

MØTEREFERAT

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 02.02.24

Medlemmer:

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen - leder

Eugen Sørmo, Malvik kommune
Einar Gimse-Syrstad, Melhus kommune
Hanne Nyhus, Orkland kommune
Gunn Iversen Stokke, Skaun kommune
Renate Trøan Bjørshol, Stjørdal kommune
Kent Ranum, Trondheim kommune

Pål Eiden, Trøndelag fylkeskommune

Knut Sletta, Jernbanedirektoratet
Frank Jenssen, Statsforvalteren
Kjetil Strand, Statens vegvesen

Bisittere:

Jofrid Burheim, Statens vegvesen

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

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 26. januar kl. 09:00 – 14:00.**

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda:

- 01/24 Status måloppnåelse/trafikkutvikling – orientering (Sek)**
- 02/24 Status Vegamot – orientering**
- 03/24 Effektivisering av drift kollektiv (jf. KU-sak 51/23) (Trfk)**
- 04/24 Samordning handlingsprogram 2024-27 (Sek)**
- 05/24 Føringer for handlingsprogram 2025-28 (Sek)**
- 06/24 Brundalsforbindelsen - valg av utforming (Tk)**
- 07/24 Status gateprosjektene – orientering (Trfk)**

Eventuelt

- Saker til møte i politisk styringsgruppe 9. februar
- Behov for ekstrasemne i KU ifm. utredningsmandat for anbud 2029 (Trfk)

Møtereferat

Referat fra møte 17. november 2023 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 22. november

- **Sak 117 - Oppdaterte rammer for revidert metrobuss-portefølje:** Ber Trfk om å legge fram oppdaterte rammer for revidert metrobuss-portefølje innen mars 2024.
- **Sak 118 – Programrådets rolle i store prosjekter:** For å tydeliggjøre programrådets rolle opp mot store prosjekter, skal følgende prinsipper legges til grunn i saker hvor prosjektet antas å ha en kostnad over 50 millioner eller der prosjektet har stor politisk interesse og/eller kompleksitet:
 - Det er viktig med tidlig involvering av partene/programrådet og en avklaring av hva som skal utredes for å sikre samsvar mellom forventningene til vegeier og Miljøpakken. Dette må gjøres ved enten å løfte saken til programrådet i tidlig idéfase og/eller gjennom en samhandlingsprosess som sikrer tilstrekkelig forankring utenom Miljøpakkens forum.
 - Som hovedregel bør programrådet orienteres om prosjektstatus ved hver faseovergang og i tillegg orienteres ved større endringer i prosjektet (f.eks. økonomi, fremdrift, konsept).

Beslutninger i programrådet 19. desember

- **Sak 128 - Tiltak på fv 6650 Kongsvegen i forbindelse med VM på ski i Granåsen:** Anbefaler at en investeringsramme til bygging av tiltak på 8,5 mill. kr. inkl.mva spilles inn til HP 24-27. Investeringsrammen må behandles politisk før Kontaktutvalgets samordning av HP 24-27 i januar. Prosjektet skal bygges i løpet av 2024.
- **Sak 129 – Johan Tillers veg – videre prosess:** Slutter seg til at saken er tilstrekkelig opplyst som grunnlag for politisk sak, og anbefaler at saken behandles i KU etter at Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har fått avklart mandat fra bystyre/fylkesting. Programrådet slutter seg til at det samtidig, innenfor samme prosjekt, tydeliggjøres og detaljplanlegges en tiltakspakke for Heimdal sentrum som skal bidra positivt til nullvekstmålet.
- **Sak 130 – Haakon Vlls gate – videre prosess:** Slutter seg til foreslått prosess for videre arbeid og gir tilslutning til at videre prosjektutvikling tar utgangspunkt i at det skal være bil, sykkel og kollektiv i gata. Som et metrobussprosjekt forventes det at det planlegges for å gi kollektivtrafikken førsteprioritet. Programrådet støtter at det arbeides tett mellom partene for å sikre at sentrale forutsetninger blir diskutert og at det er enighet rundt metode for gjennomføring.
- **Sak 131 – Klæburuta del 7 og 8, Vollabakken:** Anbefaler at tiltaket gjennomføres som beskrevet i saken. Styringsrammen på 37,5 mill. kr. må behandles politisk før den spilles inn til og vedtas i samordning av HP 24-27. Bevilgning på 10 mill. til oppstart bygging anbefales tatt inn i Miljøpakkens handlingsprogram for 2024-2027. Resterende bevilgning spilles inn i senere handlingsprogram

Beslutninger i programrådet 16. januar

- **Sak 2 - Klæburuta, Hans Osnes veg-Gløshaugvegen:** Godkjenner styringsramme på 14 millioner kroner.Resterende bevilgning på 11,3 millioner forskutteres fra Miljøpakkens HP 2025-28.
- **Sak 3 - Støypakke 1:** Gir tilslutning til revidert portefølje i Støypakke 1. Endrer styringsrammen til 16, 5 millioner kroner og bevilger 10,5 millioner kroner til tiltak i Støypakke 1 i 2024
- **Sak 4 - Omdisponering av ledige midler fra fv.prosjekt i perioden 2010-2023:** Vedtar at inndekning av merforbruk på Fv. 950 Malvikvegen (Grønberg og Muruvik), gjøres gjennom mindreforbruket på programområdet kollektiv. Inndekning av merforbruk fv. 864 Bromstadvegen/Kong Øysteins, gjøres gjennom mindreforbruket på programområdet TS. Ledige midler på 12,658 mill. flyttes til prosjektet fv.950 Reppe-Være

Vedtak: Tas til orientering

Sak 01/24 Status måloppnåelse/trafikkutvikling – orientering (Sek)

Orientering utsatt til neste møte. Saken gjelder en løpende orientering om status for måloppnåelse og trafikkutviklingen i miljøpakkeområdet. Nullvekstmålet skal måles ved at trafikkutviklingen i vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Det skal være nullvekst sammenlignet med referanseåret 2019. Trafikken i Trondheimsområdet siste tre år er estimert til å være **3,1 prosent høyere enn i 2019**. Les flere tall og utfyllende beskrivelser i vedlegget.

Kommentarer:

- *Vi må notere oss at vi ikke når nullvekstmålet og ta det med oss videre i møtet. Vi foretar oss store satsinger på positive virkemidler, ikke minst på kollektivtrafikken, men det er behov for å se på hvordan vi balanserer virkemiddelbruken.*
- *Må få en prognose der vi tar ut corona.*
- *Er en god del usikkerhet i tallene. Gjelder spesielt for Trondheim. Alt tyder på at vi går i feil retning.*
- *Vurdert å bruke tall fra bomsnittene?*
- *Trondheim ligger dårlig an av storbyene. Vi må prioritere tiltak so bidrar mest opp mot nullvekstmålet.*

Vedtak: Tas til orientering

Sak 02/24 Status Vegamot – orientering

Marius Maske orienterte om status. Det ble også orientert om hvilket handlingsrom Miljøpakken eventuelt har til å øke elbil-takstene.

Kommentarer:

- *Kan rabatt for el-varebiler endres uten å gå til Stortinget? Må behandles i Stortinget på nytt siden det står i proposisjonen vår.*
- *Dersom vi ønsker å redusere elbil-rabatt, kan det gå 2-3 mnd. En endring av rabatten for elbil vil ikke påvirke Miljøpakkens inntekter, men kun fordelingen mellom kjøretøygrupper. Det er en fordelingspolitisk sak.*
- *Vil økt betaling for elbiler føre til redusert betaling for fossile biler? Nei*
- *Er det rom for å øke elbil-betalingen til 70% og fortsatt være innenfor gjennomsnittstakst? Man kan ligge over gjennomsnittstaksten en periode og så la være å takstjustere på slutten av året for å komme under gjennomsnittstakst igjen. Vet ikke om vi vil gå over gjennomsnittstakst med 70% elbil-betaling. Kan ikke forskuttere en konsekvens.*
- *Redusert rabatt for elbil vil nok føre til mindre kjøring med elbil. Det virker som elbilister kjører mer enn andre.*
- *Alle faglige analyser viser at pris virker.*
- *Kan det lages prognoser på effekter av ulike tiltak? Ja, både Vegamot og Statens vegvesen kan gjøre det.*

Vedtak: Tas til orientering

Sak 03/24 Effektivisering av drift kollektiv (Trfk)

Oppfølging av KU- sak 51/23 Behov for utvidet tilskudd i 2024 for kollektivdriften i Miljøpakkeområdet.

Konrad Pütz orienterte.

