



## MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 17.10.23

Medlemmer:

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen - leder  
Rita Ottervik, Trondheim kommune

Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune

Eugen Sørmo, Malvik kommune  
Einar Gimse-Syrstad, Melhus kommune  
Hanne Nyhus, Orkland kommune  
Gunn Iversen Stokke, Skaun kommune  
Renate Trøan Bjørshol, Stjørdal kommune  
Frank Jenssen, Statsforvalteren  
Kjetil Strand, Statens vegvesen  
Knut Sletta, Jernbanedirektoratet

Bisittere:

Jofrid Burheim, Statens vegvesen  
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune  
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune  
Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune  
Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune  
Jo Bernt Brønstad, Trøndelag fylkeskommune  
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune  
Katrine Lereggen, Melhus kommune  
Kristin Wangen, Orkland kommune  
Petter Lindseth, Skaun kommune  
Geir Aspenes, Stjørdal kommune  
Harald Høydal, Statsforvalteren  
Emma Bersvendsen, Statens vegvesen  
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

<http://miljopakken.no/>

**Fra:** Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

---

Det kalles inn til møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 20. oktober kl. 12:00 – 14:00**. Se egen innkalling i kalenderen. Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Det serveres en lett lunsj ved oppstart av møtet.

Agenda:

**44/23 Økning i kapasitet i kollektivtrafikken (Trfk)**

**Eventuelt**

# Ad sak 44/23 ØKNING AV KAPASITET I KOLLEKTIVTRAFIKKEN

*Vedlegg: Sak i programrådet om kapasitetsutvidelse kollektivtrafikk*

## Bakgrunn

Kontaktutvalget ble i møte 9. juni 2023 orientert om programrådet sitt vedtak i sak 60 /23: «Programrådet ber fylkeskommunen utarbeide beslutningsgrunnlag for mulig utvidelse av kapasitet i kollektivtrafikken, og for endelig beslutning i kontaktutvalget høsten 2023. En behandling tidligere enn det ordinære løpet for arbeidet med handlingsplan for Miljøpakken for 2024 – 2027 vil være nødvendig for å gjøre tilleggs kapasitet tilgjengelig til VM 2025.»

Av den grunn er denne saken til behandling før handlingsplanen for kommende år er til behandling i Miljøpakkens organ. Ved å få på plass økt kapasitet med mer materiell og flere sjåførere allerede til VM på ski i februar/mars 2025, vil en redusere behov for innleid materiell og sjåførere. I tillegg vil en bygge opp under bærekraftsmålene til VM-organisasjonen og ønske om bruk av nullutslipps transportmidler. Ved å øke kapasiteten under VM vil det totale tilbudet i Trondheim under VM og i tiden etter bli bedre. Transporten under VM vil bli integrert i AtBs systemer med sanntid og universell utforming og et godt kollektivtilbud under VM kan være en fin rekrutteringsarena for nye brukere av kollektivtransport. Muligheten for å kjøre bil i Trondheim vil bli sterkt redusert i denne tidsperioden.

Som synliggjort i KU-sak 41/23, kan det være behov for å øke passasjerveksten til rundt 5 % årlig for at nullvekstmålet skal nås. For å nå dette målet, må flere av de som kjører bil i dag heller velge kollektivtransport, gå eller sykle. I sak PR 60/23, vedlagt, diskuterer Trfk hvilke faktorer som påvirker reisevaner. For at kollektive tilbud skal oppleves attraktive må de ha god frekvens, gi forutsigbarhet for at en kommer frem etter tidtabell, og ikke ta mye lenger tid enn ved bruk av bil. Frakjøring som følge av fulle busser oppleves svært negativt og økt kapasitet er det viktigste tiltaket for å hindre det. I tillegg kan andre tiltak som tidsdifferensierte takster – dyrere i rush enn utenfor – eller økt bruk av hjemmekontor/fleksibel arbeidstid med mer vær gode virkemidler for å flytte noen reiser ut av rush og dermed redusere kapasitetsutfordringen.

