



Vår dato
22.12.2021

MØTEREFERAT

Kontaktutvalget 16.12.2021

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

Digitalt møte på Teams den 16. desember kl. 11:00 – 12:30.

Agenda

Møtereferat 2.12.2021

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

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

Eventuelt



Møtereferat

Referat fra møte 2. desember 2021

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. Avtalen må reforhandles.

- Hva er mulig og hva er ikke er mulig? Er det kostnader eller andre grunner til utsettelsen? I byvekstavtalen er det enighet om hvordan behovet for nye tiltak skal følges opp.
- Staten er gjensidig ansvarlig part for å nå nullvekst. Hvis staten ikke leverer, må vi vite hvordan staten har tenkt å kompensere på andre måter.

Bane NOR orienterte om ansvarslinjene mellom Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR, jernbaneinvesteringene på Trønderbanen og prosjektet To tog i timen.

Det planlegges investert 5,5 mrd. kr i nye togsett, elektrifisering, nye spor og plattformer m.m. i årene 2020-2024. Bane NOR fikk bestilling av oppdraget med to tog i timen først i september 2020 og utredet nå i vår behovene for tiltak. Behovene er større enn tidligere antatt. 17 tiltak må gjennomføres. Det tar lengre tid og koster mer. Krav om ekstern kvalitetssikring tar ekstra tid. Planlegger med sikte på anleggsstart i 2025 og ibruk-takelse desember 2027 samtidig med ERTMS på Nordlandsbanen (se vedlagte presentasjon).

Kommentarer:

- Mangler ordentlig forklaring på to ting: Hvorfor kan ikke prosjektet deles i to? Er det økonomiske eller teknologiske grunner til det? Det andre er hvorfor dere først kommer med dette nå flere år etter at vi ble enige om opplegget. Nå kommer tiltaket for sent for å bidra til nullvekstmålet.
- Når det gjelder faser og muligheter for å ta deler av dette i bruk, så handler ikke det om penger. Det er tekniske løsninger det jobbes med nå. Vi har ikke helt forlatt den tanken, men vi må ha respekt for at vi er i en tidlig fase. Har ikke startet dialogen mht. det som skjer ihht. Plan og bygningsloven ennå.
- Det er kapasitetsutfordringer fra Stjørdal og nordover (enkeltspor). Her må vi få noe mer infrastruktur for å få opp kapasiteten. Tiltakene var tenkt som enkeltprosjekt i byvekstavtalen, men utløser nå krav om ekstern kvalitetssikring i henhold til gjeldende prosedyrer.
- Melhus har etterlyst informasjon. Er ikke fornøyd med prosessen sammenlignet med det kommunen er vant med fra vegvesenet og Nye veier. Det burde ha vært mulig å orientere jevnlig. Hvorfor er ikke Melhus koblet på arbeidet med ruteplanen som resulterer i nedleggingen av Kvål?
- Er lei for at det har vært en dårlig dialog. Viktig med godt samarbeid. Tar imot invitasjon til komme og orientere i dette forumet senere. Jernbanedirektoratet inviterer når det er aktuelle prosjekt. Vil løse seg lettere etter hvert siden det nå har blitt bedre rutiner på samhandling mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Det er Jernbanedirektoratet som legger føringene for togstans.
- Det dreier seg om mer enn spor. Trenger også nye togsett, personal og verksted. Betyr det at sporarbeidet er det eneste som er forsinket slik at det nå er overkapasitet på f.eks. togmateriell, eller er alt forsinket? Er alt det andre klart nå?
- Det er ikke forsinkelse på materiell og kompetanse, det er bare infrastrukturprosjektet nå.
- Fristen i desember 2027 anses kritisk fordi det da skal skje en stor ruteendring. Er det risiko for at en ikke greier å holde den fristen, og hva er eventuelle konsekvenser av det?
- Er ennå i tidlig fase og opplever ingen forhøyet risiko – er som normalt på dette stadiet i planarbeidet. Mener vi har en robust plan, men det gjenstår ennå mange oppgaver både når det gjelder planbehandling og teknologiske løsninger. Det er ingen forhøyet risiko fordi det er en stor ruteendring.
- Er det riktig oppfattet at det gikk 1,5 år fram til september 2020 før Bane NOR fikk Bane NOR fikk bestilling. Ja, det stemmer. Avtaleinngåelsesprosessene vil bli smidigere nå framover.