Bakgrunn

I løpet av 2023 har det blitt lagt frem flere saker der omfanget og kostnader ved drift kollektivtransport har vært tema. Kostnadsutfordringene for å opprettholde det ordinære rutetilbudet skyldes økte kostnader som følge av ekstraordinær kostnadsvekst de to siste årene. Selv om passasjerveksten har vært stor i 2023 ser vi fortsatt etterdønningene av pandemien i endret reisemønster, og færre kollektive reiser i forhold til hva som lå inne i planen for anbudsperioden. Dette har ført til reduserte inntekter sammenlignet med hva AtB har budsjettet.

For å opprettholde driftsnivået i 2023, har det fra Miljøpakken blitt bevilget ekstra tilskudd på vel 40 MNOK til drift av kollektivtrafikk. I sak 51/23 *Behov for utvidet tilskudd i 2024 for å opprettholde kollektivdriften i Miljøpakkeområdet*, ble kostnadsutfordringer for driften av det avtalefestede kollektivtilbudet i Miljøpakkeområdet for 2024 belyst. Fylkeskommunen presenterte et behov for å styrke drift kollektiv med 40 MNOK for 2024, og ga en tilråding om at rutetilbudet burde gjennomgå for å identifisere muligheter for effektiviseringstiltak.

Kontaktutvalget vedtok følgende i saken i sitt møte 17.11.2023:

- *Kontaktutvalget anbefaler at det gis en garanti for drift kollektiv på 10 MNOK for 2024 og at fylkeskommunen gjør en gjennomgang av rutetilbudet for å identifisere muligheter for effektiviseringstiltak.*
- *Garantien innarbeides i handlingsprogram for 2024-27*
- *Ytterligere garanti diskuteres som del av handlingsprogram for 2024-27*
- *Kontaktutvalget ønsker ikke kutt i rutetilbudet, men at det ses på effektiviseringstiltak*
- *Saken må ses i sammenheng med sak om bruk av belønningsmidler*

Fylkeskommunen har i første kulepunkt fått oppdrag i å gjennomgå rutetilbudet for å identifisere muligheter for effektiviseringstiltak. Videre presiseres det i fjerde kulepunkt at det ikke er ønske om kutt i rutetilbudet. AtB har bistått fylkeskommunen med faglig grunnlag for å svare ut oppdraget fra kontaktutvalget.

Faktiske opplysninger

Effektivisering og utvikling av rutedriften:

AtB jobber kontinuerlig med å forbedre tilbudet i Trondheimsområdet for å tilpasse tilbudet til endret etterspørsel og til endrede kundebehov underveis i anbudsperioden for å bidra til at vi når nullvekstmålet. Kundedialog, sanntidssystem og et stadig bedre passasjertellesystem bidrar til at AtB kan jobbe mer målrettet og effektivt med å kartlegge utfordringer, som eksempel gjennom bydelsanalyse, kapasitetsanalyse, flaskehalsrapport og idealtidsanalyse. AtB har mer kunnskap og innsikt i kundenes reisebehov og hvordan kundene bruker tilbudet i dag, enn de hadde i 2019.

Noen av linjene i dagens tilbud brukes mindre enn andre. Det betyr ikke nødvendigvis at det ikke er reisebehov på strekningen eller at det ikke er potensiale for at flere kan reise kollektivt, men kan også skyldes at bussen ikke er konkurransedyktig nok mot bilen.

For kundene er det viktig med høy frekvens og lav reisetid med bussen sammenlignet med bilen for at de skal velge å reise kollektivt. I tillegg er avstand til holdeplass, pris og godt fungerende overganger viktig. Gode korrespondanser og god framkommelighet bidrar positivt til både reisetid og opplevelsen av overgang. Dette er elementer AtB jobber kontinuerlig med å forbedre.

AtB vurderer at den etablerte nettverksmodellen med tilfredsstillende frekvens er garantisten for at de aller fleste reiser kan gjennomføres på en effektiv måte. AtB har per i dag ingen indikasjon på at det må treffes større endringer i konseptet. Dette støttes også av rapporten om *Evaluering av kollektivtilbudet* fra Asplan Viak (AV) som oppsummerer dette innledningsvis i sin rapport:

«Det handler om å fokusere på det kundene bryr seg om, nemlig selve rutetilbudet med linjer, frekvenser og overgangsmuligheter, og hvordan de ulike transportmidlene spiller sammen så man kommer seg enklest mulig dit man skal»

For tiden pågår det arbeid med å utvikle tilbudet med effekt fra innføring av høst-/vinterruter i medio august. Arbeidet vil basere seg blant annet på driftserfaringer, kundeundersøkelser og infrastrukturendringer siden oppstart. 2023 er det første året siden anbudsstart med normal drift og dette gir for første gang grunnlag for å evaluere «normal drift» og gjøre endringer basert på dette.

Endringen er den første betydelige justeringen som er gjennomført etter oppstart av nytt tilbud i 2019, og vil omfatte flytting av ressurser mellom linjer og mellom operatørene. Tiltakene vil nettopp imøtekomme anbefalingen som Asplan Viak har signalisert i sitt utkast til rapport, hvor det blir en prioritering av tilbud hvor det kan forventes vekst, på bekostning av tilbud med lav bruk.

Hva kan hentes inn på økt framkommelighet og å redusere flaskehalser:

AtB har gjennom flaskehalsrapporten fra 2021 presentert de vesentligste flaskehalserne som både øker driftskostnadene og reduserer kollektivtrafikkens attraktivitet (reisetid). Tabellen under viser kostnader med økte kjøretider med 1, 2 og 5 minutter per linjetype:

Type linje	1 minutt økt kjøretid	2 minutter økt kjøretid	5 minutter økt kjøretid
Metrobuss (L1, L2, L3)	650 000	1 300 000	3 250 000
Stamlinjer/bydelslinjer (L10, L11, L12, L40, L41, L42, L43, L44, L45, L46)	500 000	1 000 000	2 500 000
Linjer i Melhus, Malvik og Stjørdal (L70, L71, L79)	400 000	800 000	2 000 000

Tabell 1. Kostnadsøkning med økte kjøretider (2022)

Eksempelvis viser flaskehalsanalysen at det i Tonstadkrysset er forsinkelser som i snitt ligger på ca tre minutter. Totalt for linje 2 og linje 40 gir dette en merkostnad på vel 3,5 MNOK. Dette regnestykket viser at det å gjøre tiltak for å redusere reisetiden er ekstremt viktig, både med tanke på de økonomiske konsekvensene det får ved å øke kjøretiden, men også ulempen det medfører for kundene å bruke lengre tid på bussreisen.

I forbindelse med innspill til handlingsprogrammet 2023 – 2026, gjennomførte AtB nye analyser. Som del av arbeidet med byvekstforhandlingene i 2022/2023 estimerte AtB at forbedret kjøretid i kollektivbuen fra Strindheim til Sluppen alene ville kunne representere en årlig innsparing på 12 mill/år.

AtB arbeider nå med en videreføring av flaskehalsanalyse i en idealtidsanalyse som vil presentere effektiviseringsgevinster ved økt reise fart. Tabellen under viser tidsbesparelsen på Tonstadkrysset og

i Trondheim sentrum om bussene hadde fått benyttet idealtid på strekningen. Idealtid er definert som den 10 % raskeste kjøretiden i datagrunnlaget fra sanntidssystemet. Hvis man for en gitt sekvens, f.eks Prinsens gate P1 - Nidarosdomen har 1000 unike kjøretider og sorterer disse fra raskeste til tregeste kjøretid, vil kjøretid nummer 100 være definert som idealtiden.

Sekvens - fra holdeplass til holdeplass	Idealtid i sekunder	Snitt døgntid i sekunder	Antall turer kjørt siste år	Tid spart ved idealtid sett opp mot snitt kjøretid siste år
Prinsens gate 1- Nidarosdomen	61	79	273310	56 dager, 18 timer, 34 minutter og 7 sekunder
Tonstadkrysset 2- Tonstadkrysset 4	87	162	36163	31 dager, 10 timer, 3 minutter og 37 sekunder

Tabell 2. Tidsbesparelse om idealtid i Tonstadkrysset og Trondheim sentrum

I tabell 2 over er det særlig stor differanse mellom idealtid og snitt døgntid for Tonstadkrysset. I forbindelse med reguleringsplan for området var det anbefalt å regulere inn ett filterfelt for å lette fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Dette tiltaket er så langt ikke prioritert fra SVV i NTP.

Tiltak som kan gi en tilnærming mot idealtid, kan for eksempel være signalprioritering, elbiler ut av kollektivfeltet, eller andre tiltak som gir bussene raskere framføring. I tillegg vil en slik prioritering sikre forutsigbare bytter og man vil frigjøre driftskostnader som kan omfordes på andre tiltak, eksempelvis på flere avganger eller lengre åpningstid, eller redusert behov for ekstra driftstilskudd.

