM NG2025

Kostnadsstyring i Metrobussprosjektet:

- Det forutsettes at det årlige statlige bidraget utgjør om lag 50 prosent av behovet for midler til prosjektene, og at bompenger/lokalemidler utgjør en tilsvarende andel hvert år.
- Statens andel skal være relatert til den prosjektkostnaden som er nødvendig for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud.
- Det skal ikke planlegges fordyrende løsninger.

Byggeplanen må foreligge senest 15.juni året før igangsettelse for å få statlig bevilgning.

- Eventuelle kostnadsøkninger må håndteres som en del av porteføljestylingen av avtalen.
- 50/50-prosjektene bør følge samme rammeverk for prosjektstyring som riksveiprojekter, jf. Håndbok R760. Vedtak om styringsmål og –ramme skal gjøres av den som har (prosjekteier?) utbyggings- og kostnadsansvar for prosjektet, dvs. fylkeskommunen eller kommunen. Styringsmålet skal fastsettes på bakgrunn av P50 i kostnadsanslaget. Det skal også fastsettes kostnads mål tilsvarende P65. Kontaktutvalget behandler forslag til styringsmål. Forslaget oversendes fylkeskommunen eller kommunen som har utbyggings- og kostnadsansvar for prosjektet, for endelig vedtak.
- Prosjektet skal styres i henhold til fastsatte styrings- og kostnadsrammer etter KS2, og i tråd med prinsippene for porteføljestyling av bompengepakken som inngår i bykestavtalene. Kostnadsstyringen må skje innenfor prosjektet eller bypakken i tråd med prinsippene for porteføljestyling.
- Det skal etableres endringslogger for prosjektet i sin helhet og for delprosjektene.
- Endringsloggene skal omfatte kostnadsendringer fra fastsatte styringsmål og fram til KS2 for delprosjekter over 1 mrd. kr og fra fastsatte styringsmål og fram til vedtak om anleggsstart

for prosjekter under 1 mrd. kr. Endringsloggene skal forankres i styringsgruppen for byvekstavtalen.

- For å få en oversikt over den samlede kostnadsutviklingen i hele planleggings- og utbyggingsperioden skal det også føres endrings-/kostnadslogger for de enkelte delprosjektene i gjennomføringsfasen, dvs. fra fastsatt styringsramme/kostnadsoverslag ved vedtak om anleggsstart til prosjektene er ferdige (gjennomførtsluttoppgjør).

Sak 11/24 Kongens gate – trafikkavvikling og trikkedrift i anleggsperioden – orientering (Trfk)

Bakgrunn

Trøndelag fylkeskommune skal etablere ny trafikkløsning for Kongens gate på strekningen mellom Nordre Ilevollen og St. Olavs gate.

Investeringsbeslutning ble vedtatt sommeren 2023.

Byggeprosjektet er nå inne i utviklingsfasen etter at det ble inngått kontrakt om samspillsentreprise med PEAB Anlegg AS i januar 2024. I utviklingsfasen skal anlegget planlegges og prosjekteres tilstrekkelig til å starte selve anleggsarbeidet.

Et viktig område i planleggingen er å definere prinsippene for midlertidig trafikkavvikling, som skal være grunnlaget for arbeidsvarslingsplanene og gjelde i gjennomføringsfasene. Midlertidig trafikkavvikling har vært tema i alle prosjektfasene hittil, helt fra Statens vegvesens forprosjekt i 2019. Det har vært definert som en viktig suksessfaktor for anleggsgjennomføring, framdrift, kostnad og SHA, men også den største usikkerhetsfaktoren i byggeprosjektet.

Det er også andre interessenter enn byggherre og entreprenør som påvirke trafikkavviklingsplanene. Skiltmyndigheter, nødetater, transportoperatører og offentlige vegeiere er de viktigste aktørene. I tillegg kommer behovet hos trafikantgruppene, beboerne og næringslivet.

Hensynet til trikketrafikken er en av de største utfordringene i anlegget for Kongens gate. Dette både fordi det er praktisk og teknisk krevende å opprettholde drift av trikken gjennom anleggsområdet, samtidig som vanskelig å ivareta ulike behov og interesser for alle som blir berørt av anlegget.

Faktiske opplysninger

Prosjektet omfatter strekningen fra Nordre Ilevollen i vest til St. Olavs gate i øst. Strekningen er delt inn i 4 anleggsdeler, hvorav to av anleggsdelene er opsjoner (figur 1):

- **Del A:** Kongens gate, delstrekning Voldgata – St. Olavs gate, inkludert VA-løsning i Tordenskioldsgate
- **Del B:** Sykkelveg i Smedbakken – Tordenskioldsgate,

- inkludert VA-løsning i Smedbakken (Opsjon)
- **Del C:** Kongens gate, delstrekning Ilevollen – Voldgata, inkludert minimumsløsning for sikring av Nidareidtunnelene.
- **Del D:** Permanent sikring av Nidareidtunnelene (Opsjon)

Opsjon 1, anleggsdel B er løst ut med bakgrunn i vedtak i Programrådet.



Figur 1: Utsnitt som viser anleggsdel A, B, C og D

Utfordring

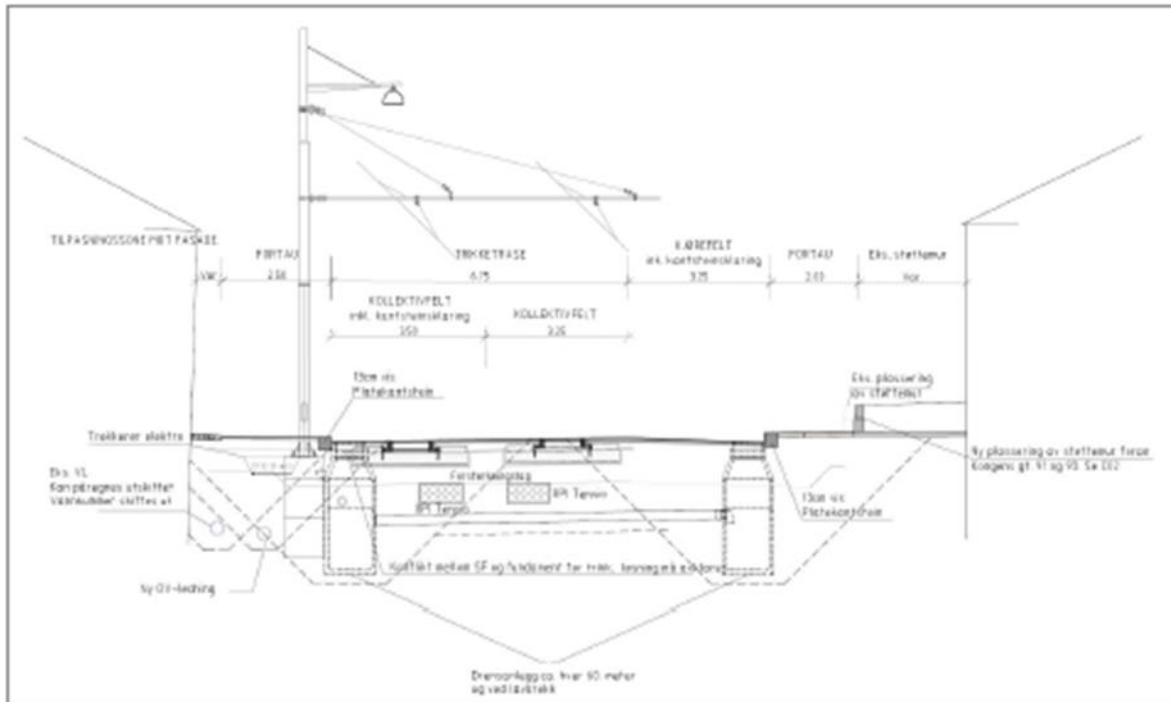
Bygging av ny trafikk-løsning i Kongens gate vil påvirke mange. Anleggsgjennomføringen foregår i et trangt område, tett på bebyggelse, kollektivtrafikk, personbiltrafikk, varelevering, renovasjon, syklende og gående, naboer/beboere og næringsliv. Det finnes flere verneverdige bygninger, forhager og trær i området som samtidig skal ivaretas og sikres i forbindelse med anleggsgjennomføringen.

Det skal sikres adkomst for utrykningskjøretøy i anleggsområdet, adkomst for beboere og næring gjennom hele anleggsperioden, samtidig som det pågår arbeid med anleggsmaskiner, material- og massetransport inn og ut av anlegget.

Teknisk infrastruktur

Innenfor anleggsområdet er det omfattende teknisk infrastruktur i bakken som består av kraftforsyning, telenett og vann- og avløpsnett. Prosjektet innebærer et betydelig arbeid med etablering av nye overvannsledninger, fornying av vann- og avløpsløsninger, fornying av gatelys og elektrokabler, etablering av nye OPI-kanaler, omlegging av høyspentkabler og bygging av nytt kjørelednings-anlegg for trikken.

Normalprofilen i Kongens gate viser tilgjengelig areal mellom bebyggelse langs gatens smaleste parti med høy andel av vernede bygg, forhager og trær. Profilet (figur 2) viser delvis omfanget av ny teknisk infrastruktur i grunnen. Eksisterende infrastruktur er ikke vist.



Figur 2. Normalprofilen i Kongens gate

Omfanget av teknisk infrastruktur som prosjektet skal ivareta og bygge er betydelig.

Vannforsyning og kraftforsyning til boliger skal opprettholdes i hele anleggsperioden, som følgende:

- Alle ledninger skal legges på frostfri dybde så langt det er mulig, to til tre meter ned i bakken
- Grøftarbeider, avstiving av grøfter og nødvendig sikring skal ivaretas
- Avstandskrav iht. Trondheim kommunes VA-norm skal oppfylles så langt det er mulig
- Høyspentforsyningen i Kongens gate forsyner viktig infrastruktur i Trondheim og skal opprettholdes og ivaretas gjennom hele anleggsperioden
- Kabler som tilhører Telenor, Telia, Global Connect, NTE Telecom, NTNU IT og Statkraft varme skal forbli intakte gjennom hele anleggsperioden

Trikken går med dobbeltspor gjennom hele Kongens gate, inkludert:

- Strømførende kontaktledninger på 600 volt
- Strømførende kontaktledninger henger i en høyde på 5,5 meter over bakken
- Strømførende kontaktledninger har festekabler som er festet i stolper og bygninger for
- hver 25-30 meter.

I store deler av anleggsområdet ligger dagens skinner på samme sted som det skal etableres nytt dobbeltspor og ny teknisk infrastruktur i bakken.

Prosjektet er viktig for byen, samtidig som kompleks og krevende. Sikkerheten kommer først og med høyest prioritet, når det vurderes mellom HMS, økonomi, kvalitet og fremdrift. Prosjektet skal gjennomføres med mål om null skader og ulykker på entreprenørens personell og utstyr. Det samme målet gjelder for tredjepart.

Trafikkavvikling

Under oppstarten av byggeprosjektet i våren 2023 initierte Avdeling veg dialog med relevante aktører for trafikkavvikling – inkludert skiltmyndigheter, nødetater, AtB, og Boreal. Målet var todelt: For det første å orientere om byggeprosjektets prosjektplaner og trafikk-løsninger etter ferdigstilling, og for det andre å diskutere muligheter, begrensninger og ønsker for den midlertidige trafikkavviklingen i anleggsperioden.

Det ble konkludert med at det foreligger mange mulige løsninger, med tilhørende interessekonflikter, spesielt vedrørende trikkedrift og begrensninger i biltrafikk. Gang- og sykkeltrafikken er enklere å håndtere fordi det finnes flere alternative ruter forbi anleggsområdene. Det er åpenbart at busstrafikken har høy prioritet, og her er det mer snakk om hvilke traseer som bussen skal gå. Spesielt om Sandgata kan brukes for buss. Framkommelighet for nødetater, beboere og næringsliv skal også sikres i arbeidsvarslingsplanene.

Valg av trafikkavvikling i anleggsperioden krever involvering av flere etater for å sikre en god og hensiktsmessig prosess i avklaringene rundt prinsipper for trafikkavvikling. Endelige skiltplaner for midlertidig avvikling av trafikken er fortsatt ikke på plass, dette er en tidkrevende prosess og vil pågå utover våren 2024.

Kongens gate er Trondheims hovedinnfartsåre fra vest og prosjektet vil ha stor innvirkning på trafikkavviklingen mellom sentrum og Ila, Sverresborg, Byåsen, Byneset og Flakk. For å kunne gjennomføre anlegget på en sikker, effektiv og innenfor kortets mulige periode er det avgjørende at minst mulig trafikk går gjennom anleggsområdet.

Anleggsgjennomføringen har i hele «prosjektets levetid» vært vurdert som utfordret av en utfordring med tanke på trafikkavvikling. Det ble allerede i forprosjektet fra 2019 formidlet en bekymring på hvor vidt om trikken kunne være i drift i anleggsperioden.

De siste månedene (etter kontrahering med entreprenør) har prosjektet jobbet iherdig med å se på mulige løsninger for å få trikken gjennom anlegget samtidig som arbeidene med gateprosjektet pågår. Dette har imidlertid vist seg å være i praksis umulig, uten at det vil øke risikoen betydelig for HMS, sekundært økonomien og fremdriften for prosjektet.

Utfordringer med trikk i anleggsområdet i gjennomføringsfasen

I forprosjektet for Kongens gate er det pekt på flere punkter som gjør det utfordrende å beholde trikken i drift i anleggsperioden. I utviklingsfasen av prosjektet er det avdekket ytterligere forhold som påvirker gjennomføringen av prosjektet og som fører til utfordringer i gjennomføringsfasen.