Konklusjon: Tas til orientering. Jernbanedirektoratet vil inviterer Bane NOR til Kontaktutvalget for å orientere om aktuelle saker.

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.

Kommentarer:

- Staten har nå kommet opp med en økonomisk garanti som betyr at de vil ta hele regningen, men foreløpig kun i første kvartal. AtB kan ikke forutsette en slik forpliktelse, men det kan Miljøpakken ha tillit til. Miljøpakkens garanti vil være avgjørende for hva AtBs styre kan vedta. Det ventes ikke kostnad eller risiko for Miljøpakken og det er derfor ikke noe poeng i å redusere beløpet etter staten har kommet med lovnader. Det er dyrt å kutte så mye at det blir nødvendig å justere tilbudet opp igjen senere (til høyere pris).
- 78 mill. kr medfører at AtB må effektivere noen kutt, men det vil bare være kutt som er fornuftige og riktige uansett for å forberede framtida.
- Trondheim har behandlet saken i formannskapet og slutter seg til forslaget. Har noen utsendte tilleggspunkter til vedtaket:
 - Kontaktutvalget forventer at reduserte inntekter på grunn av pandemien dekkes fullt ut av staten.
 - Merkostnad for høyere strømkostnad må løses innenfor eksisterende rammer og inngår ikke i avregningen.
 - Kontaktutvalget ber om at arbeidet med nye billettløsninger tilpasset situasjonen med mer bruk av hjemmekontor intensiveres.
 - Fram til beslutning om kollektivstøtte for 2. halvår må partene få mer innsyn og oversikt i AtBs økonomi og finansiering for å ha bedre grunnlag for en eventuell tilleggsbevilgning/støtte for 2. halvår.

Mener også at det er bra at fylkeskommunen går noen runder for å kutte i kostnader. Det tror vi vil være nødvendig uansett.

- Melhus har også sluttet seg til forslaget gjennom formannskapsbehandling. Tilleggene fra Trondheim er fornuftige. Det er sikker fornuftig å se på kostnadene, men hva betyr det? 78 mill. kr er et stort tall, så hvorfor kutte?
- Malvik er enig i Trondheims innspill og har gjort tilsvarende vedtak om strømkostnadene. Hvis rutetilbudet kuttes, må arbeidsrutene i rushtid skjermes.
- Fornuftige innspill som fylkeskommunen vil ivareta. AtB har stående ordre om hele tiden å optimalisere de ressursene som benyttes på kollektivtrafikken. AtB leter etter å kutte tilbudet der det er hensiktsmessig. Her skjermes tilbudet i rushtiden av kapasitetsmessige grunner, og tilbudet på ruter med få avganger skjermes av hensyn til å opprettholde transporttilbudet. Rutekutt foretas der det er høye kostnader og lite inntekt og ellers smerter minst. Men det er ikke mulig å kutte uten at noen merker det.
- Det som sies om strøm- og systemkostnader vil bli ivaretatt.
- 78 mill. høres mye ut, men det er stor usikkerhet. Denne rammen ivaretar det meste også under worst case. Tror ikke vi vil bruke noen av disse millionene, men styret har nå en trygghet når de skal gjøre sitt vedtak.
- Takker for en god redegjørelse. Det er viktig å gå igjennom rutetilbudet og kutte og omfordele - og særdeles viktig med god informasjon fra AtB. Det bør foreligge god dokumentasjon på regnskap. Dersom det blir aktuelt å ta noe av rammen i bruk bør Trondheims forslag om økonomisk redegjørelse forsterkes. Da trenger Kontaktutvalget en grundig redegjørelse fra AtB.
- Godt poeng. Her påhviler det AtB et ekstra ansvar. AtB vil jevnlig bli invitert til programrådet for å orientere om utviklingen.
- Det er problematisk for staten å forplikte staten slik som i første tilleggspunkt. Er det nødvendig at det står?
- Det er viktig at det står. Det kan løses ved en åpnere formulering. Forslag om endring til «lokale parter forventer» er akseptabelt.

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 fratrekk.