Effektivisering av andre driftskostnader og administrasjon:

Av andre driftskostnader som ligger inne som det ordinære driftstilskuddet til AtB, har det blitt brukt ressurser på digital satsing på systemer for billettering, sanntid og passasjertellinger, i tillegg til administrative oppgaver som har utgjort 5 % av drift kollektiv i 2023. AtB er del av et offentlig mobilitetssamarbeid (OMS) der flere fylkeskommuner og kollektivselskaper i tillegg til Entur, deltar for å utvikle felles digitale løsninger. Dette for å redusere utviklingskostnader og effektivisere driften av systemene.

Muligheter for å øke inntekter:

I budsjettet for 2024 er det lagt inn en passasjerinntektsutvikling i Miljøpakkeområdet på 4,5 % fra nivå i 2023. I tillegg til veksten i passasjerer er det lagt inn en økning i takstjustering i tråd med vedtak i økonomiplan for Trøndelag fylkeskommune. En reduksjon i takster vil gi et økt behov for driftstilskudd.

For ytterligere økning av inntektene så arbeider AtB, som beskrevet over, med å utvikle tilbudet med effekt fra innføring av høst-/vinterruter fra medio august 2024. AtB vil følge opp justeringene i tilbudet med markedskommunikasjon og kampanjer. I tillegg har AtB bestilt økt kapasitet fra medio februar 2025, jf vedtak i KU-44/23, noe som gjør at AtB har estimert passasjervekst til 5 % årlig.

AtB har også styrket billettkontrollen i 2023 for å forebygge «sniking» og få enda flere betalende reisende. Redusert sniking øker billettinntektene og reduserer tilskudsbehovet.

Kontrakter og muligheter for reduksjoner i rutetilbudet:

I dagens kontrakter for 2019 – 2029 er det mulighet for å øke produksjonen med 30 % utover opprinnelig nivå, men mer begrensede muligheter for å redusere produksjonen med inntil 10 %. 10 % medfører reduksjoner på ca. 80 MNOK per år som igjen vil ramme passasjerinntektene negativt. Dette ut fra mål om nullvekst av biltrafikk som følge av økt vekst i antall innbyggere. Etter reduksjonen av rutetilbudet i 2022, er det tentativt gjenværende netto handlingsrom for å redusere produksjonen ytterligere på ca. 56 MNOK. I henhold til kontraktene skal operatørene gis en varslingstid på ca 4 måneder for å iverksette vesentlige justeringer i tilbudet. Dette for å ivareta en optimal produksjon og forsvarlig håndtering av sjåfører, skiftplaner og materiell.

Etter vedtak i KU-sak 44/23 om økt kapasitet fra medio februar 2025, vil produksjonsvolumet være ca 10 % over hva som lå i kontraktene ved inngåelse i 2019.

Rutiner for gjennomgang av rutetilbudet:

Dagens kontrakter åpner for omdisponering av kapasitet mellom linjer (samme operatør) og mellom operatørene. Eksempelvis vil en snuplass med sjåførfasiliteter på Ferista, som foreslått i handlingsprogrammet for 2024-2027, innebære en omlegging av L24 (Vy buss) og L11 (Tide buss) og en avvikling av L26 (Tide Buss). Justeringen innebærer at Vy buss får øket sin produksjon, mens Tide Buss får en reduksjon. AtB gjennomfører disse omdisponeringene til årlig hovedruteendring i august hvert år.

Selskapene er ansvarlig for eget bussmateriell som ikke bytter eier og er arbeidsgiver for sine ansatte sjåfører, og AtB som oppdragsgiver må ivareta at tap av betydelige transportinntekter åpner for at selskapet kan redusere sine kostnader. I eksemplet over vil Tide få flere sjåfører som mister sin helgekjøring og dermed redusert stillingsandel, men må av hensyn til rushtidstrafikken betale for samme stillingsandel for å unngå innstilte avganger. AtB må derfor sikre at de omdisponeringer som iverksettes ikke skaper ubalanserte kontrakter og krav om økonomisk tilleggskompensasjon. AtB søker derfor å tilpasse produksjonen andre steder, eller redusere produksjonen slik at selskapet kan kutte kostnader.

Forslag til linjer som kan endres for å nå målsetting om å tilpasse rutetilbudet etter de økonomiske rammer:

Kontaktutvalget vedtok kun å forskuttere 10 MNOK av de 40 MNOK som var signalisert som behov for økning av driftstilskudd for kollektivtrafikken for 2024. Som del av denne saken velger fylkeskommunen å presentere forslag til kutt i rutetilbudet og konsekvenser av disse, om ikke driftstilskuddet økes som del av sak om Handlingsprogrammet for 2024 – 2027.

I 2022 ble det gjennomført innsparing for 24 MNOK i 2024-kr som ga et redusert sommertilbud og svakere fritidstilbud søndag, med kun 2 avganger per time på alle linjer. Tiltaket ble gjennomført fra mai 2022 (**Trinn 1**).

I tilfelle at driftstilskuddet ikke vedtas økt for 2024, må rutetilbudet reduseres med inntil 45 MNOK (helårseffekt). Forslag til tiltak som da må gjennomføres er fra AtB følgende:

- **Trinn 2:** Svakere tilbud lørdag ved at enkeltlinjer får redusert frekvens fra 15 min. til 20 min, videre redusert frekvens utenom rush på enkelte linjer på hverdager. Færre avganger til og fra Trondheim sentrum fra omliggende områder/nabokommuner på hverdager. Om nødvendig også kutt i enkelttilbud på hverdag, ettermiddag og kveld i forhold til bruk.
 - *Innsparing: 30 MNOK*

- **Trinn 3:** Mer spisset tilbud i rush ved at enkeltavganger i start/avslutning av rushtiden (07-09 og 14-17) perioden fjernes, og også redusert frekvens på enkelte linjer i rush. Redusert frekvens formiddag og ettermiddag i hele nettverket. Gjelder alle ukedager. Ingen direkteavganger fra Melhus, Malvik, Stjørdal og Klæbu. Omstigning på knutepunkt Tillerterminalen og Strindheim for alle avganger. Busser selges.

- *Innsparing: 40 MNOK*

Konsekvenser av rutekuttene:

Hovedandelen av kuttene i trinn 2 vil treffe fritidsreiser ved at tilbudet på lørdag og søndag reduseres, samt at linje 43 (Blakli-Voll) kun kjøres i rush. Det er særlig tilbudet på søndager som vil bli hardt rammet i trinn 2, og resultatet av tiltakene i dette trinnet vil i praksis bety et minimalt tilbud på søndager i hele nettverket. Hvis trinn 2 utelukkende skal begrenses til lørdag og søndag vil også lørdager få et betydelig redusert tilbud.

Videre tiltak for å nå 45 MNOK vil komme gjennom tiltakene i trinn 3 som vil angå både arbeids- og fritidsreiser ved at tilbudet reduseres på hverdager utenfor rush på flere linjer, samt at ingen avganger fra områdene/kommunene rundt Trondheim kjøres som direkteavganger i rush. Tiltakene i trinn 3 vil i kombinasjon med tiltakene i tidligere trinn totalt sett bety en betydelig svekkelse av kollektivtilbudet i Trondheimsområdet ved at både tilbudet i helg og hverdag reduseres.

Andre konsekvenser av redusert tilskudd i 2024:

Som forberedelse til nytt mobilitetsanbud fra 2029, vil det være behov for utredninger, planlegging og samordning. Arbeidet krever kompetanse og kapasitet for å sikre gjennomføringen. En redusert ramme vil gi redusert kvalitet i m.a utrednings- og planleggingsarbeidet inn mot nytt anbud fra 2029

En redusert ramme vil gi et generelt lavere servicetilbud ut mot kunder.

Drøftinger

Fylkeskommunen har søkt å belyse de rutiner og planer som foreligger for effektivisering av rutetilbudet innenfor Miljøpakken. For å få til et best mulig grunnlag for å kunne treffe de rette endringer, er en helt avhengig av å ha et godt kunnskapsgrunnlag om eks. påstigninger, reisetider, og reisebehov. Gjennom et godt utviklingsarbeid er kunnskapsgrunnlaget langt bedre enn for få år siden. Vi må også ha med oss at 2023 er første «normale» driftsåret etter at nytt anbud trådte i kraft fra august 2019. Fylkeskommunen vil sammen med AtB arbeide videre med å få best mulig oversikt og kunnskap med mål om et mest mulig effektivt rutetilbud og en effektiv drift av kollektivtilbudet.

