



MØTEREFERAT - utkast

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 18.06.24

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
Anniken Hastadklev, Skaun kommune
Geir Aspenes, Stjørdal 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
Tore Kvaal, Statens vegvesen

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 07. juni kl. 09:00 – 14:00.**

Agenda:

- 20/24 Status måloppnåelse/trafikkutvikling – orientering (Sek)**
- 21/24 Evaluering av måloppnåelse 2023 - godkjenning (Sek)**
- 22/24 Årsrapport 2023 (Sek)**
- 23/24 Styringssystemet i Miljøpakken – rollbeskrivelser og årshjul (Sek)**
- 24/24 Styringssystemet i Miljøpakken – mandater og delegering (Sek)**
- 25/24 Status gateprosjektene – orientering (Trfk)**
- 26/24 Miljøpakken i media – orientering (Sek)**
- 27/24 Forslag omdisponering av midler vedtatt brukt på biodiesel (Trfk)**
- 28/24 Arbeidet med innføring av fleksibel billett og forslag til finansiering (Trfk)**
- 29/24 Møteplan H24 (Sek)**

Eventuelt

- Løypemelding Tiltaksplan 2029 (Sek)
- Kunnskapsgrunnlaget med tanke på reforhandlinger(Svv)
- Nye representanter fra Trondheim kommune i Kontaktutvalget (Tk)

Møtereferat

Referat fra møte 16. mai 2024 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 14. mai

Sak 44 - G/S veg Reppe- Vikåsen- finansiering bygging (Tk): Slutter seg til styringsramme på 47,5 millioner kr. Midler til resterende detaljplanlegging og grunnerverv på 3 millioner kroner forskutteres fra Miljøpakkens HP 2025-29. Resterende midler til utbygging, 38,5 millioner, spilles inn til HP 2025-29.

Sak 45 - Pilotprosjekt gatevarme - oppfølging (Tk): Vedtar at gatevarme ekskluderes fra prosjektet (alternativ 5).

Sak 46 - Kryss Orrevegen/Kongsvegen - tilleggsfinansiering: Vedtar å utvide budsjettet i prosjektet med 3.5 MNOK. Dette innebærer at budsjettet økes fra 2,8 MNOK til 6,3 MNOK.

Vedtak: Tas til orientering

Sak 20/24 Status måloppnåelse/trafikkutvikling – orientering (Sek)

Bente Gravaas orienterte.

Saken gjelder en løpende orientering om status for måloppnåelse og trafikkutviklingen i miljøpakkeområdet.

Nullvekstmålet skal måles ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Det skal være nullvekst i personbiltrafikken sammenlignet med referanseåret 2019. Trafikken i Trondheimsområdet siste tre år er estimert til å være 4,4 prosent høyere enn i 2019. Det er en fortsatt positiv utvikling i kollektivtrafikken. Les flere tall og utfyllende beskrivelser i vedlegget.

Kommentarer:

- *Positive tall på sykkel og kollektiv, utfordringen er på bil. Det tyder på elbilene kjører 30-40% mer enn fossilbilene. Hva er status på elbil ut av kollektivfeltene og sak om økte satser for elbil?*
- *Tk: Politisk behandling av sak om elbil-takster 12. juni. Skilting av elbil ut av kollektivfelt er vedtatt.*
- *Trfk: Politisk sak på gang.*

Vedtak: Tas til orientering

Sak 21/24 Evaluering av måloppnåelse 2023 - godkjenning (Sek)

Bente Gravaas orienterte.

Måloppnåelse

Her er en kort oppsummering av måloppnåelsen i Miljøpakken for 2023. For sammendrag og utfyllende informasjon vises det til vedlagte rapport.

Reisevaneundersøkelsen for 2023 viser en nedgang i andel bilreiser sammenlignet med 2019. Dette betyr at personer 13 år og over i gjennomsnitt reiste mindre med bil. Andelen reiser til fots og med kollektivtransport økte og andelen reiser med sykkel var på samme nivå. Samtidig som andelen bilreiser har blitt redusert har det vært en stor befolkningsvekst i miljøpakkeområdet, og i Trondheim spesielt. Dette er med på å påvirke det totale trafikknivået. Byindeksen for perioden 2021-2023 viser at Miljøpakken har trafikkvekst på 3,1 prosent sammenlignet med 2019. Miljøpakken har dermed ikke nådd sitt hovedmål i 2023, om at personbiltransporten ikke skal øke.

Arealbruken i miljøpakkeområdet har i all hovedsak gått i ønsket retning. I alle kommuner i Miljøpakken har det vært en økt andel boliger i områder som kan gjøre det enklere å reise miljøvennlig. Når det gjelder øvrige lokale delmål, går utviklingen i hovedsak i positiv retning mens for noen av målene er det en stabil situasjon. Det vil være noen naturlige svingninger fra år til år for enkeltmål, men det er viktig å se på måloppnåelse over tid.

Oppfølging av evalueringsrapporten

Vi ser at nullvekstmålet er en utfordring for oss, og det er viktig at partnerskapet i Miljøpakken allerede nå begynner å vurdere aktuelle tiltak for å sikre måloppnåelse. Det er vi forpliktet til gjennom byvekstavtalen. Det er viktig at funnene i evalueringen følges opp gjennom arbeidet med handlingsprogrammet, tiltaksplanen og i øvrig arbeid i Miljøpakken. I arbeidet med tiltaksplanen skal det jobbes med positive og negative virkemidler som kan benyttes for å nå målene.

Prosess

Sekretariatet har laget et utkast til rapport av måloppnåelse i Miljøpakken for 2023 i samarbeid med partene. Evalueringen sendes til behandling i PR og KU. Deretter til behandling hos partene dersom partene ønsker det.

Kommentarer:

- *Trfk: Bra rapportering. Det er noen nye kommuner her, så tallene fra dem kan ikke sidestilles med de gamle. Bør poengteres. Viktig at vi finner ut hvor veksten i bil skjer. Det er avgjørende å vite for å treffe med tiltak.*
- *Sf: Veldig bra nivå på rapporteringen. Nullvekstmålet inneholder flere elementer som rapporteres på som delmål. Er egentlig del av hovedmålet. Alle elementene er med, men kan løftes. Staten skal også rapportere på parkering, men det er en stund siden. Hvor mange parkeringsplasser rår staten over? Vi tar en ny runde på dette.*
- *Jbdir: Glad for utviklingen på tog. Har gått ut med de to første entreprisene for 2 tog i timen. I følge Bane Nor er det risiko i ERTMS-prosjektet som gjør at det er nødvendig å gå igjennom prosjektet på nytt. Underleverandørene er forsinket i sine leveranser. Det samme skjer i andre land. Er utsatt både i Danmark og Sverige. Det er behov for en fot i bakken og lage en revidert plan for innføringen av ERTMS. Bane Nor må se på hvordan vi skal rigge dette fremover. Vi må sikre tilbudsforbedringene for tog i størst mulig grad. Har ikke svarene nå, men dette er status.*

- Trfk: Følger også opp dette med parkering. Næringstransporten skal bli mer effektiv. Hvordan måler vi det? Hvordan er dialogen med næringslivet her? Her har MP få virkemidler.
 - Trondheim har et bylogistikk-prosjekt som de har tatt over fra fylket. Vet ikke hva status er her.
- Tk: Blir det ytterligere forsinkelser i ERTMS? Ønsker redegjørelse i neste KU om status ERTMS og konsekvenser for fremdrift.
- Mak: Satsing på biogass (tungtransport), hva er status?
- Leder: Det er mye positivt i rapporten, men vi har en utfordring med nullvekstmålet. Er litt bekymret for trafiksikkerhet, men dette dekkes av forslag til vedtak og tas med i videre arbeid. Hva er det som skjer i Trondheim mht. arbeidsplassintensive virksomheter?
 - Hovedårsaken er at det er bygd i Leangen-området som er utenfor det definerte området for lokalisering av arbeidsplassintensive virksomheter. Dette er et område med god kollektivdekning.