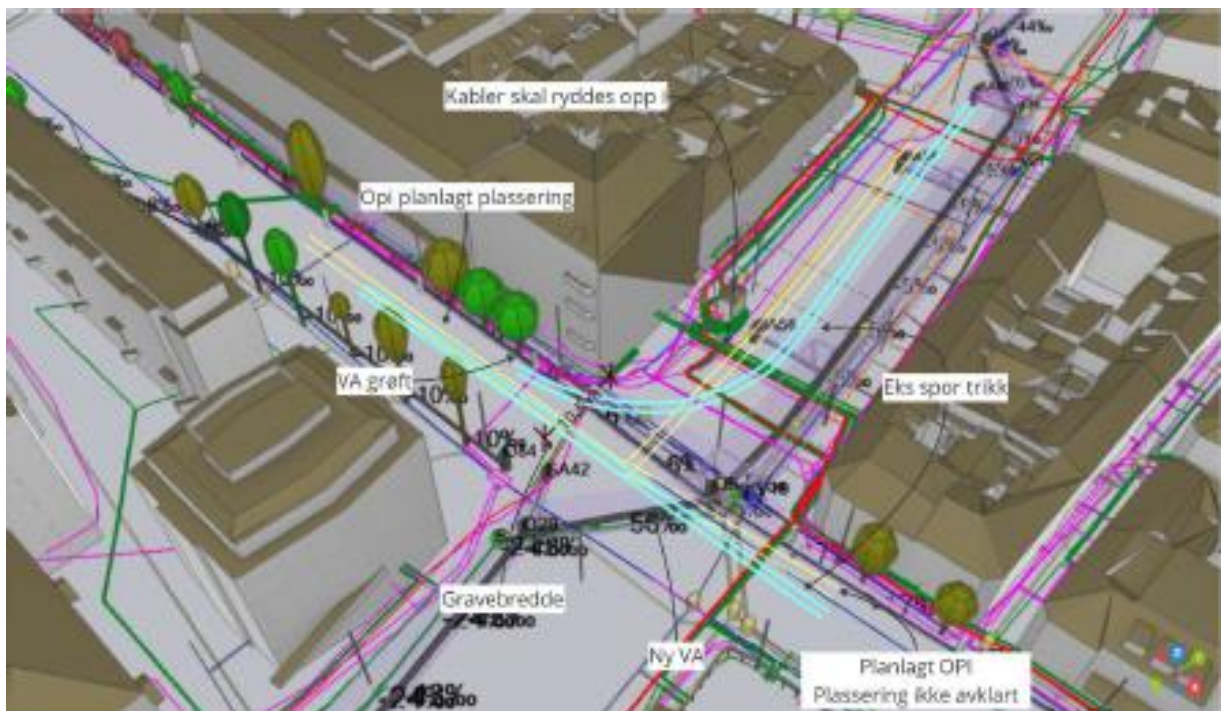
Omfang og plassering av kabler og ledninger i Kongens gate og Tordenskiolds gate er stort og komplekst. Eksisterende anlegg skal ivaretas samtidig som nye anlegg skal bygges, og det har kommet til nye elementer som påvirker nødvendig rekkefølge i gjennomføringen av anlegget. Herunder følgende:

- For at arbeid med VA-ledninger kan utføres er det behov for midlertidige og permanente omlegginger av strømførende kabler. Dette medfører behov for bygging av OPI-kanaler. Disse OPI-kanalene må etableres før arbeidene med VA-ledninger kan påbegynnes. OPI kanaler må plasseres slik at de ikke undergraves når VA-grøftene graves.
- Det er totalt 7 trafostasjoner som skal hensyntas i Kongens gate og Tordenskiolds gate.
- I forbindelse med omlegging og ivaretagelse av transformatorstasjoner og kabler for kraftforsyning vil det uansett gjeldende løsningsvalg for trikk, være et absolutt behov for lengre perioder med stenging av trikk.

Omfanget av langsgående og kryssende kabler som ligger over VA-ledninger i prosjektområdet er betydelig. Det stilles krav til at høyspentforsyning skal opprettholdes gjennom hele anleggsperioden. Høyspentkabler forsyner viktig infrastruktur i Trondheim og lavspenkabler forsyner boliger og eiendom. Kablene tåler lite håndtering og må legges om før arbeidet med VA kan starte, omlegging av kabler er et plasskrevende arbeid.

I krysset mellom Kongens gate og Tordenskioldsgate står det i dag en midlertidig trafostasjon som er plassert på bakkenivå. Denne erstatter eksisterende trafo som ligger under bakken i det samme området. Den midlertidige trafostasjonen skal erstattes med en permanent trafo som også skal erstatte trafostasjonen som ligger i krysset mellom Tordenskioldsgate og Sandgata. Dette medfører en betydelig omlegging av kabler i Tordenskiolds gate.

Grunnforholdene i anleggsområdet består i hovedsak av grus og sand. Dette er masser som har dårligere stabilitet i en grøfteskråning sammenlignet med pukk og leire. VA-ledninger skal så langt det lar seg gjøre legges frostfritt. Dette medfører graving av grøfter med opptil 2,5-3 meter dybde. Med graveskråninger så tett på trikkspor må det vurderes om det bør etableres kontinuerlig stabilitetsovervåking av skinner for å ha kontroll på sikkerheten. Det må også tas høyde for at graveskråninger vil være utsatt for erosjon i forbindelse med store nedbørsmengder.



Figur 3. Oversiktsbilde som viser teknisk infrastruktur i bakken, trafostasjon og trikkeskinner

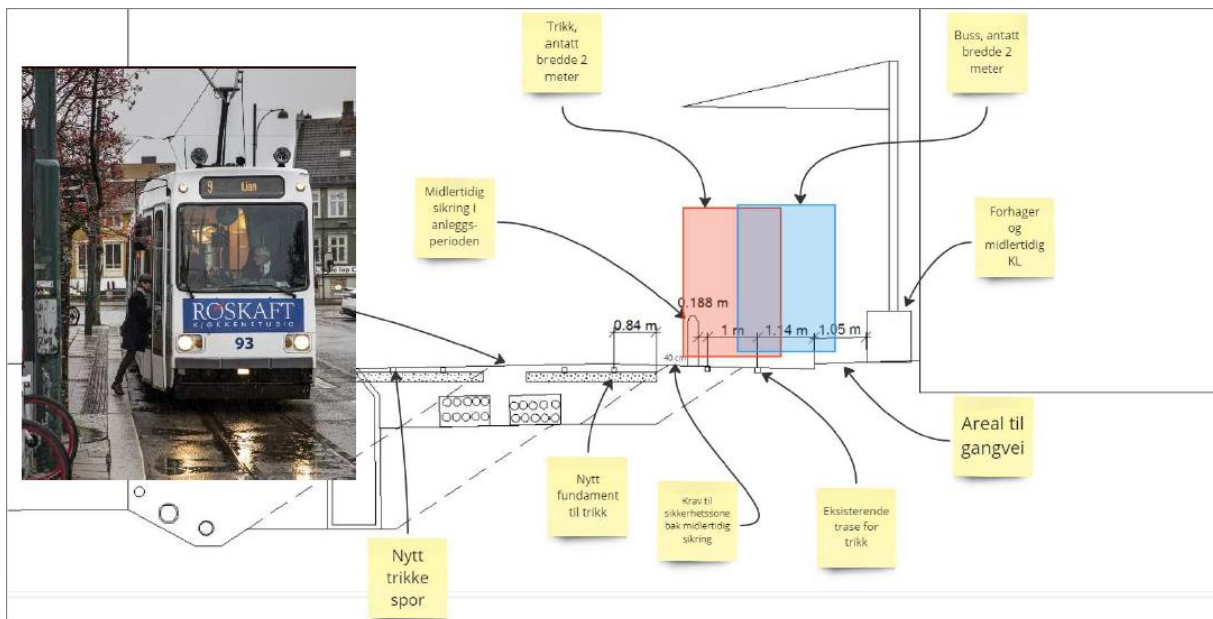
Helse, Miljø og Sikkerhet (HMS)

Det er flere steder i forbindelse med forprosjekt, og annet grunnlag for prosjektet, vurdert som mest hensiktsmessig at trikken ikke går gjennom anlegget i løpet av anleggsperioden.

Arbeidet som skal utføres i Kongens gate og Tordenskiolds gate er som nevnt komplekst og omfattende. Bredden som kreves ved omlegging og ivaretagelse av eksisterende infrastruktur, samt etablering av ny teknisk infrastruktur gir ikke rom for trikk i drift i anleggsfasen.

Det skal sikres adkomst for utrykningskjøretøy i anleggsområdet, adkomst for beboere og næring gjennom hele anleggsperioden. Dette samtidig som det pågår arbeid med anleggsmaskiner, material- og massetransport inn og ut av anlegget.

Byggherren og entreprenøren har et ansvar for å holde anleggsområdet trygt og sikkert for personell som jobber i anlegget og for 3. part som passerer eller oppholder seg nært anleggsområdet. Anleggsområdets tverrsnitt er smalt og har dårlig plass. Som tverrsnittet i Figur under viser, vil det ikke være rom for å etablere nødvendig sikring mellom trikke-trase og eksisterende trikkespor (figur 4).



Figur 4. tversnitsprofil

Om trikken skal gå gjennom anlegget, så må det aksepteres et sikkerhetskompromiss for entreprenørens ansatte som skal utføre arbeid langs trikkesporene, samt for 3. part som ferdes langs anlegget. Trikken vil bidra til å gjøre anlegget mindre oversiktlig med tanke på avsperringer og hindringer for å skille trikk fra anleggsområdet og 3. part.

Ved arbeid nær strømførende kabler, skal midlertidig kjøreledning henge fra mast med Utligger - ikke med tverrgående wire for kjøreledning. Mast med midlertidig kjøreledning må barduneres. Barduner vil være utsatt for risiko for kontakt med maskiner, som igjen kan føre til skade på systemet for kjøreledning.

Anlegget vil som nevnt være preget av dype grøfter (2,5-3 meter dybde), og mye graving og langsgående massetransport i forbindelse med grøftearbeidet. Trikkens kjøreledninger går parallelt med dette arbeidet. Hvis trikkens strømførende kontaktledning skal være i drift samtidig med dette arbeidet så innebærer det en risiko for kontakt med kjøreledning og strømgjennomgang i maskiner og mennesker.

Videre eksisterer en risiko om avsporing av trikk på grunn av utrasing under trikkespor med en graveskråning som kommer tett opp til trikkeskinner. De påviste stedlige massene består av grus som lett lar seg undergrave.

Politiske vedtak og kostnadsramme

I forbindelse med gjeldende vedtak om å starte byggeprosjektet, ble prosjektets kostnadsanslag lagt til grunn for vedtak av styringsrammen for prosjektet. Kostnadene i anslaget forutsetter å gjennomføre anlegget uten trikketraffikk, men det er samtidig i vedtaket anført at endelig løsning for trikken skal avklares i samspillet med entreprenør.

Kostnader med og uten trikk

Basert på nøkkeltall fra Boreal om kostnader uten trikk og fra PEAB om kostnader for etablering av midlertidige sporkryss og kontaktledning, er det gjennomført et kostnadsestimat henholdsvis med og uten trikk. Det skal presiseres at det er usikkerhet knyttet til disse kostnadstallene, men det er liten tvil om at prosjektet vil få en kostnadsøkning som er vesentlig, om det skal gå trikk gjennom anleggsområdet.

Fv 6650 Kongens gate		
Kostnader med/uten trikk		
Foreløpig	19.03.2024	
	Kostnadspost	1 år
Uten trikk	Buss for trikk	
	Ombygging sporveksler Ila	
	Ekstra tilsyn og vedlikehold Ila	
	Inntektstap under anlegget	
	Inntektstap i ettertid	
	Sum	23 000 000
Med trikk	Materiell	
	Sporveksler, inkl. montering	
	Skinner, sviller	
	Midlertidig KL	
	Sikkerhetsvakt	
	Økt anleggstid, lavere effektivitet	
	Uspesifisert 10%	
	Sum	36 500 000
	Differanse	13 500 000

For perioden uten trikk er det tatt med ekstra kostnader for å tilby buss for trikk mellom Ila og St. Olavs gate, med samme frekvens som for trikken. Alt såfremt det er behov herfor i tillegg til gjeldende bussdrift. Det er også med et estimat på tapte billettinntekter fordi tilbudet med buss for trikk blir vurdert å være dårligere enn trikk på hele strekningen til St. Olavs gate. I tillegg er det med en mer langvarig effekt, med lavere passasjertall for trikken i en periode etter at trikken igjen er i normal drift.

Videre er det slik, at om trikken skal gå gjennom anlegget i hele anleggsfasen, er det kommet tydelige signaler på at en må påregne en fristforlengelse på mellom 6-9 måneder. Kostnader knyttet til forlenget rigg, administrasjon, omprosjektering osv. er således ikke i sin helhet inkludert i ovennevnte overslag. Det vurderes at disse kostnader, som ikke er inkludert i ovenstående tabell, vil andra et beløp på titallsmillioner, og dermed at den samlede merkostnad for trikk gjennom anleggsområdet vesentlig overstiger differanse på 13,5 millioner kroner som den er angitt i tabell.

Drøfting

I sum anser Trøndelag Fylkeskommune at sikkerhetsrisikoen i prosjektet blir stor og svært krevende om det skal gå trikk gjennom anleggsområdet. Med dette vurderes at det som uforsvarlig å la trikken gå gjennom anlegget i perioden gata bygges om. Det vurderes uten enhver tvil en betydelig økt HMS-risiko for prosjektet, hvilket ikke anses som forenlig med Miljøpakkens målsetninger og Trøndelag Fylkeskommune rolle som byggherre.

Som angitt kommer økonomi og fremdrift sekundært, sett opp mot helse, miljø og sikkerhet. Fremdriftsmessig vil stans av trikken imidlertid også være svært gunstig. Med disse forutsetningene

lagt til grunn, vil Kongens gt. del A og B kunne åpnes for kollektiv trafikk (trikk og buss) høsten 2025. Dette selv om det øvrige anlegget fortsatt vil pågå frem til høsten 2026. Økonomisk vil det tilsvarende som belyst i saken, bli en vesentlig kostnadsøkning i prosjektet såfremt trikk skal gå gjennom anleggsområdet.

Med dette anbefales følgende overordnede prinsipper for trafikkavvikling i anleggsperioden:

- **Gående og syklende ledes utenom anleggsområdet. Ruter etableres tidlig.**
- **Adkomst for utrykningskjøretøy gjennom anleggsområdet skal opprettholdes gjennom hele anleggsperioden**
- **Adkomst til private og offentlige eiendommer skal opprettholdes og til enhver tid være sikker gjennom anleggsperioden**
- **Behov knyttet næringsvirksomhet i Kongens gate ivaretas så langt det er mulig**
- **Anleggsområdet stenges for gjennomkjøring med personbil, annen varelevering og tungtrafikk**
- **Sandgata åpnes for 2-veis kollektivtrafikk.**
- **Personbiltrafikk i Sandgata tillates dersom kollektivtrafikk ikke får redusert framkommelighet.**
- **Trikken benytter vendesløyfe vest i Nordre Ilevollen**

Personbiltrafikk, varelevering og tungtrafikk henvises til alternative ruter via Nordre Avlastningsveg og Havnegata, eller rute via Sluppen og Holtermanns veg.

I forbindelse med Ski-VM vil prosjektet legge til rette for at trafikken med tilskuere (shuttlebusser) skal gå uhindret via Sandgata og Ila. Dette er i tråd med trafikk-konseptet og etter avtale/dialog med AtB.

Det anbefales med bakgrunn i saksfremleggets redegjørelse, å stenge anlegget for trikken i en periode på 12 måneder. Dette fra oktober 2024 til oktober 2025.

Behandling i programrådet 11. april

Konklusjon

1. *Saken sendes til orientering i kontaktutvalget*
2. *Saken sendes til politisk behandling i Trondheim kommune*

Programrådets diskusjoner

- *Det er viktig å få til et samarbeid mellom AtB og Boreal her.*
- *Det må ses på avbøtende tiltak for de som reiser med trikk. Det bør vurderes å stenge Sandgata for bil for å prioritere bussens framkommelighet.*
- *Trfk: Vi planlegger som om det ikke er trikkedrift*
- *Status for sykkelfeltet i Sandgata må avklares.*
- *Det er ingen konklusjon enda på vurderingen av trafikkavviklingen i sin helhet, bla. for Prinsenkrysset.*

Innstilling til vedtak: Tas til orientering.