Effektivisering av rutedriften er også avhengig av økt fremkommelighet for kollektivtrafikken. Arbeidet med å legge til rette for en mest mulig effektiv drift av kollektiv kan ikke gjøres av AtB alene. Realisering av en effektiv rutedrift er avhengig av et tett samarbeid med AtB, veieier og operatører.

Fylkestinget vedtok en reduksjon av takster med 25 % fra august 2024 som del av sin lokalpolitiske behandling av [FT-sak 133/23 Handlingsprogram Miljøpakken 2024 - 2027](#). Konsekvenser av reduserte takster var ikke utredet som del av saken fra fylkesdirektøren, og er ikke lagt inn i budsjettene til AtB. Reduserte takster må i tilfelle finansieres som del av behandlingen av sak om Handlingsprogrammet 2024 – 2027 i Kontaktutvalget.

Anbefaling til programrådet

Fylkeskommunen finner ikke at det er mulig å gjennomføre effektiviseringstiltak tilsvarende 30

MNOK i 2024 uten at det fører til kutt i rutetilbudet og dermed et dårligere kollektivtilbud for reisende innenfor Miljøpakkeområdet. Tilskuddsbehovet for 2024 på totalt 40 MNOK ligger dermed fast. Reduksjon i rutetilbudet vil etter fylkeskommunen sine vurderinger ikke være et bidrag for å nå nullvekstmålet.

Kommentarer:

- *Det finnes allerede vedtak på å fjerne elbilene fra kollektivfeltene. Det bør gi en effekt på kollektivdriften. Ser ikke at det er hensyntatt i saken.*
- *Atb er effektivt organisert. Det som foreslås er ikke AtB sitt ansvar, men er infrastrukturiltak som er partenes ansvar. De må gjennomføres før det kan tas ut som effekt for AtB.*
- *Effektiviteten i kollektivdriften avhenger av veldig mye annet en AtB. Fremkommelighetstiltak er veldig viktig og må jobbes med. Det er krevende å fastslå effekt av å fjerne elbil fra kollektivfeltene.*
- *Hvis det ikke er behov for garantien, vil den bli tilbakeført til Miljøpakken.*
- *Kutt fra Malvik og Melhus er ugunstig. Bør ha mer direktelinjer for å få flere til å velge buss.*
- *Er det potensiale for å effektivisere? Det er en pågående oppgave for AtB.*
- *Viser til flaksehalsrapport fra AtB. Her ligger det et stort potensiale for å effektivisere. Det gjelder både for kommunal og fylkeskommunal veg.*

Vedtak:

- 1. Det vises til sak 4 for konklusjon mht. garanti**
- 2. Kontaktutvalget ber om at fylkeskommunen arbeider videre sammen med AtB for å identifisere muligheter for optimalisering av rutetilbud og drift av kollektivtrafikken.**
- 3. Kontaktutvalget ber om at arbeidet med flaskehalser prioriteres.**

Sak 04/24 Samordning handlingsprogram 2024-27 (Sek)

Annika Marstrand orienterte.

Forslag til Miljøpakkens handlingsprogram 2024-27 har vært til behandling hos partene. Det er behov for at kontaktutvalget samordner de ulike vedtakene og det som det ikke er felles oppslutning om enda. Dette som grunnlag for å vedta et omforent handlingsprogram for 2024-27.

1. Utfordringer

Dette er det mest ekspansive budsjettforslaget i Miljøpakkens historie og det er et sterkt behov for å prioritere og bli enige om et ansvarlig budsjett. Som saken vil vise, er det et stort sprik mellom inntekter og budsjettforslag fra partene for 2024. Dette ble forverret av manglende tildeling over statsbudsjettet. Selv om staten sier at den står ved sine forpliktelser iht. byvekstavtalen, hjelper ikke det på situasjonen for 2024.

Ved behandling av HP 24-27 i kontaktutvalget 06.10.23, var det innspill fra partene på totalt **2297 mill. kr**, 297 mill.kr over anbefalt ramme på 2000 mill. kr.. Ut fra dette vedtok kontaktutvalget følgende:

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

Etter politisk behandling hos partene har det totale budsjettforslaget for 2024 ikke blitt redusert, men økt til **2340 mill kr.** Samtidig er inntektene for 2024 redusert til 1690 mill. kr på grunn av manglende tildeling i statsbudsjettet.

Dette gjør det krevende å anbefale en ramme for 24-budsjettet. Det må anbefales en ramme som er bærekraftig over tid.

Det vi vet:

- Inntektene for 2024 er på ca. 1690 mill.
- Innspillene/kostnadene er på 2340 mill.
- Det er et sprik på 650 mill mellom inntekter og forslag
- I KU-behandlingen 06.10.23, ble det enighet om tiltak i hovedtabellene på 1700 mill.
- KU ba partene gå kritisk igjennom sin portefølje for eventuelt å kutte i tiltak med dårlig måloppnåelse. Det har blitt kuttet svært lite. Målet var blant annet å frigjøre midler for økt kollektivsatsing.
- Innspillene fra partene er ikke prioriterte. Alle prosjektene kan ikke være like viktige.
- Noen av tiltakene legges inn med halvårsvirkning for 2024. Det kan medføre at budsjett 2025 øker ytterligere.
- Vi fikk mindre midler over statsbudsjettet enn spilt inn. Hva betyr dette for tilgang på statlige midler iht. byveksttalen i årene fremover? Dette påfører Miljøpakken usikkerhet mht. finansiering.

Det er fremdeles et spørsmål om budsjettinnspillene fra partene er realistiske. Er det kapasitet til å gjennomføre alt man foreslår? Det vises til siste tertialrapport (T2 2023) hvor det går fram at Miljøpakken stadig har et akkumulert mindreforbruk på rundt 1 mrd. kr. som skyldes utfordringer knyttet til manglende gjennomføring/fremdrift i mange prosjekter. Med en slik situasjon er det vanskelig å forsvare et låneopptak (se under).

Ut fra dette anbefaler sekretariatet en ramme for budsjettet for 2024 på 1750 mill. kr

Dette fordi:

- Den økonomiske risikoen ved å godkjenne en høyere budsjettramme enn anbefalt, ikke er tilstrekkelig vurdert.
- Gjenstående oppfølging av KU-sak 43/23, hvor "Det bes om at partene tar en kritisk gjennomgang av porteføljen for eventuelt å ta ut prosjekter med manglende fremdrift og dårlig måloppnåelse." Hensikten er å fristille ledige midler fra inaktive eller ferdigstilte tiltak.
- Mangel på prioritering og konsekvensvurdering.

Så får partene i kontaktutvalget vurdere om det er grunnlag for en høyere ramme. Bildet for 2024 blir da slik (mill. kr):

Anbefalt ramme	1750
Kostnader	2340
Differanse	590

Differansen på 590 mill. kr. kan teoretisk løses ved å bruke av beholdningen på 270 mill. kr og et låneopptak på 320 mill. kr. Det er en løsning sekretariatet fraråder. Målet må være å få på plass et ansvarlig budsjett som er bærekraftig over tid.

Forslag fra partene om en ambisiøs kollektivsatsing, både med kapasitetsøkning og reduserte priser, har langtidsvirkninger for perioden frem til 2029. Det foreslås en økning til kollektiv drift på totalt **1,2 mrd.** i perioden 2024- 2029 sammenlignet med 2023-nivået. Dette griper direkte inn i prosessen med *Tiltaksplan 2029* hvor vi skal prioritere og fordele de resterende rammene som Miljøpakken disponerer frem mot 2029. Ambisjonen er å lande denne prosessen før sommeren.

Sekretariatet mener at forslaget om økt satsing på kollektiv i et så stort omfang, burde vært diskutert i tiltaksplanen. Da kan man få tid til å vurdere konsekvenser av de foreslåtte tiltakene. Det gjelder både effekt på nullvekstmålet og hva en økt kollektivsatsing eventuelt går på bekostning av. ***Har vi nok midler til å bygge de infrastrukturprosjektene som vi skal bygge iht. byvekstavtalen og samtidig øke kollektiv drift så mye som foreslått?*** Det blir opp til kontaktutvalget å vurdere om den økte kollektivsatsingen eller noen av de foreslåtte tiltakene hører hjemme i prosessen med Tiltaksplan 2029. Vedtak i kontaktutvalget om økt kollektivsatsing vil uansett legge føringer for arbeidet med tiltaksplanen.

En mulig løsning er at partene blir enige om et tilskudd til kollektiv drift for 2024 som fylkeskommunen må styre aktiviteten innenfor. Så fordele man rammene for resten av perioden til Miljøpakken gjennom Tiltaksplan 2029. Da får man et grunnlag for å bli enige om nivået på kollektiv drift fra 2025 og utover.

