



MØTEREFERAT KU 09.11.2022

Til Kontaktutvalgets medlemmer:

Vår dato: 14.11.22

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
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Knut Sletta, Jernbanedirektoratet
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Carl-Jacob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Statsforvalteren
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune

<http://miljopakken.no/>

Fra:

Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda

Orienteringer

- 52/22 Trafikkutvikling (Sek)
- 53/22 Tertialrapport T2 (Sek)
- 54/22 Forslag til endring i kollektivtakster for 2023 (Trfk)
- 55/22 Veien videre for LTP (Sek)
- 56/22 Miljøpakken i media og holdningsundersøkelsen (Sek)

Eventuelt

- Budsjetindeks vs reell indeks (Svv)
- Møtetidspunkt våren 2023 (Sek)

Møtereferrat

Referat fra møte 7. oktober 2022 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.



Orienteringer

Beslutninger i programrådet 26. oktober

- *Erling Skakkes gt. sykkel:* Bevilger 2,2 mill. kr til byggeplanlegging av sykkeløsning inkludert oppgradering av fortau i Erling Skakkes gate øst for Munkegata. Midlene forskutteres fra budsjett 2023.
- *Snarveg Berg:* Øker rammen for byggeplanlegging, inkludert erverv, til 3 mill. Trondheim kommune øker innspill i budsjett 2023 fra 1,5 til 2,5 mill. kr.
- *Kong Inges gt:* Støtter at TS-prosjektet i Kong Inges gate avsluttes. Ubrukt bevilgning, 9,7 millioner, tilbakeføres Miljøpakken
- *Holdeplasspakke 3 og 4:* Forskutterer 2 mill. til byggeplanlegging til hver av holdeplasspakkene. Midlene forskutteres fra budsjett 2023.
- *Kollektivtrase Selsbakkvegen:* Støtter at prosjektet kollektivtrasé Selsbakkvegen avsluttes inntil utfall av Byåstunnelen er avklart, da den vil kunne føre til at forutsetningen for dagens trasé for linje M3 endres.
- *Fv. 6654 Ringvålvegen – fortau Lund snuplass:* Godkjenner faseovergang: Prosjektet er klart til utbygging. Kostnadsøkning er allerede foreslått i HP 2023-2026.
- *Brattørbrua – finansieringsbidrag fra MP:* Bevilger 4,0 mill. kr. til ferdigstilling av et teknisk forprosjekt for å få en bedre løsning for gående og syklende enn dagens løsning. Dette finansieres gjennom bruk av bompenger.
- *Pilot ulykkesdata:* Slutter seg til at pilotprosjekt innsamling av ulykkesdata avsluttes.
- *G/s-veg Reppe-Vikåsen:* Ber den enkelte part vurderer behovet for politisk behandling gjennom partens budsjettsak. Saken behandles i Kontaktutvalget ved samordning av årsbudsjett.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 52/22 Trafikkutvikling (Sek)

Bente Gravaas orienterte.

Trafikkstrømmene påvirkes av veiarbeid tilknyttet Nydalsbrua på Sluppen og Nye Veiers arbeid på E6 øst. I tillegg vil statistikk også for inneværende år være påvirket av koronapandemien.

Biltrafikk: For perioden januar til september viser passeringsdata fra bomstasjonene i miljøpakken og på E6 øst noe lavere trafikk enn i 2019, men høyere trafikk enn 2021 som var påvirket av pandemi.

I september 2022 er antall passeringer gjennom Miljøpakkens bommer lavere enn i 2019, mens antall passeringer på E6 øst var høyere. Akkumulert gjennom året er trafikkmengden lavere enn 2019-nivå både i Miljøpakkens bommer og på E6 øst (inkluderer Hommelvik og Leistad i Malvik kommune). Dette skyldes blant annet lavere trafikk i januar og februar som følge av pandemien.

Statens vegvesens trafikkregistrering på E6 nord for Melhus og på E39 Øysand viser at trafikken her så langt i år er høyere enn samme periode i 2019.

I Stjørdal er samlet trafikk med liten bil gjennom tellepunktene fra januar til og med september høyere enn i 2020 og 2021. For september alene er trafikken 6,5 prosent over tilsvarende måned i 2019.

I byindeksen er trafikken i Miljøpakkeområde estimert til å være 1,9 prosent høyere hittil i år sammenlignet med samme periode i 2019. Januar og februar 2022 var preget av pandemi og dermed lavere enn normalt. Dermed kan den reelle trafikkveksten sammenlignet med 2019 være høyere ved årskiftet.

Elbil: Per september 2022 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av nærmere 128 000 biler. Av disse er 24 prosent elbiler, som er en økning fra samme tid i fjor.

Av alle nyregistrerte personbiler i september 2022 var 80 prosent elbiler.

I september var elbilandelen gjennom Miljøpakkens bomstasjoner 31,6 prosent og på E6 øst 32,3 prosent, noe som er omlag 6,0 prosentpoeng høyere enn på samme tid i 2021.

Kollektiv: Tall fra AtB viser at antall som reiser kollektivt med henholdsvis buss og trikk i Stor-Trondheim er 37,0 og 43,2 prosent høyere i januar–september 2022 enn 2021.

Tall fra SJ Norge viser 16 prosent færre reiser på Trønderbanen januar-september 2022 sammenlignet med samme periode 2019. Sammenlignet med september 2019 er passasjertallet på Trønderbanen to prosent lavere i september 2022. I september var 43 prosent av passasjerene på Trønderbanen knyttet til sone A.

Sykkel: I september 2022 har det vært flere syklende forbi Rotvollekra og Svingbrua enn samme måned i 2019 og 2021. Vær og føre har stor betydning for antall syklist. September 2022 har hatt lite nedbør mens september 2019 hadde en lavere gjennomsnittstemperatur og mye nedbør.

Kommentarer:

- *Hvorfor sammenlignes buss og trikk med 2021 og toget med 2019? Skyldes manglende registreringer på bussen i 2019 på grunn av omlegging.*
- *Toget sammenlignes med 2019 hvor det ikke var sone A. Man ser et tydelig trendbrudd i mars. De to første månedene var preget av pandemien, og fra mars blir det innført sone A som er en suksess. Vi er på 98 prosent i september av det som var antall reisende i 2019. Dovrebanen er på 120 prosent i forhold til 2019.*
- *Statens vegvesen ønsker et enda større fokus på nullvekstmålet, for det er det som er førende. Når det ser ut til at vi ikke klarer å nå nullvekstmålet, må vi ha en diskusjon om hva vi skal gjøre og hvilke virkemidler vi har. Vi ser ut fra veksten i elbilandelen at de ikke har samme intensiv til å la bilen stå. Ønsker mer fokus på måloppnåelse og hva vi kan gjøre når vi ser at vi ikke når nullvekstmålet.*
- *I rapporten står det at hindringer på grunn av veibygging påvirker trafikkflyten på E6 øst. I byvekstavtalen står det noe som staten ikke har fulgt opp, at det skal gjøres tiltak for å få folk over på buss, i alle fall i denne perioden. Dersom vi skal få folk til å fortsette å ta buss, spesielt etter at perioden med vegbygging er ferdig, må vi ha tiltak klare. Det busstilbudet som er langs motorvegen nå, er omtrent ikke-eksisterende.*
- *Det er nyttig å følge med på elbilutviklingen og få oppdaterte tall på grunn av diskusjonene om takstinnretning i ny pakke. Nyttig å få jevnlig oppdateringer på trafikkutvikling i forbindelse med nullvekstmålet og diskusjoner mot ny NTP og nye forhandlinger.*
- *Fylkeskommunen er enig i at vi må ha rapporteringer knyttet til nullvekstmålet. Vi må få oversikt over bruktbilsalget og utviklingen i antall biler. Det er dette som påvirker biltrafikken*

mest, hvor mange biler det er i trafikken og hvor tilgjengelig bilen er. Nå har vi fått tall over bilmengden, men vi skulle ha hatt det for tidligere år for å se om antall biler øker.

- *Sekretariatet tar med seg kommentarene om nullvekstmålet. Vi kan peke på virkemidlene, men vi skal ikke komme med politiske anbefalinger. Sekretariatet har diskutert å inkludere bruktbiltallene i rapporten, men landet på at det er ikke hensiktsmessig å se på antall biler som bytter hender, kanskje mer bestanden som helhet og hvor mange av de som er elbiler. Vi kan se mer på endringer over tid. Tar med oss ønsket om tall for bruktbiler.*

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 53/22 Tertilrapport T2 (Sek)

Tertilrapporten er laget ut fra etatenes rapportering på i overkant av 300 pågående prosjekter og 40 ferdige prosjekt.

Pr 2. tertial (T2) disponerer etatene økonomiske rammer på 2,27 mrd. kr, og de rapporterer en årsprognose for forbruk på 1,41 mrd. kr. Dette gir et mindreforbruk ¹ ved utgangen av året på vel 0,86 mrd. kr. (0,75 mrd. kr ved T1). Sett i forhold til 2021 er forventet mindreforbruk i 2022 redusert med 0,15 mrd. kr. Dette indikerer bedre fremdrift i prosjektporteføljen, men samtidig er det en svært høy prisstigning som påvirker kostnadsnivået. Samtidig er det en sannsynlighet for at meldt årsprognose er i overkant optimistisk.

Det er fortsatt en utfordring knyttet til gjennomføring/fremdrift i en del prosjekter. Årsakene til dette er flere, men manglende ressurser internt i enkelte etater trekkes frem som en forklaring.

Partene har de senere årene utviklet omforente retningslinjer for prosjektarbeidet der arbeidet deles inn i flere faser og håndterlige delprosjekt. Hensikten er å begrense usikkerhet knyttet til planavklaring, eiendomsserverv, kostnader og finansiering på tidlig stadium og gi et godt grunnlag for politisk prioritering. Rapporteringen viser at denne usikkerheten fortsatt er stor, og en viktig forklaringsfaktor til forsinket prosjektfremdrift.

T2 rapporten består av en overordnet oversikt over økonomisk status og egne kapitler knyttet hver part.

Partene i Miljøpakken er bedt om å rapportere på følgende oppsett i T2-rapportering:

1. Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje.

2. Prosjektstatus økonomi og fremdrift:

a. Prosjektfase

b. Overførte midler fra 2021

c. Tildeling 2022

d. Disponibel ramme 2022

e. Regnskap hittil i år (pr T2)

f. Årsprognose 2022

g. Beskrivende status på økonomi og fremdrift

h. Tidspunkt for ferdigstillelse av innværende prosjektfase

Frist for innspill var 12. september.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 26.10.22. Kommentarer:

- *Ber partene som skal vedta årsbudsjettet for neste år, om å være kritisk til om tiltakene som har blitt spilt inn blir gjennomført.*
- *Vi har hatt gode prosesser, utredet og bevilget penger til flere prosjekt som skal bidra til å realisere nullvekstmålet, men vi ser at det er problemer med å levere. Det er viktig at partene forklarer til Kontaktutvalget og oppdragsdepartementene hvorfor vi ikke får til å realisere disse prosjektene.*

Programrådets innstilling:

- *Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens tertialrapport 2 – 2022*

Kommentarer:

- *Trondheim kommune: Har det blitt diskutert tiltak som gjør at vi får opp framdriften, og at vi får brukt opp pengene på realisering av prosjekt? Er det behov for en mer samordnet styring av fremdrift? Vi må se på om vi skal endre samarbeidet slik at vi kan utnytte den samlede kapasiteten til partene på en bedre måte.*
- *Statens vegvesen påpeker at så store mindreforbruk er alvorlig. Når det bevilges penger til prosjekt, må de gjennomføres. Er bekymret for at mindreforbruket i år vil bli enda større enn det ser ut til ut fra prognosene. Hva gjør vi for å få opp produktiviteten og få produsert ting forttere? Er mange gode forklaringer på hvorfor status er slik på de ulike enkeltprosjektene. Ut fra tabellene ser man en slags bølge hvor vi tidligere har hatt mye prosjektutvikling, nå er det mye detaljplanlegging også får vi håpe at det blir mye bygging neste år. Ut fra rapporten har fylkeskommunen beskrevet hva de har gjort internt for å bli enda mer effektive og få opp gjennomføringsgraden. Dette kunne vi ha satt mer fokus på og informert hverandre om hva den enkelte part gjør for å styrke gjennomføringsevnen.*
- *Dette har vært tema tidligere. Det kan ikke være styrende at vi skal reddes av en enorm prisstigning. Målet må være at vi får til å løse de utfordringene vi har ved at vi får realisert de prosjektene vi har planlagt. Vi er mange parter, og det er viktig med samordning for at vi skal ha god framdrift. Bekymret for om vi kommer i havn innen dagens avtaleperioden i 2029. Større fokus på å få realisert prosjekt og se på om det er mulig å kutte tid i noen ledd.*
- *Ikke noen tvil om at alle partene ønsker å levere, men det er noen utfordringer. Vi må jobbe mer med samordning mellom partene. Programrådet er en vesentlig faktor der. Det har blitt gjort noen grep som vi ikke har fått sett effektene av enda, men dette må vi jobbe mer med.*
- *Per Morten Lund: Dette er ikke noe unikt for denne pakken, men også noe som gjelder de andre pakkene. I Nord-Jæren har partene fått i oppgave å finne tiltak for å få opp produksjon. Ønsker en sak hvor partene går gjennom hva de gjør.*
- *Fokus på å utnytte kapasiteten vi har. I starten hadde vi få, men store prosjekt, og da er det lettere å bruke opp pengene. Nå har vi mange prosjekt og da kan det være fare for å bruke ressursene i feil rekkefølge. Vi må se mer helhetlig på de ressursene vi har. Dette må være med i bestillingen. Partene skal se på hvordan de kan effektivisere hver for seg, også i fellesskap. Vi må være mindre opptatt av hvem som eier vegen og mer opptatt av hvordan vi skal få framdrift.*
- *Sekretariatet bestiller dette fra partene til neste KU og tar en diskusjon i programrådet om hvordan partene i fellesskap kan levere bedre. En annen ting som har blitt diskutert er årsbudsjettet for neste år. Det blir stadig større og vi har bedt partene om å ta en gjennomgang av realismen i det som har blitt spilt inn slik at vi får et realistisk budsjett. Dette er en bestilling til partene i den politiske behandlingen av handlingsprogrammet/årsbudsjett..*

- *Fylkeskommunen påpeker at det må tas en gjennomgang av hva slags prosjekt vi ligger etter med. Det viktigste er at det er aktivitet i det som skjer på bakken, at innbyggerne merker at de får noe igjen for midlene. Så må vi ta en gjennomgang av hva som meldes inn. Det er lett å få et etterslep dersom man melder inn urealistisk mye.*

Konklusjon:

- *Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens tertialrapport 2 – 2022*
- *Kontaktutvalget ber partene gjøre rede for hvilke tiltak de gjør for å effektivisere og få opp framdriften til neste KU.*

Sak 54/22 Forslag til endring i kollektivtakster for 2023 (Trfk)

Bakgrunn

AtB sin økonomiske situasjon innenfor miljøpakkeområdet ble diskutert i [KU-sak 46/22](#). Der ble økonomiske utfordringer knyttet til særlig korona og økt kostnadsnivå formidlet og ulike handlingsalternativ diskutert. Saken tok utgangspunkt i tre prosent takstøkning og estimerte en økonomisk utfordring på 29 MNOK for 2023. En prosent endring i gjennomsnittlig takstnivå medfører en inntektsendring på rundt fem MNOK innenfor Miljøpakken.

