



Vår dato  
12.12.2021

# MØTEINNKALLING

## Til Kontaktutvalgets medlemmer

### Til:

Per Morten Lund, Statens vegvesen  
Rita Ottervik, Trondheim kommune  
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune  
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune  
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune  
Trond Hoseth, Malvik kommune  
Frank Jenssen, Statsforvalteren  
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet  
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune  
Kjetil Strand, Statens vegvesen  
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune  
Harald Høydal, Statsforvalteren  
Jens Berget, Malvik kommune  
Geir Aspenes, Stjørdal kommune  
Katrine Lereggen, Melhus kommune  
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune

[Lenke til dokumenter](#)

### Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

---

Innkalling til **digitalt møte** på Teams den **16. desember kl. 11:00 – 12:30**.

Se også egen innkalling i kalender.

### Agenda

#### Møtoreferat 2.12.2021

**53/21 To tog i timen på Trønderbanen (JD)**

**54/21 Økonomiske utfordringer i drift av kollektivtrafikken (Trfk)**

**Eventuelt**



## Møtereferat

Referatutkast fra møte 2. desember 2021 er sendt deltakerne.

*Forslag til konklusjon: Møtereferatet godkjennes*

### **Ad sak 53/21: To tog i timen på Trønderbanen (JD)**

Kapittel 2.4 i byvekstavtalen omhandler utviklingen av tilbudet på Trønderbanen. Her framgår det at utviklingen av jernbanen er ett av statens bidrag for å nå nullvekstmålet. Det vises til at jernbanen sammen med det øvrige kollektivtilbudet og en arealutvikling som bygger opp under tilbudet, skal bidra til at nullvekstmålet i avtaleområdet nås.

Jernbanedirektoratet vil utarbeide planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Målet er realisering av 2 tog i timen på strekningen Melhus – Steinkjer innen 2024 i tråd med jernbanesektorens handlingsprogram 2018 - 2029 og Prop. 1 S (2018-2019).

Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR ble i november 2020 enige om at det ikke ville være mulig å ferdigstille hele effektpakken til 2024. Det ble konkludert med at det ville være mulig med en trinnvis realisering. I januar 2021 ba

Samferdselsdepartementet om at det planlegges for å oppnå to tog i timen på strekningen Melhus – Trondheim – Stjørdal tidligere enn for hele strekningen Melhus – Steinkjer.

Bane NOR har nå kommet fram til at det vil være behov for et større antall infrastrukturtiltak til en høyere kostnad enn det direktoratet tidligere fant nødvendig. Det er lagt fram en lang rekke argumenter som taler mot en slik oppsplitting av prosjektet i to deler og ingen argumenter som taler for.

Gjennom å utsette ibruktakelse av effektpakken til innføringen av ERTMS som tilsvarer ruteplanskiftet desember 2027, kan kostnadene kuttes med 300 – 400 mill. kr, tilsvarende halvparten av kostnadsøkningen. Utsettelsen vil gjøre det mulig å gjennomføre ekstern kvalitetssikring som kan redusere videre usikkerhet mht. kostnader og økonomi (se KU-vedlegg 53-21).

I henhold til byvekstavtalen skulle tilbudet med to tog i timen iverksettes etter 4,5 år. Etter at vi nå har hatt 2,5 år til å planlegge oppstarten, konstateres det at det vil ta ytterligere 6 år før tilbudet kan etableres. Koblingen til innføring av ERTMS vil i tillegg introdusere en ny usikkerhet mht. framdrift. Eventuelle forsinkelser i implementeringen av ERTMS vil nå også bety ytterligere forsinkelse i innføringen av to tog i timen.

Byvekstavtalen inneholder en avklaring av ansvaret for tiltak til oppfølging av måloppnåelse. Partene er forpliktet til å ta initiativ dersom det er behov for nye tiltak for å sikre måloppnåelse. Det er enighet om at slike tiltak skal være balansert mellom tiltak som lokale parter gjennomfører innen sine myndighetsområder og tiltak staten gjennomfører på sine områder.

Kontaktutvalget diskuterte denne problemstillingen i møte 16.12.2021. Her er momenter fra diskusjonen:

- Oppfatter at staten har brutt gjeldende byvekstavtale gjennom manglende prioritering av to tog i timen. Er en politisk avtale, er vi fortalt - ingen juridisk avtale. Kommunen og fylkeskommunen har skrevet brev til departementet om dette og har hatt et møte hvor vårt budskap ble framført. Hvis ikke vi får forståelse for å framskyve to tog i timen, betrakter vi dette som et avtalebrudd

som må reforhandles raskt. Det kompliserer forberedelsesfasen til reforhandlingene, Men, uansett har vi behov for å forberede oss godt. Vi kommer ikke inn med noe i NTP som ikke er planlagt, utredet og definert.