- *Lokale parter forventer at reduserte inntekter på grunn av pandemien dekkes fullt ut av staten.*
- *Merkostnad for høyere strømkostnad må løses innenfor eksisterende rammer og inngår ikke i avregningen.*
- *Kontaktutvalget ber om at arbeidet med nye billettløsninger tilpasset situasjonen med mer bruk av hjemmekontor intensiveres.*
- *Fram til beslutning om kollektivstøtte for 2. halvår, må partene få mer innsyn og oversikt i AtBs økonomi og finansiering for å ha bedre grunnlag for en eventuell tilleggsbevilgning/støtte for 2. halvår.*

Eventuelt:

Orientering om justering av gjennomsnittstaksten i Miljøpakkens bompunkt

Vegamot har tidligere fått fullmakt til å søke om prisjustering av takstene i Miljøpakkens bompunkt. Både Bystyret og Fylkestinget har vedtatt at takstene justeres i henhold til gjennomsnittstaksten i stortingsproposisjonen.

Vegamot søker nå Vegdirektoratet om takstvedtak på sine strekningsvise bomprosjekt, og orienterer om at de samtidig søker takstjustering for Miljøpakken. Økning i konsumprisindeksen og bruken av elbil er viktigste drivere for takstjusteringen på 12 %. Da er det redusert for mottatt statlig tilskudd til reduksjon av bomtakstene. Det gir i snitt ca. 1 krone høyere gjennomsnittstakst og 1 – 5 kroner høyere takst for kjøretøy i takstgruppe 1.

Ut fra de prognosene for trafikk- og takstutvikling som sekretariatet laget i sommer, betyr dette at takstene vil være rimelig riktige de nærmeste par årene. Søknad sendes til VD og ventes å ta et par måneder.

Kommentarer:

- Krevende å få informasjon oversendt så sent før møtet, men hvis det bare handler om en orientering er det greit. Er det riktig forstått at Vegamot har fått fullmakt til å søke om takstendring? Da må vedtaket være at Kontaktutvalget lar seg orientere.
- Ja, Vegamot har fullmakt, men vi ønsker at Kontaktutvalget orienteres.

Konklusjon: Tas til orientering.

Kapasitetsøkende tiltak Trønderbanen (to tog i timen på Trønderbanen)