Fylkeskommunen har, i samarbeid med AtB, utarbeidet et beslutningsgrunnlag som er sendt lokale parter for å legge til rette for lokalpolitisk behandling av forskuttering utenfor normal handlingsplanprosess. I ettertid har sekretariatet bedt Trøndelag fylkeskommune utarbeide en sak som belyser området drift av kollektiv i et mer overordnet perspektiv og der kapasitetsøkning er en del av forslagene om tiltak innenfor kollektivområdet. Den saken, heretter «kollektivsaken», ble fremmet for programrådet 26. september (sak 94/23) og i KU 6. september (sak 41/23). KU vedtok følgende:

1. Kontaktutvalget tar saken til orientering.
2. Uklarheter synliggjøres og innarbeides i saksgrunnlag til partenes politiske behandling og behandling i ekstra KU 20. oktober.

3. Tilleggsbehov for drift kollektiv settes foreløpig i hvit tabell og følger saken på høring
4. Det bes om en nærmere vurdering av
  - a. økonomiske konsekvenser av økt satsing,
  - b. hvilke investeringsprosjekter kan den økte satsingen gå ut over, og av
  - c. mulige restriktive tiltak rettet mot biltrafikken som økte bomsatser for elbil og å fjerne elbil fra kollektivfeltene.

Tabell 1 **Feil! Fant ikke referanse kilden.** viser forslag til ramme for drift i avtaleperioden frem til 2029, slik presentert i 41/23.

Tiltak	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Totalt
Drift kollektiv	233,3	233,3	233,3	233,3	233,3	233,3	233,3	1633
Bompengeforliket	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	54,4	381
<i>Sum vedtatt drift</i>								<b>2014</b>
Ekstra driftstilskudd	5	20	20	20	20	20	20	125
Drift lokalbuss Melhus og Malvik	2	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	40
Aldersvennlig transport	8,6	10	10	10	10	10	10	69
<b>Kapasitets- /tilbudsutvikling</b>		<b>20</b>	<b>85</b>	<b>85</b>	<b>85</b>	<b>85</b>	<b>85</b>	<b>445</b>
Reversering kutt 2022		10	23	23	23	23	23	125
Mobilitetspakke	16	32	28	28	16	10	10	140
Garanti 2023/2024	14,8	40						55
<i>Sum ekstra driftstiltak</i>	46,4	138,3	172,3	172,3	160,3	154,3	154,3	<b>998</b>
Økte inntekter passasjervekst	20	30	40	50	60	70	80	<b>350</b>
<i>Sum ekstra tiltak inkl. ekstra inntekt</i>	26,4	108,3	132,3	122,3	100,3	84,3	74,3	<b>648</b>
<b>Totalt 23 - 29</b>								<b>2662</b>

Tabell 1 Skisse til fordeling av driftsramme 2023 - 2029 fra AtB inkludert økte inntekter (fra KU sak 41/23)

Denne saken følger opp spørsmål fra partene og står på skuldrene av – og må leses i sammenheng med - sak 41/23 for å gi mening. I tillegg legger saken fram forslag til redusert kapasitetsutvidelse og tilbudsutvikling for å gi mulighet for positivt vedtak også for de som mener opprinnelig omfang er for stort. Dette reduserer kuttbehov i andre kollektivtiltak, men kan føre til behov for supplerende tiltak for å håndtere reiseveksten utover i perioden, ref ovenfor.

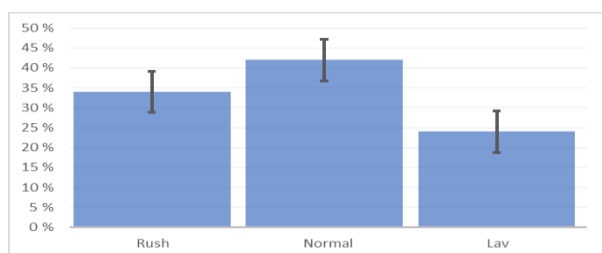
## Faktiske forhold

### Kapasitetsøkning og tilbudsutvikling

Vi har fått spørsmål om det er nødvendig å ta stilling til evt. utvidelse av tilbudet utover økt kapasitet i rush, i denne saken.

