



Vår dato
10.9.2021

MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til:

Per Morten Lund, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank Jenssen, Statsforvalteren
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Statsforvalteren
Jens Berget, Malvik kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Olaf Løberg, Trondheim kommune

[Lenke til dokumenter](#)

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Vi avtalte fysisk møte den 16. september, men på grunn av lite saker og smittevern hensyn innkalles det til et noe forkortet **Teams-møte torsdag 16. september kl. 12:30 – 14:30.**

lenke til [Teams-møte](#)

Se også egen innkalling i kalender.

Agenda

Orienteringer

38/21 Trafikkutvikling (Sek)

39/21 Orientering om arbeidet med Nydalsbrua (SVV)

40/21 Sykkelparkering ved utvalgte enheter (TK)

41/21 Statlig bidrag til reduserte bomtakster i Miljøpakken (Sek)

42/21 Miljøpakken i media (Sek)

Eventuelt

Møtereferat

Referatutkast fra møte 20. august 2021 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Gir tilslutning til å igangsette tiltak i nedre del av Byåsveien innenfor en ramme på 3,5 mill. kr. Det omdisponeres 2,8 mill. kr fra prosjektet Rød asfalt langs fylkesveg.

Ad sak 38/21: Trafikkutvikling (Sek)

Biltrafikken:

Vegamots statistikkrapporter ble endret i mai, og tallene er nå bearbeidet for å gi sammenlignbare data med tidligere år. Trafikken i byens bomstasjoner er i årets 8 første måneder 1 % høyere enn i 2020, og 5 % lavere enn i 2019. Trafikken i bomstasjonen på Ranheim (E6 øst) er fortsatt betydelig lavere enn i 2019, ca. 18 %.

I Stjørdal er trafikken 1 – 7 % høyere enn i 2020. Her mangler vi sammenlignbare tall for 2019. I Malvik påvirkes trafikken av vegbygging og på E6 i Hommelvik er trafikken betydelig lavere enn i 2019 (-22 %). Trafikken påvirkes også av vegarbeid i Melhus. Gjennom målepunktet nord for Melhus er trafikken 13 % lavere enn i 2019 og også lavere enn i 2020. På E39 Øysand har det vært liten endring i trafikken de to siste årene.

Veksten i bruk av el-bil er fortsatt høy, og andelen nærmer seg 24 % i Miljøpakkens bomstasjoner. Det er kraftig vekst i salget av el-biler også. I Miljøpakkeområdet utgjør el-bilene nå 18-19 % av bilbestanden. Nesten 3 av 4 solgte biler i august var elbiler. Høyest andel finner vi i Malvik (86 %) og Melhus (76 %). Lavest ligger Stjørdal med 50 %, mens Trondheim har 61 %.

Kollektivtrafikk:

Med oppstart for studentene økte passasjertallet til 100 000 daglige påstigende i uke 33 og har senere avtatt noe ifølge AtB. Det foreligger fortsatt ingen rapport fra Jernbanedirektoratet.

Sykkel:

Sykkeltrafikken er lavere i år enn både i 2019 og 2020. Spesielt var nedgangen stor i januar og februar. I årets 8 første måneder er sykkeltrafikken 19 % lavere enn i 2019 på Rotvollekra og 6 % lavere over Svingbrua.

Nærmere omtale i KU-vedlegg 38-21.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 39/21: Orientering om arbeidet med Nydalsbrua (SVV)

Byggeleder Martin Jusnes Engum orienterer om anleggsarbeidene på Nydalsbrua, herunder framdrift, økonomi og aktivitet framover.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 40/21: Sykkelparkering ved utvalgte enheter (Tk)

Til Miljøpakkens budsjett 2021 meldte Trondheim kommune et behov for 4 millioner kroner til utbygging av sykkelparkering ved kommunale enheter i sentrumsnære områder. Partene i Miljøpakken kom ikke til enighet om dette tiltaket. Trondheim kommune ble bedt om å presentere en prinsipiell avklaring av spørsmålet før det tas stilling til finansiering. Prinsippsaken er diskutert i flere omganger i programrådet.

Nå foreslås en modell der tilskuddet til sykkelparkering legges inn som en del av tilbudet innenfor prosjektet HjemJobbHjem. Det foreslås å tilby offentlige og private virksomheter de samme godene, men da med samme krav til varighet på parkeringsrestriksjonene. Både private og offentlige virksomheter kan bli med så lenge de oppfyller vilkårene i HjemJobbHjems bedriftsavtale. Dette kan enten være i form av parkeringsavgift eller ved å redusere antall p-plasser. Virksomheter som ønsker tilskudd til sykkelparkering, plikter å holde på parkeringsrestriksjonene utover det ene året de deltar i HjemJobbHjem. Det foreslås en bindingstid på tre år.

Det foreslås at byen deles inn i fire områder som representerer fire avgiftsnivåer, basert på nærhet til sentrum, tilgjengelighet for sykkel og kollektivdekning. Det foreslås å innføre HjemJobbHjem i de mest sentrale områdene først.

Det er igangsatt arbeid med utvikling av en samordnet parkeringspolitikk for avtaleområdet som oppfølging av punkt 3.2 i byvekstavtalen. Prosjektet vil resultere i felles mål, strategier og virkemiddelpakker som kommunene skal legge til grunn for konkretisering av tiltak. Inntil videre kan virksomheter fra Melhus, Malvik og Stjørdal søke om deltakelse i HjemJobbHjem på lik linje med virksomheter fra Trondheim.

Kollektivtilbudet og sykkeltilgjengeligheten er dårligere i nabokommunene enn i sentrale Trondheim. Potensialet for måloppnåelse blir vurdert ved rekruttering. Virksomheter som ligger sentralt til, med god kollektiv- og sykkeldekning, er aktuelle for å delta i HjemJobbHjem. Når den samordnede parkeringspolitikken er vedtatt, kan det bli aktuelt å inkludere flere virksomheter i nabokommunene, men da etter andre kriterier enn de som gjelder for sentrale trondheimsområder.

Det legges opp til at alle offentlige virksomheter som disponerer gratis eller rimelige parkeringsplasser for ansatte, og som holder til innenfor sentrumsnære områder, kan bli med i HjemJobbHjem over en periode på fire år. Innføring av parkeringsavgift og nivå på avgiften må vedtas av henholdsvis kommune, fylke og stat.

Det er vurdert to alternative finansieringsmodeller der den ene dekker et tilskudd på inntil 12500 kr per inngjerdet sykkelparkeringsplass under tak for inntil 15 % av de ansatte. I det andre alternativet dekkes et tilskudd på halvparten, dvs. inntil 6250 kr per plass for inntil 15 % av de ansatte. Det forventes at totalkostnaden per plass vil være ca. 12500 kr.

Den høyeste tilskuddsandelen vil være mest attraktiv for bedriftene og vil senke terskelen for å bli med på ordningen. Den laveste tilskuddsandelen er rimeligere for Miljøpakken, men ikke like attraktiv for bedriftene. Bedriftene vil imidlertid her ha en større motivasjon for å innføre avgift for å finansiere deler av tiltaket. I begge modellene vil Miljøpakken gi råd til virksomhetene om hvilken sykkelparkering de bør velge.

Det antas å være ca. 110 offentlig virksomheter/bygg som kan tilfredsstille kriteriene, hvorav 61 kommunale, 35 statlige og 9 fylkeskommunale. Målet er å kunne rekruttere alle disse og et tilsvarende antall private virksomheter. I 2022 tas det høyde for rekruttere 30 bedrifter hvorav halvparten offentlige og halvparten private. Når målet om 20 % redusert bilbruk, betyr dette ca. 600 færre daglige bilreiser.

