

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 **fysisk møte** den **2. desember kl. 12:30 – 15:30** i formannskapssalen i Rådhuset.

Se også egen innkalling i kalender.

Agenda

Orienteringer

47/21 Trafikkutvikling (Sek)

48/21 Forberedelse til byvekstforhandlinger (Sek)

49/21 Økonomiske utfordringer i drift av kollektivtrafikken (Trfk)

50/21 Bruk av biodiesel i kollektivtrafikken (Trfk)

51/21 Saupstadbrua – orientering om økte kostnader (TK)

52/21 Fordeling av midler bevilget i revidert nasjonalbudsjett (SVV)

Eventuelt

- **Møtetidspunkt våren 2022**
- **Tidspunkt for neste møte i politisk styringsgruppe**

Møtereferat

Referatutkast fra møte 22. oktober 2021 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Godkjenner en utvidet bevilgning på 0,8 mill. kr for å fullføre prosjektutvikling for undergang på Selsbakk. Finansieres av restmidler fra TS-prosjekt «Fortau Romolslia».
- Godkjenner en utvidet bevilgning på 0,5 mill. kr til kjøp av konsulenttenester i forbindelse med anskaffelse av nytt vognmateriell og oppgradering av infrastruktur til trikken. Finansieres av restmidler fra prosjektet «Innfartsparkering Spongda».
- Godkjenner en utvidet bevilgning på 1,12 mill. kr til bygging av snarveger på Risvollan. Finansieres av midler forskuttet fra budsjett 2023.
- Bevilger 2,3 mill. kr til bygging av snarveg mellom Weidemannsvegen og Statsingeniør Dahls gate. Finansieres av midler forskuttet fra budsjett 2023.
- Godkjenner en utvidet bevilgning på 0,9 mill. kr til bygging av snarveg mellom Ulstadvegen og Tanemsbruvegen. Finansieres av midler forskuttet fra budsjett 2023.

Ad sak 47/21: Trafikkutvikling (Sek)

Biltrafikken:

Vegamots statistikkrapporter ble endret i mai, og tallene er nå bearbeidet for å gi sammenlignbare data med tidligere år. Trafikken i byens bomstasjoner er i årets 10 første måneder 2 % høyere enn i 2020, og 4 % lavere enn i 2019. Trafikken i bomstasjonen på Ranheim (E6 øst) er hittil også 2 % høyere enn i 2020, men fortsatt betydelig lavere enn i 2019, ca. 14 %.

I Stjørdal er trafikken 3 – 7 % høyere enn i 2020. Her mangler vi sammenlignbare tall for 2019. I Malvik påvirkes trafikken av vegbygging. På E6 i Hommelvik er trafikken fortsatt betydelig lavere enn i 2019 (-18 %). Trafikken påvirkes også av vegarbeid i Melhus. Gjennom målepunktet nord for Melhus er trafikken 10 % lavere enn i 2019 og også lavere enn i 2020. På E39 Øysand har det vært liten endring i trafikken de to siste årene.

Veksten i bruk av el-bil er fortsatt høy, og elbil-andelen er 26 % i Miljøpakkens bomstasjoner i oktober. Det er også kraftig vekst i salget av el-biler. I Miljøpakkeområdet utgjør el-bilene 19,5 % av bilbestanden ved utgangen av oktober. 78 % av solgte personbiler i september var elbiler og ytterligere 16-17 % hybridbiler – dvs. bare 5 – 6 % fossile biler. Høyest elbil-andel finner vi i Malvik (88 %) og Melhus (78 %). Lavest ligger Stjørdal med 54 %, mens Trondheim har 67 %.

Kollektivtrafikk:

AtB rapporterte stigende passasjertall i oktober (100 000 per dag og enkelte dager over 120 000), men med økende smittetall er trafikken nå igjen redusert. Hittil i år er trafikken 10 % høyere enn i 2020.

Trønderbanen registrerer lavere trafikk i november enn i oktober. Nedgangen forklares med smittetrykk, sesongmessige variasjoner og større bruk av AtB periodebillett. Bruken av

sistnevnte er fordoblet fra september til oktober. Det antas at togtrafikken er 20 – 25 % lavere enn normalnivå.

Sykkel:

Sykkeltrafikken er betydelig lavere i år enn både i 2019 og 2020. Spesielt var nedgangen stor i januar og februar. I årets 10 første måneder er sykkeltrafikken 15 % lavere enn i 2019 på Rotvollakra og 6 % lavere over Svingbrua.

RVU 2020:

De første hovedtallene fra reisevaneundersøkelsene i 2020 foreligger nå. Det er mange hovedtrekk som er like i storbyene:

- Det gjennomføres færre reiser med de fleste transportmidlene. I Trondheim utføres det 75 000 færre daglige reiser – en nedgang på 17 %. Det er særlig nedgang i arbeidsreiser.
- Andelen fotturer øker mens antallet fotturer er omtrent som før.
- Andelen bilturer øker mens antallet bilturer er redusert
- Både andelen og antallet kollektivturer er redusert

Det er også noen interessante forskjeller mellom byene:

- Reduksjonen i kollektivtrafikk er større i Oslo og Bergen enn i Trondheim og på Nord-Jæren.
- Sykkelandelen er redusert i Trondheim og på Nord-Jæren, uendret i Bergen mens den har økt i Oslo.

Andelen miljøvennlige reiser har holdt seg ganske stabil fra 2019 til 2020 i Trondheim. Det skyldes at nedgangen i andelen sykkel- og kollektivtransport er kompensert av en økning i fotturer. I de tre øvrige kommunene har derimot bilførerandelen økt merkbart - og mest i Malvik. Både i Melhus og Stjørdal er det likevel liten endring i andelen gang-, sykkel- og kollektivturer da nedgangen i større grad har berørt bilpassasjerer.

Trafikkinformasjon fra digitale kilder

Kontaktutvalget etterspurte i forrige møte informasjon fra digitale kilder. Her er vi i dialog med Oslo kommune som har noe erfaring med bruk av slike data. Det er også kontakt med Telia, Telenor og Google for å avklare mulighet, kvalitet og pris for bruk av slike data. Telia kan i dag tilby et «dashboard» som viser reisestrømmer og jobber også med en pilot hvor det gjøres forsøk med å fordele reisestrømmene på transportmiddel.

Arbeidet følges også opp i «Bigdata-prosjektet».

Nærmere omtale i KU-vedlegg 47-21.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 48/21: Forberedelse til byvekstforhandlinger (Sek)

Hvordan forbereder vi oss til nye forhandlinger? Hva har vi gjort, og hva har vi behov for å gjennomføre før forhandlingene starter? Når kan vi vente at staten er klar og har avklart rammene for neste forhandlingsrunde?

Statlige rammer

Byvekstavtalene er forankret innenfor rammene i Nasjonal transportplan (NTP). Gjeldende avtale skal i henhold til gjeldende avtale reforhandles etter at Nasjonal transportplan 2022-2033 er behandlet i Stortinget. NTP 2022 - 2033 ble behandlet i Stortinget i mars i år, men de fleste forslagene falt og bare 9 fikk flertall. Ingen av flertallsforslagene omfatter grunnlaget for byvekstavtaler. NTP er først og fremst en melding til Stortinget. I planen ligger det forslag om å videreføre byvekstavtalene på omtrent samme nivå som i inneværende periode fram til 2033. Vegvesenet vil innrette sitt strategiske og langsiktige arbeid etter de mål og strategier som omtales her.

Byvekstforhandlingene startet forrige gang i 2018 og ble fullført i 2019. Med samme framdrift kunne vi vente at forhandlingene starter neste år. Det er foreløpig en viss usikkerhet knyttet til NTP og i forhold til hvordan den nye regjeringen vil følge opp. Nye regimer har vanligvis akseptert gjeldende NTP. Det synes å være bred støtte til å videreføre byvekstavtalene, men foreløpige signaler tyder på at staten vil prioritere å få på plass avtale i de fem nye byvekstområdene først. Reforhandling av eksisterende avtaler er derfor kanskje ikke nært forestående. Det er også mulig at tidspunktet for reforhandling vil bli behovsavhengig, da ingen av byene har akutte behov for mer midler nå.

Den langsiktige tiltaksplanen må muligens må være på plass før neste runde med forhandlinger. Staten stilte sist krav om en politisk vedtatt plan som viste hvordan de tidligere bevilgningene skulle benyttes, før forhandlingene kunne starte. Denne skulle vise at tiltakene som lå i pakken fra før, lot seg gjennomføre innenfor gjeldende låneramme og nedbetales i løpet av planperioden.

Lokale forberedelser

Gjeldende byvekstavtale signaliserer visse oppgaver som forberedelse for neste forhandling. Partene avtalte å videreutvikle planene for et areal- og transportsystem som bygger opp under nullvekstmålet inn mot neste revidering av byvekstavtalen. Byvekstavtalen inneholder en oversikt over hvilke oppgaver det gjelder:

Staten finansierer:

- Utredning og innledende planlegging av omforente tiltak for gjennomføring av gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs vegnett med riksvegfunksjon innenfor denne avtalen.
- Utredning og innledende planlegging av omforente tiltak som kan spilles inn for finansiering i NTP (2022-33) og tas inn ved neste revisjon av NTP/byvekstavtalen:
- Utredning og innledende planlegging av et knutepunkt for vegsystemene for alle trafikanter på Sluppen som er forenlig med nullvekstmålet og god byutvikling. En bærekraftig bydel hvor E6/biltrafikken ledes med fire felt i kulvert direkte mot Omkjøringsvegen, med kryss med arm mot Nydalsbrua/RV 706 og Byåstunnelen, samt bymessig utvikling rundt et kollektivknutepunkt og attraktivt gang- og sykkelvegnett.

- Ytterligere tiltak for gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksveg eller gang- og sykkelstrekninger med en riksvegfunksjon innenfor hele avtaleområdet som kommer i tillegg til de tiltakene som alt inngår i denne avtalen, bl.a.:
 - o Tiltak for prioritering av kollektivtrafikken, bl.a. langs Omkjøringsvegen på strekningen mellom Sluppen og Rotvoll
 - o Tiltak for videre utbygging av hovedruter for sykkel

Miljøpakken/byvekstavtalen finansieres:

- Videre planlegging og gjennomføring av omforente metrobusstiltak innenfor denne avtalen
- Utredning og innledende planlegging av omforente metrobusstiltak som kan spilles inn for finansiering ved neste revisjon av byvekstavtalen:
 - o Tiltak for ytterligere forbedring av framkommelighet, holdeplasser og omstigningspunkt langs eksisterende metrobuslinjer, bl.a. bedre trasé langs Haakon VII's gate og ny metrobussholdeplass i Granåsen.
 - o Videre utbygging av metrobusstraséen i Holtermannsvegen sørover fra Elgeseter gate til Omkjøringsvegen/nytt knutepunkt på Sluppen (M1 og M2)
 - o Framtidig utvikling av Metrobuss til Metrosystem, bl.a.:
 - Forlengelse av metrobuslinjen Strindheim - Dragvoll (M2) som beskrevet i rutestrukturprosjektet
 - Ny metrolinje 4
- Videre planlegging og gjennomføring av andre omforente tiltak innenfor de ulike tiltaksområdene i Miljøpakken/denne avtalen, f.eks.:
 - o Byåstunnelen,
 - o Brundalsforbindelsen
 - o Johan Tillers veg, del 2, i kulvert mellom Industrivegen og E6/Hårstadkrysset for å avlaste Heimdal sentrum for biltrafikk.
 - o Fylkesveg 704 Tanem - Tulluan,
 - o Knutepunkt/planskilt kryssing av jernbanen i Stjørdal, Malvik og Melhus,
 - o Ny bruforbindelse over Gaula og E6 i Melhus.
 - o Forlenging av Innherredsvegen og sanering av planovergang i Stjørdal
 - o Nytt trafiksikkert kryss på Vikhammer med åpning av elv og tilrettelegging som kollektivknutepunkt for buss
 - o Sikker kryssing av veg og tog for adkomst til det regionale friluftsområdet på Midtsandtangen for gående og syklende
- Utredning og innledende planlegging av omforente forslag til ytterligere tiltak som kan spilles inn ved senere revisjon av Miljøpakken:
 - o Utredning av erstatning for rasfarlig vei, etablering av gang- og sykkelvei på fv. 715 på strekningen Ila – Flakk samt ny vei Flakk – Klett som en omkjøringsvei utenom Trondheim. o Utredning av bedre baneløsninger:

- Modernisering av Gråkallbanen
- Bybane/bytog

Kommunene og fylkeskommunen finansierer:

- Mulighetsanalyser, utredninger og generelle planer med sikte på å dokumentere behov for tiltak som spilles inn til Miljøpakken (f.eks. transportplan, trafikk sikkerhetsplan, kollektivplan, gatebruksplan og arealplan m.m.)

Fylkeskommunen finansierer:

- Utredning og innledende planlegging av et nytt bussdepot i øst som kan spilles inn ved neste revisjon av byvekstavtalen.

Trondheim kommune og Fylkesutvalget har ved behandling av den langsiktige tiltaksplanen bedt om utvikling av en prioriteringsmetodikk og supplerende utredninger vedrørende enkelte prosjekt. Fylkeskommunen har også stilt spørsmål om å vurdere bruken av midlene i gjeldende miljøpakke på nytt. Trondheim kommune støtter en utredning rettet mot en utvidelse av byvekstavtalen.

Det gjenstår ennå mye arbeid både med å svare ut bestillingene i gjeldende byvekstavtale og med å utrede nye potensielle tiltak før vi har et godt lokalt grunnlag for nye byvekstforhandlinger. Dersom staten forhandler de nye byvekstavtalene først, kan det ennå ta noe tid før oppstart av nye forhandlinger. Det er uansett et tydelig behov for å prioritere arbeidet med å få avklart det lokale grunnlaget for nye forhandlinger.

*Forslag til konklusjon:
Saken tas til orientering*

Ad sak 49/21: Økonomiske utfordringer i drift av kollektivtrafikken (Trfk)

Trafikkgrunnlaget for kollektivtrafikken er ennå ikke 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 har nå signalisert at støtteordningene ikke fortsetter i 2022. Dette er ikke endelig avklart før etter at budsjettforhandlingene er avsluttet.

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.

Usikkerheten er ennå stor. Den kan føre til at det nå foretas store kutt i kollektivtilbudet med store og langsiktige konsekvenser for folks mobilitet og for nullvekstmålet. En negativ spiral som vil gjøre det ekstra krevende å gjenvinne trafikantene i ettertid. Det er viktig å sikre forutsigbar drift av kollektivtrafikken i det som forventes å være en overgangsperiode fram til at økonomiplanen for 2023 skal besluttes. Det handler om å ha litt is i magen inntil vi vet mer om de langsiktige effektene av pandemien. Trøndelag fylkeskommune ber derfor Miljøpakken dekke/garantere for ekstra kostnader til opprettholdelse av kollektivtilbudet innenfor byvekstområdet i første halvår 2022.

AtB er bedt om å redegjøre for de økonomiske utfordringene i drift av kollektivtrafikken som er utløst av korona og forslag til mulige løsninger.

Kostnad for å opprettholde rutetilbudet etter pandemien

Det er foreslått 490 mill. kr i driftstilskudd til kollektivtrafikken innenfor byvekstområdet i 2022. Miljøpakken dekker 278 mill. kr, hvorav 53 mill. kr er kompensasjon for å redusere kollektivtakstene. Dette bidraget er basert den enigheten om årlig regulering av tilskuddet som partene er enige om.

Lavere inntektsgrunnlag:

AtB vurderer det som sannsynlig at kollektivtrafikken i Trondheim, med igangsatte nye takstreduksjoner etter bomforliket, kan komme tilbake til antall reisende på 2019 nivå, men vurderer det som usikkert om dette skjer i løpet av våren eller senere. Inntektsmessig gir dette en passasjerinntekt på ca. 470 mill. kr som er 65 mill. kr lavere på årsbasis enn det som ble lagt til grunn for år 2022 den gangen nytt kollektivtilbud ble innført i 2019. Kompensasjonsbehovet for første halvår er ca. halvparten, dvs. 32,5 mill. kr.

Nye smitteverntiltak vil kunne begrense trafikken, og det er heller ikke gitt at vi når helt opp til 2019-nivå av andre grunner. Utredninger fra Urbanet og Stakeholder høsten 2020/vinteren 2021 peker på at en nedgang på 3-12 % vil være sannsynlig. AtB mener disse prognosene er for pessimistiske for Trondheimsområdet og mer passende for Osloområdet. Reduserte kollektivtakster er også et argument mot tilsvarende nedgang hos oss. Dersom trafikken blir 3 – 12 % lavere enn i 2019 betyr det et ytterligere inntektsbortfall på 14 – 57 mill. kr. Etter som trafikken forventes å øke gradvis gjennom året, blir behovet for kompensasjon størst i første halvår (11 – 46 mill. kr).

Høyere kostnader:

Kostnadsveksten uavhengig av pandemien er høyere enn forutsatt. Rutekjøpskostnadene forventes å bli ca. 30 mill. kr høyere som følge av høyere kostnadsindeks (bl.a. strømpris). I tillegg summerer andre ekstraordinære kostnader seg til 27 – 28 mill. kr på årsbasis. Omtrent halvparten av begge disse kostnadene er knyttet til første halvår (29 mill. kr).

For hele 2022 utløser dette et inndekningsbehov på 140 – 180 mill. kr grunnet en mindreinntekt på 80 – 120 mill. kr og en merkostnad på 60 mill. kr. Inndekningsbehovet

første halvår 2022 er 72 – 107 mill. kr ut fra en mindreinntekt på 44 - 79 mill. kr og en merkostnad på 29 mill. kr.

Programrådets drøftinger

Programrådet drøftet saken i møtet 18.11.2021. Kommentarer:

- Viktig at det ikke gjennomføres inngripende endringer før vi skaffer oss et bedre beslutningsgrunnlag.
- Staten har hittil signalisert at tilbudet må tilpasses etterspørselen, men det kan fortsatt komme endringer gjennom budsjettforhandlingene.
- Hva gjør en i andre store byer? Fylkeskommunen må bære ansvaret i byene uten byvekstavtale.
- Fylkeskommunen har en avklart finansieringsforpliktelse, resten må hentes fra Miljøpakken.
- Nullpunktet (finansieringsforpliktelsen) gjelder i en normalsituasjon. Her må det vurderes en kostnadsfordeling mellom Miljøpakken og fylkeskommunen.
- Det må gjøres rede for innestående på Miljøpakkens bufferkonto hos AtB.
- Dette er store summer som krever politisk behandling. Trenger mer informasjon om handlingsrommet. Viktig å få fram behovet for første halvår.
- Viktig å opprettholde tilbudet og komme i gjennom 2022 på en god måte.
- Forventet driftsunderskudd er så høyt at AtB trenger en beslutning før styrets behandling 17. desember.
- Bompengeforlikets takstreduksjoner gir ingen effekt for AtBs økonomi.

Programrådet ba AtB avklare følgende før behandling i Kontaktvalget:

1. Hvilke tiltak kan AtB gjøre innenfor egen organisasjon, og hvilke kostnadskutt utenom rutekutt, som de dermed klarer å kutte selv.
2. Hva er AtBs finansieringsbehov i et 6 måneders perspektiv?
3. Kostnadsreduserende tiltak for perioden januar til juni 2022 for å minimere behovet for ekstra tilskudd innenfor miljøpakkeområdet for første halvår 2022. Anbefalingene bør i så stor grad som mulig inneholde konsekvensvurderinger av anbefalte tiltak.
4. Det må gjøres rede for status mht. Miljøpakkens bufferkonto hos AtB.

Tiltak innenfor AtBs ordinære økonomi

AtB signaliserer at de er forberedt på å håndtere tiltak for å kompensere for den ekstraordinære kostnadsveksten på 27 – 28 mill. kr på egen hånd. Dette kan være en kombinasjon av tiltak nevnt i det etterfølgende.

Kostnadsbesparende tiltak som AtB kan gjøre innenfor egen organisasjon

AtB har opplyst at de vil vurdere om gjennomføring av piloter for utprøving av ny mobilitet (67+ og elsparkesykkel m.m.) kan utsettes i forbindelse med budsjett 2022. Den totale rammen var 8,9 mill. kr i 2021.

AtB har allerede gjennomført tiltak innen egen organisasjon og ser ikke særlig rom for ytterligere effektivisering av administrasjonen ved kutt av stillinger. Gjennom redusert åpningstid i kundesenteret og utsetting av tilbudsutviklingsarbeidet m.m. er det mulig å spare 3 – 5 mill. kr på årsbasis.

AtB har utarbeidet en plan som bl.a. skal redusere snik i kollektivtrafikken. Den økonomiske effekten er ikke kjent.

Inntekstsbringende tiltak

AtB planlegger å gjøre mindre tilpasninger i tilbudet i forbindelse med budsjett 2022. Dette gjøres årlig og betraktes ikke som kritiske tilbudsreduksjoner. Omfanget er ikke kjent nå.

Fylkesdirektøren foreslår i økonomiplanen 2022-2025 at takstene økes med 4,1 % fra første januar 2022. AtB anslår at mindre takstøkninger ut over dette kan gi en inntektsvekst på ca. 3 mill. kr per prosent økning, men mener at dette ikke er gunstig i lys av statens ekstra tilskudd til reduksjon av takstene (bompengeforlik).

AtBs ubenyttede tilskudd fra tidligere år er ca. 25 mill. kr i Miljøpakken, men det ventes at denne bufferen reduseres til ca. 10 mill. kr i løpet av inneværende år.

Kutt i rutetilbudet

Kontraktene på bussanbudet i Stor-Trondheim er på ca. 800 mill. kr i 2022. I henhold til kontraktene kan dette tilbudet reduseres med inntil 10 %, dvs. ca. 80 mill. kr. Dette vil også medføre noe reduserte inntekter slik at netto innsparing blir vesentlig lavere – kanskje ned mot halvparten. Tilbudsreduksjon ut over kontrakt krever enighet i forhandlinger med operatørene.