Sak 12/24 Mobilitetsanbud 2029 - grunnlagsdokument for utredningsmandat (Trfk)

Vedlegg: Grunnlagsdokument for utredningsmandat

Bakgrunn

Dagens kontrakter for kollektivtilbudet i hele Trøndelag går ut i 2028/2029 og nye kontrakter må inngås. Byvekstkommunene er i dag fordelt på tre ulike kontraktsoner:

- Trøndelag sør: Skaun, Orkland og deler av Melhus
Varighet: 2028
- Trøndelag midt: Stjørdal
Varighet: 2028
- Stor-Trondheim: Malvik, Trondheim, Melhus nord og deler av Stjørdal
Varighet: 2029

Operatøren(e) som vinner kontrakten(e) vil ha behov for om lag to år til oppstartsforberedelser. Før det vil AtB trenge rundt et halvt år på å utforme konkurransegrunnlaget og ett år på å gjennomføre konkurransen i markedet. Det betyr at Trøndelag fylkeskommune må sende et oppdragsbrev til AtB senest ca 3,5 år før oppstart. I perioden frem til oppdragsbrevet sendes, skal det foregå utredninger.

I juni 2024 skal fylkestinget vedta et utredningsmandat for de kommende anskaffelsene av mobilitetstilbud i Trøndelag. Innholdet i utredningsmandatet legger føringer på de kommende utredningene, som videre vil påvirke det fremtidige tilbudet i Miljøpakke-området. I den forbindelse har fylkeskommunen utarbeidet et *Grunnlagsdokument for utredningsmandatet*, som er ment som et bidrag inn i Miljøpakkepartenes lokale politiske forankringer. Formålet med dokumentet er å sikre Miljøpakkens involvering og medbestemmelse i det som er relevant i utredningsmandatet.

Faktiske opplysninger

Om utredningsmandatet

Utredningsmandatet skal gi strategisk retning for utredningsarbeidet. Utredningsarbeidet som følger av mandatet, skal gi beslutningstakerne et godt kunnskapsgrunnlag. Kunnskapsgrunnlaget skal kunne opplyse tilstrekkelig om hvilke muligheter som fins innenfor de rammene som er gitt. Videre skal arbeidet gi gode og balanserte vurderinger av muligheter, utfordringer og risiko. Til slutt skal arbeidet lede til anbefalinger om struktur på det nye mobilitetstilbudet.

Kontaktutvalget vedtok 9.juni 2023 en *Felles plan for prosessen frem mot MST2029*. Denne skisserer behovet for å vedta et utredningsmandat i medio 2024. Utredningsmandatet er et oppdrag fra fylkestinget til fylkesdirektøren. Fylkesdirektøren gjør egne vurderinger og gir hele eller deler av utredningsoppdraget til AtB. Mandatet skal sette overordnede mål, ambisjoner og rammer for neste anbudsperiode, som gir føringer for det videre utredningsarbeidet. Miljøpakken finansierer ca halvparten av kollektivtransporten i Stor-Trondheim. Det er Miljøpakkens parter som beslutter nivået på tilbudet, finansierer nødvendig infrastruktur og vurderer tiltak ut fra måloppnåelse. Ambisjonsnivå, rammer og utredningsbehov som påvirker det fremtidige tilbudet i byvekstområdet, må derfor besluttes i et samspill mellom partene i Miljøpakken.

Et viktig formål med utredningsmandatet, er å sikre at det som er av utredningsbehov kommer frem

tidlig nok til å kunne utredes godt. Det er et omfattende arbeid som skal gjøres, og det er mange tette koblinger mellom ulike utredningsbehov. Utredningsbehovene må derfor komme frem nå.

Om innholdet i Grunnlagsdokument for utredningsmandatet

Grunnlagsdokument for utredningsmandatet er ment som et bidrag inn i arbeidet med å fremskaffe Miljøpakkens omforente syn på utredningsbehovene frem mot neste anbudsperiode.

Fylkeskommunen har søkt å synliggjøre relevante utredningsbehov. Dokumentet er delt opp i kapitler, der dagens status innenfor hver overskrift beskrives. I tillegg beskrives utredningsbehov innenfor hver overskrift.

Dokumentet baserer seg på Byvekstavtalen, [Asplan Viaks evaluering av dagens kollektivtilbud i Stor-Trondheim](#) og *Felles plan for prosessen frem mot MST2029* (vedtatt i Kontaktutvalget 9.6.23)

Drøftinger

Det er utfordrende at Byvekstavtalen ikke varer lenger enn til utløp av dagens kontrakter, og at de økonomiske rammene dermed ikke er avklart. Nasjonal transportplan 2025-2036, lagt frem 22.mars 2024, bekrefter at byvekstavtalen vil forlenges. Den beskriver også en fremtid der biltrafikken i byområdene er økende, og at det dermed legges desto mer press på nullvekstmålet.

Fylkeskommunen legger derfor til grunn at det i fremtiden vil stilles strengere krav for å øke andelen miljøvennlige reiser, og redusere bilreiser for å nå nullvekstmålet.

Fylkeskommunen har i *grunnlagsdokument for utredningsmandatet* lagt opp til noen overordnede rammer for utredningsarbeidet. Utover disse, vil ikke denne saken drøfte innholdet i dokumentet.

Første punkt handler om tidsperspektiv, der fylkeskommunen foreslår at utredningene gjøres med et tidsperspektiv som strekker seg til 2050. Kontraktlengdene skal utredes, men det er vanlig at busskontrakter varer i en 10-årsperiode. Det er et poeng at utredningene har et lengre perspektiv enn dette. Mobilitetstilbudet utgjør en langsiktig satsing, og skal spille på lag med byplanleggingen over tid. Et lenger perspektiv åpner muligheten for å gjøre langsiktige investeringer for å få ned driftskostnader over tid. Flere planverk ser nå til 2050, og det er ønskelig at utredningene knyttet til neste mobilitetsanbud gjør det samme, uavhengig av kontraktlengde.

Neste punkt handler om at utredningene skal gjøres med utgangspunkt i å nå nullvekstmålet. Byvekstavtalen skisserer hvordan måloppnåelse måles gjennom byindeksen, og hvordan byindeksen baseres på trafikkregistrering fra faste punkter. Plasseringen av disse punktene legger føringer på hvor innsatsen skal ligge; størst måloppnåelse hentes i by- og tettstedsnære strøk og langs pendleraksene.

Tredje punkt handler om befolkningsprognoser, og fylkeskommunen foreslår at utredningene tar utgangspunkt i Statistisk sentralbyrås hovedalternativ.

Siste punkt handler om å utrede med utgangspunkt i ulike scenarier basert på ambisjonsnivå. Måloppnåelse vil handle om hvordan vekst i persontrafikk kan fordeles på sykkel, gange og kollektiv, og hvordan restriktive tiltak kan bidra til å redusere bilreiser. Ved å utrede basert på ulik reisemiddelfordeling og ulik grad av bilrestriktive tiltak, vil utredningene kunne vise hvor stor kollektivsatsingen må være for å nå nullvekstmålet. Disse scenariene må utarbeides i samspill mellom Miljøpakkens parter, sekretariatet og AtB. Scenariene må ses i sammenheng med pågående

prosesser, f.eks arbeidet med Miljøpakkens tiltaksplan 2029 og Statens vegvesens bompengeutredning. Arbeidet med scenarier vil påvirke utredningene i stor grad og må derfor prioriteres og ha snarlig oppstart. Fylkeskommunen foreslår at programrådet ber om at en arbeidsgruppe settes og starter dette arbeidet så snart som mulig.

Anbefaling til programrådet

Det er viktig at Miljøpakken kommer med innspill til, og til slutt enes om innholdet i utredningsmandatet som påvirker hvordan tilbudet i partskommunene vil bli i nye kontrakter. Fylkeskommunen anbefaler derfor at programrådet ber om at saken sendes til kontaktutvalget.

I tillegg foreslår fylkeskommunen at programrådet ber om at en arbeidsgruppe settes for å utarbeide ulike scenarier som kan ligge til grunn for utredningsarbeidet.

Innstilling til vedtak fra programrådet:

- **Kontaktutvalget slutter seg til forslaget til utredningsmandat og at det sendes til lokalpolitisk behandling**
- **Programrådet nedsetter en arbeidsgruppe for å utarbeide ulike scenarier som kan ligge til grunn for utredningsarbeidet.**

Sak 13/24 Johan Tillers veg - videre prosess (Trfk)

Bakgrunn/innledning

Innledende kommentar til kontaktutvalgets behandling.

Denne saken er lik saken som ble lagt frem for programrådet med noen justeringer:

- Teksten under vurdering er forenklet. I tillegg er det beskrevet noe mer om organisering av prosjektet etter ulike politiske vedtak om vegkategori.
- Vedtak fra den politiske behandlingen er gjengitt under konklusjon.
- Forslag til kontaktutvalgets vedtak er med utgangspunkt i politiske vedtak. Link til prosjektrapport og politiske saksfremlegg er linket under:
- [Prosjektrapporten](#)
- [Trondheim kommune](#)
 - o Link til [tiltaksplan for Heimdal](#)
- [Trøndelag fylkeskommune](#)
 - o [Rapport fra prosjektutvikling del 1](#)

Johan Tillers veg del 1 ble ferdigstilt i november 2018. Utbyggingen inkluderte ny tofelts kjøreveg med fortau mellom Heimdalsveien og Industriveien, kulvert under Dovrebanen og ny rundkjøring i Industriveien. Prosjektet inkluderte også ombygging av Smedbrua til gang- og sykkelbru, samt sykkelveg med fortau fram til Industriveien. På samme tid ble det bygget et planskilt kryss (Hårstadkrysset) på E6 rett øst for Johan Tillers veg med rundkjøring på begge sider, bru over E6 og av-/påkjøringsramper i begge retninger. Gjennom prosjektet Johan Tillers veg del II skal det etableres en påkobling til vestre rundkjøring i Hårstadkrysset. Dette vil sikre forbindelse til E6, samt Østre

Rosten og Tillerområdet.

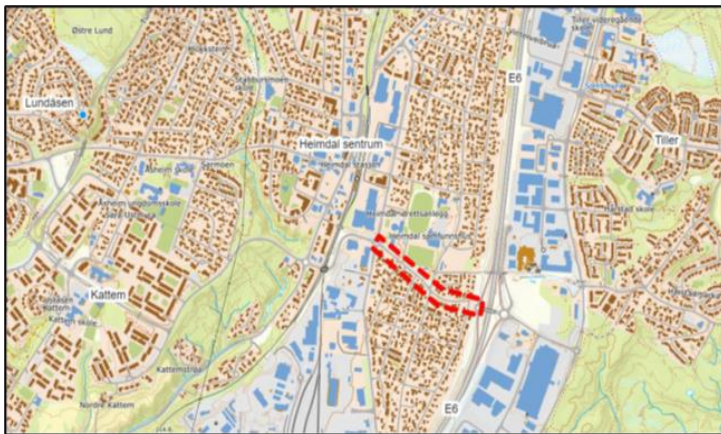
I 2020 utredet Trøndelag fylkeskommune ulike alternativer for Johan Tillers veg, del II. I konspetutredningen (PU1) ble sju løsninger vurdert, og det ble besluttet å gå videre med tre av dem:

- Alternativ 1 - Veg i dagen
- Alternativ 3 - Miljøkulvert (uten lokalveg)
- Alternativ 5 - Miljøkulvert (med nedsenket rundkjøring).

Disse tre alternativene er nå utredet videre i et forprosjekt (PU2) og resultatet fra arbeidet presenteres i denne saken. Se også vedlegg

Faktiske opplysninger

Prosjektområdet ligger vest for Heimdals sentrum og omfatter strekningen Johan Tillers veg mellom Industriveien og E6, samt tilstøtende lokalveier. Prosjektområdets plassering i Heimdalsområdet er vist i figur 3-1 med rød stiplet linje.



Hensikten med prosjektet er å understøtte målet om et effektivt vegsystem for gående, syklende og kollektivreisende, samt næringstrafikk, i Heimdalsområdet. Det mangler i dag en fungerende øst-vest forbindelse mellom E6 og Heimdals sentrum. Gjennom prosjektet Johan Tillers veg del I, ble det etablert forbindelse mellom Heimdalsvegen og Industriveien. Del II skal videreføre denne forbindelsen gjennom ombygging av Johan Tillers veg øst for Industriveien og sammenkobling med E6 ved Hårstadkrysset. Forlengelse østover av sykkelveg med fortau langs Johan Tillers veg inngår også i prosjektet. Fullføringen av den manglende tverrforbindelsen vil gi bedre framkommelighet og kortere reisetider i Heimdalsområdet.

Prosjektets målsettinger - Løsningsalternativene skal oppfylle følgende mål:

- Redusert reisetid for reisende fra Heimdals til E6
- Forbindelse mellom Heimdalsvegen/Industriveien og E6 med tilstrekkelig kapasitet
- Forbedret framkommelighet for kollektivtrafikk gjennom Heimdals sentrum
- Trafikksikker og rask forbindelse for syklistene mellom Heimdals og Tiller
- Trafikksikkert tilbud for gående langs og på tvers av Johan Tillers veg
- God adkomst til overordnet vegnett for lokaltrafikk
- God adkomst til Bredablikk skole, Heimdalshallen og Heimdals idrettsanlegg for alle trafikantgrupper
- God tilrettelegging for kollektivtrafikk
- Tilstrekkelig støyskjerming av alle boenheter

- Innløsning av færrest mulig boliger
- God trafikkavvikling i anleggsfasen for alle trafikantgrupper
- Best mulig lokal tilpasning i forhold til kvalitet og bomiljø

Vurdering av ulike alternativer

Følgende tre alternativer er vurdert i forprosjektet

Alternativ 1: Veg i dagen

Alternativ 1 følger i stor grad dagens vegtrase for Johan Tillers veg. I øst forlenges vegen mot E6 og påkobles rundkjøring i Hårstadkrysset. Dagens X-kryss med Vestre Rosten/Sandbakkvegen bygges om til to T-kryss. Med unntak av disse kryssene stenges Johan Tillers veg mot lokalveier og private avkjørsler. Boligeiendommer sør for veien får ny adkomst via lokalvegnettet og Breidablikk skole får kjøreadkomst fra Industriveien.



Alternativ 3: Miljøkulvert (uten lokalveg)

I alternativ 3 legges Johan Tillers veg i kulvert over en strekning på ca. 315 m. I hver ende blir det en kortere strekning med veg i dagen, og i overgangssonene vil kulvertportalen ligge høyere enn dagens terreng. I østre del rettes vegen ut sammenlignet med dagens trase og kobles på E6 med rundkjøring i Hårstadkrysset.