Tabell 1: To alternative forslag til budsjett for HjemJobbHjem med sykkelparkering

Budsjett HjemJobbHjem med sykkelparkering (mill. kr)	Tilskudd per sykkel P-plass	
	12500 kr	6250 kr
Budsjett årsverk HJH	3,5	3,5
Budsjett HJH-billetter	1,2	1,2
Elsykkelutlån, helsekampanje, piggdekkaksjon og sykkelservice	1,4	1,4
Budsjett sykkelparkering fullfinansiering	6,9	3,4
Sum budsjett sykkelparkering	13	9,5

Med en dobling av kapasiteten senere år vil alle aktuelle offentlige virksomheter (110) og et tilsvarende antall private virksomheter kunne komme med i ordningen i årene 2022 – 2025.

Ordningen kan iverksettes i høst finansiert av gjenstående midler fra årets ramme. Programrådet har anbefalt at det gis tilskudd til sykkelparkering i tråd med prinsippene som her er beskrevet, men tok ikke stilling til de økonomiske sidene av saken. I samråd med Trondheim kommune legger sekretariatet fram følgende reviderte innstilling:

Forslag til konklusjon:

- *Kontaktutvalget vedtar at Miljøpakken kan finansiere sykkelparkeringsplasser ved etablerte offentlige og private virksomheter som innfører parkeringsrestriksjoner etter HjemJobbHjem-prinsippet.*
- *Virksomhetene som mottar finansiering til sykkelparkering, forplikter seg til å beholde parkeringsrestriksjonene i minst tre år.*
- *Kontaktutvalget vedtar at sykkelparkering finansieres med et tilskudd på inntil 12500 kr for inntil 15 % av bedriftens ansatte.*
- *Ordningen iverksettes fra høsten 2021 med restmidler fra HjemJobbHjem-prosjektet.*

Ad sak 41/21: Statlig bidrag til reduserte bomtakster i Miljøpakken (Sek)

Staten bidrar etter bomforliket med 280 mill. kr fordelt over 10 år til å redusere takstene i Miljøpakkens bompunkt.

Miljøpakkens takster ble sist regulert 1. februar 2021. Da var flere forhold av betydning for taksternes videre regulering uavklart og dro i ulik retning:

Grunnlag for å øke takstene:

- Den reelle gjennomsnittstaksten (=bominntekt/antall passerte kjøretøy) er bl.a. som følge av framveksten av el- biler, lavere enn det Stortinget la til grunn ved behandling av Prop. 36 S (2017-2018)
- Utsikt til fortsatt vekst i el-bilbruken medfører en forventning om ytterligere redusert gjennomsnittstakst.

Grunnlag for å redusere takstene:

- Statens bidrag etter regjeringens bomforlik gir et bidrag til å redusere Miljøpakkens bomtakster.
- Forslag om å innføre takster på bruk av el-bil gir nye inntekter fra nullutslippskjøretøy.

Det var i februar ikke endelig avklart om det ville bli innført en avgift på nullutslippskjøretøy, hvor høy avgiften eventuelt ville bli og når avgiften eventuelt kunne bli innført. Derfor var det ikke mulig å vite om det var grunnlag for å sette taksten ned eller behov for å sette dem opp. Takstene ble derfor bare justert marginal i henhold til konsumprisindeksen.

Etter at takstene nå er politisk avklart kan vi beregne hvilke takster som gir den gjennomsnittstaksten som er lagt til grunn i stortingsproposisjonen. Kontaktutvalget ba i sak 32/21 om at det ble utarbeidet en skriftlig redegjørelse som viser hvordan bomtakstene nå er lavere enn hva de ville ha vært uten statlig tilskudd. Dette for å synliggjøre hva det statlige bidraget betyr i reduserte takster for trafikantene.

De viktigste faktorene for å beregne takstene er kjent for første halvår i år, men det er fortsatt noe usikkerheten knyttet til videre utvikling. Beregningene er foretatt i samråd med Vegamot med utgangspunkt i den informasjonen vi nå har om trafikk og bominntekter for ulike takstgrupper.

Konsumprisutviklingen og veksten i bruk av nullutslippskjøretøy har størst betydning for takstutviklingen. Beregningene er basert på prognoser for alle faktorene som påvirker takstene. Det benyttes gjennomsnittsverdier for hele år for å unngå sesongmessige variasjoner. Det betyr at resultatene i prinsippet viser hvilke takster som ville ha vært riktige om reguleringen ble foretatt etter første halvår.

Beregningene viser at gjennomsnittstaksten med dagens takster nå ligger lavere enn den taksten som er lagt til grunn i stortingsproposisjonen, og også lavere enn den reduserte gjennomsnittstaksten hvor det statlige bidraget til reduserte takster er medregnet.

Tabell 2: Behov for takstjustering i Miljøpakkens bompunkt etter første halvår i 2021 uten tilskudd etter bomforlik (avvik i forhold til dagens takster)

		%		Mill. kr
Endringsbehov i 2021 <u>uten</u> bomforlik		13,5		91
	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2	
	Rushtid	Utenfor rushtid	Rushtid	Utenfor rushtid
Øst, Sør, Klæbu, Fossetuvegen	5	3	4	2
Sluppen	5	3	3	1
Omkjøringsvegen, Byåsen, Tonstad	2	2	2	1
Holtermannsvegen	2	2	3	2

Den beregnede gjennomsnittstaksten som samsvarer med det politisk vedtatte nivået, ligger i gjennomsnitt 13,5 % høyere enn gjennomsnittstaksten med dagens takster. Dette er før midlene i bomforliket er medregnet. Omsatt til takster betyr dette at takstene skal økes med 2-5 kroner i takstgruppe 1 (i hovedsak lette kjøretøy) og 1-4 kroner i takstgruppe 2.

Tabell 3: Behov for takstjustering i Miljøpakkens bompunkt etter første halvår i 2021 – med tilskudd etter bomforlik (avvik i forhold til dagens takster)

		%		Mill. kr
Endringsbehov i 2021 <u>med</u> bomforlik		8,8		59
	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2	
	Rushtid	Utenfor rushtid	Rushtid	Utenfor rushtid
Øst, Sør, Klæbu, Fossetuvegen	3	2	0	0
Sluppen	3	2	0	0
Omkjøringsvegen, Byåsen, Tonstad	2	1	0	0
Holtermannsvegen	2	1	0	0

Det statlige bidraget gir mindre økning av takstene, men fortsatt må takstene heves noe - i gjennomsnitt 8,8 % for å nå det vedtatte nivået. Det betyr at det statlige bidraget reduserer takstene med 4,7 %. Det vil nå bare være grunnlag for å heve takstene i takstgruppe 1. Her er takstøkningen i 1-3 kr.

Bomavgift på el-bil innføres så sent på året at det ikke gir vesentlig bidrag i 2021. Helårsvirkningen kommer først i 2022, men da ventes det samtidig også ytterligere endringer i konsumprisindeks og el-bilandel. I 2023 skal avgiften på el-bil heves ytterligere - til 40 %.