Det ikke uproblematisk å justere tilbudet vesentlig for å tilpasse til redusert etterspørsel selv kapasiteten er god. Dette skyldes at kollektivsystemet er lagt opp som et nettverk der ruter korresponderer med hverandre og mange reiser er avhengige av overgang mellom busser.

AtB har beskrevet følgende grader av inngripende tiltak:

- 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)
- Trinn 3 består av alvorlige tilbudsreduksjoner utenfor rushtid og endring til matebussruter fra Klæbu og Trondheims nabokommuner. Kostnadsreduksjonen utgjør 33 mill. kr (totalt 77 mill. kr for trinn 1, 2 og 3).
- Trinn 4 består av tiltak ut over kontrakt som berører arbeidsreiser og spesielle ruter med lavt belegg. Kostnadsreduksjonen antas å utgjøre ca. 10 mill. kr/år, men må avklares med operatør (totalt 87 mill. kr for trinn 1, 2, 3 og 4).

	Tiltak	Dager	Innsparing i kostnader	Konsekvens	Risiko
Trinn 1	Lengre redusert sommertilbud	Alle	Inntil 20 mill Busser kan bli solgt.	Kapasitetsutfordringer uke 1 og 8 i sommerperioden Lavere kundetilfredshet og protester fra noen kundegrupper	Nær akseptabelt
	Redusert søndagstilbud	Søndager			
	Redusert tilbud Skistua og trikken				
	Aldersvennlig transport - 67+ avvikles	Man-/lørdag			
	Red rushtidsperiode for kommunene	Man-/fredag			
Trinn 2 (inkl trinn 1)	Redusert frekvens i nettverket	lørdag	Ytterligere 24 mill,	Kollektivtilbudet mindre effektivt og aktuelt for fritids- og handelsreiser. Mindre nytte for periodebrukere. Misnøye blant kundene og redusert bruk av det reduserte tilbudet	Betydelig
	Redusert søndagstilbud i nettverket. Enkeltlinjer kjøres kun i rushtid	søndag	totalt 44 mill Busser selges		
Trinn 3 (inkl. trinn 1 og 2)	Redusert tilbud på formiddag og ettermiddag.	Hverdager	Ytterligere 33 mill	Kollektivtilbudet vil være innrettet på arbeids- og studiereiser i tradisjonell rushtid og særlig de uten bil rammes. Stor misnøye blant kundene og mindre bruk av det reduserte tilbudet	Alvorlig
	Alle avganger fra nabokommuner Og Klæbu ender på knutepunkt.	Alle dager	Totalt 77 mill Busser selges		
Trinn 4 Utover Kontrakt (inkl. trinn 1, 2 og 3)	Redusert tilbud i arbeidsreiser på utvalgte linjer.	Alle	Ytterligere 10 mill	Tiltaket vil innebære reforhandling av kontrakter og de enhetspriser som er levert for kjøring. Sterk misnøye og lav bruk av tilbudet	Irreversibel i forhold til å nå nullvekst
	Tilbudet til Skistua fjernes		Totalt 87 mill Busser selges		
	Linjer med lavt belegg fjernes				

Situasjonen i de andre storbyene

Koronaeffekten er en felles utfordring som spesielt rammer de største byene hvor kollektivtrafikken står for en større del av transporttilbudet. Effekten er størst for kollektivtrafikken i Oslo- og Bergensområdet og noe mindre i Stavanger- og Trondheimsområdet.

Ruters eiere har fremmet tilsvarende henvendelse til Oslopakke 3. I Oslo kommune/fylke er det foreslått å bevilge 135 mill. kr ekstra til drift av kollektivtrafikken i 2022 fra egen kasse. Det foreligger også vedtak i politisk styringsgruppe på at Viken kan benytte 100 mill. kr av belønningsmidlene til samme formål. Staten mener at belønningsmidlene ikke kan benyttes til dette formålet, og det vurderes alternativ finansiering med bruk av bompenger. Oslopakke 3 avventer foreløpig om det kommer mer tilskudd fra staten før spørsmålet svares ut.

I Bergens- og Stavangerområdet har bypakkene ikke fått spørsmål om å bidra økonomisk slik som i Oslo- og Trondheimsområdet.

Miljøpakkens konsekvenser av å øke bidraget

Dersom Miljøpakken øker driftstilskuddet i 2022 for å opprettholde kollektivtilbudet inntil vi har bedre sikkerhet for de langsiktige tilpasningene, vil dette bety redusert finansiering av alternative tiltak. Det er vanskelig å fastslå de konkrete virkningene før vi har en avklart langsiktig tiltaksplan. En rimelig framgangsmåte kan være å først vurdere omdisponering av midler innenfor samme tiltaksområde og alternativt omdisponering mellom tiltaksområder:

- Omdisponering av driftstilskudd gjennom økt bevilgning i 2022 og tilsvarende redusert bevilgning resterende år.
- Omdisponering av investeringsmidler til kollektivtrafikk, der økt driftstilskudd kompenseres gjennom tilsvarende reduksjon i midler avsatt til kollektiv infrastruktur.

- Omdisponering av midler avsatt til andre tiltaksområder, der økt driftstilskudd kompenseres gjennom tilsvarende reduksjon av midler til annen infrastruktur.

Miljøpakken har to finansieringskilder som kan benyttes til drift av kollektivtrafikk – belønningsmidler og bompenger. Bompengene disponeres av Trondheim kommune, fylkeskommunen og staten. Det samme gjelder ubenyttede belønningsmidler i gamle avtaler forut for byvekstavtalen. Bruk av midler innenfor byvekstavtalen vil berøre tiltak i alle kommunene.

Nærmere omtale i Trøndelag fylkeskommunes notat (KU-vedlegg 49a-21) og AtBs notat (KU-vedlegg 49b-21)

For å håndtere økonomiske utfordringer som følge av pandemien innstiller Trøndelag fylkeskommunen på følgende vedtak:

1. *AtB har bestilt dagens rutetilbud på oppdrag fra partene i MP som en forutsetning for partenes forpliktelse til nullvekstmålet i Byvekstavtalen. Partene i Byvekstavtalen forutsetter at staten kompenserer for ekstraordinært inntektsbortfall som følge av COVID-19 for at kollektivtrafikken fortsatt skal kunne gi sitt nødvendige bidrag til å nå nullvekstmålet.*
2. *For å unngå at AtB må gjøre irreversible og dramatiske kutt inntil statens bidrag er avklart, vedtar Kontaktutvalget (KU) å forskuttere statlig finansiering ved å øke bevilgningen til drift av kollektivtrafikken med 60 mill. kr. for første halvår 2022. Beløpet ligger midt i AtB sitt estimerte intervall. Trøndelag fylkeskommune anbefaler ikke å øke takstene utover normalt påslag på 4,1 % i hele fylket for å håndtere generelle kostnadsøkninger.*
3. *KU forutsetter at forskutteringen er tilstrekkelig til å kompensere for AtBs inntektsbortfall innenfor byvekstomtådet i første halvår av 2022, for å håndtere usikkerhet fram til:*
 - a) *Smittevernsituasjonen er mer avklart og langsiktige konsekvenser av COVID-19 er mer kjent*
 - b) *Statens virkemiddelbruk for å håndtere inntektsbortfallet er avklart*
 - c) *Byvekstavtaleforhandlingene sannsynligvis er kommet i gang*
4. *KU forutsetter at partene i sin behandling av Miljøpakkens årsbudsjett og handlingsprogram for 2022 vedtar å øke bevilgningen til drift av kollektivtrafikken med 60 mill. kr for å dekke forventede behov første halvår.*
5. *For å håndtere andre økonomiske utfordringer, blant annet relatert til ekstraordinære kostnadsøkninger, bes AtB finne løsninger i innsparingstiltak innenfor eget handlingsrom som beskrevet i AtB sitt notat av 25.11.2021. Dette inkluderer bruk av akkumulert mindreforbruk og egenkapital. AtB bes i sin langsiktige planlegging å legge til rette for at egenkapitalen kan re-etableres på dagens nivå.*
6. *TRFK bes jevnlig rapportere på passasjerstatistikk og driftsøkonomi og i god tid før april 2022 og fremme forslag om en løsning på situasjonen ovenfor Programrådet.*
7. *Dersom partene ikke foretar vedtak i tråd med KUs forutsetninger i denne saken, bes sekretariatet kalle inn til ekstraordinært Kontaktutvalg.*
8. *Dersom staten innen 17/12 vedtar en kompensasjonsordning for kollektivtrafikken som dekker AtBs inntektstap, annulleres KUs vedtak 1-7 i denne sak.*

Ad sak 50/21: Bruk av biodiesel i kollektivtrafikken (Trfk)

Innføring av omsetningskrav og vegbruksavgift for biodiesel medførte at operatørene fikk økte kostnader ved bruk av biodiesel samtidig som innkjøpene ikke kunne forventes å gi noe klimaeffekt. Dette fordi biodiesel koster mer enn fossil diesel (autodiesel) slik at det uansett ikke vil være økonomisk fordelaktig for drivstoffselskapene å omsette mer enn kravet.

Problemstillingen ble drøftet i Kontaktutvalget i KU-sak 18/21 med følgende konklusjon:

1. AtB går over til bruk av autodiesel og besparelsene motregnes mot de ekstra kostnadene de har hatt til biodiesel.
2. Fylkeskommunen og AtB får ansvaret for å utrede bruk av avansert biodiesel og mulighetene for å få unntak fra omsetningspåbudet.
3. Fylkeskommunen tar ansvaret for søke alternative finansieringskilder, men Trondheim må eventuelt peke på hvor midlene tas fra om inndekning tas gjennom Miljøpakken
4. Utredningen må på plass så snart som mulig, og senest i løpet av året.

Oppfølging fra partene:

1. AtB har effektuert en endringsordre om bruk av autodiesel til bussoperatørene rett etter vedtaket og vil rapportere hvilke innsparinger dette gir to ganger i året.
2. AtBs revisorer mener at det vil være praktisk mulig å få bekreftet at kjøpt mengde avansert biodiesel fra operatørene Tide og Vy benyttet til buss i Stor- Trondheim holdes utenfor det volum som drivstoffselskapene rapporterer innenfor omsetningskravet. Dette innebærer at bruk av avansert biodiesel som omsettes i kontrakt for busskjøring vil komme i tillegg til det volumet som er påkrevd gjennom omsetningskravet og at anskaffelsen dermed vil ha reell klimaeffekt.
3. Bruk av avansert biodrivstoff koster i dag mer enn bruk av autodiesel. Ved innføring av avgiftskutt som foreslått i statsbudsjett for 2022 vil merkostnaden reduseres noe, men det vil fortsatt være betydelig forskjell. Å søke statlige midler er vurdert som uaktuelt da merkostnaden kommer fra en statlig avgiftsendring. Finansiering av merkostnad må i så fall løses lokalt.

Det er nytt siden Kontaktutvalget sist behandlet saken at bruk av biodiesel nå vil ha en reell klimaeffekt samtidig som merkostnaden kan bli lavere. De årlige merkostnadene var beregnet til ca. 20 mill. kr da saken ble lagt fram sist. AtB har oppdatert estimatet til 15 – 20 mill. kr. Estimaten er redusert med 5 mill. kr som følger av redusert vegbruksavgift i forslag til statsbudsjett, men økt med 0-5 mill. kr fordi innkjøpsbetingelsene kan bli noe dårligere fordi omsetningen ikke kan medregnes i drivstoffselskapenes rapportering mot omsetningskravet. I tillegg kommer årlige revisorutgifter på i størrelsesorden 0,1 mill. kr.

Kostnadsforskjellen vil variere med variasjon i markedsprisene på de ulike drivstoffene og kan først beregnes i etterkant. Estimaten forutsetter at tidligere merkostnad ved bruk av biodiesel etter at innføring av vegbruksavgift og før overgang til autodiesel dekkes inn som forventet ved bruk av billigere autodiesel resten av året.

Overgang til bruk av avansert biodiesel kontraktsfestes gjennom en endringsordre til kontrakt med bussoperatører. Anbefalt dato for en eventuell endring er 3/2 og 3/8 hvert år. Dette er tidspunktene AtB forhandler oppgjør med bussoperatørene og beregner effekter av endrede prisindekser.

Miljøpakken kan finansiere merkostnadene med belønningsmidler eller bompenger gjennom:

- omdisponering av investeringsmidler til kollektivtrafikk, der økt driftstilskudd kompenseres gjennom tilsvarende reduksjon i midler avsatt til forbedring av kollektiv infrastruktur.
- omdisponering av midler avsatt til andre tiltaksområder, der økt driftstilskudd kompenseres gjennom tilsvarende reduksjon av midler til annen infrastruktur

Kostnadene skyldes endrede statlige avgifter og kan få en langtidseffekt. En årlig økning av tilskuddet på 20 mill. kr betyr samlet 160 mill. kr i årene fram til 2030. Bompengene disponeres av Trondheim kommune, fylkeskommunen og staten. Det samme gjelder ubenyttede belønningsmidler i gamle avtaler forut for byvekstavtalen. Bruk av midler innenfor byvekstavtalen vil berøre tiltak i alle kommunene.

Programrådet mener at det er prinsipielt viktig at vi har utslippsfri kollektivtrafikk i miljøpakkeområdet og ber om at det legges ved et estimat over kostnadene i saken til Kontaktutvalget. Nærmere omtale i KU-vedlegg 50-21.

Programrådets forslag til konklusjon:

- *Kontaktutvalget 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.*

Ad sak 51/21: Saupstadbrua – orientering om økte kostnader (TK)

Programrådet godkjente en utvidelse av styringsrammen for bygging av Saupstadbrua til 142 mill. kr (PR-sak 91/20). Utvidelsen skyldtes at mottatte tilbud lå høyere enn anslått.

Tilbudet var basert på geotekniske undersøkelser i reguleringsplanfasen. I dette arbeidet var stabiliteten vurdert av Multiconsult mens Norconsult utførte en uavhengig kvalitetssikring og var enig i Multiconsults vurderinger. Konklusjonene ble nedfelt i et notat av april 2018 som legger rammene for hvilke stabilitetstiltak som bør gjennomføres. Basert på disse vurderingene, ble det forutsatt bygging av en midlertidig motfylling i dalen på maks 1,5m som kunne fjernes etter at brua var bygget.

Kruse Smith AS inngikk kontrakt som totalentreprenør i 2020 og har ansvaret for at anlegget bygges i tråd med gjeldende sikkerhetskrav. Kruse Smith mente at kravene til stabilitet ikke var gode nok. Det ble gjennomført supplerende undersøkelser og vurderinger som endte med at prosjektet høynet kravene til stabilitet. BaneNOR hevet samtidig sin vurdering av konsekvensgrad, dvs. hvor alvorlige følger en utrasing kan få. Det er kombinasjonen av disse to endringene som utløser behov for utvidede tiltak.

Statens vegvesens håndbøker ble noe justert i 2018 uten at det kan sies å ha særlig betydning for vurderingene. Håndbøkene gir uansett bare rammer for en faglig vurdering. Stabilitetsvurderingene i 2020/21 ble foretatt etter nærmere undersøkelser. Med økt oppmerksomhet, kunnskap og tydeligere retningslinjer tolker fagfolkene kravene til sikkerhet strengere nå enn da reguleringsplanen ble utarbeidet i 2018.

Endringene innebærer større krav til stabilisering. Motfyllingen må være permanent samt høyere (2.5m). En permanent motfylling i dalen betyr at fylkesvegen (fv 6682 - Bjørndalen) samt eksisterende VA-ledninger i Bjørndalen må legges om. Merkostnadene for dette er betydelig og var ikke forutsatt når byggherren inngikk kontrakt med totalentreprenøren. Det er mulig det også kan komme noen andre følgekostnader f.eks. knyttet til grunnarbeid og stålleveranser.

Det er ca. 90 meter med åpen bekk mellom to bekkelukkinger. En permanent motfylling med høyde 2,5m over eksisterende terreng gjør det vanskelig å opprettholde bekken på strekningen. Entreprenøren søkte om dispensasjon for lukking av bekken for å etablere nødvendig motfylling for å kunne bygge brua. Dispensasjonssøknaden ble ikke innvilget fordi Trøndelag fylkeskommune og Statsforvalteren i Trøndelag mener den er i strid med vannforskriftens §12.

Det er derfor planlagt en ny løsning i samarbeid med fylkeskommunen, NVE og Miljøenheten i kommunen. Bekken er åpen og legges i en annen trase samtidig som vegen flyttes noe på denne delstrekningen. Revidert dispensasjonssøknad ble godkjent 26.08.2021. Kommuneadvokaten har rådet kommunen som byggherre til å bestille utførelse av omlegging av fylkesvei 6682 og omlegging av åpen bekkeløsning langs fylkesveg i henhold til de krav vegeier og øvrig berørte etater stiller.

Etter avklaring med Trondheim kommune som byggherre har entreprenøren jobbet uavbrutt med prosjektering av ny løsning. Kommunen ønsker at prosjektet holder god framdrift for å begrense ytterligere kostnader. Pålegg om endring er sendt til entreprenør, og det pågår nå en dialog rundt innhold og kostnad på disse endringene.

De endrede forutsetningene gir følgende konsekvenser:

- Økt omfang på grunnarbeider
- Forskyvning av stålleveransen for brua
- Meromfang for entreprenørens rigg og drift
- Meromfang for byggherrens administrasjon
- Økt varighet og omfang på planleggings-/prosjekteringsperioden og dermed forskjøvet anleggsperiode
- Endret ferdigstillelsesdato fra juli 2022. Forskjøvet ca. et år til juli 2023
- Lønns- og prisstigning

Anleggsarbeid med motfylling ble startet den 15. november. Det er fortsatt stor usikkerhet for kostnadene i prosjektet. Usikkerheten er todelt. Den er både knyttet til kostnaden for det endrede arbeidet og for fordelingen av kostnadene mellom totalentreprenør og byggherre.

Så langt er det regnskapsført 53,9 millioner i prosjektet og utført arbeid for noe mer. Trondheim kommune anslår at merkostnadene i prosjektet vil ligge mellom 25-70 millioner. Kommunen anbefaler at prosjektet gjennomføres med den nye prosjekterte løsning som følger av økte sikkerhetskrav. Programrådet støtter denne vurderingen.

Programrådets forslag til vedtak

- *Kontaktutvalget støtter at prosjektet går videre med den usikkerheten som har oppstått pga. endrede geotekniske krav.*

Ad sak 52/21: Fordeling av midler bevilget i revidert nasjonalbudsjett (SVV)

Stortinget bevilget i revidert nasjonalbudsjett 155 millioner kroner til tiltak over post 66 – programområdemidler til lokalt vegnett i Trondheimsområdet. I Samferdselsdepartementets pressemelding i forbindelse med RNB er følgende formulert:

«For Trondheimsområdet foreslår regjeringa om lag 155 millionar kroner. Prosjekt som kan vere aktuelle, er lokalt sykkelvegssystem på Sluppen, gang- og sykkelbru over E6 i Melhus, og gang og sykkelbru over Bjørndalen (Saupstadbrua).»

Det er behov for å fordele midlene bevilget i revidert nasjonalbudsjett (RNB) i 2021 til pågående prosjekter. Tiltakene på Sluppen ligger ikke inne i årsbudsjettet for 2021, men Kontaktutvalget ga tilslutning til at sykkel- og kollektivtiltakene kan defineres som tiltak innenfor Miljøpakkens portefølje i KU-sak 29/21. Tiltakene er innarbeidet i forslag til handlingsprogram 2022 – 2025 som er oversendt for høring og politisk behandling i år.

Revidert nasjonalbudsjett

Med bakgrunn i manglende tildeling av midler på lokalt veinett i Prop. 1S (2020-2021) spilte Statens vegvesen (SVV) inn et behov for tilskuddsmidler til byområder over kap.1332, post 66 i Revidert nasjonalbudsjett (RNB). Følgende prosjekter var avklarte og ble meldt inn med et totalt budsjettbehov på 155 mill. kroner i 2021:

- GS-bru over E6 i Melhus
- Saupstadbrua/GS-bru over Bjørndalen
- Lokalt sykkelvegssystem på Sluppen

GS-bru over E6 i Melhus

Melhus kommune har i forbindelse med utbygging av ny fire felt E6 gjennom Melhus prosjektert ny GS-bru over E6 i Nedre Melhus. Brua er en del av arbeidet med å forbedre forholdene for gående og syklende i og rundt sentrum. Prosjektet er under avslutning innenfor en kostnadsramme på om lag 25 mill kroner som forutsatt.

Saupstadbrua/GS-bru over Bjørndalen

Programrådet vedtok oppstart av detaljplanlegging av Saupstadbrua i PR-sak 24/19. Styringsmålet ble satt til 120 millioner basert på anslag. Det ble gjennomført anbudskonkurranse på en totalentreprise på brua og anslått prosjektkostnad gitt valgt tilbud var 142 millioner. I PR-sak 91/20 ble det gitt tilslutning i programrådet til oppstart av utbygging av Saupstadbrua, gang- og sykkelbru med styringsramme for prosjektet på 142 millioner (21-kroner). Det hittil bevilget 122 mill. kr hvorav statlige bevilgninger i 2021 vil inngå som en del av denne finansieringen.

Det er som omtalt i KU-sak 51/21, behov for ekstra tiltak og utvidet finansiering i prosjektet. Dette forsinker fremdriften og medfører noe lavere behov for midler i 2021 og 2022.

Det forventes en sak i Programrådet om kostnadsøkningene og behov for ny styringsramme. Det er foreløpig forespeilet en kostnadsøkning i prosjektet på mellom 20 og 70 millioner. Statens vegvesen ønsker å spille inn restbehovet for Saupstadbrua til Statsbudsjettet 2023, når kostnadsøkningen i prosjektet er avklart.

