



MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 08.05.24

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
Anniken Hastadklev, 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

Ekstramøte i Miljøpakkens kontaktutvalg **torsdag 16. mai kl. 09:00 – 11:00.**

Møtested: Teams

Agenda:

19/24 Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2028/2029: Grunnlagsdokument for utredningsmandat (Trfk)

Eventuelt

Møtereferat

Referat fra møte 19. april 2024 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Sak 19/24 Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2028/2029: Grunnlagsdokument for utredningsmandat (Trfk)

Vedlegg:

- Grunnlagsdokument for utredningsmandat
- Politisk behandling Melhus
- Politisk behandling Orkland
- Politisk behandling Stjørdal
- Politisk behandling Trfk

Bakgrunn

Fylkeskommunen viser sak 12/24 om grunnlagsdokument for utredningsmandat, i kontaktutvalgets møte 12. april 2024. Kontaktutvalget ba i sitt vedtak om at utredningsmandatet endres etter innspill i møtet og at det sendes til lokalpolitisk behandling.

Siden saken allerede var i politisk prosess hos flere av Miljøpakkens parter, ble grunnlagsdokumentet ikke endret i henhold til kontaktutvalgets innspill. Innspillene ble delt med partene i Miljøpakken for å muliggjøre ivaretagelse av innspillene underveis i politisk saksgang.

Fylkeskommunen har nå endret grunnlagsdokumentet i henhold til kontaktutvalgets innspill.

Faktiske opplysninger

Kontaktutvalgets ga følgende innspill til utredningsmandatet:

Om befolkningsprognoser

I grunnlagsdokumentet har fylkesdirektøren foreslått at utredningene skal gjøres med utgangspunkt i Statistisk sentralbyrås hovedalternativ. Kontaktutvalget stilte spørsmål rundt dette, og viste blant annet til at Trondheim kommune har et fagmiljø som lager egne prognoser, med sin lokale kunnskap. I tillegg påpekte Kontaktutvalget viktigheten av at utredningene tar utgangspunkt i kommunenes planer, og at arbeidet med mobilitetstilbudet hensyntar dette. Fylkesdirektøren foreslår derfor at dette spørsmålet inngår i oppdraget til arbeidsgruppen som skal utarbeide scenarier.

Om mål

Fylkesdirektøren har i grunnlagsdokumentet foreslått en formulering om mål:

«Utredningene skal:

(...)2. *gjøres med utgangspunkt i å nå nullvekstmålet.*

(...)3. *gjøres med utgangspunkt i byvekstavgiftens lokale mål for Miljøpakkesamarbeidet.»*

Kontaktutvalget ønsket en presisering av at det er et målhierarki som gjelder i byvekstavgiften, og at det er nullvekstmålet som er hovedprioritet.

I tillegg kommenterte Kontaktutvalget fylkesdirektørens formulering om at plasseringen av tellepunktene som er grunnlaget for byindeksen, er førende for Miljøpakkens innsats. Kontaktutvalget ønsket å presisere at nullvekstmålet gjelder for hele byområdet, uavhengig av

tellepunktene plassering, og at innsatsen skal legges der det er potensiale for å styrke kollektivtransporten og bidra mest til nullvekstmålet.

Om en gradvis utvikling av tilbudet

Fylkesdirektøren har i grunnlagsdokumentet foreslått at utredningene skal «inkludere vurderinger på hvordan kontraktene kan utformes på en måte som sikrer fleksibilitet med hensyn til tilskuddsnivå», og i tillegg informert at «dagens kontrakter er innrettet på en slik måte at produksjon av rutekilometer kan justeres +30%/-10%». Kontaktutvalget ønsket at utredningene skal inkludere vurderinger rundt hvordan opptrapping av et tilbud kan skje, og hva som er grunnlaget for en opptrapping.

[Anbefaling](#)

Kontaktutvalget stiller seg bak fylkeskommunens forslag til grunnlagsdokument for utredningsmandat for mobilitetsanbudene i Stor-Trondheim.

Kontaktutvalget bes om å samordne forslag til endringer fra de lokalpolitiske behandlingene.

Forslag til konklusjon.