2. Endringer/suppleringer

Etter at forslag til handlingsprogram ble utsendt til høring og politisk behandling er det blitt gjort enkeltvedtak og avklaringer som innarbeides i handlingsprogrammet.

Programrådet:

- PR-sak 94/23 Lund fortau
Behov for økt finansiering fordi ervervsprosessen har vært mer omfattende enn forutsatt. 4,9 mill ekstra bevilges, og ny styringsramme settes til 19,5 mill.
- PR-sak 105/23 Fv. 6680 Baard Iversens veg - Leirfossen
Det settes av 11,0 mill. i 2024 til planlegging og bygging av sykkelvei med fortau.
- PR-sak 106/23 21116J Stjørdal stasjon planlegging
Det settes av en ramme for 5 mill. i 2024 til planlegging av omlegging av Innherredsvegen og sanering av planovergang.
- PR-sak 128/23 Kongsvegen tiltak for VM
Det settes av en investeringsramme til bygging av tiltak på 8,5 mill. Dette er tiltak som skal sikre god framkommelighet og trafiksikkerhet langs hovedtransporttraseen mellom sentrum i Trondheim og Granåsen skianlegg.

Kontaktutvalget:

- KU-sak 44/23 Kapasitetsutvidelse kollektiv
Kontaktutvalget var positiv til å øke finansieringen med inntil 85 millioner kroner årlig i løpet av perioden. Kontaktutvalget forutsetter kapasitetsøkning fra tidlig 2025 for 55 millioner kroner årlig.
- KU-sak 51/23 Garanti 2023/2024
Kontaktutvalget vedtok å innarbeide en garanti for drift kollektiv på 10 mill. kr for 2024 og at fylkeskommunen gjør en gjennomgang av rutetilbudet for å identifisere muligheter for effektiviseringstiltak (jf. sak 3/24)
- KU-sak 52/23 Lillebergvegen-Brøsetvegen
Kontaktutvalget vedtok å ta inn tiltaket med styringsrammen 68,5 mill og 6 millioner i årsbudsjett 2024.

I tillegg vil følgende korrigeringer og suppleringer bli utført i handlingsprogrammet i etterkant av behandlingen i Kontaktutvalget:

- Alle økonomiske tabeller oppdateres.
- Fordeling av finansieringskilder, oppdateres per prosjekt. Kvalitetssikring hos partene i etterkant av behandlingen i Kontaktutvalget.
- Alle prosjektnavn vil oppdateres slik at de inneholder en unik tallident for lettere gjenkjennbarhet.
- Partene supplerer med manglende prosjektark i etterkant av behandlingen.

3. Lokalpolitiske vedtak og statlig behandling

Fylkestinget, bystyret i Trondheim og kommunestyrene i Stjørdal, Malvik, Melhus, Skaun og Orkland har alle sluttet seg til forslag til handlingsprogram for Miljøpakken 2024-2027. Alle har også gitt delegert fullmakt til å fremforhandle et omforent handlingsprogram. I tillegg har alle parter vedtak knyttet til nye tiltak eller tiltak som var plassert i hvite tabeller. Dette er gjengitt nedenfor.

Statens parter i Miljøpakken slutter seg til forslag til handlingsprogram og årsbudsjett 2024, med enkelte presiseringer. Staten legger spesielt vekt på prosjektenes nytteverdi og at bidrag til nullvekstmålet skal være førende for hvilke tiltak Miljøpakken gjennomfører. Det er viktig for Miljøpakkens styring, legitimitet og omdømme at prosjektene som gjennomføres med offentlige midler blir dokumentert på en etterprøvbar måte.

Staten ber om at handlingsprogrammet korrigeres ihht. reell tildeling i statsbudsjettet. Følgende tiltak er uten finansiering i statsbudsjettet for 2024. Staten ber om at det vurderes om tiltakene kan finansieres med alternative finansieringskilder og tas inn i Handlingsprogram 2024-27:

Hovedsykkelveg riksveg uten finansiering i statsbudsjettet		2024	2025	2026	2027	Totalt	
Rv. 706 Stavne - Ila	(50)	2	3			5	DP
Rv. 706 Nordtvedtsgate-Pirbua	(150)	3	3			6	DP
E6 Rotvoll-Malvik grense, hovedsykkelveg	(110)	4	3			7	DP
23128S E6 Vinterveien-Sandmoen, hovedsykkelveg	(240)	4	6			10	DP
23100S Rv. 706 Gildheim-Leangenbrua (1)	180	85	35	6,4		126,4	UB
22120S Rv. 707 Lilleby skole - Nordtvedtsgate		153	21,5			174,5	UB PR-38/23
TOTALT		251	71,5	6,4	0	328,9	

Tiltak som mangler felles tilslutning (hvite tabeller):

Dette er tiltak det ikke ble enighet om ved behandlingen i kontaktutvalget 06.10.23:

(tall er justert etter KU sak 44/23 hvor Trfk justerte ned noen av kollektivsatsingene)

Tiltak hvit tabell - hovedveg	Styringsr. (Utr.estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv etat
Fv. 715 Ila-Flakk-Klett	mangler	1,5				1,5	PU	TRFK
Kommentar Staten: Er et PU prosjekt. Bør behandles som andre PU prosjekt og utredes som del av PU-pott.								

Tiltak hvit tabell - trafikksikkerhet	Styringsr. (Utr.estimat)	2024	2025	2026	2027	2024- 27	Merknad	Ansv. etat
21110TS Eberg Trafikkgård, økning		0,5	0,4	0,4	0,4	1,7	Drift	TK
Kommentar Staten: Hvorfor er det dyrere nå enn når TRFK holdt i det?								
Kommentar TRFK: Anses som tilskudd.								
SEK: Tidligere finansiert med tilskudd fra "Trafikksikkerhetsutvalget" i fylkeskommunen.								
Fv. 707 Høstadkorsen-Berg	96,5	20	53,2	20		93,2	UB, KU-5/23	TRFK
Kommentar Staten: Dårlig kost/nytte, lite bidrag til nullvekstmålet.								

Tiltak hvit liste	2024	2025	2026	2027	2024-27	Merknad	Ansv. etat
10100K Trikk infrastruktur	28	28	28	28	112	UB	TK
Kommentar Staten: Det bør etableres et nullpunkt for TKs bidrag til trikk før saken behandles i pakken.							

Kommentar Staten: Det bør etableres et nullpunkt for TKs bidrag til trikk før saken behandles i pakken.							
Trikk modernisering anskaffelse av materiell fase 2		118	118	118	354	Investering	TRFK
Kommentar Staten: Hvordan er eierforholdet? Hvem skal eie de nye trikkene? Er tildelingen å anse som et tilskudd til kjøp av materiell eller er dette totalbeløpet?							
23112K Mobilitetspakke	16				16		TRFK
23112K Mobilitetspakke økning		28	28	16	72		TRFK
Kommentar TK: Størrelse må diskuteres.							
Kommentar Staten: Har meldt opp hele perioden. Var av den oppfatning at det skulle presenteres resultater før resten vedtas.							
22157K/22158K Drift lokalbuss Melhus og Malvik	6,3	6,3	6,3	6,3	25,2		TRFK
Utredningsarbeid i forbindelse med og mot anbud 2029	3,5	2	1	1	7,5	PR-34/23	TRFK
Reversering av tilbud 2022 kutt	23	23	23	23	92		TRFK
Ekstra midler kollektivtransport	20	20	20	20	80	DP(UB)	TRFK
23113K Aldersvennlig transport 67+	10	10	10	10	40	KU-8/23	TRFK
Kommentar TK: Driftstilskudd må vurderes samlet i en egen diskusjon om prioritering, totalt omfang og finansiering.							
Kommentar Staten: Må vurderes samlet i en helhetlig diskusjon om tilskudd til kollektiv drift.							
Hvit liste kollektiv SUM	106,8	235,3	234,3	222,3	798,7		

Nye innspill til handlingsprogrammet som mangler felles tilslutning:

Dette er tiltak som har kommet til i den politiske behandlingen hos partene.

Orkland:

Politiske vedtak	2024	2025	2026	2027	2024-27
Fortau Orkdalsvegen	2,9				2,9
Fortau Tverradkomsten	2,1				2,1

Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune:

Kollektiv innspill 24-27	2024	2025	2026	2027	2024-27
Kapasitetsutvidelse kollektiv		100	100	100	300
Reduksjon av periodebillett med 25%	36/50	90	90	90	306/320
Garanti 2023/2024	60	60	60	60	240
TOTALT	110	250	250	250	846/860

Orkland inn i sone A

Årlig kostnad er beregnet til 6,2 mill. Ved en inkurie har ingen av partene spilt inn dette tiltaket, noe som har vært intensjonen. Det må avklares om partene er enige om dette tiltaket.