Lokalt sykkelvegssystem Sluppen fase 1 (Knutepunkt Sluppen, rekkefølgetiltak)

Det ble i KU- sak 29/21 gitt tilslutning til at tiltakene knyttet til metrobusstasjonene og gjennomgående sykkeltilbud tas inn som en del av Miljøpakkens portefølje.

Det ble forventet et behov for 60 millioner basert på en foreløpig prognose. Utfordringer knyttet til blant annet kvikkleire og forurenset grunn skaper behov for ytterligere sikring rundt planlagt undergang i Holtermannsveien. Et revidert byggherreoverslag tilsier behov for ca 80 mill kroner. Dette er lagt til grunn som styringsramme i årsbudsjett for 2022. Anlegget forutsettes startet opp over nyttår 2022.

Fordeling av midlene

For å nyttiggjøre midlene gitt i RNB, hindre negativ påvirkning av fremdrift og unngå et mindre forbruk fordeles midlene bevilget i RNB på følgende måte:

Prosjekt	Tilskudd	Restbehov - Spilles inn til Statsbudsjett	Prosjekteier
GS-bru over E6 i Melhus	25 mill		Melhus kommune
Saupstadbrua/GS-bru over Bjørndalen	50 mill	50 – 80 mill (Må avklares)	Trondheim kommune
Lokalt sykkelvegssystem Sluppen (Knutepunkt Sluppen, rekkefølgetiltak:	80 mill		Trøndelag fylkeskommune

Programrådets forslag til vedtak:

Kontaktutvalget tar dette til orientering. Statens vegvesen tar sikte på å justere innspill til handlingsprogram før politisk samordning over nyttår.

Eventuelt:

Forslag til møtetidspunkt våren 2022

- 26. januar kl. 9 - 13
- 17. mars kl. 11 - 15
- 13. mai kl. 9 - 13
- 10. juni kl. 9 - 13

Tidspunkt for møte i politisk styringsgruppe:

Politisk styringsgruppe skal behandle (men ikke godkjenne) handlingsprogrammet. Det er nytt politisk regime og også andre aktuelle tema til møtet som oppfølging etter Korona og tidspunkt for nye byvekstforhandlinger.

KU-vedlegg 47/21 Trafikkutvikling per oktober 2021

1. Innledning

I notatet gjennomgås trafikkutviklingen i Miljøpakken og på E6 øst per oktober 2021. Alle passeringstall i notatet viser trafikkutvikling for klassen liten bil gjennom bomsnittene. Vegamot gjorde endringer i sine datasystemer mai 2021. Dette påvirker hvilke data som samles inn, og hvilke data som kan hentes ut. Selv om vi har fått disse endringene, så skal passeringsdata før og etter endringen være sammenlignbare.

I tillegg til rapportering på biltrafikk, gis det en gjennomgang av de siste kollektivtall fra AtB, overordnede tall fra Trønderbanen, utvikling i antall syklende og en gjennomgang av overordnede resultater fra RVU 2020.

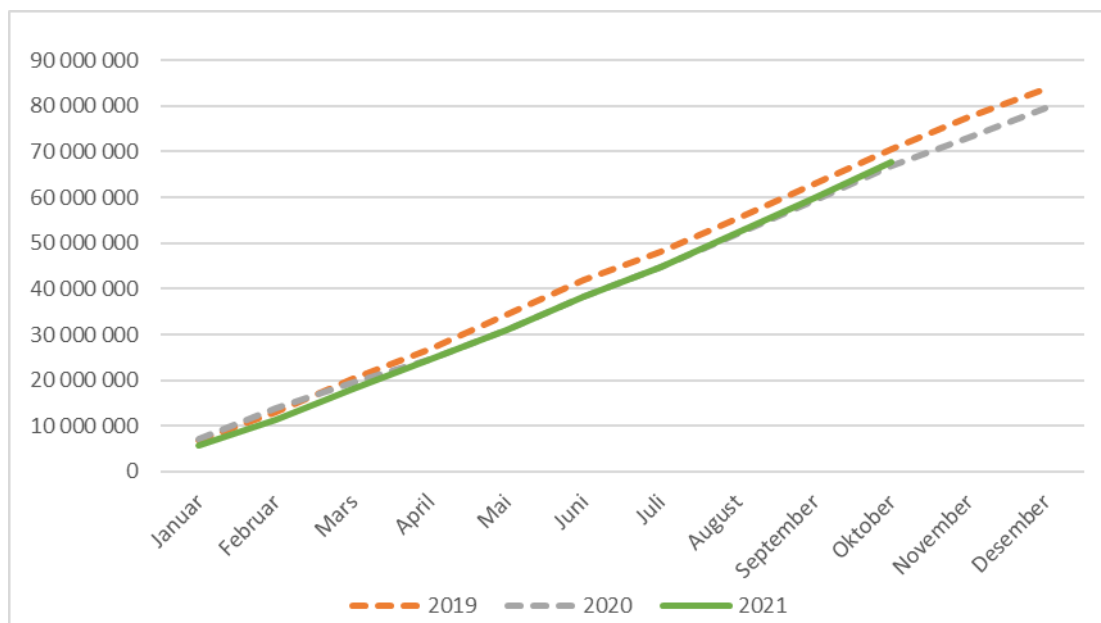
2. Biltrafikk gjennom bomsnittene

Tabell 1 oppsummerer hovedtallene for biltrafikk gjennom bomstasjonene i Miljøpakken, og på E6 øst.

Passeringer	Takstgruppe	2019	2020	2021	Endring 2021/2019	Endring 2021/2020
Miljøpakken	Lette biler	65 020 261	61 973 014	62 882 101	-3,3 %	1,8 %
	Tunge biler	4 510 126	4 137 491	4 329 244	-4,0 %	5,0 %
	Sum	69 530 387	66 110 505	67 211 345	-3,3 %	2,0 %
Miljøpakken	Lette biler	70 603 700	66 750 473	67 734 071	-4,1 %	1,8 %
Inkl E6 Ranheim	Tunge biler	5 040 678	4 601 327	4 814 638	-4,5 %	5,0 %
	Sum	75 644 378	71 351 800	72 548 709	-4,1 %	2,0 %
E6-øst	Lette biler	10 331 653	8 672 486	8 805 191	-14,8 %	1,9 %
	Tunge biler	1 046 273	900 991	934 081	-10,7 %	4,0 %
	Sum	11 377 926	9 573 477	9 739 272	-14,4 %	2,1 %

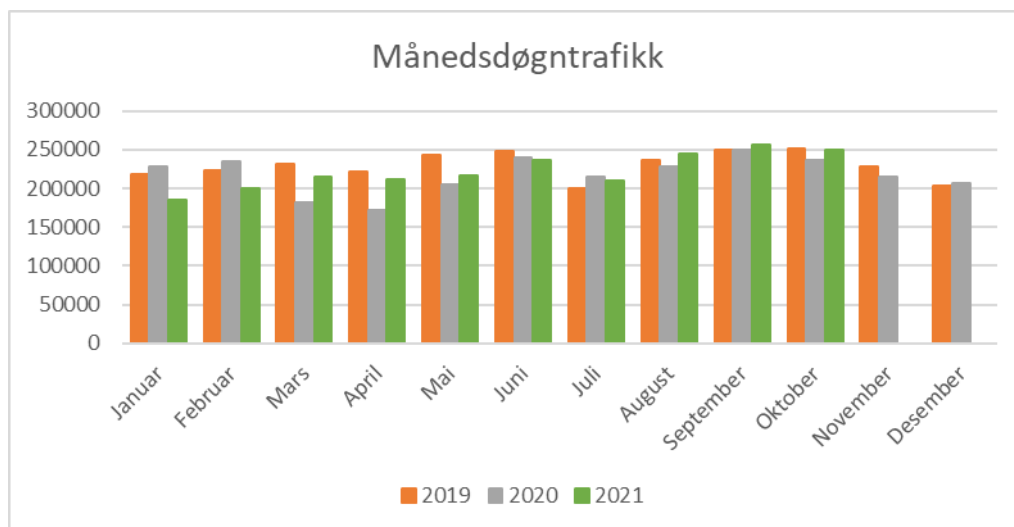
Tabell 1 Trafikkutvikling januar-oktober 2021, sammenlignet med 2019 og 2020. Kilde: Vegamot

For perioden januar til oktober viser passeringsdata fra bomstasjonene høyere trafikk i 2021 enn i 2020, men trafikken er lavere enn i 2019. Akkumulert trafikk liten bil gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen på E6 Ranheim fremgår av figur 1.



Figur 1 Akkumulerte passeringer liten bil gjennom Miljøpakken og bomstasjonen på E6 Ranheim. Kilde: Vegamot

Døgnetrafikk per måned årene 2019 til 2021 i Miljøpakken og E6-øst Ranheim er vist i figur 2, og passeringstall i oktober er vist i tabell 2.



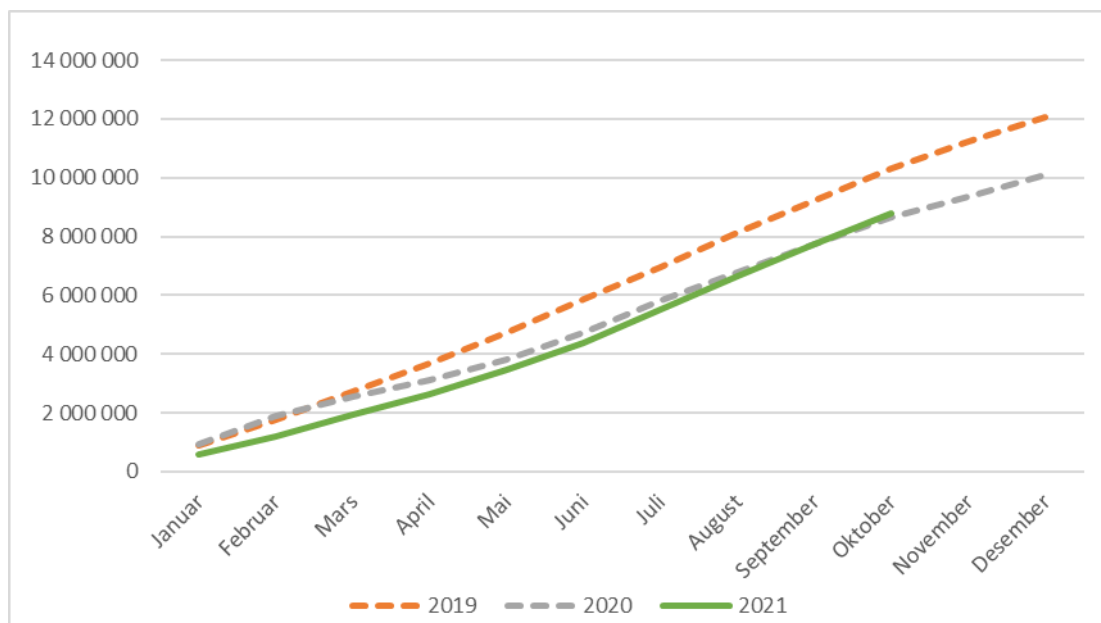
Figur 2 Antall passeringer liten bil per døgn per måned gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen på E6 Ranheim. Kilde: Vegamot

I oktober 2021 er trafikken i Miljøpakken høyere enn i 2020, og på samme nivå som i 2019.

Trafikkutvikling	2021/2019	2021/2020
	Oktober	Oktober
Miljøpakken	0,0 %	5,1 %
Miljøpakken inkl Ranheim	-0,3 %	5,7 %
E6-øst	-2,9 %	16,9 %

Tabell 2 Trafikkutvikling i oktober 2021, sammenlignet med 2019 og 2020. Kilde: Vegamot.

På E6 øst er trafikken fremdeles lavere enn i 2019, men i oktober er trafikken betydelig høyere enn i oktober 2020. Den akkumulerte trafikken gjennom året er illustrert i figur 3 under.



Figur 3 Akkumulerte passeringer liten bil E6-øst. Kilde: Vegamot.

Trafikken på E6-øst er i større grad påvirket av koronapandemien enn i Miljøpakken. Dette skyldes en kombinasjon av redusert flytrafikk, mindre pendling og færre reiser til Sverige. Passasjertall fra Værnes viser økt aktivitet, noe som bidrar til en trafikkvekst på nesten 17 prosent i oktober 2021 sammenlignet med 2020. Sammenlignes trafikken på E6-øst i oktober 2021 med oktober 2019, er trafikken tre prosent lavere.

3. Biltrafikk i Melhus, Malvik og Stjørdal

3.1 Melhus

Trafikken årets ti første måneder og i oktober forbi målepunktet på E6 nord for Melhus og på Øysand er oppsummert i tabellene under.

Januar-oktober	Endring 2021/2019	Endring 2021/2020
Melhus nord	-10 %	-4 %
Øysand	-1 %	3 %

Tabell 3 Trafikk i perioden januar-oktober 2021 sammenlignet med 2019 og 2020.

Oktober	Endring 2021/2019	Endring 2021/2020
Melhus nord	2 %	17 %
Øysand	4 %	2 %

Tabell 4 Trafikk i oktober 2021 sammenlignet med 2019 og 2020. Kilde: trafikdata.no

Trafikken i oktober er høyere enn i både 2019 og 2020. De første 10 månedene er trafikken lavere enn i både 2019 og 2020, bortsett fra over Øysand hvor trafikken så lang i år er høyere enn i 2019. Trafikktall ved målepunktet på E6-øst påvirkes av vegarbeid.

3.2 Malvik

Samlet er trafikken forbi det to bomstasjonene i Malvik omtrent lik i perioden januar til oktober 2020 og 2021, men lavere når samme periode i 2021 sammenlignes med 2019.

Januar-oktober	Endring 2021/2019	Endring 2021/2020
Hommelvik	-18 %	0 %
Leistad	24 %	42 %
Samlet endring jan-okt	-17 %	1 %

Tabell 5 Trafikk i perioden januar-september 2021 sammenlignet med 2019 og 2020. Kilde: Vegamot

I oktober er trafikken betydelig høyere i 2021 enn i 2020. Sammenlignet med 2019 er trafikken i 2021 noe redusert.

Oktober	Endring 2021/2019	Endring 2021/2020
Hommelvik	-5 %	18 %
Leistad	84 %	109 %
Samlet endring oktober	-2 %	22 %

Tabell 6 Trafikk i oktober 2021 sammenlignet med 2019 og 2020. Kilde: Vegamot

Bygging av E6 påvirker trafikflyten i området.

3.3 Stjørdal

I Stjørdal ligger det et registreringspunkt langs E6 i Helltunnelen, to ved rundkjøringen inn til Værnes, og et på Bjørgmyra langs 705 mot Selbu, og et på E6 Kvislabakken rett nord for avkjøringen til Stjørdal. Så langt i 2021 er det trafikkvekst sammenlignet med 2020 på samtlige tellepunkt.

Januar – oktober	Endring 2021/2020
Bjørgmyra	7 %
Kvislabakken	3 %
Mellom Hell og Værnes rkj	6 %
Mellom E6 og Værnes rkj	3 %

Tabell 7 Trafikk i perioden januar-oktober 2021 sammenlignet med 2019 og 2020. Kilde: trafikdata.no

Trafikkregistreringspunktene var ikke operative de første månedene av 2019. Så en sammenligning av 2021 og 2019 for hele perioden har ikke mulig, men tall for oktober er mulig å sammenligne. Disse viser trafikkvekst i oktober i samtlige tellepunkt, bortsett fra i rundkjøringen mellom E6 og Værnes.

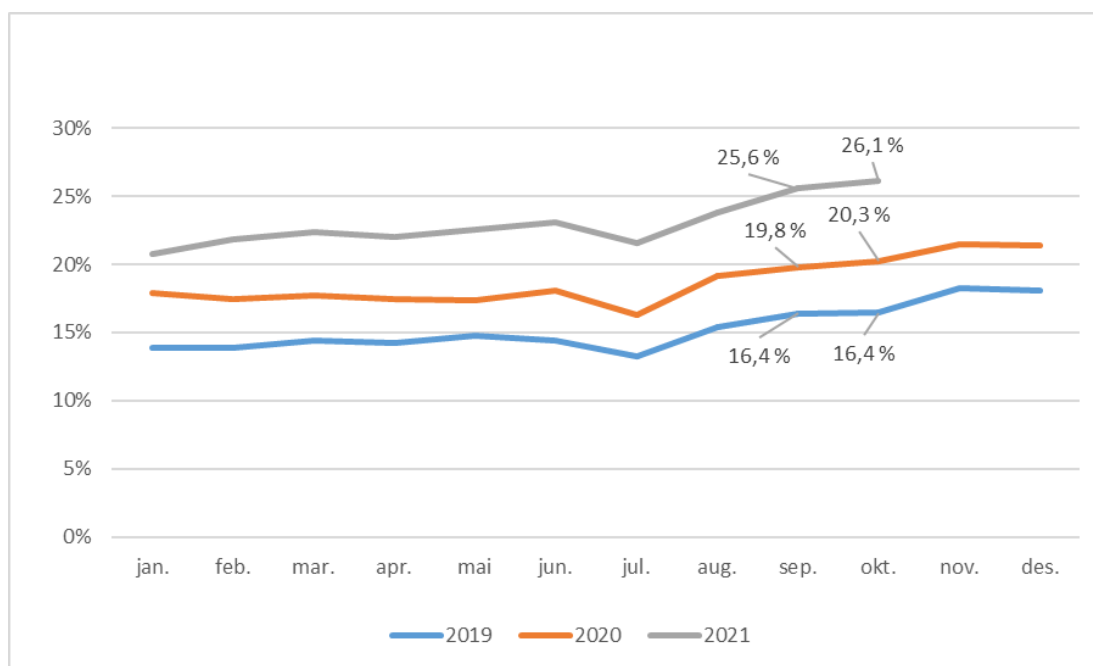
Oktober	2021/2019	2021/2020
Bjørgmyra	4 %	0 %
Kvislabakken	3 %	4 %
Mellom Hell og Værnes rkj	4 %	15 %
Mellom E6 og Værnes rkj	-5 %	20 %

Tabell 8 Trafikk i oktober 2021 sammenlignet med 2019 og 2020. Kilde: Trafikkdata.no

Bygging av E6 påvirker trafikflyten i området, og endringer i flytrafikken på Værnes påvirker biltrafikken.

4. Elbilutvikling

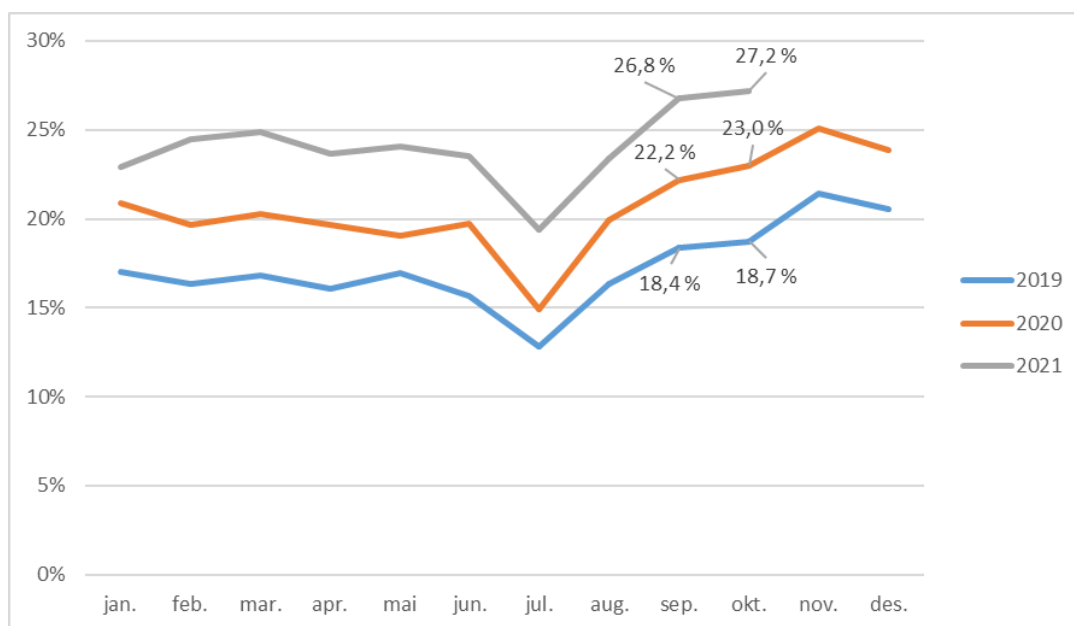
Miljøpakken:



Figur 4 Elbilutvikling gjennom Miljøpakkens bomstasjoner. Kilde: Vegamot

I oktober var elbilandelen gjennom Miljøpakkens bomstasjoner 26,1 prosent, 5,8 prosentpoeng høyere enn på samme tid i 2020. Inkluderes bomstasjonen på E6-øst Ranheim, er elbilandelen gjennom bomstasjonene i Trondheim 26,3 prosent. Elbilandelen er høyest forbi bomstasjonen på RV706 Leangen, 29,6 prosent, og lavest forbi E6 Klett, 21,7 prosent.