Kontaktutvalget vedtok at:

40 millioner kroner av KU sin tilleggsbevilgning på inntil 78 MNOK til drift av kollektivtrafikken, forlenges ut første halvår 2023 for å redusere behovet for rutekutt fram til takstnivå og rutetilbud er helhetlig behandlet i Miljøpakkens handlingsplanprosess. Løsningen vil bygge opp under et kollektivtilbud som bidrar til å ivareta målet om nullvekst i biltrafikken i Trondheim.

Vedtaket gjorde at AtB unngikk å måtte innføre tilbudsreduksjoner i en tid med stor usikkerhet.

Til kontaktutvalgets møte om handlingsprogrammet for 2023-26 i oktober, presenterte Trfk et tilleggsnotat som hadde et avsnitt om finansiering av kollektivtiltak:

Trfk vil komme tilbake til KU en mer nøyaktig gjennomgang av økonomien, senest når statsbudsjettet er vedtatt, og med forslag til konkret takstøkning og budsjett for 2023. Slik saken nå står – forutsatt minimum tre prosent takstøkning, ser det ut til at AtB sine økonomiske utfordringer lar seg løse innenfor den etablerte tilleggsbevilgningen på 40 millioner, og at det derfor ikke er nødvendig å be om utvidete rammer.

Kollektivøkonomien ble videre gjennomgått i fylkesutvalget 25 oktober om [AtB sitt økonomiske handlingsrom for 2023](#). Saken skisserte en løsning for kollektivøkonomien for 2023, blant annet ved bruk av deler av AtB sitt akkumulerte mindreforbruk utenfor Miljøpakken på 54 MNOK, ekstra fylkeskommunalt tilskudd på 64 MNOK, tre prosent takstøkning og kostnadsreduserende tiltak i drift på 6 MNOK. Tiltakene vil endelig behandles i fylkestinget i forbindelse med behandlingen av fylkeskommunens økonomiplan i desember.

I saken redegjorde fylkesdirektøren for at:

slik dagens takstsystem er utformet, må takstene innenfor og utenfor miljøpakkeområdet reguleres likt for å unngå større systemendringer, noe som vil ta tid. På sikt kan det imidlertid være behov for at takstsystemene AtB bruker må kunne håndtere differensierte priser for å gi Miljøpakken og fylkestinget mulighet til å differensiere takstene, blant annet for å nå nullvekstmålet. Fylkesdirektøren sikter på å legge fram forslag om en takstendring på 3% til kontaktutvalget i Miljøpakken den 9 november i år. Dersom kontaktutvalget ønsker en annen takstøkning enn 3%, vil fylkesdirektøren informere om det i forbindelse med behandlingen av økonomiplanen.

Fakta

Fra 2015 til 2021 har gjennomsnittlig KPI-økning vært rundt 2,5 prosent og variert mellom 1,8 og 3,6 prosent. Sept-2021-sept 2022 -økningen på 6,9 prosent er dermed ekstrem. De ulike kostnadsindeksene for kollektivtransporten har en smalere kostnadsbase og er dominert av rente, lønn, drivstoff, vedlikehold. Kostnadsindeksene varierer dermed mer enn KPI. Ved uendret tilbud og reisevirksomhet, må summen av takstendringer og tilskuddsendringer tilsvare kostnadsøkningen. I perioden 2015 - 2021 har kostnadsindeksene typisk økt litt mer enn KPI.

Det er godt kjent at takstnivå påvirker reisevirksomhet, men hvor mye avhenger av hvem som reiser, hvor og når de reiser og hvilke alternativ de har. I forbindelse med bruk av midler fra bompengeforliket ble såkalte priselastisiteter diskutert med bakgrunn i rapporter fra Urbanet og TØI, ref [KU-sak 2/21](#). Som orientert da, brukes ofte en gjennomsnittsverdi på -0,4, det vil si at en takstreduksjon på 10 prosent medfører fire prosent økning i reisevirksomhet.

Drøfting

Sammenlignet med forutsetningene presentert for KU i september, medfører utkast til statsbudsjett noen endringer som for miljøpakkeområdet i hovedsak utjevner hverandre.

- AtB har oppdatert sine kostnadsprognoser basert på estimatene som kommer frem i Norges Banks Pengepolitiske rapport. 22. september. Ut fra hva rentebanen indikerer i denne vil kostnadsutfordringen innenfor i regiontrafikken øke
- I statsbudsjettet er det innarbeidet en kommunal deflator som er noe høyere enn hva som ble forutsatt. Dette bidrar til at økonomiske utfordringer reduseres.

Videre har fylkesdirektøren foretatt beregninger på hva status gjenværende koronakompensasjonsmidler fra staten (inntektskompensasjon og omstillingsmidler) vil utgjøre ved inngangen til 2023. Prognosene tilsier at det kan gjenstå 10 millioner kroner til disposisjon i 2023. Dette er midler som kan bidra til å løse deler av utfordringen med fortsatt inntektsbortfall i miljøpakkeområdet og i regionen.

For å unngå systematisk økende tilskuddsnivå, bør takster over tid justeres i tråd med kostnadsendringer. I en tid der det er viktig å få reisende tilbake til kollektivtransporten og der nullvekstmålet er under press i miljøpakkeområdet, vurderer fylkesdirektøren at en takstøkning på nærmere sju prosent vil slå for negativt ut. Fylkesdirektøren anbefaler at passasjertakstene reguleres opp med tre prosent fra første januar 2023. Med tre prosent regulering vil utviklingen av

kollektivtakstene ha en lavere kostnadsøkning enn privatbilen. Sammenlignet med en takstøkning på sju prosent, vil inntektene være i underkant av 20 MNOK lavere.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 26.10.22. Kommentarer:

- *Betyr det at fylkeskommunen tar dette minuset på egen kappe? Det går på Miljøpakkens tilskudd, og det er derfor programrådet er en part i saken.*
- *Malvik kommune støtter forslaget. Det er nødvendig å stimulere til bruk av kollektiv transport og da er lave takstøkninger nødvendig. Viktig å bruke pris som et virkemiddel for å få flere til å reise kollektivt. Dersom man får en 110-sone på motorvegen, må en ha virkemiddel for at folk skal velge å sitte 45 minutter på bussen fra Hommelvik til sentrum.*
- *Statens vegvesen er ikke uenig i konklusjonen, men spør hva som blir konsekvensene. Kommer det en sak som omhandler nødvendighetene av å dekke inntektstapet? Etterlyser at det kommer fram i saken hva det er vi forplikter oss til.*
- *Det er ønskelig at pris brukes som et virkemiddel for å nå nullvekstmålet, men spørsmålet er hvor mye Miljøpakken må inn med. Og hva er rollen til fylkeskommunen og AtB i dette? I distriktet så bidrar fylket med 120 mill. ekstra fordi kostnadsøkningen er enorm.*
- *Dersom billettprisene økes med tre prosent og ikke i henhold til KPI, vil det i praksis bety at vi senker billettprisene. Dette vil ha en kostnadskonsekvens fordi vi kan ikke forvente at den senkede billettprisen vil stimulere til en reisevekst som gjør at det går i null. Fylkeskommunen tror dette har en konsekvens for kostnadene på sikt.*
- *Gjør vi de riktige prioriteringene? Vi behandler mange enkeltsaker. Det hadde vært enklere å ta beslutninger for denne typen saker dersom vi hadde sett på et mer overordnet nivå.*
- *Prisvirkemiddelet må diskuteres mer på generelt grunnlag. Hva er kostnadene og effektene knyttet til dekke takstendringene? Hvilke effekt på nullvekstmålet har det å fokusere på utbygging av sykkelveg sammenlignet med å bruke prisjusteringer som virkemiddel. Ønsker at helhetene skal belyses.*
- *En langsiktig tiltaksplan hvor vi forsøker å tenke helhetlig er det som etterlyses.*
- *Er nødvendig å øke kollektivbruken til Trondheim fra nabokommunene for å kunne nå nullvekstmålet. Samtidig blir forholdene for bil forbedret og kollektivtakstene økes.*
- *Vi har også på gang en takstøkning i bommen utover KPI-justeringen på nyåret.*

Programrådets innstilling:

Kontaktutvalget aksepterer en takstøkning på i snitt tre prosent for 2023. Endringen innføres så snart mulig over årsskiftet og rundes av for de enkelte takster for å sikre enkel håndtering.

Kommentarer:

- *Ligger det et finansieringsbehov her som på et senere tidspunkt kommer til Miljøpakken? Fylkeskommunens driftstilskudd ligger fast og i en periode med økonomiske utfordringer er dette både en trygghet og en utfordring, fordi fylkeskommunen ikke har mulighet til å spare penger på priskutt i drift på kollektivtrafikken i Miljøpakken fordi vi er forpliktet til et fast nivå som indeksjusteres årlig.*
- *Er det smart å ikke følge prisstigning? Dersom det offentlige subsidierer mer enn det som er naturlig, vil tilbudet stå i fare for å bli fjernet i det lange løp. Folk får med seg at det prisstigning overalt, spørsmålet er hvordan dette påvirker sluttregnskapet.*
- *Teorimodellene man bruker på priselastisitet er utdatert og det å snakke om priselastisitet er upresist. De som er prissensitive er de som kjøper periodekort. Setter man opp prisen på månedskort vil det bli færre som kjører buss. De som kjøper billett av og til er lite prissensitive. Dersom man setter opp prisen på enkeltbilletten er det ikke slik at man får en betydelig økning av passasjerer. Dersom man derimot setter ned prisen på periodekort kan det være en økning i passasjerer, men disse passasjerene tjener man mindre på. Det som er best for nullvekstmålet er dersom flere kjøper periodebillett fordi disse bruker bussen mer.*

- *Det er krevende å ikke følge prisjusteringen fra år til år og bruke penger på å ikke øke prisene. Da har man lite penger til å bruke på andre virkemidler som rabattordninger og nye billettyper. Trondheim kommune ønsker å se nærmere på tallene knyttet til kostnaden for de forskjellige billettypene og utvidelsen til tretimersbillett. Og hva har vært nytten av tiltakene? Dette er uavhengig av forslag til vedtak.*
- *Trøndelag fylkeskommune: Presiserer at noen kostnader er regnskapsført, mens noen er estimert og ikke mulig å ettergå. Effekten av tretimersbillett kan man ikke måle med mindre man gjør en spørreundersøkelse. Fylkeskommunen skal forsøke å få fram så gode tall som mulig for å tydeliggjøre hva som er regnskapsført og hva som er estimert.*

Konklusjon:

- *Kontaktutvalget aksepterer en takstøkning på i snitt tre prosent for 2023. Endringen innføres så snart mulig over årsskiftet og rundes av for de enkelte takster for å sikre enkel håndtering.*
- *Kontaktutvalget bestiller en redegjørelse av kostnad og nytte knyttet til de ulike billettypene og til utvidelsen av tretimersbillett.*

Sak 55/22 Veien videre for LTP (Sek)

Kontaktutvalget behandlet Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan (LTP) for perioden 2022-2029 i møte 11.06.21 (sak 28/21). Følgende prosess ble foreslått:

- *hente inn politiske innspill til prioritering av tiltaksområder basert på foreliggende grunnlag i formannskap, fylkesutvalg og statlige organ,*
- *samordne innspillene i Programråd og Kontaktutvalg,*
- *utarbeide et felles saksgrunnlag for politisk behandling av planen i kommunestyre, bystyre, fylkesting og statlige organ.*

Vi er nå ferdige med å hente inn de politiske innspillene og kan i utgangspunktet sette i gang prosessen med å samordne innspillene i programrådet og kontaktutvalget.

Samtidig vet vi at vi skal møte staten til reforhandling av byvekstavtalen i desember. Avhengig av utfallet av forhandlingene, kan det både bli flere parter i samarbeidet, bompengerperioden kan bli forlenget og økonomien i Miljøpakken kan bli endret.

Det reiser spørsmålet om det er hensiktsmessig å samordne og vedta en langsiktig tiltaksplan for perioden 2022-29 nå? De mulige endringene som er nevnt over, taler for at det kan være mer hensiktsmessig å utsette prosessen med en tiltaksplan til etter reforhandlingen og resultatet fra denne er klart.

Sekretariatet trenger en tilbakemelding fra kontaktutvalget på den videre prosessen. Grovt sett er det vel to alternativer:

1. Starte prosessen med å samordne innspillene til LTP i programrådet og i kontaktutvalget
2. Utsette prosessen med LTP til etter reforhandlingen og ny avtale er på plass

Kommentarer:

- *Trondheim kommune ser ingen hensikt i å lage en tiltaksplan før forhandlingene. Advarer samtidig mot at man avventer helt til en avtale er på plass fordi det ikke vil skje før langt på*

våren. LTP kan settes på vent i en måned eller to.

- *Stjørdal kommune støtter dette. I forhandlingene vil det være interessant å se hva staten kommer med, og dette kan også ha en innvirkning på målsettingene i langtidsplanen. Derfor er det fornuftig å avvente.*

Konklusjon: Kontaktutvalget støtter å utsette prosessen med LTP til etter reforhandlingen.