Vedtak:

- **Kontaktutvalget godkjenner evalueringen av Miljøpakkens måloppnåelse for 2023.**
- **Evalueringen oversendes partene.**
- **Kontaktutvalget ber om at evaluering og tiltak i større grad ses i sammenheng, og at funnene i evalueringsrapporten legges til grunn i arbeidet med handlingsprogrammet, tiltaksplanen og i øvrig arbeid i Miljøpakken.**

Sak 22/24 Årsrapport 2023 (Sek)

Øystein Røkke orienterte.

Årsrapporten er laget med innspill fra partene og omhandler:

- Økonomi 2023, bevilgning og regnskap knyttet til finansieringskilder
- Partenes beskrivelser av hovedaktiviteter, samt vurdering av styring og kontroll med egen virksomhet.
- Prosjektstatus og økonomi pr etat, knyttet til etatens prosjektrekskap (vedlegg 1)
- Rapportering på sekkeposter og prosjektpakker (vedlegg 2)

Programrådets innstilling til vedtak:

- **Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens årsrapport 2023.**
- **Det bes om at det legges fram sak for programrådet knyttet til mva-kompensasjon for å vurdere praksis mellom partene. Som del av dette arbeidet bes Trøndelag fylkeskommune legge fram en sak knyttet til mva-kompensasjon knyttet til fylkesveimidlene.**

Kommentarer:

- Trfk: Samlet sett har vi et avvik på 26% og med stor varians mellom partene. Prosentvis avvik bør med i figuren, for den viser et annet bilde. Viktig at vi jobber med større gjennomføringshastighet, men samtidig er det en positiv utvikling. Momsspørsmålet er en teknikalitet som vi må finne en løsning på. Fra 2025 må dette være i orden.
- Tk: Vil bli tatt større grep for å sikre effektiv prosjektgjennomføring hos oss. Det vil bli foretatt en gjennomgang av porteføljen og en prioritering av den. Forventer å ta igjen store deler av etterslepet i løpet av 2024. Sluttes oss til det som sies om momskompensasjon. Det må være en likhet i det mellom partene. Det løses i det videre arbeidet.
- Staten: Angående mva.komp. ønsker vi å få en enhetlig praksis og transparens. Det må synliggjøres

hvordan dette er praktisert de siste årene. På Nord-Jæren vises det i handlingsprogrammet hva mva.komp. til alle prosjektene er på og så tilbakeføres den til det investeringsprosjektet som gir kompensasjonen. En ryddig måte å gjøre dette på. Ønsker også en sak om økt gjennomføringskraft både i planfase og byggefase.

- Trfk: Vi er i gang med større prosjekter, så vi har økt omløpshastigheten.
- Sekretariatet og Trfk samarbeider følger opp og lager en helhetlig sak om momskompensasjon og legger den fram for PR først.
- Trfk: Vi kan ikke se på alle prosjekter tilbake til tidenes morgen. Må være mulig å gjennomføre dette i praksis.
 - Ser tilbake til 2014.
- Tk: Å ettergå momskompensasjon er ikke en komplisert oppgave.
- Leder: Har et spørsmål knyttet til kontraktsform hvor vi overlater dette med fremdrift til entreprenør. Er dette en stor sak?
 - For store utbyggingsprosjekter med statlige tildelinger vil det ha en konsekvens hvis de statlige midlene ikke tildeles. Det vil i praksis si at den parten som gjennomfører prosjektet, må forskuttere med egne midler.
- Leder: I sak om gjennomføringskraft kan man også se på dette med kontraktsform.

Vedtak:

- **Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens årsrapport 2023.**
- **Det bes om at det legges fram sak for programrådet om mva-kompensasjon for alle tiltak og prosjekter i MP. Hensikten er å få en transparent og enhetlig praksis. Det må synliggjøres hvordan mva-komp er håndtert de siste årene.**
- **Det legges fram sak om økt gjennomføringskraft i planfase og byggefase.**

Sak 23/24 Styringssystemet i Miljøpakken – rollebeskrivelser og årshjul (Sek)

Oddgeir Myklebust orienterte.

Bakgrunn

Denne saken handler om rollebeskrivelser og årshjul i Miljøpakken.

Den overordnede organiseringen og styringen av Miljøpakken er fastlagt i revidert byvekstavtale (06.09.2023) kapittel 6. Styringsprinsippene i avtalen er politisk forankret gjennom vedtak i kommunestyre, bystyre og fylkesting.

I 2023 tok vegdirektøren initiativ til å se på potensialet for forbedringer og effektivisering av arbeidet i styringsgruppene innenfor rammene beskrevet i NTP 2022-33. Det vises til brev sendt til partene i gjeldende byvekstavtaler 21. februar 2023. Formålet med arbeidet er å forenkle og samordne praksis og skape enda bedre rammer rundt styringen av byvekstavtalene i de lokale styringsgruppene, samtidig med at det tas hensyn til byområdenes egenart og lokaldemokratiske prosesser.

Det ble etablert en arbeidsgruppe på tvers av de fire byområdene som hadde byvekstavtaler da. Arbeidsgruppa ble ledet av Jan Fredrik Lund i Statens vegvesen. Fra Miljøpakken deltok sekretariatsleder Oddgeir Myklebust. Arbeidsgruppa har hentet erfaringer og eksempler på «best practice» fra styringsgruppearbeidet i de fire byområdene og har foreslått grep som kan forbedre og effektivisere arbeidet i dagens styringsgrupper. Det er blant annet foreslått prinsipper for rollebeskrivelser og årshjul som tas opp i denne saken.

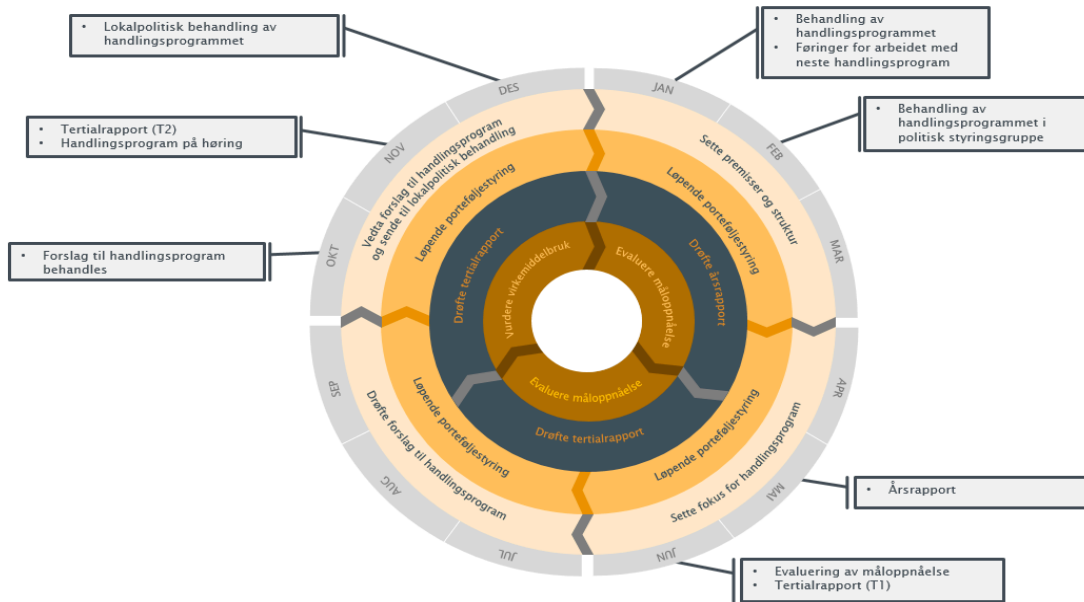
Rollebeskrivelser

Uklarheter rundt roller og ansvar i styringsgruppene kan gi utfordringer i arbeidet. Derfor har arbeidsgruppen laget forslag til rolle- og ansvarsbeskrivelser for alle aktørene i samarbeidet (se vedlegg). Disse beskrivelsene er utviklet for å tydeliggjøre styringsgruppens og øvrige aktørers rolle og ansvar, samt presisere forventninger til partenes felles ansvar som knytter seg til deres bidrag i byvekstavtalen.

