



Vår dato
18.08.2022

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
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Knut Sletta, Jernbanedirektoratet
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Statsforvalteren
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune
<http://miljopakken.no/>

Fra:

Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Det innkalles til møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 26. august kl. 09:00 – 13:00**. Se egen innkalling i kalender.

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda

Orienteringer

- 31/22 Trafikkutvikling (Sek)
- 32/22 Tertialrapport (Sek)
- 33/22 Fremdrift i gateprosjektene (Trfk)
- 34/22 Den nye normalen i kollektivtrafikken (buss) (Trfk)
- 35/22 Fv. 707 Brå bru – ny styringsramme (Trfk)
- 36/22 Fv. 707 Høstadkorsen-Berg (Trfk)
- 37/22 Gjeninnføring av biodiesel på bussene i Trondheimsområdet (Trfk)
- 38/22 Oppheving av krav om reduserte bomtakster i bomforliket (Svv)
- 39/22 Rapportering på bompengeforliket – status tiltak kollektiv (Trfk)
- 40/22 Miljøpakken i media (Sek)
- 41/22 Markering av Mobilitetslab Elgeseter, NTNU-Miljøpakken (Trfk)

Eventuelt



Møtereferat

Referat fra møte 10. juni 2022 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer:

Beslutninger i programrådet 22. juni

- **Fv. 6802 g/s-veg kryss Sutterø - Molovika:** Bevilger 11,0 mill. til utbygging. Forskutteres fra årsbudsjett 2023.
- **Klæbuvegen, Hans Osnes veg – Gløshaugvegen:** Bevilger 1,3 mill. i tillegg til allerede innvilgede 1,5 mill. til byggeplanlegging av Klæburuta del 12. Forskutteres fra årsbudsjett 2023.
- **Fv. 6692 prøveprosjekt Innherredsveien:** Bevilger 4 mill. kr. til å dekke et merforbruk for prøveprosjekt Innherredsveien. Dekkes inn gjennom ubrukte belønningsmidler.
- **Bilbyen – Nidarvoll:** Bevilger 1,0 mill. til utbygging av fortau. Forskutteres fra årsbudsjett 2023.
- **Pendellinje Melhus skystasjon – Søberg (Skjerdingsstad):** Bevilger 0,7 mill. til utbedring av holdeplasser. Forskutteres fra årsbudsjett 2023.

Beslutninger i programrådet 17. august

- **Hovedsykkelnett i byvekstområdet:** Ber arbeidsgruppa komme tilbake med forslag til prinsipper for prioritering innenfor strekningene i nettet, prinsipper for måloppnåelse, tydeliggjøring av at saken omhandler riksvegmidler og plan for videre prosess.
- **Nordre Ilevollen – styringsramme:** Vedtar at ny styringsramme for prosjektet settes til 136,5 millioner kroner. Pris- og kostnadsøkningen gjøres med samme fordeling mellom Kollektiv (trikk) og Metrobuss som opprinnelig styringsramme.
- **Kostnadsutvikling på hovedsykkelveg Gildheim-Pirbrua:** Gir tilslutning til:
 - å justere styringsrammene for delstrekning 1-3 i tråd med årsbudsjett 2021:
 - Delstrekning 1 Gildheim – Leangbrua: 180 mill (20-kr) (korrigert for plankostnader)
 - Delstrekning 2 Leangbrua-Dalenbrua: 137 mill (20-kr) (inkluderer ikke plankostnader)
 - Delstrekning 3 Dalenbrua-Lilleby skole: 88 mill (20-kr) (inkluderer ikke plankostnader)
 - at justerte styringsrammer for delstrekningene 1-3 spilles inn til HP 23-26
 - at Statens vegvesen spiller inn ny styringsramme for delstrekning 4 på 136 millioner 20-kroner (korrigert for plankostnader) til HP 23-26

Ad sak 31/22 Trafikkutvikling (Sek)

Vedlegg: Trafikkrapport

NB: Trafikkstrømmene påvirkes av veiarbeid tilknyttet Nydalsbrua på Sluppen og Nye Veiers arbeid på E6 øst. I tillegg vil statistikk for inneværende år være påvirket av koronapandemien.

Biltrafikk: Antall passeringer gjennom Miljøpakkens bomstasjoner er fire prosent høyere i januar–juli 2022 enn tilsvarende periode i 2021, og tre prosent lavere enn i 2019. Med bomstasjonen på E6-Ranheim er trafikken innenfor bygrensen fem prosent høyere enn i 2021, men tre prosent lavere enn i 2019.

På E6 øst er trafikken 20,8 prosent høyere i januar til juli 2022 enn i 2021. Sammenlignet med 2019 er trafikken nærmere 4 prosent lavere disse månedene.

I Melhus viser Statens vegvesens trafikkregistreringspunkt på E6 nord for Melhus 5 prosent høyere trafikk så langt i 2022 enn i samme periode i 2019. Sammenligner vi årets sju første måneder med 2021, er det 22 prosent flere passeringer i år. Forbi Øysand er trafikken så langt i år 2 prosent høyere enn tilsvarende periode i 2019, og 5 prosent høyere enn i 2021.