Sak 56/22 Miljøpakken i media og holdningsundersøkelsen (Sek)

Det orienteres om hva som rører seg i mediebildet knyttet til Miljøpakken. I tillegg presenteres den halvårslige holdningsundersøkelsen som ble gjennomført 14.–23. september.

Undersøkelsen er gjennomført på telefon blant et utvalg på 1615 personer i alderen 18 år og eldre, som er bosatt i Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal kommuner.

Kommentarer:

- *Det har blitt brukt mye tid både politisk og gjennom lokale media på å forklare forskjellen mellom Miljøpakken sine bommer og et nasjonalt vegprosjekt som skal finansieres med bom. Det er urettferdig at Miljøpakken får skylden for bommer som ikke er deres, men det er vanskelig å forklare forskjellen. Det blir flere bommer som ikke er Miljøpakken, men det er totaltrykket som er viktig for den enkelte.*
- *Det er mye bygningsarbeid på Melhus som gjør at parkeringsplassene har forsvunnet. Når de som i utgangspunktet parkerer og reiser med tog ikke finner parkering, vil de ende opp med å kjøre til Trondheim i stedet. Det jobbes med muligheter for å få til en midlertidig parkering for å avlaste situasjonen.*
- *Hvorfor brukes slagordet «Bedre by»? Sekretariatet har vurdert dette og har landet på at vi bruker slagordet «Åpne nye muligheter».*

Konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt

Budsjettindeks vs reell indeks

Jofrid Burheim orienterte.

De økonomiske rammene i avtalene justeres årlig med prognosene for fremtidig prisvekst som benyttes i det statlige budsjettarbeidet. Dette er det samme prinsippet som gjelder for de økonomiske rammene til Statens vegvesens investeringsaktivitet.

Unntaket her er avtalerammene til 50/50-prosjektene, der det er lagt til grunn at det statlige bidraget i sin helhet skal justeres med SSBs indeks for veganlegg i alt for de årene den foreligger. For prisjustering til en årsverdi der SSBs indeks ikke foreligger, benyttes prognosene for fremtidig prisvekst gitt fra i arbeidet med statsbudsjettet.

Konklusjon: Tas til orientering

Møtedatoer kontaktutvalget vår 2023

Følgende møtedatoer foreslås:

- **8. februar kl. 11-15**
- **17. mars kl. 10-14**
- **12. mai kl. 10-14**
- **9. juni kl. 10-14**

Kommentar:

- *Møtet i februar er vanskelig å finne en dato på. Jobbes videre med tidspunktet i februar.*

Konklusjon: Sekretariatet jobber videre med å finne møtetidspunkt i februar.

Møte vedrørende Kongens gate

Det har vært utfordringer knyttet til å finne løsninger for Kongens gate som alle partene kunne stille seg bak. Det skulle i utgangspunktet være et møte på politiske nivå vedrørende dette, men det ble avlyst. Trondheim kommune spør om dette betyr at man har kommet såpass langt på administrativt nivå at man har et forslag til løsning og når kan det eventuelt stadfestes.

Kommentar:

- *Trøndelag fylkeskommune: Møtet ble avlyst fordi dialogen på faglig nivå er såpass god at det ikke var behov for å involvere det politiske nivået. Det ble opplevd som et politisk ønske om at det møtet var på plass, men siden det per nå er veldig god, ble det besluttet å utsette møtet.*
- *Trondheim kommune: Når kan det forventes at en søknad godkjennes slik at vi får en framdrift i prosjektet? Det har vært et møte med Vegdirektoratet og det skal være et nytt møte i løpet av 14 dager. Deretter skal det sendes en søknad om endringer av signalanlegg. Det blir gjort før nyttår. Usikkert hvor lang tid Vegdirektoratet bruker på å godkjenne søknad, men det er ikke gitt indikasjoner på at det skal ta lang tid.*
- *Statens vegvesen er åpen for å delta på møtet dersom det blir aktuelt.*

Konklusjon. Tas til orientering.

KU 9.nov 2022 – Eventuelt: Budsjetindeks versus reell indeks

Statens vegvesen orienterer om det er riktig at de statlige bidragene til MP justeres med en budsjetindeks mens Statens vegvesen får kompensert sine prosjekter med reell indeks?

1. Oppsummering

De økonomiske rammene i avtalene justeres årlig med prognosene for fremtidig prisvekst som benyttes i det statlige budsjettarbeidet. Dette er det samme prinsippet som gjelder for de økonomiske rammene til Statens vegvesens investeringsaktivitet.

Unntaket her er avtalerammene til 50/50-prosjektene, der det er lagt til grunn at det statlige bidraget i sin helhet skal justeres med SSBs indeks for veganlegg i alt for de årene den foreligger. For prisjustering til en årsverdi der SSBs indeks ikke foreligger, benyttes prognosene for fremtidig prisvekst gitt fra i arbeidet med statsbudsjettet.

2. Indeksering er presisert i vedlegg i byvekstavtalen

I vedlegg 1 av byvekstavtalen står indeksering beskrevet, gjengitt nedenfor i kursiv. Denne beskrivelsen er svært presis.

Indeksjustering, følgende indeks skal brukes for de ulike postene:

Kommunale midler: Beløpet indekseres med kommunal deflator, jf. anslag i årlige statsbudsjett.

Fylkeskommunens ordinære bidrag til kollektivtrafikk: fylkeskommunal deflator + 0,5 prosentpoeng.

Statlige midler:

(Kap. 1330 post 63): Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjetindeks for kap. 1330, post 63, for projektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger Finansdepartementets budsjetindeks for kap. 1330, post 63, må legges til grunn for prisomregning av projektkostnadene

Kap. 1320 post 30: Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjetindeks for kap. 1320, post 30, for projektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger Finansdepartementets budsjetindeks for kap. 1320, post 30, må legges til grunn for prisomregning av projektkostnadene.

Kap. 1330 post 64: Belønningsmidler Finansdepartementets budsjetindeks for kap. 1330, post 64

Kap. 1352 – post 73: Utvikling av knutepunkter og stasjoner. Finansdepartementets budsjetindeks for kap. 1352, post 73