Alternativ 5: Miljøkulvert (med nedsenket rundkjøring)

I alternativ 5 legges hele strekningen i kulvert, unntatt det siste stykket mot E6 i øst. Rundkjøringen i Industriveien senkes ca. 5-6 meter i forhold til dagens terreng, slik at innkjøring til kulverten blir direkte fra rundkjøringen og overgangssone unngås på denne siden. Industriveien og Johan Tillers veg vest for Industriveien må også gradvis senkes ned til samme nivå som rundkjøringen. Kulverten blir ca. 420 meter lang og vil delvis gå litt nord for dagens vegtrasé.



Evaluering

Alternativene er vurdert opp mot målsettingene for prosjektet og gjennom temaene trafikk, gjennomførbarhet, bomiljø og kostnader. Konsekvensene innenfor de ulike temaene vurderes på en skala fra svært negative til svært positive. For mer utdypende informasjon om de ulike tema se vedlagt rapport

Oppsummering fra prosjektet

Det er fordeler og ulemper ved alle alternativene, og det vil uansett være utfordringer med å anlegge ny veg gjennom et eksisterende boligområde. Alternativene er vurdert med hensyn til gjennomførbarhet, konsekvenser for bomiljø og kostnader. Hvordan disse vektet mot hverandre er avgjørende for hvilket alternativ som anbefales videreført.

Alle alternativene tilfredsstillende de trafikale målsettingene for prosjektet og avlaster øvrige hovedadkomster til Heimdal. Kulvertalternativene har fordeler med tanke på støyskjerming og frigjøring av areal etter ferdigstillelse, men påvirker nabolaget negativt gjennom brudd med skalaen i området og tap av eksisterende grønnstruktur. Alle alternativene representerer relativt store inngrep og krever innløsning/riving av et betydelig antall boliger. Alternativ 5 er mest inngripende, noe som også gjenspeiles i høye kostnader og en krevende anleggsfase. På den annen side gir alternativ 5 størst mulighet for reetablering av boliger etter ferdigstilling.

Det er stor økonomisk forskjell mellom alternativene, der alternativ 5 er beregnet til 1058 mill., mens alternativ 1 er beregnet til 261 mill. Alternativ 3 ligger mellom disse med 647 mill. Mer utdypede forklaringer og sammenstilling av kostnader og konsekvensene ved de ulike alternativene i forhold til nullalternativet (dagens vegsystem) er vist i vedlagt rapport.

Prosjektet anbefaler å gå videre med Alternativ 1 – Veg i dagen, basert på sine vurderinger av gjennomførbarhet, konsekvenser for bomiljø og kostnader

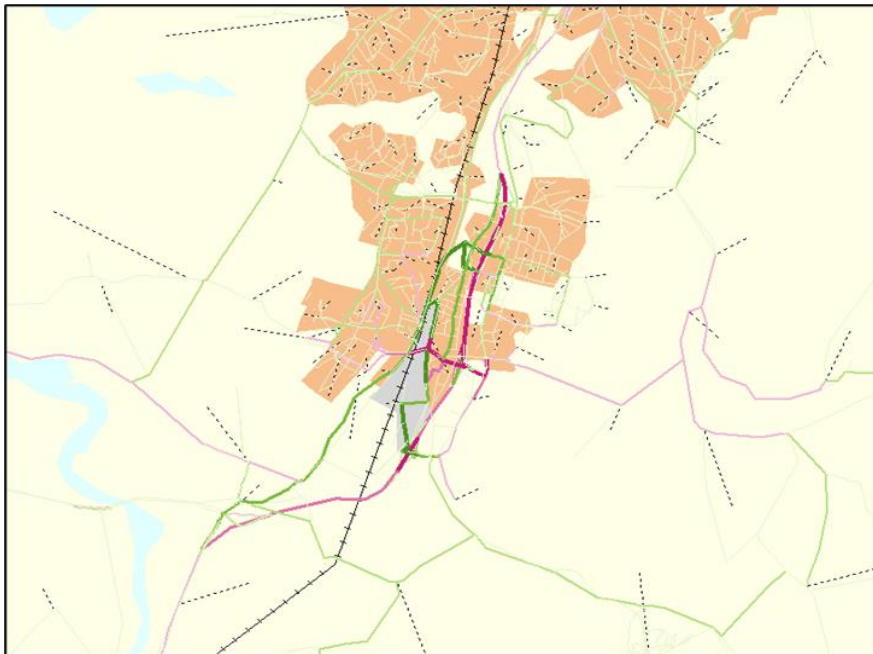
Nullvekstmål

For miljøpakken er nullvekstmålet for biltrafikken et av de aller mest sentrale målene for prosjekter som finansieres. Hvordan tiltaket påvirker nullvekstmålet er ikke omtalt i prosjektrapporten. For å belyse dette har SVV på oppdrag fra TRFK gjennomført noen trafikkberegninger med trafikkmodellen RTM. Under følger noen utdrag fra vegvesenets arbeid.

Til analysen er det benyttet Regional Transportmodell, RTM DOM Trheim v4.4.1. Modellen dekker kommunene Trondheim, Melhus, Orkland, Skaun, Malvik og Stjørdal. Transportmodellen er kalibrert mot reisevaneundersøkelsen med hovedfunn fra 2013/14 og 2018/19. Stemmer godt på et overordnet nivå, men er ikke validert for prosjektområdet. Dette notatet viser derfor resultater på et

overordnet nivå, dvs. endring i trafikkarbeid og turproduksjon. Beregningen er gjort for prognoseår 2030.

Figur under viser differanseplott for beregningen av Johan Tillers veg del 2. Grønn farge angir veglenker der beregningen viser reduksjon i biltrafikk og rød farge angir veglenker der beregningen viser økt trafikk.



Transportmodellen beregner at prosjektet Johan Tillers veg del 2 gir en økning i antall turer med bil per dag på 180, men det gir en nedgang i antall turer med kollektiv, sykkel og gange. Totalt sett øker antall turer i modellen med i underkant av 60 turer per dag. Det beregnede transportarbeidet med bil reduseres med om lag 1 000 kjøretøykilometer daglig i Trondheim kommune ved tilkobling av Johan Tillers veg til kryss på E6. Det totale trafikkarbeidet i Trondheim er beregnet til 2,7 mill. kjøretøykilometer per dag i 2030.

På samme måte som trafikkberegningene gjort i prosjektet viser beregningene til SVV en overflytting av trafikk fra gater ved Heimdal sentrum til Johan Tillers veg. Dette er en av de vesentlige grunnene til å gjennomføre prosjektet, slik at det kan være mulig å forbedre den trafikale situasjonen for kollektiv, gående og syklende i Heimdal sentrum.

Som beskrevet over viser beregningene til SVV at den nye veglenken Johan Tillers veg del 2 vil gi noen flere bilturer, men at totalt antall kjørte kilometer går noe ned. Det vil si at noen flere turer nå gjennomføres med bil, men siden det er mulig å kjøre en kortere distanse går ikke totalt antall kjørte kilometer opp. Dette underbygger at tiltaket ikke svekker nullvekstmålet.

Andre tiltak i området som kan bidra til miljøpakkens mål

Selv om vurderinger og beregninger viser at tiltaket ikke svekker nullvekstmålet, er det usikkerhet rundt dette og det kan være risiko for at en ny veglenke vil bidra til mer biltrafikk. TRFK har parallelt med utredning av Johan Tillers veg også utredet miljøpakkeprosjektet «Tiltaksplan for Heimdal sentrum». Her foreligger det en rapport som foreslår og beskriver flere ulike tiltak som fremmer gange, sykkel og kollektiv. Tiltakene i rapportene spenner fra mindre kortsiktige tiltak til større og

mer langsiktige tiltak.

En realisering av Johan Tillers veg del 2 vil avlaste trafikksituasjonen rundt Heimdal sentrum. For å bidra til å redusere trafikken og nå nullvekstmålet kan det være svært effektivt å, samtidig som Johan Tillers veg etableres, gjøre tiltak som prioriterer kollektiv, syklende og gående i Heimdal sentrum. Tiltak bør planlegges samtidig slik at de kan ferdigstilles samtidig med eller rett etter at Johan Tillers veg åpner. Vedlagte rapport har vært drøftet mellom partene i miljøpakken og det er da kommet frem til noen felles anbefalinger. Endelig omfang av tiltak kan vurderes i videre oppfølging, men det vil være naturlig å ta tak i listen under. Her er et utdrag fra listen over tiltak som er drøftet mellom partene.

Kortsiktige tiltak

Kortsiktige tiltak som kan gjennomføres uten nærmere avklaring, og som kan realiseres i løpet av 1-2 år:

- Ombygging/oppmerking av sykkeltrase i Industrivegen på østsiden av jernbaneundergangen slik at syklistene ikke sykler utfor trappa.
- Sikre gode og trygge sykkelkryssinger over Heimdalsvegen ved Hans Michelsens veg mot Smedbrua (Lysregulert eller fartsreduserende tiltak).
- Sette opp vegvisningsskilt for syklist i viktige knutepunkt som viser til viktige målpunkt og sykkelruter
- Redusere fartsgrensen til 30 km/t i Bjørndalen forbi krysset med Sivert Thonstads veg
- Gjennomgå signalplaner i alle lyskryss for å se på mulighetene for å avsette (mer) egen tid til myke trafikanter for å redusere konflikter med biltrafikk
- Etablere fortau der dette mangler langs sykkelruter, eksempelvis langs siste del av Johan Tillers veg fram til Kvenildvegen
- Etablere sykkelveg med fortau på østsiden av Heimdalsvegen nordover mot kryss med Johan Tillers veg (der det ikke er rekkefølgekrav)
- Endre skilting til Heimdal for bil slik at rutene følger hovedvegene

Kortsiktige tiltak som bør vurderes nærmere før gjennomføring:

- Utvidet bruk av fartsregulerende tiltak
- Vurdere tilrettelegging av snarveger
- Vurdere tiltak langs Johan Tillers veg for å synliggjøre at dette er en sykkelgate
- Vurdere konsekvensene og eventuelt avbøtende tiltak i boligområder ved å stenge for gjennomkjøring med bil i Ringvålvegen

Kortsiktige tiltak hvor partene har ulik anbefaling:

- Prosjekt for å se på forbedringsmuligheter, og eventuelt også forlengelse, av buss-passasje (hank) fram til kryss mellom Søbstadvegen og Bjørndalen

Større tiltak/prosjekt

Byggeprosjekter/prosjektering som anbefales finansiert:

- Bygge sykkelveg med fortau langs Bjørndalen, inkludert kryss med Søbstadvegen
- Bygge gang/sykkelveg fra Øvre Solberg til Lundvegen

Planprosjekter som anbefales startet opp:

- Planlegge hvordan Heimdalsvegen kan utformes som en bygata med beplantning og bedre

materialbruk, samt sikrere kryssing for myke trafikanter

- Planlegge for å begrense biltrafikk og etablere et godt tilbud for gående og syklende langs Søbstadvegen
- Planlegge flere avgrensede boligsoner for å forhindre gjennomgangstrafikk med bil i boligområder
- Planlegge for etablering av helhetlig sykkelveg med fortau i forbindelse med byggingen av Johan Tillers veg
- Planlegge ny sykkelrute i Østre Rosten for utbygging sammen med Johan Tillers veg

Avklarende vurderinger:

- Vurdere mulighetene for å gjøre Ringvålvegen bilfri og tilrettelegge et tilbud for syklende igata mellom Kirkeringen og Heimdalsvegen
- Vurdere etablering av sykkelsignal i krysset mellom Søbstadvegen og Bjørndalen

Vurdering

Johan Tillers veg er en viktig lenke som bidrar til å avlaste Heimdal sentrum. Dette vil legge til rette for å sikre bedre forhold for kollektiv, sykkel gange og samtidig et bedre bymiljø for alle som bruker Heimdal sentrum. Både Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har vedtatt at alternativ 1 skal legges til grunn for videre planlegging. Staten sluttet seg også til dette i programrådets behandling av saken.

For å sikre at tiltaket bidrar positivt til nullvekstmålet anbefales det at det samtidig settes i gang et prosjekt som skal detaljplanlegge en tiltakspakke for Heimdal sentrum for å styrke forhold for kollektiv, sykkel og gange. Denne tiltakspakken skal ta utgangspunkt i utredningen «Tiltaksplan for Heimdal sentrum» og de omforente tiltakene mellom partene. En slik tiltakspakke bør helst inngå i samme prosjekt som Johan Tillers veg, men som to delprosjekter for å sikre at de følger samme tidslinje.

Organisering av videre prosjektgjennomføring

Prosjektet organiseres som et stort prosjekt i tråd med programrådets vedtak i sak xx/23. Det legges opp til felles prosjektledelse mellom kommunen og fylkeskommunen i reguleringsplanprosessen. Når det gjelder fremtidig vegkategori ligger det til ordfører og fylkesordfører å beslutte dette, siden det er ulike vedtak knyttet til dette punktet i kommunen og fylkeskommunen. I de politiske sakene ble det opplyst følgende:

KV:

Fra saken: Det er ikke bestemt hvem som blir vegeier etter ferdigstilling. Vegstrekningen har en kommunal funksjon da den knytter Heimdal til øvrige deler av Trondheim kommune. Strekningen kobler seg på Johan Tillers veg del 1 som er kommunal veg.

Kommunedirektøren mener med utgangspunkt i dette at vegen bør være kommunal.

I tillegg kommer den pågående prinsippdiskusjonen om omklassifisering av FV til KV i Trondheim.

FV:

Fra saken: Som nevnt over har det enn så lenge ikke blitt inngående drøftet i Miljøpakken hvem som skal eie den nye vegforbindelsen. Fylkesdirektøren mener dette er noe som bør avklares

innledningsvis i reguleringsplanprosessen, og at den nye forbindelsen i utgangspunktet vil fylle funksjon som fylkesveg. Johan Tillers veg vil koble Heimdalsveien med E6 og fylkeveg 6686 Isdamveien. Som ny hovedveg til lokalsentrum, forbindelse til E6 og forbindelse mellom to eksisterende fylkesveger, anbefaler fylkesdirektøren følgende prinsipp for videre arbeid:

- *Den nye forbindelsen klassifiseres som fylkesveg. Dette innebærer at KV8117 tas opp som fylkesveg i henhold til Veglovens § 4 når forbindelsen er ferdig bygd, og at Trøndelag fylkeskommune er byggherre for tiltaket.*
- *Johan Tillers veg del 1 (KV3460) omklassifiseres til fylkesveg etter Veglovens § 4 når Johan Tillers veg del 2 er ferdigstilt.*

Konklusjon

Programrådets konklusjon

Programrådet 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.