Det bes om at partene går igjennom vedlagte rolle- og ansvarsbeskrivelser for å se om de beskriver roller og ansvar i samarbeidet vårt på en god måte.

Årshjul

Arbeidsgruppen har foreslått en ramme for tematiske årshjul med fire løp: Handlingsprogram, løpende porteføljestyring, rapportering, evaluering og måloppnåelse. Under har vi lagt inn Miljøpakkens store prosesser gjennom året i dette årshjulet:



I Miljøpakken har vi allerede et årshjul som i stor grad beskriver det samme, men er fremstilt på en annen måte og er litt mer detaljert.



Arbeidsgruppen anbefaler at hver styringsgruppe tar stilling til følgende:

- **Vedtakelse av tematisk årshjul for byveksttalen**
 - o Styringsgruppen bør vurdere når på året forberedelse til neste handlingsprogram bør begynne og hvorvidt man tilpasser seg statlige og/eller kommunale budsjettprosesser
 - o Styringsgruppen bør sikre at løpende porteføljestyling gjennomføres kontinuerlig fra handlingsprogram til handlingsprogram
 - o Styringsgruppen bør vurdere når på året løpet for rapportering begynner og hvorvidt man skal publisere årsrapport før eller etter vedtakelse av handlingsprogram
 - o Styringsgruppen bør vurdere når på året løpet for evaluering og måloppnåelse begynner
 - o Styringsgruppen bør innarbeide andre relevante aktiviteter utover nøkkelaktivitetene i rammen

- **Vurdering av nåværende møteserie på bakgrunn av effektivisering av samarbeidet**
 - o Styringsgruppen bør vurdere hva det er ønskelig at styringsgruppen skal ta stilling til i styringsgruppemøtene gjennom året. Med hensyn til effektivisering, er det noen aktiviteter eller temaer som kan delegeres til undergrupper ved hjelp av mandater?

Det bes om at partene tar stilling til disse spørsmålene:

- ***Er det grunnlag for å endre på det årshjulet vi har?***
- ***Er det grunnlag for å redusere antall møter i kontaktutvalget gjennom mer delegering?***

Kommentar fra sekretariatet

Når det gjelder årshjulet, har vi et annet løp enn de andre storbyene. Ut fra et lokalpolitisk ønske la vi om årshjulet for noen år siden, og har nå en HP-prosess tilpasset de kommunale budsjettprosessene med politisk behandling i desember. De andre byene har et løp som er tilpasset innspill til statsbudsjettet og slutfører sine budsjett på våren. Sekretariatet mener at dagens budsjettprosess i det store fungerer bra, og ser ikke noen grunn til å endre på årshjulet. Vi tilpasser budsjettarbeidet til det som kommer i statsbudsjettet på høsten. Det er år 2 i vårt handlingsprogram som er innspill til statsbudsjettet.

Når det gjelder antall møter, har vi 6-8 møter i kontaktutvalget gjennom året. Sekretariatet mener dette er et passe antall møter som er tilpasset aktivitetene i årshjulet. Ønskes det færre møter, kan det bli behov for å delegere mer myndighet til programrådet. Kontaktutvalget kan også diskutere møteform hvis det er et ønske om effektivisering. Er det aktuelt med noen av møtene på Teams?

Det blir opp til partene og kontaktutvalget å vedta eventuelle endringer.

Kommentarer:

- *Leder: Innspill til statsbudsjettet er det som kommer i år to av handlingsprogrammet. Da kan det være litt langt fram fra det gjøres politiske prioriteringer til faktisk tildeling i statsbudsjettet. Kan gi utfordringer, men bør være håndterbart.*

Vedtak:

- 1. Kontaktutvalget slutter seg til rolle- og ansvarsbeskrivelsene for aktørene i Miljøpakke-samarbeidet.**
- 2. Kontaktutvalget vedtar å videreføre det årshjulet Miljøpakken allerede har.**
- 3. Kontaktutvalget ønsker 6-8 møter i løpet av året tilpasset aktivitetene i årshjulet**

Sak 24/24 Styringssystemet i Miljøpakken – mandater og delegering (Sek)

Oddgeir Myklebust orienterte.

Denne saken fremmes for at den nye styringsgruppen i Miljøpakken (kontaktutvalget) skal få gå gjennom styringssystemet i Miljøpakken mht. mandater og delegering og gjøre eventuelle endringer. Saken må behandles politisk hvis styringsgruppens fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer foreslås endret (jf. innstilling til vedtak)

Generelt

Den overordnede organiseringen og styringen av Miljøpakken er fastlagt i revidert byvekstavtale (06.09.2023) kapittel 6. Styringsprinsippene i avtalen er politisk forankret gjennom vedtak i kommunestyre, bystyre og fylkesting. Disse er ikke oppe til vurdering nå.

Det som er oppe til vurdering gjennom denne saken er tidligere vedtak, både i kontaktutvalget og politisk, om delegering, mandater og supplerende retningslinjer som konkretiserer og kommer i tillegg til byvekstavtalen:

- KU-sak 3/19 (26.09.19): Delegering og mandater til de ulike organene.
- KU-sak 29/20 (28.08.20): Supplerende retningslinjer for sekretariatets arbeid.
- KU-sak 4/22 (02.02.22): Programrådets rolle som styringsgruppe for gateprosjektene

Det vises til vedlegget for en gjennomgang av disse vedtakene. Tekst i kursiv er det som er gjenstand for vurdering nå. I saksfremlegget løfter vi fram noen av de mer sentrale tingene som kontaktutvalget bør ta stilling til.

Kontaktutvalget

For Kontaktutvalgets oppgaver vises det til byvekstavtalen.

Når det gjelder Kontaktutvalget, er det verdt å nevne at kommuneloven ikke hjemler at fylkestinget eller bystyret/kommunestyret har fullmakt til å delegerer oppfølgingen av politiske vedtak til et eksternt utvalg. Kontaktutvalget betraktes som eksternt og kan derfor ikke tildeles fullmakter, men ordførerne og fylkesordfører kan gis særskilt fullmakt fra fylkesting, bystyre og kommunestyre. Det er det som skjer ved samordning av budsjett/handlingsprogram.

Til vurdering: Kontaktutvalgets fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer

Vedtak i KU-sak 3/19:

*Medlemmene i Kontaktutvalget har ved enighet fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor gjeldende årsbudsjett og handlingsprogram med en ramme på inntil 30 millioner kroner pr prosjekt, og **50 millioner kroner samlet i budsjettåret**. Overstiges dette beløpet må saken behandles politisk. Dette er å tolke som periodisering, dvs. uten å påvirke den totale fordelingen av midler til de ulike tiltaksområdene i handlingsprogrammets 4-årsperiode.*

Mener partene det er grunnlag for endringer her?

Innspill fra TK

- Hvorfor en selvpålagt begrensning på 50 millioner samlet i budsjettåret? Det er i motstrid til KUs rolle som porteføljestyre og legger en unødvendig begrensning på utførelsen av denne rollen.

Vurdering fra sekretariatet og programrådet

Sekretariatet og programrådet støtter TKs vurdering mht. 50 mill. samlet i budsjettåret og foreslår at den strykes. Programrådet har heller ikke en tilsvarende samlet begrensning. Når det gjelder periodisering, er det viktig å få fram at det gjelder for handlingsprogrammet, ikke for enkeltprosjekter. KU kan godkjenne endringer i styringsrammen.

Programrådet

For programrådets oppgaver vises det til byvekstavtalen.

Programrådet har delegert fullmakt fra kommunestyrene, fylkesting og statlig linje til beslutninger i visse saker. Det gjelder:

- I faglige spørsmål uten spesiell politisk eller prinsipiell karakter. Saker av politisk/prinsipiell karakter, eller hvor det ikke er konsensus mellom partene, må løftes til Kontaktutvalget som avklarer spørsmålene eller ber om politisk behandling.
- I økonomiske spørsmål der staten, fylkeskommunen og kommunene er enige, og det er behov for å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor de ulike programområdene i gjeldende fireårige handlingsprogram.

