

MØTEREFERAT - utkast

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 09.10.23

Medlemmer:

Per Morten Lund, Statens vegvesen - leder

Rita Ottervik, Trondheim kommune

Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune

Trond Hoseth, Malvik kommune

Jorid Jagtøyen, 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

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 6. oktober kl. 09:00 – 13:00.**

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda:

Orienteringer

41/23 Drift kollektiv (Trfk)

42/23 Orientering om Statsbudsjettet (Svv)

43/23 Handlingsprogram 2024-27 (Sek)

Eventuelt

- Ekstramøte 20. oktober
- Kongens gate – kort info



Sak 41/23 Drift kollektivtransporten i Miljøpakken 2023-29 (Trfk)

Konrad Pütz orienterte.

Sammendrag

Fylkeskommunen gir i denne saken en beskrivelse av driftstiltakene innenfor kollektiv i Miljøpakken. Det er presentert tiltak som bidrar til at rammen for kollektivdrift vil økes utover rammen av belønningsmidler. I saken bes kontaktutvalget å ta stilling til

1. *Skal vi øke satsingen på drift av kollektiv*
2. *Hvor mye?*
3. *Finansiering*

I saken argumenteres det for et behov for å øke kollektivsatsingen ut fra nullvekstmålet. Trfk foreslår en økt satsing på 650 MNOK i perioden 2023-2029. Økte inntekter som følge av økte inntekter gir rom for en økt tilbudsutvikling av kollektivtrafikken.

Fylkeskommunen mener at økt kapasitet i rush og utvidet tilbud for fritidsreiser er nødvendig for å nå målet om en passasjervekst på 5 % årlig, som er nivået for å nå nullvekstmålet. I tillegg foreslås det videreføring av en del av tiltakene som allerede er vedtatt i Miljøpakken som Aldersvennlig transport, Mobilitetspakke og rutetilbud som allerede er igangsatt. Saken viser også kompleksiteten i hvordan få flere til å velge kollektiv fremfor bil, og nødvendigheten av at partene i Miljøpakken arbeider sammen om ulike tiltak slik at målet nås.

Fylkeskommunen foreslår bruk av bompenger på i størrelsesorden 650 MNOK i perioden for å finansiere økte driftsutgifter innenfor kollektivtrafikken. Det er ikke foreslått kutt i andre tiltak, da det vil kreve en langt grundigere utredning og samspillprosess med de andre partene i Miljøpakken.

Bakgrunn

Sekretariatet har i forbindelse med Miljøpakkens handlingsprogram 2024-2027 bestilt en sak fra Trøndelag fylkeskommune til programrådet som viser et helhetlig bilde for de kollektive driftstiltakene spilt inn i handlingsprogrammene for 2023-2026 og 2024-2027. Underveis i arbeidet med handlingsprogrammet og sak om kapasitetsøkning. Jf PR-sak 60/23, har rammer til drift av kollektivtrafikk og hva som er lagt til grunn i langsiktig tiltaksplan (LTP) blitt tema, og det er behov for prioriteringer. Fylkeskommunen legger derfor frem denne saken for drøfting blant partene i Miljøpakken og for prioritering av tiltak i handlingsprogrammet.

Kollektivtrafikken har vært gjennom en utfordrende tid etter at dagens anbud ble iverksatt fra august 2019. AtB innførte et nytt transportkonsept i en nettverksstruktur med metrobusser og raskere og gjennomgående ruter. Dette har betinget flere overganger og lengre mellom holdeplasser. I 2019 kom Stjørdal, Malvik og Melhus inn som parter i Miljøpakken, og fra 2024 blir Skaun og Orkland innlemmet i samarbeidet. Anbudet som ble iverksatt i 2019 var ikke planlagt med de siste utvidelser av avtaleområdet.

Fra mars 2020 til ut i 2022 var det innført ulike nivå med koronarestriksjoner som førte til sterk reduksjon i antall reiser og dermed reduserte inntekter. Etter at smitteverntiltak ble avviklet tidlig i 2022, har antall reisende gradvis tatt seg opp. Fra 2022 ble tiltakene i bompengeforliket innført, som omtalt nedenfor. Det vært en ekstraordinær kostnadsvekst de senere årene, blant mye som følge av pandemien og krigen i Ukraina. Inflasjonen er fremdeles for høy, men har avtatt noe i det siste. I tillegg har AtB registrert redusert inntekt per reisende, også som diskutert nedenfor.

I årene frem mot 2029 og nytt anbud vil fylkeskommunen lede arbeidet med å evaluere innværende og utrede grunnlaget for et nytt mobilitetsanbud. Arbeidet er i gang i tett samspill med AtB og partene i Miljøpakken. Den teknologiske utviklingen innenfor intelligente transportsystemer og mobilitetsløsninger går raskt. Fra 2025 er det krav om nullutslippsløsninger for nye busser (med noen unntak). Dette vil kreve en god planlegging og samhandling med infrastrukturbygging, utprøving og tilrettelegging for nye mobilitetsløsninger, og ikke minst tiltak for at flere reiser kollektivt, går og sykler for å nå nullvekstmålet.

Med rundt 10-13 % kollektivandel i miljøpakkeområdet i dag, er det et stort potensial for vekst i kollektivreiser. Reforhandlet byvekstavtale signaliserer en styrking av kollektivtrafikken. Dette klarer ikke AtB å løse alene. Det er viktig at alle parter i Miljøpakken legger til rette for å fremme kollektivtilbudet. God konkurransekraft for kollektivtransporten avhenger av tilrettelagt infrastruktur med god fremkommelighet; av hvordan parkeringspolitikken innrettes og av hvordan bompengesystemet utvikles og takster fastsettes. Videre vil tilgang til kollektivfelt og andre trafikkregulerende tiltak påvirke. Mange av tiltakene for å styrke kollektivtransportens konkurransekraft vil bidra til reduserte driftskostnader og økte inntekter. Kollektivtransportens tilskuddsbehov og evne til å redusere biltrafikken er dermed avhengig av koordinert innsats hos alle Miljøpakkens parter.

Faktiske opplysninger

1. Overordnede rammer for kollektivtrafikken.

I Miljøpakken ligger følgende tiltak inne i handlingsprogrammet for 2023 – 2026:

Tiltak	2023	2024	2025	2026	2023-2026	Merknad
Drift kollektivtransport	233,3	233,3	233,3	233,3	933,2	Avtalefestet
Reduserte billettpriser	54,4	54,4	54,4	54,4	217,6	Avtalefestet
Ekstra driftstilskudd	30	50	50	50	180	
Drift lokalbuss Ma & Me	6,3	6,3	6,3	6,3	25,2	
Aldersvennlig transport	8,6	10	10	10	38,6	KU-sak 8/23
Mobilitetspakke	16	16/32			32	

Tabell 1. Tiltak kollektiv drift i HP 2023 – 2026, alle tall i millioner kroner.

1.1 Belønningsmidler

Det er ingen rammeavsetninger knyttet til driftstilskudd kollektivtrafikk. Endring i omfang vil påvirke rammene for programområdene og/eller udisponerte midler (jfr. tabell 2 s 15, HP 2023 - 2026).

Nivået på driftstilskuddet avklares i årlige budsjett, fireårige handlingsplaner og ev. i forbindelse med videre arbeid med Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan.

Frem til nå har MP finansiert kollektivsatsingen med belønningsmidler. En oversikt over tilgjengelige belønningsmidler og faktisk disponering, viser at det ikke er ledige slike midler.

Tilgjengelig belønningsmidler i Miljøpakken:

Avtaler		Mill. 23-kr	Kommentar	
Byvekstavtale	Belønningsmidler byvekstavtale	287	"Frie" midler. Utbetales iht prognoser T2, midler som ikke benyttes i budsjettåret holdes tilbake og må spilles inn på nytt i fremtidige statsbudsjett.	Pkt 3.1.2 Belønningsmidler i revidert byvekstavtale
Tilleggsavtale	Tilskudd til økt kollektivsatsing, Metrobuss	30	Øremerket Metrobuss. Utbetaling skjer på samme måte som for belønningsmidler over. Delfinansiert med post 63 (statlig investeringsstilskudd) og lokal egenandel (bompenger).	Metrobuss styringsrammer og -mål: KU-sak 17/20 (møte 13.05.2020).
Tilleggsavtale	Tilskudd til økt kollektivsatsing, bussdepot	3	Øremerket bussdepot. Utbetaling skjer på samme måte som for belønningsmidler over. Delfinansiert med post 63 (statlig investeringsstilskudd) og lokal egenandel (finansieringskilde?).	Bymiljøavtale 2016, byvekstavtale 2019 og bomforlik 2020: Et forhold mellom stat og fylket utenom Miljøpakken. KU-sak 2/19 (møte 15.02.2019); Statens vegvesen og fylkeskommunen avtaler nærmere. Se også KU-sak 17/20. Revidert byvekstavtale: Bussdepotet del av Miljøpakken?
Tilleggsavtale	Tilskudd til reduserte bompenger	34	"Frie" midler pt. "Kan" benyttes til bedre kollektivtransport.	KU-sak 38/22: Vd orienterer. Se også KU-sak 43/22, 54/22 og 58/22.
Tilleggsavtale	Tilskudd til reduserte kollektivtakster	56	Øremerket på vedtatte taksttiltak.	Sist rapportert KU-sak 36/23 (møte 22.09.2023)
Sum totalt		410		
Sum ekskl. Tilskudd Metrobuss/depot		376		

Tabell 2. Fordeling av Belønningsmidlene

Årlig tildeling er lagt til grunn i statsbudsjett med bakgrunn i gjeldende avtaler. Tall i tabellen hensyntar endret budsjettindeks fra behandlingen av RNB23 (fra 2,2% til 5,2%), slik at det harmonerer med tall i revidert BVA (s.15)

Tilskuddet som følge av tilleggsavtalen («bompengeforliket») inngått av regjeringen Solberg sommeren 2019, er en del av porteføljen til tilskudd til byområder over post 66: Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud, j.f tabell 5 i [Prop. 1 S \(2022-2023\)](#). I 2023 og resten av planperioden er det lagt inn 54,4 MNOK til tiltaket.