Vedtak fylkesutvalget 150224

Fylkesutvalget 2023-2027 har behandlet saken i møte 15.02.2024 sak 48/24

Fylkesutvalget sitt vedtak

1. Fylkesutvalget vedtar at alternativ 1 legges til grunn for videre planlegging av Johan Tillers veg del 2, og at reguleringsplanprosessen igangsettes uten ugrunnet opphold.
2. Styringsmål for Johan Tillers veg del 2 settes til 261 mill. 2023-kr.
3. Prosjektet utvides med Tiltaksplan for Heimdal innenfor et øvre styringsmål på 300 mill. kr. Fylkesordfører gis mandat til å fremforhandle prosjektomfang i Miljøpakkens kontaktutvalg innenfor det øvre styringsmålet.
4. Fylkesutvalget mener at Johan Tillers veg mellom Heimdalsvegen og E6 bør klassifiseres som fylkesveg, og at Trøndelag fylkeskommune dermed er ansvarlig for planlegging og gjennomføring av prosjektet. Fylkesordfører gis mandat til å fremforhandle en klassifisering som kommunal veg.

Vedtak Formannskapet 270224

Formannskapetets behandling i møte den 27.02.2024:

Vedtak:

1. Formannskapet vedtar at alternativ 1 legges til grunn for videre planlegging av Johan Tillers veg del 2.
2. Formannskapet ber om at det i reguleringsprosessen vurderes flere løsninger for trafiksikker kryssing til Breidablikk skole fra Mentz Skjetnes vei.
3. Styringsmål for Johan Tillers veg del 2 settes til 261 mill. 2023-kr.
4. Sammen med utbygging av Johan Tillers veg del 2 skal Tiltaksplan for Heimdal sentrum gjennomføres. Styringsmål for tiltaksplanen settes til 40 millioner 2023-kr.
5. Johan Tillers veg blir kommunal veg.
6. Ordfører gis mandat til å forhandle i Kontaktutvalget ved uenighet mellom partene om vegeierskap eller prosjektomfang.

Følgende merknad fra alle parti følger saken

Det er viktig at det blir satt inn tiltak for og redusere støy i henhold til nasjonale retningslinjer for tilstøtende eiendommer

Forslag til vedtak i KU:

1. **Kontaktutvalget vedtar at alternativ 1 legges til grunn for videre planlegging av Johan Tillers veg del 2.**
2. **Styringsmål for Johan Tillers veg del 2 settes til 261 mill. 2023-kr**
3. **Sammen med utbygging av Johan Tillers veg del 2 skal Tiltaksplan for Heimdal sentrum gjennomføres. Styringsmål for tiltaksplanen settes til 40 millioner 2023-kr**
4. **Kontaktutvalget ber om at reguleringsplan igangsettes snarest mulig og at kommunen og fylkeskommunen avklarer vegkategori og organisering av prosjektet.**
5. **Kontaktutvalget ber om at programrådet kommer tilbake med en anbefaling om hvordan det skal rapporteres til KU på økonomi og fremdrift i de store vegprosjektene.**

Sak 14/24 Nasjonal transportplan – betydning for Miljøpakken – orientering (Svv)

Statens vegvesen orienterer om Nasjonal transportplan 2025-2036 og hva den betyr for byområdene.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering.

Sak 15/24 Innføring av parlamentarisme i Trondheim kommune – prosess og status – orientering (Tk)

Trondheim kommune orienterer om status for arbeidet med innføring av parlamentarisme og mulig betydning for Miljøpakken.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering.

16/24 Trafikkdata by og gjennomgangstrafikk i byindeksen – orientering (Svv)

Det orienteres om arbeidet med trafikkdata by og gjennomgangstrafikk i byindeksen.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering.

Sak 17/24 Miljøpakken i media – orientering (Sek)

Kommunikasjon orienterer om hva som rører seg i mediebildet knyttet til Miljøpakken.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering.

Sak 18/24 Mobilitetslab Stor-Trondheim – orientering (Trfk)

Det orienteres om status for Mobilitetslab Stor-Trondheim.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering.

Eventuelt

Status måloppnåelse

Trafikkutvikling

April 2024

Oppsummering

Nullvekstmålet skal måles ved at trafikktviklingen 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 3,6 prosent høyere enn i 2019.** Dette gjennomsnittet er preget av lav trafikk under pandemien. De siste månedene har trafikkveksten vært høyere.

I januar og februar var elbilenes andel av passeringer med "lette" biler 40 prosent. Andelen elbiler av personbiler totalt i miljøpakkeområdet er 31 prosent og i Trondheim 33 prosent.

Antall påstigende på buss og trikk viser fortsatt passasjervekst. I januar-februar var det åtte prosent flere påstigende passasjerer enn samme periode 2023.

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 januar-februar 2024 var det fire prosent flere reiser med tog i sone A enn samme periode 2023.

Antall syklistene gjennom registreringspunktene var lavere januar-februar 2024, og høyere i mars 2024, sammenlignet med samme måneder 2023. Dette kan skyldes temperatur- og nedbørsforskjeller mellom årene.



Personbiltransport

Trafikken siste tre år er 3,6 prosent høyere enn i 2019. Andel elbiler i bom er 40 prosent hittil i 2024.



Buss og trikk

Åtte prosent flere påstigende passasjerer i sone A i januar-februar 2024 sammenlignet med samme periode 2023.



Tog

Fire prosent flere reiser med tog i sone A januar-februar 2024 sammenlignet med samme periode 2023.



Sykkel

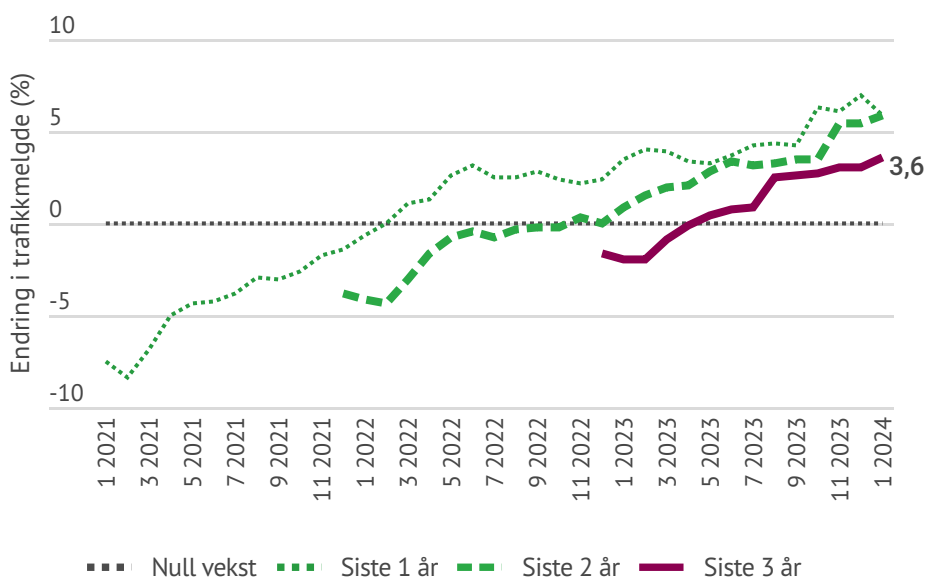
Sykkeltallene er lavere eller på samme nivå som januar/februar 2024 og høyere for mars 2024 sammenlignet med 2023. Dette kan skyldes kaldere januar/februar og varmere mars sammenlignet med 2023.

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 3,6 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 enn i dag.

Andelen elbiler gjennom Miljøpakken sine bommer har økt over tid. Hittil i 2024 er elbilenes andel av passeringer med "lette" biler på 40 prosent. Andelen elbiler varierer i de ulike bomstasjonene. Den er spesielt lavere i bomstasjonene på Klett og Tillerbrua (Klæbu) sammenlignet med øvrige bomstasjoner.

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



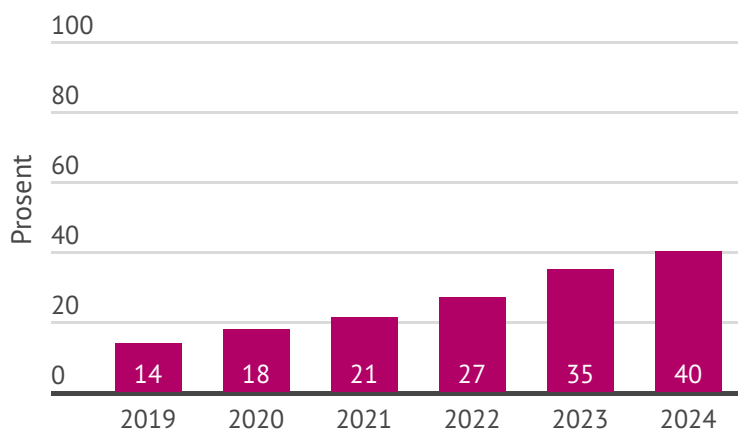
Kilde: Statens vegvesen



Byindeksen

Miljøpakken måles på byindeksen. Denne viser endring i trafikkmengde i byområdet hittil i år sammenlignet med sammen periode i referanseåret. Beregningene er basert på passeringer i faste trafikkregistreringspunkt og bomstasjoner. Byindeksen utarbeides av Statens vegvesen.

Andel elbil i bom. Januar-februar, 2019-2024.



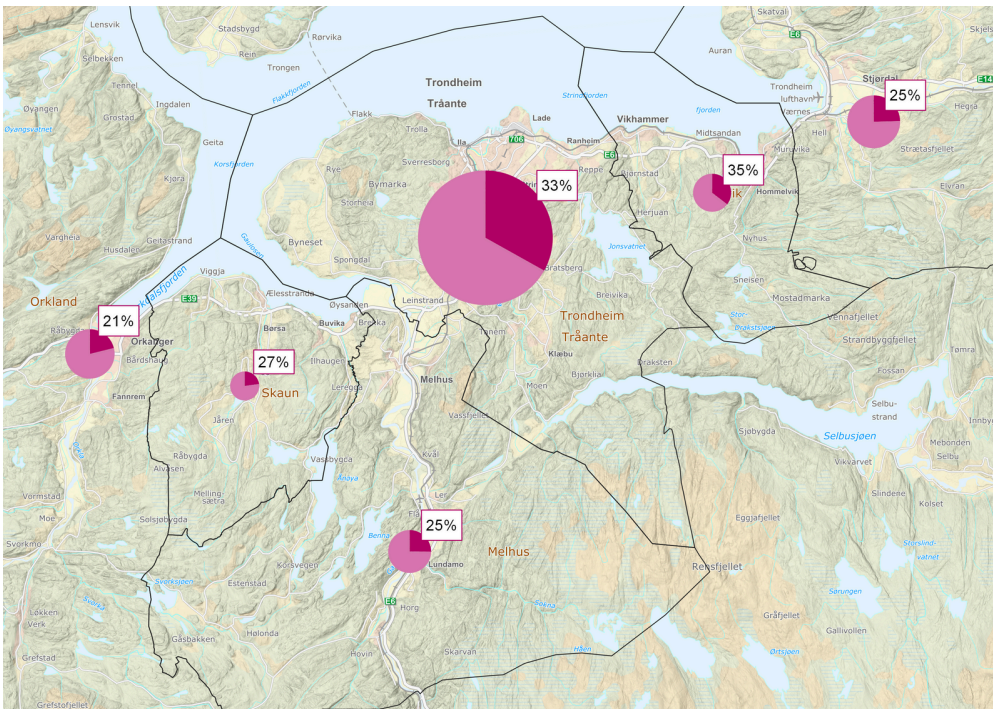
Kilde: Vegamot

Personbiler

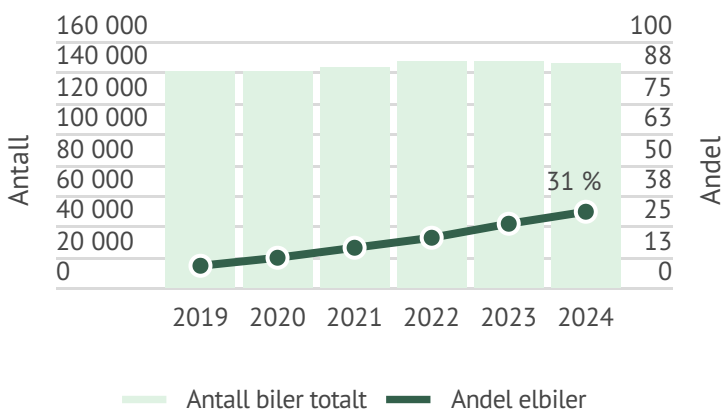
Per februar 2024 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av i om lag 145 000 biler. Dette er litt lavere enn på samme tid i 2023. Andelen el-biler i miljøpakkeområdet var 30 prosent ved utgangen av 2023. På samme tid i fjor var elbilandelen 26 prosent og i desember 2019 var elbilandelen 12 prosent.

Det er stor forskjell på antall biler og andelen elbiler innad i miljøpakkeområdet (se kart nedenfor). Det er flest biler i Trondheim hvor det er nærmere 96 000 biler. Av disse er 33 prosent en elbil. Utenfor Trondheim er det flest biler i Stjørdal (15 000 biler) og Orkland (13 000 biler). Her er elbilandelen henholdsvis 25 prosent og 22 prosent. I Melhus er det nærmere 10 000 biler og 25 prosent av disse er elbil. Malvik har med sine 35 prosent den største elbil-andelen blant kommunene i Miljøpakken og i underkant av 8 000 biler. I Skaun er det 4 500 biler, og elbilandelen er på 27 prosent.

Antall biler/elbiler per kommune i miljøpakkeområdet. Per februar 2024.



Antall biler/elbiler i miljøpakkeområdet. Per februar 2019-24.



Kilden til statistikken er OFV. I kartet viser størrelsen på sirklene antall biler i den enkelte kommune og kakestykkene viser andelen elbiler/øvrigt biler.

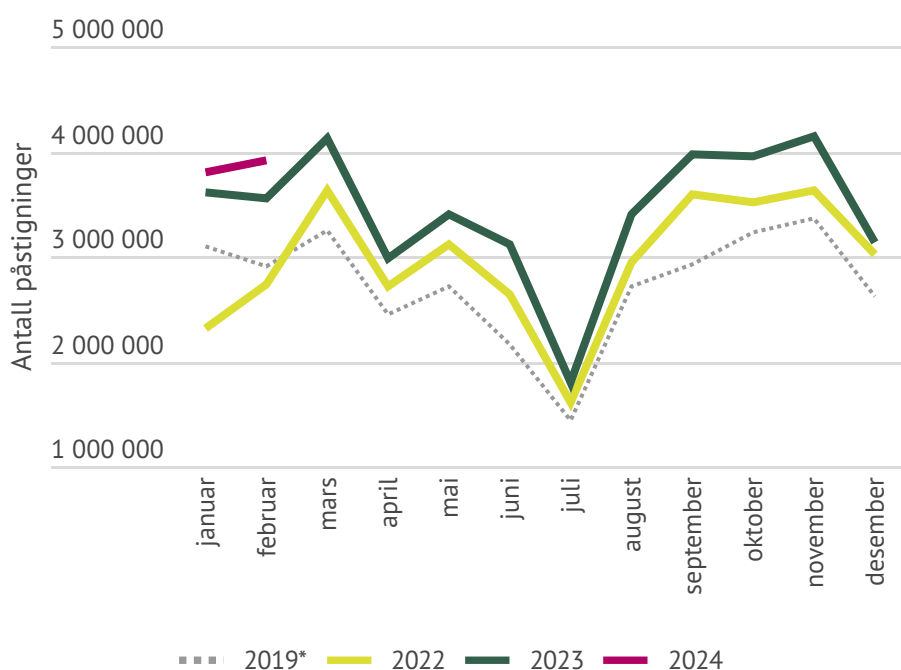
Kollektiv

Buss og trikk

Tall fra AtB viser flere påstigende passasjerer i sone A hittil i 2024 sammenlignet med 2023. I januar - februar var det i gjennomsnitt nærmere 3,9 millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A. Dette er en økning på åtte prosent sammenlignet med samme periode 2023.