16.12.21 Møte med Kontaktutvalget for Miljøpakken i Trondheimsområdet

v/ Per Vilnes, prosjektdirektør Utbygging Midt Bane NOR

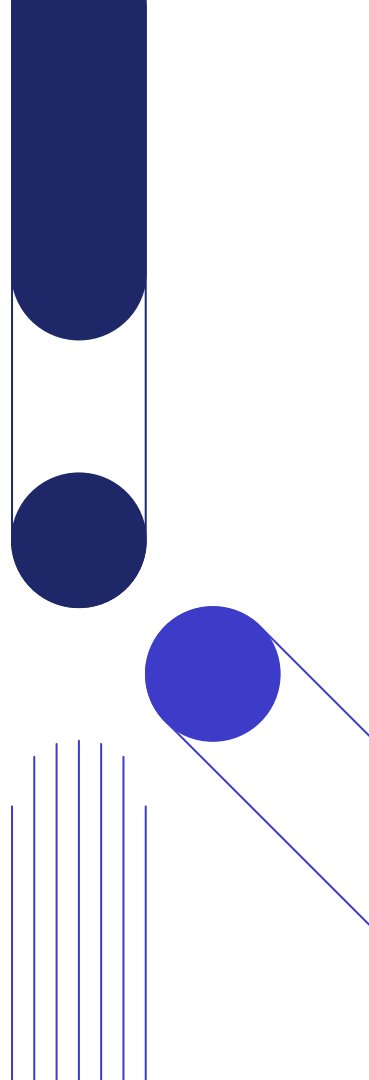


Agenda

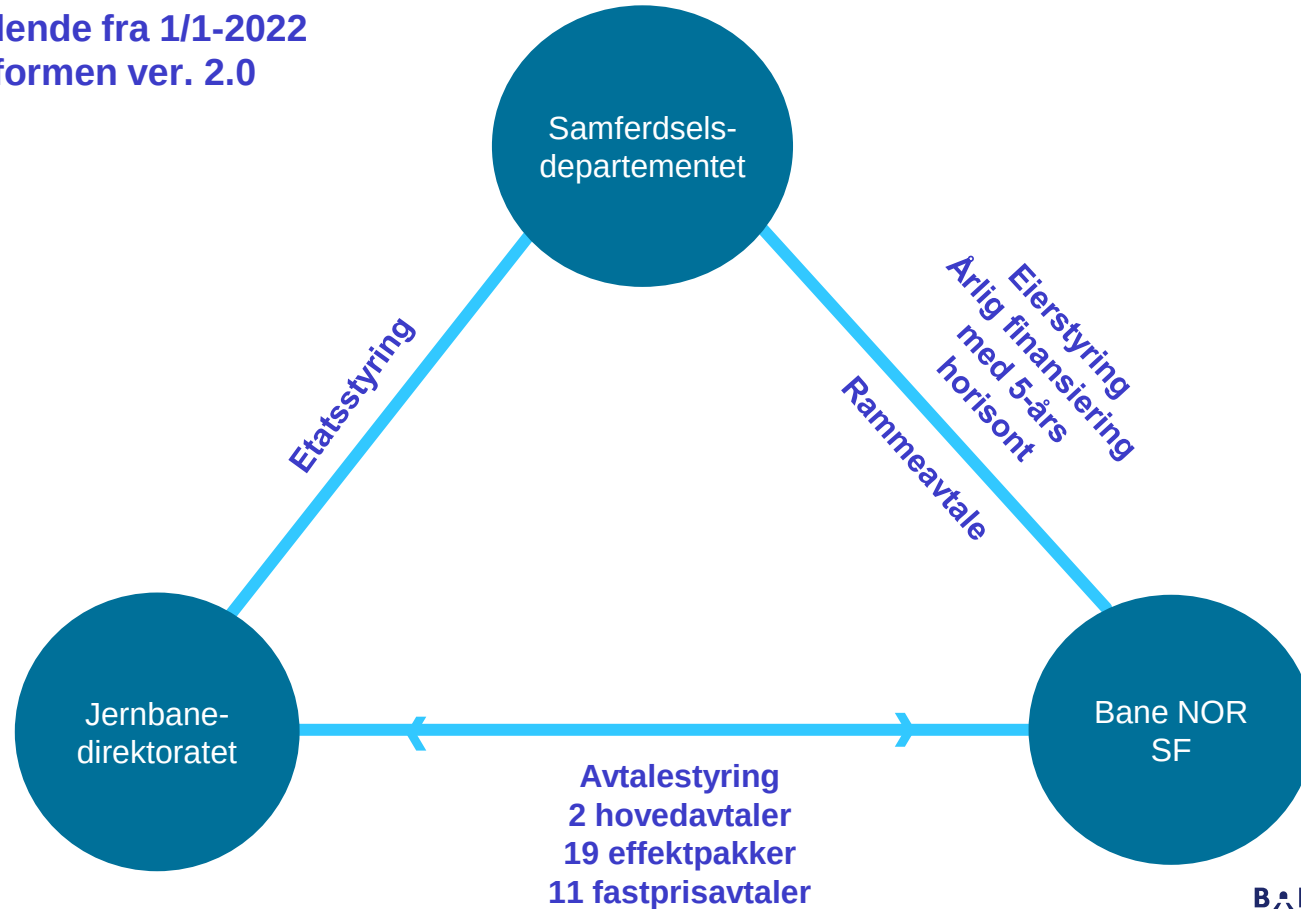
- Ansvarslinje SD-DJIR-BN
- Jernbaneinvesteringer Trønderbanen

To tog i timen på Trønderbanen

- Kort info om prosjektet med kart
- Redegjørelse for anbefalt ibruktakelse i 2027



Modell gjeldende fra 1/1-2022
Jernbanereformen ver. 2.0



Jernbaneinvesteringer Trønderbanen, 2020-24

14 nye bimodale Flirt-tog
Ca. 2 mrd.kr.

Plattformtiltak for nye tog
173 mill.kr

Hensetting nye tog
Steinkjer 140 mill.kr.

**Total
investering**
5,5 mrd. kr.

Ny omformerstasjon
Eidum, Hell

Meråkerbanen
Opprusting
Om lag 200 mill.kr.