2. Langsiktig tiltaksplan – forslag om å utvide rammen.

Forslag til langsiktig tiltaksplan ble behandlet i fylkestinget, i bystyret i Trondheim og i kommunestyrene i Stjørdal, Malvik og Melhus høsten 2022, men er ikke behandlet i KU i påvente av at revidert byvekstavtale ble fremforhandlet, jf KU-sak 55/22. Fylkestinget og bystyret i Trondheim vedtok blant annet følgende disponering av gjenværende midler i Miljøpakken i perioden 2022-2029:

- Ekstra driftstilskudd til AtB for å styrke tilbudet: 500 millioner kroner.
- Ekstra driftstilskudd til AtB for å styrke tilbudet på regionlinjer: 150 millioner kroner.

Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan er et verktøy for å synliggjøre betydningen av prioriteringer i et lengre perspektiv. Planen skal avklare de overordnede rammefordelingene, men ikke alle detaljerte prosjekt innenfor tiltaksområdene og skal dermed tjene som referanseramme for arbeidet med handlingsprogram/årsbudsjett og for viktige beslutninger de nærmeste åtene. Etter at planen ble

vedtatt hos lokale parter, har Skaun og Orkland kommet inn i Miljøpakken. I tillegg har Stortinget vedtatt¹ forlengelse av bompengeneinnkrevingsperioden fra 2029 – 2033.

Etter arbeidet med innspillene til handlingsprogram for 2024- 2027, viser rapporter fra Miljøpakken at reiseutviklingen med bil de siste årene ikke er i samsvar med nullvekstmålet. Trafikken i januar - august 2023 var fire prosent høyere enn samme tidsperiode i 2019. Dette gjør at tiltak må prioriteres hardere opp mot effekt på bilkjøring.

Driftsøkonomien i 2023 og videre framover påvirker bruken av midlene tilgjengelig i Miljøpakken. Når kostnadsøkninger og inntektssvikt øker tilskuddsbehovet til kollektivtransporten, trekker det økte tilskuddsbehovet ressurser fra samme økonomiske rammer som tiltak for bedre kollektivtilbud. Fylkesdirektøren vil derfor beskrive noen forhold som påvirker kollektivøkonomien framover:

3. Økte kostnader til drift av kollektivtrafikken.

Som beskrevet i KU-sak 39/23 *Rapportering på AtB sin bruk av garanti fra Miljøpakken i 2023 – behov for å utvide finansieringen*, har det vært en ekstraordinær kostnadsvekst siste året. Kostnadsveksten forventes å gi merkostnader i drift på 40 MNOK i 2023 og vil ha effekt også for 2024.

I sak 39/23 formidlet AtB videre at den passasjerveksten vi ser, ikke reflekteres i en tilsvarende inntektsvekst. I saken estimeres en inntektssvikt for 2023 på 37,8 MNOK. I KU-sak 39/23 *Rapportering på AtB sin bruk av garanti fra Miljøpakken i 2023* er innstilling til vedtak, punkt 2, som følger: Kontaktutvalget understreker at Trøndelag fylkeskommune må legge fram et realistisk budsjett for 2024 og utrede tiltak for å redusere inntekts svikten.

Inntektsbortfall og kostnadsøkninger i 2023 og tidligere forplanter seg inni 2024-økonomien også om prisveksten ikke overstiger økningen i den kommunale deflatoren. AtB har signalisert en økonomisk utfordring på ca 40 MNOK i 2024 gitt at kostnadsveksten ikke overstiger deflator for 2024.

KU-sak 36/23 *Rapportering på økonomisk status for 2023 – taksttiltak som følge av «Bompengeforliket»* viser at tiltakene som ble vedtatt finansiert av belønningsmidlene gjort tilgjengelig gjennom tilleggsavtalen har hatt en høyere kostnad enn forutsatt, og da særlig utvidelsen av tog-samarbeidet til utvidet sone A. AtB har meldt at oppdatert prognose for de årlige kostnadene i 2023 er steget fra 69 MNOK, jf KU sak 60/22 i desember 2022, til nå 80 MNOK og videre til 90 MNOK i 2024.

I sum gjør dette at en drift av kollektivtransporten i 2024 og framover vil ha økt tilskuddsbehov om ikke kostnadsreduserende tiltak, taksttiltak eller andre tiltak for å øke inntekter iverksettes.

4. Tiltak vedtatt/spilt inn for utvidelse av driftsramme.

I PR-sak 86/23 *Drift av kollektivtransporten i Miljøpakken – handlingsplan 2024 – 2027*, presenterte fylkeskommunen følgende forslag til drift av kollektivtransport:

¹ [Prop 113 S \(2022-2023\)](#)

Tiltak	2024	2025	2026	2027	Totalt
Aldersvennlig transport	10,0	10,0	10,0	10,0	40,0
Drift lokalbuss MeK+MaK	6,3	6,3	6,3	6,3	25,2
Ekstra midler kollektivdrift	50,0	50,0	50,0	50,0	200,0
Mobilitetspakke	32,0	44,0	44,0	44,0	164,0
Mobilitetsplaner Skaun og Orkland	1,0				1,0
Kapasitetsutvidelse kollektiv	40,0	85,0	85,0	85,0	295,0
Reversere kutt fra 2022	23,0	23,0	23,0	23,0	92,0
Sum drift	162,3	218,3	218,3	218,3	817,2

Tabell 1. Fylkeskommunen sitt forslag til drift av kollektivtransport som presentert i PR-sak 86/23

Fylkeskommunen har etter møtet i programrådet 12.09.2023 arbeidet sammen med AtB om å finne løsninger for å ta ned foreslått tilskuddsnivå. Fylkesdirektøren har i samspill med AtB har lagt frem et innspill til diskusjon for disponering av midler for årene 2023 til 2029 presentert under i tabell 6 der innsparinger er gjort for å ligge innenfor rammene i langsiktige tiltaksplan.

For å gi en oversikt over hvilke tiltak de ulike budsjettlinjene omhandler, gjennomgår vi her prosjektene i litt mer detalj. I det videre omtales prosjekter tidligere spilt inn i handlingsprogrammet med forslag til endringer. Disse må diskuteres med partene i Miljøpakken. Diskusjoner og endringer vil kunne synliggjøres i partenes politiske behandling av handlingsprogrammet. Tiltakene er oppsummert i tabell 6 nedenfor.

2.1 Aldersvennlig transport 67+.

Målet med aldersvennlig transport 67+ er å gjøre det enklere for eldre å komme seg rundt i hverdagen etter omleggingen av metrobuss-systemet i Miljøpakken. Bakgrunnen for aldersvennlig transport-piloten var omleggingen til metrobuss-systemet der noen mennesker i noen områder fikk lengre gangavstand til bussholdeplass som følge av mål om å redusere reisetida for de mange og dermed øke bussenes attraktivitet. Ordningen aldersvennlig transport er et avbøtende tiltak for en særlig sårbar gruppe og tilbyr transport dør til dør.

Det ble i KU-sak 8/23 vedtatt en videreføring og videreutvikling av tilbudet til også å inkludere mennesker med nedsatt fremkommelighet fra 2024. Denne utvidelsen med planlagt oppstart fra 01.05.24 kan stoppes som et innsparingstiltak på 13,2 MNOK ved et nedtrekk fra 10 MNOK til 7,2 MNOK i perioden 2024 – 2029.

2.2 Lokalbuss Melhus og Malvik.

Tiltaket er med på å muliggjøre en mer effektiv framføring for regionbussen, i tillegg til at et slikt lokalt tilbud anses som svært positivt for reisende i Melhus og Malvik, og vurderes til å være et godt alternativt særlig for fritidsreiser. Tiltaket ble vedtatt i årsbudsjettet for 2022 støtte til «drift av lokalbuss L86 i Malvik på 3,6 MNOK per år» og «drift av lokalbuss i Melhus på 2,5 MNOK per år». I forlengelsen av dette tilbudet er det lagt på forventet indeks på 2,8 % i 2023. AtB vurderer tiltaket som et minimumstilbud og foreslår det videreført.

2.3 Ekstra midler kollektivdrift.

I [Handlingsprogrammet for 2023-2026](#) er innspillene til utvikling av rutetilbud (drift) forankret i [mobilitetsplanene i Stjørdal, Malvik, Melhus, Klæbu og Byneset](#). Tiltakene er fordelt slik:

- Trondheim kommune: ca 20 MNOK
 - Fleksibel transport Byneset og Klæbu (redusere behov for bussruter)
 - Økt frekvens L 75 og L 77 (forbedret tilbud – særlig fritidsreiser)
 - Økt frekvens L 72 (styrket tilbud særlig kveld og lørdager – fritidsreiser)
- Melhus kommune: ca 15 MNOK
 - Pendel Hesttrøa – Brekkåsen og Melhus S og Trondheim S (bedre tilbud)
 - Utvidet lokalbusstilbud Varmbua – Søberg (nytt tilbud – fremtidig boligutvikling)
- Malvik kommune: ca 5 MNOK
 - Forlenge L 70 til Muruvik (bedre tilbud Muruvik – Hommelvik)
 - Fleksibel Transport (mål om å redusere busslinjer)
- Stjørdal kommune; ca 10 MNOK
 - To pendellinjer med høy frekvens (bedre tilbud i byområdet)
 - Styrke tilbudet til Tangen

Tiltaket på rutegående buss er innført i Trondheim og Stjørdal. I Melhus kan tilbudet innføres når nye busser er på plass og dette vil løse en langvarig utfordring i Melhus. Fleksibel transport på inntil 6 mill kan holdes igjen og rutegående busstilbud til/fra Byneset og Klæbu reverseres. Dette ble innført i august 2023. Ytterligere tiltak i Stjørdal og Melhus holdes tilbake.

I tabell 6 innspill til diskusjon nedenfor er dette tiltaket strammet inn og kun tiltaket i Melhus om å etablere pendeltilbudet Brekkåsen – Melhus skystasjon – Løvset realiseres.

Tiltakene som er skissert ikke igangsatt over, vil kunne inngå i den videre dialogen om hvilke tiltak som igangsettes som del av tilbudsutviklingen i forbindelse med kapasitetsutviklingen, omtalt i punktet under. I pkt 2.4.3 presenteres forslag til diskusjon fra AtB.

Fylkeskommunen har som målsetting at en tilgodeser kommunene utenfor Trondheim med en økning tilnærmet 150 MNOK, jf fylkestinget sitt vedtak.

