



MØTEREFERAT Kontaktutvalget 02.12.2022

Til Kontaktutvalgets medlemmer:

Vår dato: 06.12.22

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-Jakob 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

- 57/22 Trafikkutvikling (Sek)
- 58/22 Vegamot-orientering
- 59/22 Tiltak for å bedre fremdrift i MP-prosjekter - rapportering (Sek)
- 60/22 Rapportering taksttiltak som følge av Bompengeforlik (Trfk)

Eventuelt

- Endret bruk av tilskudd til reduserte bompenger – avklaringer om prosess (Svv)
- KVVU vegbruksavgift (Svv)
- Status Sluppen
- Status Kongens gate og Elgeseter gate (Trfk)



Møtereferat

Referat fra møte 09. november 2022 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 21. november

Sak 132 - Nye busser i Malvik: Programrådet støtter at buss 86 går videre med en konvensjonell buss, frem til løsningen på energieffektive kjøretøy er på plass.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 57/22 Trafikkutvikling (Sek)

Bente Gravaas orienterte.

Biltrafikk: Vegamot har nylig avdekket en feil i rapportsystemet. Det er sannsynlig at dette har påvirket bompasseringstallene Miljøpakken har fått de siste månedene. Per nå så er det usikkert hva omfanget av dette er og hvor lang tid en eventuell retting vil ta. Inntil vi får kvalitetssikrede tall vil vi ikke rapportere på bompasseringstall.

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 oktober høyere enn i 2020 og 2021. For oktober alene er trafikken 3,9 prosent over tilsvarende måned i 2019.

I byindeksen er trafikken i Miljøpakkeområde estimert til å være 1,7 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 bli høyere ved årskiftet.

Elbil: Per oktober 2022 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av nærmere 127 500 biler. Av disse er 25 prosent elbiler, som er en økning fra samme tid i fjor. Av alle nyregistrerte personbiler i oktober 2022 var 78 prosent elbiler. Av eierskiftene hittil i år består elbilene av 24 prosent av kjøretøyene.

Kollektiv: Tall fra AtB viser at antall som reiser kollektivt med henholdsvis buss og trikk i Stor-Trondheim er 32,9 og 40,4 prosent høyere i januar-oktober 2022 enn 2021. Tall fra SJ Norge viser 15 prosent færre reiser på Trønderbanen januar-oktober 2022 sammenlignet med samme periode 2019. Januar og februar var preget av pandemi, så når vi sammenligner perioden mars-oktober er det 6 prosent færre reiser på Trønderbanen i 2022

sammenlignet med 2019. Sammenlignet med oktober 2019 er passasjertallet på Trønderbanen 6 prosent lavere i oktober 2022. I oktober var 42 prosent av passasjerene på Trønderbanen knyttet til sone A.

Sykkel: I oktober 2022 har det vært noe færre syklende på Rotvollakra enn samme måned tidligere år. På Svingbrua var det flere syklende per døgn i oktober 2022 enn samme måned i 2021, men færre enn i oktober 2020. Den store nedgangen i antall syklende høsten 2019 skyldes av Svingbrua har vært delvis stengt/helt stengt i september/oktober 2019. Vær og føre har stor betydning for antall syklist. For eksempel har det vært flere nedbørsdøgn og totalt mer nedbør i oktober 2022 sammenlignet med oktober 2019.

Kommentarer:

- *Kan man si noe mer om Trønderbane-tallene? Er tallet på Trønderbanen for hele strekningen eller er det bare Bypakkeområdet? Det er hele strekningen på Trønderbanen. Da er det ikke sikkert at det er Bypakkeområdet som slår inn her. Det har blitt gjort tiltak på takstene nylig og det kunne ha vært interessant å vite om disse virker.*
- *Jernbanedirektoratet: Det ser ut til at tiltaket virker. Fra februar til mars var det en dobling i antall reisende. Hvis vi ser på sone A, er det en jevn økning. Reagerer på at det for trikk og buss sammenlignes med 2021, mens det for tog sammenlignes med 2019. Det produktet vi har i dag med sone A fantes ikke i 2019. Hvis vi hadde sammenlignet med 2021, ville vi hatt en veldig stor økning fordi det ikke var noen som reiste i 2021. Vi må sammenligne på samme nivå. Det rapporteres om veldig mange reisende, spesielt knyttet til sone A. Ønsker å foreta en billettundersøkelse på grunn av avregninga mellom SJ Norge og AtB. Alle reiser med AtB-billett på toget og vi er usikker på hvordan disse blir telt.*
- *Statsforvalteren: Er det mulig å si noe om det er en sammenheng mellom antall biler og bilkjøring? Spesielt med tanke på at vi sammenlignet med de andre byområdene ligger over referanseåret på byindeksen. Er det hensiktsmessig å ha så hyppige oppdateringer på trafikkutviklingen? Med en kvartalsvis oppdatering hadde vi klart å sett mer trender. Vi har ikke sett på utviklingen av antall biler i de andre bypakkeområdene, men dette er noe vi kan følge opp og undersøke hvorfor de har andre tall når det gjelder trafikkutvikling. Oppfatter det som at det er interesse i alle fire byområdene knyttet til å dele informasjon og se hverandres tall.*
- *Blir en summarisk gjennomgang av status per nå uten at man tar seg tid til å reflektere rundt tallene og hva vi skal gjøre med de. Nå ser vi at nullvekstmålet ikke holder. Hvilke virkemidler har vi og hvilke kan vi ta i bruk for å påvirke utviklinga vi ser? Vi kunne ha hatt sjeldnere trafikkrapporter og heller tatt oss bedre tid til å se på tallene og hva de betyr. Statens vegvesen ønsker videre refleksjon rundt at 26 prosent av bilene er elbiler som har fri tilgang til kollektivfelt – hvordan påvirker dette framkommeligheten til kollektivtrafikken? Private observasjoner tilsier at sone A til Stjørdal er en suksess og at togene er overfylte. Hva gjør vi for å innhente bedre tall på hvilke effekter av dette tiltaket vi egentlig har hatt? Fokuset bør også være på totaliteten mellom tog og buss.*
- *Trondheim kommune: Vi skal i gang med forhandlinger om hvordan vi skal ta fatt på mange av de utfordringene som er nevnt nå. Trondheim kommune ønsker seg oppdaterte trafikk tall hver gang. Vi sitter ikke på disse tallene og det er ønskelig å følge utviklingen løpende. Burde treffe bedre på møteplanen enn det som har blitt gjort i høst, slik at det er mulig å samle opp litt. Ønsker også å få tallene på forhånd med en vurdering knyttet til trendene slik at det er grunnlag for mer refleksjon.*
- *Stjørdal kommune: Tallene er styringen vår. Tida vi bruker på det vil ikke være bortkastet. Enig i at det bør brukes sammenlignbare tall, det blir litt utfordrende når man skal se trender og det er ulike sammenligningsgrunnlag. Har vært opptatt av å komme tilbake til normalen og da har det*

vært ekstra interessant å følge med på tallene og reisevanene.

- *Det er byindeksen som er måleindikatoren på nullvekstmålet og det er veldig greit å få den ofte slik at vi kan vurdere hvilke tiltak vi kan gjøre underveis for å påvirke den. De andre tallene som handler om kollektiv, gange og sykkel kan være med på å vurdere hvordan de tiltakene vi gjør bidrar til å få folk over på disse reisemåtene. Kan ha dypere analyser noen ganger.*
- *Trøndelag fylkeskommune: Det er greit at vi får oversendt disse tallene relativt hyppig. Det at vi ligger over nullvekstmålet – vi bør ha en sak hvor det gjøres en dypere analyse av hvilke tiltak som er mulig og hvilke problemstillinger vi står overfor med bakgrunn i disse trafikk tallene. I løpet av våren begynner vi å ha gode tall for å sammenligne med nesten et normalår. Med tanke på feil med bompasseringstallene – kan man si noe om det har blitt telt for mye eller for lite? Det som har skjedd er at noen av de som ikke har bombrikke har blitt telt dobbelt. Dette utgjør om lag 8%.*

Konklusjon:

- *Tas til orientering.*
- *Trafikkrapporten fortsetter med samme frekvens.*
- *Undersøker mulighetene for mer dyptgående analyser av trafikken.*

Sak 58/22 Vegamot-orientering

Vegamot orienterte.

Blant annet er det sendt en takstsøknad som omhandler:

- *Endring av rabatt for nullutslippskjøretøy*
- *Justering av grunntakst i forhold til gjennomsnittstakst*
- *Endring i bruk av tilskudd til reduserte bomtakster*
- *Justering av takster på bomsnitt Sluppen*

I tillegg orienteres det om en mulig flytting av bom fra Sluppen bru til Osloveien nord for Nydalsbrua.

Kommentarer:

- *Trondheim kommune: Vi skal ha diskusjoner om forlengelse av bompengerperioden i forbindelse med forhandlingene. De lokale partene er så langt innstilt på at vi deretter skal ha en diskusjon om hvor bommene skal stå og andre større endringer fram mot neste revisjon. Årsakene til at det er spesielle regler for Bøckmans veg og Sluppen, handler om en politisk avveining om den totale belastningen for ulike befolkningsgrupper. Plassering av bommer må skje gjennom en politisk prosess, men det kan være mindre justeringer som kan gjøres uten politisk behandling. Bra at ordningen om bostedsfritak videreføres. Konsekvensen av å ikke ha denne ordningen er å flytte bommer, noe som er dyrt og ikke hensiktsmessig. Det er utfordrende å administrere bostedsfritaket, men eierregisteret er offentlig informasjon, slik at Vegamot har mulighet til å sjekke mot dette for å undersøke om de som har bostedsfritak er registrert på eiendommen.*
- *Vegamot kommenterer kun fra en økonomisk vurdering og er klar over de politiske prosessene. Har ikke mulighet eller ønske til å gjøre noen endringer på bomstasjoner uten politisk behandling.*
- *I staten er det helt tydelig at det er lokalt initiativ som skal til for å flytte bomstasjoner. Det er ikke staten som skal komme med forslag til det.*

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 59/22 Tiltak for å bedre fremdrift i MP-prosjekter – rapportering (Sek)

I sist KU ble tertialrapport (T2) lagt fram og den viser at det er et stort etterslep som skyldes dårlig fremdrift i MP-prosjekter. KU bestilte en sak hvor partene bes gjøre rede for hvilke grep som gjøres for å forbedre fremdriften (jf. KU-sak 53/22). Partene har rapportert på dette (se under).

Diskusjoner om å forbedre fremdriften er en gjenganger i MP. KU har tidligere bedt partene vurdere strategier som kan bedre gjennomføringsevnen i Miljøpakke-prosjektene (jf. KU-sak 03/21). En partssammensatt gruppe diskuterte de viktigste utfordringene og ba sekretariatet lage et utkast til notat som grunnlag for det videre arbeidet (se vedlegg).

Når vi skal diskutere mulige måter å forbedre fremdriften på, er det ulike forhold vi kan se på:

- interne forhold hos den enkelte part
- forhold i MP-samarbeidet (organisering)
- samarbeid på tvers mellom flere av partene
- eksterne forhold

I diskusjonene i PR var det enighet om at det er behov for en grundigere diskusjon knyttet til samarbeid på tvers mellom partene. Det kommer vi tilbake til.

I denne saken fokuseres det først og fremst på interne forhold hos den enkelte part.

Tilbakemelding fra partene

Malvik kommune

Malvik kommunes rammeavtale for rådgivning utløp i fjor, og ny avtale ble inngått først på slutten av året. Vi har også sett at det har vært nødvendig med en endring i vår organisering omkring prosjektene. I prosjektene hvor vi har engasjert eksterne konsulenter, har det vært interne forhold hos konsulent som har gjort at vi ikke har hatt forventet fremdrift. Vi opplever at det er et stort trykk på konsulentbransjen for tiden, og dette er en utfordring som rammer flere enn Malvik kommune. Vi har nå på bakgrunn av en detaljert kontrakt gjort avrop på rammeavtalen med konsulent, og jobber nå intensivt med å ta igjen etterslepet på de prosjektene som fikk finansiering i 2021.

Melhus kommune

1. Generelt

- a. Erfaringen fra Melhus er at Miljøpakken som system har vært effektivt og smidig når tiltaket er klart fra parten. Dvs. at det for eksempel foreligger en detaljregulering som er tilstrekkelig til å kunne prosjektere og vurdere kostnader. Den enkeltes part grundighet i sitt forarbeid er viktig for å sikre rask gjennomføring.
- b. Sikre kommunikasjon på tvers. Erfaringen vår er at det bør være rutinemessig bedre kontakt mellom partene utover de eksisterende formelt etablerte arenaer.

Hensikten vil være å klargjøre/ forberede grunnen for tiltak:

- i. Sekretariatet legger til rette for «HP-koordineringsmøter» mellom partene før det behandles i miljøpakken. Dette erfares som meget positivt!

- ii. Det bør i tillegg sikres tilsvarende «rutinemessige» møter mellom for eksempel Melhus og fylkeskommunen hvor man drøfter tiltak som man planlegger å spille inn, eller å følge opp statusen på.
- 2. Redusere antall prosjekt/ tiltak
 - a. Tiltakene krever ressurser fra flere av enhetene i kommunen, som for eksempel plan og byggesak, teknisk. Ifølge handlingsprogrammet for miljøpakken skal det spilles inn tiltak som normalt sett ikke kommunen ville ha gjennomført hvis de ikke hadde hatt midler gjennom miljøpakken. Dette medfører at det kreves økte interne ressurser. Det er en grense for hvor mange prosjekt vi kan håndtere. Mulige innfallsvinkler:
 - i. Informere politisk nivå om det kan være en fordel med færre prosjekter (er nok noe optimist her)
 - ii. Sikre tydelig prioritering gjennom langsiktig tiltaksplan.
- 3. Forutsigbarhet
 - a. Ikke utfordre med innspill til tiltak som er i «gråsonen»
 - b. Søke å skape forutsigbarhet gjennom:
 - i. Langsiktig tiltaksplan
 - ii. Som eksempel kan nevnes statens overordnede plan for gange og sykkeltiltak langs riksveg
- 4. Miljøpakkens «lille grønne» - fellesmappen
 - a. Ser at det er gjort en god jobb allerede med felles maler mv.
 - b. Er det mulig å videreutvikle dette? Prinsipper som følger av behandlinger i for eksempel KU mv ...

Stjørdal kommune

Intern organisering

For å sikre forankring av Miljøpakken i Stjørdal kommune, god informasjonsflyt om Miljøpakken og kontinuitet/framdrift på miljøpakkeprosjektene, har Stjørdal kommune organisert arbeidet med Miljøpakken med fast møtestruktur for en større gruppe. Denne består av ledere og rådgivere som har arbeidsområder som berører Miljøpakken. I tillegg har vi en arbeidsgruppe som følger opp prosjektene og andre oppgaver relatert til Miljøpakken. Til å følge opp og sikre framdrift for hvert enkelt prosjekt har vi en dedikert prosjektkoordinator. Prosjektkoordinatoren følger også opp eksterne konsulenter som er benyttet i prosjektene.

Stjørdal kommune underskrev byvekstavtalen i 2019 og har siden den gang blitt bevilget midler til prosjektutvikling av 10 prosjekter. Noen av prosjektene berører fylkesvei og her er det inngått avtaler om overdragelse av prosjektlederansvar til Stjørdal kommune. 2 av 10 prosjekter er fullførte og de resterende prosjektene er i sluttfasen av prosjektutvikling. Stjørdal kommune er i gang med å vurdere prosjekter som skal videre til detaljplanlegging/gjennomføring i 2023.

Samordning knutepunktutvikling

For arbeid med knutepunktet har Stjørdal kommune etablert en styringsgruppe med noe dynamiske arbeidsgrupper etter hvilke problemstillinger som skal løses. Dette er helt nødvendig for å kunne jobbe med gode løsninger. Dette bidrar til at man reduserer avklaringsbehovene i Programrådet og kontaktutvalg til noen hovedspørsmål. Dette har vært og er helt nødvendig grep.

Samordning kommunen og fylkeskommunen

Stjørdal kommune har valgt å tilby prosjektavklaringsarbeid og å utføre bygging langs fylkesveger. Dette fordi vi mener at prosjekter kan komme raskere til realisering Vi har blitt enig med

fylkeskommunen om denne arbeidsformen. Det har tatt svært lang tid å få avklart at vi er enig om disse arbeidsformene. Sekretariatet spør om vi er for opptatt av hvem som er vegeier? Svaret på det er ja, det har man vært. Vi må samarbeide om prosjekter i Miljøpakken uavhengig av hvem som er vegeier.

Anslagsmetodikk – en effektiv fremgangsmåte?

Spørsmålet om anslag på kostnader i ulike faser har vært opp til drøfting.

Stjørdal kommune har reist dette spørsmålet i KU. Vår erfaring er på det ene prosjektet med bygging av gang og sykkelveg med fordel kunne løst saken på annen måte enn med anslag. Bakgrunnen her var at det er en ferdig regulert strekning som vi fikk godkjent som miljøpakkeprosjekt. Det ble fra Fylkeskommunen stilt krav om anslag på noe som tilnærmet var prosjektert ferdig. Gitt at alle andre forhold er avklart bør det i noen tilfeller være mulig å innhente pris i markedet i stedet for først å gjennomføre anslag.

Trondheim kommune

Trondheim kommune brukte mye av sine ressurser på infrastrukturprosjektet for innføring av Metrobuss i august 2019 og andre type prosjekter måtte nedprioriteres i denne perioden for å rekke den stramme tidsfristen. Trondheim kommune hadde på det tidspunktet for få prosjekt som var under planlegging og dermed har det ikke vært så mange prosjekt som er bygd i de siste årene heller.