Våre prognoser for videre takstutvikling viser at de endringene som framgår med tilskudd fra bomforliket i tabell 3, også vil være ganske riktige for situasjonen i 2022 og 2023 for kjøretøy i takstgruppe 1. Det skyldes at gjennomsnittstaksten øker omtrent som konsumprisindeksen på grunn av innføring av avgift på el-bil. Takstene kan dermed holdes

uforandret fram til 2024. Takstene i takstgruppe 2 må derimot justeres årlig for å gi riktig gjennomsnittstakst – først med 1-3 kr i 2022. I 2023 vil takstene være 2-5 kr høyere enn dagens takster.

Vegamot har allerede sendt søknad om innføring av takst for nullutslippskjøretøy (9.7.2021). Reguleringen av takstene beregnes ut fra historiske verdier. Søknaden tar utgangspunkt i indeksregulert gjennomsnittstakst fram til mai 2021. Selv om gjennomsnittstaksten på det tidspunktet var lavere, konkluderte Vegamot også nå med at de tilførte midlene fra bomforliket ikke ga grunnlag for å sette ned takstene i Miljøpakkens bompunkt. Det ble heller ikke ansett som nødvendig å sette takstene opp.

Dersom takstene framover fortsatt må reguleres ut fra historiske data, vil det være umulig å nå opp til den vedtatte gjennomsnittstaksten i stortingsproposisjonen så lenge el-bilandelen og/eller konsumprisindeksen øker. Det skyldes at bomforliket introduserte et tak for hvor høyt takstene kan heves i byvekstområdene. De faktorene som bestemmer taksten, regnes ut fra forholdene før reguleringstidspunktet, mens takstene gir inntekter ut fra situasjonen etter at nye takster innføres. Takstjusteringen foretas ut fra et for høyt utgangspunkt opp til et for lavt taksttak. Da blir takstendringene for små.

I tillegg ligger det en forsinkelse i utarbeidelse og behandlingen av søknaden om takstjustering. Den medfører at forskjellen på det tidspunktet søknaden innvilges er enda større. Dersom det aldri er mulig å komme opp til gjennomsnittstaksten, vil Miljøpakken heller ikke kunne få de forutsatte bominntektene i stortingsproposisjonen uten trafikkvekst.

Nærmere omtale i KU-vedlegg 42-21

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 42-21: Miljøpakken i media

Hans Kringstad orienterer om informasjonsarbeidet og omtalen av Miljøpakken i media.

Eventuelt:

Trafikkutvikling per august 2021.

1.1 Innledning

I notatet gjennomgås trafikkutviklingen i Miljøpakken og på E6 øst per august 2021. Alle passeringstall i notatet viser trafikkutvikling for klassen liten bil gjennom bomsnittene. Vegamot gjorde endringer i sine datasystemer mai 2021. Dette påvirker hvilke data som samles inn, og hvilke data som kan hentes ut. Statistikkrapporter fra det nye systemet er tilpasset for at passeringsdata før og etter endringen skal være sammenlignbare.

I tillegg til biltrafikk, gis det en gjennomgang av de siste kollektivtall fra AtB og kort om utviklingen for sykkel.

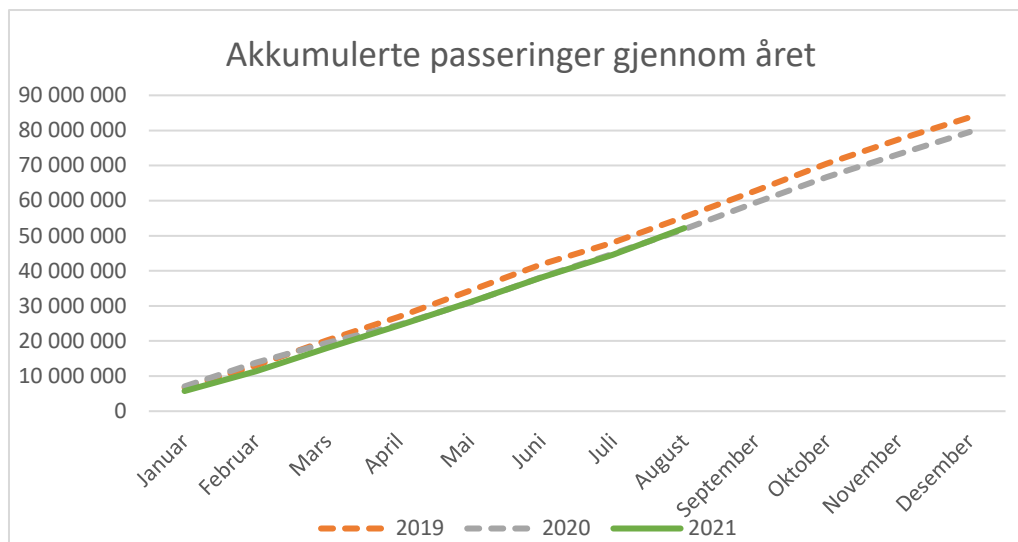
1.2 Biltrafikk gjennom bomsnittene

Tabell 1 oppsummerer hovedtallene for biltrafikk gjennom bomstasjonene i Miljøpakken, og på E6 øst.

Passeringer	Takstgruppe	2019	2020	2021	Endring 2021/2019	Endring 2021/2020
Miljøpakken	Lette biler	50 965 037	48 175 787	48 490 768	-4,9 %	1,1 %
	Tunge biler	3 509 169	3 243 555	3 329 852	-5,1 %	3,1 %
	Sum	54 474 206	51 419 342	51 820 620	-4,9 %	1,2 %
Miljøpakken inkl Ranheim	Lette biler	55 349 797	51 903 545	52 171 196	-5,7 %	0,9 %
	Tunge biler	3 920 836	3 606 978	3 704 378	-5,5 %	3,1 %
	Sum	59 270 633	55 510 523	55 875 574	-5,7 %	1,1 %
E6-øst	Lette biler	8 114 726	6 784 478	6 641 396	-18,2 %	-1,7 %
	Tunge biler	816 509	705 854	715 372	-12,4 %	1,8 %
	Sum	8 931 235	7 490 332	7 356 768	-17,6 %	-1,4 %

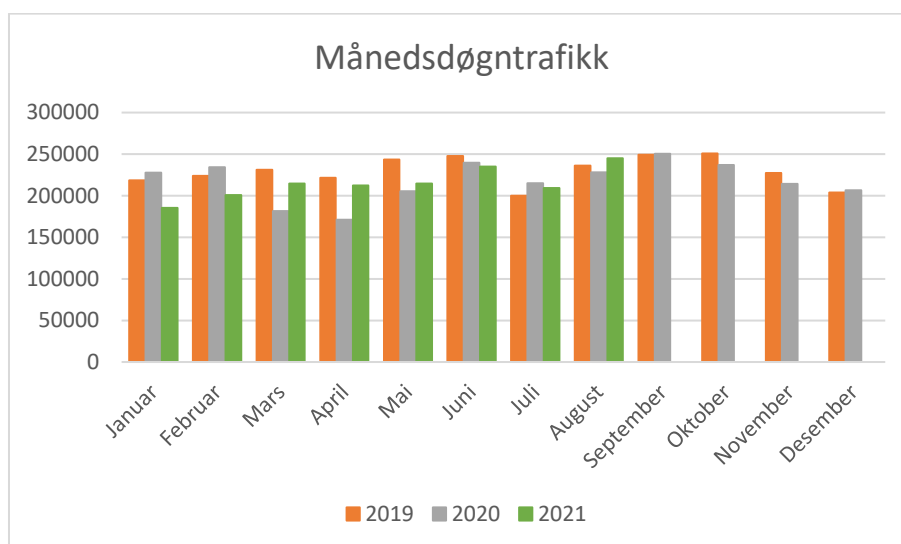
Tabell 1 Trafikkutvikling perioden januar-august 2021, sammenlignet med 2019 og 2020. Kilde Vegamot.