Det siste punktet ble konkretisert gjennom KU-vedtaket under.

Til vurdering: Programrådets fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer

Vedtak i KU-sak 3/19:

- *Medlemmene i Programrådet har ved enighet fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor hvert av programområdene med en ramme på inntil 15 millioner kroner pr prosjekt. (Overstiges dette beløpet lages innstilling til Kontaktutvalget). Dette gjelder i saker uten prinsipiell eller politisk karakter.*
- *Programrådet består av **8 administrative ledere (4 kommuner, fylkeskommunen, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen)**. Partene kan i tillegg ta med seg 1 person hver som bisitter (eksempelvis Miljøpakke-kontaktpersonen). Ved behov i spesielle saker, kan partene ta med seg andre fagfolk som bisittere.*

Mener partene det er grunnlag for endringer her?

Det som er uthevet i andre kulepunkt er ikke i tråd med ny byvekstavtale, og må oppdateres.

Til vurdering: Programrådets rolle opp mot gateprosjektene

Vedtak i KU-sak 4/22:

- *Kontaktutvalget mener at det ordinære styringssystemet i Miljøpakken bør kunne håndtere gateprosjektene på lik linje med andre prosjekter. Styringsgruppa for gateprosjektene*

nedlegges (jf. begrunnelse i saken).

Mener partene det er grunnlag for endringer her?

Innspill fra TK

Her holder det å behandle de som andre større prosjekter ref. vedtak i PR-sak 118/23

AU – arbeidsutvalget

I byvekstavtalen står det at sekretariatet leder et arbeidsutvalg nedsatt av partene (AU).

Når det gjelder arbeidet i AU vedtok programrådet følgende i sak 121/18:

Programrådet støtter at det gjøres et forsøk med et nytt AU for å forberede og kvalitetssikre saker til programrådet. Partene eller sekretariatet ber om møte ved behov. AU består av en representant fra hver av partene og representanter fra sekretariatet.

KU konkretiserte dette i sak 3/19:

I Arbeidsutvalget, nedsatt av Programrådet, stiller i utgangspunktet partenes Miljøpakkekontaktperson.

Mener partene det er grunnlag for endringer her?

Sekretariatet

For sekretariatets oppgaver vises det til byvekstavtalen.

Til vurdering: Sekretariatets fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer

Vedtatt i KU-sak 3/19:

Når det gjelder sekretariatets fullmakt til å godkjenne utvidelse av kostnadsramme oppad til 2 mill kr, må saker av prinsipiell og politisk karakter løftes til Programrådet.

Mener partene det er grunnlag for endringer her?

Til vurdering: Retningslinjer for Miljøpakkens sekretariat

Disse ble vedtatt i KU-sak 29/20. Retningslinjene er såpass omfattende at det vises til vedlegget for disse.

I 2020 ble det utarbeidet felles retningslinjer for sekretariatene for byvekstavtalene i de 4 store byene ut fra et behov for å tydeliggjøre sekretariatenes rolle i byvekstavtalesamarbeidet. Formålet med retningslinjene var å sikre at sekretariatet er partsuavhengig, bistår KU og er til disposisjon for alle avtalepartene. Retningslinjene var et supplement til det som stod om sekretariatet i byvekstavtalen.

Nå har vi fått en revidert byvekstavtale, men det kan uansett være nyttig å gå igjennom de vedtatte retningslinjene på nytt. De retningslinjene som dekkes av revidert byvekstavtale, er ikke gjenstand for diskusjon i denne saken. De er vedtatt gjennom den politiske behandlingen av revidert avtale. De supplerende retningslinjene i kursiv kan derimot diskuteres (se vedlegg).

Generelt vil sekretariatet gå igjennom og rette opp retningslinjene slik at begrepsbruken er i tråd med ny avtale.

Sekretariatet foreslår to presiseringer i retningslinjene:

5 Nærmere om oppfølging av måleindikatorer

Sekretariatet har ansvar for at rapporteringen av indikatorer inngår i byveksttaltens årsrapport og/eller evalueringsrapport.

7 Dokumenthåndtering

Sekretariatet har ansvar for at alle saksdokumenter og referater fra programråd og kontaktutvalg arkiveres etter gjeldende lover for offentlig forvaltning.

Mener partene det er grunnlag for andre endringer her?

Kommentarer:

- Staten: Har et forslag angående sekretariatet. Får saker med forslag til omdisponeringer hvor det ikke står så mye om økonomisk konsekvens, handlingsrom, finansieringsgrunnlag. Foreslår at det legges fram en sak om saksgrunnlag og dokumentasjon. Herunder at det skal opplyses om handlingsrom og finansieringsgrunnlag i de relevante sakene. Viktig å vite konsekvensene av økonomiske disponeringer.
- Leder: Slik kan sekretariatet utfordre oss i Kontaktutvalget på konsekvenser av vedtak.
- Trfk: Enig i intensjonen, men vi trenger vel ikke en sak på dette. Vi kan bare vedta at disse elementene skal være med i sakene. Er trygge på at sekretariatet følger opp dette.

Vedtak:

Kontaktutvalget:

- **Kontaktutvalgets fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer foreslås endret til:** Medlemmene i Kontaktutvalget har ved enighet fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor gjeldende årsbudsjett og handlingsprogram med en ramme på inntil 30 millioner kroner per prosjekt. Slik omdisponering er kun knyttet til periodisering, dvs. uten å påvirke den totale rammen i handlingsprogrammets 4-årsperiode. Overstiges dette beløpet må saken behandles politisk.

Programrådet:

- **Programrådets fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer endres ikke.**
- **Antall deltakere i programrådet rettes opp ihht. ny byveksttaltale**
- **Gateprosjektene håndteres gjennom det ordinære styringssystemet i Miljøpakken**

Sekretariatet:

- **Sekretariatets fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer endres ikke.**
- **Retningslinjer for sekretariatet pkt. 5 og 7 endres som foreslått over.**
- **Det bes om at det opplyses om handlingsrom og finansieringsgrunnlag i den enkelte sak.**

- **Saken sendes til politisk behandling**

Sak 25/24 Status gateprosjektene – orientering (Trfk)

Jo Bernt Brønstad orienterte om status for gateprosjektene.

Vedtak: Tas til orientering

Sak 26/24 Miljøpakken i media – orientering (Sek)

Camilla Valle Bakke orienterte om hva som rører seg i mediebildet og resultater fra siste holdningsundersøkelse.

Kommentarer:

- *Melhus: Nye Veier har et bompengeprojekt knyttet til E6 som Miljøpakken får skylda for. Har en utfordring med kommunikasjonen.*
- *Trfk: Bildet mht. vintervedlikehold bør nyanseres. Får tilbakemelding om et fantastisk vintervedlikehold av sykkelvei til Melhus.*
- *Trfk: Adressa har hatt prisstigning på 25% på to år, så kritiserer de at billettprisene ikke går nok ned. Det er gått gjort å få til en reduksjon.*
- *Tk: Det nærmer seg at elbilene skal ut av kollektivfeltene. Viktig at vi får god kommunikasjon rundt det, og at det først og fremst handler om å gi bussen god fremkommelighet.*
- *Leder: Det har veldig mye fokus i media i Oslo på problemer for elbilistene, men lite fokus på nytten for kollektivtrafikantene.*

Konklusjon: Tas til orientering.

Sak 27/24 Forslag omdisponering av midler vedtatt brukt på biodiesel (Trfk)

Konrad Pütz orienterte.