Trondheim kommune så et behov for å få en betydelig økning i planer for å kunne få gjennomført ønskede tiltak fram til 2029. Det ble blant annet startet en satsing på sykkelprosjektene for å få planlagt større deler av sykkelruter. Dette er gjerne store prosjekter som krever reguleringsplan og som tar tid og ressurser å planlegge. Planleggingskapasiteten hos Trondheim kommune er økt de siste par årene bl.a. ved å ansette flere til å lede disse planleggingsprosessene. Det har gjort det mulig å øke antall prosjekter i porteføljen, og vi ser nå resultater ved at det er flere prosjekter i detaljplanleggingsfasen nå enn for et par år siden. Vi forventer at flere av disse kommer til utbygging de nærmeste årene.

Gjennomførte tiltak:

- økt planleggingskapasitet
- bedre interne arbeidsrutiner
- bedre prosjektrapportering og oppfølging

Trondheim kommune ser fortsatt noen utfordringer internt mtp. framdrift, og spesielt gjelder det at reguleringsplaner og erverv av eiendom er prosesser som tar mer tid enn det som er ønskelig.

Samarbeid mellom partene i prosjekt

Kryssende veier

Det er mange veier i kommunen der fylkesvei og kommunal vei møtes eller krysser hverandre.

Trondheim kommune ser stadig at dette medfører utfordringer i prosjektene i form av avklaring av omfang og ansvar, og koordinering/avklaring av løsninger i kryss. Alt for ofte unnlates kryssområdene fra tiltak og man får dårlige løsninger for myke trafikanter i kryss.

Det er et stort behov for å få gode løsninger i kryss og dette krever samarbeid mellom kommune og fylkeskommunen.

Valg av løsninger

Det er ulike oppfatninger mellom partene om hvordan kryss skal løses mtp. syklende og gående sett opp mot bil og buss. Det er behov for å finne fram til gode omforente løsninger som fremmer nullvekst uavhengig av vegeier.

Kapasitet

Miljøpakken har flere store gateprosjekter gjennom Metrobussporteføljen. Disse ligger hovedsakelig på fylkesveg. Så langt har ansvaret for de fire som har vært aktive så langt vært fordelt likt mellom TK og Trfk. Dette har fordelt behovet for planleggingskapasitet. Det har i løpet av det siste året også blitt satt i gang arbeid på Nyhavna, samt at Haakon VII's gate også skal planlegges. Det bør vurderes om det også i fortsettelsen bør være en ansvarsfordeling av prosjektene for å sikre at planleggingskapasiteten er tilstrekkelig og at prosjektene kan gjennomføres i løpet av BVA perioden. Trondheim kommune mener at Miljøpakken raskt må ta en diskusjon og konkretisering av tiltak for å løse de utfordringene som påpekes over, da disse er viktige for framdrift og kvalitet i Miljøpakkens prosjekter.

Mulige grep i samarbeidet MP

Det har de siste par årene blitt gjort flere grep som har økt fleksibiliteten i Miljøpakken for å kunne gå videre til neste fase i et prosjekt, og ført til bedre framdrift. Det er ennå rom for å justere de felles føringene og praksis for i enda større grad gjøre Miljøpakkensamarbeidet mer effektivt i gjennomføringen. Det er naturlig å komme tilbake til konkrete forslag i forbindelse med føringer for handlingsprogram 2024-27.

Statens vegvesen

Prosjektutvikling

I seksjon for Utredning, midt har vi noe fast utredningskapasitet som arbeider med prosjektutvikling av Miljøpakkeprosjekter. I 2022 har vi anskaffet ytterligere kapasitet for å få fortgang i prosjektutviklingsfasen. I løpet av det siste året har vi opplevd en markant økning i antallet ferdigstilte prosjektutviklingstiltak.

Planlegging og utbygging

Som et ledd i omorganiseringen i 2020 har Utbyggings divisjonen inntatt en ny rolle. Utbygging, midt har ansvaret for både planlegging etter plan og bygningsloven, prosjektering og utbygging av prosjekter. Dette har gitt gevinster for både produksjonen, men også det interne samarbeidet. For å forenkle arbeidet med planlegging, prosjektering og utbygging ytterligere er det tenkt at nye miljøpakkeprosjekter skal håndteres av samme prosjektleder.

Usikkerheter for SVV

SVVs store hemske for fremdrift har ikke lenger mye å gjøre med intern organisering, men snarere usikkerhetene knyttet til tildelinger i statsbudsjettet. Det er hvert år usikkerhet knyttet til om vi får tilstrekkelig planmidler til planlegging og det er økende usikkerhet knyttet til investeringsmidler. Tidligere år har uteblitt tildeling skyltes manglende planlagte prosjekt, dette er i mindre grad tilfelle nå.

Trøndelag fylkeskommune

Fremdrift ekstra nye busser

Trøndelag fylkeskommune bestiller en tjeneste hos AtB. AtB bestiller videre tjenesten hos operatør.

Hvordan operatør velger å løse bestillingen (kjøpe eller leie buss) er opp til operatøren. Det er ventetid på leveranser generelt i markedet, dette gjelder også bussinnkjøp. Det vil måtte vente på bussleveranser omkring minimum 10 måneder etter bestilling (vedtaket til årsbudsjettet). Bussene vil komme mest sannsynligvis året etter årsbudsjettet ble vedtatt.

Teknologi-prosjekter

Tiltakene i teknologi-prosjekter skal gjennomføres i trinn og generelt sett ha kort levetid. Dette skal bidra til at det kan komme raskt i gang med utforskning, utvikling og uttesting av nye tiltak, og at det er mulighet til å stoppe tiltak etter kort tid dersom det ikke synes å ha ønsket effekt.

Det er for kort tid mellom vedtaket til årsbudsjettet (rundt februar) og budsjettestimater for året etter (mai). Det utfordring å estimere ressursbehovet for kommende år når det ikke er startet arbeidet.

Vegprosjekter

En del av prosjektene på fylkesveg har hatt manglende fremdrift. Årsakene til dette er flere:

- En del fylkesvegprosjekt er komplisert å planlegge. Veger med regional funksjon og høy ÅDT, mye næringstrafikk, vanskelig prioritering mellom trafikantgrupper innenfor begrenset areal.
- Det har tatt tid å sette en ny organisasjon. Manglende prioritering av FV på slutten av SAMS har gitt et høyt etterslep på utredningsprosjekt

Punkt 1 er vanskelig å gjøre noe med. I kommende/nye prosjekt vil FK søke politisk avklaring av måloppnåelse og prioritering i større grad. Dette for å lettere prioritere mellom trafikantgrupper der det er arealknapphet.

Alle nye organisasjoner tar tid å sette. Alle organisasjoner har også vært preget av pandemi de siste årene. Med planettterslep og disse to forholdene på toppen har det påvirket Trøndelag fylkeskommune mer enn forventet og ønsket.

TRFK har den siste tiden økt plankapasiteten vesentlig, og har også satt i gang flere utredningsprosjekt. Planettterslepet er på veg nedover, og store deler av etterslepet vil være tatt igjen i løpet av 2023. I tillegg har avdeling veg vært gjennom en evaluerings-prosess som har ført til at organisasjonen nå endres, og blir mer tilpasset prosjektgjennomføring. Utredningsmiljøet styrkes og tydeliggjøres. I tillegg er det opprettet en egen seksjon for planlegging og gjennomføring av alle Miljøpakkeprosjekt. Altså er både utrednings-, planleggings- og gjennomføringskapasitet økt. Prosjektene rapporterer i større grad direkte til vegdirektør for å sikre økt fokus på gjennomføring.

Trøndelag fylkeskommune vil i prosessen med HP2024-2027 komme med innspill til hvordan rutiner og prosesser i Miljøpakken kan lette prosjektgjennomføringen. Per i dag er man usikker på rutinene, og (satt på spissen,) nærmest handlingslammet med tanke på effektiv porteføljestyling mellom årsbudsjettets innspillstidspunkt 1/5 og vedtakstidspunkt 8-9 måneder senere.

Fylkeskommunen er positiv til å planlegge mer i fellesskap, men vil som utgangspunkt planlegge og bygge på egen vegkategori. Fremfor å flytte prosjekter til etater med ledig kapasitet bør det kanskje vurderes *hvorfor* man eventuelt har ledig kapasitet. Vi mener imidlertid at det er mye å hente der ulike vegkategorier møtes, og at slike tilfeller i større grad kan planlegges av andre etater.

Kommentarer:

- *Trondheim kommune: Bør ha fokus på hvordan vi får til ting sammen, i stedet for å ha fokus på hvordan de gjør det i Oslo som både er kommune og fylkeskommune. Vi har en annen struktur. Vi må få til enighet mellom partene tidlig og ha noen standarder for hvordan vi gjør ting, slik at vi får opp tempoet.*
- *Stjørdaal kommune: Dersom man ser på hele kjeden fra et tiltak meldes inn og blir registrert til man får et ferdig produkt, er det mange plasser hvor det kan stoppe opp. Alle prosesser skjer i en kommune, men det er ikke alltid kommunen som har initiert prosjektet. Derfor er det viktig at samhandlingen er god. Ønsker at man skal gå gjennom hele kjeden og se på enkelttiltak som kan føre til mer smidighet og resultater.*
- *Oslo-modellen er med i notatet fordi spørsmålet har blitt reist. Har vært en samling med alle sekretariatene og ting går ikke bedre i Oslo selv om de har en helt annen modell. De sliter også med gjennomføringsevne. Det å endre samarbeidsmodell er ikke svaret, det må skje internt.*

Konklusjon: Saken sendes til programrådet for videre arbeid.

Sak 60/22 Rapportering taksttiltak som følge av Bompengeforlik (TRFK)

Konrad Pütz orienterte.

Kostnadsutvikling

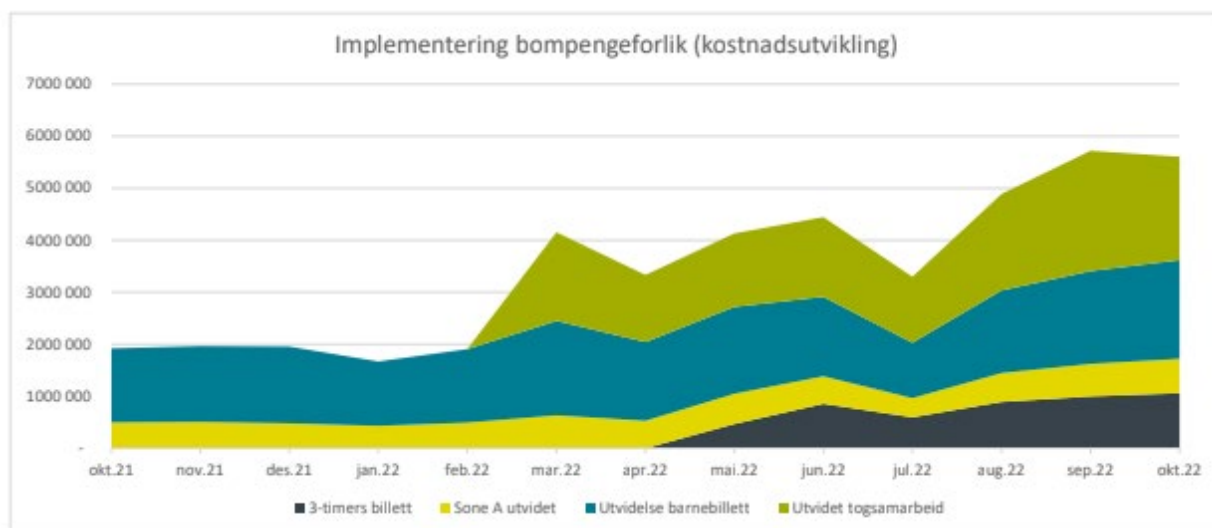
Kostnadene må vurderes opp mot årlige midler fra bompengeforlik (50 MNOK) og at det foreligger tidligere års ubenyttede midler fra bompengeforliket. 50 MNOK i tilskudd er et beløp som indekseres med kommunal deflator.

TRFK rapporterte på status for implementering av tiltak og bruk av midler i KU-sak 06/22 januar 2022 og i sak 39/22 i september 2022:

- I et normalår vil årskostnaden av besluttede tiltak være 62 MNOK [2021-kroner].

Kostnadene til tiltakene vil over tid indekseres med takstutvikling som var 4,1% i 2022 og ser ut til å bli 3% i 2023.

Figur under viser utvikling i kostnader på de ulike tiltak etter implementering første gang fra oktober 2021



Kostnad foreløpig påvirkes primært av følgende tre forhold:

- Det har vært ulike tidspunkt for implementering av tiltakene.
- Så langt har korona gitt et lavere reiseomfang enn normalt.
- For tog er det manuelle tellinger av passasjerer som ligger til grunn for reisetall, her ligger reiseomfanget over de forutsetninger som lå til grunn i Jernbanedirektoratets estimater fra sommeren 2021.

Samlet estimat på årskostnad for 2022 ligger nå på 54 MNOK inkludert prognose for siste del av året.

Basert på dialog mellom SJ, AtB og Jernbanedirektoratet, har AtB estimert at kostnaden for takstsamarbeid med tog øker ytterligere inn mot 2023. Partene budsjetterer med et reisegrunnlag på 700.000 reisende med AtB-billett på tog (mot 615.000 i JBD sin modell fra sommeren 2021). I tillegg vil iverksetting av pilot på «fleksibel billett» medføre økte kostnader. Foreløpig kjøres denne som en lukket pilot med kostnadsomfang på ca 2 MNOK kroner. Dersom man vil skalere pilot i full skala for alle kunder må man bevilge midler til dette.

Ekskl implementering av fleksibel billett har AtB utarbeidet en prognose for kostnad i 2023 på 69 MNOK kroner (2023 kr). Tidligere estimat på 62 MNOK i 2021 kr justert opp med takstendring på 4,1% og 3% blir = 66,5 MNOK. Ytterligere økning skyldes vekst av antall reiser i togsamarbeidet.

Evaluerings av tiltakets effekt på endrede reisevaner

I en ustabil overgangstid etter korona, vil det være nært umulig å måle hvilken effekt takstreduksjonene har hatt på folks reisevaner. Befolkningens valg av reisemåte påvirkes av mange ulike variabler og er ofte sammensatt. Dette kan være tilgjengelighet fra der du er til dit du skal, reisetid, frekvens, hvilke alternative transportmidler som er tilgjengelig, parkeringsmuligheter, pris osv.

Derfor har ATB tatt med spørsmål knyttet til de ulike tiltakene i pågående kundetilfredshetsundersøkelse for å kunne se om takst-tiltakene har bidratt til å endre reisevaner. På bakgrunn av resultatene her, vil AtB vi kunne si mer om hvordan tiltakene har bidratt. AtB forventer å få svar på undersøkelsen i starten av desember. En endelig evaluering på effekt av tiltaket så langt vil vi kunne gi i slutten av desember, begynnelsen av januar 2024. Spørsmål som er stilt i undersøkelsen er:

3-timers varighet på enkeltbillett

Fra mai 2022 fikk enkeltbilletter varighet på 3 timer etter kl. 18 på hverdager og lørdag/søndag. Reiser du oftere kollektivt som følge av lengere varighet? (Hvis Billettprodukt er «Enkelbillett»)
Reiser du oftere tur/retur med samme enkeltbillett, sammenlignet med tidligere? (Hvis Billettprodukt er «Enkelbillett»)

Utvidelse av sone A til Stjørdal

Fra oktober 2021 ble billettsonen for Stjørdal inkludert i sonen for Trondheimsområdet og du kan nå reise i alle disse kommunene på samme billett med både buss og tog. Har dette ført til at du reiser mer kollektivt?
(Hvis kommune er «Stjørdal»)

Utvidelse av aldersgrense kategori barn

Oktober 2021 ble aldersgrensen for barnebillett utvidet til å inkludere alle mellom 6-19 år, dette gir en prisreduksjon for de i aldergruppen 16-19 år. Har dette ført til at du selv, eller barn i din husstand har reist mer?

Kommentarer:

- *Trondheim kommune: Kanskje kan bruken av de forskjellige billetttypene også analyseres. Vet folk om de forskjellige tilbudene? På sosiale medier og på bussen reklameres det for billettendringene, men hva med de som ikke tar bussen? Det kan være grunnlag for å stille spørsmål om man er kjent med at disse endringene finnes.*
- *Trøndelag fylkeskommune: Disse tallene er konkret når det gjelder jernbane fordi vi her får en regning per reisende som vi skal dekke mellomlegg på. Det er vanskeligere å beregne tapet på at folk tar returen på tretimersbilletten. Det er vanskelig å få ordentlig tall på dette, men vi får et beregnet tap. Effekten av taksttiltak baserer seg stort sett på modeller som ikke passer med virkeligheten. Er grunn til å følge med på hvordan takstendringer påvirker reisemønster og få inn bedre data på dette. Kan hente inn informasjon fra andre byområdene og andre land. Viktig å bruke oppdaterte tall. Det å lage gode produkter medfører bare kostnader, men hjelper på nullvekstmålet.*
- *Malvik kommune: Man får en regning på mellomlegget her. En personlig referanse er at billetten aldri blir skannet. Hvordan blir dette telt? Jernbanedirektoratet ønsker å gjøre en billettundersøkelse fordi de er bekymret for at det ikke telles høye nok tall. Ønsker et møte med fylkeskommunen slik at det blir riktig.*
- *Statens vegvesen: Er viktig å få så eksakte tall som mulig. Er signalisert en kommende diskusjon om vi skal finansiere de tiltakene vi har blitt enige om eller om vi skal ta ned noen av de. Da bør vi vite effekten av hvert enkelt tiltak, noe som er vanskelig når flere tiltak er innført på omtrent samme tid.*
- *Stjørdal kommune: Gitt reelle tall kan man vurdere å ha en annen splitt. Kostnadene må dekkes, men med en suksess med togbruken i Miljøpakkeområde, kan man kanskje ha en lavere dekningsgrad, men fremdeles sikre at det er interessant for alle partene å være med. Alle goder som subsidieres står for fall i det vi får minkende budsjetter. Hadde vært til det aller beste om kostnadene til billettene hadde vært etter selvkostprinsippet. Da vet vi at tilbudet vil forbli.*
- *Trøndelag fylkeskommune: Dette må vi ha en diskusjon om i forhandlingene med staten. Vi stimulerer til økt togbruk, og det er en fare for krysssubsidiering av andre tiltak i statens jernbanepakke. Jernbanedirektoratet informerer om at siden det er SJ som kjører togene, er det de som skal ha betalt, staten får ingenting. Forhandlingene er basert på at vi vet som mange som reiser med Atb-billett og vi må jobbe for å få dette tallet mest mulig riktig. Hvordan avtalen mellom SJ og direktoratet er bygd opp, kan vi ta en gjennomgang av.*
- *Stjørdal: Det grunnlaget som avtalen mellom direktoratet og SJ er et reisetall. Hvis dette tallet øker bør stykkprisen gå ned og dette bør Miljøpakken også dra nytte av.*

Konklusjon:

- *Tas til orientering.*
- *Kommer tilbake med en egen sak neste KU om hvordan avtalen mellom direktoratet og SJ er.*

Eventuelt

Endret bruk av tilskudd til reduserte bompenger – avklaringer om prosess (Svv)

Jofrid Burheim orienterte.