- ***Kontaktutvalget stiller seg bak fylkeskommunens forslag til grunnlagsdokument for utredningsmandat for mobilitetsanbudene i Stor-Trondheim.***

Eventuelt

Kommunestyrets behandling av sak 33/2024 i møte den 23.04.2024:

Behandling

Formannskapetets innstilling legges til grunn

Votering:

Vedtatt mot 3 stemmer

Vedtak

Melhus kommune støtter Trøndelag fylkeskommunes utkast til utredningsmandat for mobilitetsanbud for stor-Trondheim 2029. Kommunestyret gir ordfører mandat til å forhandle fram felles forslag til utredningsmandat i Miljøpakkens kontaktutvalg.



SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 24/03828-2
Saksbehandler Atle Wormdal

Utredningsmandat for mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2028/2029

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskap	23.04.2024	16/24

Formannskap har behandlet saken i møte 23.04.2024 sak 16/24

Behandling i Formannskap 23.04.2024:

Forslag fra Hans Kringstad på vegne av SMP, AP, H, SV

Orkland kommune slutter seg til vurderingene som er gjort i grunnlagsdokument for utredningsmandatet, med følgende kommentarer:

- Økt bruk av kollektivtransport i utkantene av kommunen fordrer et bedre tilbud enn dagens, både for buss og båt.
- Orkanger-området har et stort antall arbeidsplasser med skiftordninger som gjør at de ikke nås med kollektivtilbud fra andre deler av kommunen. Potensialet for redusert bilbruk er betydelig.
- Reisevaneundersøkelser viser at bilandelen er svært høy ved pendling mellom Trondheim og nabokommunene. Egne bussfelt og andre fysiske tiltak som styrker kollektivtilbudets konkurransekraft er viktig som supplement til lave takster.
- Et mere sømløst og tidseffektivt kollektivtilbud til Trondheim lufthavn for reisende fra sør/vest for Trondheim, er viktig for å redusere bilkjøring til/fra Trondheim lufthavn.
- Bedre bussforbindelse mellom Orkland og togstasjonene Heimdal/Melhus vil gjøre det mer attraktivt å kombinere buss med togreiser sørover. I dag brukes relativt mye tid på reisen innom/nordom Trondheim S.

Votering

Hans Kringstads forslag på vegne av SMP,AP,H,SV– enstemmig vedtatt.

Vedtak

Orkland kommune slutter seg til vurderingene som er gjort i grunnlagsdokument for utredningsmandatet, med følgende kommentarer:

- Økt bruk av kollektivtransport i utkantene av kommunen fordrer et bedre tilbud enn dagens, både for buss og båt.

- Orkanger-området har et stort antall arbeidsplasser med skiftordninger som gjør at de ikke nås med kollektivtilbud fra andre deler av kommunen. Potensialet for redusert bilbruk er betydelig.
 - Reisevaneundersøkelser viser at bilandelen er svært høy ved pendling mellom Trondheim og nabokommunene. Egne bussfelt og andre fysiske tiltak som styrker kollektivtilbudets konkurransekraft er viktig som supplement til lave takster.
 - Et mere sømløst og tidseffektivt kollektivtilbud til Trondheim lufthavn for reisende fra sør/vest for Trondheim, er viktig for å redusere bilkjøring til/fra Trondheim lufthavn.
 - Bedre bussforbindelse mellom Orkland og togstasjonene Heimdal/Melhus vil gjøre det mer attraktivt å kombinere buss med togreiser sørover. I dag brukes relativt mye tid på reisen innom/nordom Trondheim S.
-

Utredningsmandat for mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2028/2029

Vedlegg:
Utredningsmandat MST _Grunnlagsdokument til MP

Kommunedirektørens innstilling:

Orkland kommune slutter seg til vurderingene som er gjort i grunnlagsdokument for utredningsmandatet.

Til utredningsmandatets avsnitt 5.1 og 5.2 ønsker Orkland kommune å legge til:

- Økt bruk av kollektivtransport i utkantene av kommunen fordrer et bredere og utvidet tilbud enn dagens, både for buss og båt.
- Et mere sømløst og tidseffektivt kollektivtilbud til Trondheim lufthavn for reisende fra sør/vest for Trondheim, er viktig for å redusere bilkjøring til/fra Trondheim lufthavn (gjennomgangstrafikk gjennom Trondheim)
- Bedre bussforbindelse mellom Orkland og togstasjonene Heimdal/Melhus vil gjøre det mer attraktivt å kombinere buss med togreiser sørover. I dag brukes relativt mye tid på reisen innom/nordom Trondheim S.