AtB bestiller rutekilometer fra operatørene. I driftsåret 2022/23 var fordelingen på 34 % kjøring i rush-, 42 % kjøring i normal- og 24 % kjøring i lavtrafikk som vist i Figur 1. Dersom en ser på tilsvarende fordeling fremover, innebærer det en kapasitetsøkning på

58 MNOK (eksl. inntekter) en tilbudsutvikling for lav og normalperioden på ca. 98 MNOK (eksl. inntekter).



Figur 1. Fordeling av trafikk i driftskontrakter

Om en velger å bare kjøpe ekstra kapasitet i rush og ikke legge på tilbud i normal- og lavtrafikk, vil det kunne bety at operatørene krever økonomisk garanti for merkostnader de vil få grunnet ineffektiv drift. Ved evt. senere forhandlinger om kjøp av ekstra rutekilometer (økte tilbud), vil det kunne komme krav om at avtaler skal reforhandles, med langt høyere pris pr rutekilometer enn dagens. Skal en få mest mulig buss/rutekilometer for pengene, anbefaler AtB å kjøpe ruter både i rush og i normal- og lavtrafikkperioder. Det tilbudet som da anskaffes kan brukes til å styrke reisetilbudet utenom rush, særlig fritidsreiser.

### Endring av rammer.

I kontaktutvalget ba en part å få en oversikt over hvilke alternativer en kunne ha for justering av ramme for de ulike tiltakene som er spilt inn i handlingsprogrammet for drift kollektivtrafikk og mulige konsekvenser av valg av nivå og prioritering. Grunnet kort tid siden dette møtet, har ikke Trfk utarbeidet oversikten – utover forslag om å redusere nivå på kapasitets- og tilbudsutviklingen som beskrevet nedenfor, siden det er denne saken som er til beslutning nå. Fylkeskommunen vil arbeide videre med alternativer for mulig nedskalering av tiltakene som er spilt inn i handlingsprogrammet frem mot den lokalpolitiske behandlingen av handlingsprogrammet hos partene.

### Redusert nivå på kapasitets- og tilbudsutvikling:

Alternativet med reduserte kostnader til kapasitets- og tilbudsutvikling tar ned rammene fra 156 MNOK brutto/ tilskuddsbehov på 85 MNOK/år, til årlig 100 MNOK/tilskuddsbehov på 55 MNOK/år. Differansen mellom «brutto» og «tilskuddsbehov» er de forventet økte inntektene som følge av tiltaket, forutsatt 5% reisevekst. Totalen for tilskuddsbehov for ekstra tiltak vil da reduseres fra ca 650 MNOK til ca 500 MNOK(ref tabell 1). Med redusert kapasitetsøkning er tiltaket ikke tilstrekkelig til å håndtere 5% reisevekst helt fram til 2029, men med gitte prognoser, kun holde til årsskiftet 2027/28. Dermed kan det være nødvendig å gjøre andre tiltak for å håndtere passasjerveksten mot slutten av perioden. Dette kan være tidsdifferensierte takster – dyrere i rush enn utenfor, noe som kan være en rasjonell måte å redusere kostnader på og samtidig legge til rette for trafikkvekst. I tillegg kan arbeid for økt bruk av hjemmekontor og fleksibel arbeidstid være relevante virkemidler.

AtB har tidligere estimert at det vil være nødvendig med følgende materiell for å innfri den opprinnelige kapasitetsutvidelsen, alle tall er anslag:

- 8 stk 24m busser (metrobusser)
- 8 stk 18m leddbusser

- 9 stk 12 m buss

AtB bestiller ikke busser, men rutekilometer. Hvilke bussanskaffelser en rutebestilling medfører er dermed usikkert og avhengig av bussoperatørens logistikk. Foreløpige tilbakemeldinger fra bussoperatørene har antydning tallene ovenfor og at metrobussene har for lang bestillingstid til å være på plass til VM. Imidlertid *kan det være mulig* å sette brukte leddbusser i drift fram til metrobussene er på plass. Når kapasitetsøkningen reduseres med ca. 1/3 kan reduksjonen i antall busser ligge i samme størrelsesorden.