Det vises til vedlagt brev fra Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen orienterte om prosessen. For øvrig kan det opplyses om at vi er i gang med prosessen gjennom at lokalpolitiske vedtak er fattet i både Trondheim kommune og i Trøndelag fylkeskommune og at Vegamot, som det vil orienteres om, har søkt om at takstene justeres opp (uten tilskudd).

Konklusjon: Tas til orientering

KVU Veibruksavgift og bompenger (Svv)

Per Andersen orienterte om KVU som er på høring. Det er utredet fire konsept hvor et av disse er anbefalt å gå videre med. Orientering om hvilken betydning dette vil ha lokalt og på bompengeordningen.

Kommentarer:

- *Vil det bety at det vil bli mindre penger til en bompengepakke slik som Miljøpakken i Trondheim? Og vil det videre bety at det ikke vil være lokale parter som skal bestemme over bruk av disse midlene? Slik det er lagt opp nå, vil de lokale ha påvirkning på dette. Det er ved en eventuell utløsning av realopsjonen at dette spørsmålet vil komme opp.*

Konklusjon: Tas til orientering

Status for Sluppen

Trondheim kommune spør om når den permanente holdeplassen på Sluppen være ferdig og hva skjer som skjer med bussruta? Trøndelag fylkeskommune orienterer om at bussen ikke er planlagt videreført i den forlengede anleggsperioden. Kan komme tilbake med en oversikt over hva som er alternative tilbud og hvilke konsekvenser dette har.

Konklusjon: Tas til orientering

Kongens gate og Elgseter gate (Trfk)

Jo Bernt Brønstad orienterte.

Trondheim kommune er opptatt av å holde tempoet på disse prosjektene og siden sist KU har det ikke kommet noe videre med arbeidet. Hvorfor har det ikke kommet i gang noe arbeid hvor Trondheim kommune er involvert og har dette noe betydning for gjennomføring av prosjektet? Trøndelag fylkeskommunen informerer om at det har vært innledende møter med byplankontoret. Orienterer videre om status på disse prosjektene.

Kommentarer:

- *Trondheim kommune: Vi har utpekt person til å være assisterende prosjektleder. Det er bare å kalle inn til møte slik at vi kommer i gang. Forutsetter at framdriften sørger for at så snart byggingen på Sluppen er ferdig og det blir satt i gang trafikk det, er vi klar til å gjøre tiltak i Kongens gate. Dette har vært grunnlaget hele vegen.*

Konklusjon:

- *Tas til orientering.*
- *Rapportering av framdriften på disse prosjektene blir en fast post på KU-møtene.*

Nasjonal Transportplan 2025-2036

Statens vegvesen orienterte om prosessen med NTP.

Konklusjon: Tas til orientering.



Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjälte



Status Elgesetergt. & Kongensgt.

KU – 02.12.22
Jo Bernt Brønstad

Elgesetergt

- Likelydende vedtak per juni 2022
 - Bystyret 03.03.22
 - Fylkesutvalget 21.06.22
- Avklaring om prosjektorganisering
- Desember 2022
 - Møte med TK
 - Sak PR
- Innledende arbeid igangsatt

Vedtak:

1. Bystyret mener alternativ 4 vil gi de beste forutsetningene for fremtidig vekst i kollektivtrafikken, og at det vil styrke innovasjonsdistriktet. Arbeidet med reguleringsplanen skal ta utgangspunkt i alternativ 4.
2. Bystyret legger videre til grunn følgende prinsipper for Elgeseter gate:
 - a) Trafikkareal med brede ferdselssoner og trygge vegkryssinger for gående skal prioriteres foran møbleringssoner.
 - b) Det skal sikres god fremkommelighet for utrykningskjøretøy.
3. Reguleringsplanen skal legge til grunn fartsgrense opptil 40 km/t i Elgeseter gate, i tråd med Statens vegvesen sin håndbok N100, Veg- og gateutforming, kapittel 2 gater.
4. Geografisk avgrensning av reguleringsplanen skal gå fra krysset ved Elgeseter bru og Klostergata til Stavne bru, for å gi forutsigbarhet for annen utvikling i innovasjonsdistriktet. Det skal tas stilling til omfang av utbygging senere.
5. Sykkelløsninger som ivaretar ferdsel fra sør til Midtbyen skal utredes parallelt med utarbeidelse av reguleringsplan. Det skal vurderes løsninger foran Samfundet for å redusere konflikt mellom gående og syklende. Pågående planlegging av sykkelprosjekt i Vollabakken skal sees i sammenheng med utarbeidelse av reguleringsplanen.

Fylkesutvalget 2019-2023 har behandlet saken i møte 08.02.2022 sak 27/22

Fylkesutvalget 2019-2023 sitt vedtak

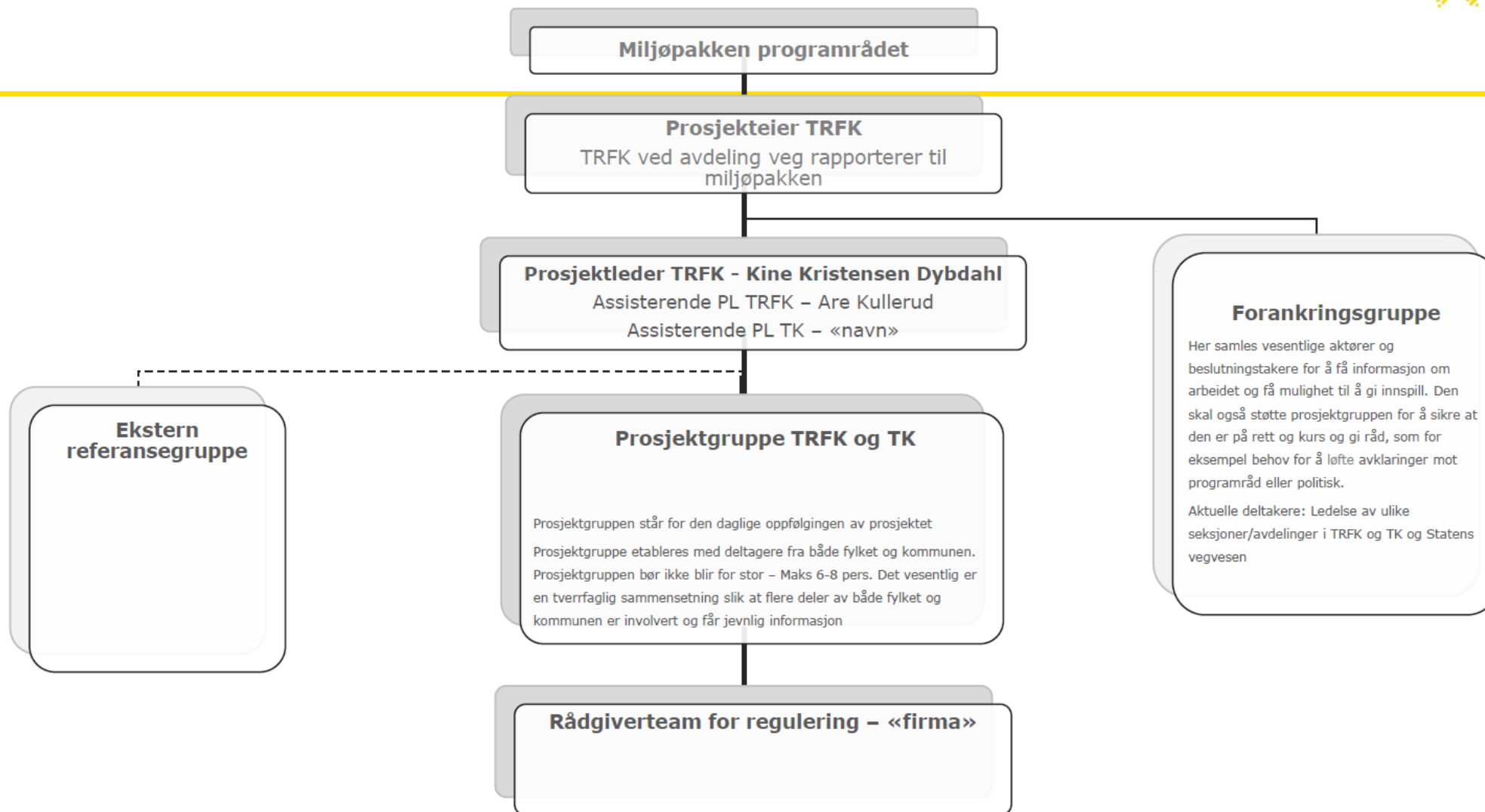
1. Fylkesutvalget mener alternativ 1 og 4 av prinsipper for gatebruk i området rundt Studentersamfundet gir minst ulempe for fremtidig vekst i kollektivtrafikken. Før endelig valg avklares må kostnadene for alternativene utredes. Arbeidet med reguleringsplanen bør derfor ta utgangspunkt i alternativ 1 og 4
2. Reguleringsplanen skal legge til grunn fartsgrense opptil 40 km/t i Elgeseter gate og i tråd med Statens vegvesen sin håndbok N100, Veg- og gateutforming, kapittel 2 gater.
3. Geografisk avgrensning av reguleringsplanen skal gå fra krysset ved Elgeseter bru og Klostergata til Stavne bru, for å gi forutsigbarhet for annen utvikling i innovasjonsdistriktet. Det skal tas stilling til omfang av utbygging senere.
4. Sykkelløsninger som ivaretar ferdsel fra sør gjennom planområdet til Midtbyen, skal utredes parallelt med utarbeidelse av reguleringsplan.

Fylkesutvalget 2019-2023 har behandlet saken i møte 21.06.2022 sak 145/22

Fylkesutvalget 2019-2023 sitt vedtak

1. Fylkesutvalget slutter seg til at fylkesdirektøren, med referanse til vedtakspunkt 1 i FU sak 27/22, på et tilstrekkelig fyllestgjørende nivå har redegjort for kostnadsforskjellen mellom alternativene 1 og 4 som prinsipp for gatebruk i området rundt Studentersamfundet
2. Fylkesutvalget legger til grunn at arbeidet med reguleringsplanen skal ta utgangspunkt i alternativ 4.

Elgeseter gt - Organisering

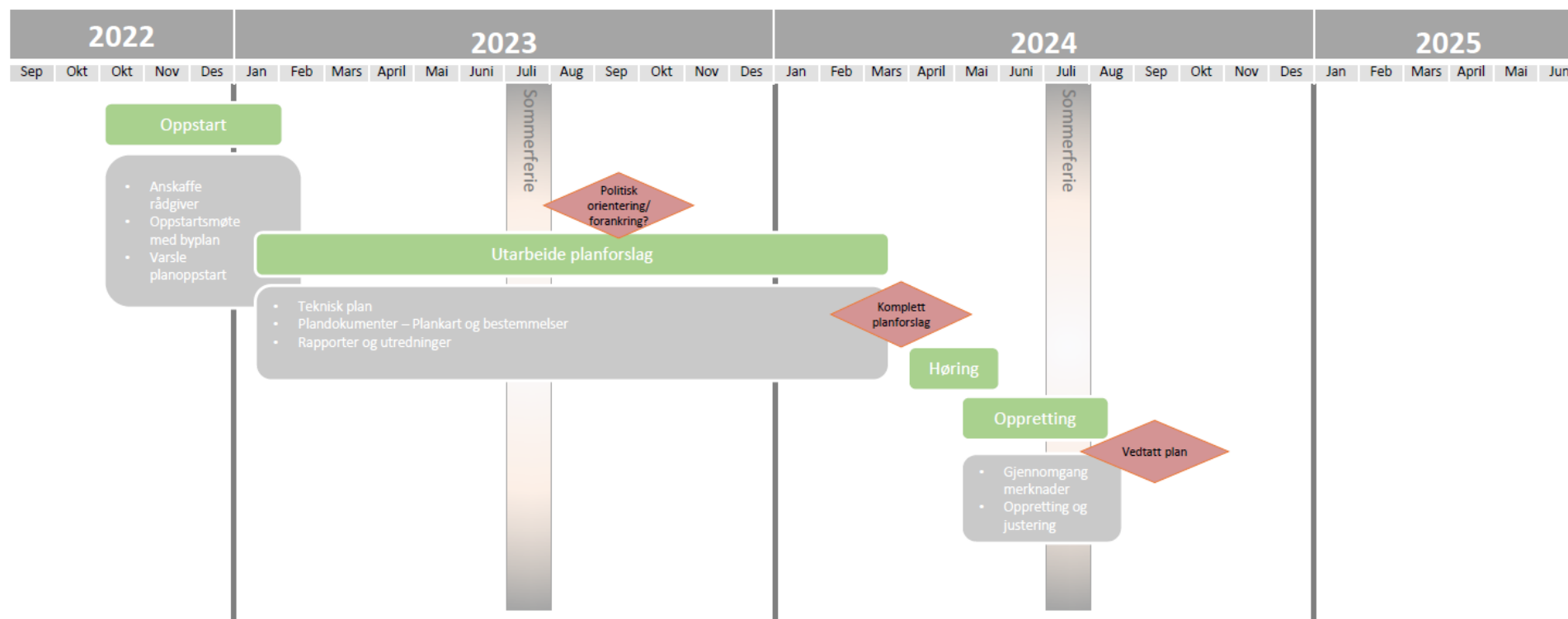


Elgeseter gt - Fremdrift



Elgeseter gate – Reguleringsplan

OVERORDNET FREMDRIFT



Kongens gt



- Rapportert muntlig i KU nov.
 - «God dialog med VD. Ikke behov for møte med politisk nivå. Signalsøknad på denne siden av året»
- Status per primo des
 - Meget god dialog med VD
 - Siste møte var 01.12.22
 - God dialog med lokale parter
 - Fortsatt ikke behov for møte med politisk nivå
 - Signalsøknad sendes i løpet av 1. tertial 2023
 - Foreløpig ingen endring i tidligere angitt fremdrift totalt sett

Kongens gt

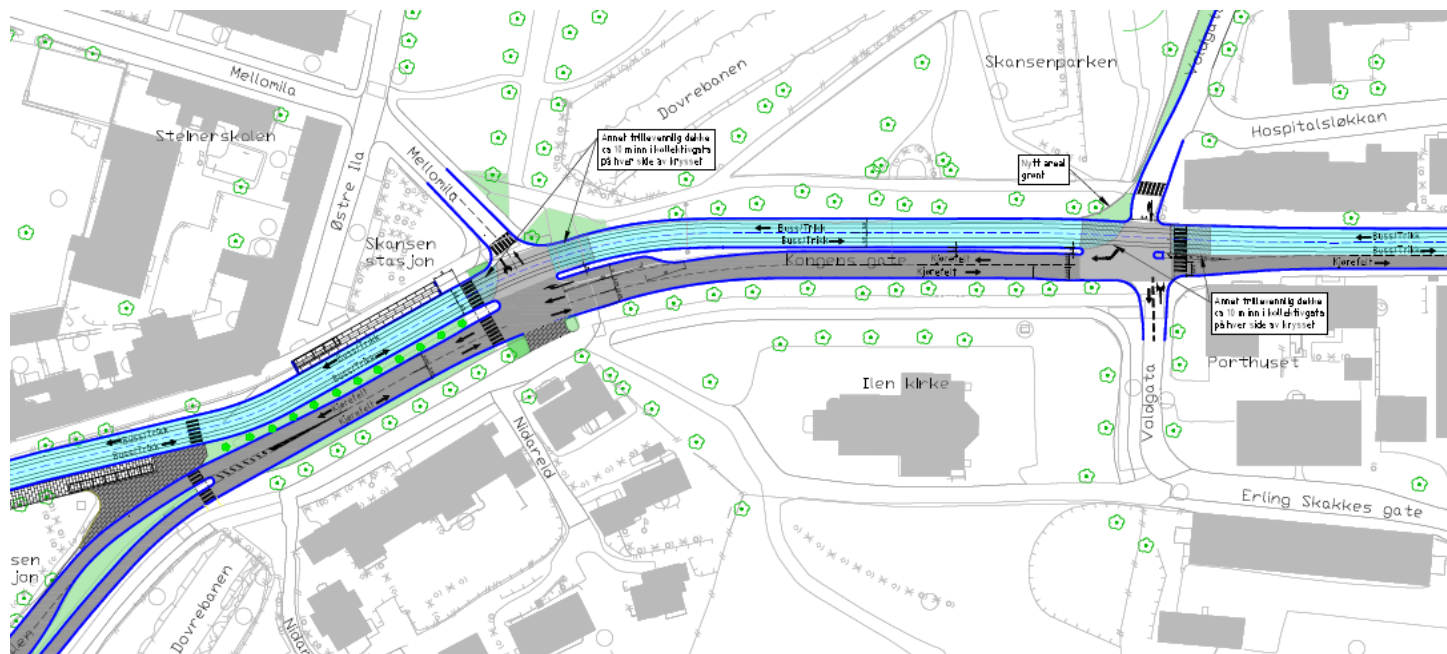


- Mer om signalsøknad
 - Kunne ha sendt snarlig, men ønsker å være sikker på at det er en tilfredsstillende og god søknad
 - Trafikkvurdering
 - Teknisk dokumentasjon
 - Litt mer detaljert enn det som foreligger per nå
- **Starter uansett innledende byggeplanlegging nå**
 - Dialog med Bane NOR
- TS-revisjon
- Må lande alternativ
 - To alternativ per nå