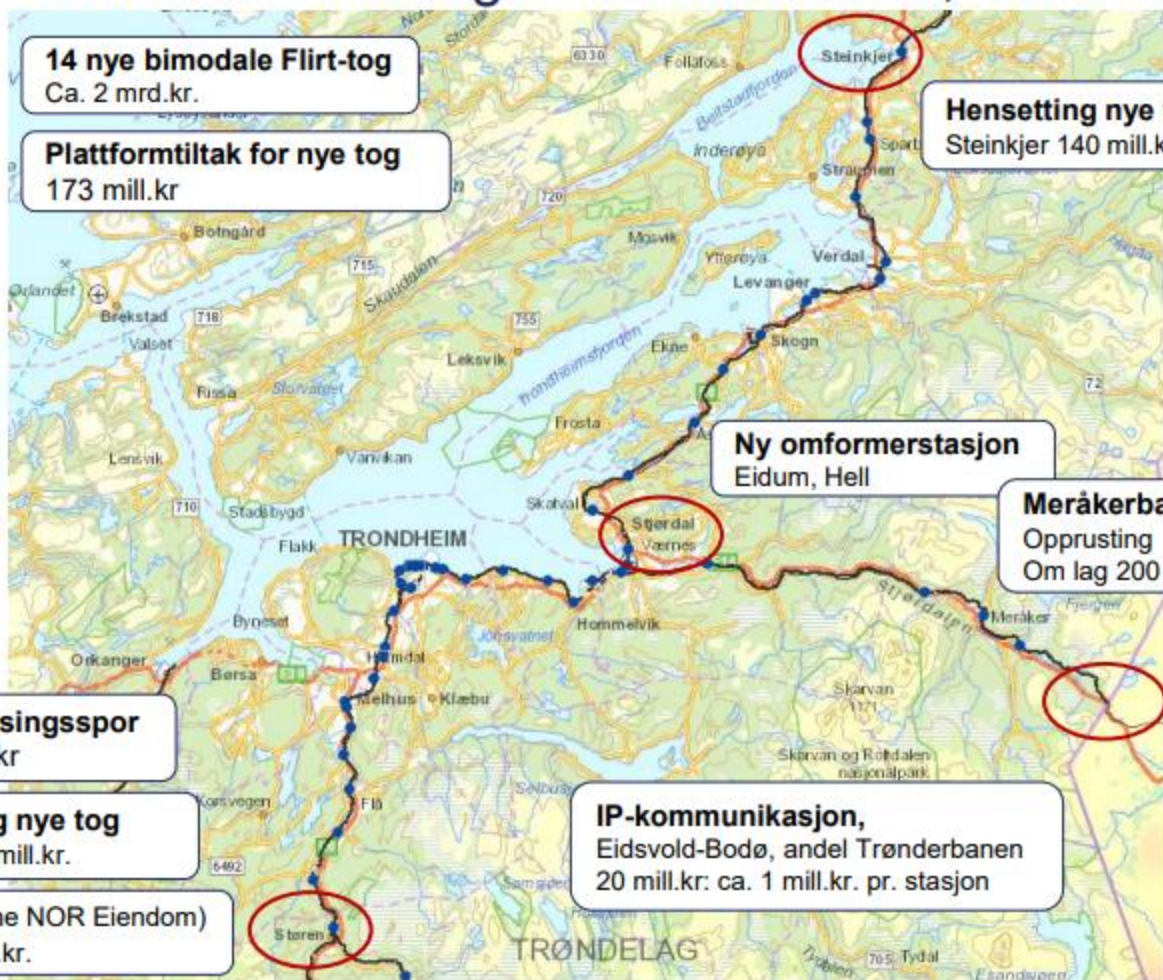
Elektrifisering
Trondheim-Stjørdal Hell-
Storlien, Stavne-
Leangen, ca. 2 mrd.kr.
(Inkl. ny omformer, Hell)

Ler kryssingsspor
240 mill.kr

Hensetting nye tog
Støren 400 mill.kr.

Nytt verksted (Bane NOR Eiendom)
Støren 350-450 mill.kr.

IP-kommunikasjon,
Eidsvold-Bodø, andel Trønderbanen
20 mill.kr: ca. 1 mill.kr. pr. stasjon



Kapasitetsøkende tiltak Trønderbanen (to tog i timen)

- Effektmål
 - To regiontog i timen, hver vei, mellom Melhus – Steinkjer
 - Ett regiontog i timen, hver vei, mellom Støren – Melhus
 - Økt frekvens fjerntog og godstog, retning Bodø/Oslo
- Status og videre plan
 - Bane NOR fikk bestilling av oppdraget sept. 2020
 - Utredning gjennomført våren 2021 viser at det er behov for 16-17 enkelttiltak for å kunne kjøre ruteplan med to tog i timen
 - Unngår store og omfattende naturinngrep som er både kostbare og arealkrevende. Mer jernbane for pengene
 - Teknisk plangrunnlag og offentlige planer planlagt ferdigstilt Q2 2023
 - Ekstern kvalitetssikring og innmelding til Statsbudsjett
 - Byggestart: Q1 2025
 - Planlagt ibruktakelse: des 2027 (R28)
 - Samtidig med ERTMS på Nordlandsbanen.