## **Bilrestriktive tiltak**

For å nå målet om en passasjervekst på 5 % årlig og dermed nullvekstmålet, må partene arbeide sammen for å få ned biltrafikken. I tillegg til å styrke kollektivtilbudet er det sannsynlig at også bilrestriktive tiltak vil være nødvendig.

### Elbiler ut av kollektivfeltene:

Fylkeskommunen er i ferd med å utarbeide et beslutningsgrunnlag for vedtak om å innføre forbud mot elbiler i kollektivfeltene. Saken forventes fremlagt for politisk behandling tidlig 2024. Under forutsetning av positivt politisk vedtak, kan tiltaket innføres i medio 2024.

Ved å fjerne elbiler fra kollektivfeltene, vil bussen sikres bedre fremkommelighet, og trengselen i øvrige bilfelt vil øke. Dermed bedres bussens konkurranseevne. Opplevelsen av at bussene kommer raskere frem enn bilen kan føre til at flere velger å sette i fra seg bilen, og heller gå sykle eller reise kollektivt.

### Samordnet parkeringspolitikk:

Kontaktutvalget i Miljøpakken vedtok samordnet parkeringspolitikk i KU-sak 04/23. Tema som inngår er pendlerparkering, senterparkering, arbeidsplassparkering, parkering ved egne virksomheter, parkering ved idrettsanlegg, boligparkering og forvaltning. For hvert tema er det utformet strategier for både sykkelparkering, bilparkering og øvrige tiltak. Det vil være viktig at partene konkretiserer den omforente parkeringspolitikken i tiltak for å redusere bilbruken innenfor miljøpakkeområdet.

### Gjensidig avhengighet mellom bedre kollektivtilbud og bilrestriktive tiltak:

I forbindelse med oppfølgingen av prioriteringsoppdraget som ble gitt av samferdsels- og nærings- og fiskeridepartementet til transportvirksomhetene, ble det bestilt en tverrsektoriell analyse av byområder og treffsikre bompengoordninger<sup>1</sup>, lagt frem 03.10.2023. Analysen viser at ved sammenligning av beregningsresultater for Sotra-Bergen (middels kvalitet på kollektivtilbudet) og Asker - Oslo (høy kvalitet på kollektivtilbudet) at kvaliteten på kollektivtilbudet har stor betydning for hvilket nivå på rushprisene som er nødvendig for å oppnå ønsket effekt. Flere trafikanter har da mulighet til å bytte transportmiddel, og færre vil la være å gjennomføre reisen eller utsette reisen til tidspunkter med lavere rushpriser. Dette er i tråd med annen forskning: restriktive tiltak har best effekt om gode alternativ er tilgjengelige.

---

<sup>1</sup> [Tverrsektorielle analyser - Fire byområder. \(NTP-utredning 03.10.23\)](#)

## Økonomiske risikofaktorer:

Overordnede økonomiske rammer:

Kostnader	Før 2023	2024	2025	2026	2027	2024-2027	2028-2029	2010-2029
Rv. 706 Sluppen/Nydalsbrua	1533	324	0	0	0	324	0	1857
Fv. 704 Tanem - Tulluan	372	258	20	0	0	278	0	650
Hovedveg øvrige prosjekt	3251	0	0	0	0	0	0	3251
Lokale veger	408	38	60	100	100	298	120	825
Kollektiv, driftstilskudd	2168	300	300	300	300	1199	599	3966
Kollektiv, reduserte kollektivtakster	210	58	58	58	58	232	116	558
Kollektiv, infrastruktur	1316	52	132	252	385	821	1563	3701
Metrobuss	1435	126	444	224	85	878	925	3238
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	135	75	171	0	0	246	0	381
Gatebrukstiltak	99	9	16	16	12	53	24	175
Hovednett sykkel	2076	555	462	661	433	2111	833	5021
Gangveger	244	48	34	22	22	124	43	411
Trafikksikkerhet	558	86	104	75	55	321	44	922
Støytiltak	210	38	43	20	45	145	33	388
Mobilitet	93	30	30	21	21	102	31	226
Prosjektutv/informasjon mm	370	20	23	20	21	85	37	491
Administrasjon og koordinering	52	17	18	18	18	70	35	156
Realkostnadsvekst (1% pr år)	0	0	15	27	34	76	162	237
Rentekostnad (5%)	1	0	0	0	0	0	0	1
Udisponert reserve						0	2664	2664
<b>Sum kostnader</b>	<b>14529</b>	<b>2033</b>	<b>1927</b>	<b>1812</b>	<b>1588</b>	<b>7360</b>	<b>7229</b>	<b>29119</b>