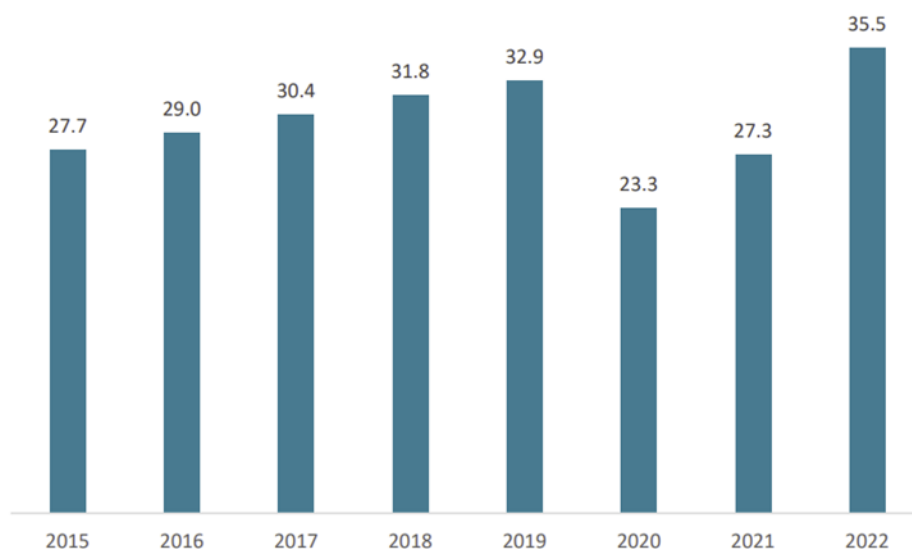
2.4 Kapasitets- og tilbudsutvidelse utvidelse kollektiv

Da ny rutestruktur for Stor-Trondheim 2019-2029 ble vedtatt i 2016 vedtok man samtidig at kapasiteten skulle dimensjoneres i to trinn med 2024 som skjæringspunkt. På den måten skulle man sikre best utnyttelse av ressursene. Usikkerheten rundt pandemiens effekt på folks reisevaner satte en stopper for planleggingen av trinn to med en utvidelse av kapasitet og rutetilbud.

I utredningsarbeidet for ny rutestruktur i 2015 ble det lagt til grunn en 2 % årlig reisevekst for å oppfylle nullvekstmålet. Som vist i figur 1 nedenfor, viser imidlertid reisetall en annen utvikling: I 2015 var det registrert 27,7 mill påstigninger. I 2022 var dette økt til 35,5 mill. Dette er en økning på 7,8 mill påstigende/28 % vekst og en gjennomsnittlig årlig vekst på 3,6 %. I august 2019 ble det gjort total omlegging av rutestrukturen i Trondheim. Dette gjør det umulig å sammenligne påstigningstall før og etter 2019, i og med at måten vi reiser på er endret. Ved å gå fra direktelinjer til nettverksmodell med omstigning for flere av de som reiser, betyr det at noen av kundene som tidligere ble registrert 1 gang på en reise fra A til B, nå blir registrert 2 ganger på samme strekningen på grunn av påstigning på 2 ulike busser.

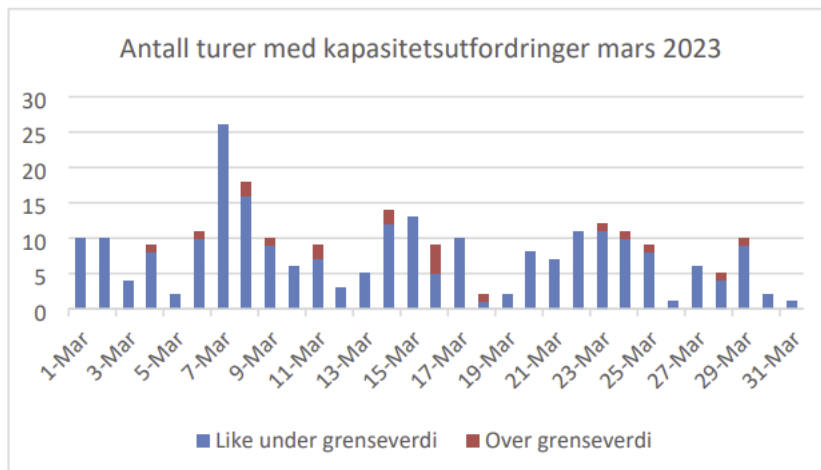
Selv om vi gjennom påstigendestatistikken ikke har mulighet til å sammenligne påstigningstall, ser vi gjennom analyser av salg og billett volum, at det gjennomføres flere reiser med kollektivtransport i dag enn det gjorde i 2019.

Første halvår 2023 solgte vi 16 % flere periodebilletter enn vi gjorde første halvår i 2019.



Figur 1. Passasjerutvikling 2015 - 2022

Trafikktellinger viser at det tidligere i år var flere ruter med kapasitetsutfordringer i rushtiden.



Figur 2. Oversikt over omfang av avganger i mars med kapasitetsutfordringer mars 2023

Ferske tall fra AtB viser at det i uke 34 var 946 590 påstigende i Trondheimsområdet; samme uke i fjor var det registrert 837 062 påstigninger. Dette en økning på 13 %. I modelleringen for årene fremover har AtB lagt til grunn 5 % årlig vekst. Det ut fra:

- En eventuell kapasitetsøkning bør være robust. Det vil være svært kostbart å øke kapasiteten på et senere tidspunkt.
- Tendensen det siste året indikerer at Stor-Trondheim vil ha utfordringer med å nå nullvekstmålet framover og at det dermed er økt sannsynlighet for tiltak som øker etterspørselen etter kollektivtransport.

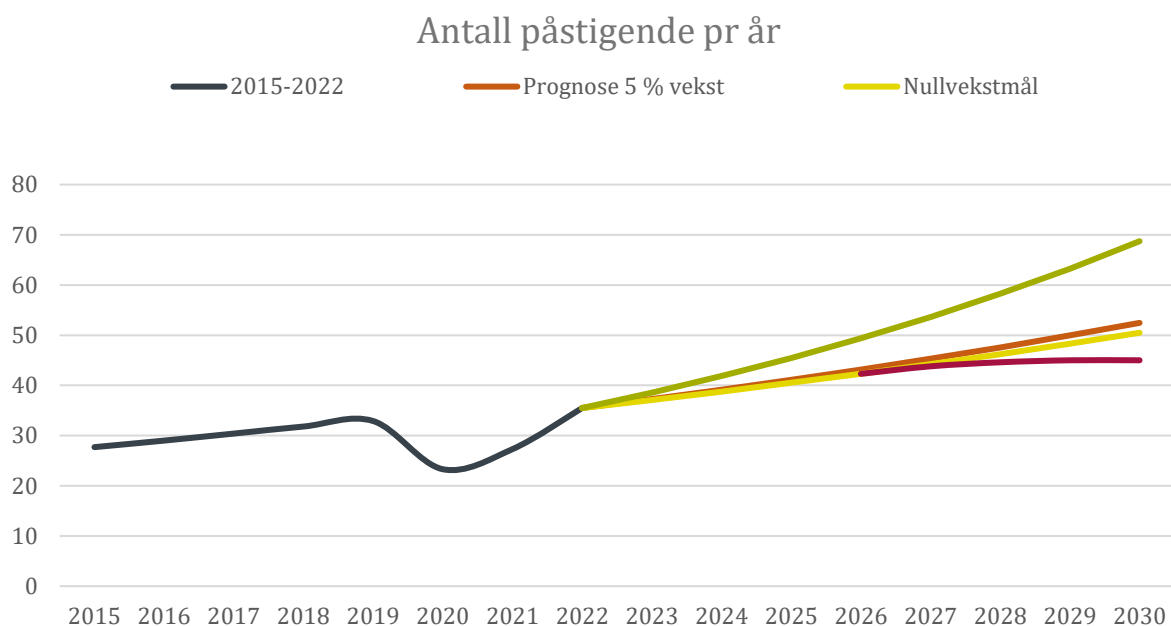
Informasjon om gjentakende frakjøringer, analyser basert på befolkningsvekst og bydelsutvikling, og tilbakemeldinger om trengsel allerede i dag, er bakgrunnen for de tiltak som er foreslått for økninger i rushtrafikken.

Tiltak som er foreslått utenfor rush, som særlig vil legge til rette for en økning i fritidsreiser, er i stor grad basert på bydelsanalysene gjennomført høst 2021/vår 2022. Bydelsanalysen ble utarbeidet som grunnlag for å vurdere og videreutvikle dagens tilbud fram mot 2029, og gi innsikt og støtte til utviklingen av framtidens mobilitetstilbud i Trondheim. Basert på innbyggernes tilbakemelding om hva som er viktigst for at de skal bruke mobilitetstilbudet, vurderer analysen disse elementene for alle bydeler i Trondheim. Formålet er å gi en bedre forståelse av dagens tilbud. Resultatene av analysen viser hvor tilbudet dekker kundens behov, og hvor det er nødvendig å iverksette tiltak.

2.4.1 Hvorfor er kapasitetsutvidelse så viktig?

Uten tiltak vil de avgangene som i dag allerede er nesten fulle, bli fulle i løpet av de neste årene. Kundene vil oppleve fulle busser og frakjøring, og mulige nye kunder vil raskt gå tilbake til andre reisemåter. Det er enklest å få folk til å endre reisevanene sine for jobb- og studiereiser, og disse foretas oftest i rushtid. De som allerede reiser kollektivt til jobb og skole, har lavere terskel for å reise kollektivt også på fritiden, enn de som reiser med bil til jobb. I løpet av de neste årene vil derfor kapasiteten for nye kunder være nådd, og veksten vil flate ut. Vi vil fortsatt ha mulighet for noe vekst utenfor rush, hvor det fortsatt er kapasitet, men det vil være svært krevende å få flere fra bil til kollektiv, hvis vanen om å reise kollektivt til jobb ikke allerede eksisterer.

Hvis det ikke iverksettes tiltak, kan vi de første par-tre årene forvente moderat og stadig svakere vekst så lenge det er ledig kapasitet på bussene.



Figur 2. Årlig vekst med en prognose på 5 % vekst og utvikling hvis tiltak ikke innføres. Enhet på vertikal akse er millioner reisende årlig.

Figur 4 viser en illustrasjon av millioner påstigende på vertikal akse og hvordan utviklingen er må være for å nå nullvekstmålet, samt hvordan tiltak vil påvirke veksten og måloppnåelse. Dagens reisemiddelfordeling (gående, syklende og kollektivreisende) er lagt til grunn.