Bakgrunn

For Miljøpakken er det prinsipielt viktig at kollektivtrafikken skal være utslippsfri. Noen av bussene innenfor Miljøpakkeområdet, er dieselhybrider. Bruk av biodiesel (HVO)/avansert biodrivstoff er alternativet for å få redusert klimagassutslippene fra disse bussene. Som følge av innføring av veibruksavgift fra 01.07.2020 på biodrivstoff og at avansert biodrivstoff har økt i pris, ble det bevilget 20 MNOK i Handlingsprogrammet for 2022 – 2025 for å kompensere merkostnader. Kontaktutvalget (KU) vedtok i sak 02/22 følgende:

Det er prinsipielt viktig at det brukes klimanøytral kollektivtrafikk i Miljøpakkeområdet. KU støtter at Miljøpakken finansierer dette innenfor en ramme på i størrelsesorden 20 mill. kr. i 2022. Det forutsettes at en slik løsning har betydning mht. utslipp i nasjonal sammenheng.

Som oppfølging av vedtaket la fylkeskommunen frem en ny sak for KU i august 2022. I sak 37/22 ble det orientert om at merkostnaden med gjeninnføring av bruk av biodiesel/avansert biodrivstoff var i størrelsesorden 50 – 60 MNOK årlig. Dette som følge av en svært anstrengt leveransesituasjon på biodrivstoff hvor både volum og priser er ustabile. Pandemien, krigen i Ukraina, naturkatastrofer i produksjonsland og økt etterspørsel etter biodrivstoff nevnes av leverandørene som hovedårsakene. KU vedtok følgende i sak 37/22:

Kontaktutvalget ber fylkesdirektøren gi AtB i oppdrag å fortsette sitt arbeid med å gjeninnføre biodiesel og komme tilbake til kontaktutvalget med oppdatert sak når markedssituasjonen for biodrivstoff er mer normalisert. Uavhengig av om ny løsning er tilgjengelig, ber kontaktutvalget fylkesdirektøren rapportere status senest innen utgangen av året.

Faktiske opplysninger

AtB har vært i dialog med bussoperatørene Vy og Tide og deres underleverandører for å iverksette vedtaket. Leveransesituasjonen på biodrivstoff oppleves nå være litt bedre enn hva som var situasjonen i 2022. Det er fortsatt krevende for å få de aktuelle underleverandørene til busselskapene til å forplikte seg på leveranser utover det som Miljødirektoratet krever innenfor det nasjonale omsetningskravet. For 2024 er omsetningskravet 19 % biodrivstoff og med et delkrav på 12,5 % avansert biodrivstoff.

AtB har ikke undersøkt muligheten for lokalt/regionalt kjøp fra tredjepart. Om dette skal gjøres, må AtB endre sine kontrakter med operatørene siden kjøpet av drivstoff må gjøres av operatørselskapene slik dagens kontrakter er utformet. Dette vil igjen kreve at begge operatørselskap må reforhandle dagens innkjøpsavtaler med underleverandør som enten må kompenseres for tapt salg eller kjøpe det aktuelle volum på ca 5 000 tonn biodrivstoff av en lokal/regional tredjepart med et ukjent prispåslag. Det vil være usikkert om det er tilgjengelig volum tilgjengelig også hos tredjepart eller om det er planlagt omsatt innenfor omsetningskravet.

Merkostnaden med kjøp av biodiesel vil etter priser fra april 2024 være kr 6,70 i forhold til autodiesel, som vil bety rundt 33 MNOK ekstra årlig og dermed vesentlig lavere enn beregnet merkostnad på kr 10/l i 2022. Om prisen på biodiesel nå har gått litt ned i forhold til i 2022, betyr det likevel at det er en udekket merkostnad på ca 13 MNOK årlig i forhold til hva som er bevilget.

Busser som er bestilt som følge av bestilling av økt kapasitet i Trondheimsområdet, jf KU-vedtak 44/23 er elektriske. Etter forskrift om utslippskrav til kjøretøy ved offentlig anskaffelse av veitransport, må busser av M 3 klasse I (fra 2024) og II (bybusser) (fra 2025) være nullutslipp, med unntak om de går på biogass, det ikke er mulig å fremskaffe ladeinfrastruktur eller at innkjøper er bundet av rammeavtaler som er inngått før forskriftens ikrafttredelse og som hindrer de i å anskaffe kjøretøy etter forskriften. Av dette vil en ikke kunne bruke dieselhybrider i neste anbudsperiode, gitt at ladeinfrastruktur er tilgjengelig og/eller en velger bruk av biogass-busser.

Drøftinger

Gjeninnføring av bruk av HVO på bussene i Trondheim lar seg trolig ikke å gjennomføre uten å handle drivstoffet av en annen drivstoffleverandører enn den som i dag leverer drivstoff til Tide Buss og Vy buss. Merkostnadene er anslått til ca 33 MNOK/år etter priser for april 2024, og som er betydelig over den vedtatte økonomiske rammen på inntil 20 MNOK/år. Det vil uten betydelig revisjon- og dokumentasjonsarbeid være usikkert om tiltaket vil bidra til reduserte klimautslipp i en nasjonal sammenheng.

Ved bruk av biodiesel unngår vi et forbruk av ca 5 135 tonn «markedsdiesel» årlig innenfor Miljøpakken. Dermed reduseres CO₂-utslippene med ca 11 600 tonn CO₂ til en tiltakskostnad på 4-5000 kroner per tonn CO₂. I tillegg vil ikke tiltaket ha de positive effekter på økt mobilitet, bedre folkehelse, redusert biltrafikk etc som mange av Miljøpakkens andre tiltak vil ha.

Markedssituasjonen for HVO og avansert biodrivstoff har endret seg lite de siste årene, og det er få signaler som tyder på at markedet vil endre seg i retning av økt tilgang og betydelig reduserte priser. Det er derfor grunn til å tro at det ikke lar seg gjøre å gjeninnføre bruk av HVO på dieselhybrider innenfor rammen som er avsatt av Kontaktutvalget i handlingsprogrammet.

Anbefaling til programrådet

Fylkeskommunen anbefaler derfor at det ikke arbeides videre med tiltaket, og at midler kan omdisponeres til bruk av eks. finansiering av fleksibel billett for 2024 og 2025.

Vedtak:

- ***Kontaktutvalget støtter at arbeidet med gjeninnføring av bruk av HVO/avansert biodrivstoff avsluttes. Dette som følge av utsikter for fortsatt store kostnader og en begrenset klima- og miljøeffekt.***
- ***Eventuelle midler avsatt i handlingsprogram for 2022 – 2025, kan omdisponeres.***

Sak 28/24 Arbeidet med innføring av fleksibel billett og forslag til finansiering - orientering (Trfk)

Konrad Pütz orienterte.

Bakgrunn

Kontaktutvalget vedtok i pkt. 4 i KU-sak 04/24: Samordning handlingsprogram 2024-27:

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.

Forslaget om innføring av fleksible billetter var ikke en del av saksgrunnlaget for den lokalpolitiske behandlingen av handlingsprogram 2024 – 2027 i fylkeskommunen, men kom opp som forslag i forbindelse med samordningen av handlingsprogrammet i kontaktutvalget.

Fylkeskommunen legger frem denne saken for å gi en orientering om arbeidet og for å få tilslutning til forslag til finansiering av tiltaket.

Fakta

Pilot av fleksibel billett

AtB gjennomførte et pilotprosjekt av konsept og teknisk løsning for billettproduktet *fleksibel billett* høsten/vinteren 2022 som følge av kontaktutvalget sitt vedtak i sak 37/21: Forslag til reduksjon av kollektivtakster etter bomforlik:

Kontaktutvalget vedtar følgende tiltak med utgangspunkt i byvekstavtalens tilleggsavtale til takstreduksjon med iverksettelse så snart som mulig og senest 1.oktober:

[...] d. Billettprodukt som treffer de som har delvis hjemmekontor slik at de velger kollektiv de dagene de er fysisk på arbeidsplassen.

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 marginkostnad for neste reise enn enkeltbilletter.

Målgruppe for billettproduktet

Målgruppen for produktet fleksibel billett er de som reiser inntil 6 reiser pr uke. Dette kan typisk være de som benytter seg av hjemmekontor 1-3 dager pr uke og de som sykler/går i kombinasjon med kollektive reiser.