Kontaktutvalget

09.11.22



Miljøpakken
– bedre by

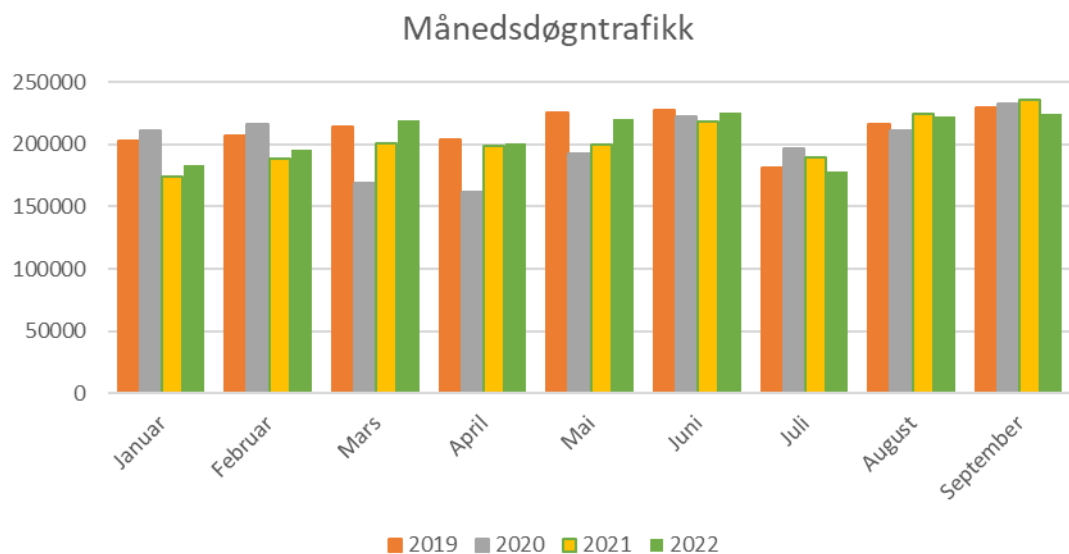
KU 52/22

Trafikkutvikling per september 2022



Miljøpakken
– bedre by

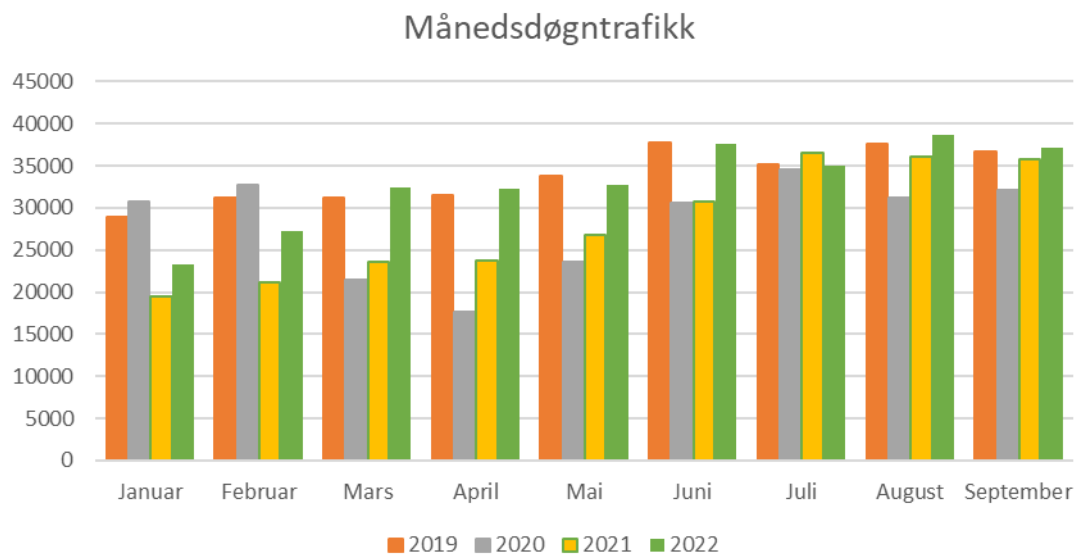
Miljøpakken, liten bil



Januar–september:
2022/2019: - 1,8 %

September:
2022/2019: - 2,0 %

E6-øst, liten bil



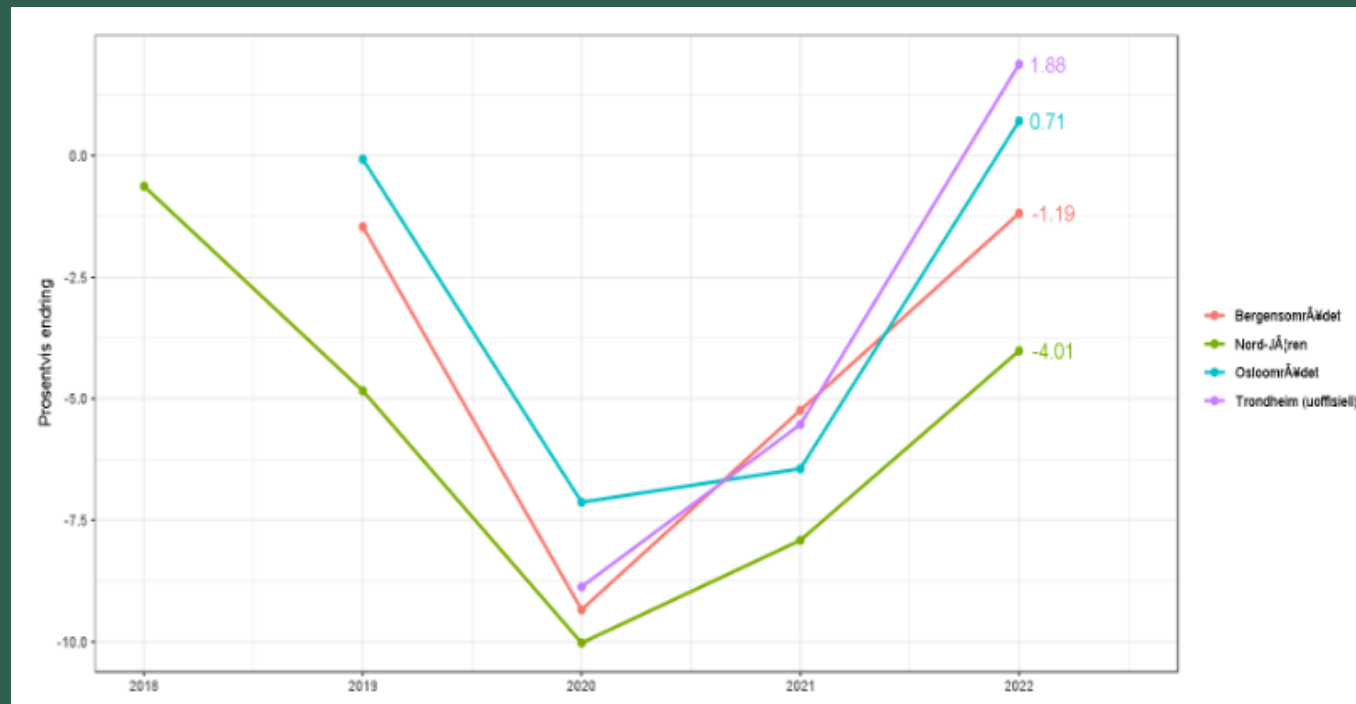
Januar-september:
2022/2019: - 2,5 %

September:
2022/2019: 1,2 %



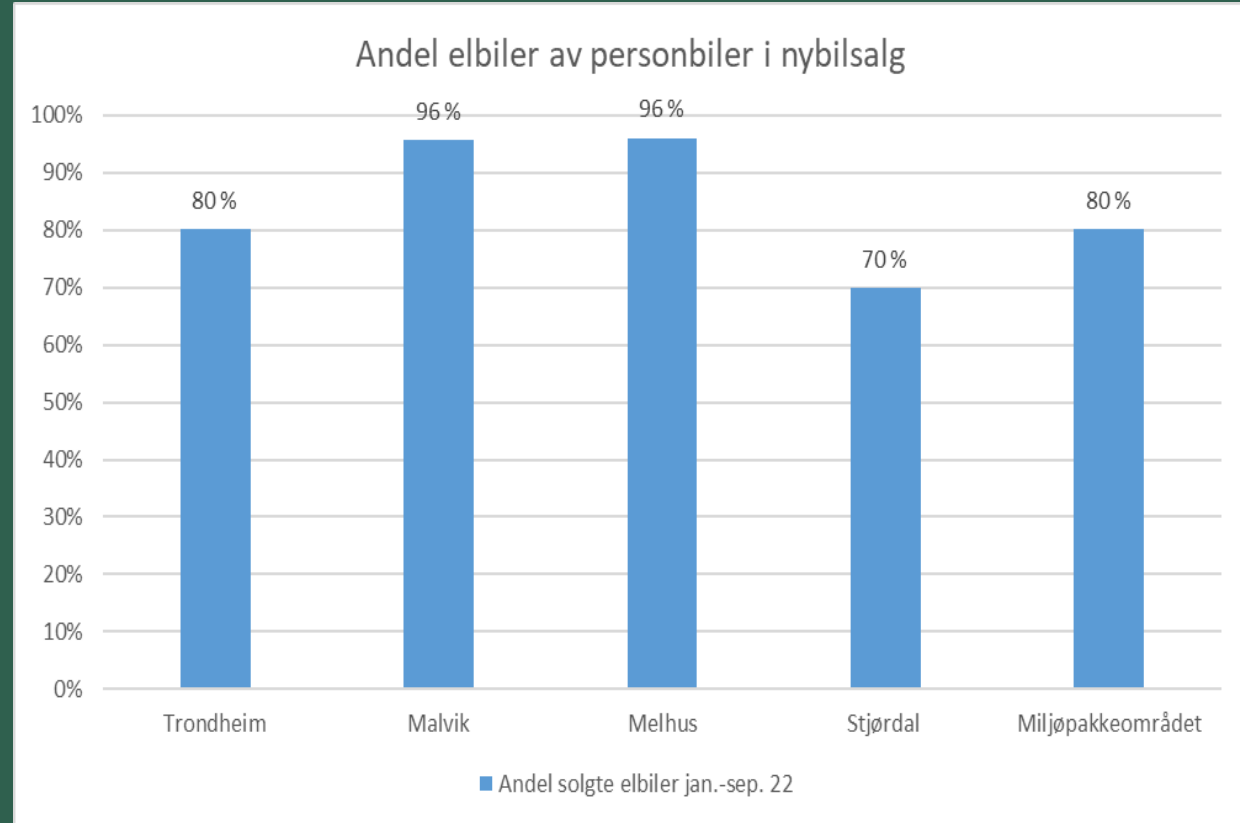
Nullvekstmålet - Byindeksen

- Byindeksen viser trafikknivået for små kjøretøy gjennom utvalgte trafikkregistreringspunkt for en gitt periode sammenlignet med tilsvarende periode i referanseåret.
- Figuren sammenligner perioden januar-september med referanseåret.
- Miljøpakken: 1,9 % høyere hittil i år sammenlignet med tilsvarende periode i 2019.
 - Uoffisielle tall. Mangler tall på bompasseringer.
 - Januar og februar var preget av pandemi. Indeks for mars-september er høyere.



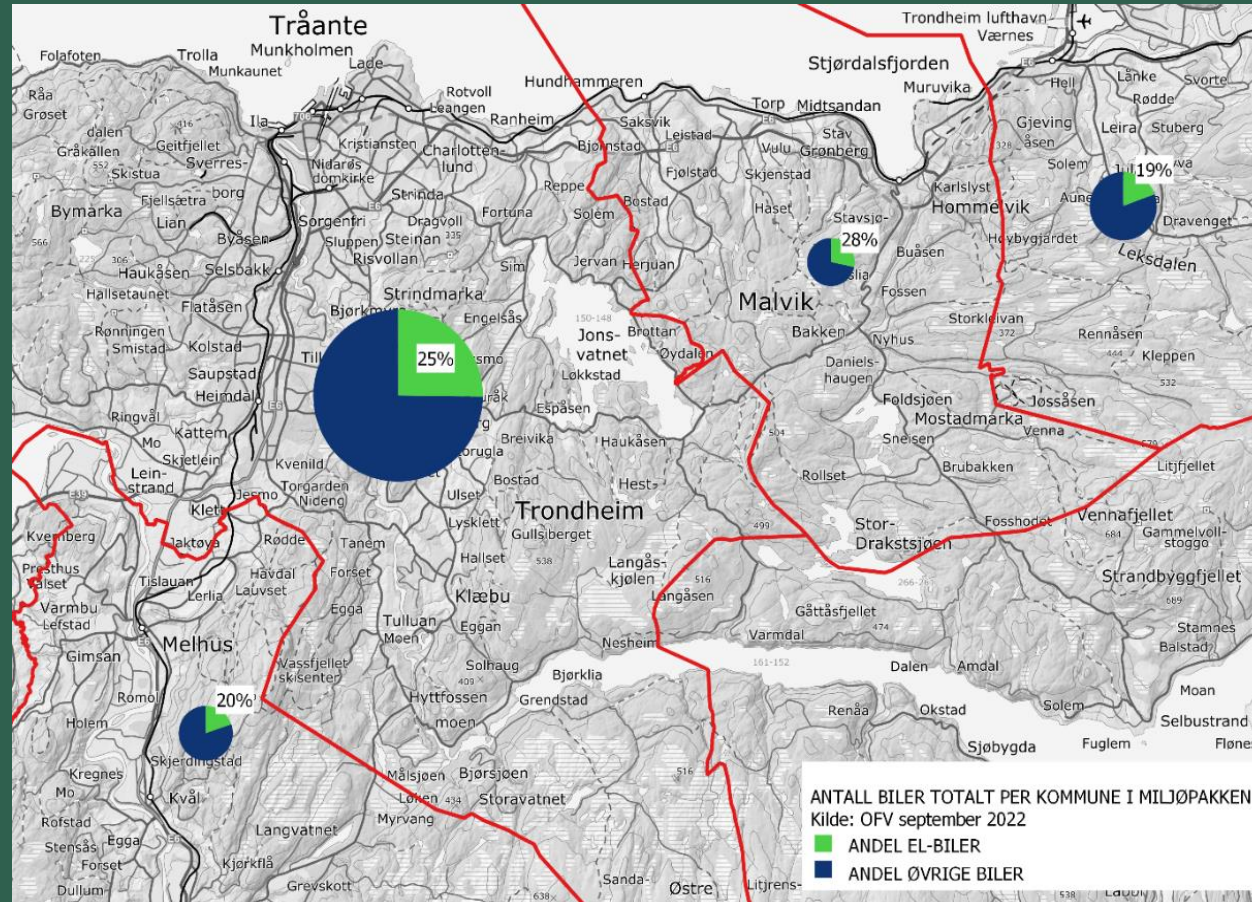
Nybilsalg

- Over tid har det vært en økning i andel elbiler som førstegangsregistreres i byvekstavnaleområdet
- I miljøpakkeområdet så langt i år: 80 %
- En høyere andel av nybilene i Malvik og Melhus som er elbil enn i Stjørdal

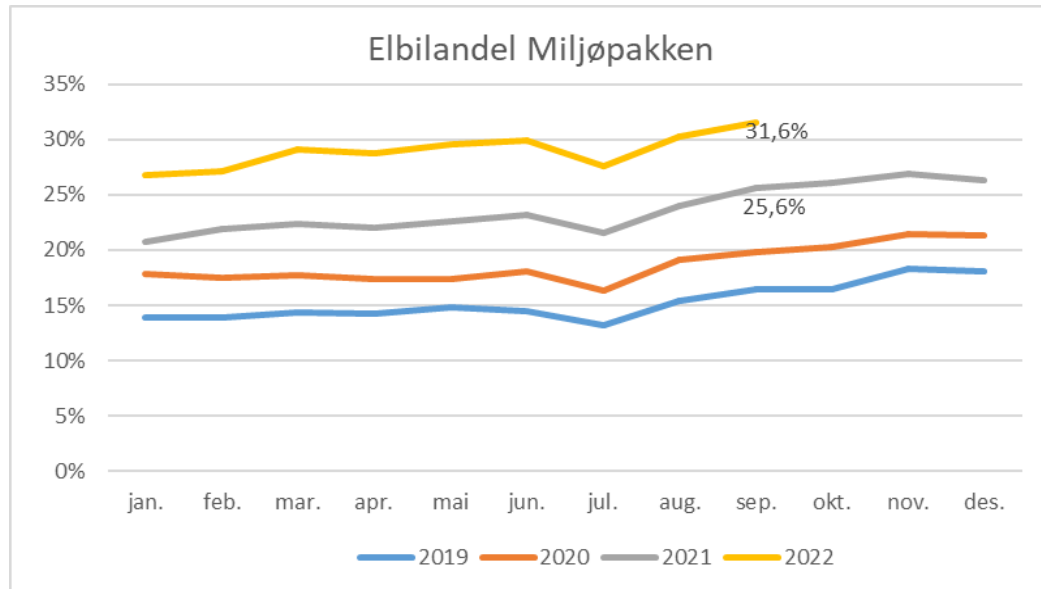


Bilbestand

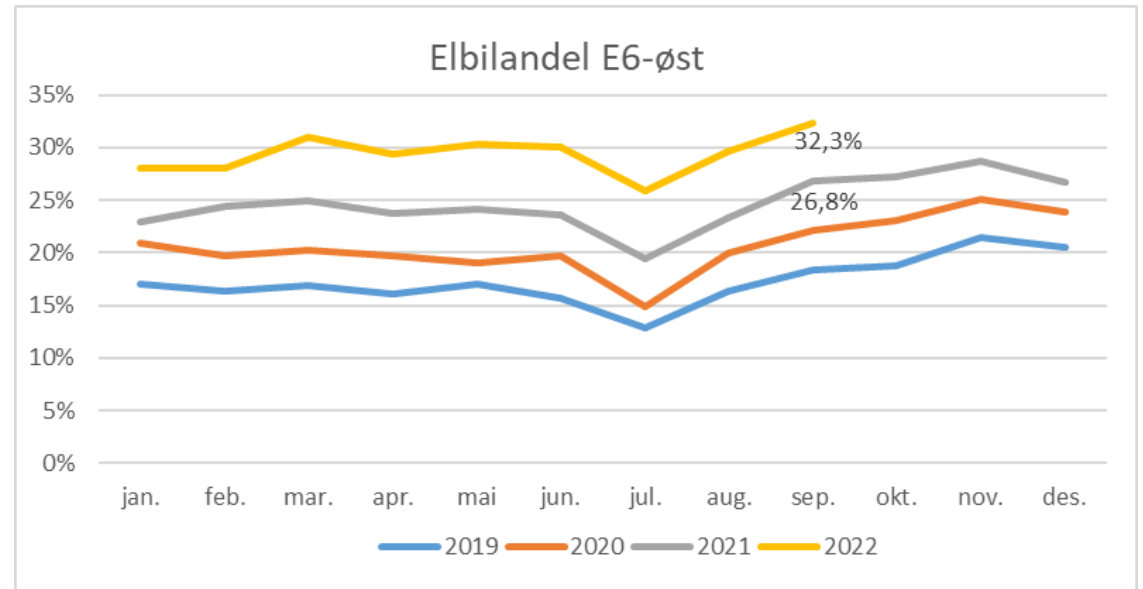
- Bilparken i miljøpakkeområdet ved utgangen av september:
 - Nærmere 128 000 biler
 - 24 % elbil
- Flest biler i Trondheim
 - 25 % elbil
- Stjørdal 19 % elbil
- Melhus 20 % elbil
- Malvik 28 % elbil



Elbil-andel gjennom bom



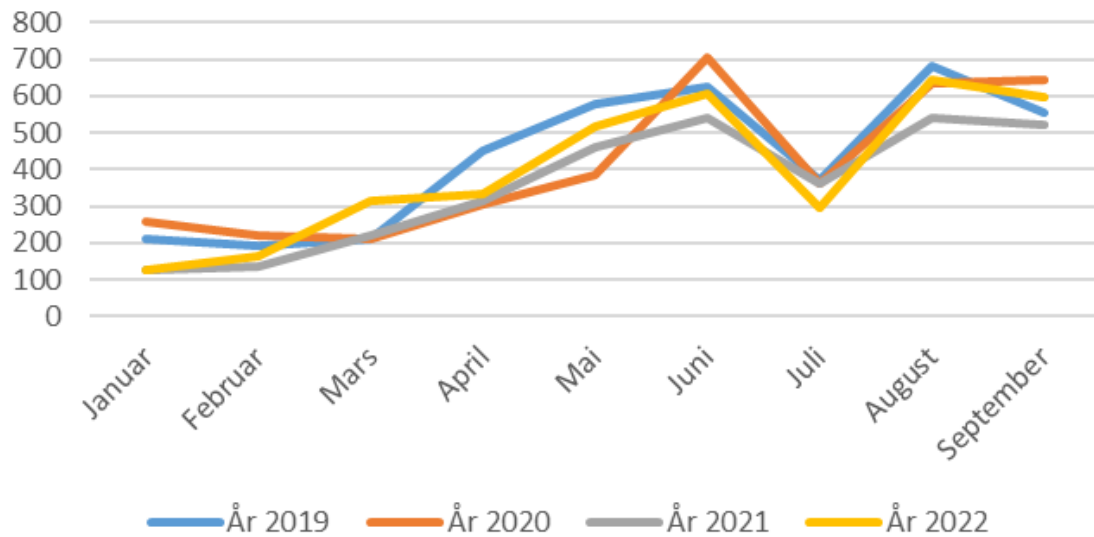
September 2022: 31,6 %, 6 prosentpoeng høyere enn i 2021



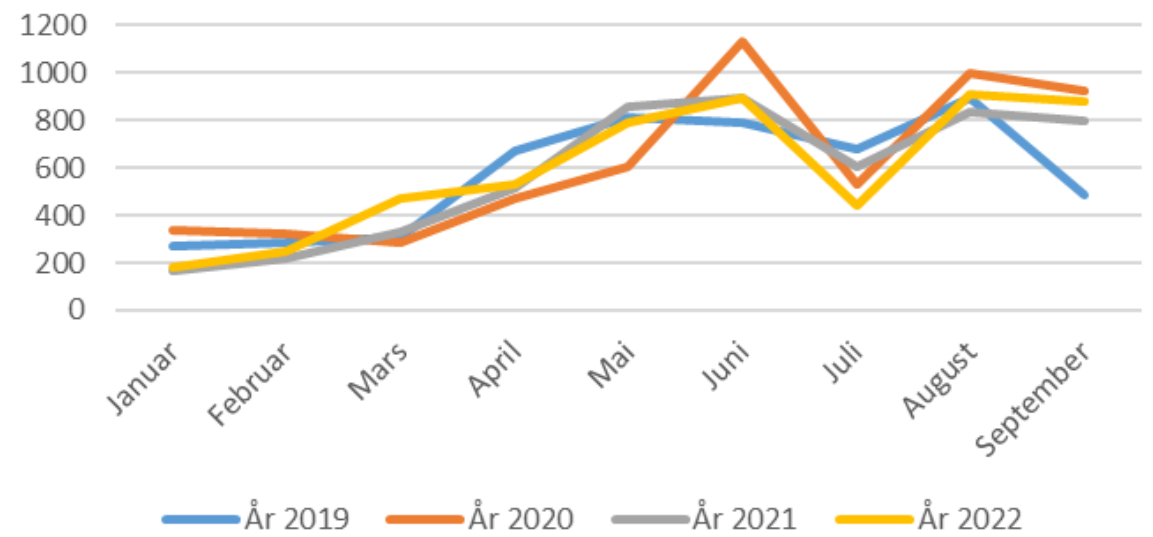
September 2022: 32,3 %, 5,5 prosentpoeng høyere enn i 2021

Syklende

Rotvollekra



Svingbrua



Kollektivreisende Årets ni første måneder

- Buss
 - 37 % flere reisende i 2022 enn i 2021
- Trikk
 - 43 % flere reisende i 2022 enn i 2021
- Trønderbanen
 - 16 % færre reiser på Trønderbanen sammenlignet med 2019
 - September
 - - 2 % sammenlignet med 2019
 - 43 % av reisene på Trønderbanen knyttet til sone A





Miljøpakken
– bedre by

Holdningsundersøkelse høst 2022

Kontaktutvalget – 9.11.22
Sekretariatet



Miljøpakken
– bedre by

Har du noen gang sett en syklende bilist?