Kongens gt



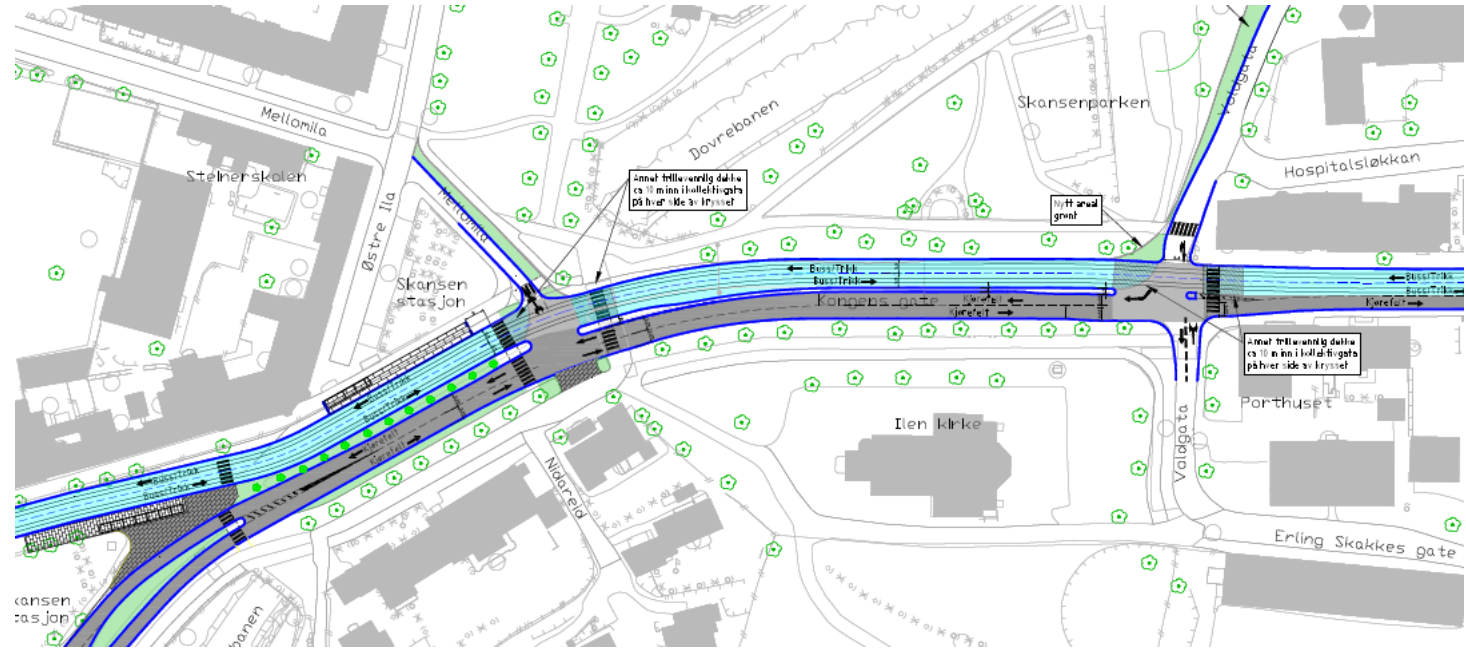
- Alt 1 – Høyre inn i Mellomila
 - *Kan* gi marginalt dårligere fremkommelighet for kollektiv
 - Kan sendes om 2 mnd



Kongens gt



- Alt 3 – Kun utkjøring fra Mellomila
 - Foreløpig anbefaling
 - Byplan krever medvirkningsprosess
 - PBL om RP eller ikke
 - 1-2 mnd ekstra



Justert framdrift, fortsatt noe usikkerhet

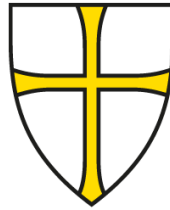


- Orientering KU aug. og sep.
 - Rapporterte anleggsstart årsskiftet 2023/2024 forutsatte likelydende vedtak
- Per i dag har vi fortsatt ikke likelydende vedtak formelt sett, men jobber ut ifra at vi er nær likelydende vedtak
- Det vil ha betydning for fremdrift
 - Usikkert i hvilken grad
 - Har startet innledende byggeplanlegging
 - Sikrere fremdrift i løpet av et 1-2 måneder

Justering av avdeling veg, TRFK



- Generell justering av avdelingen med virkning fra 1. januar 2023
- Ny seksjon MP i avdelingen (og en justert seksjon Utredning, tidligfase prosjekt)
- Seksjonen vil ha ansvar for gjennomføring av alle MP prosjekt, **fra og med R-plan** og utbygging.
- Seksjonsleder ansatt, starter 1. januar 2023
- I tillegg har vi **ansatt fagpersoner** i andre seksjoner i avdelingen som også skal arbeide innen MP-området.
- Dette vil øke vår gjennomføringsevne.



Trøndelag fylkeskommune

Trööndelagen fylhkentjielte

trondelagfylke.no | fb.com/trondelagfylke



Foto: Øyvind Ellingsen/Statens vegvesen

Nasjonal transportplan 2025-2036

Prioriteringsoppdrag - *Byområdene*

Miljøpakket 2.12 2022

Jofrid Burheim



Prosess og involvering

- Utredningsoppdraget gjøres av tverrsektoriell gruppe (Byområdene: SVV, JDIR, Bane Nor og Nye veier) leveres 22.jan 2023
- Prioriteringsoppdraget gjøres i hovedsak i hver virksomhet (Byområdene: SVV, JDIR, Bane Nor og Nye veier)
- Vurdere om det er aktuelt med flere innspillsmøter med eksterne underveis i prosessen.
- SD og NTP tar sikte på å sende utredningsoppdraget og prioriteringsoppdraget på samlet offentlig høring

Prioriteringsoppdrag (frist 31. mars 2023)

- Økonomiske planrammer 2023 +/- 10%
 - Rammer per sektor, og egen for by samt fylkesvei (ikke rammetilskuddet)
 - Dagens NTP-portefølje skal vurderes
 - Samfunnsøkonomi
 - Klimaeffekter
-
- 3. oktober 2023
 - Oppdaterte kostnader/nytte
 - Tverrsektorielle analyser (vurdere behov innen 22. januar 2023)
 - Konsekvenser av KVV NN/NNB

Redusere kostnader og øke nytten også i byområdene

- Byvekstavtalene - sentralt i utviklingen av transportsystemet
- Finansieringsgrunnlag
 - Trangere handlingsrom på statsbudsjettet
 - Høy prisvekst i bygge- og anleggsbransjen
 - Bompenginntektene er lavere enn forventet
- Porteføljestyling
 - Nå nullvekst på en mest mulig kostnadseffektiv måte
 - Behov for samarbeid

SD og NFD ber virksomhetene:

- Kommentere om og ev. hvordan vurderingene i utredningsoppdraget har konsekvenser for forslaget til prioriteringer.
- Redegjøre for **gjensstående statlige forpliktelser ved inngangen til planperioden** som følger av byvekstavtalene og belønningsavtalene i de ni største byområdene. (inkl. forpliktelser som eventuelt vil følge av en avtaleinngåelse i Tromsø).
- Redegjøre for hvilke **konsekvenser de tre beregningstekniske rammenivåene til byområdene vil ha for oppfølgingen av inngåtte byvekstavtaler og belønningsavtaler**, og hvordan de statlige forpliktelsene bør håndteres innenfor disse rammenivåene.

SD og NFD ber virksomhetene forts.

- På aggregert nivå vise **hvor mye de beregningstekniske rammene til byområdene må økes for å:**
 - videreføre byvekstavtalene (inkludert en eventuell avtale for Tromsø) og belønningsavtalene ut planperioden etter at gjeldende avtaler løper ut
 - inngå byvekstavtaler for Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland.
 - dekke 50 prosent av kostnadene for Bybanen til Åsane i Bergen. Vi ber om at det redegjøres for **kostnadsanslag** og **eventuelle beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet** som er gjennomført av lokale myndigheter. Videre ber vi Statens vegvesen vurdere **om veiprojektet E39 Fløyfjellstunnelen nord bør tas inn i veiporteføljen**, samt **om et ev. nytt løp i sør skal inngå her eller som et eget prosjekt, og om de to prosjektene ev. skal ses på som helt avhengige av hverandre**. Disse vurderingene må ses i sammenheng med bestillingen om porteføljene.
 - Vise hvor mye de beregningstekniske rammene ev. må økes for å dekke 70 prosent av kostnadene i de store kollektivprosjektene.

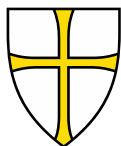
Frist til koordineringsgruppa 27. januar (internfrist SVV 19. januar)



Foto: Øyvind Ellingsen/Statens vegvesen

Nasjonal transportplan 2025-2036 | Statens vegvesen





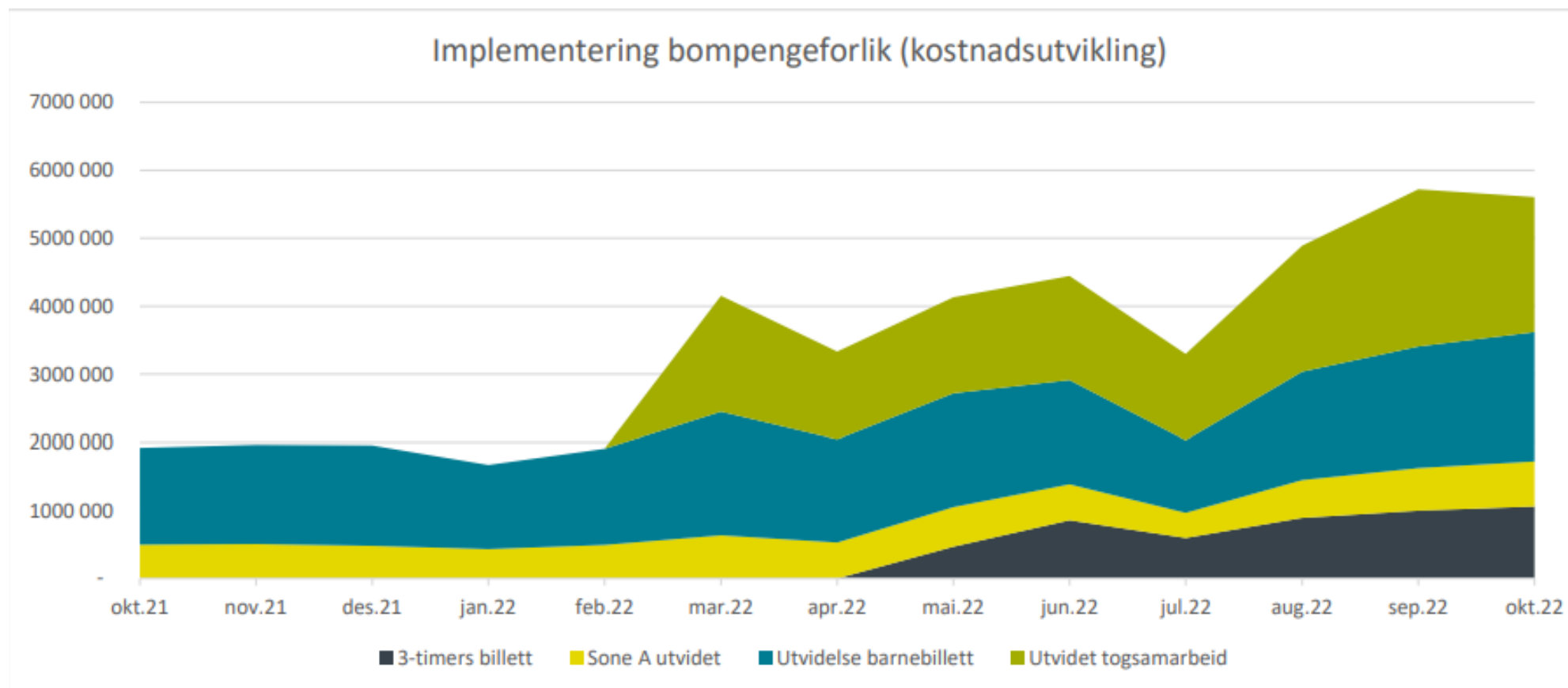
Trøndelag
fylkeskommune



Rapportering takstendringer kollektiv finansiert av bompengeforliket

KU 02.12.2022

- Estimert	2022:	54 MNOK
- Prognose	2023:	69 MNOK (opp fra 66,5 MNOK)
- Disponibelt	2020-2022:	155 MNOK



Evaluering av tiltakenes effekt i kundetilfredshetsundersøkelse 2022



3-timers varighet på enkeltbillett.

- Reiser du oftere kollektivt som følge av lengre varighet?
- Reiser du oftere tur/retur med samme enkeltbillett?

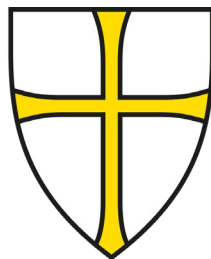
Utvidelse av sone A til Stjørdal.

- Du kan nå reise i alle disse kommunene på samme billett med både buss og tog. Har dette ført til at du reiser mer kollektivt?

Utvidelse av aldersgrense kategori barn:

- Har dette ført til at du selv, eller barn i din husstand har reist mer?