- Staten har brutt avtalen, ingen tvil om det. Vi brukte mye tid på jernbanen i forhandlingene og på arealdelen - at kommunene skulle fortette rundt togstasjonene. Tog er viktig også fordi det nå bygges en ny E6 her som utfordrer nullvekstmålet. To tog i timen er en viktig del av avtalen som nå er dyttet langt ut i avtaleperioden. Ville staten ha akseptert at vi lokalt sa at vi utsetter målet om nullvekst til etter 2030? Hvis disse avtalene skal ha en verdi, så må det som ligger på bordet bety noe. Det er Jernbanedirektoratet som har lagt tidsplanen - ikke vi.
- Trenger å følge opp spørsmål om to tog i timen direkte med Jernbanedirektoratet. Har behov for å stille spørsmål til direktoratet om hva som er mulig og hva som ikke er mulig? Er det kostnader eller andre grunner til utsettelsen? Vi må diskutere konsekvensene for oss. Trenger derfor et snarlig møte med Jernbanedirektoratet/staten. Kan kombineres med behov for ekstraordinært nytt møte om kollektivtiltak.
- I byvekstavtalen er det enighet om hvordan behovet for nye tiltak skal følges opp. Når staten går bort fra et av sine tiltak, så må staten komme tilbake til oss. To tog i timen er et virkemiddel som staten har forpliktet seg til i samarbeidet om nullvekstmålet.
- Staten er gjensidig ansvarlig part for å nå nullvekst. Dette er ikke et lokalt tiltak. Hvis staten ikke leverer, må vi vite hvordan staten har tenkt å kompensere på andre måter. Hva er staten villig å tilby som alternative tiltak. Vil staten heller bidra slik at vi kan gjøre mer lokalt? Staten kan ikke trekke seg fra avtalen uten å gå inn i nye forhandlinger hvor vi blir enige om hvordan vi håndterer dette. Trenger en prat snarest mulig.

*Forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet*

### **Ad sak 54/21: Økonomiske utfordringer i drift av kollektivtrafikken (Trfk)**

Dette er en oppfølging av sak 49/21 i møte 2. desember. Det ble der redegjort for at trafikkgrunnlaget for kollektivtrafikken ennå ikke er tilbake på tidligere nivå. Det er også usikkert om all trafikken vil komme tilbake som følge av varige endringer i arbeidsliv og transportvaner. Samtidig er vi inne i en fjerde smittebølge som kan kreve ytterligere innstramninger i arbeidsliv og aktivitet også i 2022. Staten har tidligere kompensert for manglende trafikkinntekter, men det har tidligere vært usikkerhet mht. videreføring i 2022. Dette er ikke endelig klart før etter at statsbudsjettet er vedtatt og spørsmål om ekstraordinære kompensasjonstiltak grunnet korona er landet.

Uten mer tilskudd, må rutetilbudet tilpasses nye økonomiske forutsetninger. Det betyr enten innsparte driftskostnader (i hovedsak kutt i tilbudet) og/eller økte takster. Alternativt kan det lokale tilskuddet fra Miljøpakken/fylkeskommunen økes. AtB kan justere rutetilbudet med 3 måneders varsel til operatørene. Beslutningen om hva som skal skje f.o.m. 1. april 2022 vil bli tatt i AtBs styremøte 17. desember i år.

Etter drøftingene i møte 2. desember, konkluderte Kontaktutvalget med å utsette behandlingen til etter at partene har behandlet problemstillingene lokalpolitisk. Fylkeskommunen skulle bistå med supplerende avklaringer, og saken tas opp på nytt i ekstra Kontaktutvalgsmøte 16. desember.

Statens parter tok på seg oppgaven med å avklare hvorvidt dagens trafikksituasjon kan regnes som den nye normalen, dvs. det trafikkgrunnlaget vi skal tilpasse kollektivtilbudet til etter pandemien.