Regionlinjene 310 og 410 kjører mellom Fannrem- Orkanger-Trondheim, hvorav linje 410 kjører via Fv. 800. Her er antall påstigninger i januar og februar noe lavere enn samme periode 2023.

Antall påstigninger på buss og trikk. Per måned.



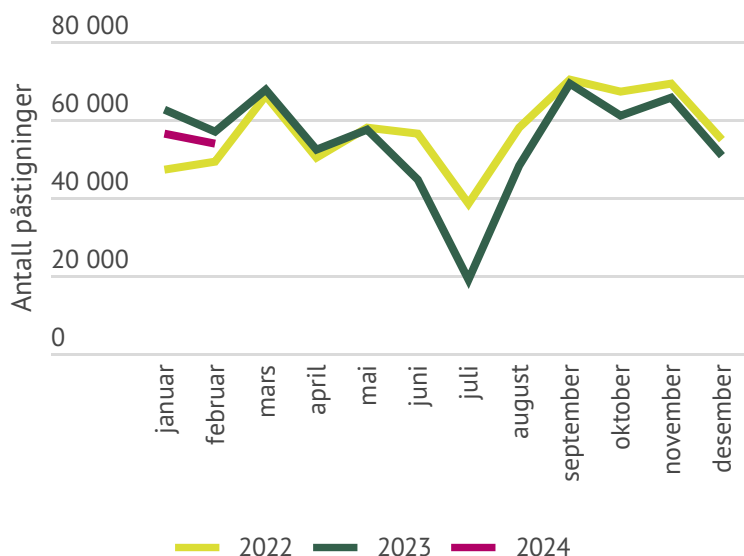
Kilde: AtB, månedsrapport



Påstigningstall

Statistikken viser antall påstigninger på trikk, de grønne bybussene og regionlinje 311 (Stjørdal-Trondheim) som i sin helhet kjører innenfor miljøpakkeområdet. *Tallene for 2019 gjelder gammel rutestruktur med færre omstigninger og sone A før utvidelse til Melhus og Stjørdal oktober 2021.

Antall påstigninger på busslinje 310 og 410. Per måned.



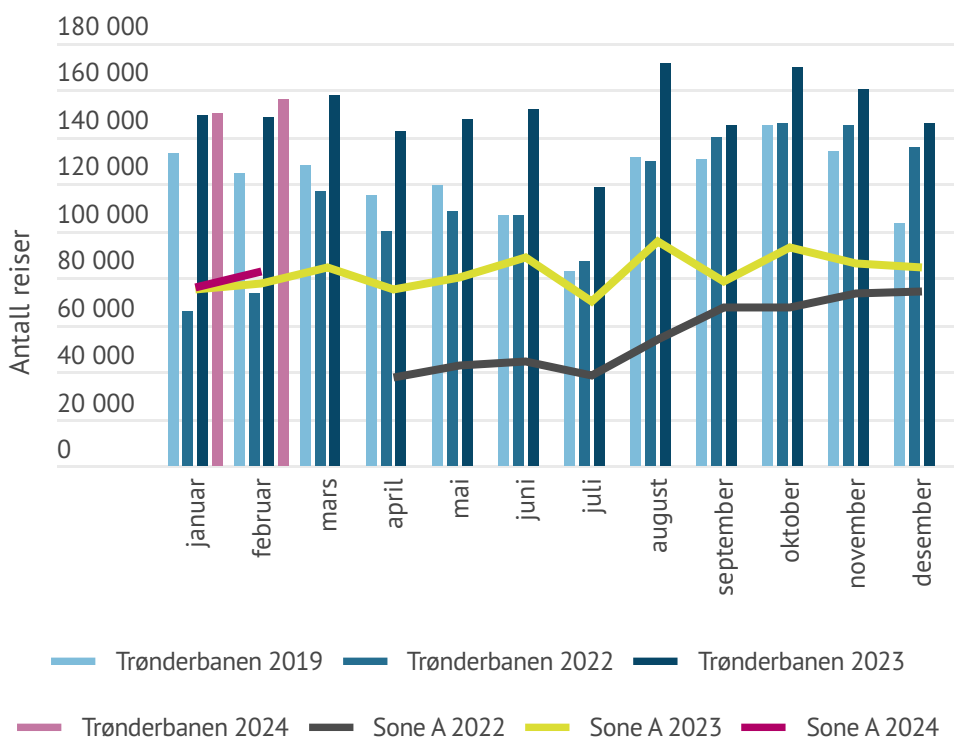
Kollektiv

Tog

Tall fra SJ Norge viser en fortsatt positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen i 2024. I månedene januar-februar 2024 ble det tatt 153 000 reiser i gjennomsnitt per måned på Trønderbanen. Av disse reisene var nærmere 80 000 (52%) 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. Også så langt i 2024 har utviklingen vært positiv sammenlignet med 2023. I januar-februar 2024 var det fire prosent flere reiser med tog i sone A sammenlignet med samme periode 2023.

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



Kilde: SJ



Reiser med tog

Stolpene viser reiser på Trønderbanen og linjene viser reiser i sone A.

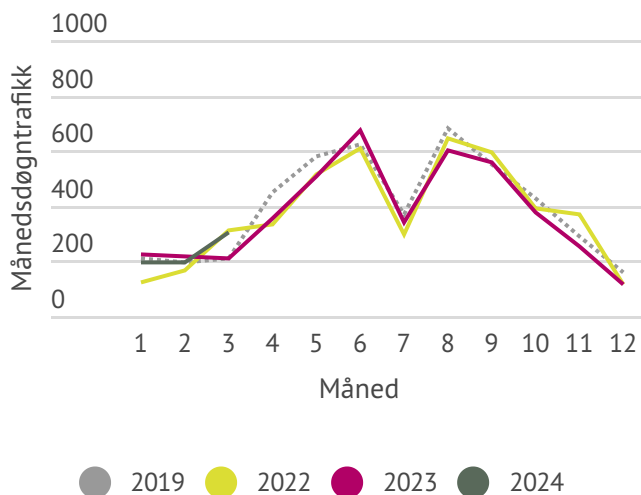
Økningen i antall reiser fra februar til mars 2022 skyldes fjerning av koronarestriksjoner og at det fra 1. mars 2022 ble mulig å reise med tog med AtB-billett i hele sone A.

Sykkel

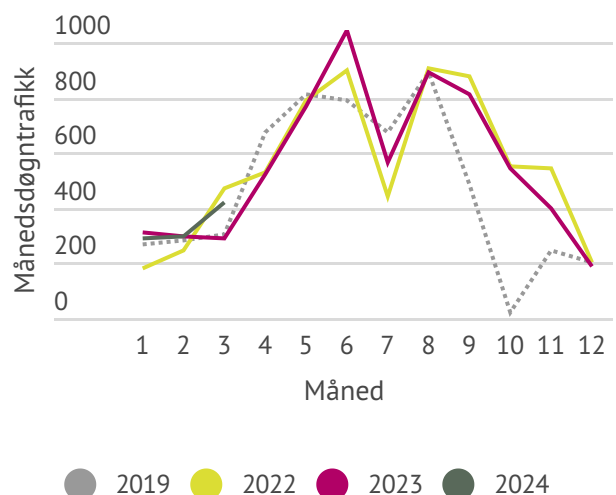
Antall sykklister gjennom registreringspunktet på Rotvollekra og Svingbrua var for januar og februar på omtrent samme nivå som 2019 og 2023. I mars har det vært flere sykklister gjennom disse registreringspunktene enn i 2019 og 2023.

De nye tellepunktene, hvor vi har litt historikk (se kart nedenfor), viser en nedgang i antall sykklister januar-februar 2024 og en økning i mars sammenlignet med 2023. Dette kan skyldes flere kalde dager i januar - mars 2024 og en mildere og tørrere mars sammenlignet med 2023.

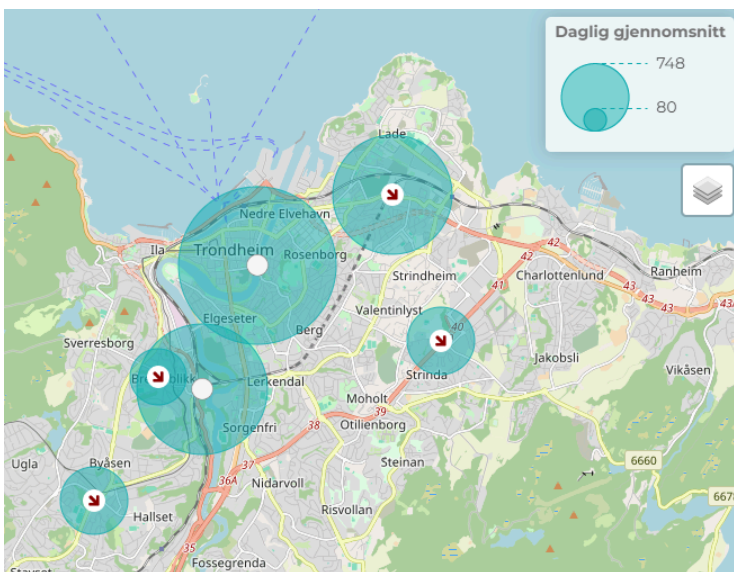
Rotvollekra sykkelteiler



Svingbrua sykkelteiler



Kilde: Statens vegvesen, Trafikkdata.no



Kilde: Trondheim kommune, eco-counter



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.

Størrelsen på sirkene i kartet viser gjennomsnittlig antall syklende forbi registreringspunktene per døgn for perioden januar-mars 2024. Denne nettsiden viser daglige oppdateringer av antall syklende i de nye tellepunktene: <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6359>.

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 gjennom faste trafikkregistreringspunkt og bomstasjoner. 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.

Se mer info om byindeksen her: <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/trafikkutvikling/>

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 sykkelteellere 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 sykkelteellere 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.



Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2028/2029: Grunnlagsdokument for utredningsmandat



Innhold

1.	Innledning.....	3
1.1	Om utredningsmandatet:	3
1.2	Grunnlagsdokumenter:	4
2.	Mål og rammer:	4
2.1	Status på måloppnåelse av nullvekstmålet	4
2.2	Dagens økonomiske rammer:.....	6
2.3	Til utredningsmandatet:	7
3.	Kontraksstrategi	7
3.1	Dagens status.....	7
3.2	Til utredningsmandatet	8
4.	Klima, miljø og energi	9
4.1	Dagens status.....	9
4.2	Til utredningsmandat	10
5.	Mobilitetstilbudet.....	10
5.1	Dagens status:	10
5.2	Til utredningsmandat:	11
6.	Infrastruktur	12
6.1	Dagens status:	12
6.2	Til utredningsmandatet	13
7.	Takst, soner og billettyper	13
7.1	Dagens status:	13
7.2	Til utredningsmandat:	13
8.	Tilgjengelighet	14
9.	Trafikksikkerhet.....	14
10.	Involvering	14



1. Innledning

Dagens kontrakter for kollektivtilbudet i hele Trøndelag går ut i 2028/2029 og nye kontrakter må inngås. Byvekstkommunene er i dag fordelt på tre ulike kontraktsområder:

- Trøndelag Sør: Skaun, Orkland og deler av Melhus
Varighet: 2028
- Trøndelag Midt: Stjørdal
Varighet: 2028
- Stor-Trondheim: Malvik, Trondheim, Melhus nord og deler av Stjørdal
Varighet: 2029

Operatøren(e) som vinner kontrakten(e) vil ha behov for om lag to år til oppstartsforberedelser. Før det vil AtB trenge rundt et halvt år på å utforme konkurransegrunnlaget og ett år på å gjennomføre konkurransen i markedet. Det betyr at Trøndelag fylkeskommune må sende et oppdragsbrev til AtB senest ca 3,5 år før oppstart. I perioden frem til oppdragsbrevet sendes, skal det foregå utredninger. I dette ligger også markeds- og brukerdialog.

Tidligere anbudsprosesser har blitt omtalt som *bussanbud*. Bussen regnes fortsatt som ryggraden i systemet, men det er nå forventet å se på det helhetlige mobilitetstilbudet. Mobilitet er et felt i sterk utvikling. Nye mobilitetstjenester som bildeling, samkjøring, bysykler og el-sparkesykler vokser i omfang, og representerer et uforløst potensial for et helhetlige mobilitetssystem som kan konkurrere god med privatbilen. I tillegg utgjør andre offentlige og kommersielle tilbud, som toget, taxi og flybuss en viktig del av tilbudet. Denne anbudsprosessen har derfor blitt omtalt som et *mobilitetsanbud*.

1.1 Om utredningsmandatet:

Utredningsmandatet er et oppdrag fra fylkestinget til fylkesdirektøren. Fylkesdirektøren gjør egne vurderinger og gir hele eller deler av utredningsoppdraget til AtB. Mandatet skal sette overordnede mål, ambisjoner og rammer for neste anbudsperiode, som gir føringer for det videre utredningsarbeidet. Miljøpakken finansierer ca halvparten av kollektivtransporten i Stor-Trondheim. Det er Miljøpakkens parter som beslutter nivået på tilbudet, finansierer nødvendig infrastruktur og vurderer tiltak ut fra måloppnåelse. Ambisjonsnivå og rammer må derfor besluttes i et samspill mellom partene i Miljøpakken. Dette dokumentet er et *grunnlagsdokument for utredningsmandatet*, og er ment som et bidrag inn i Miljøpakkepartenes lokale politiske forankringer. Dokumentet er delt opp i kapitler, der dagens status innenfor hver overskrift beskrives. I tillegg beskrives utredningsbehov innenfor hver overskrift. Det er viktig å se helhetlig på utredningsbehovene, og ikke se på kapitlene isolert. Flere punkter henger tett sammen; for eksempel vil utredninger rundt bussmateriell måtte ses i tett sammenheng med utredninger innenfor eksempelvis nullutslippsløsninger, universell utforming og infrastruktur.

Utredningsmandatet skal gi strategisk retning for utredningsarbeidet. Utredningsarbeidet som følger av mandatet, skal gi beslutningstakerne et godt **kunnskapsgrunnlag**. Kunnskapsgrunnlaget skal kunne opplyse tilstrekkelig om hvilke muligheter som fins innenfor de rammene som er gitt. Videre skal arbeidet gi gode og balanserte **vurderinger** av muligheter, utfordringer og risiko. Til slutt skal arbeidet lede til **anbefalinger** om struktur på det nye mobilitetstilbudet.