Billettproduktet i foreslått modell er rettet direkte mot voksne arbeidsreisende som reiser kollektivt av og til, og som vanligvis benytter enkeltbillett. Det er planlagt innført som en tilleggsfunksjonalitet under billettkategorien enkeltbillett buss og trikk - voksen.

Konseptet fleksibel billett er bygd på følgende prinsipper:

Konsept

Enkeltbillett hvor kunden opparbeider seg en personlig rabatt basert på reisemønster de siste 14 dagene:

- **Jo flere enkeltbilletter en kunde kjøper, desto billigere blir neste enkeltbillett.**
- Gir en personlig opplevelse gjennom individuell prising som varer over tid, og møter behovet for fleksibilitet.

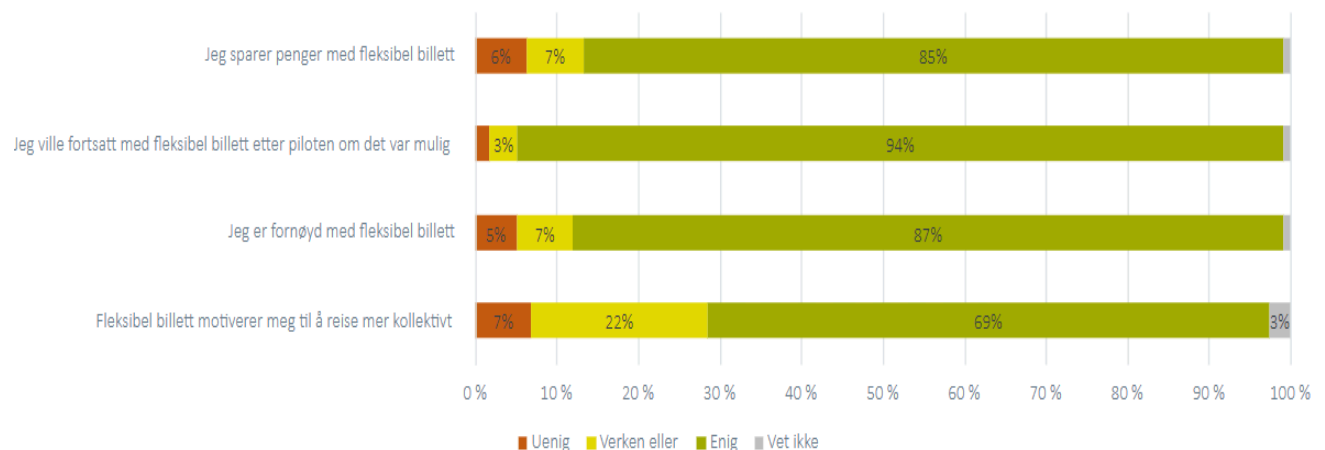
Rabattstige

Personlig rabatt som både kan stige og synke:

- Rabattstigen er avtakende: høyere rabatt i begynnelsen som reduseres etter hvert
- **Billett kjøp nummer to i perioden gir 5% rabatt, neste 9%, opp til maks 30% rabattert pris.**

Resultat av pilot:

Av 450 inviterte brukere, aktiverte 261 kunder piloten og hadde tilgang til billettproduktet i AtB-app i pilotperioden. 116 av pilotbrukerne besvarte spørreundersøkelse om billettproduktet i desember 2022, se figur nedenfor. Oppsummert fra evalueringen er kundene meget fornøyd med billettproduktet og motivert til å ta flere kollektivreiser.



Kilde: Spørreundersøkelse til pilotbrukere, desember 2022 (n=116), AtB.

Snittrabatten per pilotbruker var på 16% som gir en billettpris på ca. 36 kr. Pilotdeltagerne reiste hyppigere enn snittet av alle kunder med enkeltbillett.

Foreslått modell:

Konseptet i gjennomført pilot som ligger til grunn for foreslått modell, baserer seg på en rabattperiode for de «siste 14 dager» med maksimalt 30% rabatt i perioden. Rabattert pris avhenger av hvor mange billetter kunden har kjøpt de siste 14 dagene. Ved bruk av samme rabattstige som i pilot, estimerer AtB en 10% snittrabatt ved full utrulling av billettproduktet.

Fleksibel billett kan også innføres med ulike rabattstiger: i) rabattsatsene kan inntreffe fra billettkjøp nummer to eller ved et senere kjøp ii) høy initial rabatt, med avtagende rabattkurve, iii) rabattkurven stiger raskere etter flere kjøp.

Finansiering av tiltaket

I Miljøpakkens handlingsprogram for 2024-2027 er det avsatt 50 millioner kroner årlig til «Reduserte takster» i perioden 2024-26. Midlene skal fordeles på flere tiltak:

- Reduksjon av pris på enkeltbillett til 43 kr,
- Reduksjon pris på periodebilletter 7,5%,
- Utvide sone A til å inkludere hele Orkland kommune,
- Flexibel billett innenfor den økonomiske rammen

Utvidelse av sone A til hele avtaleområdet og reduksjon i billettpriser ble effektivert 2.mai 2024, til en samlet helårskostnad på 45 millioner kroner. Det gjenstår dermed kun 5 millioner kroner årlig til finansiering av tiltaket fleksibel billett innenfor avsatte midler.

AtB har gjennomført beregninger på hva inntektseffektene vil være for en fullskala utrulling av fleksibel billett. Det er flere motstridende effekter som skaper betydelig usikkerhet i beregningene:

- Ny inntekt som følger av at det nye billettproduktet bidrar til flere reiser
- Endret inntekt som følger av at noen brukere endrer fra periode- til enkeltbilletter.
- Tap av inntekt når enkeltbillettbrukere opprettholder reisemønster, men til lavere pris med fleksibel billett.

Kostnaden for det nye billettproduktet er inntektsbortfall forårsaket av rabattstige, minus eventuell ny inntekt for flere betalte reiser/nye reisende. Det er dermed svært vanskelig å gi presise estimat på kostnaden av tiltaket. Det er også vanskelig å gi noen kvalifiserte estimater for inntekter. Det vil være en viktig del av evalueringsarbeidet som foreslås gjennomført i løpet av 2025.

Med utgangspunkt pilotprosjektet og den adferden som ble identifisert blant pilotdeltakerne har AtB beregnet at snitt rabatt pr kunde kan bli ca 10%. Basert på dette er fleksibel billett beregnet til en kostnad på 16 millioner kroner, med risiko for et realistisk utfallsrom på 16-20 millioner kroner. Beregningen er gjort med basis i prognose på salg av enkeltbilletter i 2024 for kategori voksen og det reisemønsteret som pilotdeltakerne hadde. Tallet inkluderer ikke større adferdsendringer i valg mellom andre billettprodukt (f.eks. stor overgang fra periodebillettsalg til enkeltbillett).

| Beregning | Kostnad MP |
|--------------------|-------------------|
| 5% rabatt (snitt) | 8 014 000 |
| 10% rabatt (snitt) | 16 028 000 |
| 15% rabatt (snitt) | 24 042 000 |
| 20% rabatt (snitt) | 32 056 000 |

Figur 1 - Tabellen viser beregnet kostnad/inntektsbortfall dersom gjennomsnittlig rabatt på alle solgte enkeltbilletter blir 5, 10, 15 eller 20%.

Samtidig med at det ble lagt frem sak for programrådet for Miljøpakken, fremmet fylkesdirektøren sak for fylkesutvalget 14.05.2025 om innføring av fleksibel billett utenfor Miljøpakkeområdet og behov for å avklare finansiering. Som tidligere beskrevet i saker som angår takster, er det store fordeler med å ha samme løsning for området utenfor Miljøpakkeområdet, som innenfor.