For perioden januar til august viser passeringsdata fra bomstasjonene høyere trafikk i 2021 enn i 2020, men færre passeringer i 2021 sammenlignet med 2019. Akkumulert trafikk liten bil gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen på E6 Ranheim fremgår av figur 1.



Figur 1 Akkumulerte passeringer liten bil gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen på E6 Ranheim. Kilde: Vegamot.

Døgnetrafikk per måned årene 2019 til 2021 i Miljøpakken inkl Ranheim er vist i figur 2, og en oppdeling av passeringstall i august på prosjekt er vist i tabell 2.



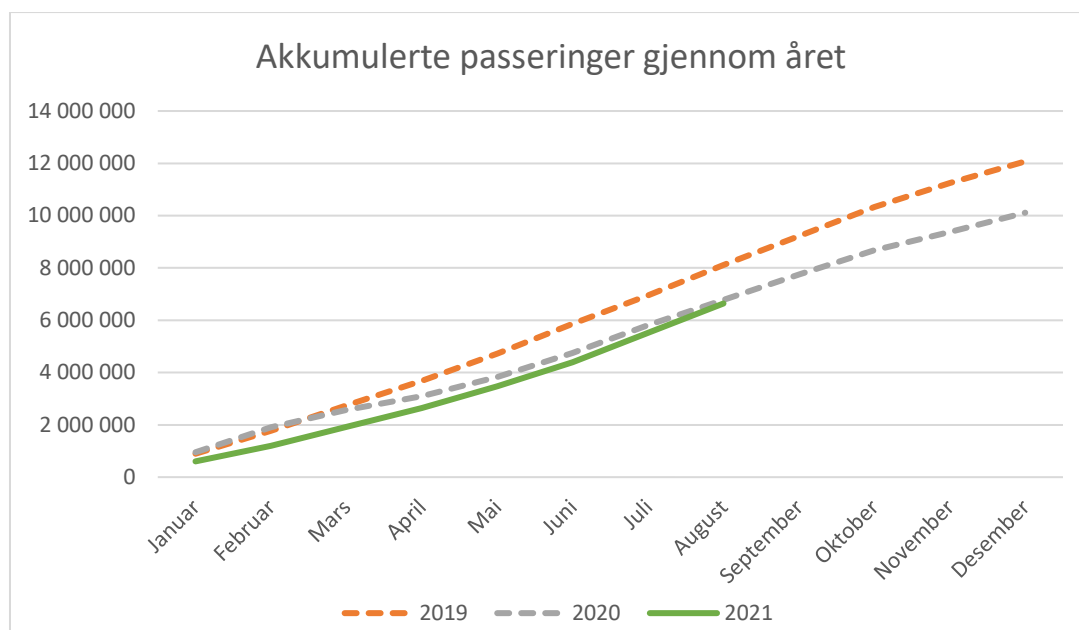
Figur 2 Antall passeringer liten bil per døgn per måned gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen på E6 Ranheim. Kilde: Vegamot.

I august 2021 er trafikken i Miljøpakken høyere enn både august 2020 og august 2019.

Trafikkutvikling lette biler	2021/2019	2021/2020
	August	August
Miljøpakken	4,3 %	6,8 %
Miljøpakken inkl Ranheim	3,7 %	7,4 %
E6-øst	-4,0 %	15,8 %

Tabell 2 Trafikkutvikling liten bil i august 2021 sammenlignet med 2019 og 2020. Kilde Vegamot

På E6 øst er trafikken fremdeles lavere enn i 2019 og 2020. Den akkumulerte trafikken gjennom året er illustrert i figur 3 under.



Figur 3 Akkumulert passeringer liten bil E6 øst. Kilde: Vegamot

Trafikken på E6-øst er i større grad redusert gjennom koronapandemien enn trafikken i Miljøpakken. Dette skyldes en kombinasjon av redusert flytrafikk, mindre pendling og færre reiser til Sverige. Passasjertall fra Værnes viser økt aktivitet, noe som bidrar til en trafikkvekst på nesten 16 prosent i august 2021 sammenlignet med 2020. Sammenlignes trafikken på E6-øst i august 2021 med august 2019, er trafikken fire prosent lavere.

1.3 Biltrafikk i Stjørdal, Malvik og Melhus

1.3.1 Stjørdal

I Stjørdal ligger det et registreringspunkt langs E6 i Helltunnelen, to ved rundkjøringen inn til Værnes, og et på Bjørgmyran langs 705 mot Selbu, og et på E6 Kvislabakken rett nord for avkjøringen til Stjørdal. Trafikken januar til august 2021 sammenlignet med samme periode i 2020:

- Mellom E6 og rundkjøring Værnes er trafikken 1 prosent lavere.
- Mellom Hell og rundkjøring Værnes er trafikken 4 prosent høyere.
- E6 Kvislabakken er trafikken 2 prosent høyere.
- FV 705 Bjørgmyra er trafikken 7 prosent høyere.

Trafikkregistreringspunktene var ikke operative de første månedene av 2019. Så en sammenligning av 2021 og 2019 for hele perioden har ikke mulig, men tall for august er mulig å sammenligne.

Trafikken i august 2021 sammenlignet med august 2019 er:

- Mellom E6 og rundkjøring Værnes er trafikken 9 prosent lavere.
- Mellom Hell og rundkjøring Værnes er trafikken lik.
- E6 Kvislabakken er trafikken 4 prosent høyere.

- FV 705 Bjørgmyra er trafikken 5 prosent høyere.

1.3.2 Malvik

Antall passeringer de åtte første måneder i 2021 er sammenlignet med 2020 redusert med 5 prosent gjennom bommen på E6 Hommelvik, og 28 prosent høyere gjennom bomstasjonen på Leistad. Sammenlignet med 2019 er trafikken 22 prosent lavere på E6 Hommelvik, og 12 prosent høyere på Leistad.

Vegarbeid på E6 påvirker trafikken i området.

1.3.3 Melhus

Årets *åtte* første måneder er trafikken forbi målepunktet på E6 nord for Melhus:

- 8 prosent lavere enn i 2020
- 13 prosent lavere enn i 2019

I august er trafikken forbi Melhus nord

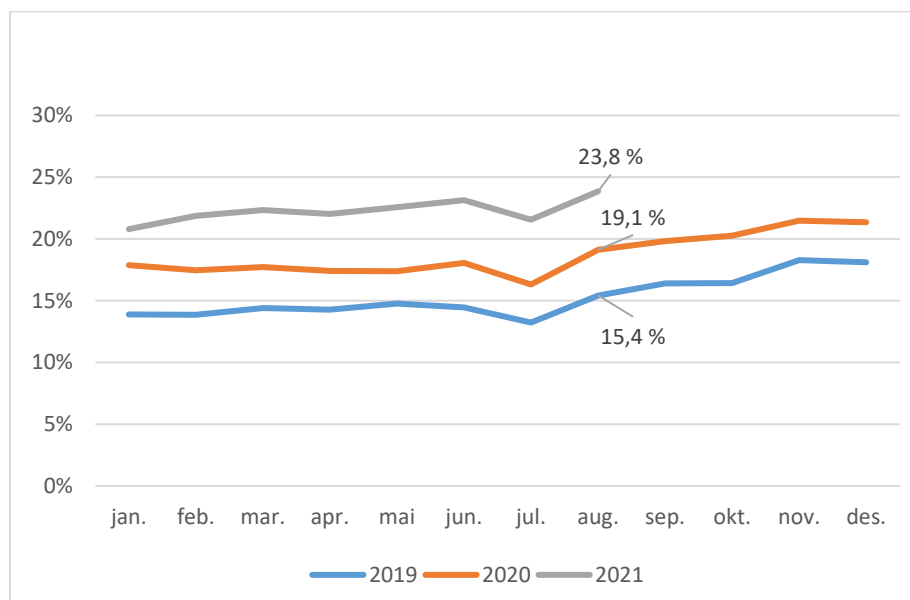
- 5 prosent lavere enn i 2020
- 4 prosent lavere enn i 2019

Trafikktall ved dette målepunktet påvirkes av vegarbeid.