Tiltak nevnt i politiske vedtak uten kostnadsberegning (regnes som innspill til neste handlingsprogram, og forventes utarbeidet kostnad/nytte innen innspillsrunden i mai 2024):

- Tiltaket to pendellinjer med høy frekvens på bylinje 90 (Stjørdal, TRFK drift kollektiv).
- Økningen i driftsmidler kollektivtrafikk disponeres slik at utvidet tilbud for lokalbuss 86 og forlengelsen av rute 70 til Muruvik (Malvik, TRFK drift kollektiv).
- Samtlige avganger på linje 70 skal ha start/endeholdeplass på Marienborg, må finansieres ved økning av driftstilskuddet til kollektivtrafikk (Malvik, TRFK drift kollektiv).
- Det anbefales at det eksisterende tilbudet på lokalbuss (pendellinje) videreføres og at man ser på muligheten for en pendel fra Brekkåsen til Løvset (Melhus, TRFK drift kollektiv).

4. Samlet nivå på drift kollektiv

Det foreslås en betydelig økning i nivået på drift kollektiv. Her fremgår det totale omfanget av drift kollektiv:

- tiltak partene er enige om fra før
- tiltak man ikke ble enige om i KUs behandling i oktober (hvit liste)
- nye tiltak som har kommet til i den politiske behandlingen
- sone A Orkland

Se lesehjelp under tabellen for en kort forklaring av de ulike tiltakene som ikke forklarer seg selv.

Kollektiv innspill 24-27	2024	2025	2026	2027	2024-27	Merknad
09100K Drift kollektivtransport	233,3	233,3	233,3	233,3	933,2	Avtalefestet
21114K Reduserte billettpriser	58	58	58	58	232	Avtalefestet
23112K Mobilitetspakke	16	28	28	28	100	
Utredningsarbeid i forbindelse med og mot anbud 2029	3,5	2	1	1	7,5	PR-34/23
23113K Aldersvennlig transport	10	10	10	10	40	KU-8/23
22157K/22158K Drift lokalbuss Melhus og Malvik	6,3	6,3	6,3	6,3	25,2	
Kapasitetsutvidelse kollektiv		100	100	100	300	
Reversering av tilbud 2022 kutt	10	23	23	23	79	
Ekstra midler kollektivtransport	20	20	20	20	80	DP (UB)
Reduksjon av periodebillett 25%/ generell reduksjon	36/50	90	90	90	306/320	
Garanti 2023/2024	60	60	60	60	240	
Orkland sone A	6,2	6,2	6,2	6,2	24,8	
TOTALT	459,3/473,3	636,8	635,8	635,8	2367,7/	

					2381,7	
--	--	--	--	--	--------	--

- Reduserte billettpriser: Midler til å reduserer prisene gjennom tilleggsavtalen fra 2020
- Mobilitetspakke: Etablert i 2023 for å utvikle nye, delte mobilitetstjenester
- Kapasitetsutvidelsen 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
- Reversering av tilbud kutt 2022 : Kutt i avganger hverdager etter kl 20.00, lørdager og søndager for å dekke manglende inntekter.
- Ekstra midler kollektivtransport: Økt kollektivtilbud i byvekstkommunene, i henhold til mobilitetsplaner.
- Reduksjon av periodebillett mm.: Politiske vedtak i Trfk/Tk om redusert billettpriser
- Garanti 2023/24: Politiske vedtak i Trfk/Tk for å gi AtB forutsetninger for å tilby et stabilt og forutsigbart tilbud ut perioden.
- Orkland sone A: Som følge av at Skaun og Orkland blir del av Miljøpakken fra 2024, er det foreslått at sone A utvides til å inkludere Orkland.

Nivået på kollektiv drift for 2023 var på totalt 408,9 mill. 24-kr. Sammenlignet med 2023, viser tabellen over at det legges det opp til en vesentlig økning i årene fremover. Tar vi med de to ekstra årene frem til 2029 på samme nivå, så foreslås det en total økning i årene 2024-2029 på ca. 1,2 mrd. Det vises til sekretariatets kommentar til dette lengre opp i saken.

Prinsipielle/overordnede kommentarer:

- Tk: AtB må styre risikoen innenfor den rammen for kollektiv som vi blir enige om og sørge for å ha en buffer for å håndtere ting som dukker opp. Da slipper vi alle enkeltsakene for ekstrabehov innen kollektiv.
- Lokale parter beklager manglende statlige bevilgninger over statsbudsjettet og mener de ikke kan dekkes opp med bompenger.
- Trfk: Vi har store utfordringer med å nå nullvekstmålet og må forsøke å bremse bilutviklingen innenfor avtaleområdet. Kollektivsystemet er helt avgjørende for å minske bilbruken. Tilbudet må utvikles slik at innbyggerne velger kollektiv. Prisen må ned for å gi et signal om at vi ønsker at innbyggerne skal bruke kollektiv. Mener at forslaget fra Trfk/Tk er offensivt.
- Malvik: Forutsetter at dersom det skal innføres nye bilrestriktive tiltak, må det finnes et godt alternativ i kollektivtilbudet også til omegnskommunene. Basistilbudet må prioriteres fremfor nye tiltak.
- Melhus: En reduksjon i busstilbudet vil føre til en kraftig økning i bilkjøringa. Viktig at tilbudet opprettholdes, helst styrkes. Det er viktigere en pris.
- Staten ser også satsing på kollektiv som en viktig del av løsningen. Bør tenke pakker av virkemidler, ikke ensidig å sette ned billettprisene.
- Trfk: Utfordringen til staten er at man er handlingslammet mht. nullvekstmålet. Det føres en elbil-politikk som gir oss utfordringen med trafikkvekst. Vi er nødt å handle.
- Staten: Viktig å huske at i byvekstavtalen ligger det inne mange andre gode tiltak som skal bygges. Vi må vite om økt kollektivsatsing går på bekostning av noe av dette.
- Kontaktutvalget har i tidligere sak støttet behovet for restriktive tiltak og ba om at prosess med å øke elbil-takst iverksettes.
- Malvik: Det viktigste grepet for å flere over på buss er å få et bedre tilbud. Buss fra Malvik tar for lang tid og konkurrerer ikke med bilen.
- Forslaget fra Trfk/Tk dekker i utgangspunktet ønskene fra omegnskommunene.
- Tk: Vi må legge ned en langsiktig innsats for å styrke bussen, både med pris og tilbud, innenfor det økonomiske handlingsrommet vårt. Mangler at staten leverer på sine forpliktelser.
- Staten: Midlene i Miljøpakken må brukes smartere. Vi skal også få fullfinansiert tiltakene som ligger i avtalen. Partene i avtalen er enige om å styrke kollektivtilbudet. Faglig sett er det viktigere med et godt kollektivtilbud enn pris, men vi ser at prisene i Trondheim er høye nasjonalt sett. Samtidig er det billig å kjøre elbil. Pris på kollektiv må ses i sammenheng med elbil-takstene og tilgjengelighet for elbilene. Vi vil kreve at takstene på elbil økes. Påpeker at bompenger kan brukes til drift av kollektivtransport, men ikke til reduserte takster. Belønningsmidler kan brukes til å redusere takster.

- Trfk: Når det gjelder vårt bidrag til drift kollektiv, er det avtafestet. Det ligger som en premiss.
- Staten foreslår å bli enige om økt kollektivsatsing til og med 2026. Resten må avklares gjennom arbeidet med tiltaksplan 2029.
- Partene er enige om å se reduserte kollektivpriser i sammenheng med økt elbil-betaling. Lokale parter forplikter seg til å legge fram politisk sak om økt elbil-betaling. Lokale parter kan imidlertid ikke forskuttere resultat av politisk behandling ang. økt elbil-betaling. Staten går med på at det ikke er samtidighet i innføring av reduserte billettpriser og økt elbil-betaling.
- Mener at 707 ikke bør løftes til politisk styringsgruppe, men løses lokalt. Utfordrende å bruke politisk styringsgruppe som ankeorgan.
- Prosessen med nullpunkt for drift av trikk må være ferdig før 2025 og behandling av nytt handlingsprogram.
- Lokale parter ønsker å få prøvd ut fleksible billettprodukter og se på effektene av det.