Fylkeskommunen oversendte partene AtBs vurdering av framtidige forventninger til trafikkinntekter, kostnader og tilskuddsbehov/rutekutt. AtB har senere oversendt en oppfølging som følger som vedlegg (KU-vedlegg 54-21). Her pekes det på at det fortsatt er stor usikkerhet, men at de statlige signalene om nasjonal kompensasjonsordning er positive. AtB meddeler at dersom Miljøpakken gir en ekstra garanti/bevilgning på 78 mill. kr for første halvår, så vil AtB gjøre det som er mulig for å begrense rutekutt til de tiltakene som er beskrevet i trinn 1 og 2:

- Trinn 1 består av mindre inngripende reduksjoner av tilbudet i lavtrafikkperioder som forventes å gi en kostnadsreduksjon på inntil 20 mill. kr/år.
- Trinn 2 består av mer betydelige reduksjoner i nettverket som spesielt vil gjøre omstigning vanskeligere. Tiltakene forventes å gi en kostnadsreduksjon på ytterligere 24 mill. kr (totalt 44 mill. kr for trinn 1 og 2)

Fylkeskommunen har etter dette oppjustert sitt forslag til garanti/bevilgning fra 60 mill. kr til 78 mill. kr. Beløpet antas å dekke hele den usikkerheten som knytter seg til mindreinntekten i saken og skal avregnes mot faktisk dokumentert mindreinntekt etter at statlige tilskudd/kompensasjonsordninger er inkludert. For øvrig gjelder Trfk sin innstilling.

*Forslag til konklusjon:*

*Bevilgningen til drift av kollektivtrafikken økes med inntil kr. 78 mill. kr for å redusere behovet for rutekutt basert på redusert inntektsnivå ifm. korona-pandemien første halvår 2022. Miljøpakkens andel av statlig koronakompensasjon til drift av kollektivtransport for første halvår kommer til fratrukk.*

**Eventuelt:**

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Dato: 01.11.2021  
Saksref.: 202000582-14  
Deres ref.:

## Status i arbeidet med to tog i timen på Trønderbanen

### Innledning og oppsummering

Jernbanedirektoratet viser til Samferdselsdepartementets brev av 25. januar 2021, hvor departementet ber om at det planlegges for å oppnå to tog i timen på strekningen Melhus – Trondheim – Stjørdal tidligere enn for hele strekningen Melhus – Steinkjer.

Vi vil i dette brevet oppsummere status i saken.

Bane NOR har som avtalt verifisert rutemodellen for to tog i timen på Trønderbanen og har utredet hvilke tiltak som er nødvendig for dette togtilbudet. Det viser seg at omfanget av tiltak og dermed også kostnadsanslaget for effektpakken har økt betydelig sammenlignet med hva som tidligere har vært lagt til grunn.

Jernbanedirektoratets vurdering, etter blant annet anbefaling fra Bane NOR, er at det ikke lenger er realistisk å gjennomføre utbyggingen trinnvis. Effektpakken bør i stedet realiseres samlet og i sammenheng med innføringen av ERTMS på strekningen. Direktoratets vurdering er at dette må legges til grunn i de forhandlinger som direktoratet og Bane NOR skal gjennomføre ifm. ny avtalestruktur høsten 2021.

### Bakgrunn

Tilbudsforbedring på Trønderbanen var tema for et møte mellom Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR 16. november 2020. Det var på dette tidspunktet klart at det ikke ville være mulig å ferdigstille hele effektpakken til 2024 slik byvekstavtalen for Trondheimsområdet omtalte som ambisjon. Det ble derfor vurdert om det ville være mulig å få til tilbudsforbedringer på deler av strekningen tidligere dersom man delte opp effektpakken. På dette tidspunktet, gitt den kunnskap som da forelå om prosjektomfanget, ble det vurdert som mulig å få til en slik trinnvis realisering. Dette var bakgrunnen for departementets bestilling av 25. januar 2021.

Det ble primo september 2020 inngått avtale mellom Bane NOR og direktoratet om planlegging (K03 – 64). Bane NOR oversendte våren 2021 en rapport med verifikasjon av rutemodell for to tog i timen på Trønderbanen, og medio september 2021 oversendte foretaket en utredningsrapport som beskriver omfang av tiltak og kostnader.