Saksopplysninger:

Viser til orientering fra Trøndelag fylkeskommune i formannskapet 6. februar i år om at dagens kontrakter for kollektivtilbudet i hele Trøndelag går ut i 2028/2029 og nye kontrakter må inngås. Vedlagt er forslag til utredningsmandat fra fylkeskommunen. Forslaget er basert bl.a. på innspill fra verksteder med brukerutvalgene i de ulike kommunene, bl.a. for kommunene Skaun, Orkland, Rindal og Heim på Bårdshaug herregård 5. mars.

Dette sier fylkeskommunen om mandatet:

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.

Utredningsmandatet er et grunnlagsdokument 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.

Målsetting

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.

Vurdering:

Kommunedirektøren mener utredningsmandatet gir et godt grunnlag for å videreutvikle mobilitetstilbudet i regionen.

Til utredningsmandatets avsnitt 5.1 og 5.2 ønsker Orkland kommune å legge til:

- Økt bruk av kollektivtransport i utkantene av kommunen fordrer et bredere og utvidet tilbud enn dagens, både for buss og båt.
- Et mere sømløst og tidseffektivt kollektivtilbud til Trondheim lufthavn for reisende fra sør/vest for Trondheim, er viktig for å redusere bilkjøring til/fra Trondheim lufthavn (gjennomgangstrafikk gjennom Trondheim)
- Bedre bussforbindelse mellom Orkland og togstasjonene Heimdal/Melhus vil gjøre det mer attraktivt å kombinere buss med togreiser sørover. I dag brukes relativt mye tid på reisen innom/nordom Trondheim S.

Tilrådingens økonomiske konsekvenser:

Berører ikke kommunens økonomi.

Konsekvenser for vedtatte målsettinger:

Flere miljøvennlige reiser og lavere klimagassutslipp.

PS 56/2024 Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2028/2029: Grunnlagsdokument for utredningsmandat

Kommunestyrets behandling av sak 56/2024 i møte den 25.04.2024:

A/B votering

1)

Innstilling:

Formannskapet 18.04.2024

Stjørdal kommune støtter Trøndelag fylkeskommunes utkast til utredningsmandat for mobilitetsanbud for stor-Trondheim 2029. Kommunestyret gir ordfører mandat til å forhandle fram felles forslag til utredningsmandat i Miljøpakkens kontaktutvalg.

Dette ble satt opp mot:

2)

Jan Inge Kaspersen (Arbeiderpartiet) alternative forslag:

1. Stjørdal kommune støtter Trøndelag fylkeskommunes utkast til utredningsmandat for mobilitetsanbud for stor-Trondheim 2029 med følgende presiseringer:

Det må legges opp til en god kollektivdekning ved nye innfartsparkeringer i randkommunene.

Det bør legges opp til et funksjonelt kollektivtilbud rundt Stjørdal.

Det bør vurderes depotløsninger også utenfor Trondheim for å muliggjøre en bedre kollektivdekning.

2. Kommunestyret gir ordfører mandat til å forhandle fram felles forslag til utredningsmandat i Miljøpakkens kontaktutvalg.

For forslag 2 stemte 37: Ann-Inger Leirtrø (Ap), Anne Karin Veisetaune (Ap), Elisabeth Suzen (Ap), Idar Aspmo (Ap), Inger Johanne Overvik Uthus (Ap), Jan Inge Kaspersen (Ap), Kristin Almhjell Jenssen (Ap), Per Erik Moen (Ap), Stian Flobergseter (Ap), Ann Elisabeth Monsen Eli (UA), Nelly Lian (Frp), Tor Anders Halle (Frp), Berit Anette Elvertrø (H), Geir Falck Anderssen (H), Ole Hermod Sandvik (H), Renate Trøan Bjørshol (H), Rune Larsen (H), Annette T. Jensen (KrF), Gunnar Uglem (MDG), Johannes Fagervold (R), Geirr Tjash Hagen (Pp), Anne-Berit Hagen Auran (Sp), Eli Arnstad (Sp), Erik Bjørgum (Sp), Henrik Josteinsson Myhr (Sp), Knut Egil Kvarving (Sp), Maria Kristoffersen (Sp), Marianne Svare (Sp), Mona Raaen (Sp), Nils Nordbotn (Sp), Otelie Almli (Sp), Roar Brekken (Sp), Tor Helge