Økt kapasitet av materiell og sjåfører legger også et bedre grunnlag for å styrke tilbudet utenfor rush. I helgene er det tidvis overfylte busser for enkelte linjer. I perioden august/september 2023 er det metrolinje 1 som skiller seg ut i negativ forstand med 17 innmeldte frakjøringer i perioden. Problemene er spredd over driftsdøgnet, men med en hovedvekt på lørdag formiddag. Linje 70 har også noen innmeldte frakjøringer i perioden, også dette på lørdag formiddag. Med innmeldte frakjøringer menes det frakjøringer som er meldt inn til AtB fra operatører/sjåfører. I tillegg fanger passasjertellesystemet opp turer hvor det ikke nødvendigvis er meldt inn fulle busser til AtB drift, men hvor systemet har registrert passasjernivåer som tilsier at bussene har vært fulle. Her skiller linje 25 seg ut, hvor det spesielt er 16-, 17- og 18-timene på lørdag som skiller seg ut i negativ forstand i perioden med fulle busser. Også her er linje 1 godt representert i perioden, med flere turer enn de som er meldt inn til AtB drift. Det kan antas at passasjertallene bare fortsetter å stige framover, noe som vil gi ytterligere problemer med fulle busser i framtiden.

2.4.2 Kan opptrappingen foregå gradvis?

AtB mener at det er lite rasjonelt å innføre en gradvis opptrapping. Jo senere tilbudet iverksettes, jo større økonomisk usikkerhet pålegges operatørene. I en situasjon der tilbudet gradvis trappes opp fra 2025, vil operatørs evne til å skrive ned sine investeringer reduseres i tid. Dette vil igjen utfordre prisene i kontrakten, og kan lede til nye forhandlinger der prisene øker. Her er det mye usikkerhet.

2.4.3 Tilbudsutvikling samtidig med kapasitetsutvikling

Hvis AtB ensidig styrker tilbudet i rushtidstrafikken, uten å styrke tilbudet på lav- og normaltrafikk, vil dette føre til en økonomisk ubalanse i kontraktene, der utnyttelsesgraden på materiell og sjåfører blir lav. En skjev produksjon med for mange sjåfører i arbeid i rush sammenlignet med lav- og normaltrafikk fører til økt bruk av delte skift og deltidsstillinger. Dette gir dårligere arbeidsforhold for sjåfører og vil i tillegg forverre utfordringene med å tiltrekke seg nye sjåfører, føre til driftsutfordringer og innstilte avganger.

For å sikre en jevnere balanse i kontraktene, anbefaler AtB å styrke tilbudet også i lav- og normaltrafikkperiodene. Dette vil bidra til bedre utnyttelse av materiell, samt flere faste og hele stillinger. Å styrke tilbudet utenfor rushtrafikken vil i tillegg gjøre det enklere å velge buss framfor bil på fritidsreiser, reisene blir mer effektive og flatedekningen bedre. Økt frekvens i normal- og lavtrafikk gir et mer integrert og pålitelig linjenett som er avgjørende for at nettverksmodellen fungerer.

Nedenfor presenteres en omfattende, men ikke en uttømmende liste over tiltak som kan inngå som del av tilbudsutvidelsen og som AtB mener er gode. AtB vil i det videre samarbeide med kommunene med sikte på å komme frem til omforent tiltaksliste innenfor rammen. I tillegg kommer tiltakene som er skissert ikke igangsatt over, og som vil kunne inngå i den videre dialogen om hvilke tiltak som skal prioriteres i tilbudsutviklingen.

Det er ikke nødvendig å studere alle tiltak 2.4.3.1 til 2.4.3.10 for å forstå helheten i saken, men kommende prioriteringsdiskusjoner vil måtte forholde seg til enkelttiltak.

2.4.3.1 Utvide rushtidsperiodene på morgen og ettermiddag

For å utnytte kapasiteten (både busser og sjåfører) kan det være nødvendig i en overgangsfase (eller også senere om tiltakene viser seg å være nyttige/enkle å administrere) å utvide rushtidsperioden for å se om kundene vil tilpasse seg et annet reisemønster. Dette kan gi mulighet for å spre reisestrømmene noe, men vil ikke påvirke rushtid i stor grad. Her kan eksempelvis fri/rimeligere tilgang til AtBs utvidede mobilitetstilbud for periodebillett kunder være en mulighet som redusere belastning på buss og trikk i rush. Også innføring av fleksibel billett og tidsdifferensierte takster kan være alternativer for å spre passasjerstrømmingen. Denne type tiltak vil være særlig viktige i høst- og vintersesongen når kapasitetsutnyttelsen er høyest fordi flere erstatter sykkel og gange med buss.

2.4.3.2 15 minutters frekvens i primærnettverket

Nettverkseffekt i kollektivsystemet oppnås når kunden opplever at tilbudet har en tilfredsstillende frekvens hvor bytter kan planlegges og det er trygghet for at neste buss ikke er langt unna. I bydelsanalysene og kundeundersøkelsene i 2022 fikk AtB dokumentert at kundene opplever at fire avganger per time som et godt tilbud. For å sikre at det gjennomføres flere fritids-, kultur- og besøksreiser anbefales det at primærnettverket (taktede linjer i nettverket med kort byttetid) har minimum fire avganger per time på normaltrafikk

2.4.3.3 Tyholt

Bydelsanalysen peker på Tyholt som en utfordrende bydel, hovedsakelig grunnet avstand til holdeplass. Linje 13 betjener Kong Øysteins veg, men foruten denne linjen er det kun linje 22 som betjener Tyholt (Strinda VGS). Både på grunn av videregående skole, men også fordi Dragvoll etter hvert skal flyttes til Gløshaugen er det ønskelig at frekvensen styrkes utenfor rushperioden. Tiltaket for alle linjene er med på å gjøre kollektivtransporten mer konkurransedyktig mot bil. Linjene som er pekt ut er blant de største etter metrolinjene, og frekvensen bør økes tilsvarende. Linje 13 er et bidrag til nettverket ved å gi et tilbud mellom øst og vest, med betjening av store arbeidsplasser som St. Olavs hospital, NTNU, samt andre viktige målpunkt og knutepunkt.

2.4.3.4 Styrket tilbud over omkjøringsveien - linje 15, og regionlinje 310/311 Stjørdal – Sluppen – Orkanger

Med økt boligbygging i øst og flere arbeidsplasser i aksene Strindheim – Sluppen – Tiller er det et økende behov for rask framføring mellom øst og sør. Reisetiden mellom Tiller og Tunga øker fra omkring 20 minutter til rundt én time dersom reisen går via sentrum. Ved at linje 15 blir et tilbud som også går utenfor rush, har bil og kollektivreiser «samme» reisetid via Omkjøringsveien.

Et regelmessig regiontilbud (L 310 og 311) som betjener holdeplassene på Omkjøringsveien og sikrer overgang til bybusstilbudet på Moholt, Tunga og Skovgård vil være et godt tiltak i forhold til arbeidsreiser fra kommunene i BVA-området utenom sentrum. Tilbudet vil også underbygge utvikling av arbeidsreiser mellom kommunene i BVA og til Værnes.

2.4.3.5 Styrket tilbud til Bymarka

Tiltaket innebærer traséomlegging av linje 24 til Skistua om Vestoppfarten og linje 11 i Byåsveien og Breidablikkveien. Tiltaket vil gi økt tilgjengelighet til Bymarka, redusere reisetiden og styrker kapasiteten til Stavset, Dalgård og Nyborg. Tiltaket reduserer også utfordringer med fremkommelighet i Roald Amundsens veg, da linje 11 kjøres med 18 meter leddbuss, mens linje 24 med 12 meter buss. Tiltaket vurderes også i sammenheng med planlagt og påbegynt boligbygging på Stavset og Dalgård som et godt tiltak da reisetiden reduseres. Tiltaket vil også gi bedret kapasitet i Kongens gate der det er utfordringer med frakjøring i dag. Det er viktig å tilrettelegge for et attraktivt fritidstilbud til steder der fritidsaktiviteter gjennomføres. Tiltaket representerer en besparelse ved at L26 (sentrum – Skistua) kan legges ned, noe som vil lette driftsplanleggingen og øke effektiviteten hos operatøren. Det blir også færre busser gjennom sentrum og som må regulere på Trondheim sentralstasjon

2.4.3.6 Styrket tilbud med L 96 til Vassfjellet

Det har vært kapasitetsutfordringer på linje 96. For å unngå at bussreisende går over til bil og at foreldre kjører barn til Vassfjellet, bør tilbudet styrkes med flere avganger.

2.4.3.7 Styrket tilbud utenfor rush fra Værestrøa, L 44

Styrking av L 44 vil bedre situasjonen for overgang mellom høyfrekvent (L 1) og lavfrekvente (L 44) kollektivtilbud, og da særlig for Ranheim øst. Økt frekvens på L 44 vil også gi et bedre tilbud for fritidsreiser, samt en opplevelse av raskere framføringstid.

2.4.3.8 Styrket tilbud Romolslia sør, L 72

Bydelsanalysene viser at beboere i Romolslia og på Selsbakk ønsker å reise mot Tiller. Det er ønskelig i tillegg til linje 20 å tilby Romolslia et tilbud mot Tiller. Linje 72 starter og stopper på Tillerterminalen utenfor rush, og disse turene kan starte på Romolslia mot Tonstadkrysset - Tillerterminalen - Klæbu. På denne måten får Romolslia kobling mot Tiller i deler av døgnet.

2.4.3.9 Forlengelse av L 14 via Strindheimtunnelen til Piren/Trondheim S

Etter ombygging på Trondheim S er det ikke lenger snumuligheter her, og det er kun Piren som er aktuell. I bydelsanalysen skårer Charlottenlund/Jakobsli lavt grunnet reisetid og dårlig konkurranseforhold mot bilen på turer til/fra sentrum. En mulig løsning kan være å forlenge linje 14 til Piren for å redusere kjøretiden noe. Ved å kjøre linjen til Piren er det enkelte som får en ønsket direktekobling, men vi antar at hovedtyngden har reisemål i sentrum, og at det da fortsatt krever bytte på Strindheim.

2.4.3.10 Økt kapasitet til Granåsen

Fylkesdirektøren har mottatt forslag om å styrke tilbudet til Granåsen i forbindelse med økt reisebehov når fotballhallen sannsynligvis er ferdig neste høst. En analyse av behov og muligheter knyttet til dette vil være en del av det videre arbeidet.