I Malvik er antall passeringer gjennom bomstasjonene på Hommelvik og Leistad fra januar til juli i år 23 prosent høyere enn i 2021, og 6 prosent lavere enn i 2019.

Trafikken i Stjørdal er 22 prosent høyere i perioden januar til mai 2022 enn i både 2020 og 2021.

Elbil: Elbilenes andel av bompasseringene var ved utgangen av juli nærmere 28 prosent i Trondheim og 26 prosent på E6 øst. Dette er 6-7 prosentpoeng høyere enn ved utgangen av juli 2021.

Elbilene utgjorde ved utgangen av juli 2022 rundt 23 prosent av bilparken i miljøpakkeområdet, mens elbilens andel av nybilsalget i juli var i overkant av 67 prosent. Andelen solgte hybrider utgjorde i juli 24 prosent, mens øvrige fossile kjøretøy utgjorde 8 prosent.

Kollektiv: Tall fra AtB viser at antall som reiser kollektivt med buss og trikk i Stor-Trondheim er 42 prosent høyere i januar–juli 2022 enn 2021. Sammenlignet med 2019 er antall reisende med buss og trikk så langt i år 1 prosent høyere. I juni var på Trønderbanen tilbake på 2019-nivå.

Sykkel: Sett under ett er antall syklende forbi Rotvollekra og Svingbrua i januar til juli 8 prosent lavere enn i 2019, og 3 prosent høyere sammenlignet med 2021.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 32/22 Terialrapport 2022 (Sek)

Vedlegg: Miljøpakkens terialrapport 1-2022

Kontaktutvalget ba i møte 27. januar (KU-sak 3/21) om å få terialrapportering på prosjektnivå. Terialrapporten legges frem for Programråd (PR) og Kontaktutvalg (KU). Sekretariatet (SEK) koordinerer arbeidet med terialrapporten og sammenstiller informasjon som er rapportert fra partene.

Det er rapportert på i overkant av 300 prosjekter. Pr 1. tertial (T1) disponerer etatene 2233 mill. kr, og de rapporterer en årsprognose på 1477 mill. kr. Dette gir et forventet mindreforbruk ved utgangen av 2022 på 755 mill. kr i forhold til vedtatt budsjett. Dette er en reduksjon i forhold til siste år (jf. Årsrapport 2021). Dette indikerer bedre fremdrift i prosjektporteføljen, men samtidig er det en svært høy prisstigning som påvirker kostnadsnivået.

Det er fortsatt utfordring knyttet til gjennomføring/fremdrift i en del prosjekter. Årsakene til dette er flere, men manglende ressurser internt i enkelte etater trekkes frem som en forklaring. Partene har de senere årene utviklet omforente retningslinjer for prosjektarbeidet der arbeidet deles inn i flere faser og håndterlige delprosjekt. Hensikten er å begrense usikkerhet knyttet til planavklaring, eiendomserverv, kostnader og finansiering på tidlig stadium og gi et godt grunnlag for politisk prioritering. Rapporteringen viser at denne usikkerheten fortsatt er stor, og en viktig forklaringsfaktor til forsinket prosjektfremdrift.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 17.08.22. Kommentarer:

- *Svv rapporterer at det har kommet 55 mill. ekstra til Nydalsbrua pga. en inkurie i statsbudsjettet*
- *Vi må finne en omforent måte å håndtere den betydelige prisstigningen på.*
- *Det trekkes tilbake 100 mill. fra MP i RNB. I tillegg er ikke belønningsmidlene utbetalt fra Statens vegvesen til fylkeskommunen. Dette er ganske mye penger. Midler holdes igjen i påvente av framdrift og faktiske behov. Statens vegvesen må orientere om dette i egen sak.*

Programrådets innstilling:

- *Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens terialrapport 1 - 2022*

Ad sak 33/22 Fremdrift i gateprosjektene (Trfk)

Det orienteres om status og fremdrift i de 4 gateprosjektene:

- Innherredsveien
- Kongens gate
- Elgeseter gate
- Olav Tryggvasons gate

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 34/22 Den nye normalen i kollektivtrafikken (buss) (Trfk)

Vedlegg:

- *Statusrapport fra AtB på omstillingsplan ifm koronakompensasjon*

Bakgrunn

Denne saken vil gi en oppdatert status på hva som gjøres i arbeidet mot en ny normal i kollektivtrafikken etter at trafikkvolum og trafikkinntekter har vært nede under og etter koronapandemien. Videre beskriver saken status opp mot de betingelser som er stilt i Miljøpakkens vedtak.

Miljøpakken har i flere omganger behandlet spørsmålet om å stille inntektsgarantier i en overgangsperiode fram til kollektivtrafikken normaliserer seg på et nytt nivå.