Rapportering på nyåret



Trøndelag fylkeskommune

trondelagfylke.no | fb.com/trondelagfylke

Kontaktutvalget

02.12.22



Miljøpakken
– bedre by

KU 57/22

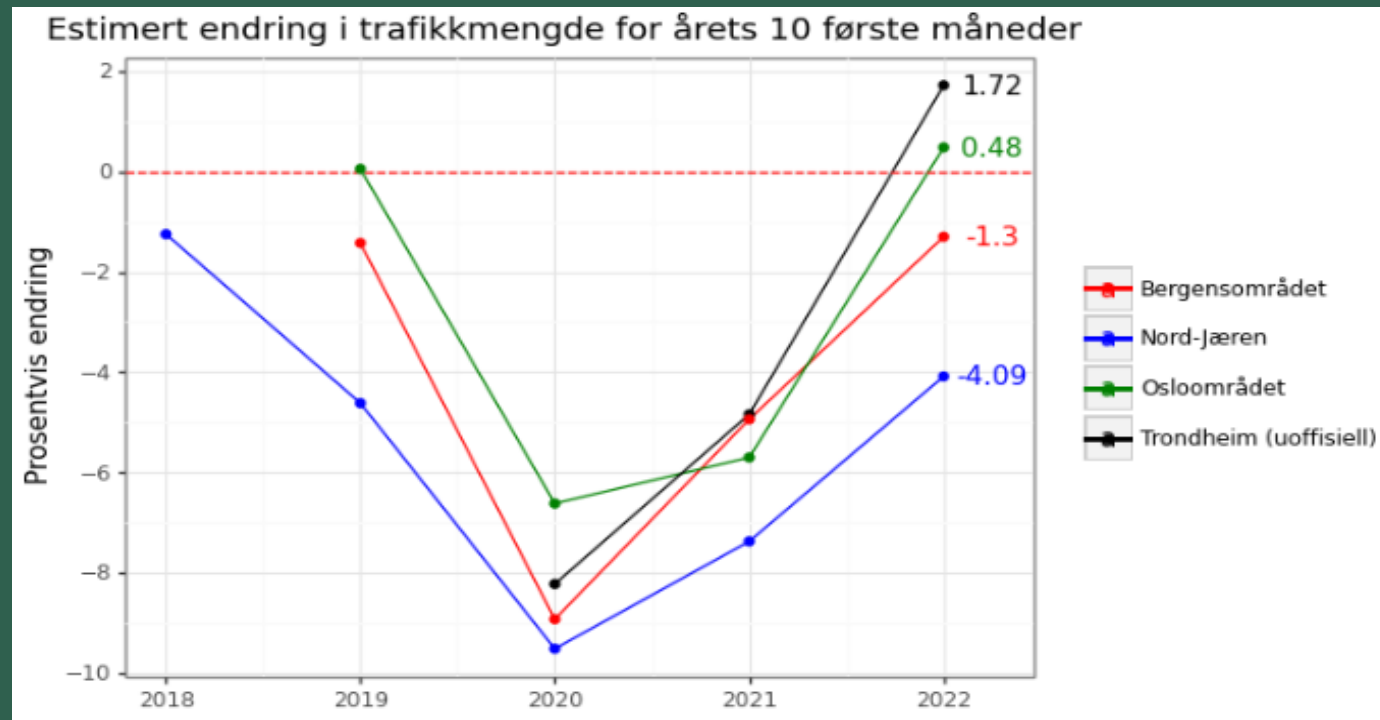
Statistikk per oktober 2022



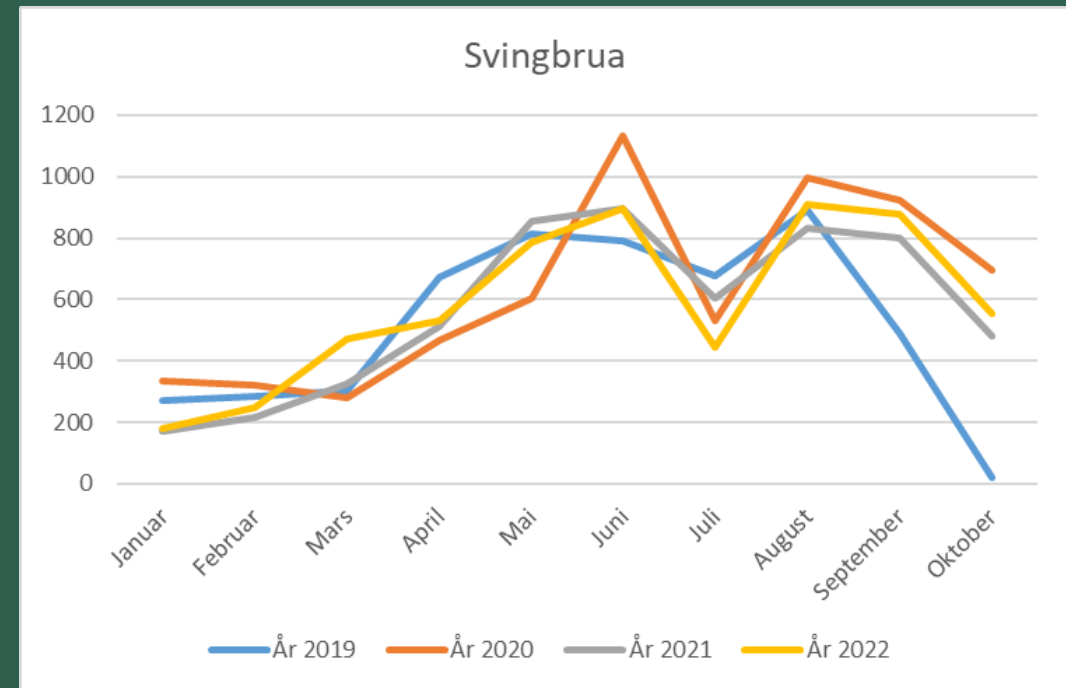
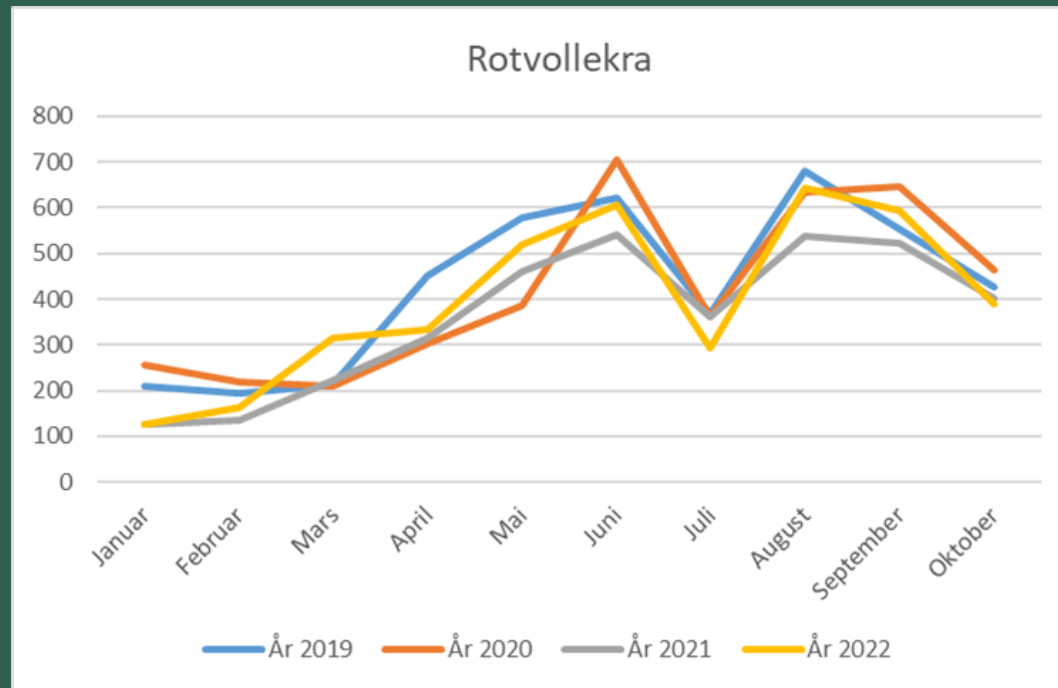
Miljøpakken
– bedre by

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-oktober med referanseåret.
- Miljøpakken: 1,7 % 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-oktober er høyere.



Syklende



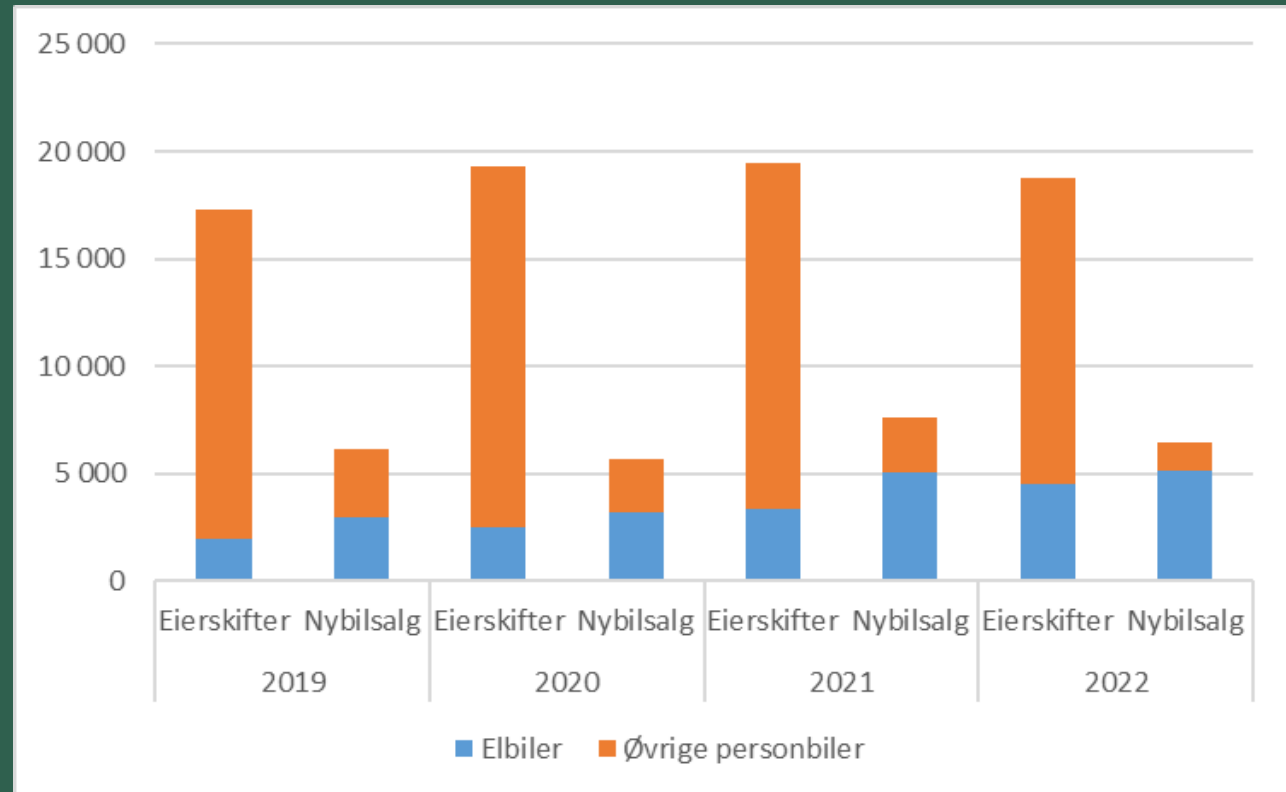
Kollektivreisende Årets ti første måneder

- Buss
 - 33% flere reisende i 2022 enn i 2021
- Trikk
 - 40% flere reisende i 2022 enn i 2021
- Trønderbanen
 - Januar-oktober: 15% færre reiser enn samme periode 2019.
 - Januar-februar preget av pandemi. Mars-oktober 6% færre reiser enn i 2019
 - Oktober
 - 137 000 reisende (nedgang på 6% sammenlignet med 2019)
 - 58 000 (43%) av reisene på Trønderbanen knyttet til sone A



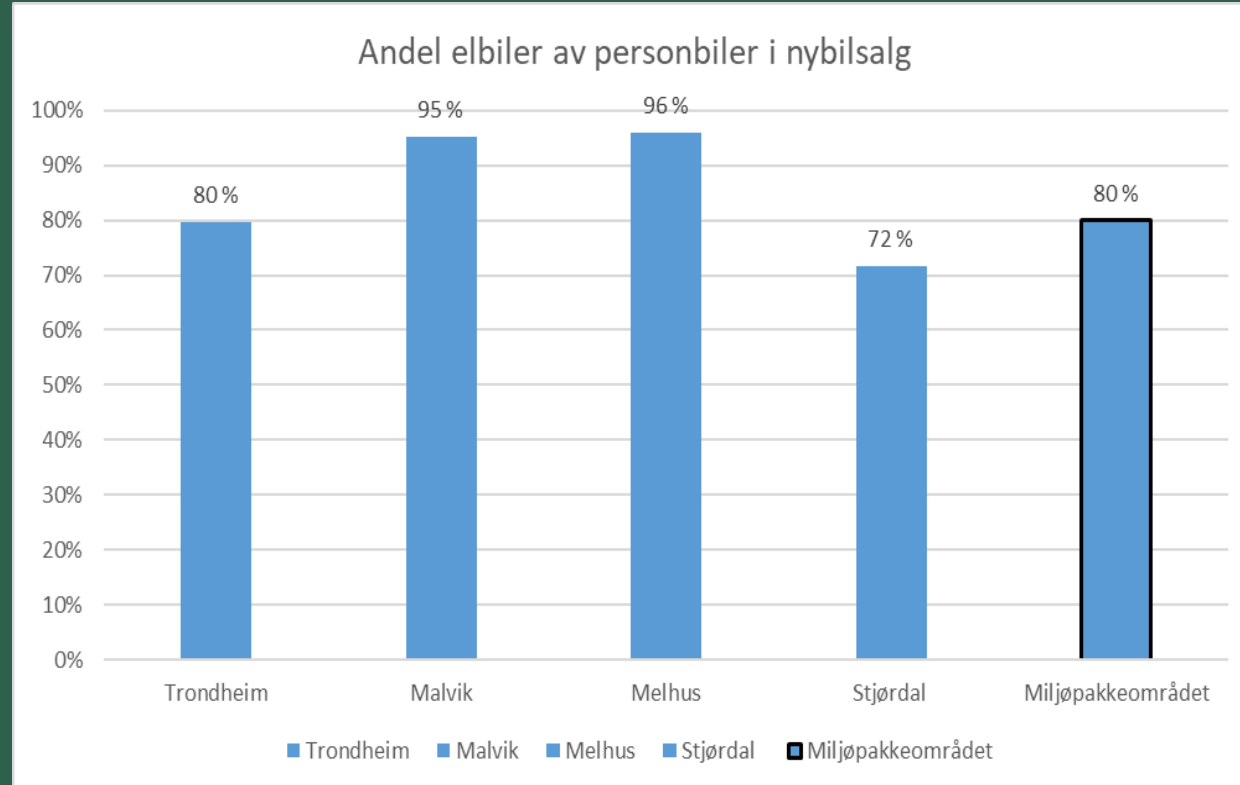
Eierskifte og nybilsalg

- Eierskifte (januar-oktober)
 - Antall eierskifter av kjøretøy til personer registrert bosatt innenfor miljøpakkeområdet økte fra 2019-2021, men var i 2022 noe lavere igjen.
 - Andel elbiler av eierskiftene har økt over tid. 24% hittil i år.
- Nybilsalg
 - Hittil i år er det 5 prosent flere førstegangsregistrerte biler sammenlignet med samme periode 2019.
 - 80 prosent av nybilsalget er elbiler mot 49 prosent i samme periode 2019.



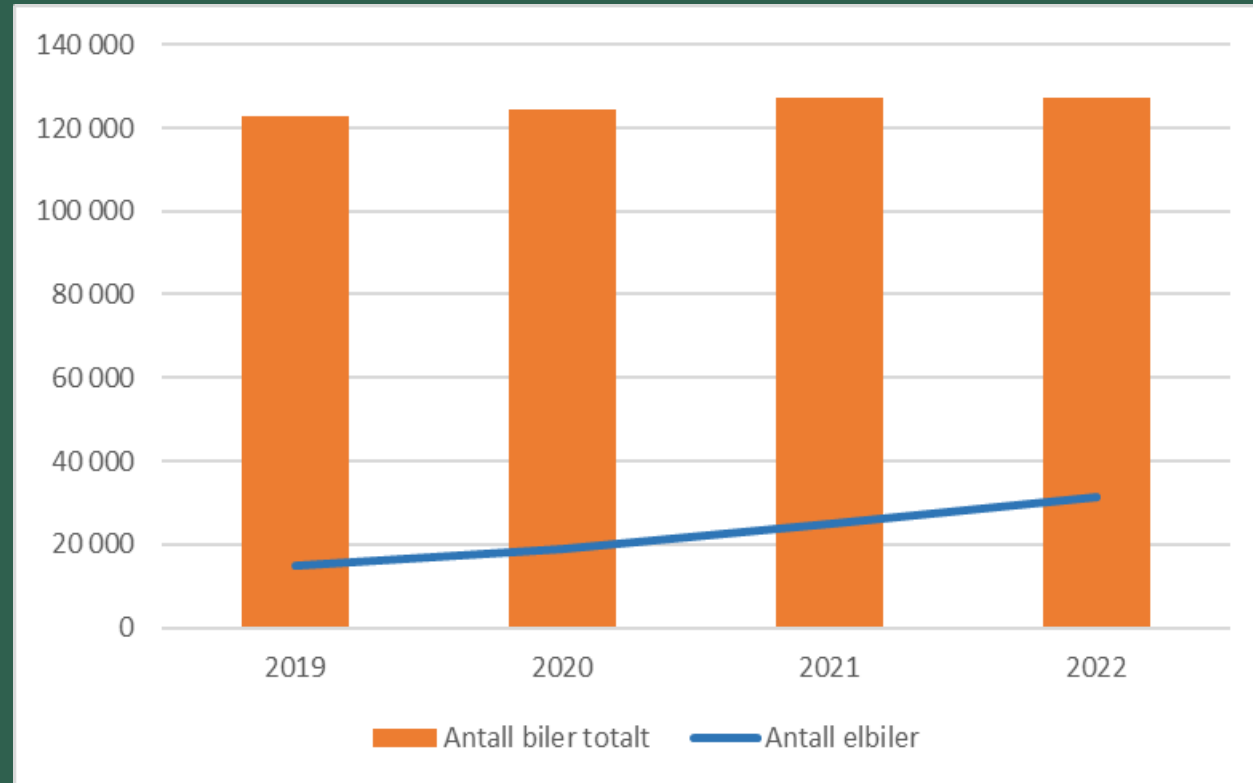
Nybilsalg

- I miljøpakkeområdet så langt i år: 80 %
- En høyere andel av nybilene i Malvik og Melhus som er elbil enn i Stjørdal og Trondheim



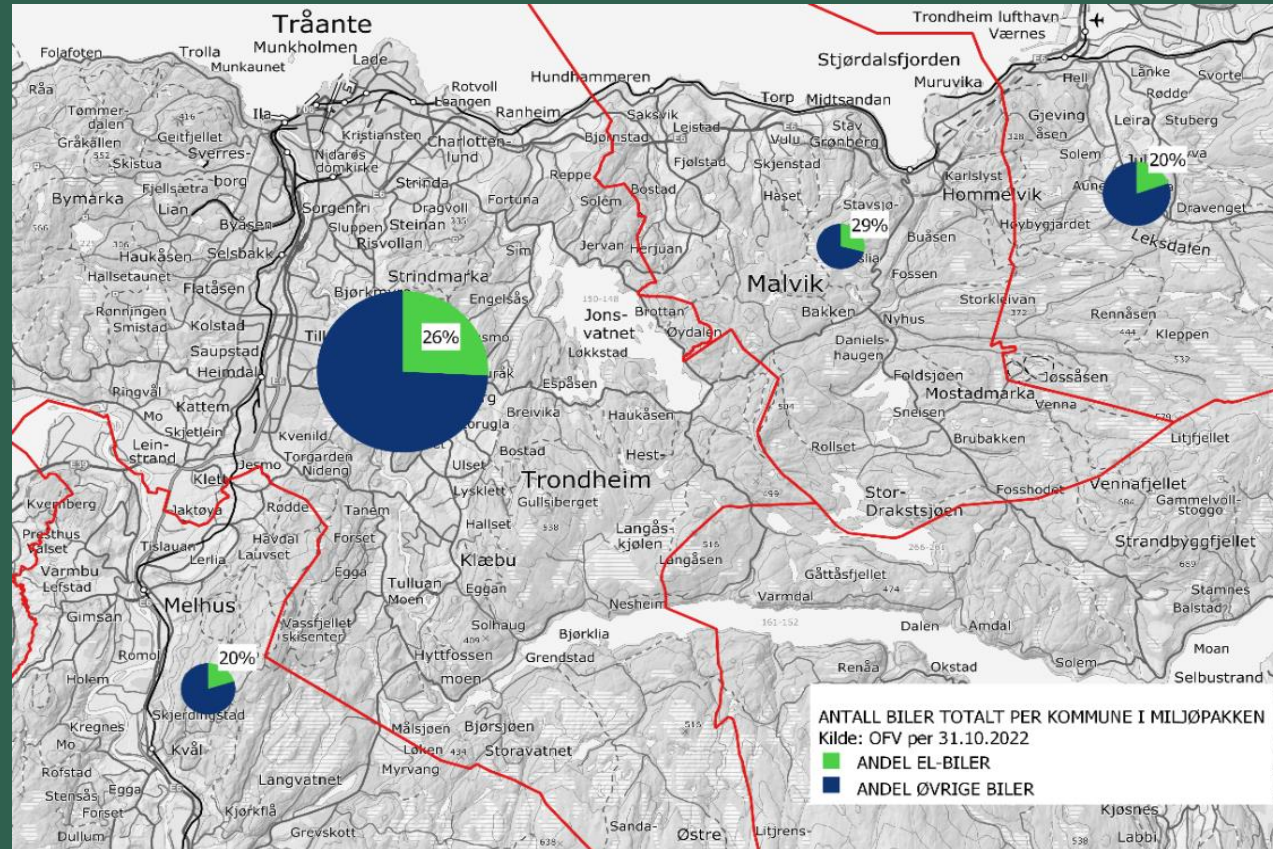
Utvikling i antall biler

- Bilparken i miljøpakkeområdet ved utgangen av oktober:
 - Nærmere 127 500 biler
 - 25 % elbil
- Sammenlignet med samme periode 2019:
 - En økning i antall biler på 3,4%
 - Elbilandel økt fra 12% til 25%