Nytt spørsmål (bakgrunnvariabel) gir ny innsikt:

“Hvilke transportmidler bruker du til dine hverdagsreiser i løpet av en vanlig uke?”

Hjulpen og uhjulpen kjennskap

“Staten, fylket og kommunene samarbeider om infrastruktur og løsninger for mer miljøvennlig transport i trondheimsområdet. Vet du hva dette samarbeidet kalles?”

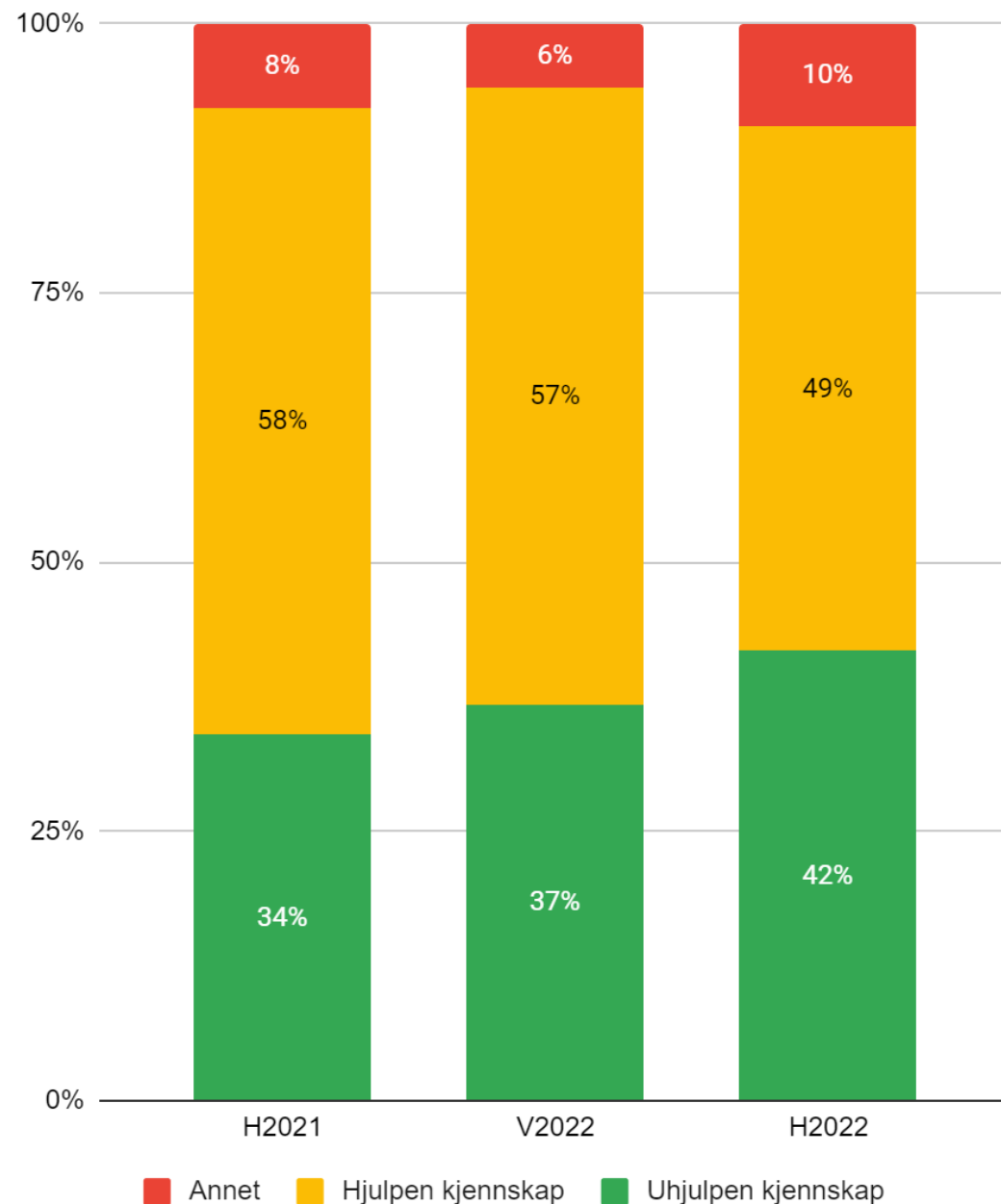


Miljøpakken er meget godt kjent blant innbyggerne

9 av 10 har hørt om
Miljøpakken.

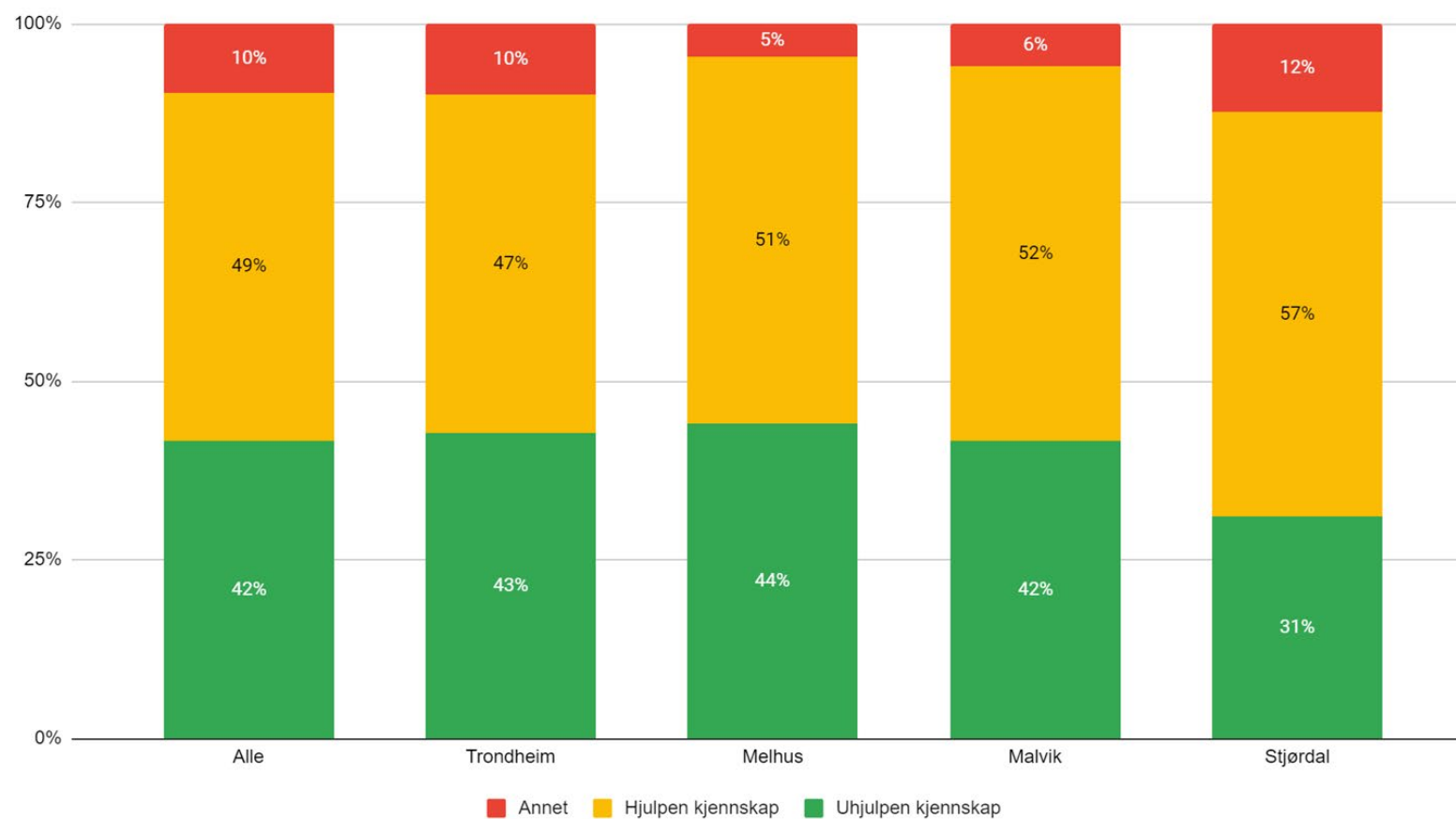
Stadig flere vet hva
Miljøpakken er.