16. desember 2021 vedtok KU blant annet følgende:

Bevilgningen til drift av kollektivtrafikken økes med inntil kr. 78 mill. kr for å redusere behovet for rutekutt basert på redusert inntektsnivå ifm. korona-pandemien første halvår 2022

- *Lokale parter forventer at reduserte inntekter på grunn av pandemien dekkes fullt ut av staten*
- *[...]*
- *Fram til beslutning om kollektivstøtte for 2. halvår, må partene få mer innsyn og oversikt i AtBs økonomi og finansiering for å ha bedre grunnlag for en eventuell tilleggsbevilgning/støtte for 2. halvår.*

24. mars 2022 vedtok KU følgende:

1. *Tidsrammen for å kunne benytte KU sin tilleggsbevilgning på inntil 78 MNOK til drift av kollektivtrafikken, forlenges ut året for å redusere behovet for rutekutt basert på redusert inntektsnivå ifm. korona-pandemien 2022. Miljøpakkens andel av statlig koronakompensasjon til drift av kollektivtransport for 2022 kommer til fratrekk.*
2. *Lokale parter forventer at reduserte inntekter på grunn av pandemien dekkes fullt ut av staten.*
3. *Kompensasjonen skal kun dekke koronarelaterte forhold*

Fylkesutvalget behandlet den 21. juni sak 146/22 *Kollektivområdet – Status veien tilbake etter Korona* med følgende vedtak:

Fylkesutvalget tar saken til orientering Det utarbeides tre scenarier for økonomisk handlingsrom for hvordan vi skal planlegge driftsnivået for kollektivdriften etter sommeren.

Staten har gjennom koronapandemien og i tiden etter gitt fylkeskommunene kompensasjon for tapte trafikkinntekter som følge lavere trafikk og lavere trafikkinntekter innenfor kollektivtrafikken. Regjeringen har gjennom statsbudsjett og gjennom revidert nasjonalbudsjett signalisert at de statlige kompensasjonsordningene vil vare fram til 01.08.2022. I revidert nasjonalbudsjett ble det bevilget 500 MNOK til *omstilling og utvikling av nye løsninger i kollektivtrafikken*. Det er samtidig angitt at 784 mill kr fra tidligere bevilget kompensasjon til tapte billettinntekter brukes til å finansiere disse 500 MNOK. Det er fortsatt uklart hva dette innebærer for TrFK ift hvilket kompensasjonsnivå / tilskudd man vil få.

Kontaktutvalget fikk 13 mai en presentasjon av Asplan viak/Urbanet sin analyse *Kollektivtransport i omstilling*. Sekretariatet har sent ut presentasjonen med rapportens hovedkonklusjoner og anbefalinger. Presentasjonen hadde følgende hovedpoeng:

1. Asplan viak forventer 10-15 prosent færre kollektivreiser som gir inntektssvikt for

kollektivtransporten på 1-2 milliarder kroner per år. Økt bruk av hjemmekontor gir 2-8 prosent færre bilreiser.

2. Bilbasert trafikkvekst er dobbelt så dyrt som en miljøbasert vekst. Nullvekstmålet gir en årlig besparelse på ca. 10 mrd. Kr.
3. Økt bruk av hjemmekontor gjør det lettere å nå nullvekstmålet: Reduserer investeringsbehovet på veg med 1,9 mrd. kr
4. Redusert kollektivtrafikk øker kostnadene. Redusert kollektivtrafikk over på bil svekker hjemmekontoreffekten med 1,6 mrd kr
5. Rapporten skisserer fire hovedutfordringer med tilhørende strategier
 - a. Behov for bedre samordning mellom miljøvennlige transportformer Strategi: Enklere kollektivtilbud og enhetlige takstsystemer på tvers av områder og transportformer.
 - b. Økt konkurranse om offentlige midler Strategi: Målrettet finansiering og effektiv prising av kollektivtransporten
 - c. Utfordring: Økt behov for helhetlig planlegging Strategi: Insentiver til effektiv rolledeling mellom transportmidlene i avtaler og kontrakter
 - d. Utfordring: Økt behov for langsiktige og stabile planer Strategi: Fokus på økonomisk og sosial bærekraft i avtaler og kontrakter.
6. På kort sikt er det viktig å tette inntektsgapet for å gi grunnlag for omstilling.
7. På lengre sikt er det viktig å innføre nye finansieringsmodeller og organisering for å møte utfordringene med nullvekstmålet
8. Passasjeredgang som følge av pandemien kan være opp mot 15 prosent. Dersom inntektstapet finansieres med økte takster, kan antall kollektivreiser reduseres med ytterligere 12 prosent. Økt elbilandel øker bilreiser og reduserer antall kollektivreiser. Dette illustrerer at den negative effekten av pandemien kan dobles uten motiltak

Samferdselsdepartementet ba Statens vegvesen 11 mars 2022 lede en hurtigarbeidende arbeidsgruppe for «ny normal for kollektivtransporten». Arbeidsgruppen leverte sin rapport 8 april med følgende oppsummerte anbefalinger:

Aktuelle virkemidlene på **kort sikt** er:

1. Å videreføre et særskilt tilskudd til kollektivselskapene til ut 2022, men endre det fra en kompensasjonsordning til et tilskudd for omstilling og utvikling, samt legge til rette for en omstillingspakke i 2023
2. At kollektivselskapene gjennomfører endringer i billett- og takstsystemene som øker fleksibiliteten for kundene og bidrar til å spre trafikken utover dagen
3. Informasjon og holdningskampanjer fra myndighetene som kan bidra til å ta tilbake flest mulig til å reise kollektivt, sykle og gå
4. Å redusere fordelene for bruk av elbil i og i nærheten av byområder, særlig i bomringer, i kollektivfelt og for parkering i byer. Slik får disse bilistene riktige signaler om kostnadene ved bruk av veikapasitet
5. Å oppfordre arbeidsgivere til å gjennomføre insentiver som prioriterer arbeidsreiser med kollektivtransport fremfor bil.
6. Nullsats merverdiavgift for kollektivbilletter og skattefrie arbeidsgiverfinansierte kollektivbilletter til arbeidstakere
7. Å iverksette skattlegging av fordel ved arbeidsgiverbetalt parkering ved arbeidsplass.
8. Å fortsette samordning av virkemidler på tvers av forvaltningsnivåer gjennom byvekstavtaler og bypakker, i tillegg til å videreutvikle rute-, takst- og billettsamarbeid mellom statlig og fylkeskommunalt drevet kollektivtrafikk

Aktuelle virkemidler på **lengre sikt**, en forutsetning for flere av punktene er at omstillingen av kollektivsektoren fortsetter:

1. Samordning og koordinering av offentlig betalt transport, som bestillingstransport, pasientreiser, TT-transport og kommunal eldretransport/serviceruter. Mer tilbud om individuelle løsninger som del av helhetlig kollektivtransporttilbud
2. Helhetlige mobilitetsløsninger innen kollektivtransport, så færre har behov for å eie egen bil

3. Videreføre utviklingen av takst- og billettssystemene (punkt 2, kort sikt) med bl.a. tidsdifferensierte takster i kollektivtransporten
4. Veipricing for biltrafikken
5. Videre arbeid med byvekstavtaler
 - a. Investeringer i kollektivtiltak for bedre fremkommelighet og tilstrekkelig kapasitet
 - b. Driftsmidler til kollektivtransport
 - c. Parkering/pris og tilgjengelighet
 - d. Pricing i bomringene
 - e. Arealbruk
 - f. Tilbringertransport inklusive gange (snarveier), mikromobilitet mm.
6. Sambruksfelt 2+, 3+
7. Nye tilbud og løsninger i kollektivtransportmidlene, som eksempelvis bedre arbeidsfasiliteter eller hvilestoler om bord på tog mot betaling
8. Data- og innsiktsdrevet utvikling av kollektivtransporten er nødvendig for å oppnå best mulige løsninger for flere av punktene over. Dette betyr å innhente data som gir grunnlag for å kommunisere direkte og personlig med hver enkelt. på denne måten bygges innsikt og tilbys økt kunde verdi.

Arbeidsgruppen mener det er behov for å gjennomføre flere av de aktuelle virkemidlene som er listet opp både på kort og lang sikt, for å kunne innfri Stortingets anmodning om å opprettholde kollektivtransportens andel av persontransporten.

Faktiske opplysninger

AtB utarbeidet i juni prognoser for inntektstap for 2022:

Prognose inntektstap 2022

	Totalt (mill kr)	Innenfor MP	Utenfor MP
Årsprognose inntektstap AtB	143,0	83,8	59,2
Prognose inntektstap tom juli AtB	102,3	63,3	38,9
Prognose inntektstap august-desember	40,7	20,5	20,3

AtB har en årsprognose der inntektstapet i forhold til tidligere budsjettert nivå (normal vekstlinje uten korona fra budsjettert 2019-nivå) er på 143 millioner kroner. 102,3 millioner kroner utgjør tap før 01.8.2021 og 40,7 millioner kroner i perioden august og ut året. Fordelingen mellom miljøpakkeområde og region baserer seg på tidligere erfaringstall. AtB vurderer at det kan være mulig å oppnå bedre resultater, men at det foreløpig er for tidlig å endre prognosen.

Statlige kompensasjoner – kjent så langt

Kompensasjon restsaldo ubenyttet fra 2021. Utbetalt	-33,0
Kompensasjon (til vedtak i budsjettsak FT i juni)	-71,6
Sum kompensasjonsmidler	-104,6

Staten har så langt stilt 104,6 millioner kroner til disposisjon til Trøndelag fylkeskommune for å dekke opp koronarelaterte kostnader og tap innenfor kollektivområdet. Det forutsettes da at Staten opprettholder det som er utbetalt for mye i 2021 og at fylkestinget i sin budsjettsak, tertialrapport per 30.4.2022, vedtar at 71,6 millioner kroner avsettes til formålet.

Staten vil med dette ha finansiert det prognoserte inntektstapet på 102,3 millioner kroner fram til 01.08.22.

Finansiering inntektstap august-desember

Det er rimelig å anta at den bevilgningen stortingset vedtok i revidert budsjett vil kunne bidra til å dekke inn tap i siste tertial av 2022. Hvor mye av de 500 millioner som tilfaller Trøndelag er ikke klart. En eventuell differanse mellom kompensasjon og reelt tap må dekkes inn gjennom de garantiene som Miljøpakken og fylkeskommunen har gitt.