Tiltak fordelt over 17 mil jernbane!

Tiltak som kreves for to tog i timen Melhus – Steinkjer

(Fleste tiltak er omfattet av offentlig plan - reguleringsplan)

- Ulike type tiltak: stasjonstiltak, kryssingsspor, dobbeltsporfunksjonalitet, hastighetsøkende tiltak

	Tiltak	Kommune	Beskrivelse
1	Mære	Steinkjer	Plattform til begge spor. Planskilt kryssing, ny stasjon, tilkobling til veisystem
2	Røra st	Inderøy	Ny sideplattform
3	Verdal	Verdal	Unngå kryssingslåsingstid ved å bygge dekningsgivende objekt fra spor 2 i nordenden av stasjonen.
4	Bergsgrav	Verdal	Bytte til større sporveksler
5	Østborg	Levanger	Bygge nytt kryssingsspor
6	Ronglan	Levanger	Forlenge kryssingsspor, bytte til større sporveksler, sanere planovergang, ny jernbanebro for to spor over Gamle E6
7	Hammer	Stjørdal	Bygge nytt kryssingsspor
8	Stjørdal	Stjørdal	Unngå kryssingslåsingstid ved å bygge dekningsgivende objekt fra spor 2 i nordenden av stasjonen. Ny kulvert under stasjonsområdet. Hensetting for 1 eller 2 togsett midt på dagen. Evt nytt spor 3 og mellomplattform.
9	Hell-Værnes	Stjørdal	Ferdigstille dobbeltspor
10	Vikhammer	Malvik	Bytte til større sporveksler og dekningsgivende objekt for å oppnå samtidige togbevegelser.
11	Lademoen	Trondheim	Plattform til spor 2
12	Skansen	Trondheim	Plattform til spor 2
13	Funksjonelt dobbeltspor	Trondheim	Div sporarbeid på strekningen Marienborg - Lademoen for å tilrettelegge for dobbeltsporfunksjonalitet og omfattende signalteknisk arbeid.
14	Melhus	Melhus	Kryssingsspor tilrettelagt for samtidig innkjør. Sanering av planovergang nord på eksisterende kryssingsspor. Mulighet for å vende tog. Evt plattform spor 2 ved Melhus skysstasjon.
15	Søberg	Melhus	Forlenge kryssingsspor for å sikre samtidig innkjør og bytte til større sporveksler.
16	Ler	Melhus	Plattform spor 2 og planfri adkomst
17	Støren	Midtre Gauldal	Ny mellomplattform mellom spor 2 og 3 og planfri adkomst. Separate utkjørssignal alle spor.

Bakgrunn for anbefaling av ibruktakelse i des.2027 (R28)

- Flere tiltak krever mer tid til planlegging
 - Gjennomgang av opprinnelig rutemodell viste behov for flere tiltak enn først antatt, fra 9 til 17 tiltak
 - Årsak: godstog og fjerntog var ikke hensyntatt i opprinnelig rutemodell.
- Planlegging og bygging parallelt med ERTMS på Nordlandsbanen
 - Bane NOR har tidligere angitt et grovt kostnadsestimat med å bygge samtidig med ERTMS. Anslagsvis vil besparelsen ligge på mellom 300-400 mnok. Hovedsakelig skyldes det at flere tiltak blir mindre omfattende (bla kortere kryssingsspor).
 - Unngår to runder nært i tid med ombygging på jernbanen. Gir mindre nedetid.
- Modning av tiltakene gir lavere risiko
 - Krevende prosess å sikre at vi bygger de riktige tiltakene og med riktig omfang. Alle tiltakene er gjensidig avhengig av hverandre for at rutemodellen R28 skal være kjørbar.
 - Ambisjoner; «Godt nok» for å sikre etterspurt togtilbud
- Forankring i kommunene
 - Flere tiltak vil bli omfattet av reguleringsplaner. Viktig å bruke tid til god samhandling med alle kommuner og andre berørte parter.
- Gjennomføring av ekstern kvalitetssikring
 - Kompleksiteten og omfanget i prosjektporteføljen tilsier EKS. Tidkrevende prosess.



Vi forbedrer og moderniserer
for at flere kan ta mer tog