På E39 Øysand er trafikken 3 prosent høyere så langt i 2021 sammenlignet med 2020, men 2 prosent lavere enn i 2019.

1.4 Elbilutvikling

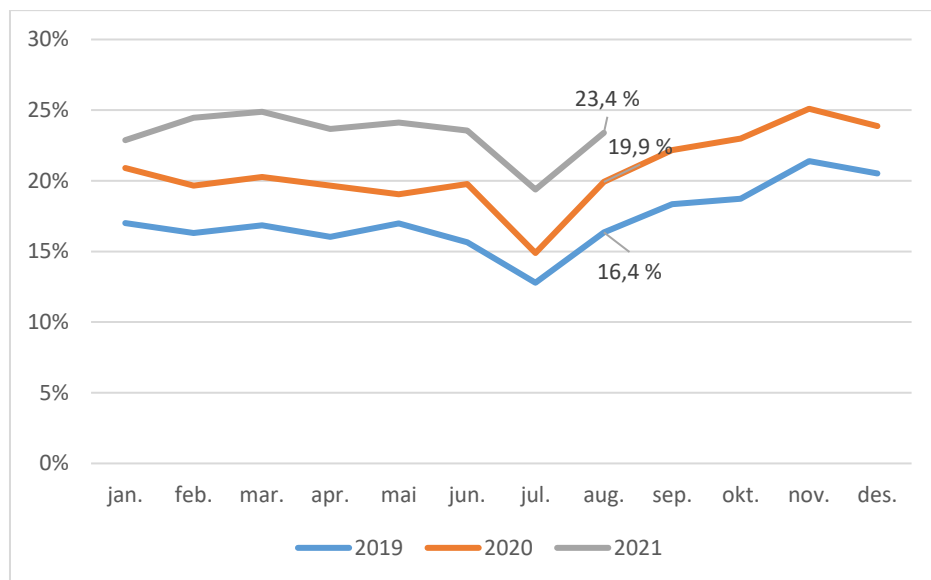
Miljøpakken:



Figur 4 Elbilandel liten bil i Miljøpakken. Kilde: Vegamot.

I august 2021 er elbilandelen i Miljøpakken 23,8 prosent, som er 4,7 prosentpoeng høyere enn for et år siden. Inkluderes bomstasjonen på E6 øst Ranheim, er elbilandelen 23,9 prosent i Trondheim. Elbilandelen er høyest over Torgård, 27 prosent, og lavest på E6 Klett, 19 prosent.

E6 øst:

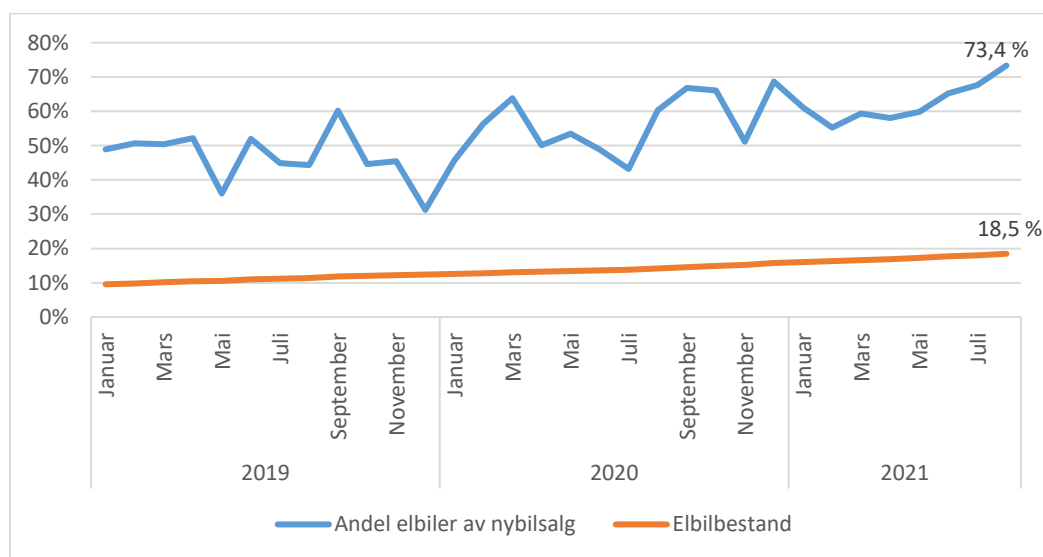


Figur 5 Elbilandel liten bil E6-øst. Kilde: Vegamot.

Elbilandelen gjennom stasjonene på E6-øst er:

- Ranheim 24,3 prosent
- Hommelvik 21,7 prosent
- Leistad 31,6 prosent.

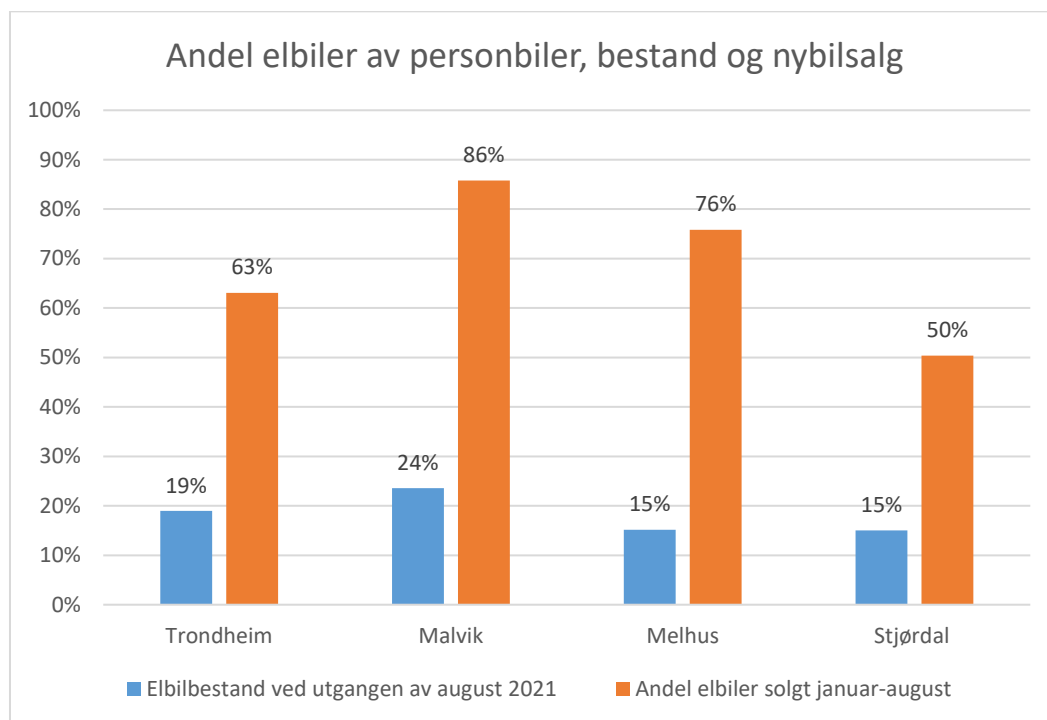
Tall fra Opplysningskontoret for vegtrafikk (OFV) viser bestandstall og salgstall fordelt på drivstoff.