Miljøpakken har gitt en garanti på opp til 78 millioner kroner ut 2022. Prognosene og det som er kjent rundt statlige ordninger så langt tilsier da at det kan være nødvendig å benytte 20,5 millioner kroner av denne garantien - innenfor miljøpakkeområdet. Trøndelags andel av midler bevilget i revidert nasjonalbudsjett vil være med å redusere dette beløpet.

Tilsvarende må fylkeskommunen måtte finansiere 20,3 millioner kroner i resten av Trøndelag, men også her vil Trøndelags andel av midler bevilget i revidert nasjonalbudsjett bidra til å redusere dette beløpet.

AtBs omstillingsplan

AtB har i eget notat vedlagt denne saken redegjort for hva de har gjort for å følge opp fylkesutvalget og Miljøpakkens vedtak om å tilpasse kostnadsnivå underveis og hva som gjøres for å treffe et nytt normalnivå på trafikkvolum og trafikkinntekter etter pandemien. Oppsummert spenner tiltakene seg over:

- Tiltak for å øke kollektivbruken – vurdert av AtB som det viktigste tiltaket framover. AtB har satt opp en egen handlingsplan på dette, beskrevet i vedlegget. Mange tiltak er gjennomført og AtB har registrert en betydelig vekst i trafikken de seneste månedene.
- Redusere kostnader i egen administrasjon.
AtB har for å holde tilbake egne administrative kostnader foretatt flere grep, blant annet reduserte åpningstider kundesenter, holdt ledige stillinger vakante over tid, utsatt planlagt utviklingsarbeid, kompetanseoppbygging for å redusere konsulentbruk. Samtidig prøver AtB å forhindre at strategisk viktig kapasitet blir skadelidende. Tiltakene er beskrevet i vedlagte notat.
- Øvrige kostnadskutt utenom rutekutt.
Planlagt avslutning av pilotordningen 67+ i Trondheim ble stanset – ordningen er videreført med ny finansiering fra Miljøpakken. Pilotprosjekt på el-sparkesykler i Namsos er avsluttet.
- Rutereduksjoner buss i Miljøpakkeområdet.
Det er i 2022 gjennomført nedskaleringstiltak tilsvarende 19 millioner kroner på årsbasis for å tilpasse seg faktisk tilskuddsramme.

Plan og utsikter framover

AtB vurderer at det kan være mulig å oppnå et nivå på trafikkinntektene ved utgangen av 2022 som ligger nært opp til det inntektsnivået som lå inne for samme tidspunkt forut for koronapandemien. Men AtB presiserer at det er stor usikkerhet knyttet til hvor raskt denne veksten kommer og hvordan utviklingen i realiteten blir ut året. Dette innebærer at det er en betydelig risiko for at omstillingstiltak og/eller omstillingspakker må vurderes inn i 2023. Sikrere identifikasjon på veksttakt vil først være mulig å se når den tradisjonelt roligere sommersesongen er tilbakelagt og vi går inn i en «normal» høstsesong uten restriksjoner.

I følge AtB og andre (se Asplan Viaks UA-rapport 166/2022 Kollektivtransport i omstilling utført på oppdrag av KS-Kommunesektorens organisasjon) er for tidlige rutekutt vurdert som kanskje det største faremomentet i forhold til det å oppnå rask tilbakevekst av kollektivbruken framover. Reduksjoner i rutetilbud kan lett utløse negative utviklingsspiraler. For AtB vil det derfor være helt avgjørende med forutsigbarhet i økonomisk handlingsrom for å ha mulighet til å utsette eventuelle senere påkrevde rutereduksjoner. AtB trenger 4 måneder for å iverksette rutereduksjoner etter

vedtak. Administrasjonen i AtB opplyser at de vil holde oppdragsgiver og eget styre tett orientert utover høsten om utviklingen og løpende vurdere behov for justeringer. For å avklare handlingsrom inn i år 2023, vil det være nødvendig å gjøre nye avklaringer mellom AtB, fylkeskommunen og Miljøpakken allerede i løpet av september 2022.

Kollektivtrafikkforeningen og Kommunesektorens organisasjon arbeider aktivt opp mot sentrale myndigheter for å tydeliggjøre behovet for omstillingspakker for kollektivtrafikken. Når denne saken skrives, foreligger det ingen konkrete signaler eller noen lovnader om dette.

Utvikling i energipriser - en tilleggsutfordring

Høye strømpriser og en særdeles stor økning i dieselpriiser medfører begge økte kostnader innenfor kollektivdriften som det vil medføre store konsekvenser å be AtB håndtere innenfor etablerte budsjetter. Rutekutt for å håndtere hele kostnadsøkningen ligger utenfor det handlingsrommet som er innarbeidet i AtB sine kontrakter med operatørene.