Kjennskap til Miljøpakken



Kjennskap fordelt på kommune

Kjennskap til Miljøpakken



**Godt kjent og godt likt
er ikke det samme**

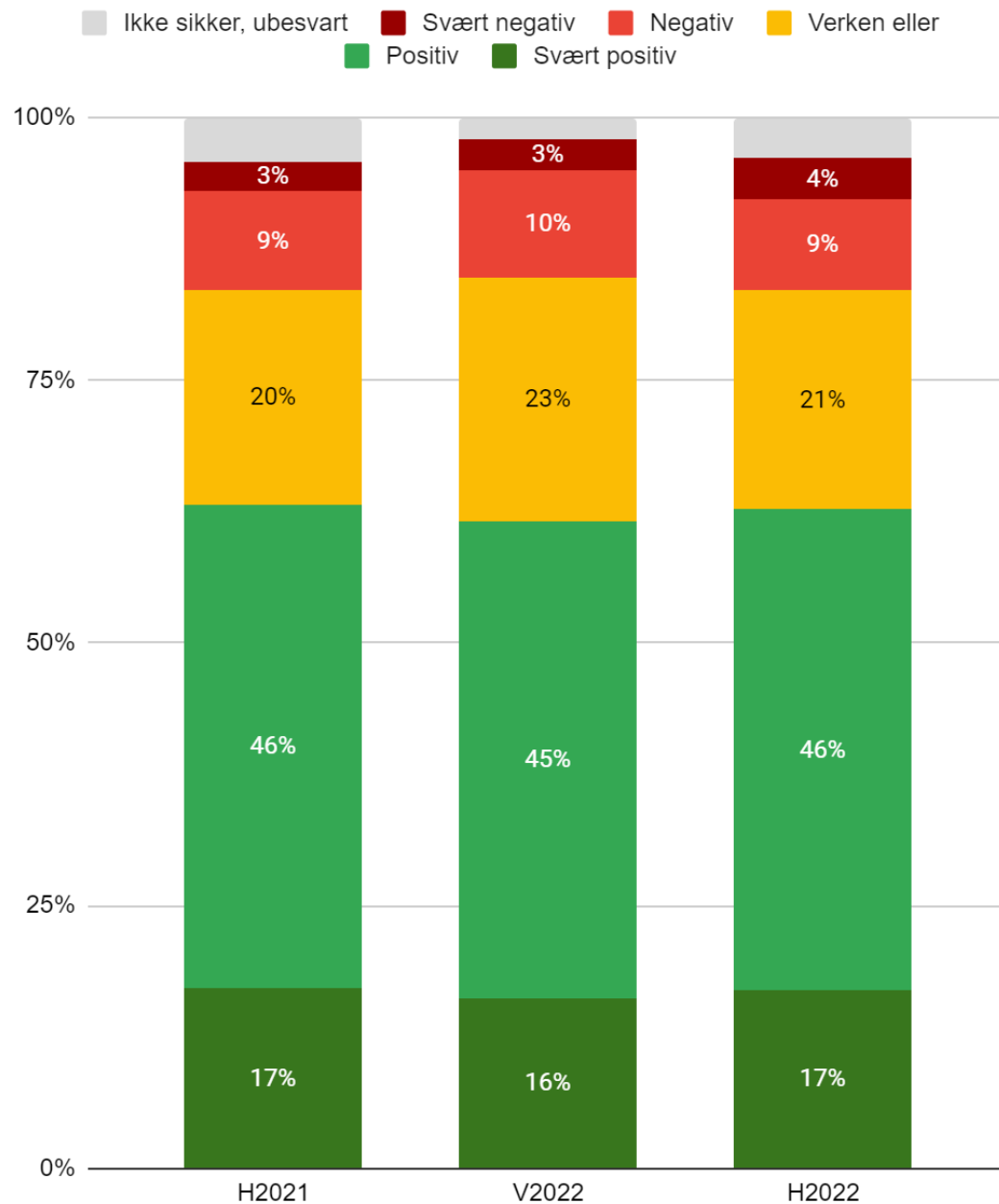


Miljøpakken
– bedre by

Over halvparten er positivt innstilt til Miljøpakken

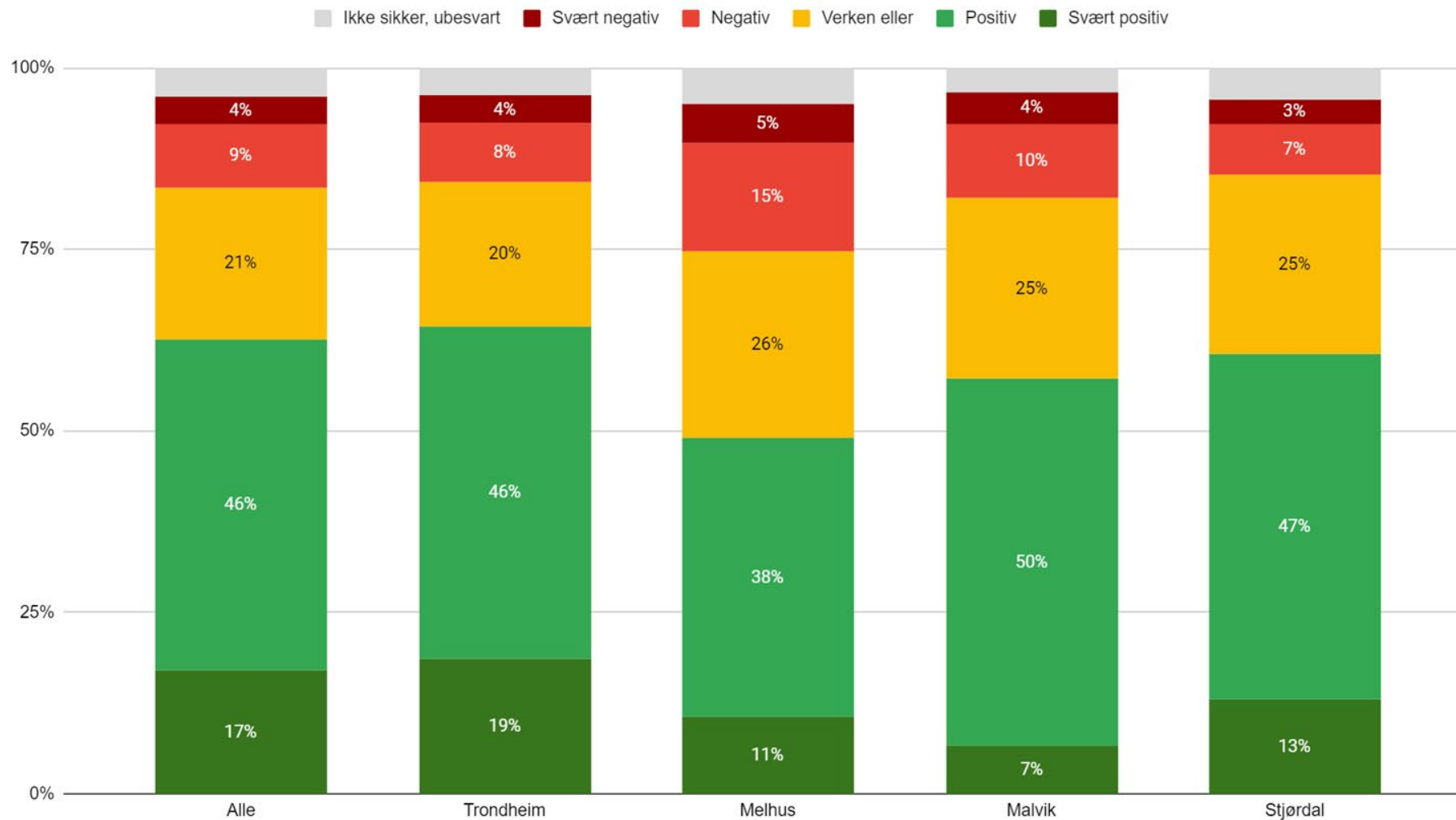
Hvor positiv eller negativ er du til Miljøpakken?

Innstilling til Miljøpakken



Over halvparten er positivt innstilt til Miljøpakken

Holdning til Miljøpakken



Ikke-bilister liker Miljøpakken bedre

Holdning til Miljøpakken



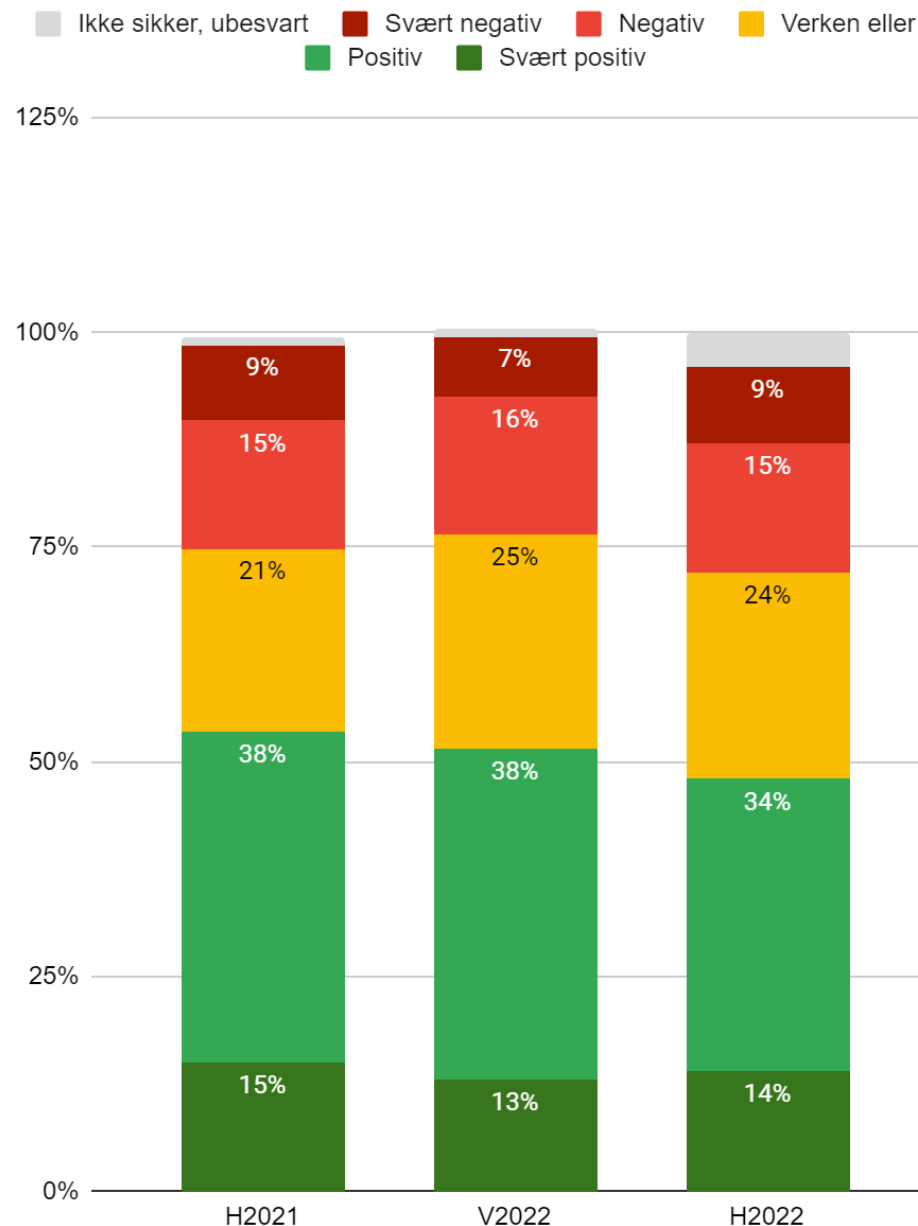
Oppslutningen om bompenger som verktøy

Svakt nedadgående trend.

Lik andel negative, men færre positive.

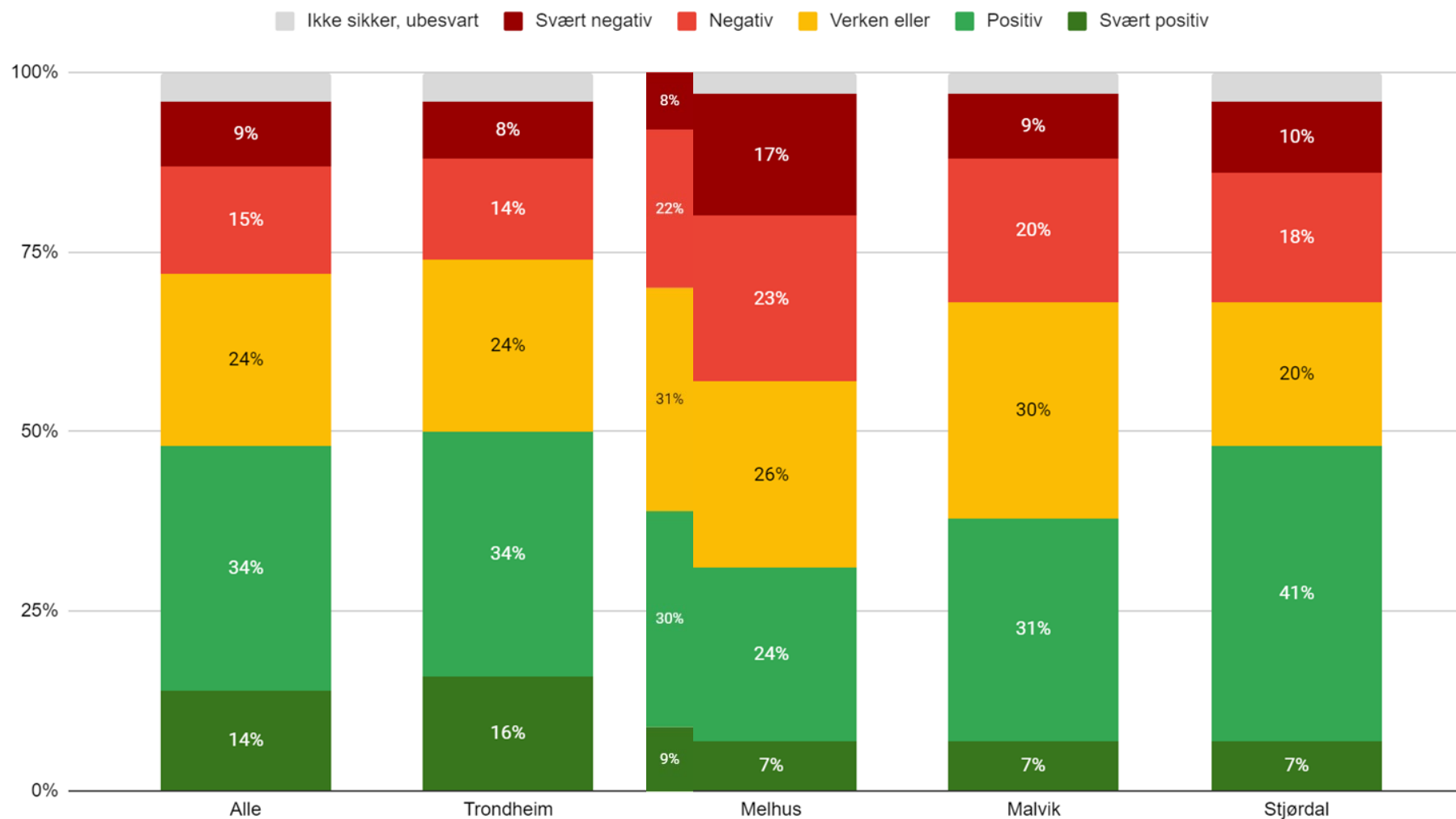
Mellom 30 og 40 prosent av inntektene i Miljøpakken kommer fra bompenger. Hvor positiv eller negativ er du til bruk av bompenger i trondheimsområdet?