E6-øst:

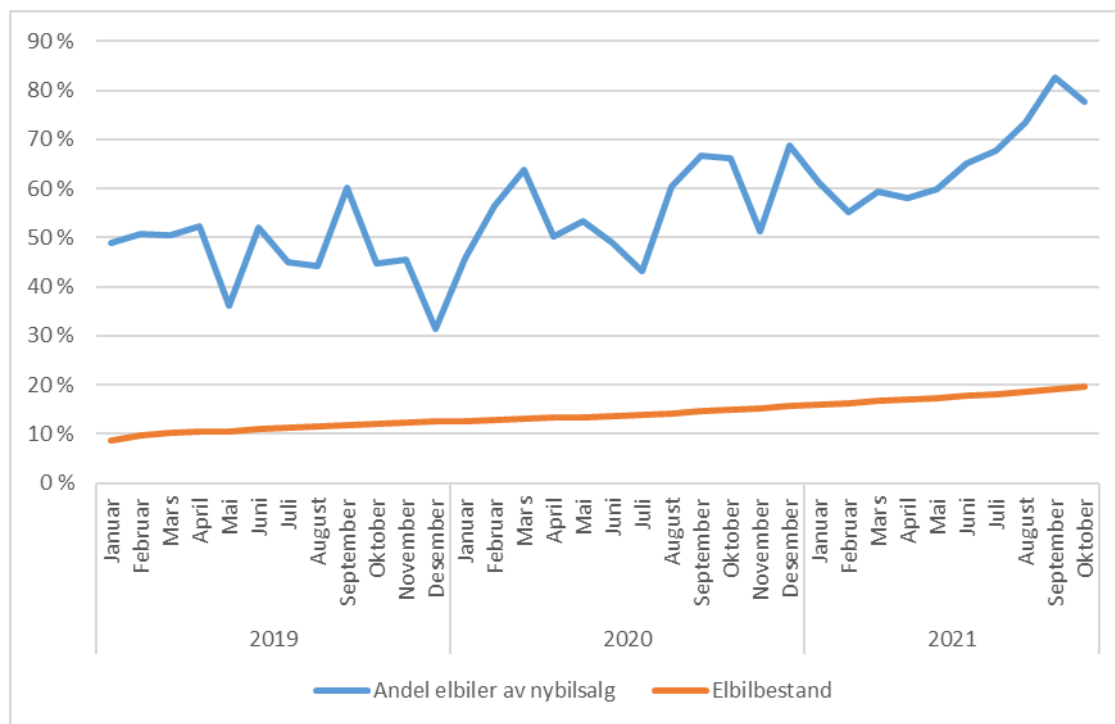


Figur 5 Elbilandel på E6-øst. Kilde: Vegamot.

Elbilandelen på E6 øst i september er 27,2 prosent, 4,2 prosentpoeng høyere enn for et år siden. Andelen elbiler som passerer gjennom bomstasjonene på E6-øst i oktober:

- Ranheim 28,4 prosent
- Hommelvik 25,5 prosent
- Leistad 30,3 prosent.

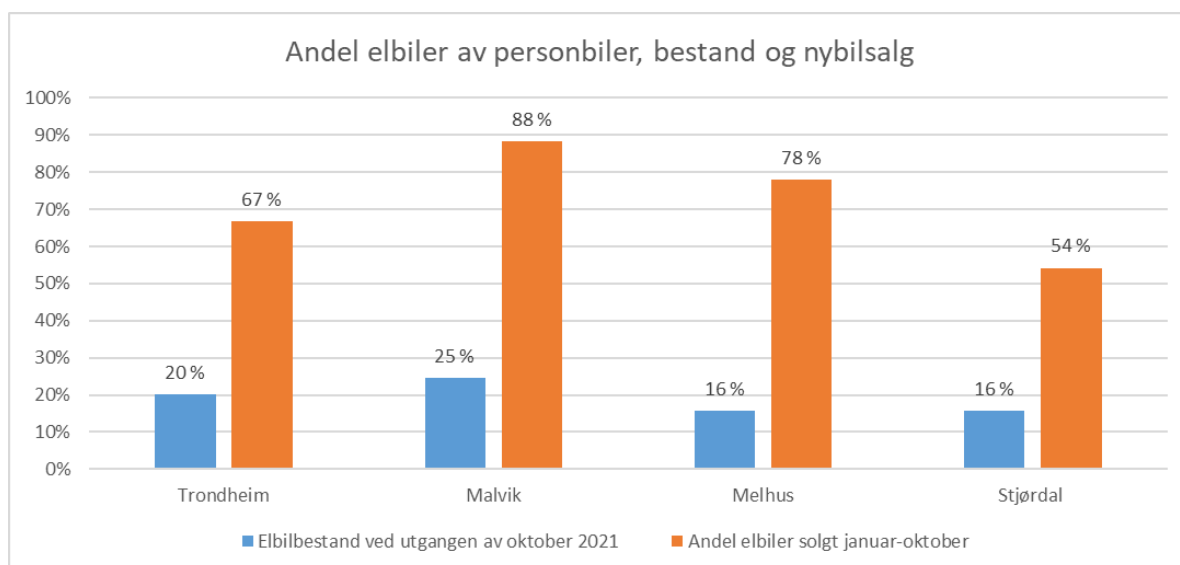
Tall fra Opplysningskontoret for vegtrafikk (OFV) viser bestandstall og salgstall fordelt på drivstoff. Det er en liten feilkilde knyttet til leasingbiler i statistikken fra OFV. Omlag fire prosent av de leasede bilene mangler adresse, og er derfor ikke plassert geografisk.



Figur 6 Elbilbestand og andel elbiler av nybilsalg i Miljøpakkeområdet. Kilde OFV.

Salgsstatistikken per måned viser, til tross for lavere andel i oktober enn i september, en stigende trend i andelen elbiler som førstegangsregistrertes i Miljøpakkeområdet. Av alle nyregistrerte personbiler i september 2021 er 78 prosent elbiler, mot 66 prosent for et år siden. Andelen hybrider av solgte fossile biler er 75 prosent. Bestanden elbiler er 19,5 prosent ved utgangen av oktober, mot 15 prosent ved utgangen av oktober 2020.

Elbilsalg og bestand per kommune i Miljøpakken fremgår av figur 7 under.



Figur 7 Andel elbiler av nybilsalg og elbilbestand. Kilde: OFV

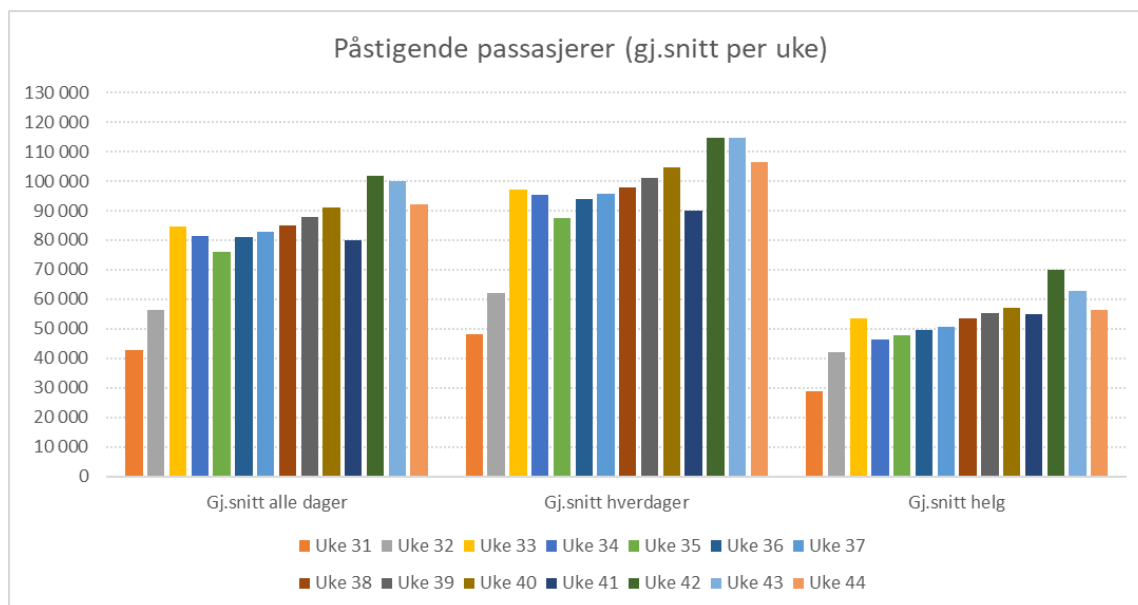
Malvik har den største elbilbestanden i Miljøpakken, 25 prosent. Så langt i år er 88 prosent av nybilsalget i Malvik elbiler.

5. Kollektivreisende

5.1 Kollektivreisende buss Trondheimsområdet

Gjennom 2021 varierer passasjertallet i takt med gjeldende koronatiltak. De siste ukene stiger antall kollektivreisende i Trondheimsområdet til over 100 000, og med to dager i oktober over 120 000 påstigninger passasjerer. AtB har tidligere anslått at antall påstigende passasjerer i ukedager er mellom 130-150 000 i en normalsituasjon. Antall reisende med buss i Trondheimsområdet så langt i 2021 er 11,5 prosent flere enn i 2020, og i oktober 41 prosent flere enn i oktober 2020.

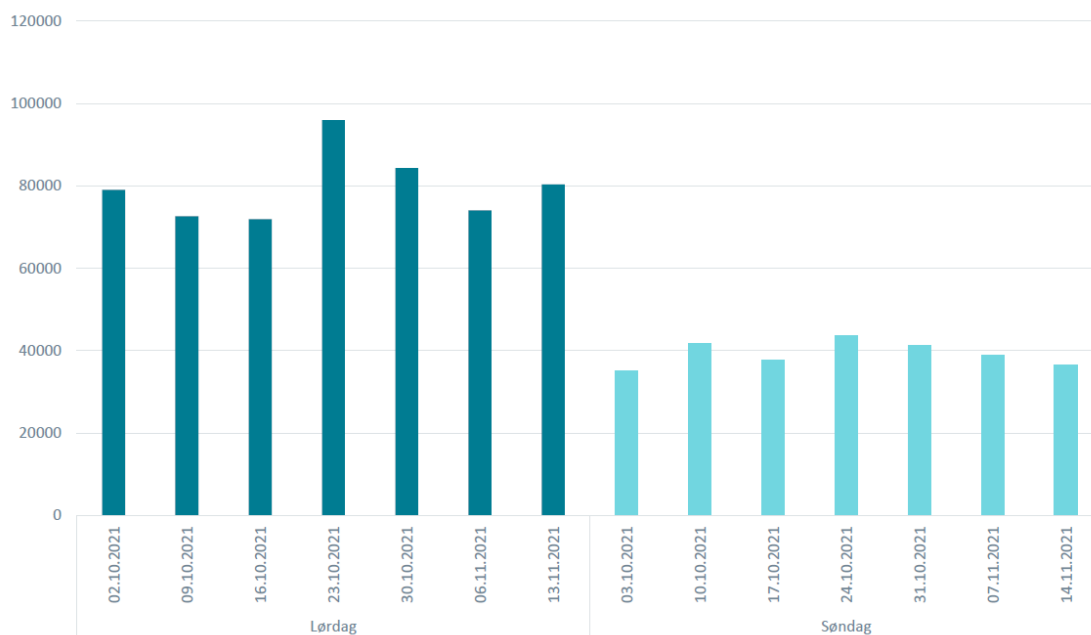
Den 4. oktober ble billettsone A utvidet til å dekke hele Melhus og Stjørdal kommune. Det gjør at flere solgte billetter som før ble lagt til regionene nå legges til Trondheimsområdet, noe som gir en naturlig økning i antall påstigninger med buss i Trondheimsområdet.



Figur 8 Påstigninger buss Trondheimsområdet. Utvikling ukene 31-44. Kilde: AtB

Utviklingen med flere daglige passasjerer er snudd den siste tiden med nytt smitteutbrudd.

Antall påstigende passasjerer de siste helgene fremgår av figuren under. Søndag 10. oktober, lørdag 23. oktober og søndag 31.oktober ble det gitt tilbud om gratis buss i Trondheimsområdet.



Figur 9 Antall påstigende passasjerer helgedager. Kilde: AtB

Lørdag den 23.oktober med gratis buss, var antall påstigende nesten 100 000, ellers er passasjertallet på lørdager mellom 75-80 000.

5.2 Reisende med tog på Trønderbanen

Antall reisende, sett bort fra periodebilletter, er 8% lavere i november enn i oktober. Dette er vurdert ut fra et rullerende 7-dagers snitt. SJ antar årsaken til lavere passasjertall i november er tredelt, sesongmessige svingninger, smittetrykk i regionen og mer bruk av AtB periodebillett. Fra september til oktober er det 94% vekst i antall avlesninger av AtB T-kort på tog som SJ betjener. Veksten forventes å fortsette i november.

Sett mot et normalnivå, er antall reisende 20-25% lavere i november. Hvor langt bak normalen henger sammen med hvor mange reisende som benytter seg av AtB billett i både gammel og i ny Sone A.

6. Gående og syklende

6.1 Syklende Rotvollekra og Svingbrua

Endringen per måned i antall syklistere som passerer forbi de kontinuerlige målepunktene på Rotvollekra og ved Svingbrua fremgår av tabell 9.

	Rotvollekra (ÅDT: 396)		Svingbrua (ÅDT: 586)	
	2021/2019	2021/2020	2021/2019	2021/2020
Januar	-40 %	-51 %	-37 %	-49 %
Februar	-30 %	-38 %	-24 %	-33 %
Mars	4 %	6 %	8 %	16 %
April	-30 %	4 %	-24 %	10 %
Mai	-20 %	19 %	5 %	41 %
Juni	-13 %	-23 %	13 %	-21 %
Juli	-2 %	1 %	-11 %	14 %
August	-21 %	-15 %	-7 %	-16 %
September*	-6 %	-19 %	-	-13 %
Oktober*	-6 %	-13 %	-	-
Jan-okt (2019 per aug, 2021 per sep Svingbrua).	-15 %	-13 %	-6 %	-7 %

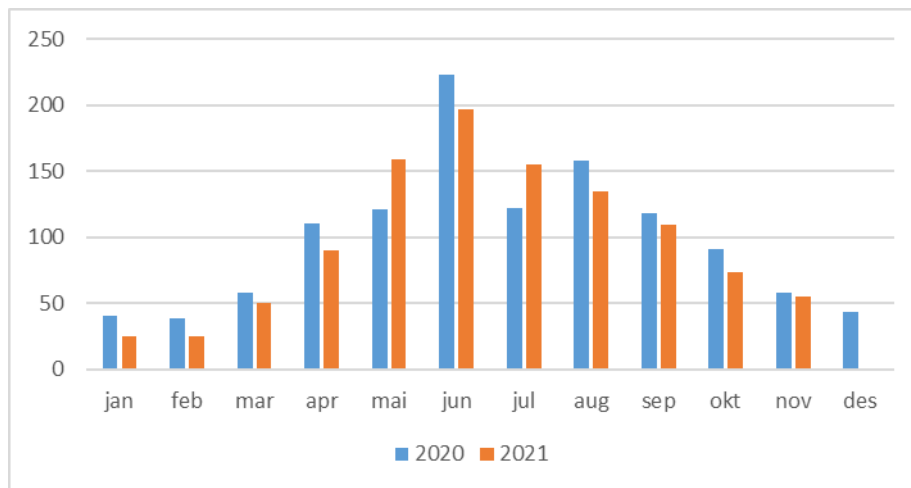
Tabell 9 Endring i syklende per måned ved Svingbrua og Rotvollekra. kilde: SVV (trafikdata.no)

*Svingbrua var stengt de fire siste månedene i 2019, og en uke i oktober 2021.

Antall registrerte syklistere forbi disse tellepunktene er lavere i 2021 sammenlignet med 2019 og 2020.

6.2 Syklende Stjørdal

Det er to kontinuerlige sykkeltelepunkter på Stjørdal. Et punkt på Sandskogan, plassert i Stokkanvegen ved Ole Vig vgs, og et punkt som er plassert på sykkelvegen rett nord for Værnestunnelen. Dessverre er ikke kvaliteten på data fra tellepunktet ved Sandskogan god nok, men data fra Værnestunnelen er god og vil inngå i rapporteringen fremover.



Figur 10 MDT syklende Værnestunnelen. Kilde: trafikkdata.no

Så langt i år er antall syklende ved Værnestunnelen 5,7 prosent lavere enn i 2020.

6.3 Sykkelindeks for byområder

SVV holder på å utarbeide en sykkelindeks for byområdene Oslo, Bergen og Nord-Jæren, som skal vise utviklingen i antall syklist. Indeksen utformes med samme metodikk som byindeksen for biltrafikk, og baserer seg på data fra sykkeltelepunkter i byområdene. For Trondheim blir det ikke utarbeidet en sykkelindeks før vi har flere operative trafikkregistreringsstasjoner.

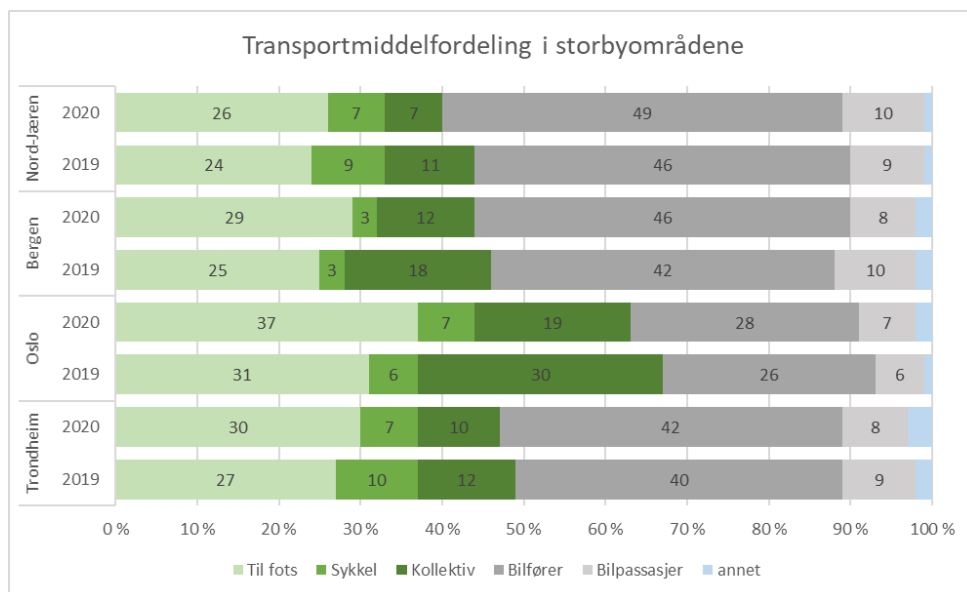
7. RVU 2020 første hovedtall

De første resultatene fra RVU 2020 er klare. Først vil tall for Trondheim gjennomgås sammen med tall fra Oslo, Bergen og Nord-Jæren. Deretter vil tall for kommunene i Miljøpakken gjennomgås.

Hovedtrekkene i de fire største byområdene når vi sammenligner 2020 med 2019 er:

- Det gjennomføres færre daglige reiser per person.
 - o Gjelder alle transportmidler.
 - o Særlig reduksjon i antall arbeidsreiser.
 - o I Trondheim fra 2,9 til 2,4 daglige reiser, tilsvarer 75 000 færre daglige reiser.
- Andelen fotturer øker, og antall fotturer er omtrent som tidligere.
- Andelen bilturer øker, men antall bilturer er redusert.
- Andelen og antall kollektivreiser gikk ned.

I storbyområdene er transportmiddelfordelingen i 2019 og 2020 som følger:

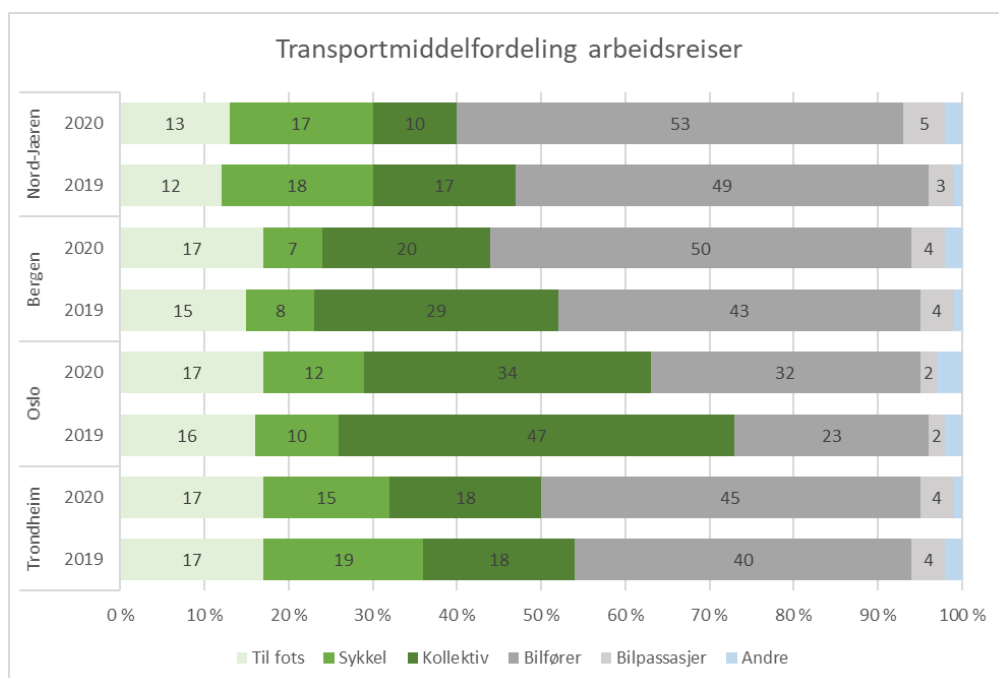


Figur 11 Transportmiddelfordeling RVU 2019 og 2020 i storbyområdene. Kilde: RVU

Selv om mange av hovedtrekkene er de samme, er det noen interessante forskjeller mellom byområdene:

- Reduksjonen i andel kollektivreiser er større i Bergen og Oslo, enn i Trondheim og på Nord-Jæren.
- Sykkelandelen er redusert i Trondheim og på Nord-Jæren, uendret i Bergen, og økt i Oslo.

Arbeidsreiser har tradisjonelt sett bestått av en stor andel miljøvennlige reiser. Figuren under viser transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser i 2019 og 2020.