Antall biler per kommune

- Bilparken per kommune ved utgangen av oktober:
 - Trondheim, flest biler
 - 26 % elbil
 - Stjørda 20 % elbil
 - Melhus 20 % elbil
 - Malvik 29 % elbil



Oppsummering

- Byindeksen: Trafikken hittil i år er 1,7 % høyere enn tilsvarende periode i 2019
- Buss og trikk henholdsvis 33% og 40% flere reisende så langt i år sammenlignet med 2021
- Passasjertallene på Trønderbanen er på vei opp. 137 000 reisende i oktober (nedgang på 6% sammenlignet med 2019). 58 000 (43%) av reisene på Trønderbanen knyttet til sone A
- Andel elbiler av nybilsalg hittil i år er 80 %
- I utgangen av oktober er det nærmere 127 500 biler i miljøpakkeområdet (25% elbilandel)



Miljøpakken
– bedre by



Miljøpakkens kontaktutvalg

Orientering om diverse saker

Marius Maske
2 desember 2022



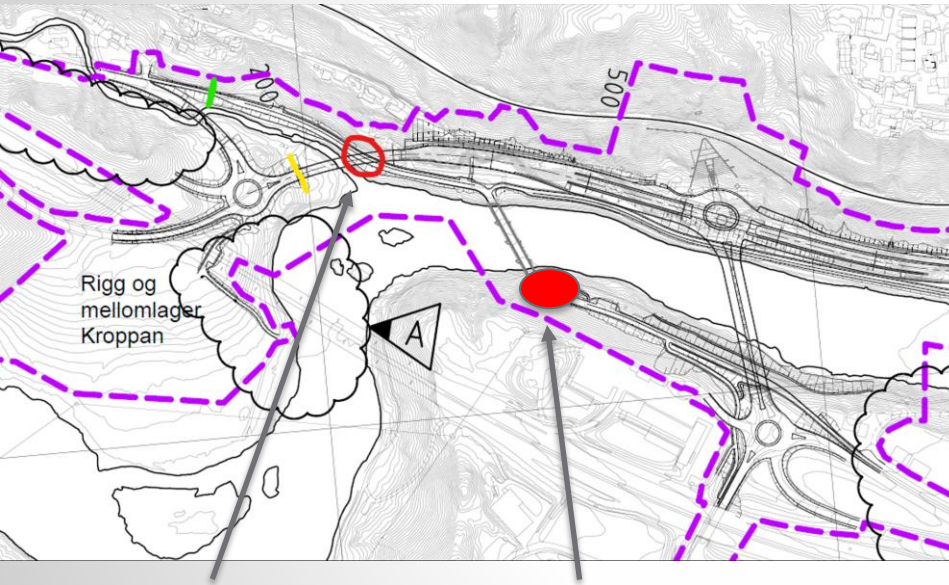
Bomstasjonsplassering Sluppen/Nydalsbrua

- Rammer:
 - Generelt: plassering av bomstasjoner er basert på Prop. 172 S (2012-2013)
 - Ikke tatt høyde for bygging av Nydalsbrua
 - Etter bygging av Nydalsbrua vil bomstasjon øst for gamle Sluppen bru ikke ha trafikk
 - Det er ikke plass til bomstasjon på Nydalsbrua
 - Vegamot forespurte Statens vegvesen som regulator om rammer for ny plassering
 - Basert på Statens vegvesens svar kan bomstasjon settes opp nord for Nydalsbrua
 - Flytting av teknisk karakter
 - Plasseringen orienteres i kommende prop om miljødifferensierte takster



Plassering tidligere og ny

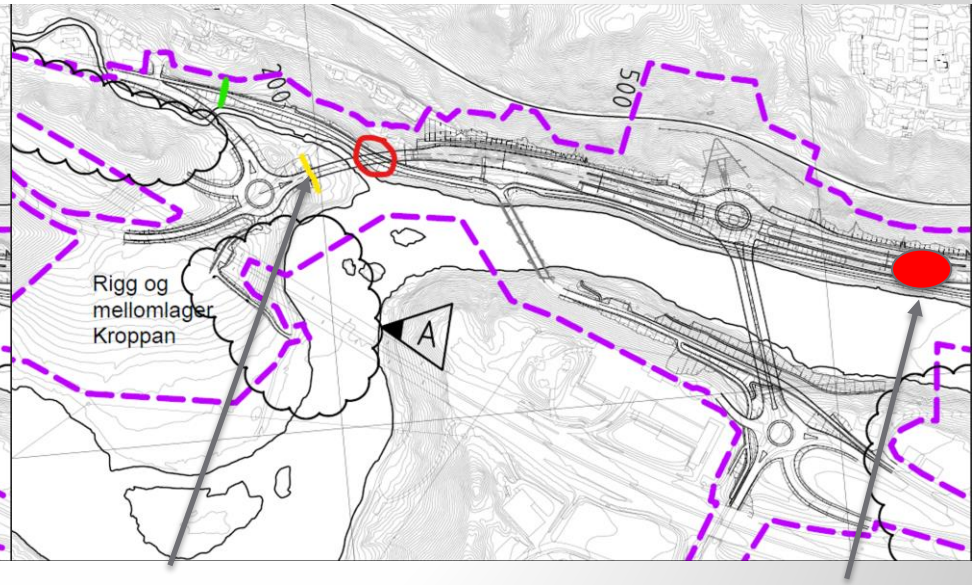
- Tidligere plassering



Sluppen
sør

Sluppen
vest

- Ny plassering



Sluppen
sør

Sluppen
nord



Takstregler Sluppen

- Forutsatt gyldig AutoPASS-avtale:
 - Ved passering av en bomstasjon på Sluppen betales for denne bomstasjonen
 - Ved passering av begge bomstasjoner betales for passering av en bomstasjon
- For kjøretøy *uten* gyldig AutoPASS-avtale betales for begge stasjoner
 - Dette medfører endring i belastning for kjøretøy uten gyldig AutoPASS-avtale
 - Dette utgjør ca. 8% av kjøretøyene i Trondheim



Takstsøknad

- Vegamot søker Statens vegvesen om takstvedtak pr. 01.02.23
 - Gjelder alle anlegg i Trøndelag
- For Miljøpakken:
 - Økning tilsvarende bortfall av tilskudd
 - Konsumprisjustering, justert opp til gjennomsnittstakst
 - Endring fra 80% til 60% rabatt for nullutslippskjøretøy

Takster fra 1.2.2023				
	<u>Takstgruppe 1</u>		Takstgruppe 2	
	Rushtid	Utenfor rushtid	Rushtid	Utenfor rushtid
Øst, Sør, Klæbu, <u>Fossetuvegen</u>	38	19	92	46
Sluppen	38	19	61	34
Omkjøringsvegen, Byåsen, Tonstad	18	14	42	33
<u>Holtermannsvegen</u>	18	14	70	52



Takstregler tverrforbindelsen

- Spesialregel for forbindelsen Bøckmanns vei, Sluppen og Tonstad (Kroppan):
 - Prop 172 S (2012-2013)
 - Ved passering av både bomsnitt ved Sluppen og Kroppan, og tilsvarende for kombinasjonen Bøckmanns vei og Sluppen, betales bare for Sluppen.
 - Kompleks regel fordi den involverer tre bomsnitt
 - Tidligere praktisert som timesregel mellom snittene, kan ikke løses slik i ny systemløsning
 - Praksis heller ikke i overensstemmelse med vedtak
 - For å kunne løse regelen søker Vegamot om en justering av takstene på Sluppen for tunge kjøretøy utenfor rushtid fra 32 til 34 kroner.
 - Generelt bør takstene og regelen vurderes i forbindelse med ny proposisjon, prisene kan være i motstrid med ønsket om å unngå trafikk i sentrum



Bostedsfritak

- I mars oppsto usikkerhet rundt hjemmel til å innvilge bostedsfritak i Miljøpakken
 - Vegamot kan kun innvilge fritak eller rabatter etter hjemmel i takstvedtak
 - Takstvedtak kunngjort i brev fra Statens vegvesen til Vegamot 1.11.22 etter behandling i Samferdselsdepartementet
- Ca 660 fritak er registrert for beboere gjeldende for fire bomstasjoner:
 - 58 «Malvikvn – Være»
 - 86 «Tillerbrua»
 - 85 «Fv704 Torgård»
 - 51 «Fv707 – Klett»
- Må følges opp at beboere faktisk har rett til fritaket
 - To fritak pr. husstand
 - Trondheim kommune må melde hvilke husstander som omfattes
 - Vegamot avventer kontaktperson
- Samferdselsdepartementet vil presisere ordningen i proposisjon om miljødifferensierte takster



Statens vegvesen



Skatteetaten

KVU Veibruksavgift og bompenger

Orientering om konseptvalg – Miljøpakken

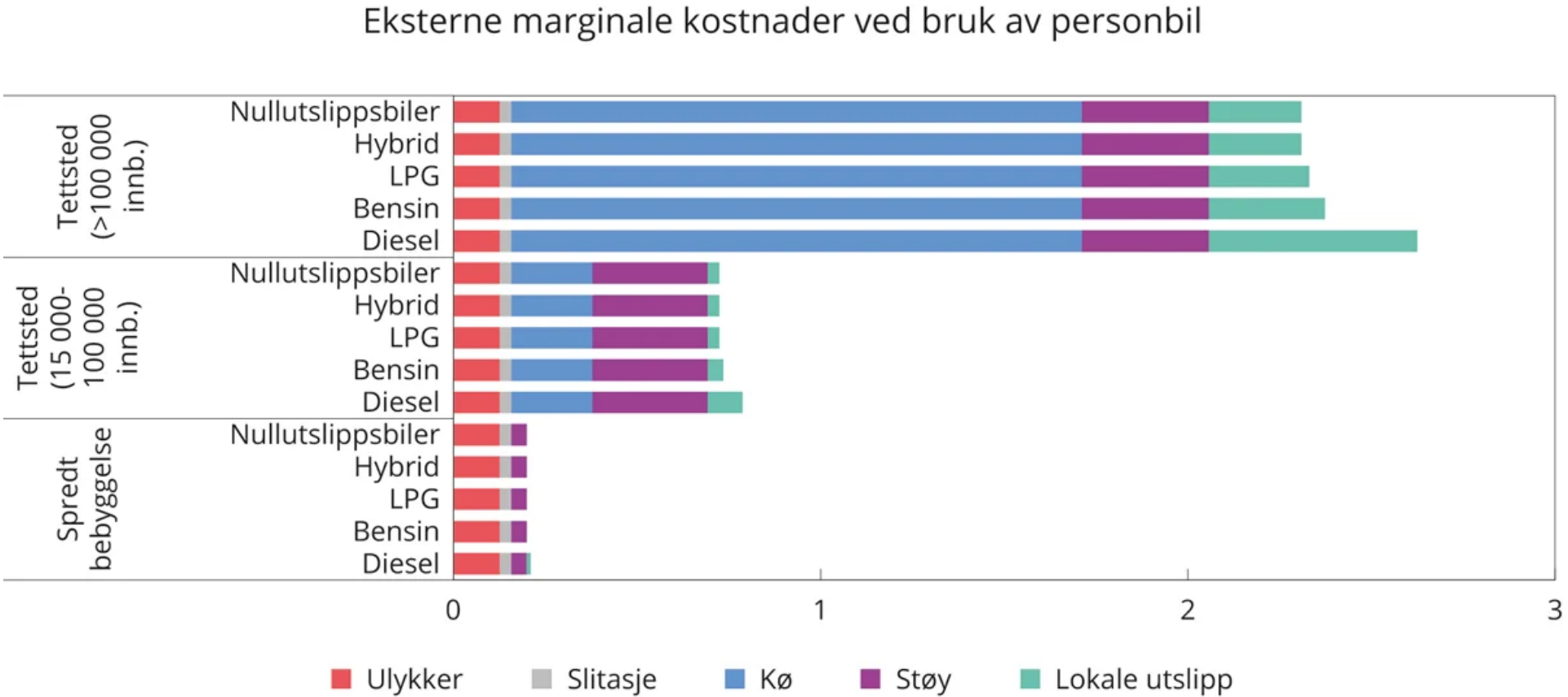
Dagens innretning mangler prising av tid og sted for kjøring

Veibruksavgiften på drivstoff er innrettet på lignende måte som en flat kilometeravgift ved at forbruk av drivstoff gir et visst uttrykk for utkjørt distanse. Avgiften treffer samtidig også drivstofforbruk ved tomgang. De eksterne kostnadene ved ulykker, lokale utslipp, kø og veislitasje vil imidlertid avhenge av bl.a. kjøretøytype og tidspunktet og sted for kjøringen. De marginale eksterne kostnadene er slik ikke nødvendigvis proporsjonale med drivstofforbruket, og veibruksavgiften på drivstoff vil derfor ikke prise disse kostnadene på en treffsikker måte. Dette fører til vesentlig for lav prising i større byer, spesielt av kø, og gir i noen grad for høy prising av veibruk i spredtbygde strøk.

Tabellen nedenfor viser gjennomsnittlig eksterne marginale kostnader (utenom utslipp av CO2) over døgnet ved bruk av personbil. 2021-kroner per km (TØI oppgir kostnadene i 2019-kroner. Disse er omregnet til 2021-kroner ved hjelp av konsumprisindeksen).

Figuren viser at en nullutslippsbil har om lag de samme eksterne kostnadene som en konvensjonell bil. Dette skyldes at en svært liten del av de eksterne kostnadene er knyttet til egenskaper ved motoren. De eksterne kostnadene varierer imidlertid betydelig med hvor kjøringen finner sted og er vesentlig høyere i tettbygde strøk enn i spredtbygde strøk.

Det er gjennomsnittlige kostnader over døgnet for personkjøretøy som vises i figuren under. Den skjuler derfor betydelige tidsvariasjoner i de eksterne marginale kostnadene, særlig i tettbygde strøk, og tar ikke høyde for øvrig typer kjøretøy.



Kilde: Transportøkonomisk institutt, Statistisk Sentralbyrå og Finansdepartementet

Tiltaket skal sikre en treffsikker og bærekraftig prising av bruk av vei og finansiering av samferdselsprosjekter



Treffsikker:

- Stiller trafikantene overfor priser som gjør at de tar hensyn til ulemper bruk av kjøretøy påfører andre i tråd med forurensers betaler-prinsippet. Prinsippet viser til alle de eksterne kostnadene som veiavgiften har til hensikt å stille brukeren overfor: ulykker, kø, støy, veislitasje og helse- og miljøskadelige utslipp
- Stiller trafikantene overfor betaling i samsvar med nytteprinsippet

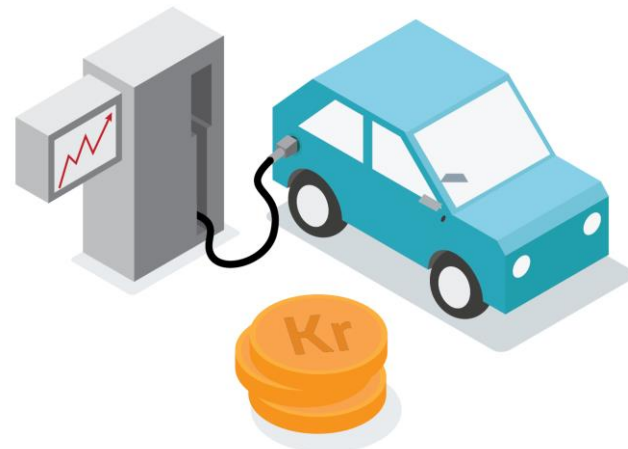


Økonomisk og miljømessig bærekraft:

- Økonomisk: Sikrer muligheten til lokalt forankrede bompengeprosjekter og stabile inntekter til staten
- Miljømessig: Påvirker atferd som fremmer mer bærekraftig mobilitet

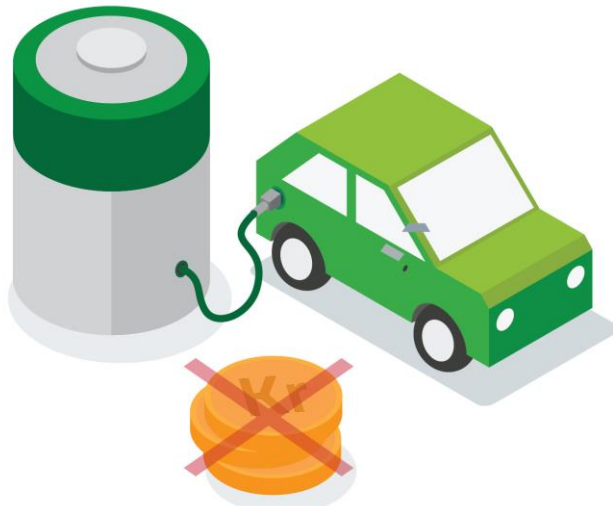
Veibruksavgift

Kjøretøy med
forbrenningsmotor



- Kjøretøy med forbrenningsmotor **betaler veibruksavgift** når de fyller bensin eller diesel.