Det er, når denne saken skrives, ikke etablert et fullstendig bilde over hvordan kostnadsøkningen slår inn i operatørenes driftsvilkår og videre inn i AtBs kontrakter med dem. Dette vil være grunnlag for en egen sak som legges fram så snart nødvendige analyser er foretatt. Foreløpig har AtB estimert at en vekst i dieselpriiser fra 15,5 kr/liter i 2021 til 23 kr/liter vil slå ut med ca 150 MNOK (totalt for Trøndelag) i økte rutekjøpskostnader for AtB årlig år. I og med at kostnadsindekser reguleres med tidsetterslep, vil effektene komme mot slutten av 2022, men først slå ut for fullt fra og med 2023. Langsiktig prisutvikling er usikker. Kollektivtrafikkforeningen og NHO Transport er aktive opp mot sentrale myndigheter for å finne løsninger som reduserer negative konsekvenser for kollektivtransporten. En håndtering av slike ekstraordinære kostnader innenfor eksisterende økonomiske rammer, vil forsterke koronaeffektene og føre til behov for store rutekutt.

Drøftinger

Denne saken belyser hva som er gjort og hva som er status i arbeidet med å tilpasse kollektivdriften til forventede, men usikre prognoser og beskriver hvilke vurderinger som er gjort for prioriteringer av tiltak. Det viktigste her er å unngå at for tidlige rutekutt fører til irreversible endringer i reisemiddelfordeling og dermed ytterligere inntektsreduksjoner som svekker kollektivtrafikken. Dette valget medfører behov for ekstra tilskudds-finansiering på kort sikt, men kan redusere tilskuddsbehovet på lengre sikt.

Det er stor usikkerhet knyttet til utviklingen framover og det er avgjørende at administrasjonsselskapene, byvekstområdene, fylkeskommunene, bransjeorganisasjoner og staten samarbeider godt for å finne løsninger som gir økonomisk ryggdekning og tilstrekkelig tid til nødvendige omstillingstiltak. Foreløpig ser det ut som at AtB har gjort riktige grep underveis i og etter pandemien. Det er krevende å styre tilbuds nivået minimum fire måneder fram i tid med stor usikkerhet i utviklingen i reiseaktivitet. Det må derfor underveis arbeides for at AtB har et avklart økonomisk handlingsrom opp mot sine oppdragsgivere som reflekterer både usikkerheten og tidsperspektivet.

Neste sak vil komme i løpet av september og ta for seg første periode av 2023. Saken vil blant annet synliggjøre effekter av ulike tilskuddsscenarier til drift av kollektivtransporten.

Fylkesdirektørens konklusjon:

Fylkesdirektøren vurderer at det fortsatt er knyttet stor usikkerhet til utviklingen framover og at det vil være helt nødvendig med en meget tett oppfølging. Det vil derfor være svært viktig at AtB fortsatt vurderer og forbereder tiltak løpende og at AtB gjennom dette også bidrar til å redusere

reaksjonstiden på iverksettelse av tiltak når dette blir nødvendig. Planer og tiltak må også ta høyde for eventuelle raske endringer i vekstforventningene og eller bortfall av ekstra finansiering.

Programrådets innstilling:

- *Tas til orientering*

Ad sak 35/22 Fv. 707 Brå bru – ny styringsramme (Trfk)

Prosess

Denne saken fremmes med det formål å fastsette ny styringsramme og dermed kunne lyse ut prosjektet. Spørsmålet er hvilket alternativ som bør gjennomføres.

Grunnen til at saken sendes til KU er at økningen i styringsrammen går ut over programrådets fullmakter. KU kan formelt sett vedta ny styringsramme såfremt de ikke holder fast ved at ny styringsramme skal vedtas i årsbudsjettet. Politisk behandling kan også være ønskelig på grunn av problemstillingen rundt ravedalen. I så tilfelle kan fylkeskommunen utlyse med forbehold om finansiering i årsbudsjett 2023.

Saken har vært behandlet i tre runder i programrådet i 2022. Problemstillingen som ble presentert for programrådet var denne:

Måloppnåelse i prosjektet for vegeier og Miljøpakken oppnås for en kostnad på 63 mill. 2021-kr (alternativ 4). Krav pålagt av planmyndighet og innspill til planen utvider den antatte prosjektkostnaden med i overkant av 16 mill. kr (fra 63 til 79,2 mill.) (alternativ 1).

I den første saken som ble forelagt programrådet var det presentert fire alternativ, hvorav to av alternativene ga måloppnåelse for Miljøpakken. I juni ble det som nevnt over, bedt om ytterligere informasjon om usikkerheten knyttet til disse to alternativene (1 og 4). Alternativ 1 er klar for utlysning, og har således lavere usikkerhet enn alternativ 4 som er på forprosjektnivå med stor usikkerhet. Alternativ 4, løsning med kulvert, ble dessuten forkastet i reguleringsplanprosessen.

Fylkeskommunen anbefalte alternativ 4 fordi det ga like god måloppnåelse for Miljøpakken og vegeier til en formentlig vesentlig lavere kostnad (63 mill. 2021-kr). Programrådet mente at alternativ 4 ikke var realistisk å gjennomføre med tanke på den store usikkerheten i kostnader og det faktum at alternativet er forkastet i reguleringsplanbehandlingen.