Innstilling til bompenger som verktøy: historisk utvikling



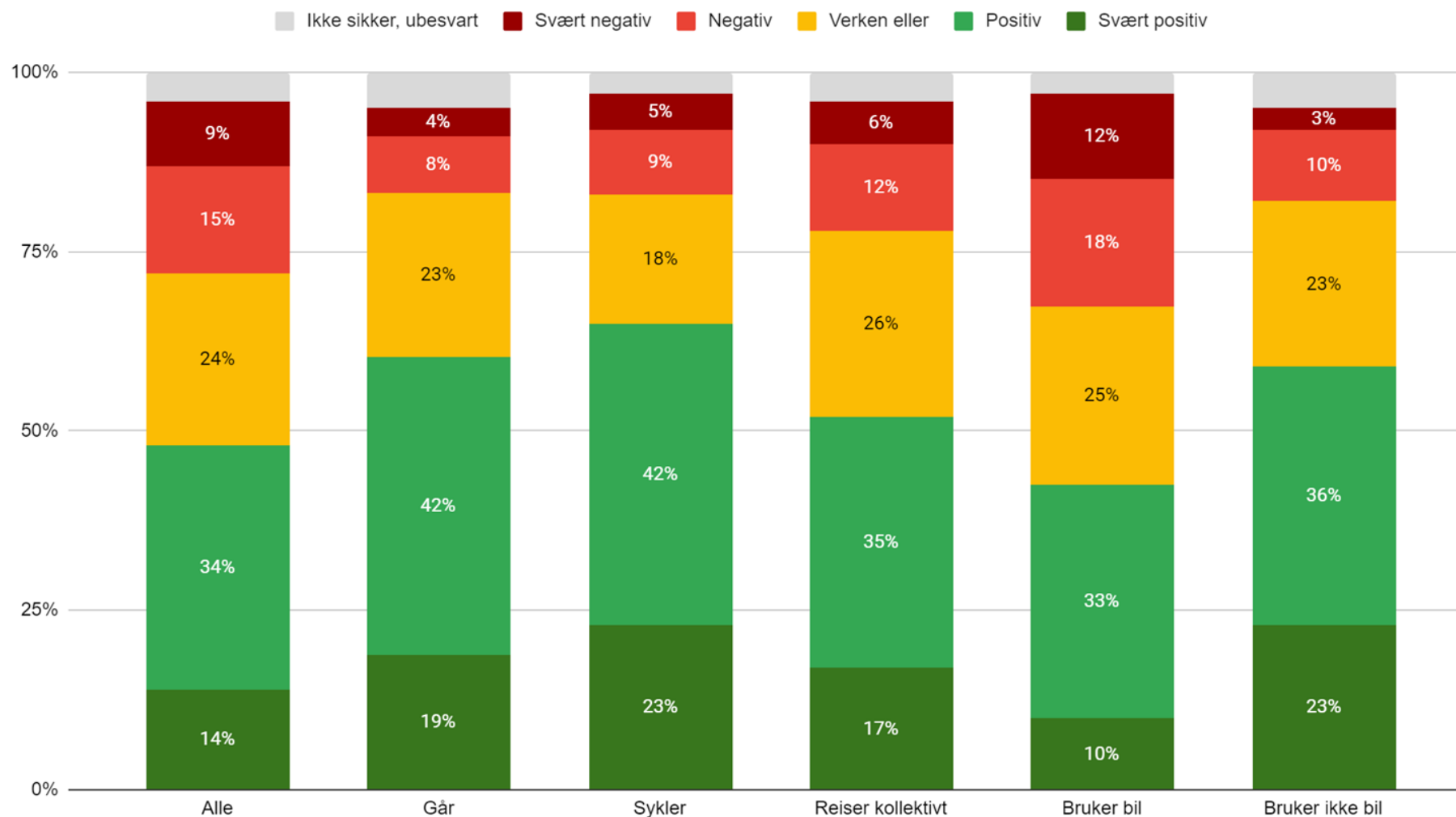
Bompengemotstanden øker i Melhus

Holdning til bompenger som verktøy



Bilister har minst sans for bommen

Holdning til bompenger som verktøy

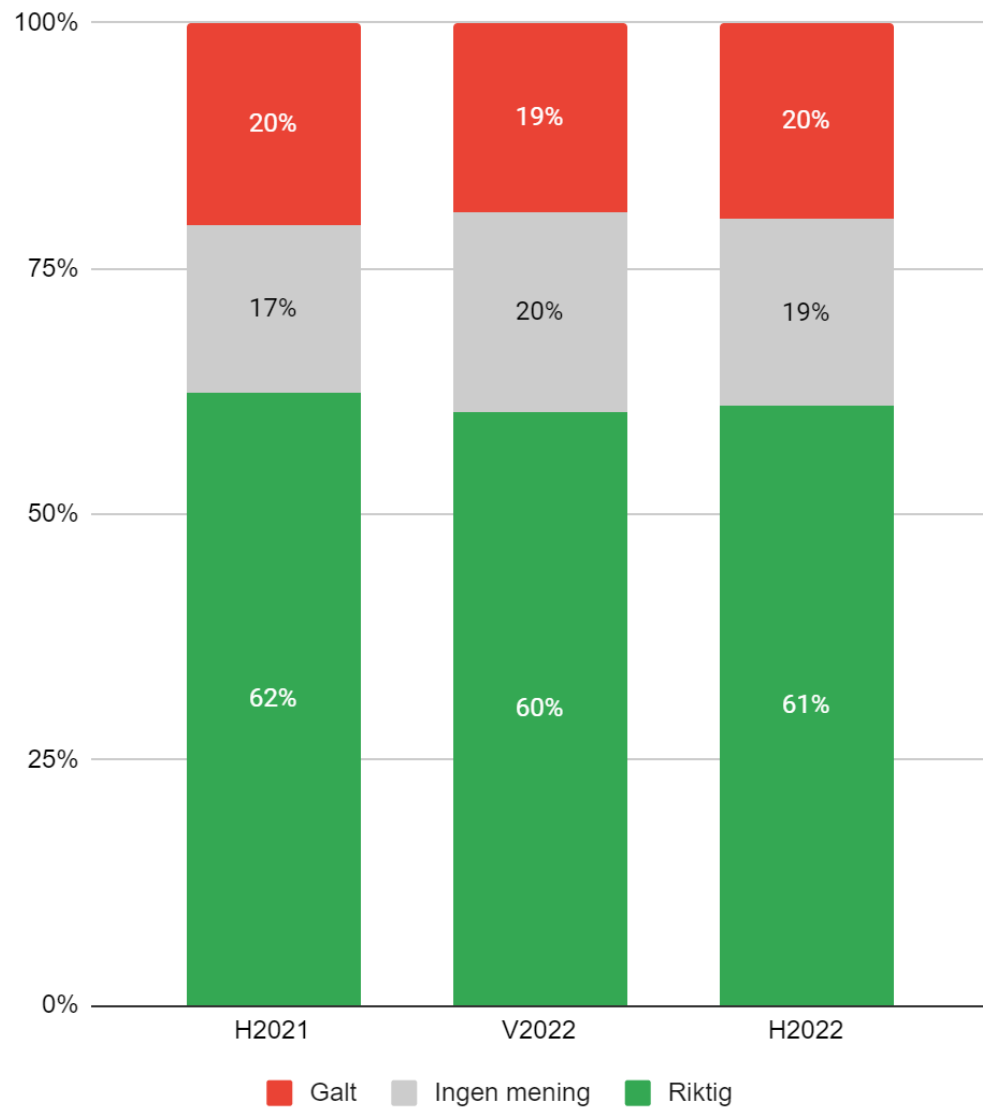


Miljøpakken
– bedre by

Bruk av innkrevde bompenger til andre tiltak enn bilvei

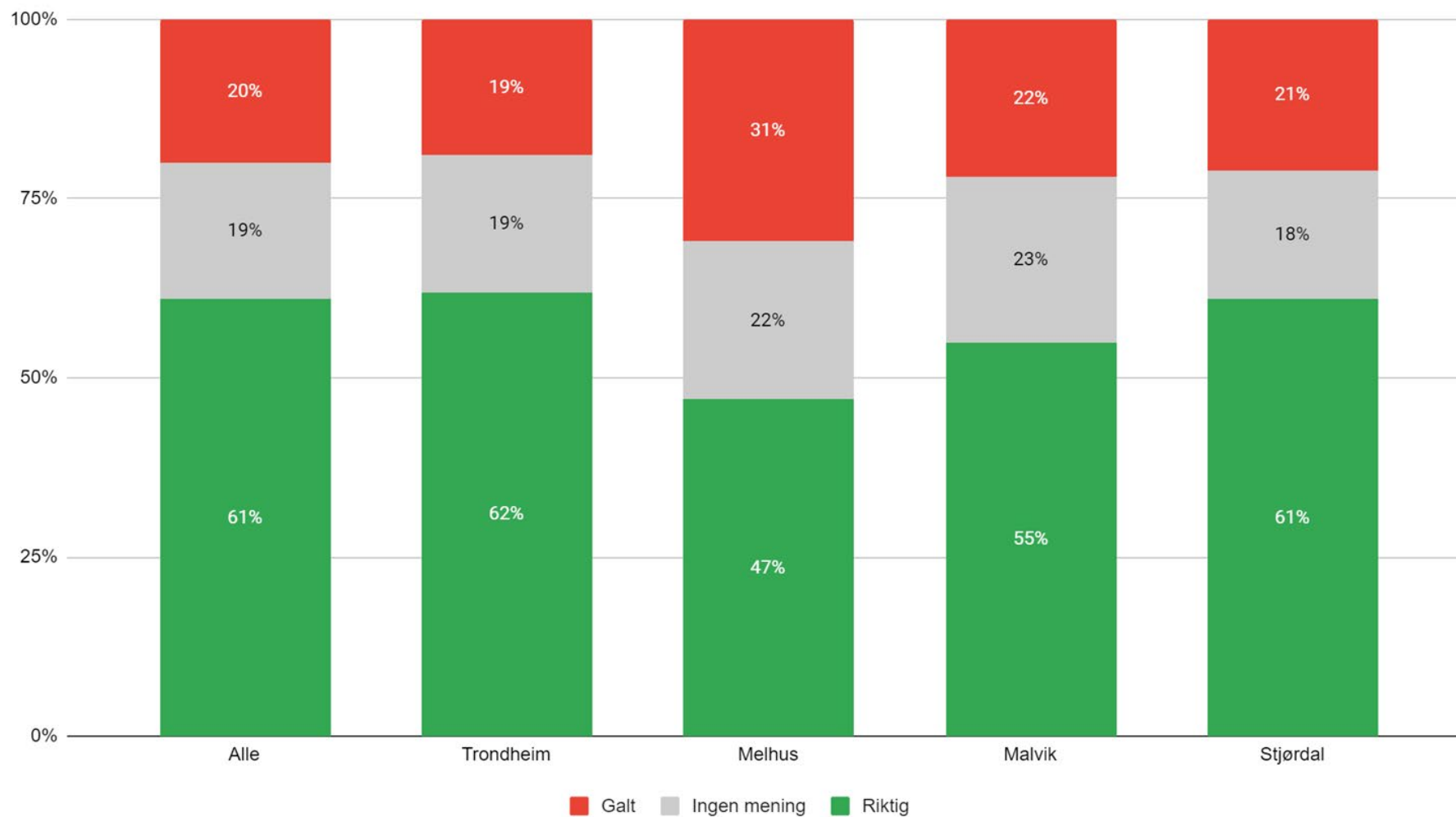
En del av inntektene fra bomstasjonene i Miljøpakken går til å bedre kollektivtilbudet, og til bygging av gang- og sykkelveger og økt trafiksikkerhet. Synes du det er galt eller riktig at bilister betaler for slike miljøtiltak, eller har du ingen mening?

Bruk av innkrevde bompenger til andre tiltak enn bilvei



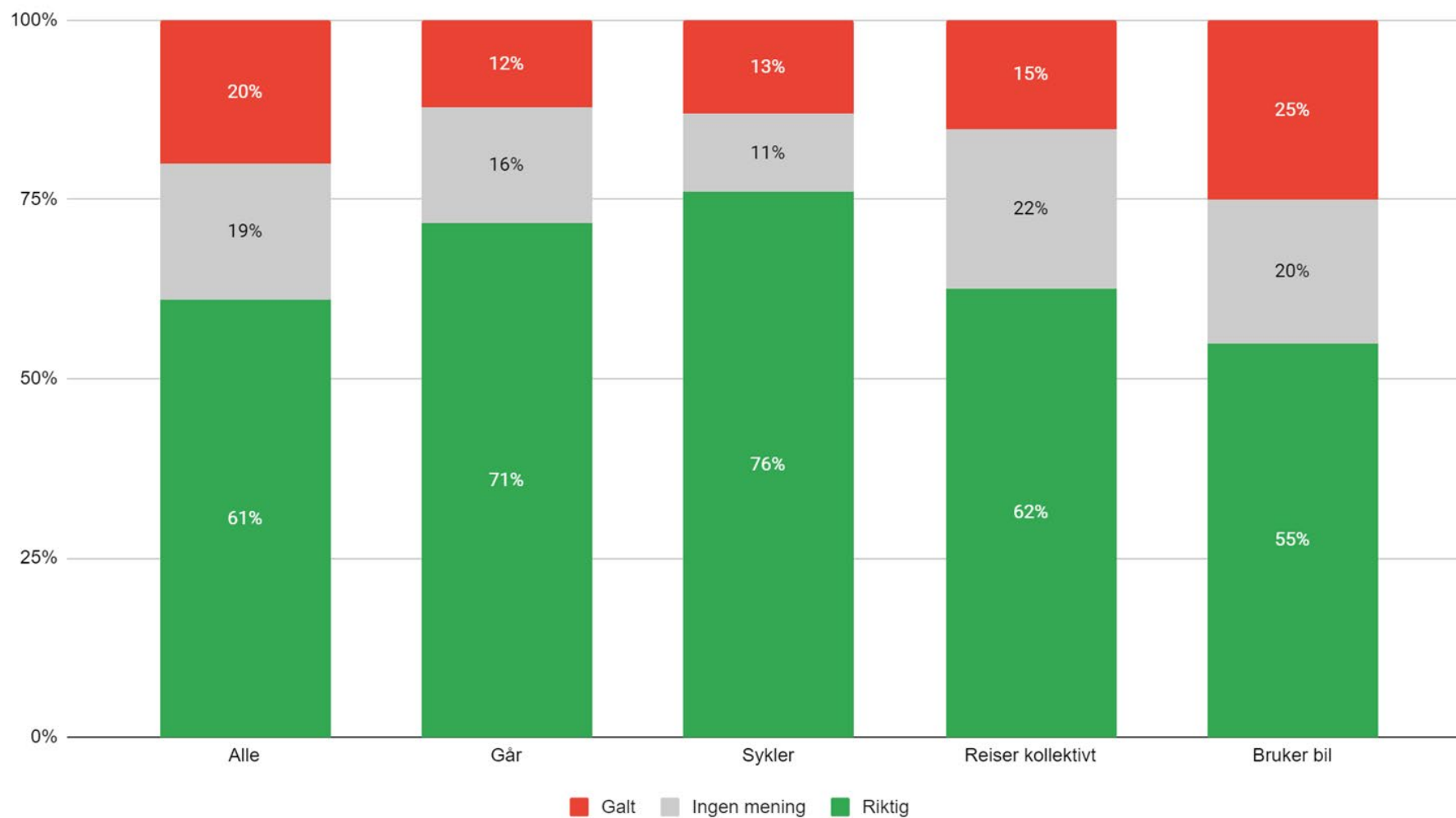
Bruk av innkrevde bompenger til andre tiltak enn bilvei