1.2 Grunnlagsdokumenter:

Følgende dokumenter legges til grunn:

- Byvekstavtalen 2023-2029
- [Asplan Viaks evaluering av dagens kollektivtilbud i Stor-Trondheim](#)
- Felles plan for prosessen frem mot MST2029 (vedtatt i Kontaktutvalget 9.6.23)

2. Mål og rammer:

Målene i byvekstavtalen er førende for kollektivtransporten i Miljøpakkeområdet:

Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og tettstedsutvikling.

Det er en ambisjon at tiltakene i byvekstavtalen for å nå nullvekstmålet skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med nullvisjonen.

Det er i tillegg utarbeidet lokale mål for Miljøpakkesamarbeidet:

Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål.

Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten

Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.

Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle

Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres

Mål 6: Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.

Mål 7: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres

Mål 8: Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv

Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken

2.1 Status på måloppnåelse av nullvekstmålet

Byindeksen er hovedindikator for vurdering av måloppnåelsen i byvekstavtalen. Denne viser endring i biltrafikkmengde og baseres på trafikkregistrering fra faste punkter. 2019 er referanseåret det skal



sammenlignes med. Nullvekstmålet skal måles ved at trafikktviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Statens vegvesen har ansvar for å rapportere på byindeksen.

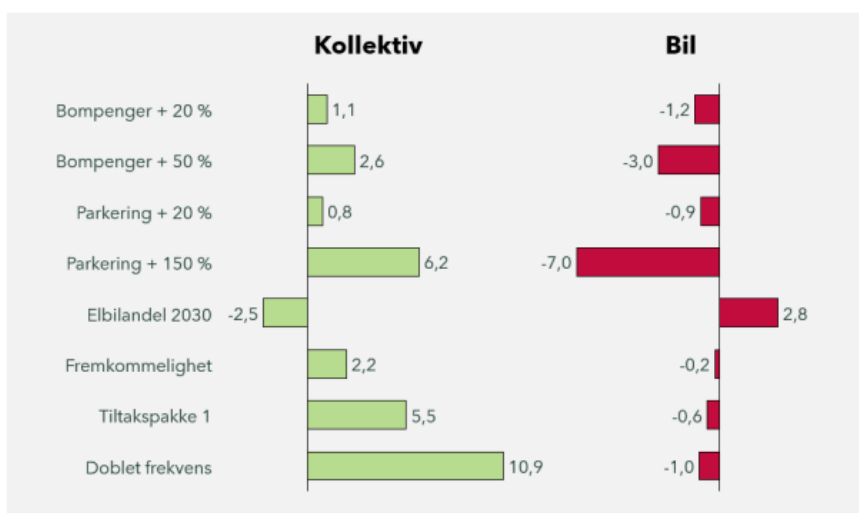
Pr januar 2024 viser resultatene at trafikken i Trondheimsområdet er 3,1 % høyere enn i referanseåret 2019¹. Det er noe usikkerhet i tallene, og med et konfidensintervall på 95 % ligger endringen i trafikkmengde mellom -1,2 % og 7,3 %.

Reisevaneundersøkelsen (RVU) er en støtteindikator til byindeksen, og gir informasjon om transportutvikling og befolkningens reisevaner. RVU gjennomføres av Statens vegvesen hvert år. Sist oppdaterte RVU er fra 2022. Denne inkluderer kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal (ikke Orkland og Skaun²), og viser at reisemiddelfordelingen er:

- Bilreiser: 54 % (ned 2 % fra 2019)
- Miljøvennlige reiser: 43 % (opp 2 % fra 2019), herunder:
 - 10 % kollektivreiser
 - 8 % syklende
 - 25 % gående
- Annet: 3 % (likt som i 2019)

Reisemiddelfordelingen er ulik i de forskjellige kommunene, og bilandelen er langt lavere enn i omegnskommunene.

Høsten 2023 gjorde fylkeskommunen vurderinger rundt kollektivsystemets kapasitet. Dette arbeidet estimerte behovet for å legge til rette for en årlig passasjervekst på 5 % frem til 2029, for å nå nullvekstmålet. Samtidig pekes det på at kollektivtransporten ikke klarer dette alene, men at kollektivtransportens konkurransekraft mot privatbilen også må løses med restriktive tiltak. Dette bekreftes i Asplan Viaks rapport fra januar 2024³, hvor de har evaluert kollektivtilbudet i Stor-Trondheim:



Figur 1: Ulike tiltaks effekt på vekst i kollektivtrafikk og reduksjon i biltrafikken, fra Asplan Viaks evalueringsrapport

¹ [Byindeks Trondheimsområdet 2019-2023](#)

² Skaun: Bilreiser – 82,9 %, Kollektiv – 4,8 %, Sykkel – 2,2 %, Gående – 9,8 %, Annet – 0,3 %
Orkland: Bilreiser – 75,1 %, Kollektiv – 1,5 %, Sykkel – 2,6 %, Gående – 15,5 %, Annet – 5,3 %

³ [Asplan Viak: Evaluering av kollektivtilbudet i Stor-Trondheim](#)



2.2 Dagens økonomiske rammer:

Det er ulike finansieringskilder i Miljøpakken med ulike bevilgningskriterier og føringer. Bevilgningene kommer fra stat, fylke og kommune, i tillegg til bompenger⁴. Fylkeskommunen og partskommunene står for omtrent 10 %, bompenger for 40 % og staten for omtrent 50 % av finansieringen gjennom Nasjonal transportplan, belønningssmidler for miljøvennlige tiltak og andre midler til kollektiv, sykkel og gange.

Byvekstavtalen varer til 2029, samtidig som de neste kontraktene skal settes i gang. Nivået på de statlige overføringene vil avhenge av føringer som gis i Nasjonal transportplan for 2025-2036, som behandles i Stortinget våren 2024.

Stortinget har gitt tilsagn for forlenget innkrevingsperiode for bompenger og innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakken i perioden 2029-2033. Vilårene går fram av Prop. 113 S (2022-2023)⁵. En utvidelse av bominnkrevingen fra 2029-2033 vil tilføre omtrent 2,8 milliarder kroner til Miljøpakken for å gjennomføre planlagte prosjekter i Byvekstavtalen.

Drift kollektiv:

Drift av kollektivtrafikken er fylkeskommunens ansvar. Kollektivtilbudet i avtaleområdet finansieres delvis av fylkeskommunens ordinære driftstilskudd i avtaleområdet, og delvis av tilleggsfinansiering gjennom Miljøpakken. Fylkeskommunens ordinære tilskudd skal tilsvare det fylkeskommunens tilskudds nivå antas å ville vært uten byvekstavtale. Fylkeskommunens ordinære tilskudd er beregnet å utgjøre kr 223,5 mill. i 2023-kr. Byvekstavtalen skisserer at partene skal gå gjennom nytt nullpunkt i forbindelse med nytt anbud.

I handlingsprogrammet 2024-27 ble det vedtatt 399 MNOK til miljøpakkefinansiert drift av kollektivtrafikk. Av dette er 233,3 MNOK vedtatt til drift av kollektiv slik det fremkommer av rammeavtalen og 58,1 MNOK til reduserte billettpriser som følger av bompengeforliket. Drift av kollektiv utover dette er bare vedtatt for 2024-2026, se tabell under.

ID	Vedtatte driftstiltak i handlingsprogrammet 2024-2027	2024	2025	2026	2027
09100K	Drift kollektivtransport (rammeavtale)	233	233	233	233
21114K	Reduserte billettpriser (bompengeforliket)	58,1	58,1	58,1	58,1
24166K	Ekstra driftstilskudd	50	50	50	
22166K/ 22158K	Drift lokalbuss omegnskommuner	20	25	25	
24165K	Kapasitetsutvidelse og utvidet tilbud i Trondheim	20	85	85	
23113K	Aldersvennlig transport 67+	10	10	10	
24167K	Reduserte takster	50	50	50	
23112K	Mobilitetspakke	16	16	16	

Figur 2: Finansiering av kollektivdrift i handlingsprogram for 2024-2027

⁴ [Miljøpakken.no](https://miljopakken.no)

⁵ Prop. 113 S 2022-2023



2.3 Til utredningsmandatet:

Det er en utfordring at byvekstavtalen ikke varer lenger enn til utløp av dagens kontrakter, og at de økonomiske rammene dermed ikke er avklart. Nasjonal transportplan 2025-2036, lagt frem 22.mars 2024, bekrefter at byvekstavtalen vil forlenges. Den beskriver også en fremtid der biltrafikken i byområdene er økende, og at det dermed legges desto mer press på nullvekstmålet.

Fylkeskommunen legger derfor til grunn at det i fremtiden vil stilles strengere krav for å øke andelen miljøvennlige reiser, og redusere bilreiser for å nå nullvekstmålet.

Utredningene skal:

1. ha et tidsperspektiv som strekker seg til 2050.
Kontraktlengdene skal utredes, men det er vanlig at busskontrakter varer i en 10-årsperiode. Det er et poeng at utredningene har et lengre perspektiv enn dette. Mobilitetstilbudet utgjør en langsiktig satsing, og skal spille på lag med byplanleggingen over tid. Et lenger perspektiv åpner muligheten for å gjøre langsiktige investeringer for å få ned driftskostnader over tid. Flere planverk ser nå til 2050, og det er ønskelig at utredningene knyttet til neste mobilitetsanbud gjør det samme, uavhengig av kontraktslengde.
2. gjøres med utgangspunkt i å nå nullvekstmålet.
Det betyr at all trafikkvekst må fordeles på de miljøvennlige reisemidlene. Byindeksen, som viser grad av måloppnåelse, er basert på trafikkregistrering fra faste punkter. Plasseringen av disse punktene legger føringer på hvor innsatsen skal ligge; størst måloppnåelse hentes i by- og tettstedsnære strøk og langs pendleraksene.
3. gjøres med utgangspunkt i byvekstavtalens lokale mål for Miljøpakkesamarbeidet.
4. ta utgangspunkt i Statistisk sentralbyrås hovedalternativ for befolkningsprognose.
Ut fra disse, er det ønskelig at utredningene leder til en anbefaling om hvordan neste kontraktsperiode best kan løses, og i tillegg legge opp til et godt grunnlag for kontraktsperioden etter det igjen.
5. ta utgangspunkt i ulike scenarier basert på ambisjonsnivå.
Måloppnåelse vil handle om hvordan veksten i persontrafikk kan fordeles på sykkel, gange og kollektiv, og hvordan restriktive tiltak kan bidra til å redusere bilreiser. Mobilitetstilbudet bør utredes ut fra ulike scenarier, der ulike nivåer av bilrestriktive tiltak og ulik reisemiddelfordeling vil påvirke hvor stor kollektivsatsingen må være for å nå nullvekstmålet. Scenariene må utarbeides i samspill mellom Miljøpakkens parter, sekretariatet og AtB. Scenariene må ses i sammenheng med pågående prosesser, f.eks. arbeidet med Miljøpakkens tiltaksplan 2029 og Statens vegvesens bompengeutredning. Arbeidet med scenarier vil påvirke utredningene i stor grad og må derfor prioriteres og ha snarlig oppstart.

3. Kontraktsstrategi

3.1 Dagens status

Hvordan konkurransen skal gjennomføres og kontrakter skal utarbeides er en del av



utredningsarbeidet. Forhold som driftsform, kontraktsformer og incentivordninger ligger blant annet under dette punktet. Utredninger av forhold ved konkurransegjennomføring, kontraktsstrategi osv. ligger naturlig innenfor fylkeskommunens og AtBs autonomi.

Det er imidlertid deler ved kontraktene innretning som er i Miljøpakkens interesse, og som kan ha innvirkning på tilskuddsbehov; kontraktene geografiske inndeling, kontraktene lengde og kontraktene fleksibilitet.

I dag er kommunene i Miljøpakken fordelt over 3 ulike kontraktsområder:

- 1) Stor-Trondheim: Trondheim, Malvik, Melhus nord og deler av Stjørdal
- 2) Trøndelag Midt: Stjørdal
- 3) Trøndelag Sør: Melhus sør, Skaun og Orkland

Kontraktsområde Stor-Trondheim er fordelt på to kontrakter, startet opp i 2019 og har en varighet til august 2029. Det er ingen mulighet for forlengelse.

Trøndelag Midt og Trøndelag Sør startet i 2021 og har en varighet til august 2028, med opsjon på forlengelse i 1+1+1 år.

Trøndelag fylkeskommune ser at det er mulig å høste gevinster gjennom å endre på kontraktsområdeinndelingen. Ved å ha et eget kontraktsområde for Trondheim kommune, får AtB flyttet produksjon over til kontraktsområdene Trøndelag Midt og Trøndelag Sør, ved at Malvik og Stjørdal inngår i førstnevnte og Melhus i sistnevnte. Det øker kontraktene attraktivitet i markedet og kan gi gode effekter i form av økt konkurranse. I tillegg kan større kontrakter føre til bedre forhold for sjåførere, ved at det gir mulighet for flere heltidsstillinger. Et eget kontraktsområde for Trondheim kommune vil også gi mulighet for en mer ensartet busspark, som også kan ha en effektiviserende effekt. Inndelingen vil ikke påvirke muligheter for busstyper eller tjenestetilbud.

Denne endringen er mulig å gjøre nå, og det blir lenge til neste mulighet. Endringen innebærer at nytt tilbud har oppstart i 2028, utenom i Trondheim der nytt tilbud starter i 2029. Det er en ulempe for noen av kommunene i Miljøpakken at prosessen mot oppstart blir forkortet. Trøndelag fylkeskommune mener likevel at prosessen blir forsvarlig og at det er mulig å få til gode medvirkningsprosesser.

At kontraktene er fleksible, er viktig. Det må kunne gjøres endringer i tilskuddsnivå og dermed i tilbuds nivå, i begge retninger. Teknologien utvikles hele tiden, og teknologiskifter kan føre til effektivisering eller nye reisemåter. Det er allikevel en avveining mellom fleksibilitet og total kostnad, og det må utredes hvordan kontraktene kan utformes med den nødvendige fleksibiliteten uten at kostnadene for dette blir for høy. Dagens kontrakter er innrettet på en slik måte at produksjon av rutekilometer kan justeres +30%/-10%.

3.2 Til utredningsmandatet

Utredningene skal:

1. ta utgangspunkt i ny inndeling av kontraktsområder der nytt tilbud har oppstart i 2028, utenom i Trondheim kommune der nytt tilbud har oppstart i 2029.
 - i. Eventuelle anbudspakker innenfor ny inndeling skal utredes.
2. gjøre vurderinger rundt kontraktslengde og eventuelle opsjoner.
3. inkludere vurderinger og anbefaling til krav til materiell.