2.4.4 Kostnader med tilbudsutvikling og kapasitetsøkning

AtB har beregnet driftskostnadene for kapasitetstiltak i rushtrafikken til ca 58 mill./år. For å sikre en jevnere balanse i kontraktene, anbefaler AtB i tillegg tiltak i normal- og lavtrafikk på inntil ca 98 mill./år. Totalt utgjør tiltak i- og utenfor rushtrafikk ca 156 mill./år. Tiltakene vil skape flere og nye reiser, og AtB forventer at inntektene etter hvert vil stabiliseres på 35% - 50% av kostnadene. Det er i tilskuddsberegningene lagt til grunn et gjennomsnitt av inntektsintervallet tilsvarende 45 %. Dette er i tråd med gjennomsnittet i dagens kollektivtrafikk. Tilskuddsbehov blir da på 85 mill./år. Inntektene vil avhenge av hvilke tiltak vi prioriterer.

2.4.5 Hva skal til for å få flere til å velge kollektivt?

AtB sin tilnærming med målrettede tiltak for kollektivtransporten støttes av forskning. Virkemidler som gir bedre kollektivtransport og har restriksjoner som gir økte kostnader for bilbruk, gir størst effekt på etterspørselen etter kollektivreiser. Økt frekvens oppgis som et av de viktigste tiltakene for å forbedre tilbudet². Takstreduksjoner kan være effektivt for å øke passasjertallet og dermed kollektivtransportens markedsandeler, men mye empiri viser at en stor andel av passasjerveksten

² [Kjørstad og Ellis, 2020](#)

kommer fra gange og sykkel. Bilistene er generelt mer følsomme for (og mer opptatt av) reisetid og fleksibilitet enn for takstreduksjoner³ og er generelt lite følsomme for pris⁴. En utvidet takstsone og takstintegrasjon med tog, som begge særlig vil påvirke de litt lengre reisene, kan ha best effekt for å redusere bilbruk. Reduksjon av enkeltbillettprisen har også muligens noe bedre effekt enn generell takstreduksjon. Prisene for enkeltbilletter fremstår som høye og kan være en barriere for sporadiske trafikanter som ikke reiser ofte nok til å ha nytte av periodekort. Dette gjelder kanskje særlig studenter og ungdom, som er i en fase av livet hvor vaner etableres.

Hvor stort antallet nye busspassasjerer er ved økt busskapasitet, avhenger av flere faktorer. Særlig viktig er det å endre konkurranseforholdet mellom bil og kollektivtransport. For å gjøre kollektivtilbudet mer konkurransedyktig vil bilrestriktive tiltak være viktige. Styrkede parkeringsrestriktive tiltak vil føre til flere kollektivpassasjerer og dermed økte inntekter. Videre vil redusert adgangen til kollektivfelt for andre enn busser gi bussen bedre fremkommelighet. Virkemiddelpakker med bedre kollektivtilbud og samtidige restriksjoner på bilbruk eller økte kostnader ved bilbruk, gir størst effekt på etterspørselen etter kollektivreiser og er den mest kostnads-effektive måten å møte det økte reisebehovet i byområdene på⁵. Dette viser at AtB ikke vil klare å legge til rette for ønsket vekst alene, men er avhengig av koordinert innsats fra alle partene i Miljøpakken.

2.5 Reversere kutt fra 2022

I mai 2022 ble det foretatt kutt i avganger hverdager etter kl 20.00, lørdager og søndager for å dekke manglende inntekter. Dette var et vilkår for økonomisk garanti fra Miljøpakken for å håndtere reduserte billettinntekter i tiden etter at smitteverntiltak ble avviklet. Kuttet gjaldt særlig søndager, hvor frekvensen ble redusert til to avganger per time som beste frekvens inkludert på metrolinjer. Kuttene har negativ innvirkning på jobb- og fritidsreiser. Tiltaket innebærer å justere kollektivtilbudet tilbake til nivå før kuttene. Kuttet svekket nettverksmodellen der høy frekvens er grunnleggende for at reiser med bytter skal oppleves som effektive og attraktive. Tiltaket gjelder for alle linjer i byvekstområdet.

Gitt passasjervekst og økte inntekter som følge av kapasitets- og tilbudsutviklingen, er det funnet rom til å gjenopprette rutene som ble tatt ut i 2022. I AtB sine forslag til faglige innspill, er dette tiltaket trukket frem som ett av de viktigste.

2.6 Mobilitetspakke

Mobilitetspakken ble etablert i 2023, og gjennomføres som et samarbeid mellom Trøndelag fylkeskommune og AtB. Mobilitetspakken har som formål å utvikle nye, delte mobilitetstjenester utover ordinært rutetilbud. Tiltak som er satt i gang i 2023 er følgende:

- Det er utplassert 300 el-sparkesykler og 300 el-sykler i Melhus, Malvik, Stjørdal.
- Delingsmobilitet (bysykler og el-sparkesykler) er lagt inn i AtBs app.

³ [Effekter av takstreduksjoner i Trondheim - Asplan Viak](#)

⁴ [Erfaring med lave takster i kollektivtrafikken \(TØI, 2023\)](#)

⁵ [Hva som får trafikanter til å endre reisemiddel - Samferdsel \(toi.no\)](#)

- Samkjøringsprosjekt på Byneset, der samkjøring kombineres med fleksibel transport for å gi trygghet for reisende og redusere oppstartsbarrierer. Tilbudet starter 1.november 2023.
- Det er igangsatt en studie som skal se på effekt av delingsmobilitet vs rutegående transport, og hva som bidrar mest til nullvekstmålet per investerte krone. Dette utføres av Asplan Viak, og er et samarbeidsprosjekt mellom AtB, Skyss og Kolumbus. Dette er et nyskapende arbeid som vil kunne gi viktig input til framtidige prioriteringsdiskusjoner i Miljøpakken.
- AtB jobber med en integrasjonsløsning for billettering av delingsmobilitet. Det er utviklet nyskapende funksjonalitet med utgangspunkt i Enturs teknologi.
- Gratis bysykkel (inntil 60 minutter pr gang) vil inngå i AtBs periodebillett. Dette vil mest sannsynlig lanseres i september 2023.

Slike mobilitetstjenester er et viktig supplement til kollektivtransporten som kan øke fleksibilitet og bidra til å gjøre folk mindre avhengig av privatbil, gi en mer kostnadseffektiv kollektivtransport. Lokalisering av tjenestene er valgt for å gi et bedre kollektivtilbud. En slik langsiktig satsing er nødvendig for å teste løsninger, endre reisevaner og hente ut mulige gevinster i fremtiden, og viktig i denne planperioden for å sikre gevinster til det kommende anbudet i 2029.

Mobilitetspakken ble vedtatt i handlingsprogrammet 2023-2026, med 16 MNOK i 2023 og 2024. I tillegg ble det satt av en opsjon på 16 MNOK i 2024.

2.7 Andre tiltak for å øke kapasiteten.

Kontaktutvalget vedtok som del av KU sak 37/21 følgende:

«I tillegg ber kontaktutvalget om at de jobbes frem forslag til nye billettprodukter som også bidrar til at flere velger kollektivt. Det kan være;

a. hybridløsninger, et kombinasjonsprodukt som både har lavere pris og lavere marginalkostnad for neste reise enn enkeltbilletter.

b. tidsdifferensierte/dynamiske takster for å fordele reisene bedre over døgnet.»

Som tiltak for å bidra til å styrke kapasiteten frem mot 2029, vil fylkeskommunen be om at AtB arbeider videre med løsninger for å imøtekomme KU sin bestilling.

2.8 Utvidelse av sone A:

Som følge av at Skaun og Orkland blir del av Miljøpakken fra 2024, er det fremkommet ønsker fra disse kommunene om at sone A utvides til å inkludere Orkland.

Figuren til høyre viser dagens takstsoner for buss og Orkland kommune uthevet i hvitt, med tydelig svart strek er takstsonene gjengitt.

En utvidelse av sone A vil gi tapte billettinntekter ved at sonepåslaget for kryssing av sonene faller bort. Det er lagt til grunn at alle som reiser mellom sone A og B1 går fra å ha tosonereise til ensonereise. Videre, reisende fra sone C2/C3 til Trondheim går fra å ha tresonereise til tosonereise. Beregnet inntektstap på enkeltbillett når reisen går fra tre til to soner er 33% mens inntektstapet på periodebillett er 20 %.



Figur 3. Takstsoner per september 2023

Det er lokale reiser i sone C2 som i dag har tresonereise til Trondheim (Krokstadøra-Trondheim) og som med sonegrense på Orkland kommunegrense vil få ensonereise. Omfanget av disse reisestrømmene er lav og vurderes å ha lav konsekvens for inntektsvurderingen.

Reisende på strekningen Meldal-Berkåk som i dag ligger i C3 vil få en sonepassering og tosonereise mot ensonereise i dag og en dyrere reise. Omfanget av disse reisene blir som nevnt over av lavt omfang, men for de det gjelder gir det en økt kostnad.

A/B1	Beregnet årlig inntektstap	5,1 mill/ år
B1/C2/C3	Beregnet årlig inntektstap	1,1 mill/år
	Totalt	6,2 mill/år

Tabell 5. Oversikt over årlige inntektstap ved soneutvidelser

AtB har gjort en vurdering av hvilke systemer som må oppdateres og hvilken informasjon som må endres mot kundene og operatørselskapene, for å kunne implementere endret takstzone. AtB har kommet frem til at det trengs inntil seks uker fra bestilling til at en utvidet sone A er klarlagt i AtB sine systemer, og at de rekker å informere kunder og operatørselskap/sjåfører på en forsvarlig måte.

Fylkeskommunen foreslår at innlemmelse av Orkland kommune i sone A blir et tiltak som del av «Bompengeforliket» lik den tidligere soneutvidelsen. Kontaktutvalget bør gjøre nye vurderinger av tidligere vedtak om tiltak, for å finne rom til soneutvidelsen. Fylkeskommunen viser til KU-sak 36/23 med *Rapportering av tiltak etter «Bompengeforliket»*, og der utfordringer med de økonomiske rammer beskrives.

Fylkeskommunen er kjent med at Orkland og Skaun har signalisert ønsker om utvidet kollektivtilbud. Nye tiltak er ikke tatt med i denne saken.