Holdning til bruk av innkrevde bompenger til andre tiltak enn bilvei



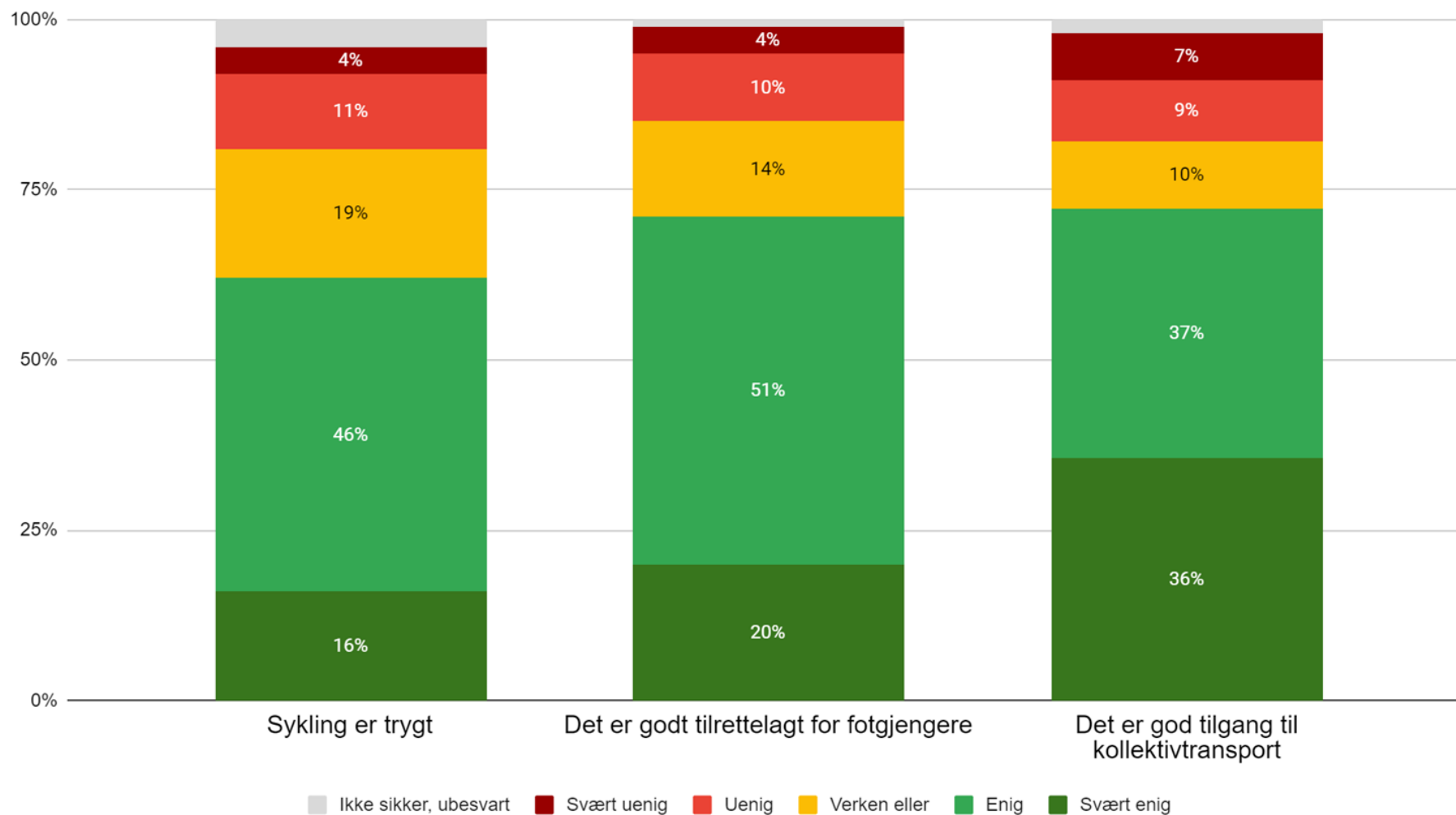
Også gjennomsnittsbilisten er positiv

Holdning til bruk av innkrevde bompenger til andre tiltak enn bilvei



Hvor godt tilrettelagt er de miljøvennlige reisemåtene?

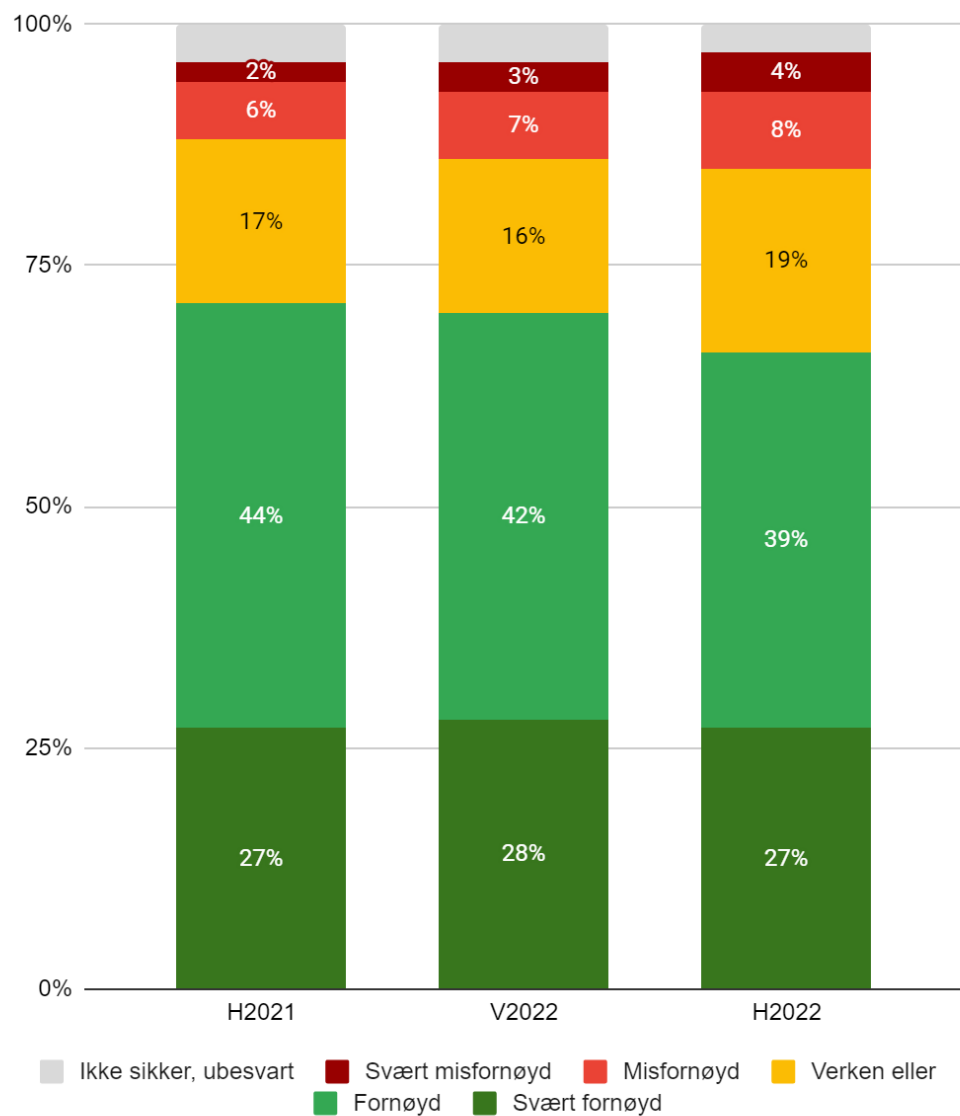
Påstander om sykling, gange og kollektiv



Folk er stort sett fornøyde med hverdagsreisene

Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din?

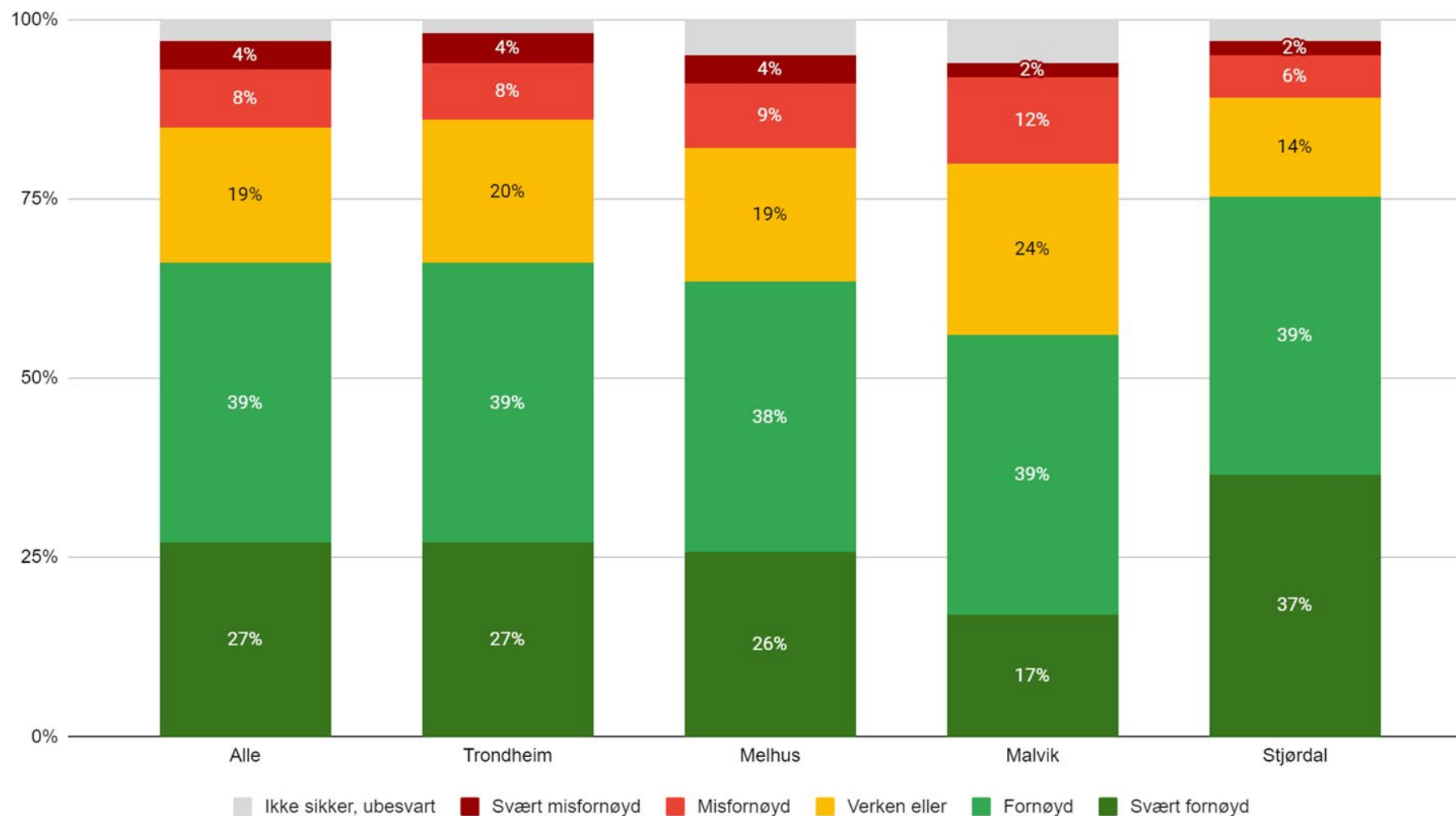
Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din?



Miljøpakken
– bedre by

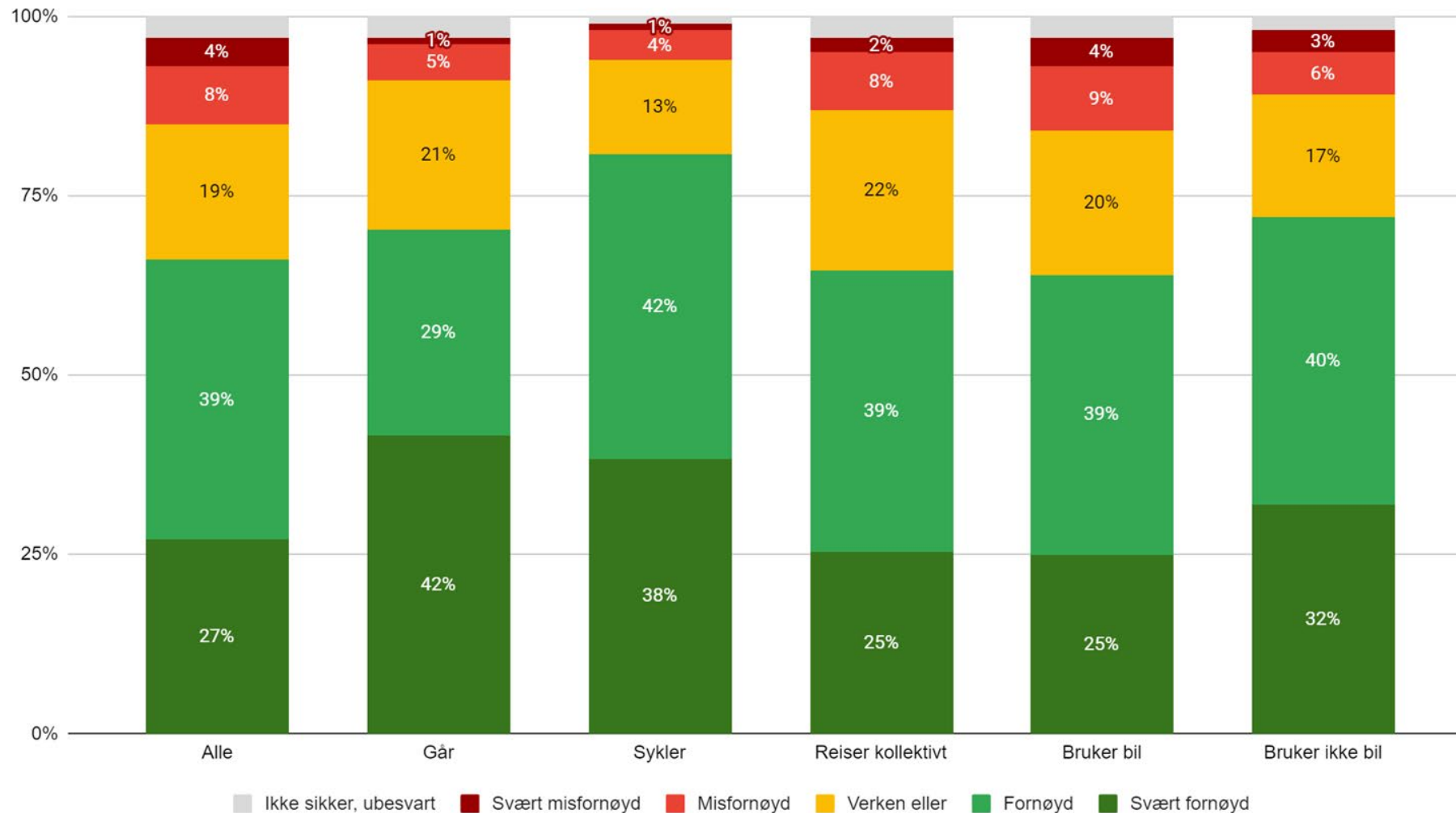
Stjørdalingene mest fornøyd med hverdagsreisene

Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din?



Syklistene trives best med hverdagsreisene

Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din?



Oppsummert (og forenklet)

- Støtten til bompenger faller – klart mest i Melhus
- Miljøpakken er meget godt kjent – og fortsatt godt likt
- Folk flest er fornøyd med hverdagsreisene sine



Miljøpakken
– bedre by