De to alternativene som programrådet forkastet presenteres ikke for Kontaktutvalget.

Innledning

Dagens Brå bru på Fv707 på Byneset er en stålbejelkebru med betongdekke i tre spenn fra 1933. Brua har en total lengde på 53 meter, og en ÅDT på 3000. Brå bru har i flere år vært vurdert som kritisk med hensyn til bæreevne på grunn av korrosjon og riss i betongkonstruksjonen (alvorlighetsgrad: høy). Brua er dessuten smal og ligger mellom to skarpe kurver og utgjør en trafiksikkerhetsrisiko.

Brå bru ble vedtatt som Miljøpakkeprosjekt i årsbudsjett 2019 med et styringsmål på 44,7 mill. 2019-kr. Det vil si at det vedtatte styringsmålet er 44,7 mill. 2019-kr. I forbindelse med behandling av reguleringsplanen utvidet Trondheim kommune prosjektet med gang og sykkelveg over og i tilknytning til brua. Partene i Miljøpakken ga sin tilslutning dette ved behandlingen av årsbudsjett 2020. Det ble da antatt at kostnaden økte med 15 mill. kr. Det er siden den gang jobbet ut ifra et

styringsmål på 60 mill. 2019-kr (63 mill. 2021-kr).

I Kontaktutvalgets behandling/samordning av årsbudsjett 2020, KU-sak 23/20, ble det vist til at det måtte sikres «*midler til bl.a. Brå bru...*», og henvist til politiske vedtak i Trøndelag FK og Trondheim kommune. I medfølgende tabell er det vist til at fv 707 Brå bru «*bygges med ca. 100 meter gang og sykkelvei på begge sider av brua. Fastsetting av styringsramme og sluttfinansiering vedtas i årsbudsjettet for 2021. Kostnader totalt er estimert til ca. 60 millioner. Merkostnad ca. 15 mill. kr finansieres av gang/syssel.*»

Brå bru er ikke nevnt i Kontaktutvalgets vedtak i saken, men det ble i kulepunkt 2 vedtatt at «*Kommentarene til endring innarbeides i handlingsprogram 2021-2024*». Fordi det tidligere er avsatt 22,5 mill. kr til oppstart, og byggeplanen ble ferdig først i 2021, ble Brå bru imidlertid ikke medtatt i årsbudsjett for 2021. Trøndelag fylkeskommune laget imidlertid et nytt prosjektark, og foreslo nytt styringsmål på 63 mill. 2021-kr i innspillet til sekretariatet, dog uten foreslått bevilgning i 2021.

Trøndelag fylkeskommune har derfor jobbet ut ifra et *antatt* styringsmål på 63 mill. 2021-kr.

Programrådet behandlet Brå bru som egen sak sist i PR 11/18 og 38/18. I PR 11/18 ble det gitt tilslutning til hvilken løsning som skulle reguleres.

Reguleringsplanen for ny bru ble vedtatt 31.01.2019. Byggeplan er nå ferdig utarbeidet. Byggherreoverslag på konkurransegrunnlaget viser at det er behov for økt ramme til prosjektet, og dermed ny investeringsbeslutning.

Faktiske opplysninger

Brå bru ble første gang spilt inn som Miljøpakkeprosjekt i 2016. Det ble i første omgang gitt tilslutning til å planlegge brua i regi av Miljøpakken. Reguleringsplanlegging foregikk i perioden 2018-2019. Byggeplan har tatt lengre tid enn normalt hovedsakelig på grunn av overgangen til ny fylkesvegadministrasjon.

I henhold til vedtatt reguleringsplan skal det bygges en betongbjelkebru i fire spenn, med føringsbredde 12 meter og lengde på 70 meter. Det betyr at den nye brua vil få to kjørefelt og gang/sykkelveg på 3 meter. Det vil være fysisk adskillelse mellom kjørende og gående/syklende ved bruk av rekkverk på brua.

Brua bygges med en slak kurve og redusert stigning i lengdeprofil. I tillegg vil kurven inn og ut av brua rettes ut betydelige. Dette vil gi økt sikt og bedre trafikksikkerheten betraktelig. Det er også regulert inn ca. 100m gang- og sykkelveg i hver ende av brua.

Det bemerkes også at Trondheim kommune ønsker å utføre erosjonssikring av ravinedalen fra og med nye Brå bru og oppstrøms helt til enden av ravinen. Dette arbeidet ønsker Trondheim Kommune at TRFK leder og utfører mot et anleggsbidrag.

Formålet med tiltaket er bredere, rettere og mer trafikksikker trase forbi ravinedalen ved Brå bru og forbedring av fremkommelighet for kollektivtrafikk og myke trafikanter. Området der den gamle brua lå vil bli tilbakeført til dyrket mark. Tiltaket vil også gi bedre erosjonssikring.

Trøndelag fylkeskommune antar ca. ett års byggetid for ny bru, den regulerte løsningen. Det vil si at prosjektet kan ferdigstilles ultimo 2023, gitt klarsignal fra Miljøpakken.