Fylkesutvalget vedtok følgende:

- 1. Fylkesutvalget støtter at videre arbeid med produktet fleksibel billett gjøres etter mal av den løsningen som er beskrevet i denne saken. Fylkesutvalget ønsker at en vurderer en oppsamlingsperiode på 14 til 30 dager og rabattstige opp til 30% rabatt som vesentlige parametere i billettproduktet. For å ivareta reisevekstmål og økonomisk kontroll står AtB fritt til å foreta justeringer i produktets rabattstige underveis. Det er viktig at det fortsatt skal lønne seg å velge periodekort om man reiser mye.*
- 2. Fylkesutvalget ber fylkesdirektøren avklare en helhetlig finansiering av tiltakets kostnader innenfor Miljøpakkeområdet med partene i Miljøpakken før billettproduktet rulles ut.*
- 3. Fylkesutvalget ber fylkesdirektøren foreta en evaluering av billettproduktet fleksibel billett etter minimum et års drift og melde tilbake til hovedutvalg for samferdsel hvilke effekter produktet har hatt på reisevekst, reiseadferd og økonomi under vegs i perioden.*

Fylkesutvalget ber her om en vurdering av en oppsamlingsperiode på 14 til 30 dager, i tillegg til den foreslåtte på 14 dager.

Under behandling av saken i programrådet samme dag, fulgte programrådet opp med å vedta ordningen innført som foreslått av fylkeskommunen med endret periode på 14 – 30 dager, jf. kulepunkt to.

Som oppfølging av vedtaket har fylkeskommunen fått AtB til å gjøre beregninger av kostnader med å utvide perioden til 30 dager. AtB stipulerer at en endring til oppsamlingsperiode på 30 dager uten å endre selve rabattstigen, kan innebære at billettproduktet fleksibel billett får en total kostnad på 35 millioner kroner. Se nærmere begrunnelse under drøftinger.

Drøfting

Ruter (Oslo) og Skyss (Vestland) har billettproduktet «fleksibel billett» med rabattmodell basert på kjøp de siste 30 dagene, med maksimalt 40% rabatt. Begge kollektivselskapene opplever at denne modellen har medført langt høyere kostnader enn først beregnet og forutsatt. Dette har medført at Ruter nå i mars, i overensstemmelse med sine oppdragsgivere Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, har besluttet å halvere rabattskalaen ut året. Skyss signaliserer også budsjettutfordringer grunnet inntektstap tilknyttet rabatterte billetter. Skyss vurderer med bakgrunn i dette om de også må justere sin rabattstige.

Trfk vurderer at rabattmodellen som foreslås i saken, i stor grad adresserer utfordringene som Skyss og Ruter skisserer. AtB legger til grunn en lavere maksimalrabatt og halvert rabattperiode sammenlignet med Skyss og Ruter. Reduksjon i rabattperioden ned fra 30 til 14 dager skal isolert sett føre til færre maksimalrabatter, og dermed en lavere total kostnad for tiltaket.

AtB kan ytterligere redusere maksimalrabatten og endre rabattstigen for å imøtekomme en lavere finansieringsramme enn skissert i saken, eller for å redusere økonomisk risiko tilknyttet tiltaket. Imidlertid vurderer Trfk og AtB at billettproduktet vil miste mye kredibilitet blant de reisende dersom rabattsatsene blir for lave. Et lavere rabattnivå enn foreslått vurderes derfor ikke å ivareta mål og formål med produktet i like stor grad. Det bør likevel være rom for at AtB på eget initiativ har anledning til å endre og justere i rabattskalaen etter hvert som de høster erfaring med løsningen for å innfri de mål selskapet har .

Gitt foreslått modell med oppsamlingsperiode på 14 dager, er tiltaket underfinansiert med 11-15 millioner kroner årlig. Ved å utvide oppsamlingsperioden vil usikkerheten i rabattnivået øke, og også de ekstra kostnader med tiltaket. AtB estimerer at kostnaden vil øke fra rundt 20 MNOK for 14-dagers opptjeningsperiode til rundt 35 MNOK med opptjeningsperiode på 30 dager. AtB er tydelige på at usikkerheten i både tapte inntekter/økte kostnader og evt. økte inntekter som følge av flere reisende øker med økende opptjeningsperiode. Usikkerheten om endringer i produktvalg for billetter (overgang fra periodebilletter til enkeltbilletter) øker også.

Større kostnader utover rammen som er tildelt, vil kunne medføre at både rabattstige og periodelengde må justeres ned etter relativt kort tid etter innføringen, noe som vil oppleves svært negativt hos kundene. Det vil bidra til et dårligere omdømme for kollektivtrafikken og Miljøpakken, noe som ikke vil være gunstig for målet om å få flere til å velge kollektivt fremfor å kjøre bil.

Iverksettelse av tiltaket betinger en omdisponering av ubrukte midler. Allokering av midler fra eksisterende prosjektportefølje representerer kun «engangsmidler». Disse midlene vil i liten grad kunne dekke inn et finansieringsbehov utover i handlingsprogramperioden. Trfk har vurdert ulike finansieringsmåter for å imøtekomme eksisterende økonomiske rammer. Et alternativ er å omdisponere tidligere bevilgede midler til gjeninnføring av bruk av biodiesel på buss, et tiltak som har vist seg dyrere enn antatt i 2022. Se sak om omdisponering av midler til biodiesel til dette KU. Alternativt kan AtB benytte udisponerte midler tilsvarende 10 millioner kroner fra 2023 som kan vurderes brukt til finansiering av billettproduktet.

Skal det frigjøres midler i størrelsesorden 11-15 millioner kroner årlig eller mer innenfor dagens driftsrammer i Miljøpakkeområdet vil dette medføre større kutt-tiltak. AtB og Trfk har ikke vurdert kutt i ruteproduksjon som aktuell mulighet for å finansiere kostnader med fleksibel billett.

Finansieringen innenfor miljøpakkeområdet må avklares før billettproduktet fleksibel billett kan lanseres. Ved en omdisponering av midler tilsvarende 15 millioner kroner vil tiltaket kunne effektueres i august 2024 og være finansiert ut 2025. Trfk foreslår en evaluering av tiltaket etter ett års drift før videre finansieringsbeslutning. For oppstart august 2024 må de økonomiske avklaringene være gjort innen 15.juni 2024. En senere avklaring vil innebære senere oppstart.

Fylkeskommunen sin anbefaling til kontaktutvalget.

Fylkeskommunen vil på bakgrunn av utredning av kostnader med å utvide opptjeningsperioden for fleksibel billett fra 14 til 30 dager, tilrå at opptjeningsperioden settes til 14 dager inntil at tiltaket er evaluert. Dette for å være tryggere på at kostnadsnivået med tiltaket, og at en kan unngå endringer i modellen som kan virke negativt inn på nullvekstmålet.

Programrådets innstilling til vedtak:

Kontaktutvalget:

- *Tar status om innføring av fleksible billetter til orientering*
- *Vedtar ordningen innført som foreslått fra fylkeskommunen med endret periode på 14-30 dager*
- *Gir tilslutning til at ordningen med fleksible billetter evalueres i løpet av 2025.*
- *Gir tilslutning til omdisponering av inntil 20 mill kr fra gjeninnføring av bruk av biodiesel på buss, jf PR-sak 52/24.*

Kommentarer:

- *Leder: Det er gjort vedtak i KU på at det skal innføres mer fleksible billettprodukter, men innenfor rammene i handlingsprogrammet.*
- *Stjørddal: Periode 14-30 dager bør presiseres. Bør være opp til 30 dager*