Vedtak:

1. Kontaktutvalget vedtar budsjett og handlingsprogram for 2024-2027, som vist i vedlegg 1, med følgende endringer (oppsummert i tabell 3 nederst):

a) Følgende periodiseringsjusteringer gjøres for 2024:

■ Kongens gate	- 40 millioner
■ Innherredsvegen	- 40 millioner
■ Fv. 707 Høstadkorsen - Berg	- 20 millioner
■ Holdeplasspakke 7	- 20 millioner
■ Snarvegpakke 10	- 6 millioner

b) Følgende prosjekt fra hvit liste tas inn i handlingsprogrammet:

■ Fv. 15 Ila-Flakk-Klett	1,5 millioner
■ Eberg Trafikkgård, økning	0,5 millioner
■ Trikk infrastruktur	14,0 millioner

Det forutsettes at prosessen med nullpunkt for drift av trikken landes før 2025.

c) Følgende prosjekt fra hvit liste tas ikke inn i handlingsprogrammet:

- Fv. 707 Høstadkorsen-Berg

Saken legges fram for politisk styringsgruppe.

d) Nye innspill fra Orkland kommune tas inn i handlingsprogrammet, totalt 5 millioner. Nytte av prosjektene må legges fram for PR som får mandat til å fatte vedtak om iverksetting.

e) Endringer etter vedtak i programrådet/kontaktutvalget i tabell 1 tas inn i handlingsprogrammet:

Tabell 1:

Prosjekt	2024	PR-sak	Ansvarlig etat
Lund fortau	4,9	PR-94/23	TK

Baard Iversens veg - Leirfossen	11,0	PR-105/23	TRFK
Stjørdal stasjon	5,0	PR-106/23	TRFK
Kongsvegen	8,5	PR-128/23	TRFK
Lillebergvegen-Brøsetvegen	6,0	KU 52/23	TK
TOTALT	35,4		

2. *Kontaktutvalget vedtar en økning i driftstilskudd til kollektivtrafikken med poster som i tabell 2. Økningen inkluderer og erstatter innmeldte garantibehov, og skal gi AtB rom til å opparbeide en økonomisk buffer og selv ha driftsrisikoen uten behov for ytterligere garanti fra Miljøpakken ut anbudsperioden*

Tabell 2:

Tiltak/ramme	2024	2025	2026	2027	Totalt
Drift kollektivtransport	233,3	233,3	233,3	233,3	933,2
Reduserte billettpriser	58	58	58	58	232
Garanti 2024 (iht. vedtak KU 51/23)	10				10
Mobilitetspakke	16	16	16		48
Drift lokalbuss omegnskommuner	20	25	25		70
Kapasitetsutvidelse og utvidet tilbud Tr.heim	20	85	85		190
Aldersvennlig transport	10	10	10		30
	367,3	427,3	427,3	291,3	1513,2
Ekstra driftstilskudd 9%*	40	50	50		140
Sum driftstilskudd	407,3	477,3	477,3	291,3	1653,2
Reduserte takster**	50	50	50		150
Total driftstilskudd***	457,3	527,3	527,3	291,3	1803,2

* Økning for å kunne nå vekst i kollektivtrafikken på 9%. Fungerer også som erstatning for ev. garantibeløp, og AtB må selv styre risiko innenfor rammen.

** Forutsetter en årseffekt på 50 millioner som videreføres i perioden. Budsjettet justeres etter iverksettelse av reduserte takster. Inkluderer innlemmelse av Orkland i sone a.

*** 457 mill. til driftstilskudd i 2024 må korrigeres opp mot årsvirkning

3. *Fylkeskommunen utreder følgende tiltak:*

- *To pendellinjer med høy frekvens på bylinje 90 (Stjørdal, TRFK drift kollektiv).*

- Det anbefales at det eksisterende tilbudet på lokalbuss (pendellinje) videreføres og at man ser på muligheten for en pendel fra Brekkåsen til Løvset (Melhus, TRFK drift kollektiv).

Utredningene må vise økonomiske konsekvenser av tiltakene samt en vurdering av måloppnåelse og legges frem for Kontaktutvalget.

4. Kontaktutvalget vedtar at prisen på periodebilletter skal reduseres med 7,5 % for alle kategorier og produkter. Det betyr at månedsbillett for voksen settes ned til 899 kr. Enkeltbillett for voksen settes ned til 43 kr. Dette skal skje så raskt som mulig. I tillegg skal AtB innføre mer fleksible billettprodukter, hvor kunden får økt rabatt jo mer den reiser, innen utgangen av august 2024. Dette innenfor de økonomiske rammene som ligger her.
5. Sekretariatet bes om å vurdere behov for en revidering av budsjettet etter 1. tertialrapport og ta med dette når rapporten behandles i programråd og kontaktutvalget.

Merknader

Merknad fra lokale parter: Lokale parter er svært bekymret for at staten ikke opprettholder forpliktelser i byvekstavtalen og ikke bevilger nødvendige statlige midler til prosjekt. Pga. manglende statlige bevilgninger tas berørte statlige sykkelveger ut av budsjettet.

Merknad fra staten: Staten vil se innføring av reduserte kollektivpriser og økt elbil-takst i sammenheng. Reduserte kollektivpriser kan iverksettes så snart som mulig. Staten forutsetter lokalpolitiske vedtak om økt elbil-takst til 70% så snart som mulig. Skjer ikke dette, er det aktuelt å heve takstene igjen eller redusere tilbudet. Staten påpeker at bompenger ikke kan brukes til å redusere takster, kun økt tilbud.

Tabell 3: Oppsummering inntekter og kostnader

	2024
Inntekter	1690
Kostnader	
Hovedtabell inkl statlige sykkelprosjekter	1782,7
Suppleringer fra PR/KU etter 6.ok	35,4
Suppleringer etter politiske vedtak	15
Hovedtabell - kollektiv drift	301,3
Hvit tabell - kollektiv drift	156
Hvit tabell - trikk	14
Statlige sykkelprosjekter uten finansiering	-238
Statlige planprosjekter uten finansiering	-13
Justering/periodisering av 2024 budsjett	-126
Sum kostnader	1927,4

Behov for bruk av kapitalbeholdning	237,4
-------------------------------------	-------

Sak 05/24 Føringar for handlingsprogram 2025-28 (Sek)

Annika Marstrand orienterte.

I vedlagte forslag til føringar for handlingsprogram 2025-28, er det lagt til grunn at vi i hovudsak praktiserer retningslinjene som tidligere. En mindre endring er gjort ved å ta bort beskrivelsen av delvis bundne og ubundne prosjekt, da dette ikke er av betydning, samt å oppdatere med nye datoer og tidslinjer.

Forslag fra Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune (side 4) om å legge til:

For prosjekter på mellom 15 og 40 mill kan investeringsbeslutning tas i Kontaktutvalget hvis forutsetninger og finansiering ikke avviker fra det som tidligere er politisk behandlet. For store prosjekter (over 40 mill) må finansiering av utbygging behandles politisk.

Det første året i handlingsprogrammet vil være årsbudsjettet for 2025. Andre år i handlingsprogrammet er innspill til statsbudsjett 2026 og årsbudsjett 2026. Øvrige år vil vise bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene. Det tas ikke stilling til fordeling av midler på tiltaksområdene etter 2028 utover det som følger av bindinger i prosjektene. Handlingsprogrammet rulleres årlig.

Prosess

Miljøpakkens handlingsprogram 2025-2028 utarbeides på bakgrunn av innspill fra partene i byveksttalen.

Frist for innspill til handlingsprogrammet er 1. mai og endelig frist for fremleggelse av dokumentasjon er 1. juni.

Det legges opp til behandling av handlingsprogram i to etapper:

1. Dette dokumentet drøfter viktige føringar for utforming av forslag til handlingsprogram. Det ble lagt fram for Programrådet 16.01.24 og for KU 26.01.24.
2. Forslag til høringsutkast legges fram for Programrådet september 2024 som innstiller før behandling i KU oktober 2024.

For detaljer om prosessen og de andre føringene, vises det til vedlegget.

Kommentarer:

- Sekretariatet foreslår å lage HP for 2025-29 neste gang. Dermed blir HP 5-årig.
- Det henger sammen med tiltaksplan 2029
- Det fremmes sak om mandatene til KU og PR ila. året.

