



MØTEREFERAT

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

Revidert budsjett (Svv)

Møtereferrat

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 alle parter

Konrad Pütz orienterte.

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 byvekstavgrensningens lokale mål for Miljøpakkensamarbeidet.»*

Kontaktutvalget ønsket en presisering av at det er et målhierarki som gjelder i byvekstavgrensningen, 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.*

Kommentarer:

- *Malvik: Støtter utkast til utredningsmandat. Viktig med attraktivitet i tilbudet med bedre reisetid og flere direktebusser til sentrum. Skeptisk til egen takstzone for Trondheim.*
- *Melhus: Støtter også utkastet. Attraktivitet kollektiv kontra bil må økes mht. kjøretid. Der sliter bussen i dag. Det tar for lang tid i forhold til bil. Er bekymret for ulike soner mellom Trondheim og randkommunene. Det vil være et skritt tilbake fra i dag.*
- *Orkland: Positivt med sone A. Sluttes oss til vurderingene i grunnlagsdokumentet. Tilbudet bør justeres opp. Hurtigbåt fra Lensvik er ganske dyrt, bør ses på. Bør se på fleksible ruter tilpasset de som jobber skift. Det må være attraktivt å ta buss. Fysiske tiltak som styrker konkurranseevnen er viktig. Må bli enklere å komme oss til togstasjonene og Værnes. Få et mer sømløst tilbud spesielt til flyplassen.*
- *Skaun: Støtter Orkland. Spesielt opptatt av reisetid. Opptatt av universell utforming på holdeplassene. Pendlertilbudet må tilpasse de som jobber skift.*
- *Stjørdal: Våre presiseringer er ganske godt ivaretatt i revidert utkast. Vi har bygder, og det bør ses på et godt kollektivtilbud internt i kommunene. Se på innfartsparkeringer. Se på om det er aktuelt med flere depotløsninger. Tk har høyere ambisjoner enn resten mht. bilbruk. Hva betyr dette?*
- *Trondheim: Trondheim har som de andre storbyene egne mål.*
- *Staten: Det er nullvekstmålet som gjelder for MP-samarbeidet, men enkeltkommuner kan ha høyere ambisjoner. Staten mener grunnlaget er godt faglig. Ønsker å bidra i utredningsarbeidet. Må ha med oss grunnlag på restriktive tiltak for å klare nullvekstmålet. Kan utrede Trondheim som egen takstzone. Må se på mer fleksible løsninger mht. takst. Fornuftig med ulike scenarier for befolkningsvekst, også ta med SSBs prognose. Er en utfordring med basisvekst på 5% vekst i året. FKs driftstilskudd ligger fast i perioden. Finansieringsgrunnlaget er gitt, både Trfks bidrag og bominntekter. Må se på kostnader for de ulike basinivåene for kollektivtilbudet.*
- *Orkland: Er sømløse reiser til Værnes og togstasjonene ivaretatt? Ja, vil bli ivaretatt i utredningen.*
- *Staten: Behov for noen konkretiseringer mht. fleksibilitet? Mener dette er ivaretatt i grunnlaget*
- *Jbdir: Tilbudet på tog og buss henger tett sammen. Vil være med tett i arbeidet*

Vedtak

Kontaktutvalget stiller seg bak fylkeskommunens forslag til grunnlagsdokument for utredningsmandat for mobilitetsanbudene i Stor-Trondheim med følgende presiseringer og ønsker om at utredningsmandatet også omfatter:

- a) Anbudet må innrettes slik at det bidrar til å flytte bilreiser over til kollektivtransport, og fortsatt sikre at flest mulig går og sykler. Utredningen bør derfor vise hvordan kollektivtrafikkens konkurransekraft kan styrkes mot bilreiser, og samtidig gjøre det attraktivt å gå eller sykle på kortere reiser.
- b) For å nå nullvekstmålet må bilbruk i Miljøpakkeområdet reduseres, og kollektivtilbudet må innrettes slik at det er fleksibelt nok til å kunne ta imot en betydelig vekst i kollektivreisende i løpet av anbudsperioden. Kontaktutvalget presiserer viktigheten av at **ansattes organisasjoner** er godt involvert i prosessen
- c) Utredningen må vise tilskuddsbehov for nytt anbud ved vekst i nye betalende kollektivreisende i henhold til måloppnåelse i Miljøpakken og mål om reduksjon i biltrafikk i Trondheim kommune.
- d) Vurderinger knyttet til beredskap
- e) Utredningen skal vise kostnader og driftskonsekvenser ved valg av ett vs. to busstopper
- f) Utredningen skal gi en oversikt som viser scenario for framtidig utvikling av passasjerer og bilister innenfor Miljøpakkeområdet og hvordan fremkommelighet og reisetid påvirkes av ulike tilbudsutvikling
- g) **Utredningen må vurdere hvordan det skal sikres et mest mulig hensiktsmessig forhold mellom Trønderbanen og øvrig kollektivtilbud.**
- h) Vurdere konsekvenser av døgndrift på metrolinjer etter modell fra Oslo
- i) Vurdere om en annen soneinndeling **og fleksible takster** kan være mer hensiktsmessig enn dagens løsning.
- j) Utredningen må avklare hvordan en god kollektivdekning og innfartsparkeringer i randkommunene kan bidra til nullvekstmålet
- k) Utredningen må avklare hvordan det generelle kollektivtilbudet internt i randkommunene kan utvikles for å nå nullvekstmålet. **Utredningen bør vise hvordan mikromobilitet inn mot knutepunkt kan bidra til måloppnåelse.**
- l) Utredningen må vurdere alle deler av kollektivtilbudet slik at vi sikrer god universell utforming. Det er viktig at utredningen reduserer barrierene for å bruke kollektivt for alle grupper i samfunnet
- m) Utredningen må vise hvordan tilbud som bysykkel, bildeling og samkjøring kan inkluderes og på sikt utvides i periodebilletten og hvordan dette kan bidra til målsetningene i samarbeidet
- n) Utredningen bør også analysere muligheten for å redusere reisetid på enkelte avganger i rush, for eksempel ved å innføre ekspressavganger eller flere direkteruter.

Vedtaket og saksfremlegg knyttet til saken gjort i de ulike kommunene bes følge utredningsmandatet.

Eventuelt

Revidert budsjett(Svv)

Det kuttes i 50/50-prosjektene pga. overbudsjettering. Midlene brukes på tiltak som kan gjennomføres i 2024. Det er viktig å treffe best mulig i budsjetteringen. Kommer tilbake til dette.

Konklusjon: Tas til orientering