Figur 6 Utvikling elbilandeler nybilsalg og elbilbestand i Miljøpakkeområdet. Kilde: OFV

Salgsstatistikken per måned viser en stigende trend i andelen elbiler som selges i Miljøpakkeområdet. Av alle nyregistrerte personbiler i august 2021 er 73 prosent elbiler, mot 60 prosent for et år siden. Bestanden elbiler er 18,5 prosent ved utgangen av august, mot 14 prosent ved utgangen av august 2020.

Figur 7 viser elbilsalg og bestand per kommune i Miljøpakken.

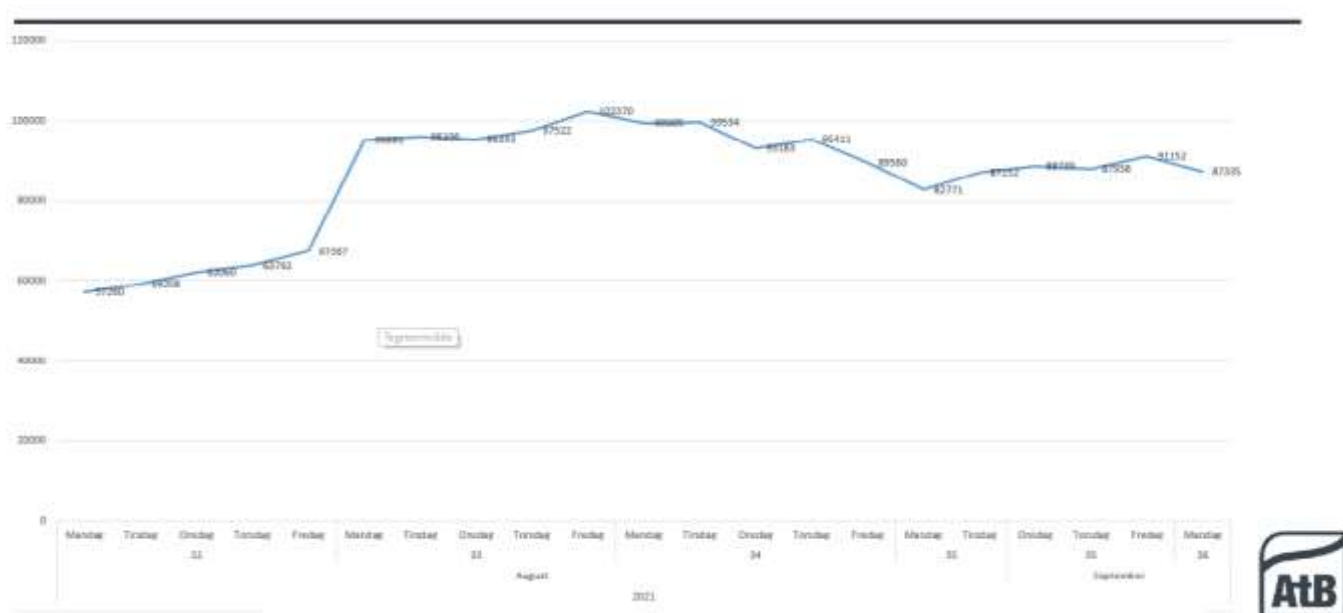


Figur 7 Elbilsalg og elbilbestand per kommune. Kilde: OFV

Malvik har den største elbilbestanden i Miljøpakken, 24 prosent. Så langt i år er 86 prosent av de solgte bilene i Malvik elbiler.

1.5 Kollektivreisende

Utviklingen i antall påstigninger i ukedagene fra uke 32 til 35 er vist i figur 8.



Figur 8 Antall påstigende passasjerer i ukedager. Kilde: AtB

Gjennom uke 32 er det en gradvis vekst til nærmere 67 000 daglige påstigninger mot slutten av uken. Med oppstart for studentene i uke 33 øker passasjertallet til rett over 100 000 daglige påstigende passasjerer. Gjennom ukene 34 og 35 er antallet passasjerer gradvis redusert, til rundt 95 000 påstigende per ukedag i uke 34, og 87 500 per ukedag i uke 35.

Situasjonen i helgene er flere påstigende i uke 35 enn i uke 34.

1.6 Syklende

Overordnet viser data fra trafikktelepunktene på Rotvollekra og Svingbrua en reduksjon i antall syklende så langt i 2021. Antall syklistene både i 2020 og 2021 påvirkes av koronasituasjonen, og de til enhver tid gjeldende restriksjoner. Dette, sammen med variasjoner i vær og føre, påvirker antallet syklistene og gir til dels store endringer per måned.

	2021/2019	2021/2020
Januar	-38 %	-50 %
Februar	-26 %	-35 %
Mars	6 %	12 %
April	-26 %	7 %
Mai	-5 %	32 %
Juni	2 %	-22 %
Juli	-8 %	9 %
August	-13 %	-16 %
Januar-August	-11 %	-8 %

Tabell 3 Endring antall syklende fordi Rotvollekra og Svingbrua samlet. 2021 sammenlignet med 2020 og 2019. Kilde: SVV, trafikkdata

Endringen ved hvert av de to tellepunktene er vist i tabell 6.

	Rotvollekra (ÅDT 2020: 396)		Svingbrua (ÅDT 2020: 586)	
	2021/2019	2021/2020	2021/2019	2021/2020
Januar	-40 %	-51 %	-37 %	-49 %
Februar	-30 %	-38 %	-24 %	-33 %
Mars	4 %	6 %	8 %	16 %
April	-30 %	4 %	-24 %	10 %
Mai	-20 %	19 %	5 %	41 %
Juni	-13 %	-23 %	13 %	-21 %
Juli	-2 %	1 %	-11 %	14 %
August	-21 %	-15 %	-7 %	-16 %
Januar-august	-19 %	-12 %	-6 %	-5 %

Tabell 4 Endring antall syklende fordi Rotvollekra og Svingbrua. 2021 sammenlignet med 2020 og 2019. Kilde: SVV, trafikkdata

I august 2021 er antall syklistar redusert forbi begge tellepunkter når vi sammenligner både med 2019 og 2020. For perioden januar til august er den prosentvise nedgangen større over Rotvollekra enn over Svingbrua.

Vedlegg 41-21 Statlig bidrag til reduserte bomtakster i Miljøpakken

Bakgrunn

Staten bidrar etter bomforliket med 280 mill. kr fordelt over 10 år til å redusere takstene i Miljøpakkens bompunkt.

Miljøpakkens takster ble sist regulert 1. februar 2021. Da var flere forhold av betydning for taksternes videre regulering uavklart og dro i ulike retninger:

Grunnlag for å øke takstene:

- Den reelle gjennomsnittstaksten (=bominntekt/antall passerte kjøretøy) er bl.a. som følge av framveksten av el- biler, lavere enn det Stortinget la til grunn ved behandling av Prop. 36 S (2017-2018)
- Utsikt til fortsatt vekst i el-bilbruken medfører en forventning om ytterligere redusert gjennomsnittstakst.