3.0 Oppsummert drift kollektivdrift 2023 – 2029:

Tiltaksforslagene med omtalte innspill til kostnadskutt er oppsummert i tabellen nedenfor. I tillegg er det lagt inn en linje for forventet økte billettinntekter. I kapasitetssaken er det forutsatt at vi opprettholder om lag samme fordeling billettinntekter/tilskudd som i dag, det vil si at 45% av kostnadene finansieres ved billettinntekter og 55% av tilskudd. Det er dermed lagt inn en årlig inntektsvekst på 70 MNOK årlig med helårseffekt fra 2026. Inntektsforutsetningene i kapasitetsøkningstiltak på 70 MNOK sammen med den ekstra inntektsøkningen i tabellen på 350 MNOK i perioden tilsvarer en inntektsøkning på 5% årlig i tråd med estimert passasjervekst.

Fylkesdirektøren understreker at tabellen nedenfor er et utgangspunkt for dialog med partene og vil bearbeides videre fram mot lokalpolitisk behandling av handlingsprogrammet. I det videre arbeidet vil også underliggende forutsetninger og eventuelle uklarheter synliggjøres. Fylkeskommunen vil svare ut behov fra partene for supplerende opplysninger og gjøre disse tilgjengelig til partenes behandling av handlingsprogrammet

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>								2014
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
Kapasitets-/tilbudsutvikling		20	85	85	85	85	85	445
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>								998
Økte inntekter passasjervekst	20	30	40	50	60	70	80	350
<i>Sum ekstra tiltak inkl. ekstra inntekt</i>								648
Totalt 23 - 29								2662

Tabell 6. Skisse til fordeling av driftsramme 2023 - 2029 fra AtB inkludert økte inntekter

Ekstra driftstiltak er her **998 MNOK** uten innlagt inntektsøkning som følge av tiltakene og generell befolkningsøkning og reisevekst, og **648 MNOK** med ekstra inntekter.

Om partene i perioden gjennomfører tiltak som bedrer framkommeligheten for bussen, vil kostnadene til drift av kollektivtransporten reduseres. Tilsvarende vil bilrestriktive tiltak være et mer presist virkemiddel for å redusere biltrafikk enn generelle takstreduksjoner som også vil rekruttere passasjerer som i dag går eller sykler. Bilrestriktive tiltak vil føre til flere reisende i kollektivtrafikken og øke inntektene ytterligere.

Anbefaling til Kontaktutvalget

Fylkeskommunen inviterer partene til å diskutere forslagene som ligger i saken som grunnlag for videre bearbeidelse og prioriteringer av tiltak inn mot handlingsprogrammet for 2024 – 2027.

Programrådets drøftinger:

- *Kan bli vanskelig for KU å konkludere i denne saken 6. oktober*
- *Staten: Kollektivtransport er et viktig verktøy med tanke på den økte biltrafikken. Innenfor hvilke rammer er det vi skal prioritere? Rammen på 650 mill. er beslutninger hos Tk og Trfk. Er dette noe vi alle er enige om? Neste naturlige ramme er belønningsmidlene som det ser ut som vi er over. Staten har behov for en rapportering hvor vi kan følge pengene. Når vi blir enige om rammene, handler dette om prioritering.*
- *650 mill. som ramme er politiske ønsker fra to parter, det er ikke samordnet i en ny LTP. Når det gjelder belønningsmidlene, er det i utgangspunktet ikke slike midler til overs. 80 % av belønningsmidlene brukes allerede til drift kollektiv. De resterende 20 % finansierer i stor grad prosjekter som ikke kan finansieres med bompenger. Drift kollektiv kan finansieres med bompenger. Det må partene ta stilling til.*
- *Finansiering er ikke uvesentlig. Har brukt 41,7 mill. bompenger allerede uten at det har vært noen prinsipiell diskusjon rundt det. Bruk av bompenger til drift kollektiv vil gå ut over investeringsprosjekter. Bør se på om noe belønningsmidler kan frigjøres og kan brukes på kollektiv drift. Må bli flinkere til å vise hvordan ting finansieres fremover.*
- *Detaljene i tilbudsutviklingen ligger foran oss å beslutte.*
- *Trfk har gjort et vedtak om 650 mill. ekstra til kollektiv og mener det er en balansert pengebruk. Staten må si hva de mener om det. Vi foreslår en slik økning for å nå nullvekstmålet. De andre partene må gjøre sine vurderinger rundt det.*
- *Tk har fått tydelige føringer om å øke tilbudet også kveld og helg. Midlene til økt satsing kollektiv er tenkt hentet fra de udisponerte midlene i avtalen. Har lagt til grunn at også bompenger kan brukes.*
- *Alt av pengebruk i MP har en alternativ bruk. Spørsmålet er om man ønsker å øke innsatsen på kollektiv? Og hvor mye? Midlene må da tas fra udisponerte midler.*
- *Hvor mye vil forslaget fra Trfk bety i årlig bompengeuttak til kollektiv drift? Belyser det i saken. Er snakk om ca. 150 mill/år? Vil konkurrere kraftig med investeringer.*
- *Bompengebrauken må komme tydelig fram av saken. Styringsgruppen må bli klar over at vi er på vei inn i en ny tid med bruk av bompenger til kollektiv.*
- *Bruk av bompenger til økt satsing på kollektiv går ut over noe annet. Er redd for at sekken begynner å bli litt stor. Staten vil se hvor midlene kommer fra.*
- *LTP er ikke behandlet ferdig. Det vi diskuterer nå er premisser for en ny LTP. KU ønsker ikke en prosess med LTP nå, men heller forberede neste forhandling.*
- *Minner om HP-prosessen hvor det er spilt inn prosjekter på til sammen 2,4 mrd. mens sekretariatet anbefaler en ramme på 2,0 mrd. Viktig å ha med oss i denne diskusjonen.*
- *Mulig tilbudsutvikling er ikke besluttet. Hvem beslutter hva? Politiske prioriteringer løftes inn i HP og blir en rammebetingelse for AtB. Viktig å skape et godt politisk samspill.*
- *Foreslår å sette tilleggsbehovene på kollektiv i hvit tabell og at det følger saken på høring.*
- *Tar ikke stilling til detaljering nå. Det må vi komme tilbake til. Partene må være med å prioritere tilbudsutvikling.*

• Staten: Det er viktig å understreke at å etablere et godt busstilbud i avtaleområdet er avgjørende for å nå nullvekstmålet, men uten en langsiktig plan for pengebruken i Miljøpakken er det krevende å se rekkevidden av det som foreslås. I lys av at det er vanskelig å vite hvilke konsekvenser forslaget vil ha for resten av avtaleperioden og det vi ser for oss å realisere, er det ønskelig at det fremkommer av saksgrunnlaget alternativer som begrenser mulige negative konsekvenser for øvrig portefølje. Staten ønsker følgende synliggjort og belyst i saksgrunnlaget for videre behandling:

- o Belyse økonomiske konsekvenser av økt satsing på drift kollektiv, både i handlingsplanperioden og i avtaleperioden
- o Redegjøre for hvilke investeringsprosjekt økt bruk av bompenger til drift av kollektiv vil/kan gå ut over, både i handlingsplanperioden og i avtaleperioden
- o Vise til ulike alternativer for å begrense bompengene til drift av kollektiv ved å foreta prioriteringen blant de prosjektene som finansieres med belønningsmidler i dag, både i handlingsplanperioden og i avtaleperioden.

Kommentarer i Kontaktutvalget:

- Saken behandles i Bystyret i Trondheim om 14 dager. Ønsker en mer detaljert sak til formannskapet om prioriteringer innenfor rammene.
- I den politiske prosessen er det viktig å se handlingsalternativene. Det er vilje til å øke kapasiteten og bruke mer penger, men innholdet er ikke landet. Tk og Trfk må skrive felles faglig grunnlag.
- Møte den 20. oktober handler om økt kapasitet i kollektivsystemet og om vi skal få på plass den økningen til VM i 2025. Det må besluttet tidligere og derfor er det kalt inn til ekstra KU. Den store saken om økt nivå til drift kollektiv, hører hjemme i HP-prosessen.
- Tk ønsker å fremskynde økt kapasitet mht. VM på ski.
- Staten støtter økt satsing på kollektiv, men mener at saken ikke er moden for endelig beslutning. Vi må vite hva vi prioriterer og hva vi kan prioritere ned. Vi ser god vekst i kollektivtrafikken, men samtidig god vekst i biltrafikken og er i ferd med å ikke nå nullvekstmålet i Trondheim. Har vi en ubalanse i dosering av virkemiddelbruken? Faglig vet vi at ensidig styrking av kollektivtrafikken stjeler trafikanter fra gående og syklende. Skal vi få bilister over på kollektivtrafikk, må vi bruke andre virkemidler. Fylkeskommunen bør belyse disse problemstillingene som grunnlag for beslutning.
- Med dette forslaget begynner vi å bruke bompenger til drift kollektiv. De 650 mill. er udisponerte midler i Miljøpakken. Allerede i år bruker vi 42 mill. bompenger får å få ting til å gå opp. Hva betyr dette for investeringsprosjektene i Miljøpakken? Kan være at vi bruker 1 mrd. til drift kollektiv som vi kunne ha brukt til investering i perioden. Vi bruker 20% av belønningsmidlene til annet enn kollektiv drift. Går det an å ta ned dette?
- Det er ikke Miljøpakkens oppgave å finansiere et VM. Hvor mye ekstrabelastning vil en fremskyndet kapasitetsøkning gi Miljøpakken? Staten ønsker at saken belyses mer før endelig beslutning.
- Vi bryter nullvekstmålet med 4% fordi vi ønsker at folk skal kjøre elbil. Dette er en utvikling som det er stimulert til og burde ikke overraske. Ved start av MP for 15 år siden lå det inne i tabellene at det skulle brukes 60 mill/år til drift av kollektivtrafikken. Det gir et etterslep på 1 mrd. til kollektiv drift. Trfk anbefaler ikke å avvente beslutning her. Registrerer et ønske fra staten om å øke bomtakstene kraftig og å fjerne p-plasser. Tilbakemeldingen fra fylkestinget er krystallklar. Det er dyrtid og det er ikke politisk aksept for kraftig økning av bomtakstene. Tror ikke det nye politiske regimet heller ser positivt på det. En økning vil også før til mindre støtte i opinionen for MP. Ber staten tenke mer helhet. Må få på plass nye busser til VM, ikke noen måneder etter.
- Prinsippet om bompenger til kollektiv drift er godtatt, spørsmålet er hvor mye. Vi må tenke effekt. Det er få investeringsprosjekter for tiden og det gir rom for å bruke mer på kollektiv drift. Mht. restriktive tiltak skal vel elbil-taksten opp fra nyttår? Tror det er viktig for å begrense veksten i

elbil-kjøring. Vi bør ta diskusjonen om kollektivfeltene skal rendyrkes til buss. Har satt i gang utredninger for å se på innkrevningssystemet. Så det er flere ting på gang mht. restriktive tiltak. Utpørsjoneringen blir en politisk diskusjon. Vil minne om at både bystyre og fylkesting har vedtak om metrolinje til Granåsen. Bakgrunnen for det er ikke VM, men at vi har utviklet et stort anlegg som samler mye folk hele dagen. Her bør det bli direktebuss slik at det blir enklere for unger å ta buss dit.