Nullutslippskjøretøy

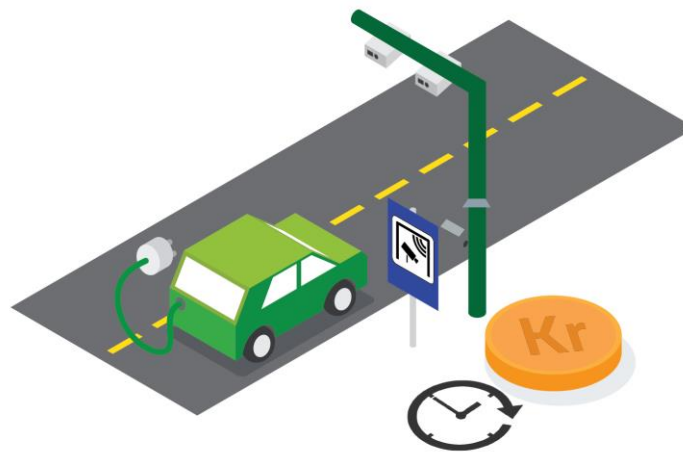


- Nullutslippskjøretøy **betaler ikke veibruksavgift** til staten.

Bompenger



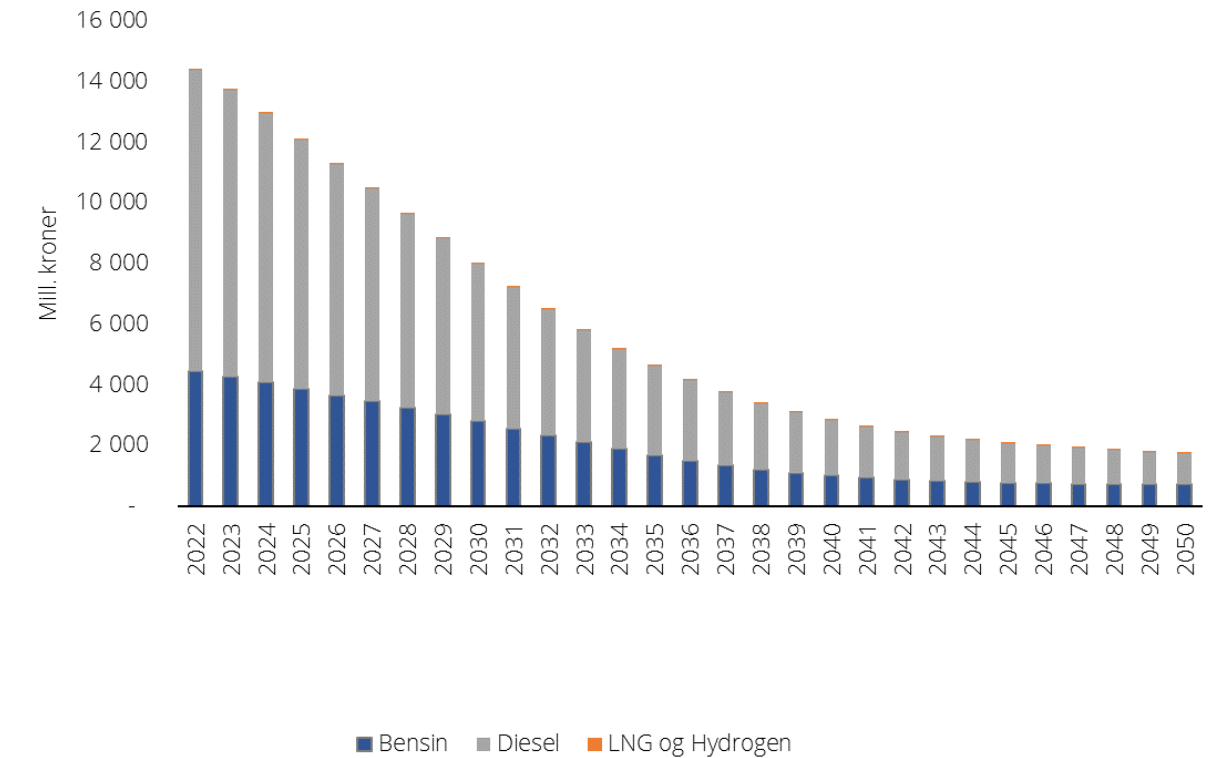
- Kjøretøy med forbrenningsmotor betaler normal takst i bomringer og bomprosjekter.
- Rushtidsavgift som i dag.



- Nullutslippskjøretøy betaler lavere takst i bomringer og bomprosjekter.

Veibruksavgiften er lite treffsikker

Dagens ordning medfører synkende inntekter til staten



Bruk av bompenger til flere formål (finansiering, regulering av trafikk og insentiv for nullutslippskjøretøy) samtidig, gjør at bompengereordningen som virkemiddel for finansiering og regulering ikke fungerer optimalt, spesielt i byområdene.

Konsept 1

Veibruksavgift

Kjøretøy med forbrenningsmotor



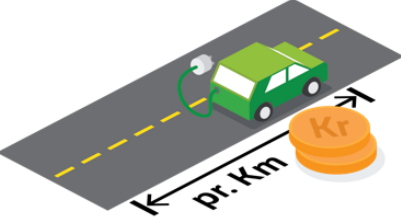
- Kjøretøy med forbrenningsmotor **betaler veibruksavgift** når de fyller bensin eller diesel.

Bompenger



- Kjøretøy med forbrenningsmotor og nullutslippskjøretøy betaler lik takst.
- Rushtidsavgift gjennom bompenger.

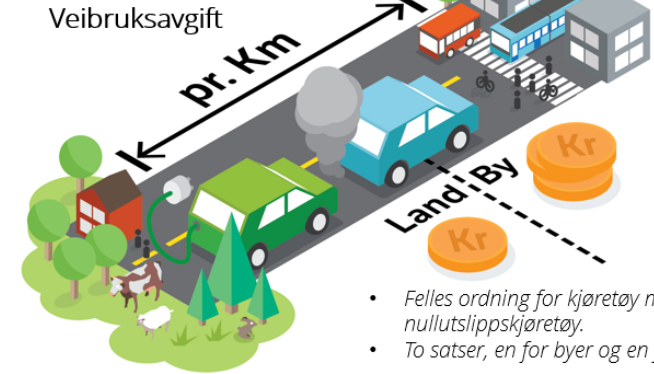
Nullutslippskjøretøy



- Nullutslippskjøretøy betaler veibruksavgift til staten avhengig av hvor mange kilometer man har kjørt.

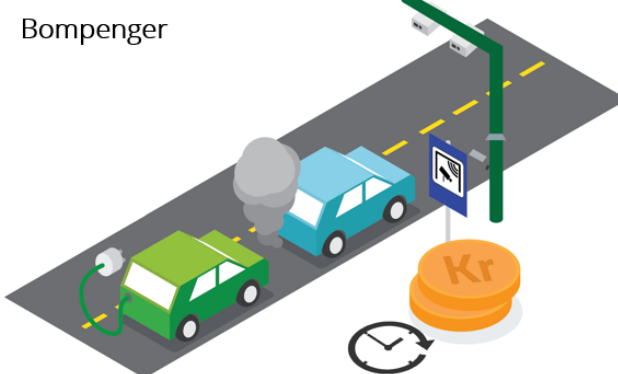
Konsept 2

Veibruksavgift



- Felles ordning for kjøretøy med forbrenningsmotor og nullutslippskjøretøy.
- To satser, en for byer og en for landsbygd/tettsted.

Bompenger



- Lik pris for kjøretøy med forbrenningsmotor og nullutslippskjøretøy.
- Lokale satser for bompenger fortsetter
- Rushtid-avgift gjennom veikantutstyr

Konsept 3

Sone 1 (land)



Sone 2 (by)



Sone 3 (storby)





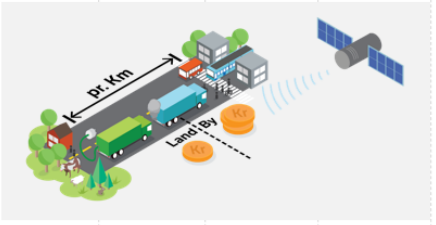
- Felles ordning for Veibruksavgift og bompenger (Veipricing) med ulike satser primært for å gjenspeile de eksterne kostnader og finansiering av samferdselsprosjekter
- Pris for bruk av vei kan variere med hvor du kjører, når du kjører og egenskaper ved kjøretøyet.

Konsept 4

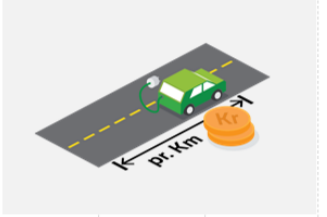
Realopsjon: Steg 3
Veipricing, lokale vedtak for bompenger



Steg 2
Tunge kjøretøy (tilsv. Konsept 2)



Steg 1
Lette norske nullutslippskjøretøy



2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
------	------	------	------	------	------	------	------	------

5.6.1 Konsept 1 – Veibruksavgift for nullutslippskjøretøy

Veibruksavgift for kjøretøy med forbrenningsmotor fortsetter som i dag, med betaling pr. liter drivstoff.

Det innføres veibruksavgift for nullutslippskjøretøy, både tunge og lette kjøretøy.

- Likebehandling hvor trafikanter i større grad betaler avgift uavhengig av kjøretøyets drivlinje.
- Konseptet har fleksibilitet og åpner for en gradvis overgang fra manuell rapportering til automatisk rapportering for en større del av nullutslippsbilene.

Konsept 1 utformes med lik pris for hele landet, men ulike satser for kjøretøyeenskapene f.eks. knyttet til vekt.

Kjøretøyeier er ansvarlig for å rapportere kilometerstand, dette kan gjøres ved registrering, periodisk kan det utføres ved service/verksted/periodisk kjøretøykontroll eller manuelt av eier. Ved eierskifte av kjøretøy vil kilometerstand være viktig å registrere slik at oppgjør kan foretas. Konseptet innebærer ikke installasjon av noe ekstra utstyr i kjøretøyet.

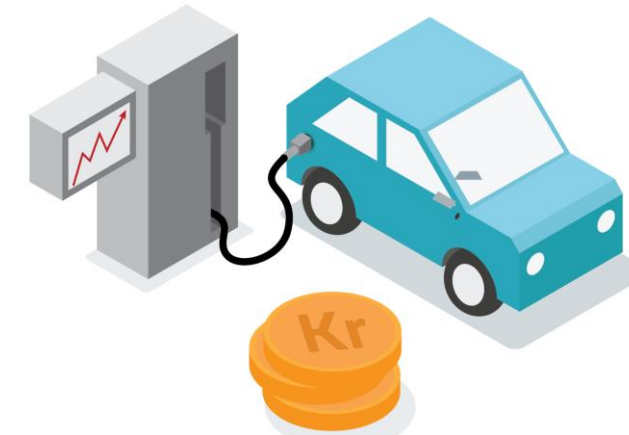
Kjøring i utlandet omfattes ikke av veibruksavgift til Norge, og kan trekkes fra ved rapportering. Utenlandske nullutslippskjøretøy vil være pliktig å registrere veibruksavgift. I Det kan etableres enkle løsninger for å ivareta dette. Plug-In hybrid kjøretøy fortsetter med dagens ordning med veibruksavgift basert på drivstoff.

Allerede i dag kan enkelte biltyper gjennomføre automatisert rapportering av kilometer kjørt fra bilens integrerte system til en tredjepart (myndigheter eller virksomhet). I løpet av noen år vil flere biltyper og en større andel av bilparken ha denne muligheten.

I utgangspunktet vil bompengordningen være som i alternativ Null+,. Det er opp til lokale myndigheter hvorvidt det innføres tidsdifferensiering på bompenger/bypakker, da vil bompengordningen i større grad prise eksterne kostnader i byene.

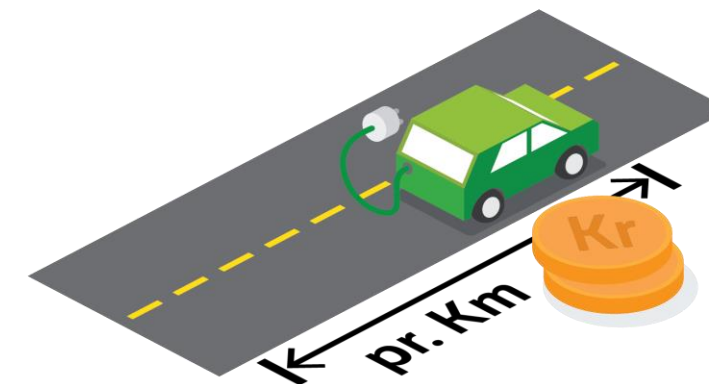
Veibruksavgift

Kjøretøy med
forbrenningsmotor



- Kjøretøy med forbrenningsmotor **betaler veibruksavgift** når de fyller bensin eller diesel.

Nullutslippskjøretøy



- Nullutslippskjøretøy betaler veibruksavgift til staten avhengig av hvor mange kilometer man har kjørt.

Bompenger



- Kjøretøy med forbrenningsmotor og nullutslippskjøretøy betaler lik takst.
- Rushtidsavgift gjennom bompenger.

5.6.2 Konsept 2 - Sone

Veibruksavgift: Pris varierer mellom by og land

Problembeskrivelsen viser at de eksterne kostnadene er høyere i byer enn på landet. For å gjenspeile dette foreslås Konsept 2 en to-prismodell for veibruksavgiften hvor taksen er høyere for by enn på landet. Kjørt distanse er som for konsept 1 grunnleggende informasjon.

- Veibruksavgiften med to soner vil gjelde for alle kjøretøy (tunge og lette, og uansett drivlinje nullutslipp, fossilt drivstoff)
- Krav til datafangst begrenses til kjørte kilometer i to soner. Data om sted, veitype og tidspunkt lagres ikke.
- Løsning med automatisk innrapportering av utkjørt distanse. Løsningen kan basere seg på alternative teknologier: utstyr/boks for noen kjøretøyene, andre kjøretøy. Noen kjøretøy har integrert utstyr til å rapportere data.
- Kjøring i utlandet registreres automatisk.

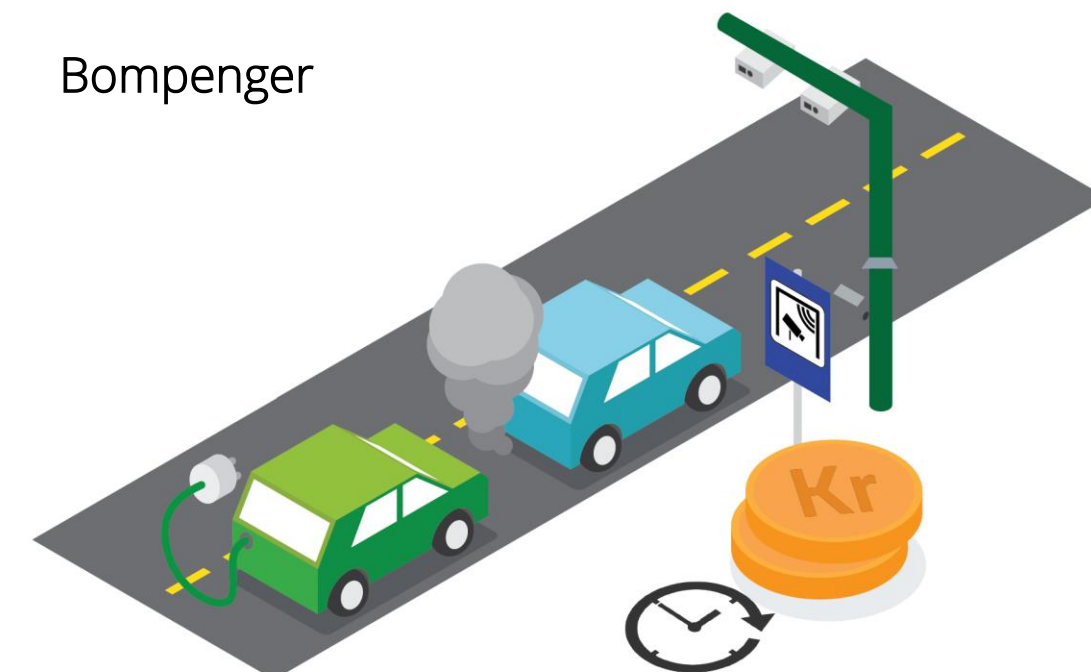
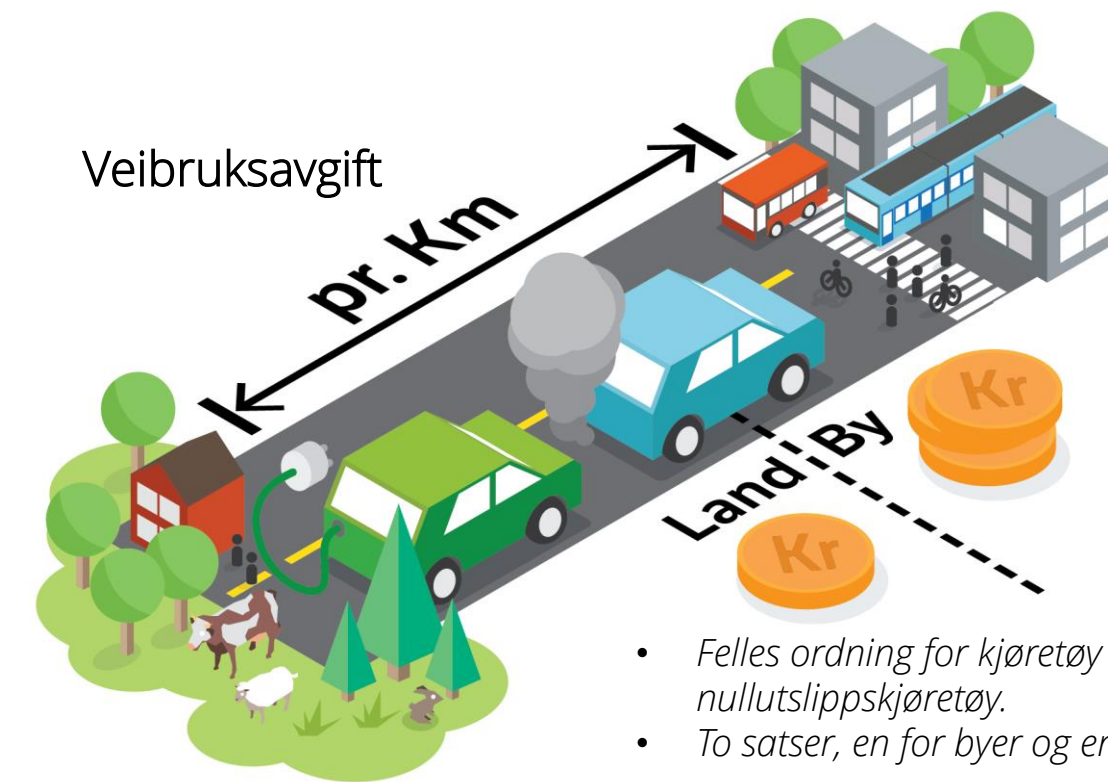
Løsning for utenlandske kjøretøy implementeres, app/web for lette og OBU for tunge. Løsning for «ikke digitale» utenlandske lette implementeres

Bompenggeordningen

I utgangspunktet vil bompenggeordningen være som i alternativ Null+.