- *Jbdir: Vanskelig å se ut av saken hva slags handlingsrom vi har. Hva er prognosene videre for de tiltakene som ligger innenfor rammen? Her har vi prosjektet med takstsamarbeid hvor vi har sak i september. Klarer ikke å se hvordan helheten ser ut. Vil ikke gjøre vedtak nå som ødelegger noen muligheter fremover.*
- *Trfk: Intensjonen er at flere skal bruke kollektiv. Spørsmålet er hvordan vi skal balansere dette for å få et virkemiddel som har en hensikt. Hensikten er få de som bruker kollektiv litt til å bruke det mer. Vanskelig å vite hva som er det optimale antall opptjeningsdager. derfor vedtaket opp til 30 dager. Ønsker å omdisponere midler fra biodiesel for å teste ut fleksible billetter.*
- *Trfk: Har gjennomført billettundersøkelse på tog for å få bedre kunnskap om inntekter og utgifter. Så må vi gå igjennom bruken av midlene fra bomforliket på nytt på bakgrunn av dette.*
- *Jbdir: Tiltaket som foreslås er godt, men samtidig må det ses i en helhet. Er vel naturlig å vente med en beslutning til vi ser resultatene fra billettundersøkelsen og ser en helhet.*
- *Leder: Spørsmålet er om vi gaper over for mye mht. kollektiv drift. Det kan dukke opp nye behov ut fra billettundersøkelsen.*
- *Jbdir: Sak om billettundersøkelsen kommer i september-møtet. Denne saken her burde ses i et totalbilde*
- *Tk: Forslaget er å omdisponere biodiesel-midler, så det er ikke risiko for at dette vil gå ut over andre ting.*
- *Stjørddal: Dette er et forsøksprosjekt som gir oss kunnskap og et grunnlag som vi kan diskutere ut fra.*
- *Jbdir: Viktig at vi ikke gaper over for mye. Det blir uansett mindre midler til andre tiltak uavhengig av hvilken merkelapp det er på pengene. Vi må se på helheten, hva som gir mest måloppnåelse. Vi er opptatt av suksessen på toget og at vi ikke kommer i en situasjon der vi må gå bort fra det.*
- *Trfk: Enig at vi ikke skal ødelegge noe annet.*
- *Tk: Disse midlene er vel bundet opp til noe annet fra før. Skjønner ikke helt diskusjonen. Tk støtter forslag til vedtak.*
- *Leder: Utfordringen er at det kan dukke opp nye behov. Takstsamarbeidet er så vellykket at det kanskje vil koste mer enn i dag. Det diskuteres også at den gode effekten også reduserer inntektene for fylkeskommunen på buss som også krever mer midler. Spørsmålet er hvis vi bruker disse midlene på fleksible billetter, om vi må kutte takstsamarbeidet på jernbane.*
- *Skaun: Støtter innstillingen fra programrådet. Midlene skal brukes på kun et prøveprosjekt.*
- *Leder: Forslaget vårt er å utsette saken til september når vi også får opp sak om takstsamarbeidet. Vi har støttet forslaget om fleksible billetter, men innenfor gjeldende økonomiske rammer. Når vi behandlet HP, ble også begrepet buffer brukt når vi vedtok et nivå på drift av kollektivtransporten. Her ligger utfordringen. Kan ikke risikere å sette takstsamarbeidet opp mot dette.*
- *Trfk: Det er et merforbruk av midlene fra bompengeforliket. Vi kan forvente en utfordring i denne rammene om noen år.*
- *Leder: Staten er positiv til å se på muligheten for fleksible billetter og at det evalueres i 2025. Utfordringen er økonomien. Vi har vedtatt et budsjett for 2024 som skulle inkludere fleksible takster.*
- *Jbdir: I september skal sak om takstsamarbeid opp. Er opptatt av at vi ikke havner i en situasjon hvor vi står uten penger til å videreføre det tiltaket som har vært en suksess. Vi må få kontroll over det økonomiske bildet. Tiltaket med fleksible billetter bør enten gjennomføres innenfor rammene i HP eller å utsette saken til september.*

- *Trfk: Hvordan stiller staten seg til saken hvis det viser seg at vi har rammer i september? Vi må ha et ordentlig prosjekt når vi først skal prøve ut noe.*
- *Tk: Hva ønsker staten å bruke biodiesel-midlene på?*
- *Sf: Må ta stilling til om vi har tilstrekkelige midler til å fortsette takstsamarbeidet. Hvis vi forhåndsdisponerer biodiesel-midlene, hvilke andre midler kan vi bruke for å fortsette takstsamarbeidet?*
- *Leder: Hvor lang tid vil det ta å innføre fleksible billetter i praksis? Med vedtak før 15. juni, så vil AtB innføre det fra august.*
- *Trfk: Har ikke fått med oss at det er en økonomisk utfordring mht. takstsamarbeidet. Betyr ikke flere reisende økte inntekter? Det er et uklart grunnlag å diskutere ut fra.*
- *Jbdir: Saken i september vil belyse dette.*
- *Tk: I vedtatte rammer for kollektiv drift er det satt av en tilstrekkelig buffer for å håndtere usikkerheten mht. takstsamarbeidet*
- *Leder: Da kan vi vel komme tilbake til disponering av disse midlene i september?*
- *Tk: Det er et rom i HP uten de 20 mill. Det ligger 50 mill. i HP som gir en buffer innenfor dagens ramme. Er i utgangspunktet satt av til å håndtere usikkerhet. Også den innenfor takstsamarbeidet.*
- *Leder: Det høres ut som det er mulig finansiering innenfor vedtatt budsjett. Da bør vi avvente en omdisponering av biodiesel-midlene.*
- *Trfk: AtB har foretatt sine disposisjoner ut fra vedtatt HP. Kan legge fram en økonomisk status for AtB i september og si hva som er mulig. Har ikke et grunnlag her for å si så mye om fleksibiliteten i AtBs disponeringer. De har fått et oppdrag om å tilpasse seg de økonomiske rammene.*
- *Leder: Grunnlaget er uklart. Hvordan økonomien egentlig ser ut, er viktig.*
- *Trfk: Foreslår å komme tilbake til de 20 mill i september (jf. forslag til vedtak), men vedtar iverksetting av ordningen.*
- *Leder: Bør også koble dette til det som skjer med elbil ut av kollektivfelt og økte takster.*

Vedtak

- **Tar status om innføring av fleksible billetter til orientering**
- **Vedtar ordningen innført som foreslått fra fylkeskommunen med utvidet opptjeningsperiode fra 14 til inntil 30 dager. Dette innenfor rammen av dagens budsjett.**
- **Kontaktutvalget ber om at ordningen med fleksible billetter evalueres i løpet av 2025.**
- **Disponering av inntil 20 mill kr fra gjeninnføring av bruk av biodiesel på buss, jf PR-sak 52/24, tas opp i september når man har større oversikt over økonomistatus for kollektiv. For partene er det viktig at vi har et økonomisk handlingsrom som sikrer videreføring av takstsamarbeid tog-buss**

Sak 29/24 Møteplan H24 (Sek)

Det foreslås 3 møter høst 2024 i Kontaktutvalget:

- 13.september (9-14)
- 18.oktober (9-14)
- 29. november (9-14)

Vedtak: Møtene gjennomføres som foreslått.

Eventuelt

Løypemelding Tiltaksplan 2029 (Sek)

Oddgeir Myklebust orienterte at prosessen med fordeling av økonomiske rammer i TP 25-29 og HP 25-29 slås sammen.

Konklusjon: Tas til orientering

Kunnskapsgrunnlag - forenklede byutredninger (Svv)

Jofrid Burheim orienterte.

I forslag til NTP står det at det skal lages forenklede byutredninger, kunnskapsgrunnlag som grunnlag for forhandlinger. De skal vise ulike måter å nå nullvekstmålet på. Det skal være et omforent faglig grunnlag. Partene skal delta i arbeidet. Utredningen skal som hovedregel foreligge før staten inviterer til nye forhandlinger. Vet ikke når ting vil skje siden NTP ikke er vedtatt i Stortinget enda. Etter vedtak i Stortinget vil departementet sende Statens vegvesen et oppdragsbrev. Etter det vil lokale parter inviteres til møte hvor prosessen videre vil diskuteres.

Hensikten er at vi skal være enige om tiltak for å nå nullvekstmålet. Det legges opp til forsterket bruk av kjente virkemidler.

Konklusjon: Tas til orientering

Nye representanter fra Trondheim kommune i Kontaktutvalget (Tk)

Ordfører Ranum orienterte om at det blir byrådsleder Kristian Dahlberg Hauge og byråd Line Fjørstad som stiller i KU fremover for Trondheim kommune.

Konklusjon: Tas til orientering