Bane NOR har kommet fram til at det er behov for et større antall infrastrukturtiltak enn det direktoratet tidligere har vurdert som nødvendig. Mens direktoratet, basert på første vurderinger i dialog med Bane NOR, la til grunn et behov for ni tiltak til en kostnad på om lag 2 mrd. kr, har Bane NOR etter verifisering av rutetilbudet estimert nødvendige tiltak til 2 826 mill. kr, der trinn 1 har en forventet investeringskostnad på 2 206 mill. kr fordelt over tretten tiltak, mens trinn 2 har en forventet kostnad på 500 mill. kr fordelt over fire tiltak. I tillegg har Bane NOR estimert kostnadene for tiltak som skal gjøre rutemodellen mer robust til 120 mill. kr. Dette er en økning i kostnad på ca. 800 mill. kr sammenlignet med anslaget i Meld. St. 20 (2020-2021). Økningen er betydelig og har flere årsaker, men tidligere vurderinger av hvilke tiltak som var nødvendige for å

få til tilbudsforbedringen har etter Bane NORs vurdering vært for optimistiske. Direktoratet har vurdert at Bane NORs tilnærming bør legges til grunn for det videre planarbeidet.

At prosjektomfanget har økt fra 9 til 17 tiltak, og at disse primært er knyttet til trinn 1 Melhus- Stjørdal er en stor utfordring. Som nevnt over ble det ultimo 2020 sett som mulig med en trinnvis forbedring av effektpakken, gitt det begrensende antall tiltak som da var vurdert som nødvendig. Effektpakkens omfang og kompleksitet har nå økt betydelig med langt flere enkelttiltak som må planlegges og koordineres. Modenheten til de ulike tiltakene er høsten 2021 varierende, og det er både framdriftsrisiko og risiko for videre kostnadsøkninger. For å kunne gjennomføre en god planprosess med tilstrekkelig kvalitet for å ta ned risikoen i effektpakken og ta ut eventuelle optimaliseringsgevinster, mener Bane NOR derfor det vil være nødvendig å bruke mer tid enn tidligere anslått.

Bane NOR har også konkludert med at effektpakken samlet sett bør underlegges ekstern kvalitetssikring, ut fra foretakets vurdering av Rundskriv 108/19. Da sektoren høsten 2020 vurderte at en trinnvis realisering av effektpakken ville være mulig, var det ikke tatt stilling til behovet for ekstern kvalitetssikring (EKS). Slik vi forstår det har både økt prosjektomfang og økt kompleksitet understøttet Bane NORs vurdering. En slik prosess vil ta noe tid, og vil etter Bane NORs vurdering ikke være forenlig med en trinnvis realisering.

Bane NOR har identifisert enkelte kuttmuligheter for å redusere investeringskostnadene. Disse mulighetene kan grovt deles inn i kutt som enten medfører utsettelse av kostnad, utsatt ibruktakelse, reduksjon av omfang, eller flytting av kostnader. Den største enkeltmuligheten for kutt er å utsette ibruktakelse av effektpakken til innføringen av ERTMS, som tilsvarer ruteplanskiftet desember 2027 (R2028). Ibruktakelse med ERTMS muliggjør at kryssingsspor bygges noe kortere, men først og fremst unngår man å bygge om eller bygge nye signalanlegg basert på dagens teknologi, få år før ERTMS etter planen skal tas i bruk. Det har vært kjent at det kunne være en kostnadsgevinst knyttet til en slik samkjøring av effektpakken og ERTMS, men potensialet for innsparing er nå vurdert som større enn tidligere siden antall tiltak og totalkostnaden har økt.

I sum anslår Bane NOR at dette vil gi en besparelse på 3-400 mill. kr sammenlignet med ovennevnte anslag på om lag 2,8 mrd. kroner. Uavhengig av om ibruktakelse settes før eller samtidig med ERTMS, må Bane NOR ferdigstille planer på tilstrekkelig grunnlag innen frysfristen for prosjektering av ERTMS-anlegget. Det innebærer blant annet at sporplaner for den fremtidige løsningen må foreligge medio 2022.

Det er ut fra ovennevnte Bane NORs anbefaling å utsette ibruktakelse til R28, dvs. ved ruteendring desember 2027.

### **Jernbanedirektoratets vurdering**

Direktoratet slutter seg til Bane NORs anbefaling.

Det fremstår ikke lenger realistisk å realisere trinn 1 innen 2024/2025 på en forsvarlig måte. Gitt omfanget og den til dels varierende planmodenheten, framstår risikoen ved å forsøke på en tidligere realisering som så stor at det ikke kan anbefales. Dersom vi fortsatt skulle fulgt ambisjonen om en tidligere realisering av deler av tilbudsforbedringen, er det direktoratets vurdering at sannsynligheten for ytterligere kostnadsøkninger og framdriftsmessige utfordringer vil være høy.