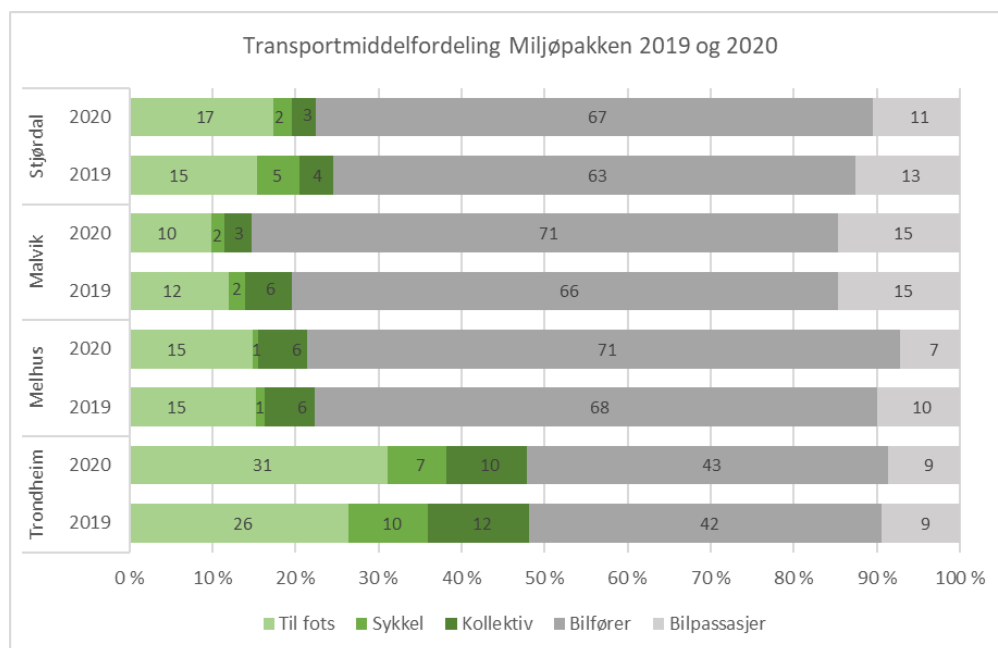


Figur 12 Transportmiddelfordeling arbeidsreiser. Kilde: RVU

I alle byområdene, bortsett fra Trondheim, er andelen kollektivreiser til arbeid betydelig redusert. RVU 2020 for Trondheim viser at andelen arbeidsreiser med kollektive reisemidler er likt i 2020 og

2019. Selv om andelen kollektivreiser er uendret, er antall kollektivreiser redusert. Alle byområder bortsett fra Oslo har reduksjon i andelen sykkelreiser til arbeid. Bilandelen øker i alle byområder.

Transportmiddelfordelingen i kommunene i Miljøpakken i 2019 og 2020 som følger:



Figur 13 Transportmiddelfordeling kommuner i Miljøpakken 2019 og 2020. Kilde: RVU

Oppsummert er andelen miljøvennlige reiser noe redusert i alle kommunene i Miljøpakken.

8. Andre kilder til trafikkstatistikk

Sist møte i Kontaktutvalget ble det etterspurt hva som gjøres for å finne andre kilder til trafikkstatistikk, som kan bidra til en bedre forståelse av trafikkutviklingen.

Sekretariatet har dialog med Oslo kommune om erfaringer med bruk av teledata, tema er tatt opp i Miljøpakkens Bigdataprojekt og IT-tjenesten i Trondheim kommune, som blant annet jobber med Mobee appen, er kontaktet. I tillegg har vi snakket med Telia om hvilke tjenester de kan tilby, kontaktet Google uten å finne riktig kontaktpunkt, og forsøkt komme i kontakt med Telenor.

Hvilke muligheter fins med datakilder vi ikke bruker i dag. Teledata samles inn kontinuerlig og er gode på å telle antall personer, antall reiser og vise reisestrømmer, men ikke så gode på å fordele reiser på transportmiddel. Telia kan i dag tilby et dashboard som viser antall reiser og reisestrømmer. I tillegg jobber Telia med en pilot hvor reiser fordeles på transportmiddel, og beregner CO2 utslipp fra reiseaktivitet geografisk, som det også er mulig å få tilgang til. Google er relativt gode på å fordele reiser på transportmiddel, men er avhengig av at brukere deler data og tillater at posisjonering er på hele tiden for å samle data. Dette betyr at Google må bearbeide innsamlede data for å kunne si noe om det totale antall reiser.

Dette følges opp videre av sekretariatet, blant annet gjennom Bigdataprojektet.

KU-vedlegg 49a-21 Økonomiske utfordringer utløst av korona i drift av kollektivtrafikken

Oppsummering

Formålet med saken er å sikre at usikkerheten i statlig støtte og akutte økonomiske utfordringer ikke fører til premature og store kutt i kollektivtilbudet med

- store og langsiktige konsekvenser for folks mobilitet og for nullvekstmålet
- krevende kostnadsøkninger på sikt. Ved rutekutt påvirkes langsiktige kostnader negativt og irreversibelt dersom man senere har behov for å trappe opp tilbudet.
- Sikre forutsigbar drift av kollektivtrafikken i det som Trfk forventer er en overgangsperiode fram til årsbudsjett 2023 skal besluttes.

AtB har redegjort for sin vurdering av forventet tilskuddsbehov første halvår 2022 på opp mot 78 MNOK (intervall estimert til 43-78 MNOK) i kompensasjon for tapte inntekter i overgangsfase etter koronapandemien og 15 MNOK for kompensasjon rutekjøpskostnader som følge av ekstraordinær høy indeks. I tillegg ser AtB ytterligere økonomiske utfordringer på 27-28 MNOK (helårseffekt) i miljøpakkeområdet i budsjettet for 2022 som AtB må løse innenfor eget handlingsrom. AtB har skissert følgende tiltak (Styret i AtB har ikke behandlet saken enda, så tallstørrelsene gis med forbehold):

1. Tiltaksplan for økt bruk av kollektivbruk: AtB har etablert en tiltaksplan for økt kollektivbruk og inntektsvekst framover» og for å redusere snik i kollektivtrafikken. AtB mener det viktigste nå og fremover er å gjennomføre målrettede tiltak for å øke kollektivbruken i tråd med de vedtatte ambisjoner og for å oppnå nullvekstmålet.
2. Innsparingsmuligheter i egen organisasjon på 3-5 MNOK pr år med konsekvenser for redusert åpningstid på AtBs Kundesenter, utsette tilbudsutviklingsarbeid mm.
3. Tilbudsreduksjoner:
 - a. Trinn 1: Inntil 20 MNOK helårseffekt i kostnadsreduksjon/rundt 10MNOK i nettoeffekt på grunn av at tiltakene medfører redusert reisevolum: Lengre sommerperiode, innsparinger i søndagstilbudet, svakere tilbud til Skistua, aldersvennlig transport 67+ avvikles og redusert rushtidsperiode. Konsekvensen er kapasitetsutfordringer i uke 1 og 8 i sommerperioden, lavere kundetilfredshet og protester fra noen kundegrupper.
 - b. Trinn 2: Ytterligere 24 MNOK i kostnadsreduksjon: Redusert frekvens og redusert søndagstilbud i nettverket, enkelte linjer kjøres kun i rushtid. Dette vil ha betydelige konsekvenser for tilbudets attraktivitet og tilgjengelighet.
 - c. AtB skisserer ytterligere to reduksjonstrinn, klassifiserte som å ha alvorlige (trinn 3) og irreversible (trinn 4) konsekvenser for nullvekstmålet. Total kostnadsreduksjon er estimert til 87 MNOK, nettoeffekt av tiltakene er vesentlig lavere på grunn av reduksjon i reisevolum.
4. Ekstraordinære takstøkninger

AtB vurderer så langt at ekstraordinære takstøkninger ikke er gunstig i lys av reduserte takster høsten 2021 som følge av Bompengeforliket og behov for å stimulere kollektivbruken særlig, i overgangsfasen etter pandemien. Fylkesdirektøren foreslår i økonomiplanen for 2022-2025 at takstene for 2022 endres med i gjennomsnitt 4,1 % fra januar. AtB har estimert at ekstraordinære takstøkninger utover dette vil gi rundt 3 mill kr per prosent økning.
5. Bruk av ubenyttet tilskudd og egenkapital

AtBs Ubenyttede tilskudd fra tidligere år er pr 1.1.2021, 24,9 MNOK innenfor tilskuddsområde Miljøpakken. En stor del av bufferen i Miljøpakkeområdet blir brukt i 2021 for å håndtere underskuddet i dette området. Selskapet har ved inngangen av 2021 en egenkapital på 90,3 MNOK, (opptjent utenfor Miljøpakken). AtB anfører at egenkapitalen primært skal sikre selskapet ift. uforutsette hendelser og ikke planlegges disponert ift. forutsette hendelser.

Innsparingspotensial i egen organisasjon er langt fra tilstrekkelige til å dekke AtBs årlige budsjettutfordringer på 27-28 MNOK pluss 30 MNOK til økte strømkostnader. AtB må se på håndtering av dette, herunder ytterligere

tiltak innen administrasjonen, samt i utviklingsprosjekt og rutetilbud for å dekke innsparingsbehovet. Dette inkluderer å anvende selskapets egenkapital og akkumulert mindreforbruk om nødvendig.

Bakgrunn

Ref også vedlagte notat fra AtB, datert 25 nov 2021.

Samferdselsdepartementet har [rapportert](#) at kollektivbruken nasjonalt, inklusive tog, ligger på 75-80 % av nivået i 2019, men det er store bevegelser i tallene, noe disse tallene for antall påstigninger for busstrafikken i Trondheimsområdet illustrerer:

Måned	2020	2021	Endring	%-vis endring	%-vis akkumulert endring hittil i år
Januar	3 187 389	1 642 881	-1 544 508	▼ -48,5 %	▼ -48,5 %
Februar	3 086 781	2 018 439	-1 068 342	▼ -34,6 %	▼ -41,6 %
Mars	1 435 546	2 389 698	954 152	▲ 66,5 %	▼ -21,5 %
April	951 217	1 914 318	963 100	▲ 101,2 %	▼ -8,0 %
Mai	1 398 484	2 016 353	617 869	▲ 44,2 %	■ -0,8 %
Juni	1 521 437	1 632 501	111 064	▲ 7,3 %	■ 0,3 %
Juli	1 132 606	1 162 871	30 265	▲ 2,7 %	■ 0,5 %
August	1 861 621	2 342 099	480 478	▲ 25,8 %	▲ 3,7 %
September	2 086 103	2 805 308	719 205	▲ 34,5 %	▲ 7,6 %
Oktober	2 198 807	3 109 400	910 593	▲ 41,4 %	▲ 11,5 %
November	2 068 098				
Desember	1 562 751				
Totalt:	22 490 840				

Dette illustrerer utfordringen i å lese langsiktige trender av tall og dermed utfordringen i å tolke langsiktige konsekvenser av COVID-19 av statistikken.

Tilskuddsbehovet til kollektivtransport skal enkelt beskrevet dekke forskjeller mellom driftsutgifter og billettinntekter, noe som begge er usikre størrelser. Når reisevolum reduseres, må summen av tilskuddsøkning, kostnadsreduksjon, takstøkning og bruk av akkumulert mindreforbruk i sum kompensere for dette. Driftsutgiftene innenfor et anbud påvirkes i hovedsak av utviklingen i relevante kostnadsindekser, samt eventuelle tilleggskjøp eller tilbudsreduksjoner. I tillegg påvirkes driftskostnadene av hvor store AtB sine administrasjonskostnader er og hvilke aktiviteter i tillegg til rutekjøp de finansierer. Billettinntektene påvirkes av takstnivå, reisevolum og hvilke billettprodukter de reisende velger.

Driftstilskuddet til kollektivtrafikken innenfor miljøpakkeområdet er delt mellom Trøndelag fylkeskommune og Miljøpakken i henhold til det såkalte [nullpunktet](#). Som beskrevet i Byvekstavtalen skal fylkeskommunens ordinære tilskudd *tilsvare det fylkeskommunes tilskuddsnivå antas å ville vært uten Byvekstavtale* (= indeksjustert nullpunkt) og er beregningsteknisk en videreføring av Trfk sin forpliktelse til drift av kollektivtrafikken slik den var før Miljøpakken startet sin satsing på kollektivtransport. Nullpunktet er justert over tid for å reflektere viktige endringer som for eksempel fylkessammenslåing og geografiske endringer av avtaleområde. Nullpunktet indeksjusteres årlig med deflator (en kostnadsindeks) pluss 0,5% for å ta høyde for forventede demografiske endringer. Beregningen av nullpunktet tok utgangspunkt i en bred kostnadsbase som inkluderer betaling til bussoperatører for deres buss- og trikkedrift («ruteproduksjon»), miljøpakkeområdets andel av AtB sine administrasjonskostnader samt kostnader til drift av deler av den kollektive infrastrukturen (hvileboder, bussdepot...). Gjennom sin satsing på å styrke kollektivtransporten, har felles beslutninger i Miljøpakken bidratt til å styrke kollektivtilbudet – og derigjennom økt begge kostnadselementene. Disse kostnadene har Miljøpakken ansvaret for, slik formulert i Byvekstavtalen: *Omforente tilbud ut over det rutetilbudet som finansieres av fylkeskommunens ordinære driftstilskudd skal finansieres ved bruk av belønningsmidler og eventuelt bompenger*.

Da Trondheim kommune og fylkeskommunen behandlet [Rutestrukturrapporten](#) fra 2016 og vedtok ny rutestruktur i definerte de kollektivtilbudet i Stor-Trondheim slik det skulle være fra august 2019. Vedtaket var altså en bestilling fra Miljøpakken – formelt operasjonalisert av fylkeskommunen av et reisetilbud til AtB. Vedtak etter 2016 har ført til noen endringer i tilbud og dermed kostnader. Normalt legges rammene for tilskudd til kollektivtransport i årsbudsjettet, men noen ganger har det vært nødvendig å tilpasse til endrede rammebetingelser i egne prosesser, slik for eksempel gjennom omforente beslutninger i [Trondheim kommune](#), og [Trøndelag fylkeskommune](#) i november 2018.

Koronaepidemien representerer et særs alvorlig eksempel på endrede rammebetingelser. Trfk har informert kontaktutvalget, første gang i KU 3/4-2020, Sak 13/20, om konsekvensene som pandemien og tiltakene for å bekjempe pandemien hadde på AtBs tilskuddsbehov. KU konkluderte som følger:

Det er dialog mellom fylkeskommunene og kommunaldepartementet om kompensasjon. Derfor hører ikke den konkrete problemstillingen hjemme på dagsorden her. Belønningsmidlene er et likviditetstiltak og kan ikke benyttes på andre måter enn det som allerede er bestemt. Kan ikke utelukke at vi må se på driftstilskuddet fra Miljøpakken nærmere på veg ut av krisa når vi ser hvordan dette faktisk blir på sikt. Dette hører hjemme i en handlingsplandiskusjon av de langsiktige effektene på et senere tidspunkt.

I KU 2/12.2020, sak 36/20 formidlet Trfk blant annet at

- busstilbudet i Stor-Trondheim i grove trekk driftes som det ville ha vært uten COVID-19.
- kapasiteten på grunn av smitteverntiltak til tider var problematisk selv om antall reisende var betydelig redusert.
- det så ut til at det vesentligste av inntektsbortfallet lot seg løse i samspill med staten.
- det ville være betydelig usikkerhet knyttet til langtidsvirkninger av COVID-19 og økt bruk av hjemmekontor når samfunnet åpnes opp.

Trfk understreket at nivået på dagens driftskostnader er besluttet i fellesskap, og konsekvenser av eventuelle tilbudsreduksjoner vil ramme fellesskapet i Miljøpakken. Fylkeskommunen ønsket derfor å drøfte hvordan partene i Miljøpakken kunne samspille for å dele risiko og redusere sannsynligheten for negative driftskonsekvenser. KU konkluderte som følger:

Kontaktutvalget er orientert om den økonomiske situasjonen og konsekvensene som kan oppstå dersom staten ikke dekker alle reelle tap, men kan ikke gi noen garanti for dekning av inntektstap i dag. Fylkeskommunen må håndtere dette, og fylkeskommunen har myndighet til å gjøre de beslutningene som er nødvendige for å foreta økonomiske disponeringer. Miljøpakken forventer at fylkeskommunen kommer tilbake med orientering om den økonomiske situasjonen gjennom 2021, og vil da være rede til å disponere penger til drift av kollektivtrafikk hvis dette viser seg nødvendig ut fra ønsket produksjon og manglende statlig kompensering

Da statsbudsjett 2022 ble lagt fram 12 oktober, lå det ingen statlige midler eller garantier for å håndtere økonomiske korona eller post-koronakonsekvenser for kollektivtrafikken. Eksisterende koronakompensasjon varer ut 2021. Fra 2022 er det dermed usikkert om reduserte inntekter vil bli kompensert. Heller ikke i tilleggssnummeret, lagt fram 8 november, ligger det signaler om kompensasjon. Om statlige midler til å håndtere konsekvenser av korona bortfaller, er det avgjørende at økt tilskuddsbehov løses i samspill i Miljøpakken. Når Miljøpakken har bestilt tilbudet, er det viktig at Miljøpakken er involvert i vesentlige endringer i tilbudet.

Administrasjonen i AtB her formidlet at «dersom AtB ikke får en garanti fra TrFK eller det blir avklart at staten ikke gir kompensasjon, - i hvert fall ut overgangsperioden i første halvdel av 2022- , vil styret i AtB måtte beslutte drastiske tilbudsreduksjoner for 2022 i styremøtet den 17.12.2021» for å ha forsvarlig selskapsøkonomi.

Trfk presenterte AtB sine økonomiske utfordringer for Fylkesutvalget 9 november, sak [232/21](#), med følgende konklusjon:

Ut fra hva AtB tilbakemelder i sitt notat vil det være avgjørende å få avklart statens og partenes finansielle bidrag med å håndtere en situasjon med lavere passasjerinntekter i perioden etter korona, og dette må skje før AtBs styremøte den 17.12.2021. Fylkesdirektøren mener en rask avklaring betinger at AtB beskriver en omstillingsplan der partene blir fremlagt hvilke forutsetninger, tiltak og økonomiske konsekvenser et anbefalt og omforent omstillingsløp kan ha. AtB må fremlegge sin omstillingsplan snarest for Fylkesutvalget. Fylkesdirektøren vil fremlegge sak om finansieringsbehovet for Miljøpakkens programråd den 18. november og for Kontaktutvalget den 2. desember

Fylkesutvalget vedtok følgende:

1. Fylkesutvalget har en klar forventning om at statlige overgangsordninger kommer på plass, og ber fylkesdirektøren søke å avklare dette.
2. Fylkesutvalget åpner for å garantere for ekstern finansiering i kollektivområdene utenfor Miljøpakken inntil statens ordning er avklart. Videre at fylkeskommunen utenfor Miljøpakkeområdet vil finansiere eventuelle behov ut over hva den statlige ordningen dekker, men da forutsatt at AtB har iverksatt tiltakene i kulepunkt en og to i plan A. AtB kompenseres da etterskuddsvis mot dokumentasjon av reelle inntektstap.
3. Fylkesutvalget ber Miljøpakken garantere for behovet innenfor deres ansvarsområde, med tilsvarende forutsetninger.

Kulepunkt en og to i plan A er som følger:

[...I en plan A må AtB da beskrive følgende]

- hvilke tiltak de kan gjøre innenfor egen organisasjon, og hvilke kostnadskutt utenom rutekutt, som de dermed klarer å kutte selv.
- beskrive et naturlig nivå på rutetilbudet etter pandemien, hvor raskt AtB kan innføre dette og hvilke innsparingseffekter dette gir.

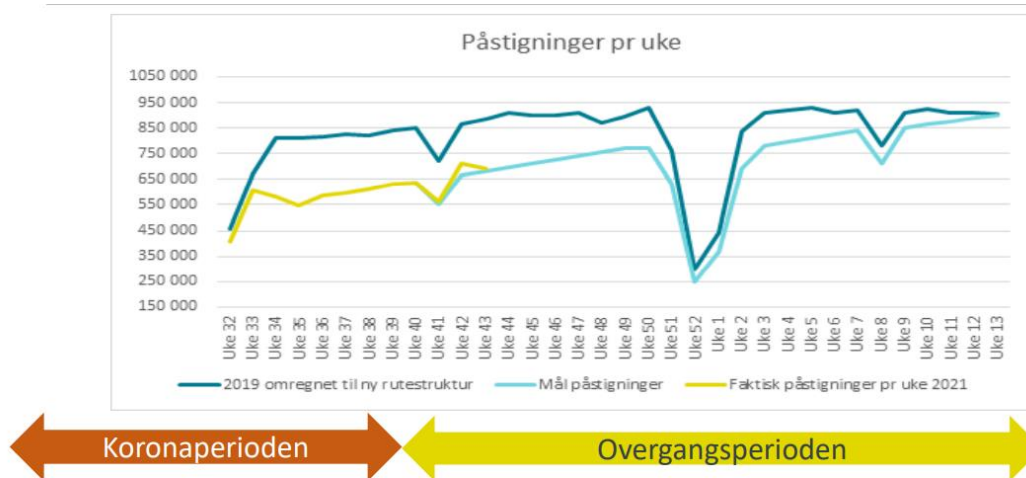
Situasjonen er selvfølgelig ikke unik for Trøndelag; AtB har undersøkt status i andre fylker:

Status på kollektivbruk og tiltak i andre fylker (fra «Storbyforum» 02-03.11.21)

Fylke/Selskap	Status og tiltak for økt kollektivbruk og inntektsnivå	Plan for reduksjon i tilbudet fra 2022
Oslo og Viken/Ruter	25-30% lavere kollektivbruk, store inntektstap. Fått finansiering for Q1 fra Oslo, mangler fra Viken. Oslo sier de vil støtte Ruter i 2022, Viken ikke avklart enda. Tror ikke på høyere utgangsfart i 2021 enn 85%. Kampanje om kutt-konsekvens samt gjenåpningskampanje, mye snik . Differensierte tiltak i Oslo vs Viken hvor tilbudskutt/prisøkning kan bli nødvendig.	Ja , dersom ikke garanti/kompensasjon
Buskerud /Brakar	20% lavere kollektivbruk, som Ruter sterkt preget av hjemmekontor. Betydelige inntektstap. Tiltak for økt vekst «velkommen tilbake» og mot snik .	Mulig , - sommer/høst - avvventet tiltak i 2020, spart midler. Tiltaksplan påstartes
Vestland/Skyss	20 % mindre kollektivbruk, 18% lavere på inntekter. Tiltaksplan for våren, mye snik . Har åpnet ny bylinje m/trolleybuss og åpner bybanelinje til Fyllingsdalen.	Nei , Ikke pr dd.
Rogaland/Kolumbus	Ca. 5 % lavere enn 2019. Tiltak for sømløse reiser, fleksible billetter og tiltak mot snik (ca 3,5%). Reduksjon i biltrafikken sammenlignet med 2017.	Nei , Ikke pr dd. Inntektsfokus. Økte tilbudet + 70 mill/ i 2019
Østfold	Inntektene tilbake til 2019 nivå per årsskiftet.	Nei
Troms og Finnmark/Troms fylkestrafikk	Inntektsnivå og passasjertall som før-korona. Tilbudsoøkning og økte bompengesatser. Signert ny bypakke med Staten som gir +45/mill i økte driftsmidler i 15 år.	Nei , øker tilbudet i stedet

Fakta

AtB vurderte, før siste smitteøkning, at det ville være sannsynlig at kollektivtrafikken i Trondheim, med igangsatte og nye tiltak, kunne komme tilbake til antall reisende på 2019-nivå i løpet av april 2022. I sin siste vurdering, mottatt av Trfk 25/11, påpeker AtB at de siste ukers utvikling i smittesituasjon gir usikkerhet for hvor raskt økningen i kollektivbruken faktisk vil skje



Trenden med vekst kan bremses eller stoppes av faktorer som smitteverntiltak, stor andel hjemmekontor og/eller økt bilbruk

I Miljøpakkeområdet beregner AtB følgende konsekvenser for 2022:

- 65 millioner kroner i inntektsbortfall er beregnet gap mellom de inntektene AtB i 2019 budsjetterte at de ville få i 2022 og de inntektene de faktisk vil få hvis trafikken i 2022 ender på 2019-nivå. Passasjerinntekter på forventet 2022-nivå er det som må til av passasjerinntekter for å kunne opprettholde dagens ruteproduksjon på et uendret tilskuddsnivå, uten kostnadsreducerende tiltak.