Forbord Slind (Sp), Gudrun Lidal (SV), Morten Harper (SV), Håkon Grendal (Frp), Hanne Sterten (V)

Dermed ble forslag 2 vedtatt.

Vedtak

1. Stjørdal kommune støtter Trøndelag fylkeskommunes utkast til utredningsmandat for mobilitetsanbud for stor-Trondheim 2029 med følgende presiseringer:

Det må legges opp til en god kollektivdekning ved nye innfartsparkeringer i randkommunene.

Det bør legges opp til et funksjonelt kollektivtilbud rundt Stjørdal.

Det bør vurderes depotløsninger også utenfor Trondheim for å muliggjøre en bedre kollektivdekning.

2. Kommunestyret gir ordfører mandat til å forhandle fram felles forslag til utredningsmandat i Miljøpakkens kontaktutvalg.



Saksprotokoll

Mobilitetsanbud Stor-Trondheim - Miljøpakkens grunnlagsdokument for utredningsmandat

Arkivsak-dok. 202426076
Saksbehandler Tove Svanøe Endresen

Saksgang	Møtedato	Saknr
Fylkesutvalget 2023-2027	30.04.2024	113/24

Fylkesutvalget 2023-2027 har behandlet saken i møte 30.04.2024 sak 113/24

Fylkesutvalgets vedtak

1. Fylkesutvalget støtter fylkesdirektørens grunnlagsdokument for utredningsmandat med de endringsinnspill kontaktutvalgets vedtok 19. april.
2. Fylkesutvalget gir fylkesordfører mandat til å forhandle frem felles forslag til grunnlagsdokument for utredningsmandat i kontaktutvalget.
3. Utredningsmandatet skal også omfatte:
 - a. Vurderinger knyttet til beredskap
 - b. Utredningen skal vise kostnader og driftskonsekvenser ved valg av ett vs to bussdepot
 - c. Utredningen skal gi en oversikt som viser utvikling av passasjerer og bilister innenfor Miljøpakkeområdet og hvordan fremkommelighet og reisetid påvirkes av ulik tilbudsutvikling
 - d. Utredningen må vurdere tilbudet på Trønderbanen opp mot busstilbud som går på samme strekninger
 - e. Vurdere konsekvenser av døgndrift på metrolinjer etter modell fra Oslo
 - f. Vurdere om en annen soneinndeling kan være mer hensiktsmessig enn dagens løsning

Behandling

Alternativt forslag fremmet av Lill Harriet Sandaune (FrP) på vegne av FrP:

Trøndelag fylkeskommune starter arbeidet med bussanbud i byvekstområdet for perioden 2028/2029, på et selvstendig grunnlag. Videre samarbeid med Miljøpakken avsluttes, sett i sammenheng med at eksisterende byvekstavtale ikke varer lenger enn til utløp av dagens kontrakter, og at de økonomiske rammene for ny byvekstavtale ikke er avklart.

Tilleggsforslag fremmet av Pål Sæther Eiden (H) på vegne av H, MDG, Sp og V:

Nytt pkt 3

Utredningsmandatet skal også omfatte:

- Vurderinger knyttet til beredskap
- Utredningen skal vise kostnader og driftskonsekvenser ved valg av ett vs to bussdepot
- Utredningen skal gi en oversikt som viser utvikling av passasjerer og bilister innenfor Miljøpakkeområdet og hvordan fremkommelighet og reisetid påvirkes av ulik tilbudsutvikling
- Utredningen må vurdere tilbudet på Trønderbanen opp mot busstilbud som går på samme strekninger
- Vurdere konsekvenser av døgndrift på metrolinjer etter modell fra Oslo
- Vurdere om en annen soneinndeling kan være mer hensiktsmessig enn dagens løsning

Votering

Alternativ votering:	
• Fylkesdirektørens innstilling	14 stemmer (H, A, Sp, KrF, SV, MDG og V)
• Alternativt forslag fra Lill Harriet Sandaune (FrP)	1 stemme (FrP)
	Innstillinga ble vedtatt.
Tilleggsforslag fra Pål Sæther Eiden (H)	For: 14 stemmer (H, A, Sp, KrF, SV, MDG og V) Mot: 1 stemme (FrP) Forslaget ble vedtatt.