Grunnlag for å redusere takstene:

- Statens bidrag etter regjeringens bomforlik gir et bidrag til å redusere Miljøpakkens bomtakster.
- Forslag om å innføre takster på bruk av el-bil gir nye inntekter fra nullutslippskjøretøy.

Det var i februar ikke endelig avklart om det ville bli innført en avgift på nullutslippskjøretøy, hvor høy avgiften eventuelt ville bli og når avgiften eventuelt kunne bli innført. Derfor var det ikke mulig å vite om det var grunnlag for å sette taksten ned eller behov for å sette dem opp. Takstene ble derfor bare justert marginalt i henhold til konsumprisindeksen.

Etter at takstene nå er politisk avklart kan vi beregne hvilke takster som gir den gjennomsnittstaksten som er lagt til grunn i stortingsproposisjonen. Kontaktutvalget ba i sak 32/21 om at det ble utarbeidet en skriftlig redegjørelse som viser hvordan bomtakstene nå er lavere enn hva de ville ha vært uten statlig tilskudd. Dette for å synliggjøre hva det statlige bidraget betyr i reduserte takster for trafikantene.

De viktigste faktorene for å beregne takstene er kjent for første halvår i år, men det er fortsatt noe usikkerheten knyttet til videre utvikling. Beregningene er foretatt i samråd med Vegamot med utgangspunkt i den informasjonen vi nå har om trafikk og bominntekter for ulike takstgrupper.

Konsumprisutviklingen og veksten i bruk av nullutslippskjøretøy har størst betydning for takstutviklingen. Beregningene er basert på prognoser for alle faktorene som påvirker takstene. Det benyttes gjennomsnittsverdier for hele år for å unngå sesongmessige variasjoner. Det betyr at resultatene i prinsippet viser hvilke takster som ville ha vært riktige om reguleringen ble foretatt etter første halvår. Endringene er vist i forhold til dagens takster. Beregningene er gjennomført for 2021 med og uten inntekter fra bomforliket og for 2022 og 2023 med inntekter fra bomforliket.

Tabell 1: Dagens takster i Miljøpakkens bompunkt

Bompunkt	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2	
	Rushtid	Utenfor rushtid	Rushtid	Utenfor rushtid
Øst, Sør, Klæbu, Fossestuvegen	30	15	72	36
Sluppen	30	15	48	24
Omkjøringsvegen, Byåsen, Tonstad	14	11	33	26
Holtermannsvegen	14	11	55	41

Beregnet takstnivå for 2021

Avgift for passering med nullutslippsskjøretøy ventes innført fra 1. november i år. Det er politisk enighet om å forholde seg til Stortingets fastlagte gjennomsnittstakst og til at gjennomsnittstaksten i takstgruppe 2 skal være det dobbelte av gjennomsnittstaksten i takstgruppe 1. Alle kostnader er i 2021-kr. Takstene er beregnet med følgende forutsetninger:

- Indeksregulert gjennomsnittstakst før bomforlik: 8,82 kr
- Andel nullutslippsskjøretøy i takstgruppe 1: 23 %, i takstgruppe 2: 3 %
- 20 % avgift på el-bil innført 1. november
- Forholdet mellom gjennomsnittstaksten i takstgruppe 2 og gjennomsnittstaksten i takstgruppe 1= 2,0
- Statlig tilskudd til redusert bomtakst: 32,1 mill. kr

Tabell 2: Beregnede takster i Miljøpakkens bompunkt i 2021 - uten tilskudd etter bomforlik

Bompunkt	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2	
	Rushtid	Utenfor rushtid	Rushtid	Utenfor rushtid
Øst, Sør, Klæbu, Fossestuvegen	37	18	80	40
Sluppen	37	18	54	27
Omkjøringsvegen, Byåsen, Tonstad	17	14	37	29
Holtermannsvegen	17	14	61	46

Avviket fra dagens takster framgår av tabell 3:

Tabell 3: Takstjustering i Miljøpakkens bompunkt i 2021 – uten tilskudd etter bomforlik (avvik fra dagens takster)

Endringsbehov i 2021 <u>uten</u> bomforlik	% 13,5		Mill. kr 91	
	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2	
	Rushtid	Utenfor rushtid	Rushtid	Utenfor rushtid
Øst, Sør, Klæbu, Fossetuvegen	5	3	4	2
Sluppen	5	3	3	1
Omkjøringsvegen, Byåsen, Tonstad	2	2	2	1
Holtermannsvegen	2	2	3	2

Den beregnede gjennomsnittstaksten som samsvarer med det politisk vedtatte nivået ligger i gjennomsnitt 13,5 % høyere enn gjennomsnittstaksten med dagens takster før midlene i bomforliket er medregnet. Omsatt til takster betyr dette at takstene skal økes med 2-5 kroner i takstgruppe 1 (i hovedsak lette kjøretøy) og 1-4 kroner i takstgruppe 2.

Tabell 4: Beregnede takster i Miljøpakkens bompunkt i 2021 - **med** tilskudd etter bomforlik

Bompunkt	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2	
	Rushtid	Utenfor rushtid	Rushtid	Utenfor rushtid
Øst, Sør, Klæbu, Fossetuvegen	35	18	77	39
Sluppen	35	18	51	26
Omkjøringsvegen, Byåsen, Tonstad	17	13	35	28
Holtermannsvegen	17	13	59	44

Avviket fra dagens takster framgår av tabell 5.

Tabell 5: Takstjustering i Miljøpakkens bompunkt i 2021 – **med** tilskudd etter bomforlik (avvik fra dagens takster)

Endringsbehov i 2021 <u>med</u> bomforlik			%	Mill. kr
			8,8	59
	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2	
	Rushtid	Utenfor rushtid	Rushtid	Utenfor rushtid
Øst, Sør, Klæbu, Fossetuvegen	3	2	0	0
Sluppen	3	2	0	0
Omkjøringsvegen, Byåsen, Tonstad	2	1	0	0
Holtermannsvegen	2	1	0	0

Det statlige bidraget gir mindre behov for å heve takstene, men fortsatt må takstene heves med i gjennomsnitt 8,8 % for å nå det vedtatte nivået. Det betyr at bidraget reduserer takstene med 4,7 %.. Det vil nå bare være grunnlag for å heve takstene i takstgruppe 1. Her er økningen i takstene 1-3 kr.