- Hvordan skal vi håndtere å transportere folk kollektivt til VM? Med tanke på omdømmet vårt bør vi fremskynde økt kapasitet og få på plass nye busser. Dermed må de bestilles nå for å rekke det.*
- Ønsker å få fokus på hvordan vi skal få full fart på de prosjektene vi ønsker. Hovedproblemet vårt er etterslep på tiltak. Har penger til gange og sykkel som vi ikke får brukt på grunn av manglende fremdrift.*
- Staten er for en sterk kollektivsatsing i Trondheim. Kollektivsystemet i Trondheim har gått igjennom en formidabel endring til det positive. Det er åpnet for å bruke bompenger til drift av kollektiv. Vi må vite hva det betyr å ta i bruk den milliarden til drift kollektiv i stedet for investeringer. Når det gjelder restriktive tiltak ser vi at ingen kjører så mye bil som eiere av elbil. Kollektivtrafikken forsinkes på grunn av elbiler i kollektivfeltene. Det er nok ikke stor uenighet her, men staten ønsker å få belyst beslutningsgrunnlaget bedre før endelig beslutning.*
- Melhus mener det er viktig med styrking i rushtid mht. pendling. Sliter med fulle pendler p-plasser. Viktig med økt kapasitet for å redusere biltrafikken inn mot Trondheim. Når det gjelder pris, er det viktig å se på ungdomsbillettene for å få den nye generasjonen til å reise kollektivt.*
- Enhver pengebruk i MP har en alternativ bruk. I denne saken har både Trfk og Tk detaljerte vedtak om disse tiltakene. Vi har forslag til disponering av midlene i hele perioden gjennom LTP. Dette har ikke blitt samordnet i fellesskapet.*
- Orkland lurer på om utvidet sone A ligger inne i dette? Ja.*
- Ber om at ekstra KU 20. oktober gjennomføres.*
- Staten er innstilt på å behandle saken den 20., men ønsker en vurdering av økonomiske konsekvenser av økt satsing, hvilke investeringsprosjekter det kan gå ut over, vurdere restriktive tiltak rette mot biltrafikken som økte bomsatser for elbil og å fjerne elbil fra kollektivfeltene. Så må vi se på prioriteringer innenfor økt satsing på kollektiv.*
- Trfk ser det som utfordrende å svare på spørsmålet om investeringsprosjekter.*

Konklusjon:

- Kontaktutvalget tar saken til orientering.**
- Uklarheter synliggjøres og innarbeides i saksgrunnlag til partenes politiske behandling og behandling i ekstra KU 20. oktober**
- Tilleggsbehov for drift kollektiv settes foreløpig i hvit tabell og følger saken på høring**
- Det bes om en nærmere vurdering av økonomiske konsekvenser av økt satsing, hvilke investeringsprosjekter kan den økte satsingen gå ut over, og av mulige restriktive tiltak rettet mot biltrafikken som økte bomsatser for elbil og å fjerne elbil fra kollektivfeltene. Så må vi se på prioriteringer innenfor økt satsing på kollektiv.**
- Saken må opplyses slik at det gir partene grunnlag for å prioritere mellom tiltak innenfor fylkeskommunens foreslåtte ramme for økt satsning på kollektiv.**

Sak 42/23 Orientering om Statsbudsjettet (Svv)

Jofrid Burheim orienterte om Statsbudsjettets betydning for Miljøpakken:

- *Andel statlig finansiering til metrobuss er økt fra 50 til 54% fra 2024 og fremover*
- *Ikke rom for å prioritere nye gang- og sykkelprosjekter i de 4 største byområdene. Bare videreføring av pågående prosjekt.*

Kommentarer:

- *Ber sekretariatet lage et notat som viser hva som skiller seg i statsbudsjettet fra opplegget i HP.*
- *Er midlene som går på Nydalsbrua restmidlene fra det MP har forskuttet.*
- *Det gis ikke midler til noen nye sykkelprosjekt hverken på post 30 eller 66. Nå bli det enda mer krevende å nå målene våre. Må belyses hva dette betyr.*

Konklusjon: Kontaktutvalget ber sekretariatet lage et notat om Statsbudsjettets betydning for Miljøpakken.

Sak 43/23 Handlingsprogram 2024-27 (Sek)

Annika Marstrand orienterte.

Kontaktutvalget bes avklare om forslag til handlingsprogram 2024-27 er klart for å sendes videre til politisk behandling. Det inkluderer å avklare hvilke prosjekter alle partene er enige om (jf. prosjekter i hvite tabeller under tiltaksområdene).

Om prosessen

Første år i handlingsprogram 2024-27 er årsbudsjettet for 2024. Andre år i handlingsprogrammet er innspill til statsbudsjett 2025 og årsbudsjett 2025. Øvrige år vil vise bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene.

Miljøpakkens handlingsprogram 2024-2027 er utarbeidet på bakgrunn av innspill fra partene. Kontaktutvalget behandlet føringene for arbeidet i sak 13/23. Føringene går også fram av utkast til handlingsprogram.

Det erkjennes at det er en krevende oppgave å utarbeide årsbudsjett og handlingsprogram samtidig, og at dette stiller store krav til overholdelse av tidsfrister og kvalitet på innspill.

Flere av partene har dessverre ikke klart å levere et tilfredsstillende innspill innen avtalt frist, og mye av dokumentasjonen er utilstrekkelig og av lav kvalitet. Dette gjør det vanskelig å fremstille gode beslutningsgrunnlag, drive kvalitetssikring og overordnet kostnadskontroll.

Alle prosjekter som er spilt inn fra partene er med i utkastet til handlingsprogrammet, enten i hovedtabellene eller i hvite tabeller. Prosjektene i hvite tabeller under hvert tiltaksområde er

prosjekter uten omforent tilslutning etter programrådets behandling 12. september. I ekstra programråd 26. september ble sak om drift av kollektivtransporten i Miljøpakken behandlet. Programrådet ble ikke enige om et nytt nivå for drift av kollektiv og tiltaket ble plassert i hvit tabell.

Kontaktutvalget må ta stilling til hvilke prosjekter som skal inn i HP 2024-27.

Økonomiske rammer

Det legges til grunn årlige inntekter i perioden 2024-2027 på mellom 1,9 - 2,3 mrd. kroner. Enkelte inntektskilder gis som en årlig bevilgning, andre bevilges etter planlagt fremdrift, kommunal momskompensasjon og renteinntekter avhenger av faktisk fremdrift. For bominntektene legges det til grunn et estimat på innkreving fra bompunktene.

Ved inngangen til handlingsprogramperioden, har Miljøpakken en kapitalbeholdning (hovedsakelig bompenger) på vel 270 mill. kr og en forventet beholdning på 700 mill. kr ved utgangen av 2027. Det betyr at kostnadene isolert er mindre enn inntektene i perioden. For årene 2024-2027 er innspillene lavere enn det som er lagt til grunn i de veiledende ramme. Årsaken til dette ligger blant annet i at det som hovedregel settes av midler kun til gjennomføring av én prosjektfase i handlingsprogrammet, og at arbeidet fra den aktuelle fasen dokumenteres før ytterligere bevilgning gis. Dette kan skje løpende gjennom budsjettåret med bakgrunn i behandling i programrådet eller Kontaktutvalget.

Av større prosjekt nevnes fullføring av Nydalsbrua og fv. 704 Tanem – Tulluan i perioden. Blant kollektivprosjekt nevnes utbyggingen av Trondheim S og ombygging av Innherredsveien og Kongens gate/Nordre Ilevollen for Metrobuss. Hovedsykkelruten mellom Gildheim og Lilleby forventes bygd i perioden. Det er ellers relativt store rammeavsetninger til sykkel, kollektiv, trafikksikkerhet og støy som vil fordeles på prosjekt i senere revisjoner av handlingsprogrammet.

Prosjekter i 2024-2027

De viktigste prosjekter i handlingsprogramperioden er:

- *Nydalsbrua, slutføring*
- *Tanem – Tulluan, slutføring*
- *Brå bru*
- *Trondheim S*
- *Metrobussprosjekt i Innherredsvegen, Kongens gate og Nordre Ilevollen*
- *Hovedsykkelveg mellom Gildheim og Lilleby, gang og sykkelveg Reppe-Være og sykkelveg langs Klæburuta*
- *Tiltak mot støy i Utleirvegen mellom Steindalsvegen-Blaklivegen vest*

Innspill til statsbudsjett 2025 må være vedtatt i dette handlingsprogrammet.

T2

Tertialrapporten for andre tertial 2023 er under arbeid. Prognose for mindreforbruk ihht. tidligere vedtatte budsjetter er pt. på 800 mill. kr. Erfaringsmessig blir mindreforbruket enda høyere ved årets utgang. Selv om det årlige mindreforbruket er på vei ned sammenlignet med tidligere år, så

viser dette at partene har for optimistiske forventninger til egen produksjon og at årsbudsjettene binder opp mer midler enn omsetningen gjennom året.

Sekretariatets vurdering

Sekretariatets anbefaling er at det settes en øvre budsjettramme på 2000 mill. kr for 2024. Og at summen for handlingsprogramperioden 2024-2027 blir i henhold til veiledende budsjettramme på 8355 mill. kr.

Det er mottatt innspill på prosjekter på totalt 2297 mill. kr i 2024. Dette er vel 367 mill. kr over det vi forventer å få av inntekter i 2024. Summen av innspill hvor partene er omforent er på 2029 mill. kr, mens det ikke er felles enighet om innspill til en sum av 268 mill. kr.

Det er flere mulige måter å løse dette på:

- *Kutte i antall foreslåtte prosjekter*
- *Bruke av kapitalbeholdningen*
- *Låneopptak*

Kutt: Sekretariatet mener det bør vurderes kutt i antall foreslåtte prosjekter. Vi bør i større grad enn før prioritere å gjennomføre de viktigste prosjektene for å nå nullvekstmålet.