Vedtak:

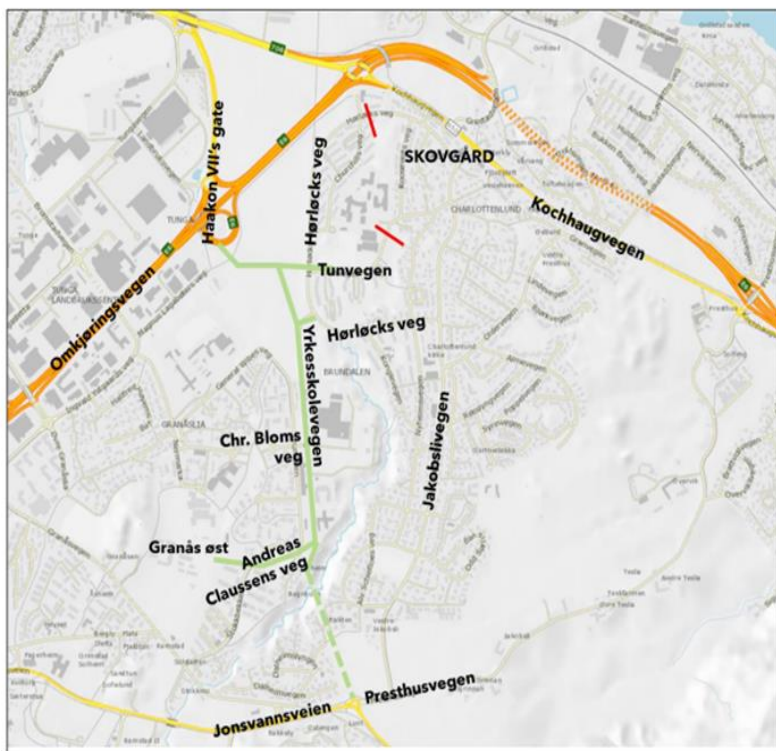
Kontaktutvalget vedtar å legge de beskrevne føringene til grunn for arbeidet med handlingsprogram 2025-29.

Sak 06/24 Brundalsforbindelsen - valg av utforming (Tk)

Kent Ranum orienterte.

Bakgrunn

Bystyret og Fylkestinget er enige om at del 1 av Brundalsforbindelsen skal bygges (fra Haakon VII's gate til Andreas Claussens veg) som kommunal veg, og at den utformes med to felt fra Hørsløcks veg og sørover. Det har derimot vært uenighet knyttet til antall felt på strekningen mellom Haakon VII's gate og Hørsløcks veg. Etter ulike vedtak i bystyret (PS 82/23) og i fylkesutvalget (148/23) har det vært en prosess på administrativt nivå hvor representanter fra Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune har sett på alternative løsninger for strekningen. Dette resulterte i et notat med tre alternative løsninger som ble presentert for bystyret 14.12.2023 i sak 235/2023. Notatet ligger vedlagt denne saken.



Figur 1: Dagens vegnett i analyseområdet. Brundalsforbindelsen (grønn linje) og stengte veger som ligger inne i reguleringsplanen (rød markering).

Bystyret vedtok i denne saken en løsning for Brundalsforbindelsen mellom Haakon VII's gate og Hørsløcks veg. I tillegg til utforming av Brundalsforbindelsen vedtok bystyret flere punkter som skal følges opp i forbindelse med Brundalsforbindelsen.

Bystyrets vedtak i sin helhet gjengis her:

1. Firefelts gate med reduksjon til færre felt ved holdeplass og fotgjengerkryssinger. Firefelts gate med reduksjon til færre felt ved holdeplass og fotgjengerkryssinger. Løsningen er skissert som alternativ 2 i tilleggssnotat fra kommunedirektøren datert 12.12.2023

2. Ordfører gis fullmakt til å forhandle om en omforent løsning, som ivaretar nullvekstmålet og trafiksikkerhet på strekningen, med de andre partene i Miljøpakken.

3. Det skal gjøres en helhetlig vurdering av hvordan man kan redusere bruk av privatbil i hele området/bydelen. Parallelt med detaljreguleringsprosessen skal man se på kjøremønstre i hele området, og hvordan man aktivt kan bruke kjøremønstre for å øke attraktiviteten for gående, syklende og kollektivreisende.

4. Det er en forutsetning at løsninga gir skolebarn og fotgjengere trygg kryssing av veien, fortrinnsvis i plan.

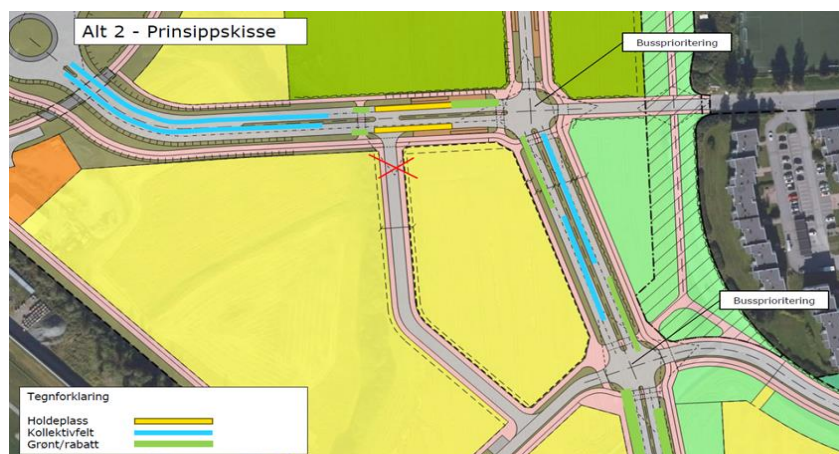
5. Det skal utredes med hensikt om å gjennomføre tiltak som bedrer trafiksikkerheten og fjerner gjennomkjøring i Jakobslivegen samtidig som Brundalsforbindelsen realiseres.

6. Det skal utredes kraftfulle tiltak langs Brundalsforbindelsen og i tilstøtende veier for å redusere bruk av privatbil og gi kollektivtrafikk, gående og syklende fortrinn i valg av reisemåte.

7. Kommunedirektøren bes komme tilbake med en sak med konkrete forslag før sommeren 2024.

Beskrivelse av løsning vedtatt i Bystyret

Bystyrets vedtatte løsning er en fire felts gate som innsnevres ved fotgjengerkryssinger og ved holdeplasser. Buss skal prioriteres gjennom innsnevring og i kryss.



Figur 2: Illustrasjonen viser prinsippene for valgt løsning, detaljene må avklares i forbindelse med byggeplanleggingen.

Trafikksikker kryssing av vegen, spesielt for skolebarn, er et hensyn som må ivaretas i utforming av Brundalsforbindelsen. Innsnevring ved kryssing vil gi en tryggere løsning for kryssende fotgjengere enn ved kryssing av fire felt. En grundig vurdering av om denne løsningen gir forhold for trafikksikker løsning i plan gjøres i detaljplanleggingen framover. Hvis dette vurderes å ikke være tilstrekkelig må planskilt kryssing vurderes.

Trondheim kommune følger opp vedtak vedrørende trafikkdempende tiltak i bydelen, tiltak for å bedre trafiksikkerhet i Jakobslivegen og i andre veger i området hvor det er behov.

Brundalsforbindelsen utløser behov for tiltak i Hørløcks veg mellom Brundalsforbindelsen og Jakobslivegen, da Brundalsforbindelsen vil gi betydelig økning i trafikk her. Dette arbeidet vil resultere i tiltak som spilles inn til Miljøpakken for finansiering.

Trondheim kommunes anbefaling

Trondheim kommune anbefaler partene i Miljøpakken å stille seg bak bystyrets vedtak i sak 235/23. Prosjektet er klar til å sette i gang med byggeplanlegging så fort løsning er omforent i Miljøpakken.

Kommentarer:

- Statens vegvesen er glad for at man har kommet frem til en løsning som partene er omforente om. Innsnevringenes betydning for kollektivtrafikken må vurderes.

Vedtak:

Brundalsforbindelsen utformes i hovedsak som firefelts gate fram til Hørløcks veg. Det bygges innsnevring ved holdeplass og i kryss. Løsningen må gi skolebarn og fotgjengere trygg kryssing av veien. Fremkommelighet for buss skal prioriteres gjennom strekningen og i kryss.

Samtidig med at Brundalsforbindelsen realiseres, må tiltak for å dempe personbiltrafikken i området gjennomføres slik at nullvekstmålet ivaretas, i tråd med vedtak i Bystyret 14.12.2023.

Sak 07/24 Status gateprosjektene – orientering (Trfk)

Utsettes

08/24 Status Mobilitetslab Stor Trondheim – orientering (Trfk/NTNU)

Utsettes

Eventuelt

Saker til møte i politisk styringsgruppe 9. februar (8-9.30)

- HP 24-29
- Statens oppfølging av forpliktelser iht. byvekstavtalen (Lokale parter)
- Jernbanesatsing (Trfk)
- Fv. 707 Høstadkorsen-Berg (Trfk)

Konklusjon: Tas til orientering

Behov for ekstramøte i KU ifm. utredningsmandat for anbud 2029 (Trfk)

Det arbeides med et utredningsmandat for nytt anbud 2029. Hva er viktig å utrede ifm. nytt anbud. Det sendes til lokalpolitisk behandling. Behov for et ekstramøte i KU på Teams.

Konklusjon: Tidspunkt avklares og sendes ut.