Det er opp til lokale myndigheter hvorvidt det innføres tidsdifferensiering på bompenger/bypakker, da vil bompenggeordningen i større grad prise eksterne kostnader i byene.

Konseptet kan legge til rette for felles innkreving av bompenger og veibruksavgift.



5.6.3 Konsept 3 - Posisjon

Pris varierer mellom tid, sted og distanse.

Konsept 3 vil gi mulighet for mer nøyaktig prising av eksterne effekter som den enkelte trafikant påfører samfunnet. Datagrunnlaget gir mange muligheter for avanserte prismodeller for å påvirke trafikantenes adferd og deres kjøremønster. Pris kan variere mellom ulike typer veier, geografi, årstid, trafikkforhold, kø, egenskaper ved kjøretøyet osv.

- Den nye veibruksavgiften vil gjelde for **alle kjøretøy**.
- I utgangspunktet foreslås tre geografiske prissoner i tråd med SSBs innretning:
 - Sone 1 (land) = spredtbygd
 - Sone 2 (by) = tettsted < 100 000
 - Sone 3 (storby) = tettsted > 100 000
- Gradvis vil flere kjøretøy ha integrert utstyr for å kunne rapportere nødvendige data automatisk. Dette vil ta tid, og den eldste del av bilparken vil måtte montere ekstra utstyr/boks i bilene.
- Konseptet har fleksibilitet, og åpner for en gradvis overgang for kjøretøy med forbrenningsmotor for dagens veibruksavgift. I en stegvis innføring vil nullutslippskjøretøy og hybridkjøretøy være tidlig ute. Tunge kjøretøy kan være tidlig ute, tilsvarende Danmark og Sverige.

Løsning for utenlandske kjøretøy implementeres, app/web for lette og OBU for tunge.

Løsning for «ikke digitale» utenlandske lette implementeres.

Konseptet innebærer en mulighet for bompengoordning å gå over til distansebasert prising fra punktvis passering av vegkantutstyr, våre beregninger legger til grunn distansebasert bompenger. Det forutsettes at bompenger og fastsettelse av veibruksavgift har felles datainnhenting, fastsettelse og innkreving.

Det kan være behov for å beholde noe av utstyret for kontrollformål.

Bompengoordningen og veibruksavgiften vil fortsatt ha hver sine formål og prismodeller.

Konseptet legger til grunn en felles prosess for etablering av kundeforhold(brikke), datafangst, fastsetting og innkreving av veibruksavgift og bompenger.

Konseptet kan videreutvikles mht granulering av soner, hvor er grensene, implementere ordning tilsvarende besøksavgift. Videre kan vi ved hjelp av posisjonsdata gir konseptet en nøyaktig angivelse av kjøretøyets bevegelser i sanntid. Dette gir muligheter for mer nøyaktig prising av kø.

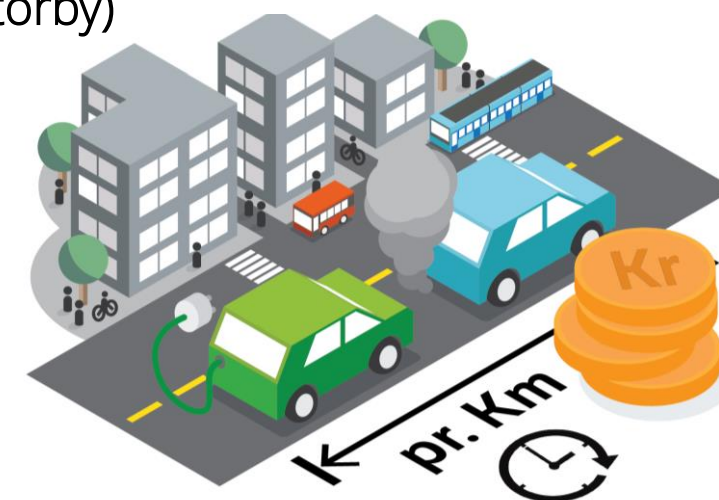
Sone 1 (land)



Sone 2 (by)



Sone 3 (storby)



- Felles ordning for Veibruksavgift og bompenger (Veiprising) med ulike satser primært for å gjenspeile de eksterne kostnader og finansiering av samferdselsprosjekter
- Pris for bruk av vei kan variere med hvor du kjører, når du kjører og egenskaper ved kjøretøyet.

5.6.4 Konsept 4 - Stegvis realisering mot veiprising

Konseptet har som mål å realisere et målbilde i tråd med konsept 3 hvor

- den teknologiske utviklingen er kommet så vidt langt at integrert kjøretøy plattform for majoriteten av kjøretøyflåten er på plass med et begrenset sett standarder hos bilprodusentene
- det EU regulatoriske videreutviklet til å kunne gjelde både lette- og tunge kjøretøy og har tatt inn over seg at nullutslippskjøretøy er den nye normalen.
- skyløsninger/tynne klienter ivaretar personvern på en akseptabel måte.

Steg 1 Lette norskregistrerte Nullutslippskjøretøy implementeres løsninger tilsvarende et «nedskalert» Konsept 1. Basis rapportering etableres, omfatter ikke utenlandske kjøretøy. Drivstoffavgift fortsetter på kjøretøy med forbrenningsmotor.

Steg 2 Konsept 2 for Tunge kjøretøy tar sikte på å realisere Konsept 2 med ulike satser for veibruksavgift for by og land. Det må her installeres OBU/Brikker i kjøretøy over 7,5 tonn, eventuelt App eller integrere kjøretøyplattform. En innføring for tunge kjøretøy vil kunne sammenfalle med tilsvarende implementering i Sverige og Danmark. Det er mulig å geografisk innføre løsningen på enkelte veistrekninger (TEN-T og motorveier). Overgangsordning fra veibruksavgift på drivstoff til kilometerbasert for tunge kjøretøy kan ordnes med ulike betalingsløsninger/fradrag/justerte satser på drivstoffavgiften for de med OBU installert i kjøretøy eventuelt andre varianter. Vektårsavgiften kan vurderes fjernet.

Realopsjon (Steg 3) tar sikte på å realisere konsept 3 med posisjonsbasert veibruksavgift og bompenger alle kjøretøy I denne fasen vil det innføres en tredje sone med storby og alle kjøretøy for benytter veiprising. Bompenger ordninger skal ha lokal forankring slik at det kan være opp til de enkelte bypakker om det er ønskelig å gå over fra en prismodell med passering av bomsnitt til distansebasert.

Steg 2

Tunge kjøretøy (tilsv. Konsept 2)



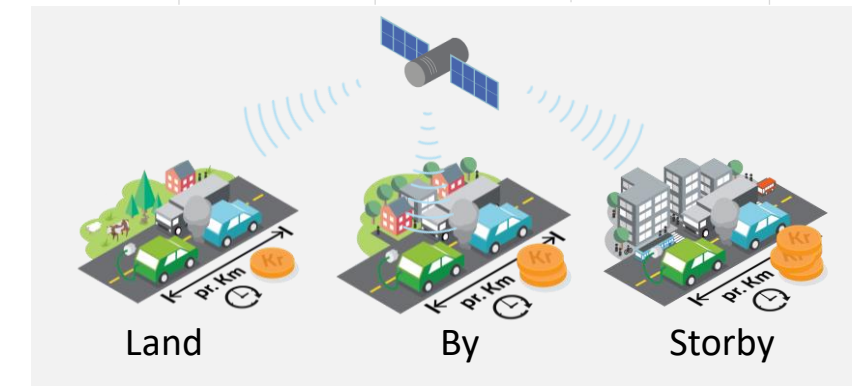
Steg 1

Lette norske nullutslippskjøretøy



Realopsjon: Steg 3

Veiprising, lokale vedtak for bompenger



2025

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

2033

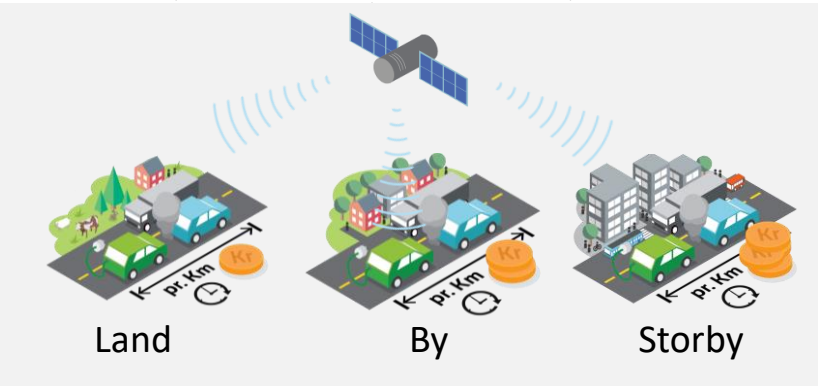
Utredningen har anbefalt **Konsept 4 - Stegvis realisering mot veipricing**. Det er kun **Steg 1** og **Steg 2** som er estimert og tidfestet.

Steg 1 Lette norskregistrerte Nullutslippskjøretøy får en distansebasert kjøretøyavgift. Basis rapportering etableres, omfatter ikke utenlandske kjøretøy. Drivstoffavgift fortsetter på kjøretøy med forbrenningsmotor.

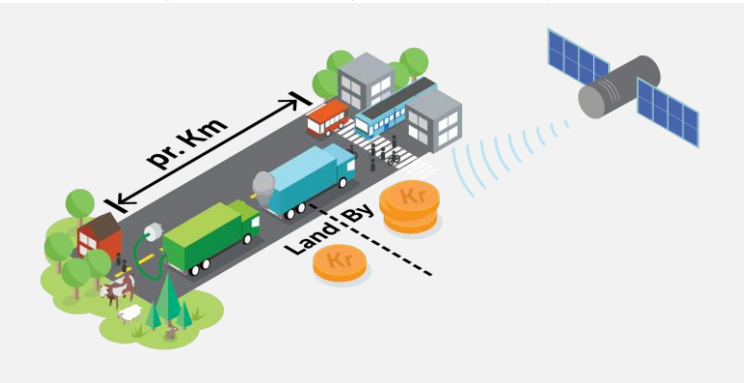
Steg 2 **Konsept 2 for Tunge kjøretøy** tar sikte på å realisere **Konsept 2** med ulike satser for veibruksavgift for by og land. Det må her installeres OBU/brikker i kjøretøy over 7,5 tonn, eventuelt app eller integrere kjøretøyplattform. En innføring for tunge kjøretøy vil kunne sammenfalle med tilsvarende implementering i Sverige og Danmark. Det er mulig å geografisk innføre løsningen på enkelte veistrekninger (TEN-T og motorveier). Overgangsordning fra veibruksavgift på drivstoff til kilometerbasert for tunge kjøretøy kan ordnes med ulike betalingsløsninger/fradrag/justerte satser på drivstoffavgiften for de med OBU installert i kjøretøy, eventuelt andre varianter. Vektårsavgiften kan vurderes fjernet.

Konseptet som er anbefalt har i seg som en realopsjon at et **Konsept 3** kan utvikles og innføres. Dette er imidlertid ikke estimert i samfunnsøkonomisk analyse, og det er heller ikke tidfestet.

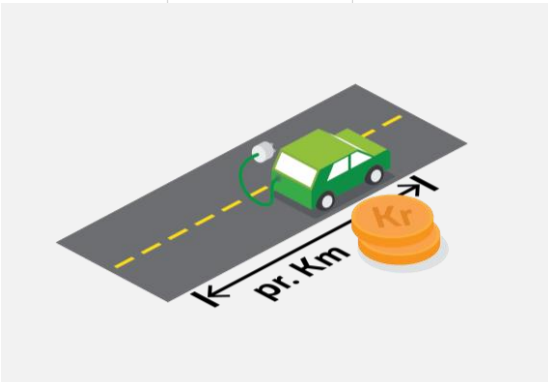
Realopsjon: Steg 3
Veipricing, lokale vedtak for bompenger



Steg 2
Tunge kjøretøy (tilsv. Konsept 2)

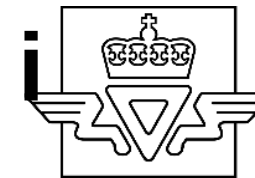


Steg 1
Lette norske nullutslippskjøretøy



2025 2026 2027 2028 2029

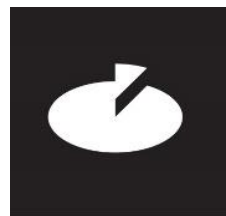
Et system som baserer seg på egen sats for veibruksavgift i by-sone må avklares nærmere i Trinn 2 av utredningen



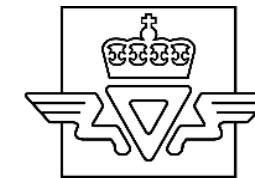
Det er en interessekonflikt og en målkonflikt mellom en sone-inndelt veibruksavgift og bypakkene. Denne tematikken er behandlet i utredningen, uten at en endelig avklaring er foretatt.

Følgende resonnering ble presentert for departementene pr november

- Det er viktig å ta stilling til en tydeligere ansvarsfordeling mellom VBA bysone og "byavgift/infrastrukturavgift" i bypakkene i Trinn 2, før konsept om soner for veiprising kan utvikles og innføres (K2 og K3).
- Det kan ligge et stykke frem i tid før kjøprising eventuelt blir "skrudd på" og blir en reell utfordring for byene. Det følger av EU-regulering at en må vente med generell/nasjonal kjøprising inntil alle kjøretøy (lette osv.) er innrullert i en felles ordning.
- Så lenge satsene ligger under faktisk eksterne marginale kostnader er det ikke dobbeltbeskatning.



Skatteetaten



Statens vegvesen

Informasjonsmøte om høringen

Konseptvalg for et nytt system for veibruksavgift og bompenger holder informasjonsmøte om høringen 13. desember kl.10:00 - 12:00 i auditoriet hos Skattekvartalet. Schweigaards gate 17, 0191 Oslo.

Det vil også bli mulighet for å delta digitalt. Teamslenke sendes til de påmeldte i forkant av møtet.

Utredningen vil bli presentert, samt at det vil gis leserveiledning til hvordan rapporten og vedlegg er bygget opp.

- [Lenke til påmelding.](#)

Påmeldingsfrist til informasjonsmøtet er: fredag 9. desember kl. 15:00

- [Høringsdokumenter](#)

Utredningen har behandlet interessemotsetning/ målkonflikt veibruksavgift og bypakker en rekke steder i sluttrapporten

Sammendrag

Versjon	Endring
1.0	Sammendrag omtaler formålsoverlapping mellom VBA og bompenger

1. Problemanalyse

Versjon	Endring
1.0	Oppdatering 1.1.2 bompenger – tekst om Veglova § 27 annet ledd er flyttet frem
1.0	Oppdatert 1.4.2 – presisert at grunntakstene kan endre seg

3. Strategiske mål

Versjon	Endring
1.0	Oppdatering 3.3.1 Interne målkonflikter – innarbeidet tekst om forhold mellom bompenger og veibruksavgift i by

4. Rammebetingelser

Versjon	Endring
1.0	4.1 R1 Formål – oppdatert merknad om effekten av dobbel virkemiddel bruk

5. Mulighetsstudie

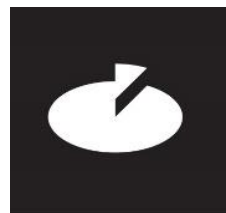
Versjon	Endring
1.0	Oppdatering 5.8.3 Særskilt om kø-prising – innarbeidet tekst om regulering av kø i henhold til Eurovignette direktivet
1.0	Oppdatering 5.8. Særskilt om kø-prising

6. Alternativanalysen

Versjon	Endring
1.0	Lagt inn vurdering av konsepters virkninger - særskilt om virkninger på bompenger i bysone

Vedlegg 4- 1 Regulatorisk

Versjon	Endring
1.0	Oppdatert tekst s 21 (kap. 3.2.1), om bompenger i by i henhold til endringer i kap 1 Problemanalyse



Skatteetaten

Utredningen skal gjennom ekstern kvalitetssikring og det pågår offentlig [høring](#) frem til 1 februar 2023



Statens vegvesen

Tidsplan

Forstudie	Nov 2022	Des 2022	Jan 2023	Feb 2023	Mars 2023	April 2023	Mai 2023	Juni 2023	Juli 2023	Aug 2023
KVU Trinn 1										
KS1 trinn 1	Menon & A2									
Høring KVU		Skatteetaten og Statens vegvesen								
Konsept valg				Finansdept Samf.dept						
KVU Trinn 2		KVU Prosjektet			KVU Prosjektet					
KS1 trinn 2							Menon, A2			
For-prosjekt									Oppstart	