- 14-57 millioner kroner i inntektsbortfall (i tillegg til 65 millioner kroner) hvis nedgangen i passasjerinntektene i 2022 blir 3-12% under 2019-nivå. Utredninger fra Urbanet og Stakeholder høsten 2020 / vinteren 2021 peker på dette intervallet som sannsynlige utfall etter korona.
- 30 MNOK AtB for inndekning av ekstraordinære kostnader som er utenfor AtB sin kontroll i 2022, dette omfatter spesielt strømkostnadene som gir en forventet økning på 30 MNOK i 2022 utover 2021-økning. Det hefter usikkerhet knyttet til strømprisenes utvikling og derfor bes det om kompensasjon / garanti utover kjent nivå fra 2021

AtB har bedt Trøndelag Fylkeskommune / Miljøpakken stille med en garanti for å dekke de økonomiske konsekvensene etter koronaperioden inn i 2022 (spesielt første halvår). Beløpsstørrelsene avhenger av resultatet av tiltakene AtB har igangsatt for å øke kollektivbruken igjen. Både AtB og fylkesdirektøren understreker at både framtidig smittesituasjon og de kort- og langsiktige konsekvensene av pandemien for reisevaner er usikre og dermed at det hersker stor usikkerhet om tilskuddsbehov framover.

AtB skisserer følgende tiltak for å øke kollektivbruken og inntektsnivået samt redusere kostnader i overgangsperioden:

AtB har redegjort for sin vurdering av forventet tilskuddsbehov første halvår 2022 på opp mot 78 MNOK (intervall estimert til 43-78 MNOK) i kompensasjon for tapte inntekter i overgangsfase etter koronapandemien og 15 MNOK for kompensasjon rutekjøpskostnader som følge av ekstraordinær høy indeks. I tillegg ser AtB ytterligere økonomiske utfordringer på 27-28 MNOK (helårseffekt) i miljøpakkeområdet i budsjettet for 2022 som AtB må løse innenfor eget handlingsrom. AtB har skissert følgende tiltak (Styret i AtB har ikke behandlet saken enda, så tallstørrelsene gis med forbehold):

1. Tiltaksplan for økt bruk av kollektivbruk: AtB har etablert en tiltaksplan for økt kollektivbruk og inntektsvekst framover» og for å redusere snik i kollektivtrafikken. AtB mener det viktigste nå og fremover er å gjennomføre målrettede tiltak for å øke kollektivbruken i tråd med de vedtatte ambisjoner og for å oppnå nullvekstmålet.
2. Innsparingsmuligheter i egen organisasjon på 3-5 MNOK pr år med konsekvenser for redusert åpningstid på AtBs Kundesenter, utsette tilbudsutviklingsarbeid mm.
3. Tilbudsreduksjoner: Se tabell nedenfor
4. Ekstraordinære takstøkninger
AtB vurderer så langt at ekstraordinære takstøkninger ikke er gunstig i lys av reduserte takster høsten 2021 som følge av Bompengeforliket og behov for å stimulere kollektivbruken særlig, i overgangsfasen etter pandemien. Fylkesdirektøren foreslår i økonomiplanen for 2022-2025 at takstene for 2022 endres med i gjennomsnitt 4,1 % fra januar. AtB har estimert at ekstraordinære takstøkninger utover dette vil gi rundt 3 mill kr per prosent økning.
5. Bruk av ubenyttet tilskudd og egenkapital
AtBs Ubenyttede tilskudd fra tidligere år er pr 1.1.2021, 24,9 MNOK innenfor tilskuddsområde Miljøpakken. En stor del av bufferen i Miljøpakkeområdet blir brukt i 2021 for å håndtere underskuddet i dette området. Selskapet har ved inngangen av 2021 en egenkapital på 90,3 MNOK, (opptjent utenfor Miljøpakken). AtB anfører at egenkapitalen primært skal sikre selskapet ift. uforutsette hendelser og ikke planlegges disponert ift. forutsette hendelser.

AtB har utarbeidet en oversikt over alternative tiltak for kutt i rutetilbudet og tilhørende kostnadsreduksjoner. Fylkesdirektøren understreker at kostnadskutt ikke fører til tilsvarende redusert tilskuddsbehov, siden redusert tilbud også påvirker reisevaner og reduserer inntekter. I tillegg er det viktig å formidle at trinn 4, tilbudsreduksjoner utover kontrakt, innebærer at tilbudet reduseres mer enn det kontraktene mellom AtB og operatører åpner for og dermed at reduksjonene krever enighet i forhandlinger.

	Tiltak	Dager	Innsparing i kostnader	Konsekvens	Risiko
Trinn 1	Lengre redusert sommertilbud	Alle	Inntil 20 mill Busser kan bli solgt.	Kapasitetsutfordringer uke 1 og 8 i sommerperioden Lavere kundetilfredshet og protester fra noen kundegrupper	Nær akseptabelt
	Redusert søndagstilbud	Søndager			
	Redusert tilbud Skistua og trikken				
	Aldersvennlig transport - 67+ avvikles	Man-/lørdag			
	Red rushtidsperiode for kommunene	Man-/fredag			
Trinn 2 (inkl trinn 1)	Redusert frekvens i nettverket	lørdag	Ytterligere 24 mill, totalt 44 mill	Kollektivtilbudet mindre effektivt og aktuelt for fritids- og handelsreiser. Mindre nytte for periodebrukere. Misnøye blant kundene og redusert bruk av det reduserte tilbudet	Betydelig
	Redusert søndagstilbud i nettverket. Enkeltlinjer kjøres kun i rushtid	søndag	Busser selges		
Trinn 3 (inkl. trinn 1 og 2)	Redusert tilbud på formiddag og ettermiddag.	Hverdager	Ytterligere 33 mill Totalt 77 mill	Kollektivtilbudet vil være innrettet på arbeids- og studiereiser i tradisjonell rushtid og særlig de uten bil rammes. Stor misnøye blant kundene og mindre bruk av det reduserte tilbudet	Alvorlig
	Alle avganger fra nabokommuner Og Klæbu ender på knutepunkt.	Alle dager	Busser selges		
Trinn 4 Utover Kontrakt (inkl. trinn 1, 2 og 3)	Redusert tilbud i arbeidsreiser på utvalgte linjer.	Alle	Ytterligere 10 mill Totalt 87 mill Busser selges	Tiltaket vil innebære reforhandling av kontrakter og de enhetspriser som er levert for kjøring. Sterk misnøye og lav bruk av tilbudet	Irreversibel i forhold til å nå nullvekst
	Tilbudet til Skistua fjernes				
	Linjer med lavt belegg fjernes				

Det nye rutetilbudet fra august 2019 økte antall kjørte kilometer med nesten 30%. I tillegg øker antall plasser pr buss med ca 25%. På tross av solid kapasitet, er det ikke uproblematisk å justere ned tilbudet vesentlig for å tilpasse til redusert etterspørsel. Kollektivsystemet er lagt opp som et nettverk der ruter korresponderer med hverandre og mange reiser er avhengige av overgang mellom busser. Konkurransen til systemet er dermed avhengig av tilstrekkelig arealdekning og frekvens. I tillegg skulle nytt kollektivsystem forsterke tilbudet på kveld og helg, og bidra med nye reisemuligheter, så kundene får dekket større deler av sitt mobilitetsbehov enn mellom hjem/arbeid/skole. Rutekutt vil dermed kunne ha vesentlige effekter for inntektsgrunnlaget.

Kontraktene i bussanbudet i Stor-Trondheim er på ca. 800 MNOK i 2022 kr. Iht til kontraktene kan man redusere fra nullpunktet med 10 %, dvs. ca. 80 MNOK. AtB gjør oppmerksom på at dette har en motsats i form av reduserte inntekter, slik at netto innsparing blir vesentlig lavere. I tilknytning til beslutningen i 2016 om nytt kollektivtilbud fra 2019, ble AtBs rammer styrket. En reduksjon på 80 millioner kroner i tilskudd vil føre rutetilbudet tilbake til kostnadsnivå fra 2016.

Diskusjon:

Slik AtB har signalisert, har ikke selskapet økonomi til å bære et betydelig driftsunderskudd over tid. Om ikke tilskuddsnivået økes og på tross av at styret i AtB da har varslet at de iverksetter tiltak på sitt styremøte 17/12, tiltak som vil tre i drift i april, vil mye av egenkapitalen bli brukt. Om vi forventer gradvis økt kollektivbruk framover i en stabil periode uten særlige smitteverntiltak, vil tiltak for å komme i økonomisk balanse om ett år være mildere enn de drastiske tiltakene som vil være nødvendige om AtB skal håndtere inntektssvikten i dag og kun innenfor eget handlingsrom. Effektene på kollektivtrafikken av dette vil sannsynligvis uakseptable for Miljøpakken.

En beslutning om framtidig tilskuddsnivå i en periode der vi fremdeles opererer med smitteverntiltak og ikke vet når eller om samfunnet vil normaliseres er krevende. Det er også krevende å estimere hva som er langsiktige konsekvenser på reisevolum og reisemiddelvalg etter pandemien. Vi vet at rutekutt fører til redusert konkurransekraft for kollektivsystemet – særlig i Trondheims nettverksmodell. Vi vet også at rutekutt har irreversible konsekvenser og vil føre til langsiktige merkostnader om tilbudet en gang må styrkes for å håndtere økende reisevolum. I dette perspektivet kan det være fornuftig å fortsette med dagens rutetilbud til situasjonen er mer stabilisert og vi har mer kunnskap om langtidseffekter – eventuelt gjøre forsiktige reduksjoner, basert på forventninger om relativt store etterspørselsreduksjoner som vil vare over tid.

På den annen side har Miljøpakkens økonomiske bidrag verdifulle alternative anvendelser og dette gjør at partene i Miljøpakken ikke ønsker å bruke større midler enn nødvendig til tilskudd til drift av kollektivtransporten.

Når det er for tidlig å estimere langsiktig inntektsnivå for kollektivtransporten og dermed mene noe kvalifisert om fornuftig langsiktig tilskuddsnivå, bør denne saken handle om hvordan Miljøpakken bør agere i overgangsperioden fram til situasjonen sannsynligvis er mer stabilisert og mer normalisert innen et års tid.

- Hvilke tilskuddsrammer bør stilles til disposisjon for AtB og i hvilket tidsperspektiv?
- Hvilke føringer bør Miljøpakken gi for bruk av ekstra bevilgninger?

Hovedformålet med å øke tilskuddsrammene nå bør være å gi AtB mulighet til å unngå dramatiske rutekutt i en tid preget av særlig stor usikkerhet. Fylkesdirektøren anbefaler derfor at tilskuddsrammen sikter på å gi forutsigbarhet seks måneder fram i tid.

Fylkesdirektøren støtter at det i lys av takstreduksjonene etter tilleggsavtalen ikke er et godt tidspunkt for ekstraordinære takstøkninger. Det vil imidlertid være opp til partene i Miljøpakken å vurdere en ekstraordinær takstøkning er en nødvendig veg videre.

Oppsummering og innstilling til vedtak.

AtB har redegjort for sin vurdering av forventet tilskuddsbehov første halvår 2022 på opp mot 78 MNOK (intervall estimert til 43-78 MNOK) i kompensasjon for tapte inntekter i overgangsfase etter koronapandemien og 15 MNOK for kompensasjon rutekjøpskostnader som følge av ekstraordinær høy indeks. I tillegg ser AtB ytterligere økonomiske utfordringer på 27-28 MNOK (helårseffekt) i miljøpakkeområdet i budsjettet for 2022 som AtB må løse innenfor eget handlingsrom

For å håndtere økonomiske utfordringer som følge av pandemien innstiller Trfk på følgende vedtak:

1. AtB har bestilt dagens rutetilbud på oppdrag fra partene i MP som en forutsetning for partenes forpliktelse til nullvekstmålet i Byvekstavtalen. Partene i BV forutsetter at staten kompenserer for ekstraordinært inntektsbortfall som følge av COVID-19 for at kollektivtrafikken fortsatt skal kunne gi sitt nødvendige bidrag til å nå nullvekstmålet.
2. For å unngå at AtB må gjøre irreversible og dramatiske kutt inntil statens bidrag er avklart, vedtar KU å forskuttere statlig finansiering ved å øke bevilgningen til drift av kollektivtrafikken med 60 mill. kr. for første halvår 2022. Beløpet ligger midt i AtB sitt estimerte intervall. Trfk anbefaler ikke å øke takstene utover normalt påslag på 4,1 % i hele fylket for å håndtere generelle kostnadsøkninger.
3. KU forutsetter at forskutteringen er tilstrekkelig til å kompensere for AtBs inntektsbortfall innenfor bykestavtaleområdet i første halvår av 2022, for å håndtere usikkerhet fram til:
 - a. Smittevernsituasjonen er mer avklart og langsiktige konsekvenser av COVID-19 er mer kjent
 - b. Statens virkemiddelbruk for å håndtere inntektsbortfallet er avklart
 - c. Bykestavtaleforhandlingene sannsynligvis er kommet i gang
4. KU forutsetter at partene i sin behandling av Miljøpakkens årsbudsjett og handlingsprogram for 2022 vedtar å øke bevilgningen til drift av kollektivtrafikken med 60 mill. kr for å dekke forventede behov første halvår.
5. For å håndtere andre økonomiske utfordringer, blant annet relatert til ekstraordinære kostnadsøkninger, bes AtB finne løsninger i innsparingstiltak innenfor eget handlingsrom som beskrevet i AtB sitt notat av 25.11.2021. Dette inkluderer bruk av akkumulert mindreforbruk og egenkapital. AtB bes i sin langsiktige planlegging å legge til rette for at egenkapitalen kan re-etableres på dagens nivå.
6. TRFK bes jevnlig rapportere på passasjerstatistikk og driftsøkonomi og i god tid før april 2022 og fremme forslag om en løsning på situasjonen ovenfor Programrådet.
7. Dersom partene ikke foretar vedtak i tråd med KUs forutsetninger i denne saken, bes sekretariatet kalle inn til ekstraordinært Kontaktutvalg.
8. Dersom staten innen 17/12 vedtar en kompensasjonsordning for kollektivtrafikken som dekker AtBs inntektstap, annulleres KUs vedtak 1-7 i denne sak.



Trondheim, 25.11.2021

NOTAT

Til: Erlend Solem og Konrad Pütz, TrFK

Fra: Janne Sollie, Harald Storrønning og Grete Fuglem Tennås, AtB

Økonomiske utfordringer i drift av kollektivtrafikken i Miljøpakkeområdet utløst av korona Svar på oppdrag om utvikling av en omstillingsplan for AtB for 2022

1. Oppsummering:

AtB er bedt om å utarbeide en omstillingsplan i tilknytning til behov for kompensasjon også i 2022 for å håndtere de økonomiske utfordringene i overgangsperioden etter koronapandemien.

Finansieringsbehovet i Miljøpakkeområdet er for 1. halvår estimert til opp mot 78 MNOK (intervall estimert til 43-78 MNOK) i kompensasjon for tapte inntekter i overgangsfase etter koronapandemien og 15 MNOK for kompensasjon rutekjøpskostnader som følge av ekstraordinær høy indeks. AtB vil rapportere jevnlig til Miljøpakken på utviklingen i inntektsnivået fra desember og ut 2022.

I tillegg ser AtB ytterligere økonomiske utfordringer på 27-28 MNOK i Miljøpakkeområdet i budsjettet for 2022 som må løses gjennom tiltak og som det foreløpig er lagt opp til at AtB må håndtere på egen hånd gjennom tiltak.

AtB er bedt om å angi hvilke tiltak og kostnadsreduksjoner de selv kan kutte.

- AtB har skissert innsparingsmuligheter i egen organisasjon på 3-5 MNOK pr år med konsekvenser ift redusert åpningstid på AtBs Kundesenter, utsette tilbudsutviklingsarbeid mm. For 1. halvår vurderer AtB det mulig å redusere kostnadene med 1,5-2 MNOK.
- I plan A - dersom stat/MP/TrFK gir kompensasjon – vil det være mulig å netto redusere rutekostnadene (inkl. tapte inntekter) i 1. halvår 2022 med opp mot 1,5-2 MNOK tatt hensyn til oppsigelsesfrister. Effekt er lagt inn fra 01.05.2021.

Disse tiltakene er ikke tilstrekkelige til å dekke AtBs utfordringer på 27-28 MNOK utenom inntektsreduksjonene som følge av koronapandemien. AtB må se på håndtering av dette, herunder ytterligere tiltak innen Administrasjonen og tiltak som vil kreve større reduksjoner i rutetilbudet for å dekke innsparingsbehovet, i tillegg til å ta i betraktning selskapets Egenkapital og Ubenyttet buffer.

AtB ber derfor om at kompensasjonen for 1. halvår 2022 øker med 78 MNOK i kompensasjon for tapte inntekter og 15 MNOK for ekstraordinær høy indeks.

Dersom utviklingen blir annerledes enn forventet, vil dette kunne avregnes i etterkant.

I plan B – dersom stat/MP/TrFK ikke gir kompensasjon – vil det være mulig å redusere kostnadene til aktiviteter og administrasjon i 1. halvår med opptil 8 MNOK. Plan B beskriver mer omfattende tiltak. AtB vil uten kompensasjon måtte gjennomføre omfattende reduksjoner i rutetilbudet og det forventes en reduksjon tilbake til 2016-nivået i tilbudet i Stor-Trondheim. Dette forventes å gi 30 MNOK i netto effekt i 2022. Hele AtBs egenkapital og Ubenyttede buffer vil bli brukt opp i løpet av 1. halvår 2021.

Takstene anbefales økt med 4,1 %. I plan A anbefales det ikke ytterligere økning, i plan B må dette vurderes. 1 % økning vil netto gi ca. 3 MNOK i økt inntekt og vil ikke løse hovedutfordringene.



De siste ukers smittevernsituasjon forsterker behovet for en kompensasjon også inn i 2022.

2. Innledning:

Bakgrunn for saken er at administrasjonene i TrFK og AtB gjennom dialog siden september er blitt enige om at de økonomiske utfordringene i overgangsperioden etter koronapandemien er for store til at AtB kan bære dette ansvaret uten kompensasjon for tapte inntekter fra Trøndelag fylkeskommune, Staten og / eller Miljøpakken. Saken har siden blitt drøftet på ulike arenaer ift en kompensasjon.

Det norske samfunnet gjenåpnet etter koronapandemien i månedsskiftet september / oktober. Overgangsperioden var på det tidspunktet estimert til å vare ca. 6-9 måneder. Kollektivbransjen nasjonalt har i lengre tid jobbet for å få på plass en kompensasjon for overgangsfasen fram til at man ser på hvilket nivå kollektivbruken blir framover i 2022, slik at det ikke tas forhastede og for tidlige beslutninger som raserer kollektivtilbudet og gjør at det blir vanskelig å oppnå målsetningene om nullvekst i bilbruk og klimautslipp.

De senere ukers økning i smittesituasjonen i Trøndelag og med drøftinger om eventuelle nye smittevernstiltak, forsterker behovet for kompensasjon også framover, i en fase hvor det har vist seg at vi på langt nær er ferdig med koronapandemien og hvor tilstrekkelig kapasitet i kollektivtilbudet blir viktig smittevernstiltak.

AtBs viktigste fokus fra oktober 2021 og inn i 2022 er å gjennomføre målrettede tiltak for å øke kollektivbruken igjen, slik at vi kommer oss tilbake først tilbake til 2019- nivået og deretter mot de opprinnelige forutsetningene for Byanbudet i Stor-Trondheim 2019.