Beregnet takstnivå for 2022:

Bomavgift på el-bil innføres så sent på året at det ikke gir vesentlig bidrag i 2021. Helårsvirkningen kommer først i 2022, men da ventes det samtidig også ytterligere endringer i konsumprisindeks og el-bilandel. Totaleffekten framgår av tabell 6. Alle kostnader er i 2022-kr. Takstene er beregnet med følgende forutsetninger:

- Indeksregulert gjennomsnittstakst før bomforlik: 9,00 kr
- Andel nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1: 27 %, i takstgruppe 2: 3,5 %
- 20 % avgift på el-bil gjelder hele året
- Forholdet mellom gjennomsnittstaksten i takstgruppe 2 og gjennomsnittstaksten i takstgruppe 1= 2,0
- Statlig tilskudd til redusert bomtakst: 32,9 mill. kr

Tabell 6: Takstjustering i Miljøpakkens bompunkt i 2022 – **med** tilskudd etter bomforlik (avvik fra dagens takster)

Endringsbehov i 2022 <u>med</u> bomforlik			%	Mill. kr
			10,5	73
	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2	
	Rushtid	Utenfor rushtid	Rushtid	Utenfor rushtid
Øst, Sør, Klæbu, Fossetuvegen	4	2	3	1
Sluppen	4	2	2	1
Omkjøringsvegen, Byåsen, Tonstad	2	1	1	1
Holtermannsvegen	2	1	2	2

Takstene må heves noe mer (10,5 %) for å nå vedtatt nivå i 2022 enn i 2021. De økte el-bilavgiftene gir utslag i takstgruppe 1 og betyr at takstene her ikke behøver å heves ytterligere ut over nivået beregnet for 2021. Takstene i takstgruppe 2 må heves med 1-3 kr.

Beregnet takstnivå for 2023:

Avgiften på bruk av el-bil i takstgruppe 1 er vedtatt økt til 40 % i 2023. Det betyr isolert sett økte inntekter fra disse trafikantene. I motsatt retning trekker at økningen i andel el-biler betyr at færre betaler full pris. Totaleffekten framgår av tabell 7. Alle kostnader er i 2023-kr.

Tabell 7: Takstjustering i Miljøpakkens bompunkt i 2023 – med tilskudd etter bomforlik (avvik fra dagens takster)

Endringsbehov 2023 etter bomforlik			%	Mill. kr
			9,1	65
	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2	
	Rushtid	Utenfor rushtid	Rushtid	Utenfor rushtid
Øst, Sør, Klæbu, Fossestuvegen	3	2	5	2
Sluppen	3	2	3	2
Omkjøringsvegen, Byåsen, Tonstad	1	1	2	2
Holtermannsvegen	1	1	4	3

Behovet for å øke takstene vil være 9,1 % i 2023 og noe lavere enn i 2022. Samlet sett er takstnivået omtrent på samme nivå som beregnet for 2021. Takstene i takstgruppe 1 ligger på samme nivå som for årene 2021 og 2022. Takstene i takstgruppe 2 må økes ytterligere og ligger nå 2-5 kroner høyere enn dagens takster.

Takstregulering

Vegamot har sendt søknad om innføring av takst for nullutslippskjøretøy 9.7.2021. Reguleringen av takstene beregnes ut fra historiske verdier, og søknaden tar utgangspunkt i indeksregulert gjennomsnittstakst fram til mai 2021. Selv om gjennomsnittstaksten på det tidspunktet var lavere, konkluderte Vegamot også da med at de tilførte midlene fra bomforliket ikke ga grunnlag for å sette ned takstene i Miljøpakkens bompunkt. Det ble heller ikke ansett som nødvendig å sette takstene opp.

Dersom takstene framover fortsatt må reguleres ut fra historiske data, vil det være umulig å nå opp til vedtatte gjennomsnittstaksten i stortingsproposisjonen så lenge el-bilandelen og/eller konsumprisindeksen øker. Det skyldes at bomforliket introduserte et tak for hvor høyt takstene kan heves i byvekstområdene. De faktorene som bestemmer taksten, regnes ut fra forholdene før reguleringstidspunktet, mens takstene gir inntekter ut fra situasjonen etter at nye takster innføres. Takstjusteringen foretas da ut fra et for høyt utgangspunkt opp til et for lavt taksttak, slik at økningen blir for lav.

I tillegg ligger det en forsinkelse i utarbeidelse og behandlingen av søknaden om takstjustering som medfører at forskjellen på det tidspunktet søknaden innvilges er enda større.

Dersom det aldri er mulig å komme opp til gjennomsnittstaksten, vil Miljøpakken heller ikke kunne få de forutsatte bominntektene i stortingsproposisjonen uten trafikkvekst.



Trondheim, 15.09.2021

NOTAT

Utarbeidet av Grethe Opsal

Status på iverksettelse av vedtak i sak 37/21

På bakgrunn av vedtak knyttet til byvekstavtalen og takstreduksjon i kollektivtrafikken jobber de ulike partene AtB, SJ og Entur sammen for å iverksette tiltakene.

Noen av tiltakene krever utredning, utvikling og større tekniske endringer som påvirker fremdrift og sluttdato. Arbeidet må hensynta funksjonalitet for systemer både i buss og tog.

- 1) Kontaktutvalget vedtar følgende tiltak med utgangspunkt i byvekstavtalens tilleggsavtale til takstreduksjon med iverksettelse så snart som mulig og senest 1.oktober:
 - a) **Utvidet aldersgrense for barnebilletten til 20 år, ny alder blir da fra og med 6 år og frem til fylte 20år.**

Status:

- **Iverksettes fra mandag 4. oktober.**
 - Benevnelse av aldersgrense: fra og med 6 år tom 19 år.
 - Løses administrativt mellom AtB og SJ. Endres kun som tekst i billettsystemene/info pr i dag.
 - Tekster og informasjon tilpasses i ulike kanaler.
 - Informasjon- og markeds kampanje under utarbeidelse.
- b) **Lik pris for kollektivreiser i hele byvekstavtaleområdet for buss og tog. Dette innebærer full integrering av Trønderbanens billetter i byvekstavtaleområdet.**

Status (saken er delt i to av praktiske og tekniske hensyn):

Utvidelse av sonegrense sone A og salg i AtB sine kanaler:

- **Iverksettes tidligst fra mandag 4. oktober, senest fra mandag 11. oktober.**
- Sonestruktur oppdateres i AtBs baksystemer; AtB Mobillett, appen AtB og nettbutikk for t:kort
- Informasjon- og markeds kampanje under utarbeidelse.

Salg av billetter i SJ sine kanaler:

- **Ingen dato for iverksettelse pr i dag. SJ jobber med saken.**
- Salg om bord på tog og automater på stasjoner oppdateres



c) Øke gyldighetstiden på enkeltbillett til maks 3 timer utenom rushtrafikk.

- **Ingen dato satt for iverksettelse pr i dag. Partene jobber med saken.**
- Krever utvikling i billettsystemene og større teknisk tilpasning før iverksettelse.
- Økonomisk utredning under utarbeidelse.

d) Billettprodukt som treffer de som har delvis hjemmekontor slik at de velger kollektiv de dagene de er fysisk på arbeidsplassen.

- **Ingen dato satt for iverksettelse pr i dag.**
- Krever utvikling i billettsystemene og større teknisk tilpasning før iverksettelse.
- Økonomisk utredning under utarbeidelse.

Følgende tiltak krever utvikling og større utredninger:

2. I tillegg ber kontaktutvalget om at de jobbes frem forslag til nye billettprodukter som også bidrar til at flere velger kollektivt. Det kan være;
 - a. hybridløsninger, et kombinasjonsprodukt som både har lavere pris og lavere marginalkostnad for neste reise enn enkeltbilletter.
 - b. tidsdifferensierte/dynamiske takster for å fordele reisene bedre over døgnet.
3. Kontaktutvalget er positive til informasjonskampanjer som bidrar til at reiseproduktene blir kjent slik at flere velger å reise kollektivt, men disse må håndteres innenfor de allerede gitte rammene. Kontaktutvalget ber om at det orienteres om disse kampanjene i neste KU.
4. Kontaktutvalget ber om at det legges frem en sak andre kvartal 2022 som evaluerer effekten og kostnadene av tiltakene som nå innføres.