4. inkludere vurderinger på hvordan kontraktene kan utformes på en måte som sikrer fleksibilitet med hensyn til tilskuddsnivå.
5. inkludere vurderinger på hvordan kontraktene kan utformes for å legge til rette for innovasjoner, og at eventuelle effektiviseringer gjennom ny teknologi gir gevinster tilbake til mobilitetstilbudet.
6. vurdere hvordan kan samordning med andre transportformer kan gi gevinster.

4. Klima, miljø og energi

Mobilitetstilbudet er et viktig verktøy i klimaomstillingen, og det er et todelt mål knyttet til klimaomstilling og mobilitet:

- 1) Mobilitetstilbudet skal være klimavennlig i seg selv.
- 2) Mobilitetstilbudet skal være attraktivt nok til å erstatte mindre miljøvennlig persontransport.

Å reise kollektivt er mer energieffektivt enn å reise med personbil. Gevinster knyttet til arealbruk, bygging av infrastruktur og bruk av energi kan høstes ved reduksjon i biltrafikk.

Det er samtidig viktig å se på grønne reiser som et helhetlig mål, og unngå at kollektivtilbudet går på bekostning av gående og syklende.

4.1 Dagens status

Miljøpakkeområdet er, som tidligere beskrevet, fordelt på tre ulike kontraktsområder. Utenfor dagens kontraktsområde Stor-Trondheim, er det kun dieselbusser. Innenfor Stor-Trondheim er det 37 el-busser, 126 biogassbusser og 162 diesel/diesel-hybride busser.

1. januar 2022 ble det innført en [ny forskrift om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport](#). I denne forskriften er det krav om nullutslipp i offentlige anskaffelser av personbiler, lette varebiler og bybusser. Kravet for bybusser, som opprinnelig skulle tre i kraft 1. januar 2025, ble delvis fremskyndet; for busser i klasse I ble kravet gjeldende 1. januar 2024, for busser i klasse II blir kravet gjeldende fra 1. januar 2025⁶.

Forskriften åpner for en del unntak, hvor de mest relevante er at det åpnes for busser som bruker biogass og at det kan gis fravik dersom det ikke er tilstrekkelig tilgjengelig ladeinfrastruktur. Fravik på grunn av manglende infrastruktur vil være midlertidig, frem til nødvendig infrastruktur eller kjøretøy er tilgjengelig.

⁶Kjøretøyforskriften deler busser inn i tre klasser som angir det transportområdet bussen er konstruert for og beregnet brukt til:

Bussklasse I: Buss som har mer enn 45 % av passasjerplassene som ståplasser (bybusser)

Bussklasse II: Buss som har opptil 45 % av passasjerplassene som ståplasser (forstadsbusser)

Bussklasse III: Buss som er innrettet til spesielle formål, herunder turbilkjøring.



4.2 Til utredningsmandat

Utredningene skal:

1. ta utgangspunkt i at tilbudet skal innfri forskriftskrav på følgende måte:
 - i. Eldrift er foretrukket.
 - ii. Biogass som unntak aksepteres.
 - iii. Hensyn til beredskap og forsyningssikkerhet skal utredes. Det er behov for en bred risikovurdering, der helheten av konsekvenser ved en overgang til nullutslipp gjennomgås. Det stilles krav til nullutslipp samtidig som fylkeskommunen har krav på seg til transportberedskap. Totaliteten i disse kravene må utredes grundig. En risikovurdering må derfor ses i sammenheng med den sivile transportberedskapsplanen.
2. vurdere løsninger som minimerer miljøkonsekvenser i både investering og drift.

5. Mobilitetstilbudet

5.1 Dagens status:

Tilbudet i Trondheimsområdet

I Trondheimsområdet ble kollektivtilbudet lagt om i 2019, og består nå av linjetyper som oppfyller ulike funksjoner i AtB sin nettverksmodell. Disse er metrolinjer, tverrlinjer, bydelslinjer, sentrumslinjer, bynære linjer og flere mindre linjetyper. Omleggingen førte til at flere passasjerer må foreta omstigninger, men til gjengjeld har nettverksmodellen gitt bedre tilgjengelighet for flere områder og bedret kapasiteten i systemet. Omleggingen var et langsiktig grep og var designet for å vare lenger enn én busskontraksperiode, og den er godt egnet til videreutvikling.

Tilbudet utenfor Trondheim

Kollektivtilbudet utenfor Trondheim består delvis av en nettverksløsning. Det er etablert knutepunkt, hvor hovedstamlinjer fra Trondheim ankommer og lokallinjer overtar. Orkanger, Støren, og Rissa/Vanvikan er slike knutepunkt til linjer kjører videre ut i regionen⁷.

Bestillingstransport utgjør en del av kollektivtilbudet i Trøndelag. Stjørdal, Melhus, Skaun og Orkland har bestillingstransport som kan bestilles på bestemte tidspunkt og dager. Det er forskjellig form på hvor transporten går i hver kommune. I tillegg er det tilgjengelig bestillingstransport i Trondheim gjennom Aldersvennlig transport og et pilotprosjekt på Byneset.

Delingsmobilitet

Mobilitetspakken startet opp i 2022 og har bidratt til nytenking rundt helhetlig mobilitet i Miljøpakken. Å løse hvordan ulike reisemidler kan spille sammen for å skape et sømløst tilbud for de reisende, blir en viktig oppgave i utredningsperioden.

⁷ [Asplan Viak: Evaluering av kollektivtilbudet i Stor-Trondheim](#)



Eksempler på delingsmobilitet:

- Mikromobilitet, som el-sparkesykler og bysykler
- Samkjøring
- Bildeling

Trønderbanen

Togtilbudet spiller en viktig rolle for å bygge opp kollektivtrafikkens konkurransekraft og bidra til nullvekstmålet. Særlig gjelder dette aksene mellom Stjørdal, Malvik, Trondheim og Melhus.

Kollektivtransportens konkurransekraft

Asplan Viak viser i sin [evaluering av kollektivtilbudet i Stor-Trondheim](#) hvordan kollektivtransportens konkurransekraft mot privatbilen varierer i Miljøpakkeområdet; «Kollektivtransporten **konkurrerer best** på turer som går inn til Midtbyen og Trondheim sentrum. Kollektivtransport **konkurrerer mindre godt** på turer mellom omegnskommunene og i Trondheim utenfor sentrum. Kollektivtransport **konkurrerer klart dårligst** på interne turer i omegnskommuner.»

5.2 Til utredningsmandat:

Kollektivtilbudet er et viktig verktøy for å nå nullvekstmålet. Kollektivtilbudet skal utgjøre et reelt alternativ til privatbilen. Byvekstavtalen sier følgende om kollektivsystemet:

«Metrobussprosjektet omfatter et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på infrastruktur. Metrobussene skal gi et tilbud som i stor grad tilsvarer bybanens kvaliteter. Med god komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og publikumsområder, busmateriell, vognmateriell, rask fremføring og god regularitet. Tenk bane, kjør buss.»

Partene har i avtaleperioden ambisjoner om å utvide hovedlinjene i anbudet, opprette nye linjer og legge dette til grunn i kommende anbud. Dette innebærer også å redusere flaskehals, utvikle holdeplasser, busstraseer med mer. (...)

I avtaleperioden skal partene videreutvikle og oppgradere nettverksmodellen, viktige busstraseer og Gråkallbanen. I 2029 iverksettes nytt busstilbud med videreutviklet rutestruktur. (...)

Partene er enige om å øke innsatsen på kollektiv drift i avtaleperioden. Ved innføring av nytt mobilitetstilbud i 2029 har partene ambisjoner om å ytterligere styrke kollektivtilbudet.»

Utredningsarbeidet som følger av mandatet, skal søke løsninger som bedrer kollektivtransportens konkurransevne i hele Miljøpakkeområdet og skal til slutt lede til anbefalinger om struktur på det nye mobilitetstilbudet.

Utredningene skal:

1. gjøres i tråd med byvekstavtalens mål og ambisjoner.



2. gjøres med utgangspunkt i kommunenes planer og demografiske utvikling.
3. gjøres med utgangspunkt i at nettverksmodellen i Trondheimsområdet skal videreutvikles. Omleggingen var ment som et langsiktig grep, og det skal ses på hvordan tilbudet kan utvikles videre og ytterligere styrkes fra 2029.
4. dersom det lar seg gjøre, vurdere hvorvidt driften av Gråkallbanen kan inngå i samme kontrakter som bussdrift og om dette gir gevinster.
5. se på alternativer og anbefale en løsning for utvidelse av metrolinjene. For at en linje skal vurderes som metrolinje må følgende være på plass:
 - i. linjen må være populær/ha mange passasjerer
 - ii. linjen bør betjene områder med stort utviklingspotensial
 - iii. linjen går gjennom et eller flere lokalsenter
6. inkludere vurderinger rundt hvor tilbudsutviklingen bør rettes for å gi høyest måloppnåelse. Kollektivtilbudets konkurranseevne opp mot privatbilen skal styrkes.
7. se på hele Miljøpakkeområde som en bo- og arbeidsmarkedsregion og styrke tilbudet for passasjerer som pendler mellom kommunene.
8. se på et helhetlig mobilitetstilbud, der andre offentlige og private tilbud (f.eks tog, taxi, flybuss) og nye delte mobilitetstjenester vil spille sammen, hvordan dette samspillet kan forbedres og hvordan gevinster best kan hentes ut.
9. gjøre vurderinger på hvordan tilbudet kan utformes for best mulig samspill med et utvidet togtilbud, der Trønderbanen utvikles med to tog i timen på strekningen Melhus – Steinkjer.
10. inkludere vurderinger rundt hvordan ny teknologi kan bidra til mer effektiv drift og høyere måloppnåelse, både fra oppstart av nye kontrakter og gjennom kontraktperioden.

6. Infrastruktur

6.1 Dagens status:

Mobilitetssystemet avhenger av en grunnleggende infrastruktur for å være trygt og fungerende. Infrastruktur inkluderer veier, holdeplasser, knute- og byttepunkt, bussdepot, hvilefasiliteter for sjåførere, lade- og fylleinfrasturktur og snu- og oppstillingsplasser. Infrastrukturen påvirker kollektivtransportens muligheter, konkurransekraft og kostnadsnivå.

Ansvar for veiinfrastruktur, inkludert byttepunkt og snu- og oppstillingsplasser, ligger til den enkelte veieier. Annen kollektivinfrastruktur er i dag løst ulikt i de ulike kontraktene; i Stor-Trondheim har fylkeskommunen ansvar for infrastruktur som bussdepot, hvilefasiliteter for sjåførere og lade-/fylleinfrasturktur. Utenfor Stor-Trondheim er det operatørene selv som har ansvar for dette. En årsak til denne forskjellen er arealknappheten i Trondheimsområdet.

I Trondheim har fylkeskommunen stilt to bussdepot til disposisjon i dagens kontrakter; på Sandmoen og Sorgenfri. Det pågår prosesser rundt fremtidig bussdepotstruktur, og fylkeskommunen jobber med muligheten for å legge til rette for et depot i Trondheim Øst. Prosessen avhenger blant annet av Trondheim kommunes behandling av kommuneplanens arealdel (KPA), og bussdepotstrukturen vil endelig avklares underveis i utredningsperioden.

Alternativene som utredes av fylkeskommunen er:



- Samlokalisering på Sandmoen
- Sandmoen + Rotvoll
- Sandmoen + Presthusjordet

Endelig lokalisering vil avklares før endelig oppdragsbrev sendes til AtB.

6.2 Til utredningsmandatet

Utredningene skal:

1. ta utgangspunkt i allerede eksisterende infrastruktur
2. for bussdepot: frem til avklaring av lokalisering, må alle alternativ vurderes som aktuell, inkludert dagens løsning og en overgang fra dagens til ny løsning underveis i kontraksperiode.
3. i tillegg gjøres med utgangspunkt i følgende:
 - i. ny Brundalsforbindelse, med kollektivfelt
 - ii. Metrobusstrasé over Nyhavna
 - iii. privatbilene er ikke tillatt i Prinsenkrysset
 - iv. elbilene er ikke tillatt i kollektivfelt
 - v. oppgradert Stjørdal stasjon
4. peke på ny infrastruktur som vil bedre kollektivtransportens fremkommelighet og konkurransekraft
5. inkludere en vurdering av hvordan eksisterende og eventuelt nye byttepunkt kan forbedre nettverksmodellen i Trondheimsområdet
6. gjøre vurderinger rundt effektiviseringstiltak rundt drift av infrastruktur, f.eks ulike ansvarsmodeller for infrastruktur eller deling av energiinfrastruktur

7. Takst, soner og billettyper

7.1 Dagens status:

Fylkeskommunen er takstmyndighet for kollektivtransporten. Taksten påvirker billettinntekter og dermed det helhetlige budsjettet, og derfor har Miljøpakken i praksis mulighet til å bestemme takst innenfor byvekstvtaleområdet.

I dag er hele byvekstvtaleområdet innlemmet i sone A, utenom Orkland. Orkland innlemmes i løpet av 2024.

Billetttypene har vært lik i mange år; enkeltbillett, periodebillett, nattbussbillett og diverse rabatterte billettkategorier (student/honnør).

7.2 Til utredningsmandat:

Utredningene skal:



1. vurdere ulike modeller for takst og takstprinsipper, herunder bruk av soner
2. vurdere billettyper. Det er ønskelig at nye og mer fleksible billettyper utredes og testes frem mot oppstart av nye kontrakter.

8. Tilgjengelighet

Byvekstavtalens mål 4 sier: «By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle». I dette ligger at kollektivsystemet skal utvikles slik at det blir best mulig for flest mulig. For mange kan det være fysiske eller digitale barrierer i kollektive reiser, for andre kan tilbudet vanskeliggjøre kollektive reiser til f.eks. handel.

Utredningene skal:

1. vurdere hvordan tilbudet kan innrettes for sikre universell utforming og tilgjengelighet for alle. I dette ligger både fysisk infrastruktur, bussmateriell og systemer/kommunikasjonskanaler.
2. inkludere analyser av hvordan tilbudets åpningstid kan innrettes for bedre måloppnåelse.
3. se på hvordan man i større grad kan gjøre *hele* reisen bedre for passasjerene, for å gi en bedre reiseopplevelse for brukerne og øke kundegrunnlaget til kollektivtransporten.
4. vurdere hvordan kommunikasjonsflater opp mot kunden kan utformes for best mulig måloppnåelse og en best mulig opplevelse for kunden.

9. Trafikksikkerhet

Å arbeide med trafikksikkerhet er en kontinuerlig oppgave. Utredningene skal gjøres med mål om å styrke trafikksikkerheten, både for sjåførere, passasjerer og publikum for øvrig.

10. Involvering

Det er en forventning at utredningene gjøres med stor grad av medvirkning. Dette gjelder både opp mot brukergrupper, de enkelte kommunene i Miljøpakken og Miljøpakken som organ.

Det er viktig i arbeidet med mobilitet at de som bruker tilbudet blir hørt. Dette gjelder både Trøndelag fylkeskommune, Miljøpakken, fylkeskommunale råd, regionråd, ansattes tillitsvalgte og verneombud, samt interesseorganisasjoner.