Tabell 2 Veiledende kostnader 2024-2027 (2010-2029). Kilde HP 2024 - 2027

Tabell 2 viser en udisponert reserve på 2,6 mrd. 24-kr, i tillegg er det rammeavsetninger knyttet til enkelte tiltaksområder fra og med 2025 som ikke er spesifisert på tiltak. Dette er avklaringer som behandles i arbeidet med tiltaksplanen frem til 2029 (2033).

### Konsekvenser for investeringer:

Fylkeskommunen er bedt om å gjøre en vurdering av konsekvenser av bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikken, og da spesielt de større investeringsprosjektene. Dette er en krevende øvelse all den tid det er store usikkerheter knyttet til fremtidige investeringer. I [fylkestingssak 74/22 om langsiktig tiltaksplan](#) sa fylkesdirektøren følgende:

*Når mange viktige prosjekt for kommende tiår ikke er utredet i tilstrekkelig, kan ikke alle prosjekt besluttes i forbindelse med behandlingen av langsiktig tiltaksplan. Hva som imidlertid er viktig, er at lokale parter til avtalen kan prioritere de prosjekt de mener er viktige nok til at Miljøpakkens skal bruke midler til utredning og til å legge til rette for senere beslutning. Prosjektporteføljen som besluttes tatt inn i tiltaksplanen bør være de prosjektene vi tror vil bidra positivt til utviklingen av byområdet, prosjekter vi tror kan samvirke og styrke hverandre så summen av prosjekt gir god måloppnåelse. Det er analysearbeidet som ligger foran oss og politiske prioriteringer som vil bidra til avklaring av hvilke prosjekt som blir besluttet iverksatt.*

For Brundalsforbindelsen og Johan Tillers vei er det uavklart hva som skal være Miljøpakken sin andel, da det vil avhenge av m.a bidrag fra grunneiere og valg av løsninger. Det er levert forslag på løsninger for Johan Tillers veg fra 240 – 690 MNOK +/- 40 %, og for Brundalsforbindelsen anslag på 500 – 600 MNOK +/- 40 %. For Byåsentunnelen har vi også kun estimater – det siste på 2,4 mrd - 2,8 mrd i 2023-kr +/- 40 % - og det gjenstår et større prosjekteringsarbeid for å komme frem til mer eksakte kostnader. For alle prosjekter i Miljøpakken vil generell kostnads- og renteutvikling påvirke de totale kostnader og behov for tilskudd fra Miljøpakken.

På inntektssiden er det også stor usikkerhet. Nivået på de statlige overføringer vil avhenge av føringer som gis i Nasjonal Transportplan for 2025 – 2036, som behandles i stortinget våren 2024, og som effektueres i de årlige statsbudsjetter. Nivået på bompenger vil avhenge av flere faktorer som trafikkutvikling, bilrestriktive tiltak og satser på bompenger.

Men generelt er sammenhengen klar: Ved å bruke mer penger på drift av kollektivtrafikken vil det bli mindre penger til investeringsprosjekter. Det kan bety at det må gjøres nye vurderinger av om tiltak skal settes i gang, hvilke løsninger som skal velges, eller at prosjekter blir utsatt i tid.

#### Bruk av belønningsmidler:

I forslag til statsbudsjett for 2024<sup>2</sup>, er det skissert en foreløpig fordeling av midler til byvekstavgiften, og der belønningsmidler er fordelt slik:

- |  |          |
|--|----------|
| • Belønningsmidler til byvekstavgifter:                      | 310 MNOK |
| • Tilskudd til reduserte billettpriser kollektivtrafikk:     | 58 MNOK  |
| • Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud: | 65 MNOK  |
| • Totalt:  | 433 MNOK |

Av disse er de 58 MNOK bundet opp til tiltak for å redusere billettpriser (utvidet sone A, utvidet takstsamarbeid med tog, endrede aldersgrenser barnebillett og utvidet varighet enkeltbilletter på kveldstid og helg). Den avtalefestede driften av kollektivdriften på 233,3 i 2023-kr, dekkes av belønningsmidler.