En annen grunn til å kutte i antall prosjekter, er den usikre økonomiske situasjonen med svært høy kostnadsvekst for tiden. Den høye kostnadsveksten vil ikke bli tilsvarende kompensert på inntektssiden, det vil i praksis bety at færre tiltak vil bli gjennomført. Dette er en risiko som ikke er tilstrekkelig hensyntatt i handlingsprogrammet. For eksempel vil en kostnadsvekst på 1% utover det som kompenseres på inntektssiden, gi en årlig merkostnad på vel 10 mill. kr.

En tredje grunn til at det bør vurderes å kutte noen tiltak, er det årlige etterslepet på gjennomføring av prosjekter i Miljøpakken. Er det realisme i at partene klarer å gjennomføre alle de foreslåtte prosjektene i 2024?

Sekretariatet mener altså at det er flere grunner til å vurdere kutt i antall foreslåtte prosjekter. Det må selvsagt avveies mot den faktiske evnen til å gjennomføre gode prosjekter.

Bruk av kapitalbeholdningen: En annen mulighet er at dette kan dekkes inn gjennom å benytte hele kapitalbeholdning (udisponerte midler) på 270 mill. kr fra tidligere år som omtalt over. Det vil i praksis bety at vi vil være på marginen for å måtte foreta låneopptak av bompenger.

Låneopptak: Miljøpakken har en mulighet til å ta opp lån. Dette setter noen begrensninger, blant annet vil det ikke være anledning til å finansiere driftstilskudd til kollektivtrafikken med lånefinansierte bompenger. Driftstilskuddet til kollektivtrafikken må dermed finansieres av belønningsmidler, og da vil rammen av belønningsmidler sette en begrensning for andre tiltak hvor belønningsmidler er eneste tilgjengelige finansieringskilde.

Behandling

Programrådet behandlet saken 12. september og legger her frem de prosjektene som staten, fylkeskommunen og aktuell kommune er enige om å prioritere i Handlingsprogram 2024 – 2027. I tillegg legges det fram hvite tabeller med prosjekter det ikke ble oppnådd enighet om i programrådets behandling.

Etter behandling i Kontaktutvalget oversendes forslaget, sammen med hvit tabell (prosjekter uten omforent tilslutning), til lokalpolitisk behandling og behandling i de tre statlige etatene i løpet av året. Vedtakene vil deretter bli drøftet i et samordningsmøte i januar/februar, og de forslagene som har felles tilslutning fra alle parter tas inn i handlingsprogrammet.

De politiske vedtakene bør inneholde en delegert fullmakt til ordfører/fylkesordfører for eventuell avklaring av de forslagene det ikke er enighet om.

Innledende kommentarer:

- Viktig å minne om det overordnede målet med Miljøpakken som er å nå nullvekstmålet gjennom de tiltakene vi iverksetter.
- Dette er det mest ekspansive budsjettet i MPs historie. Sekretariatet ber partene ta en gjennomgang av realismen i alle forslagene. Vil alt det som foreslås bli gjennomført i 2024? Sekretariatet anbefaler kutt slik at vi kommer innenfor en ramme på 2 mrd.
- Foreslår at man neste gang starter med en oppsummering av hovedutfordringene for MP både mht. nullevekstmål og manglende framdrift. Det står ikke noe om at vi ikke bruker opp de midlene vi har fått. Ber om at det lages et notat som følger saken videre med en gjennomgang fra partene over realismen i forslagene og hvilke prosjekter som kan strykes. Realiteten er at vi går med overskudd hvert år enten fordi er for optimistiske eller at det er for dårlig framdrift. Må gå igjennom porteføljen som kan avskrives. Det er ingen hensikt å binde penger til prosjekter som det ikke blir noe av.
- Det er enighet om at partene tar en gjennomgang av egen portefølje for eventuelt å ta ut uaktuelle prosjekter som del av denne behandlingen av HP.
- Prosjekter uten aktivitet over flere år bør revurderes.

Gjennomgang av prosjekter i hvite tabeller:

- Byåstunellen: Skiller seg vesentlig fra andre prosjekt, og det er greit med en egen PU-pott. Tk ber om å bli involvert i alle hovedvegprosjekt. Tas inn i hovedtabell.
- Ila-Flakk: Bør tas av ordinær PU-pott. Kommer prosjektark snart. Blir stående i hvit tabell.
- Johan Tillers veg: Foreslår finansiering for 2024, men politisk sak som tar stilling til videre arbeid.
- Veiter i Midtbyen: Forslag i Tk om å finansiere 50% selv. Tas inn i hovedtabell.
- Trikk infrastruktur:
 - Tk er opptatt av tempo i anskaffelse ikke forsinkes. Greit å diskutere et nullpunkt, men det er mer som bør avklares først.
 - Trfk er enige at det bør utarbeides et nullpunkt, men man bør ikke vente. Jobbe parallelt med både anskaffelse av nye trafikker og nullpunkt.
 - Staten har etterlyst nullpunkt lenge, men det skjer lite. Hvorfor drar det sånn ut i tid?
 - Det skjer så mange endringer nå at det er vanskelig å se konsekvensene av dem. Det er et vanskelig tidspunkt å diskutere et nullpunkt.
 - Utfordre programrådet på tenking rundt nullpunktet.
 - Blir stående i hvit tabell.
- Trikk modernisering anskaffelse: Blir stående i hvit tabell.
- Mobilitetspakke: Her skal Trfk presentere resultater som grunnlag for videre beslutning. Blir stående i hvit tabell.

- Mobilitetsplaner Orkland og Skaun: Tas ut av HP.
- Kollektivtiltakene jf. sak 41 blir stående i hvit tabell.
- Eberg trafikkgård: Trfk har tidligere brutt midler fra andre budsjettposter, det har ikke blitt dyrere. Sjekke om det finnes trafiksikkerhetsmidler som det kan søkes på. Blir stående i hvit tabell.
- Berg-Høstadkorsen:
 - Alt kan ikke måles opp mot nullvekstmålet. Slik staten argumenterer, blir det ikke gjennomført ts-prosjekter i perifere områder. Trfk må da vurdere å trekke fylkesvegmidlene ut av MP. Byåstunnelen bidrar heller ikke spesielt til nullvekstmålet.
 - Staten ser ikke at det har fremkommet noe nytt siden sist vi snakket om saken.
 - Tk: Hvis staten sier nei til prosjektet, ber vi om møte i politisk styringsgruppe omgående.
 - Staten sier ikke nei til prosjektet, men mener at prosjektet må følge saken til vi skal prioritere hele HP i januar.
 - Sv varsler departementet
 - Blir stående i hvit tabell
- Trolla-Flakk belysning: Trekkes og tas ut av HP.
- Lillebergveien-Brøsetvegen: Tas inn i hovedtabell.
- Forsøkslia øvre: Trekkes og tas ut av HP.
- Nidarø bru: Er tatt ut av HP allerede. Kommer tilbake med valg av konsept.
- Sykkelparkering: Det er levert prosjektark. Tas inn i hovedtabell.
- Melhus sentrum-Jaktøyen: Viktig å få avklart styringsmål. Viktig for staten å komme inn i en formell planprosess. Melhus støtter at det jobbes videre med prosjektet. Tas inn i hovedtabell.
- Odd Husbys veg: Staten har etterlyst bedre dokumentasjon mht støykrav. Tk har oversendt dette. Tas inn i hovedtabell.
- PU-pottene: Staten mener at rammene for PU skal holdes. Det er foreslått en formidabel økning for Tk. Vi har brukt mye på PU og har lite som hatt gått videre til utbygging. Tk er opptatt av gjennomføring, men påpeker at vi ikke må stramme inn for mye på PU. Bør ha fokus på produktivitet. Det bevilges som foreslått for både Trfk og Tk for 2024.

Konklusjon:

Kontaktutvalget oversender forslag til Miljøpakkens handlingsprogram 2024 - 2076 til behandling hos partene.

Det bes om at partene tar en kritisk gjennomgang av porteføljen for eventuelt å ta ut prosjekter med manglende fremdrift og dårlig måloppnåelse.

Prosjekter som partene er omforente om, fremgår av hovedtabellene.

Prosjekter uten omforent tilslutning, fremgår av hvit tabell.

Forslag til handlingsprogram justeres i henhold til konklusjonene i møtet:

- **Byåstunnelen: Tas inn i hovedtabell**
- **Ila-Flakk-Klett: Blir stående i hvit tabell.**
- **Johan Tillers veg: Bevilges 4 mill. i 2024, prosjektdokumentasjon må på plass for videre finansiering.**
- **Veiter i Midtbyen: Tas inn i hovedtabell**
- **Trikk infrastruktur: Blir stående i hvit tabell. Det utarbeides et nullpunkt for TKs bidrag parallelt. Det legges fram sak for programrådet om videre arbeid med nullpunkt**
- **Trikk modernisering anskaffelse: Blir stående i hvit tabell.**
- **Mobilitetspakke: Blir stående i hvit tabell.**
- **Mobilitetsplaner Orkland og Skaun: Tas ut av forslag til handlingsprogram**

- *Kollektivtiltakene (jf sak 41) blir stående i hvit tabell*
- *Eberg trafikkgård: Blir stående i hvit tabell. Det undersøkes alternative finansieringskilder.*
- *Høstadkorsen-Berg: Blir stående i hvit tabell.*
- *Trolla-Flakk belysning: Tas ut av forslag til handlingsprogram*
- *Lillebergveien-Brøsetvegen: Tas inn i hovedtabell*
- *Forsøkslia øvre: Tas ut av handlingsprogrammet*
- *Nidarø bru: Tas ut av handlingsprogrammet*
- *Sykkelparkering: Tas inn i hovedtabell*
- *Melhus sentrum- Jaktøyen: Tas inn i hovedtabell*
- *Odd Husbys veg: Tas inn i hovedtabell*
- *Prosjektutvikling Trfk: Bevilger 1 mill i 2024. Behov for senere år avklares i neste HP-prosess*
- *Prosjektutvikling Tk: Bevilger 8 mill. i 2024. Behov for senere år avklares i neste HP-prosess.*

Eventuelt

Ekstra KU 20. oktober

Det bes om at møtet gjennomføres fysisk.

Konklusjon: Ekstra PR 20. oktober gjennomføres fysisk

Kongens gate (Trfk)

Jo Bernt Brønstad orienterte om status for arbeidet i Kongens gate.

Konklusjon: Tas til orientering.