3. Politiske vedtak som bakgrunn for en Omstillingsplan for AtB for 2022:

De siste vedtak som AtB tar utgangspunkt i ift Omstillingsplan:

Fylkesutvalget vedtok 09.11.2021 følgende:

1. Fylkesutvalget har en klar forventning om at statlige overgangsordninger kommer på plass, og ber fylkesdirektøren søke å avklare dette.
2. Fylkesutvalget åpner for å garantere for ekstern finansiering i kollektivområdene utenfor miljøpakken inntil statens ordning er avklart. Videre at fylkeskommunen utenfor Miljøpakkeområdet vil finansiere eventuelle behov ut over hva den statlige ordningen dekker, men da forutsatt at AtB har iverksatt tiltakene i kulepunkt en og to i plan A. AtB kompenseres da etterskuddsvis mot dokumentasjon av reelle inntektstap.
3. Fylkesutvalget ber Miljøpakken til å garantere for behovet innenfor deres ansvarsområde, med tilsvarende forutsetninger.

En omstillingsplan må belyse begge utfallene mht medfinansiering fra andre: En foretrukket løsning, plan A, som forutsetter at AtB og partene blir enige om forutsetninger og tilhørende finansiering av et beskrevet omstillingsløp. Og en plan B som beskriver hvilke tiltak og rutekutt som gjennomføres dersom det ikke oppnås enighet om ekstern finansiering.

I en plan A må AtB da beskrive følgende:

- hvilke tiltak de kan gjøre innenfor egen organisasjon, og hvilke kostnadskutt utenom rutekutt, som de dermed klarer å kutte selv.
- beskrive et naturlig nivå på rutetilbudet etter pandemien, hvor raskt AtB kan innføre dette og hvilke innsparingseffekter dette gir.
- beskrive behov for ekstern finansiering fordelt innenfor og utenfor miljøpakkeområdet over det tidsperspektivet planen har for å treffe nytt nivå.

Fylkesdirektøren skal formelt be staten om tilleggsfinansiering basert på AtBs notat og forberede partene i Miljøpakken på at KU vil måtte ta stilling til om de skal gi AtB en garanti eller akseptere omfattende rutekutt i

møte den 2. desember. I miljøpakkeområdet er det partene i samarbeidet som må gi sin tilslutning om det skal bevilges ekstra finansiering ut over det staten eventuelt vil bidra med av overgangsmidler.

Saken ble drøftet i Programrådet i Miljøpakken den 18.11.21. I og med den store usikkerheten som eksisterer framover, valgte programrådet et kortere tidsperspektiv enn fylkesutvalget og bestilte vurderinger av tiltak for å redusere kostnader og øke inntekter i kollektivtrafikken for perioden januar til juni 2022.

Programrådet bestilte vurderinger av tiltak for å redusere kostnader og øke inntekter i kollektivtrafikken for perioden januar til juni 2022 for å minimere behovet for ekstra tilskudd innenfor miljøpakkeområdet. Programrådet ba videre om at anbefalingene i så stor grad som mulig burde inneholde konsekvensvurderinger av anbefalte tiltak og en vurdering av AtB sitt behov for ekstra tilskudd i et 6 mnd perspektiv. Vurderingene skal inkludere en redegjørelse for status for MPs bufferkonto hos AtB («akkumulert mindreforbruk») og hvilke kostnadskutt utenom rutekutt AtB kan gjøre innenfor egen organisasjon.

4. Behovet for dekning av tapte inntekter og økte rutekjøpskostnader 1. halvår.

AtB ønsker innledningsvis å påpeke at AtB står ovenfor 3 utfordringer ift den økonomiske situasjonen for 2022 i Miljøpakke-området:

- a) Inntektsutfordring i overgangsfase og inntil vekstambisjonene forutsatt i Byanbud Stor-Trondheim 2019 er oppnådd
- b) Økte rutekjøpskostnader som følge av ekstraordinær høy indeks (strømkostnader) som har gitt 10 MNOK i økte kostnader i 2021 og med risiko for ytterligere 30 MNOK i økte kostnader i 2022.
- c) 27-28 MNOK i økte rutekjøpskostnader og ekstraordinære engangskostnader som AtB må forventes å håndtere innenfor egen økonomi og finne inndekning for.

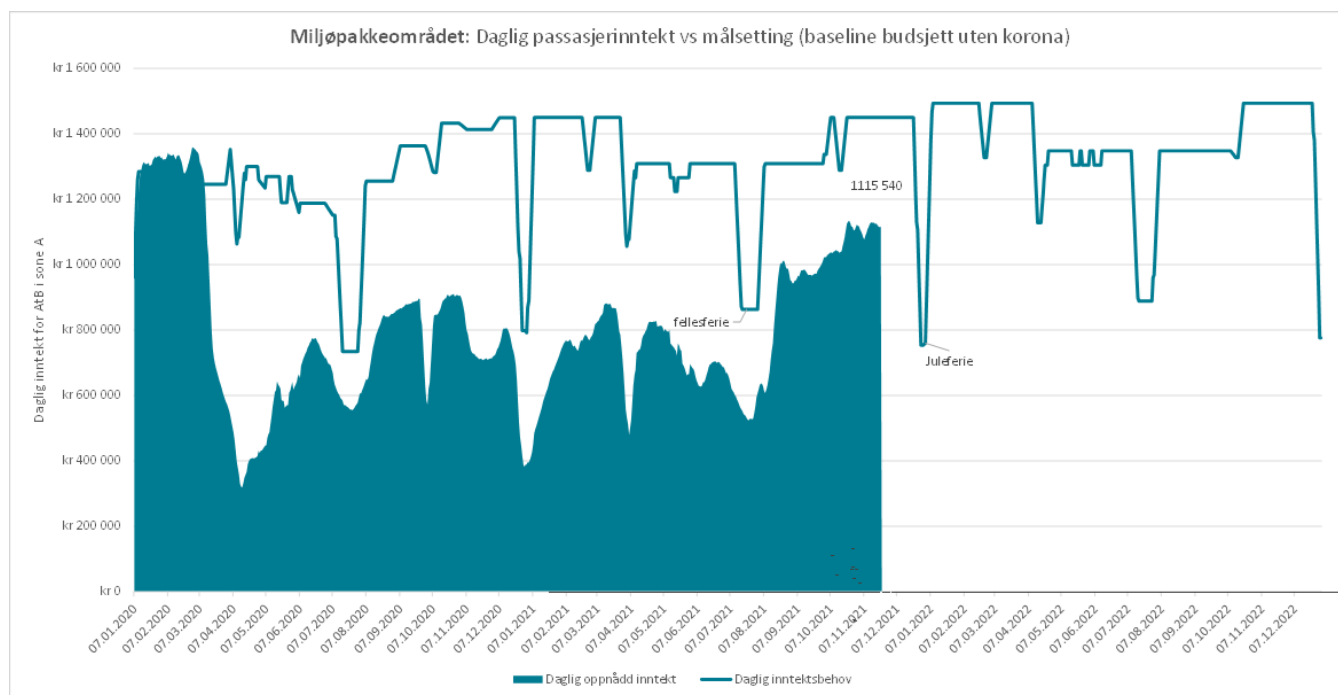
Punkt c) beskrives ikke ytterligere senere i saken og beskrives derfor kort her. AtB har 9 MNOK høyere Rutekjøpskostnader i 2022 enn Konkurranses grunnlaget for Byanbud Stor-Trondheim 2019 la opp til som følge av at reell indeksering er høyere enn deflator / takst. Videre har AtB høyere rutekjøpskostnader som følge av blant annet nødvendige rutetilpasninger. AtB har videre i 2022 ekstraordinære engangskostnader (gjelder spesielt systemkostnader i overgangsfase med doble systemer til de gamle kan fases ut). Dette er forhold som det pt ser ut til at AtB må forventes å håndtere innenfor egen økonomi og finne inndekning for og som påvirker utfordringsbildet for AtB. **Disse økonomiske utfordringene for budsjett 2022 påvirker hvor mye AtB kan bidra med ift å dekke inntektsreduksjonene i overgangsfasen etter koronapandemien.**

Det totale behovet for kompensasjon (punkt a) og b) ovenfor) for AtB på Miljøpakkeområdet er følgelig på årsbasis beregnet til:

- 65 MNOK - Det var i Bussanbud Stor-Trondheim 2019 lagt inn en forventning om økt passasjervekst og som skulle bidra til å finansiere den økte kapasiteten i bussanbudet. Denne vekstambisjonen utgjør 65 MNOK i 2022 og oppfyllelsen av denne ble avbrutt i mars 2020 på grunn av koronapandemiens inntreden som gav restriksjoner på kollektivbruken gjennom hele koronaperioden av smittevernshensyn. Kompensasjonsbehovet for 1. halvår utgjør 32,5 MNOK.
- 14-57 MNOK som kompensasjon for inntektsbortfall inntil 2019-nivå igjen oppnås, beløpet er beregnet med utgangspunkt i scenarier med gjennomsnittlig nedgang i passasjerinntekt for året på 3-12 % ift. 2019-nivå, dvs. at dette skal dekke inntektsgapet ift. 2019-nivå i overgangsperioden og kommer i tillegg til ovenstående 65 MNOK. Pr. 20.11.2021 ligger kollektivbruken om lag 82 % ift 2019 nivået. Figuren nedenfor viser utviklingen gjennom høsten. Kompensasjonsbehovet for 1. halvår utgjør 11-46 MNOK, som følge av forventet høyere behov for inntektskompensasjon i første del av året enn i siste del av året.
- 30 MNOK AtB for inndekning av ekstraordinære kostnader som er utenfor AtB sin kontroll i 2022, dette omfatter spesielt strømkostnadene som gir en forventet økning på 30 MNOK i 2022 utover 2021-økning. Det hefter usikkerhet knyttet til strømprisenes utvikling og derfor bes det om kompensasjon / garanti utover kjent nivå fra 2021. Kompensasjon i 1. halvår er estimert til 15 MNOK.

Indekser vil normalt jevne seg ut over tid, men AtB ser at strømkostnadenes økning blir ekstraordinær i 2022 og hvor det ikke vil være tilstrekkelig ubenyttet tilskudd fra tidligere år til å håndtere denne svingningen.

Utvikling i passasjerinntekt:



Programrådets diskusjon og vedtak omhandler at vi i første omgang får et vedtak i Kontaktutvalget om kompensasjon som dekker 1. halvår 2022 til vi bedre ser hvordan utviklingen blir og på hvilket nivå kollektivbruken vil legge seg, og således sikre at beslutninger tas på et best mulig grunnlag ift. framtidig behov og med mer fakta enn det som foreligger i dag. AtB anbefaler derfor i tråd med diskusjonen i Programrådet den 18.11.2021 at det gjøres en ny vurdering våren 2021 (mars/april) for 2. halvår 2022 og så ny vurdering i november 2022 ift om det er behov for kompensasjon i 2023. Det er viktig å avvente store reduksjoner i rutetilbudet til vi ser hvilke nye vaner som setter seg. AtB vet også at dersom vanene endres til bilbruk, vil det ta tid for å øke kollektivbruken igjen og det vil koste mer å få opp rutetilbudet igjen enn å stå i overgangsfasen. AtB vurderer også at det er uheldig med kutt i tilbudet før partene i Miljøpakken har behandlet den langsiktige tiltaksplanen for perioden 2022-2029. Allerede ved mindre reduksjoner i tilbudet vil busser bli solgt og sjåfører vil bli oppsagt.

AtB har beregnet behovet for kompensasjon / garanti som følger:

Kompensasjonsbehov / garanti i MP	Q1	Q2	Q3	Q4
Inntektseffekt	46	32	26	17
Rutekjøpskostnader, ekstraordinær høy indeks	7,5	7,5	7,5	7,5

Tabellen viser at behovet for 1. halvår for Miljøpakken estimeres til 78 MNOK for kompensasjon tapte inntekter i overgangsfase og 15 MNOK for kompensasjon rutekjøpskostnader som følge av ekstraordinær høy indeks.

Beregningene av behovet er basert på at vi går ut av 2022 tilnærmet på 2019-nivå, men AtB jobber hardt for å oppnå dette tidligere i 2022. AtB estimerte før siste økning i smittesituasjon skjedde, at hvis trenden med vekst fortsetter, vil kollektivbruken være tilbake på 2019-nivå i april, med dagens tilbud og forutsatt at veksten ikke bremses eller stoppes av faktorer som smittevernstiltak mm. De siste ukers utvikling i smittesituasjon gir usikkerhet ift hvor raskt økningen i kollektivbruken faktisk vil skje.

AtB er bedt om å se på hvilke kostnadsreduserende tiltak AtB kan gjøre i 1. halvår 2022 og i lengre perspektiv.

5. Plan A: Tiltaksplan gitt at AtB gis kompensasjon eller garanti

5.1. Hvilke tiltak AtB kan gjøre innenfor egen organisasjon og hvilke kostnadskutt utenom ruteutt, som de dermed klarer å kutte selv.

I tilknytning til risikogarantier gitt for å kompensere for den økonomiske underdekning AtB opplevde som følge av koronapandemien, ga Fylkesutvalget AtB i oppdrag å gjøre det de kan for å minimere underdekningen. AtB har fulgt opp dette og har allerede iverksatt tiltak innenfor egen organisasjon. Planlagte ansetter er blitt satt på vent, noe som har gitt et etterslep i påkrevde satsninger. Antall årsverk pr dd er ca. 3,5 % lavere enn ved årsskiftet 2020/2021.

Historisk utvikling:

	2017	2018	2019	2020	status pr 31.10 2021
Antall årsverk 31.12	76,05	87,05	95,85	98,25	94,65
Antall ansatte 31.12	78	90	99	103	98
Omsetning AtB*	1 426 948	1 775 796	2 062 568	2 228 791	2 360 005
Omsetning pr årsverk*	18 763	20 400	21 519	22 685	24 934

*For 2021 vises prognose for omsetning

Antall ansatte og årsverk siden 2017 reflekterer utvidet ansvar:

- I 2018 overtok selskapet ansvar for hele tidligere Nord-Trøndelag og i 2019 ble kontrakter fra tidligere Nord-Trøndelag anbudsutsatt. Det ble da etablert ny fordelingsnøkkel for administrasjonskostnader som skulle hensynta forventet vekst i administrasjonskostnader som følge av utvidet ansvar. Ansvaret omfatter hurtigbåter, ferge, buss, ITS og fleksibel transport. Full effekt av overføringen kom ved oppstart av nye regionkontrakter for buss og drosje fra august 2021.
- Endring i kontraktsansvar og overgang fra netto til bruttokontrakter, som utvider ansvarsområdet og oppgavene for AtB, er beskrevet i figur nede i saken. AtB har overtatt mye administrasjon som tidligere lå hos operatørene, som f.eks. markedsføring, billettering, kundeservice mm. Ved endring fra netto til brutto flyttes kostnader for administrasjon fra operatørene til AtB.
- I perioden er det også gjennomført en omlegging av kollektivtrafikken i Stor-Trondheim
- Det er iverksatt utviklingsprosjekter som aldersvennlig transport (67+), nytt billett- og sanntidssystem i Trondheim.
- For fleksibel transport er bestillingstjenesten som tidligere ble kjøpt fra eksternt firma, nå overtatt av AtB.

Selv om AtB har hatt et økt ansvar og en spesielt utfordrende tid med tanke på koronapandemien, ble kostnadene til administrasjon 4,5 % lavere i 2020, sammenlignet med 2019 og i 2021 er som nevnt antall årsverk redusert.

Frem mot 2022 drives administrasjonskostnadene til egne årsverk spesielt av drift av nyutviklet billettsystemplattform som fremover kjøres i egen regi (in-house) med rekruttering av egne IT-utviklere for å drive noe som tidligere har vært løst som en kjøpt tjeneste fra henholdsvis Fara og WTW. Ny mobilitetsplattform skal gi et mer helhetlig og fremtidsrettet tilbud til kundene i hele Trøndelag.

AtB har etter fylkessammenslåingen hatt et bevisst forhold til å styrke kompetanse på følgende fagområder:

- å bygge opp og ta vare på kunnskap gjennom ansettelser istedenfor innleie
- økt kompetanse tilknyttet strategisk ledelse, statistikk, marked og digitalisering
- økt kapasitet etter overtagelse av kollektivtjenester fra Nord-Trøndelag
- økt kapasitet på grunn av krevende anskaffelser og styrking av kontraktsoppfølgingen
- økt behov for interne støttetjenester som økonomi, personal og administrasjon
- økt kapasitet til flåtestyring, sanntid, billettering og reiseplanlegging
- økt kapasitet til driftssentral, kundeinformasjon og kundesenter

Med hensyn på **mulige ytterligere innsparinger i administrasjonens drift og årsverk**, er det krevende fordi AtBs ansatte leverer basisaktiviteter som understøtter tilbudet og servicen til kundene. AtB har funnet 3 mulige innsparingsområder i administrasjonen hvor det er mulig å spare 3-5 MNOK med følgende konsekvenser:

- Redusert åpningstid på AtB Kundesenter i Prinsens gate 41, stenge på lørdager og kortere åpningstid på hverdager. Dette vil i størst grad ramme kunder som ikke har kompetanse på selvbetjente løsninger knyttet til billett kjøp.
- Utsette tilbudsutviklingsarbeid på lengre sikt, som utvikling av mobilitetsplaner for områder i Trondheimområdet og regionen i Trøndelag. Vil ramme områder hvor kollektivbrukerne ønsker en videre utvikling, optimalisering og brukerreting av mobilitetstilbudet
- Gjennomføre gode innkjøp som gir reduserte innkjøpskostnader – er i hovedsak gjennomført. De største innkjøpene i 2022 vil omfatte anbud på Sjøkontrakter og ITS.
- Bygge kompetanse in-house, og slik redusere konsulentbruk.. AtB har oppgaver som AtB må løse løpende over tid og trenger egen kompetansebygging på, og som det er langt mer kostbart å leie inn og lære opp eksterne konsulenter til å utføre.

5.2. Tiltaksplan for økt kollektivbruk

AtB ser at det viktigste tiltaket for å sikre økt kollektivbruk framover, er at

1. rutetilbudet er bygget opp som nettverk med svært mange reisemuligheter og stor frekvens
2. attraktiviteten til rutetilbudet er basert på et sømløst reisetilbud.

Dette svekkes betydelig dersom rutetilbudet reduseres vesentlig.

Undersøkelser som er gjennomført i dette området i oktober 2021 knyttet til reisevaner, viser at endringen i reisevaner før og etter korona ikke er vesentlig. Det understreker viktigheten av å opprettholde tilbudet på det nivået det er i dag for å gjøre det attraktivt og tilgjengelig å ha kollektivtilbudet som reisemulighet. De viktigste driverne for å velge å reise kollektivt er at bussen går dit kundene skal og at frekvensen er høy. Et sømløst og forutsigbart tilbud er en forutsetning for å velge å reise kollektivt.

AtB har etablert en «tiltaksplan for økt kollektivbruk og inntektsvekst framover» og for å redusere snik i kollektivtrafikken. AtB mener det viktigste nå og fremover er å gjennomføre målrettede tiltak for å øke kollektivbruken i tråd med de vedtatte ambisjoner og for å oppnå nullvekstmålet. AtB argumenterer for at det er avgjørende at en reduksjon av dagens rutetilbud ikke gjennomføres før man ser på hvilket nivå og med hvilken profil, kollektivbruken legger seg, i hvert fall i løpet av overgangsperioden.

Nedenfor følger utdrag fra tiltaksplanen og i vedlegg foreligger ytterligere spesifiseringer av tiltakene.

Mål for vinter 2021/2022 for å øke kollektivbruken:



Hovedmålgrupper og pågående tiltak frem mot sommeren 2022:

De som allerede reiser kollektivt enten ofte eller av og til har både kjennskap til tilbudet og har en positiv innstilling til bruk av tilbudet. Det er derfor naturlig i første omgang å henvende seg til denne gruppen. I tillegg er det et potensiale knyttet til å få flere barn og unge til å reise kollektivt til fritidsaktiviteter, som henger godt sammen med ny aldersgrense for kategori barn.

Det vil være viktig å jobbe konkret mot ulike områder som har fått eller får forbedret tilbud som følge av utvidet sone A, åpning av holdeplass på Østmarka, ekspresstilbud i rush osv.

- Eksisterende kunder som reiser ofte
- Eksisterende kunder som reiser av og til
- Familier/foreldre (erstatte bil nr 2, fritid, fokus på barn/unge)
- Flere tilrettelagte fritidsreiser som styrket tilbud til Skistua og Vassfjellet
- Barn/ungdom generelt

5.3. Taksttiltak

AtB har fått informasjon om at 4,1 % takstøkning skal legges til grunn for 2022. I Miljøpakkeområdet utgjør passasjerinntektene i et år uten koronaeffekter i underkant av 500 MNOK, dvs. at hver % i takstøkning utgjør ca. 5 MNOK i økte passasjerinntekter, før effekten av færre reisende som følge av økt pris er innberegnet. Dette antas å utgjør ca. 35-40 %, dvs. at 1 % takstøkning gir netto ca. 3 MNOK i økte inntekter. En

takstøkning på eksempelvis 6 % vil gi netto 6 MNOK i økte inntekter utover foreslått takstøkning (totalt vil takstøkning gi ca. 18 MNOK, men skal også dekke kostnadsøkninger som følge av økt indeks).

AtB anbefaler ut fra Bompengeforlikets taksttiltak og behovet for å få økt passasjervekst å ikke øke takstene ut over vedtatte 4,1 %.

5.4. Bruk av AtBs buffer / Ubenyttet tilskudd fra tidligere år

Ubenyttet tilskudd fra tidligere år utgjorde pr 1.1.2021 ca. 26 MNOK for Miljøpakken. I prognosen for 2021 forventes det et underskudd i Miljøpakken på ca. 15 MNOK, hvilket medfører at det er gjenstående ca. 10-11 MNOK ved årsskiftet. AtB forventer at denne ikke vil la seg kunne bygge ytterligere opp i løpet av de neste årene uten ekstra tilskudd eller kompensasjoner.