I forslag til statsbudsjettet presiseres det at bidrag til måloppnåelse vil være avgjørende for den endelige prioriteringen mellom enkelttiltak.

Uten en langsiktig tiltaksplan vedtatt i Miljøpakken er det vanskelig å gi en god oversikt over konsekvensene av økt nivå på drift av kollektiv og bruk av bompenger. Men i og med at alle belønningsmidler brukes i 2023, kan vi forutsette at den økte finansieringen av drift kollektiv må tas fra bompenger.

#### KPI/Deflator

Det har de siste årene vært en ekstraordinær høy kostnadsvekst, og kostnader til drift av kollektivtrafikken har ikke blitt kompensert gjennom nivået på deflator. Etter fremleggelse av statsbudsjettet for 2024 har en av de fremtredende tilbakemeldingene fra fylkeskommunene vært økte kostnader til kollektivdrift ikke er kompensert gjennom økte rammeoverføringer fra staten. I forslag til statsbudsjett for 2024 anslår Finansdepartementet en konsumprisindeks (KPI) på 3,8 % for 2024 og kommunal deflator på 4,2 %. Norges Bank anslår KPI til 4,8 %, og SSB 4,0%. For 2025 anslår Finansdepartementet at KPI reduseres til 2,5 %. Siden det åpenbart er vanskelig å spå

---

<sup>2</sup> [Prop. 1 S Samferdselsdepartementet](#)

den økonomiske utviklingen i årene fremover, herunder for driften av kollektivtrafikken, har ikke Trfk estimert ekstraordinære tilskudsbehov for tiden etter 2025.

Som omtalt over, er det lagt til grunn at partene blir enige om en koordinert innsats for å redusere biltrafikk, og da særlig bilrestriktive tiltak og tiltak for å styrke fremkommeligheten til kollektivtrafikken. For å gjøre kollektive reiser mer attraktive for dagens bilister, må det legges til rette for styrket konkurranseevne for kollektivtrafikken opp mot privatbilen.

## **Anbefaling til kontaktutvalget**

Fylkeskommunen vil, som følge av hva som er presentert i KU-sak 41/23 og fulgt opp med svar på spørsmål i denne saken, anbefale at kontaktutvalget vedtar å forskuttere å øke kapasitet og styrke tilbudet, med et tilskudd på 20 MNOK i 2024, og videre 55 MNOK årlig i planperioden - totalt 185 MNOK i perioden 2024 – 2027. Fylkeskommunen vurderer denne økningen som et viktig tiltak for å øke passasjerveksten og nå nullvekstmålet. Fylkeskommunen presiserer viktige forutsetninger i saken:

- Det vil være avgjørende at det også settes i verk andre tiltak som bidrar til å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft opp mot privatbilen. Dette er tiltak som partene i Miljøpakken må samarbeide om.
- Den innstilte kapasitetsøkningen er sannsynligvis ikke tilstrekkelig til å håndtere 5 prosent økte kollektivreiser årlig fram til 2029. Det kan dermed være nødvendig med supplerende tiltak for å håndtere kapasitetsutfordringer framover.
- Fylkeskommunen vil i samarbeid med de andre partene i Miljøpakken søke å komme frem til en omforent løsning for de øvrige tiltak for drift av kollektivtrafikk, som er satt på hvit liste i utkast til Handlingsplan 2024 – 2027.

### **Trfks innstilling til vedtak:**

- 1. Kontaktutvalget vedtar å forskuttere å øke kapasitet og styrke tilbudet, med et tilskudd på 20 MNOK i 2024, og videre 55 MNOK årlig - totalt 185 MNOK i perioden 2024 – 2027.**
- 2. AtB kan ikke alene skape fem prosent årlig kollektivvekst med tilhørende forutsatt inntektsvekst. Dette vil kreve koordinert innsats fra partene.**