Det ligger til Bane NOR å vurdere behovet for ekstern kvalitetssikring. Selv om ingen av enkelttiltakene hver for seg er over terskelverdien, er kompleksiteten i prosjektet og det samlede kostnadsnivået nå på et slikt nivå at dette framstår som en klok vurdering av foretaket.

Det er direktoratets vurdering at det er viktig at Bane NOR gis tilstrekkelig tid for å optimalisere effektpakken slik at kostnadene ikke øker ytterligere og helst reduseres. Ved å gi foretaket noe mer tid vil det også være mulig å samkjøre utbyggingen med utrulling av ERTMS på Nordlandsbanen nord for Trondheim. Bane NORs foreløpige anslag om at dette vil kunne redusere kostnadene med 3-400 mill. kr er betydelig og en gevinst man bør ta ut. Gitt den situasjonen som er beskrevet over, framstår det som lite hensiktsmessig å bygge signalanlegg etter gammel teknologi som må bygges om etter svært kort tid. Jernbanedirektoratets bidrag for å redusere kostnadene i effektpakken vil være å avtale en senere ferdigstilling av tilbudsforbedringen slik at det vil være mulig å ta ut blant annet denne gevinsten.

Direktoratet vil likevel peke på at dette er en krevende vurdering. Det vil være risiko knyttet til framdriften for ERTMS-prosjektet. Ved å koble effektpakken til gjennomføringen av ERTMS kan det ut fra Bane NORs foreløpige anslag tas ut en betydelig kostnadsgevinst, men tilbudsforbedringen vil med dette være prisgitt framdriften for utrulling av ERTMS på denne strekningen. Selv om denne koblingen medfører en usikkerhet, mener direktoratet dette likevel vil være nødvendig. Denne vurderingen forutsetter at rekkefølgen for utrulling av ERTMS som Bane NOR nå forholder seg til ligger fast.

Direktoratet har gjort en overordnet vurdering av de samfunnsøkonomiske virkningene av en slik utsettelse. I vårt innspill til NTP 2022-2033 er effektpakken vurdert med negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Nåverdien av trafikantnyttens reduseres betydelig ved å utsette realiseringen av tilbudsforbedringen. Nåverdien av kostnadene reduseres imidlertid mer når du utsetter investeringen, siden nåverdien av investeringskostnadene i utgangspunktet er større enn de prissatte nyttevirkningene. At investeringskostnadene er gått opp betydelig sammenliknet med det som lå til grunn for lønnsomhetsberegningene til NTP forsterker denne vurderingen. Kostnadsbesparelsen ved å gjennomføre trinn 1 og 2 samtidig og sammen med ERTMS forsterker konklusjonen om at en utsettelse anbefales ut fra et rent effektivitetsperspektiv.

Et forbedret togtilbud mellom Melhus og Stjørdal fra 2024/2025 vil kreve flere tog på strekningen enn i dag. Dette er det tatt høyde for i direktoratets planer. Det er imidlertid verdt å merke seg at det i en mellomperiode, til leveransen av type 76 er fullført, vil måtte benyttes eldre materiell med risiko for feil på denne strekningen. Dette har vært forutsatt i utgangspunktet og er ikke et argument for en utsettelse, men peker likevel på en risiko som er relevant i en samlet vurdering av hva som er mest hensiktsmessig. Det er videre direktoratets vurdering at en utsettelse av det forbedrede togtilbudet til R2028 vil kunne håndteres gjennom en endringsordre til den inngåtte trafikkavtalen.

Direktoratet vil legge til at det også er krevende, gitt de bindinger som ligger i pågående investeringsprosjekter og de rammer som NTP 2022-2033 legger for første seksårsperiode, å innpasse effektpakken tidligere. Selv om vi ikke lenger mener dette er et realistisk eller forsvarlig alternativ, vil vi peke på at dette er en utfordring som har økt ved at kostnadene nå har steget betydelig.

Direktoratet mener erfaringene fra denne saken bør vurderes nærmere, blant annet fordi det er skapt forventninger om realisering av tilbudsforbedringer som i ettertid ikke har vært realistiske. Direktoratet vil derfor gjennomføre en evaluering av prosessen. Revidert avtalesystem mellom direktoratet og Bane NOR samt rammeavtalen mellom Bane NOR og Samferdselsdepartementet legger føringer for framtidig samhandling i utredningsfasen. Evalueringen vil legge disse endringene til grunn når det skal identifiseres læringspunkter. Direktoratet vil komme tilbake til departementet med eventuelle funn fra evalueringen.