AtB vurderer at det i tilknytning til finansieringsbehovet er to alternative måter å håndtere denne på, enten la denne ligge uberørt for å håndtere senere mindre svingninger uten å måtte tilføre AtB mer tilskudd eller disponere denne nå for evt. framtidig måtte tilføre ytterligere midler for å håndtere senere svingninger i indekser osv. Ubenyttet tilskudd i Miljøpakkeområdet kan ikke benyttes til finansiering av aktivitet utenfor Miljøpakkeområdet. Det er opp til Kontaktutvalget i Miljøpakken å beslutte om eventuelt ubenyttet tilskudd i Miljøpakke-området kan disponeres videre av AtB. AtBs videre disponering av disse midlene skal skje i samråd med Miljøpakken. AtB anbefaler at AtB nå kompenseres for koronakonsekvensene og at buffer beholdes for å håndtere senere mindre svingninger uten at AtB må be om ekstra kompensasjon.

5.5. Kostnadstiltak / øvrige tiltak

1. Reduksjon av kostnader med ikke-kritiske tilbudsreduksjoner og aktiviteter som ikke er basisaktiviteter:

AtB har i dag anledning til å redusere tilbudet med ca. 80 MNOK/år uten å måtte reforhandle inngitte tilbudspriser. 80 MNOK/år representerer i stor grad driftstillegget for kollektivtrafikken fra 2016 til 2019 nivået og representerer derfor et betydelig tilbakeskritt om hele handlingsrommet må benyttes.

Med en tretrinns innsparingsplan vurderer AtB at det kan være nær akseptabelt å kutte inntil 20 MNOK/år på trinn 1 uten at nullvekstmålet trues på lengre sikt. Med oppsigelsesfrister må tiltakene forventes å gi effekt fra senest 01.05.2021. Trinn én gir innsparinger i form av en lengre sommerperiode, innsparinger i søndagstilbudet og svakere tilbud til Skistua. Gjennomføring av piloter for utprøving av ny mobilitet kan utsettes ifm budsjett 2022, som pilotprosjektet 67+. Pilotprosjekt 67+ utgjør 4,75 MNOK i MP på helårsbasis. Videre innskrenkes rushtidsperioden fra nabokommunene.

Dette vil gi 3 MNOK i reduserte kostnader fra 01.05. til 30.06.21, med reduserte inntekter blir nettoeffekt ca. 1,5 MNOK.

Konsekvensen av trinn 1 vil være kapasitetsutfordringer i sommerukens 1. og 8. uke og det må påregnes en lavere kundetilfredshet og protester fra berørte kundegrupper. Operatørene vil selge bussmateriell og av hensyn til å beholde mulighetene for å reversere tilbudet må det vurderes å betale operatørene for vognkostnaden for fristilt bussmateriell ut 2022.

Den totale rammen for 2021 for disse mobilitetspilotene er på 8,9 MNOK.

Styret i AtB har ikke behandlet saken enda, så tallstørrelsene gis med forbehold.

5.6. Kostnadsreducerende tiltak innen 1.6.2022

Av forhold nevnt i pkt 5.1 om innsparinger i egen organisasjon vil redusert åpningstid på kundesenter og utviklingsarbeid kunne settes på vent allerede fra 01.01.2022. Anskaffelser og oppbygging av kompetanse for å flytte funksjoner in-house for på sikt å redusere kostnadene vil måtte fortsette.

Redusert åpningstid på kundesenter vil gi noen kundegrupper som ikke benytter digital plattform et begrenset tilbud og det vil gi kundeklager til AtB. Stans i utviklingsarbeidet i Trondheimsområdet og i regionen i Trøndelag vil være uheldig for arbeidet med kontinuerlig tilbudsutvikling som gir et bedre tilbud og «mer for mindre».

6. Plan B – dersom ingen kompensasjon / garanti gis fra stat/Miljøpakke/TrFK

Dersom ingen kompensasjon gis fra stat/Miljøpakken/TrFK gis før AtBs styremøte 17.12.21 trer styrets handlingsplikt inn. Dette innebærer at styret må treffe beslutning om drastiske reduksjoner av rutetilbudet og som vil bli effektivert fra ca. 01.04.22.

6.1. Tiltak innen egen organisasjon:

Tiltak nevnt under Plan A med tiltak innen egen organisasjon vil fortsatt være gjeldende. Det vil ikke være enkelt å spare inn på aktiviteter uten at dette rammer kundetilbud- og service.

6.2. Tiltaksplan for økt kollektivbruk: som for plan A.

6.3. Taksttiltak. Det er større grunn for å gå inn på taksttiltak dersom vi kommer i denne situasjonen, med størrelse og innretning må avveies på hvordan det vil innvirke på kollektivbruken. 1 % takstøkning gir ca. 3 MNOK i netto effekt, slik at det vil ikke utgjøre en stor inntekt ift den store utfordringen plan B innebærer.

6.4. Bruk av AtBs buffer / Ubenyttet tilskudd fra tidligere år

AtB vil måtte bruke alt av Ubenyttet tilskudd fra tidligere år dersom det ikke gis kompensasjon / garanti fra stat / Miljøpakke / TrFK. Dette vil redusere alt handlingsrom for AtB for mange år framover, inntil man igjen har reforhandlet avtaler og skapt mulighet for å skape overskudd. Dette vil innebære at uventede kostnadsposter må dekkes gjennom ytterligere reduksjoner i rutetilbudet eller gjennom økte tilskudd fra MP/TrFK.

6.5. Kostnadstiltak

Behovet for tiltak i Miljøpakken er i størrelsesorden 79-122 MNOK på årsbasis. Kontraktens handlingsrom medfører mulighet til å redusere rutetilbudet med ca. 80 MNOK på årsbasis, med effekt kun i $\frac{3}{4}$ - deler av året i 2022 tilsvarer dette ca. 60 MNOK. Redusert rutetilbud medfører imidlertid også tapte passasjerinntekter. Overordnet legges det til grunn et forholdstall på 1:2, dvs. at redusert rutetilbud på 60 MNOK gir reduserte passasjerinntekter på 30 MNOK og netto resultateffekt på 30 MNOK.

Dette innebærer at selv om hele kontraktens handlingsrom utnyttes med virkning fra 01.04.21, vil det på langt nær være tilstrekkelig for å dekke behovet. Store deler av selskapets egenkapital medgår for å dekke driften fram til reduksjon i rutetilbudet er mulig og sette selskapet i en uakseptabel risikoutsatt situasjon og vil ikke kunne dekke resterende underdekning.

Tiltaksplan redusert rutetilbud i plan B:

Trinn1:

Som beskrevet i Plan A vises det til et første innsparingstrinn på inntil 20 MNOK. Tiltaket vurderes som forsvarlig, men i forhold til å nå nullvekstmålet på kort, og lengre sikt mot 2030 og under en gjeldende byvekstavtale, vil nedjustering av tilbudet representere et redusert handlingsrom for å utvikle og tilpasse tilbudet.

En innsparing og reduksjon i tilbudet – allerede på trinn 1, vil innebære et redusert behov for sjåfører. Styrkingen av tilbudet fra 2019 representerte et rekrutteringsbehov for inntil 150 nye sjåfører og flere av disse vil med ulike kutt bli overflødig. Sammen med et redusert sjåførbehov vil også bussmateriell utover reserveandel som er to år gammelt og av høy kvalitet bli tilgjengelig på brukmarkedet.

Utover trinn 1 har AtB vurdert ytterligere tre trinn (se tabell) på neste siste.

På trinn 2 legges det opp til ytterligere 24 MNOK, akkumulert 44 MNOK i innsparinger som rettes mot redusert frekvens i metronettverket (metrolinjer, tverrlinjer og bydelslinjer) på lørdag og søndag og enkelte sentrumslinjer vil kun bli kjørt i rushtid. Operatørene vil selge bussmateriell.

Konsekvensen i trinn 2 blir at faste brukere ikke finner tilbudet attraktivt og velger bilen på personreiser, til handel og fritid. Risikoen for manglende evne til oppfyllelse av nullvekstmålet frem mot 2029 vurderes som betydelig. Operatørene vil selge bussmateriell og re-anskaffelser vil bli kostbart, men å beholde bussmateriell også på dette nivået vil utgjøre for stor del av innsparingen. Metrobusser vil være attraktive på brukmarkedet og Oslo har tilsvarende busser som opsjon i anbudet for Indre by.

På trinn tre er det ytterlig 33 MNOK i innsparinger, akkumulert 77 MNOK og handlingsrommet for nedjustering er nådd. Tiltaket innebærer kutt i tilbudet på formiddag og ettermiddag og nabokommunene får omstigning på knutepunkt Strindheim og Tillerterminalen for alle avganger. Tilbudet vil primært være innrettet på studie-/arbeidsreiser i rushtid.

Konsekvensen på trinn 3 vil være en ytterligere forringelse av kollektivsystemets evne til å levere miljøvennlige reiser. Tilbudet blir innrettet på rushtidstilbudet og få vil få dekket besøks- fritids og kulturreiser på en effektiv måte da tilbudet blir uaktuelt og med for svak frekvens (2-3 avg/time i snitt). Operatørene vil selge busser og situasjonen vurderes som alvorlig og mot irreversibel når det gjelder å nå nullvekstmålet frem mot 2029.

Reduksjon av tilbudet i et fjerde trinn vil gå utover handlingsrommet på 80 MNOK/år. Tiltaket innebærer et redusert tilbud i rushtid på enkeltlinjer, og linjer med lavt belegg vil opphøre. Tiltak på trinn fire vil innebære en reforhandling av de enhetspriser som ble inngitt på tilbudstidspunktet.

Figur - Oppsummering av innsparingstiltak

	Tiltak	Dager	Innsparing	Konsekvens	Risiko
Trinn 1	Lengre redusert sommertilbud	Alle	Inntil 20 mill Busser kan bli solgt.	Kapasitetsutfordringer uke 1 og 8 i sommerperioden Lavere kundetilfredshet og protester fra noen kundegrupper	Nær akseptabelt
	Redusert søndagstilbud	Søndager			
	Redusert tilbud Skistua og trikken				
	Aldersvennlig transport - 67+ avvikles	Man-/lørdag			
	Red rushtidsperiode for kommunene	Man-/fredag			
Trinn 2 (inkl. trinn 1)	Redusert frekvens i nettverket	lørdag	Ytterligere 24 mill, totalt 44 mill Busser selges	Kollektivtilbudet mindre effektivt og aktuelt for fritids- og handelsreiser. Mindre nytte for periodebrukere. Misnøye blant kundene og redusert bruk av det reduserte tilbudet	Betydelig
	Redusert søndagstilbud i nettverket. Enkeltlinjer kjøres kun i rushtid	søndag			
Trinn 3 (inkl. trinn 1 og 2)	Redusert tilbud på formiddag og ettermiddag.	Hverdager	Ytterligere 33 mill Totalt 77 mill Busser selges	Kollektivtilbudet vil være innrettet på arbeids- og studiereiser i tradisjonell rushtid og særlig de uten bil rammes. Stor misnøye blant kundene og mindre bruk av det reduserte tilbudet	Alvorlig
	Alle avganger fra nabokommuner Og Klæbu ender på knutepunkt.	Alle dager			
Trinn 4 Utover Kontrakt (inkl. trinn 1, 2 og 3)	Redusert tilbud i arbeidsreiser på utvalgte linjer.	Alle	Ytterligere 10 mill Totalt 87 mill Busser selges	Tiltaket vil innebære reforhandling av kontrakter og de enhetspriser som er levert for kjøring. Sterk misnøye og lav bruk av tilbudet	Irreversibel i forhold til å nå nullvekst
	Tilbudet til Skistua fjernes				
	Linjer med lavt belegg fjernes				

For å dekke det totale behovet, må AtB antakelig si opp alle avtaler og reforhandle på nytt med ytterligere svakere tilbud enn det som er skissert over.

AtB forventer gradvis økt kollektivbruk framover når vi kommer over i en periode uten begrensende smittevernstiltak og tiltak for å komme i økonomisk balanse vil om ett år være mindre enn de drastiske tiltakene som vil være nødvendige om AtB skal håndtere inntektssvikten innenfor eget handlingsrom.

Risikoen er også stor for at busser selges og tilgangen på sjåfører reduseres og gjør det dyrt og vanskelig å reversere fram i tid når kollektivbruken har økt igjen.

6.6. Kostnadsreduksjoner innen 01.06.2022

Gjennomføring av innsparingstiltak nevnt over vil kreve noe tid å implementere. Et vedtak i AtBs styre 17.12 vil, avhengig av vedtakets omfang for tilbudet, kunne implementeres innen 01.05.2022 for trinn 1-3, innsparing på inntil 78 MNOK på årsbasis, 13 MNOK i 1. halvår (effekt fra 01.05.21). Av hensyn til selskapets driftsplanlegging og ivaretagelse av ansattes interesser er det lagt til grunn 4 mnd for å sikre god driftsløsning og forutsigbarhet i arbeidsforholdet. Netto effekt hensyntatt reduserte inntekter er beregnet til ca. 6,5 MNOK.

Innsparinger utover trinn 3 vil ligge utenfor kontraktens handlingsrom og vil kreve reforhandling av enhetspriser for tilleggsjusteringer. Implementering av ytterligere tiltak vurderes å ta noe lengre tid og det beste tidspunktet vil være ved innføring av sommerruter fra 27.06.2022.

Konsekvensene av tiltakene for kundene er beskrevet i punktet over. Sjåførene vil normalt ha tre måneders oppsigelse, men kan også permitteres i påvente av et endelig produksjonsvolum.

7. Oppsummert for AtB

De ovenstående skisserte tiltak i egen organisasjon i AtB og kostnadsreduksjoner i rutetilbud i plan A vil være nødvendige slik AtB ser det nå for å håndtere de økonomiske utfordringene utenom inntektskonsekvensene



som følge av koronapandemien. AtB vil derfor ikke kunne bidra med tiltak i plan A som vil redusere behovet for kompensasjon.

Vedlegg:

Et utvalg av tiltak knyttet til mål for å øke kollektivbruken framover:

Overordnet	
Den samfunnsøkonomiske og miljømessige nytten, og den positive konsekvensen knyttet til at flest mulig reiser kollektivt må synliggjøres. AtB må fremme disse budskapene i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune og øvrige kommuner. Det må utarbeides felles budskap rundt dette som kan brukes både i media, mot politikere og samarbeidspartnere.	
Flere skal reise og flere skal reise oftere	
Hva	Hensikt og mot hvem
Utarbeide og videreføre kampanjer og informasjon knyttet til å synliggjøre reisemuligheter og totaltilbudet	Bygge kjennskap og kunnskap om tilbudet i de ulike bydelene og områdene
Bruke ambassadører i markedskommunikasjon	«Sannhetsvitner» som forteller om sine reiser
Vervekampanjer – prøv bussen	Eksisterende kunder verver nye kunder. Erfaringsmessig god effekt når kundene får oppleve tilbudet og mulighetene selv. Tar ned terskelen for å prøve.
Målrettet kommunikasjon til eksisterende reisende knyttet til kollektivtilbud mot fritidsreiser	Eksisterende kunder skal reise enda mer. De er positive til tilbudet, og AtB synliggjør mulighetene mht handel og fritid
Bydelskampanjer – Ranheim, Sluppen, Charlottenlund, Flatåsen m.fl.	Kampanjer om konkret tilbud i ulike bydeler både mot jobb, skole, fritid og handel.
Samarbeide med partnere med felles mål – flere snakker bedre sammen. Handel, kultur, fritid. Har dialog med Midtbygruppen, kjøpesenter, kultur (teater, kino, konserter)	Synliggjøre tilgjengeligheten med buss til de ulike reisemålene
Oppfordre til bruk av 9t2 – info til skoler og barnehager	Har ikke vært tilgjengelig under korona. Bygge gode reisevaner.
Markedsføre nattbuss-tilbudet	Rettet mot ungdom, minne om bruk av periodebillett
Utarbeide bedre sesongtilbud til Skistua, Vassfjellet og andre utfartsområder.	Fritidsreiser, barn og ungdom. Markedsføres sammen med familie helg, ny aldersgrense barn
HjemJobbHjem – innsalg og gjennomføring	Samarbeid med Miljøpakken for å få flere til å reise kollektivt til og fra jobb
Ny holdeplass Østmarkneset – kjennskap, kunnskap og bruk	Målrettet markedsføring mot jobb, skole og fritidsreiser for de som bor i området som får bedre tilbud. Bygge kjennskap og kunnskap.
Flere reiser til og fra Stjørdal og Melhus som følge av utvidet sone A	Jobb, studie og fritidsreiser. Voksne arbeidsreiser, barn/ungdom.
Kontakte idrettslag i områder hvor det er godt kollektivtilbud til arenaer/haller og jobbe sammen med dem for å fremme flere kollektivreiser	Få flere barn og unge til å reise kollektivt til trening. Jobbe både mot foreldre og barn som målgruppe og i samarbeid med idrettslagene.
Synliggjøre alle fordelene med å reise kollektivt fremfor bil	Parkering i midtbyen, kostnader, flere kan reise sammen, «fritid», miljø, fremkommelighet

Gjennomføre tids-sammenligninger med buss vs bil på utvalgte strekninger med mye kø	
Alle skal betale for sin reise	
Flere og mer effektive billettkontroller	Får kontrollert flere nå når smitteverntiltakene er borte. Synlig billettkontroll har stor effekt.
Videreføre kampanjer rettet mot barn og unge – både holdningsbasert og praktisk konsekvens ved snik	Bevisstgjøring og holdningsendringer.
Informasjon rettet mot foreldre vedr barnebillett	Kjennskap og kunnskap om pris i tillegg til holdningsarbeid mot ungdom.
Møte ungdommer på skoler i samarbeid med ungdommene selv (ambassadører) med info knyttet til betaling av billett	Barn/ungdom
Høy oppetid og tilgjengelige billettkanaler	Alle som reiser skal kunne kjøpe billett – forutsetning at billettsystemene er i drift og tilgjengelig.
Møte med interessentgrupper (eldre, blindeforbund osv) vedrørende betalingsmuligheter	Videreføre arbeidet med fysiske møter, info og opplæring mot ulike målgrupper
Tilgjengelig informasjon knyttet til slik kjøper du billett	Før og underveis på reisen.
Vise konkrete regnestykker på pris pr reise ved bruk av periodebilletter	Synliggjøre hvor lav pris det er å reise kollektivt vs bil
Gode informasjonssystemer – en forutsetning	
Videreutvikle appen AtB	Kontinuerlige forbedringer av appen AtB basert på innspill og tilbakemeldinger fra kundene
Sanntidsfunksjonen i de ulike kanalene skal forbedres	Mer samsvar mellom de ulike infoflatene, synliggjøre sanntid i kart
Synliggjøre fyllingsgrad av bussene	Fordele reisene bedre, gi god informasjon til de som eventuelt vegrer seg for trengsel
Gode avviksmeldinger i ulike kanaler ved oppståtte hendelser	Sikre forutsigbarhet for de som reiser, både før og underveis på reisen
Kunden skal ha en god opplevelse på hele reisen	
Ny servicestandard er under utarbeidelse og servicekurs for sjåførene skal gjennomføres	Sikre god service og felles forståelse for hvordan kundene skal oppleve bussturen. AtB i samarbeid med operatørene.
Sikre god fremkommelighet for bussene	God fremkommelighet bidrar til bedre konkurransekraft mot bil og kollektiv oppleves som attraktivt.
Opprettholde godt renhold om bord	

KU-vedlegg 50-21 Oppsummering av økonomiske forhold knyttet til overgang fra Autodiesel til HVO biodiesel

Som forutsatt ved oppstart av anbudet august 2019 benytter deler av bussparken i Stor- Trondheim HVO Biodiesel som drivstoff. 1.7.2020 ble det innført en særskilt veibruksavgift på Biodiesel, uten tilførsel av midler til å dekke dette. Dette medførte et voksende underskudd for AtB, som akkumulerte seg opp til man sommeren 2021 gikk over fra HVO Biodiesel til Autodiesel. Deretter ligger det besparelser i rutekjøpet som vil dekke inn det akkumulerte underskuddet siden 1.7.2020. Det er forventet at det akkumulerte underskuddet er dekket inn mot slutten av 2022. Forutsatt at dette er dekket inn, vil den økonomiske effekten av å gå tilbake til HVO Biodiesel igjen bestå av følgende tre elementer:

- Biodiesel veibruksavgift x antall liter
- Mulig merkostnad ved en omsetning utover omsetningskravet (biodiesel). Denne er usikker, men intensjon her er å inngå en «avtale» med operatørene om et eventuelt fast påslag pr km for dette
- Kostnad ved en attest fra revisor hos enten omsettere eller operatørene som bekrefter at bussenes biodieselforbruk holdes utenfor rapportering av volum i omsetningskravet

Et best mulig estimat er at a) med forslag til statsbudsjett vil koste **ca 15,5 MNOK årlig** (ca 5 Mill liter liter i normalår x 3,09 avgift), b) er svært usikker, men antas å ha en kostnad mellom 0 – 5 MNOK årlig, c) antas å ligge på 50.000 – 100.000 kr avhengig av hvor mange omsetningsselskaper som må «gjennomgå».

Sats på veibruksavgift HVO Biodiesel:

- Sats etter 1.7.2020 = 3,62 kr/liter
- Sats etter 1.1.2021 = 3,66 kr/liter
- Sats i forslag til statsbudsjett fra 1.1.2022: 3,09 kr/liter**

Merk at avregning mellom AtB – Operatør og mellom Operatør – Omsetter er ulik. I førstnevnte relasjon benyttes anbud med kostnad pr kilometer som korrigeres med drivstoffindekser fra SSB. Indekser har noe etterslep og gjør at avtale av betingelser i endringsordre fra HVO Biodiesel – Autodiesel og potensielt Autodiesel tilbake til HVO Biodiesel inneholder komplekse beregninger. Det vil dermed være en fordel om bytte av drivstoff skjer ved tidspunkt for halvårlig indeksering av kontrakter. Det vil si i februar og august.

Med vennlig hilsen
Christian Tørriseng
Seksjonsleder økonomi
Mobil 954 69 016