Fylkesdirektørens innstilling:

1. Fylkesutvalget støtter fylkesdirektørens grunnlagsdokument for utredningsmandat med de endringsinnspill kontaktutvalgets vedtok 19 april.
2. Fylkesutvalget gir fylkesordfører mandat til å forhandle frem felles forslag til grunnlagsdokument for utredningsmandat i kontaktutvalget.



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.	Kontraktsstrategi	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:	14
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 brukerdiallog.

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 trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Statens vegvesen har ansvar for å rapportere på byindeksen.

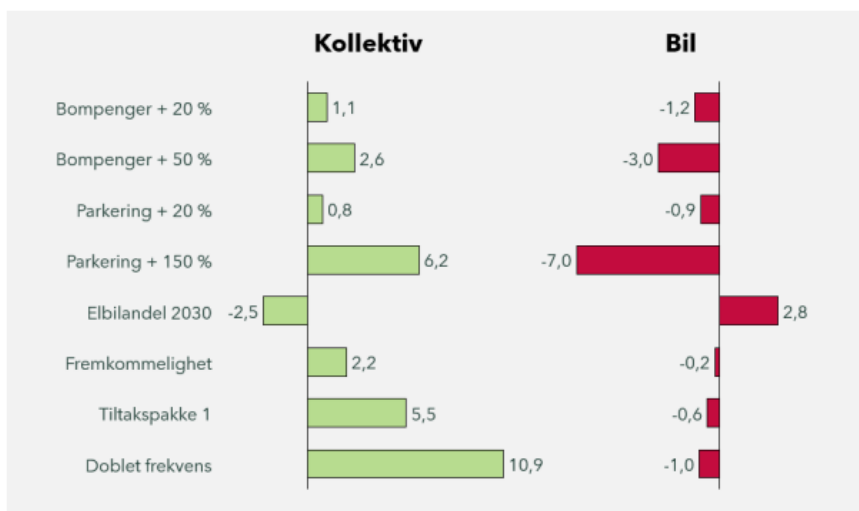
Pr januar 2024 viser resultatene at trafikken i Trondheimsområdet er 3,1 % høyere enn i referanseåret 2019¹. Det er noe usikkerhet i tallene, og med et konfidensintervall på 95 % ligger endringen i trafikkmengde mellom -1,2 % og 7,3 %.

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, belønningsmidler 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 tilskuddsnivå 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. Nullvekstmålet er hovedprioritet og rangeres over andre mål.
3. gjøres med utgangspunkt i byvekstavtalens lokale mål for Miljøpakkesamarbeidet.
4. 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. I tillegg må scenariene ta utgangspunkt i en omforent befolkningsprognose.
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 konkurranse gjennomføring, 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.

Eksempler på delingsmobilitet:

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



- 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, bussmateriell, 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 flaskehalser, 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 konkurranseevne 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. vise hvordan en opptrapping av tilbudet kan skje, både frem mot oppstart, ved oppstart og underveis i nye kontrakter.
5. dersom det lar seg gjøre, vurdere hvorvidt driften av Gråkallbanen kan inngå i samme kontrakter som bussdrift og om dette gir gevinster.
6. 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
7. inkludere vurderinger rundt hvor tilbudsutviklingen bør rettes for å gi høyest måloppnåelse. Kollektivtilbudets konkurranseevne opp mot privatbilen skal styrkes.
8. se på hele Miljøpakkeområde som en bo- og arbeidsmarkedsregion og styrke tilbudet for passasjerer som pendler mellom kommunene.
9. 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.
10. 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.
11. 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 fylleinfrastruktur 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-/fylleinfrastruktur. 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 byvekstavtaleområdet.

I dag er hele byvekstavtaleområdet 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.