Med vennlig hilsen

Knut Sletta  
Jernbanedirektør

Anita Skauge  
Direktør jernbanestrategi

Kopi: Bane NOR SF

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

## **Oppfølging KU-sak 49/21 Økonomiske utfordringer i drift av kollektivtrafikken**

Til: Partene i Miljøpakken

Fra: Trøndelag fylkeskommune ved fylkesdirektøren

Dato: 10.12.2021

Trøndelag fylkeskommune har mottatt en oppfølging fra AtB som vi ønsker å dele med partene i Miljøpakken. Formålet med dette er å bidra til større klarhet, forutsigbarhet og samhandling i saken. Tilleggsnotatet gir utfyllende informasjon og bygger på den informasjon som ble gitt til Kontaktutvalgets møte 02.12.2021 og notat fra AtB, datert 06.12.2021 som ble sendt ut for å besvare spørsmål fra partene som kom opp etter møtet i Kontaktutvalget.

### **Vurderinger og signaler fra AtB pr. 10.12.2021, - i forkant av styrebehandlingen den 17.12.2021**

Administrasjonen og Styret i AtB vurderer at saken har stor samfunnsmessig betydning, samtidig som den har stor kompleksitet, usikkerhet og risiko. Usikkerheten om videre utvikling i smittesituasjon og bruken av kollektivtilbudet har økt det siste ukene, samtidig som også statens signaler den siste tida om en mulig nasjonal kompensasjonsordning er positive, men fremdeles uavklarte.

Administrasjonen og Styret i AtB vektlegger sterkt i sin behandling å minimere nødvendige rutekutt ut fra en helhetsvurdering. Administrasjonen i AtB vurderer derfor ut fra dagens analyser av økonomiske utfordringer og risikoevne, at AtB vil gjøre det som er mulig for å begrense rutekutt til tiltak beskrevet i trinn 1 og 2, dersom det vedtas en bevilgning fra Miljøpakken til drift av kollektivtrafikken på 78 millioner kroner for 1. halvår 2022.

AtB må i sine vurderinger ta hensyn til at selskapet må beholde en tilstrekkelig egenkapital og soliditet til å håndtere normale økonomiske svingninger og at det vil bli krevende og nødvendig å bygge opp igjen egenkapital de kommende årene gitt situasjonen.

### **Forslag fra AtB til videre prosess og samhandling**

Administrasjonen og Styret i AtB vurderer det som positivt om dette tilleggsnotatet kan forsterkes ved følgende samhandlingstiltak:

1. Administrasjonen i AtB stiller seg til disposisjon for Kontaktutvalgets møte den 16.12.2021 for å gi informasjon til partene i Miljøpakken og å svare på spørsmål
2. AtBs styre vil invitere partene i Miljøpakken til et dialogmøte på Teams den 17.12.2021 kl 14.00 om behandlingen og vedtak i saken-, etter at styremøtet i AtB er gjennomført.

### **Fylkeskommunens vurdering**

Trfk mener AtB sitt forslag til prosess og de vurderinger AtB deler er et godt bidrag til løsning og støtter AtB sitt forslag til videre dialog. For å redusere sannsynligheten for at pandemirelaterte utfordringer på kort sikt skal gi for store langsiktige negative konsekvenser, justerer Trfk med dette sin innstilling til vedtak slik at innstilt bevilgning økes fra 60 til 78 MNOK til kollektivdrift for å dekke differansen mellom det statlige bidraget og totalt beløp for mindreinntekt 1. halvår 2022. Dette vil dekke hele den usikkerheten som knytter seg til mindreinntekten beskrevet i saken. Beløpet skal avregnes mot faktisk dokumentert mindreinntekt etter at statlige tilskudd/kompensasjonsordninger er inkludert. For øvrig gjelder Trfk sin innstilling til KU.

AtB har signalisert at de med ovenstående innstilling til vedtak vil gjøre det som er mulig for å begrense rutekutt til tiltak beskrevet i trinn 1 og 2. Det er Trfk sin oppfatning at en forsiktig rutereduksjon er et godt første skritt i retning av å tilpasse kollektivdriften til et langsiktig bærekraftig nivå.