Som nevnt innledningsvis, har prosjektkostnaden på den regulerte løsningen økt med ca. 25% fra

antatt styringsmål frem til 2021. Bakgrunnen for økningen er hovedsakelig for høy usikkerhet i opprinnelige tall, økt prosjekteringskostnad, økte priser i markedet og endring av brutype. Dette er nærmere forklart i tabellen under. Det siste året har prisene økt uvanlig mye, også for betongbruer. På grunn av ekstrem usikkerhet om kostnadsutviklingen presenteres tallene fortsatt i 2021-kr.

Opprinnelig kostnadsoverslag var på 42,7 2017-kr. Dette var kostnaden for en bru som svarte ut det opprinnelige prosjektmålet, utbedring av Brå bru på grunn av konstruksjonsskader, og tilhørende erosjonssikring. Kostnaden var beregnet med Anslagsmetoden, og hadde en usikkerhet på +/-10%.

Da prosjektet ble utvidet med gang og sykkelveg ble det gjort et overslag på mengder med basis i Anslag og erfaringspriser. Uten å ha kvalitetssikret tallet tilstrekkelig ble det antatt en merkostnad på 15 mill. Med indeksregulering tilsvarer dette 63 mill. 2021-kr. Dette tallet har åpenbart et større usikkerhetsspenn enn det opprinnelige Anslagstallet. Usikkerhetsspennet ble aldri definert, men i ettertid vil fylkeskommunen anslå usikkerheten til +/-25% (siden deler av grunnlaget var med basis i Anslag).

Nå som byggeplan er ferdig, er det gjort et byggherreoverslag på konkurransegrunnlaget. Et byggherreoverslag utført på konkurransegrunnlag er sikrere enn Anslag. Dette fordi man vet hvilke mengder som er prosjektert. I prosessen Anslag legges mengder inn med større usikkerhet. Byggherreoverslaget viser at det er et behov for 79,2 mill. 2021-kr for å gjennomføre prosjektet iht. opprinnelig plan, en økning på 16,2 mill. kr fra antatt styringsmål.

	Anslag 2017 (stålbekebru)	Overslag 2019	Merknad endring 2017-19	BH-overslag 2021	Merknad
Planlegging, grunnerverv og prosjektering	2,9	7,9	Økte krav, endring vedtatt RP	9	Økt konsulentbruk både i prosjekteringsfasen og i byggefase.
Byggeledelse	3,4			6,3	Økt bemanning i prosjekteringsfasen og for byggefase.
Veg i dagen	10,2	47,7	Gang- og sykkelvei, geoteknikk, steinfyllinger	25	Rigg og drift, rivning bru, elektro, geoteknikk, prisøkning
Konstruksjon	22			34	Brutype, geoteknikk, erosjonssikring, ytre miljø
Usikkerhet	3,6	2,9		4	
Grunnerverv	0,9	1,5		0,9	
SUM	43	60		79,2	

Oversikten viser at alle poster utenom grunnerverv og usikkerhet har økt. I prosent er økningen størst på prosjektering. Bakgrunnen for dette er økt konsulentbruk som følge av SAMS-reformen, og mer prosjektering enn antatt som følge av krav i reguleringsplanen og prosess knyttet til inngrep i vassdrag. Dette har også medført en økning i kostnaden for byggeledelse.

Økningen i entreprisekostnaden skyldes i hovedsak for dårlig kostnadsoverslag i utgangspunktet.

På grunn av kostnadsøkning for den valgte og regulerte løsningen, har Trøndelag fylkeskommune vurdert mulige alternativ til den regulerte løsningen. Dette fordi de på generell basis er svært få kuttmuligheter i bruprojekt.

Vurdering av ulike alternativer

Som alternativ til å bygge det ferdig planlagte prosjektet, presenterer Trøndelag fylkeskommune andre løsningsvalg i denne saken.

Alternativ 1: Prosjektert ihht. vedtatt reguleringsplan med gang og sykkelveg i hele bruas lengde.
Som beskrevet over. Konkurransegrunnlag med tilhørende underlag er klart til utlysning. Byggestart kan iverksettes ca. 4 måneder etter aksept for utlysning foreligger.

Alternativ 4: Kulvertløsning med G/S veg

Mye likt alternativ 3, men noe høyere byggekostnader her økes vegbredden fra 7,5 m til 10,5 for å ivareta G/S veg. Enkel kalkyle gir følgende P50 verdi 40,6 mill /bredde 7,5m x bredde 10,5 m = 56,7 mill. Regulerings og prosjekteringskostnader som for alternativ 3 på ca. 2,5 mill. Budsjettpris blir da ca 60 mill. 2021-kr, og tilsvarende tidsforbruk på 3,5 år og følgekostnader med utbedring av eksisterende bru. Økt tidsbruk vil medføre større prosjektusikkerhet med dagens prisutvikling.

Utarbeidelse av ny reguleringsplan som strider mot byplankontorets anbefalte løsning vedr. bevaring av eksisterende ravedal med rikt naturmangfold, vil ta tid. Eksakt tidsforbruk er vanskelig å anslå, men erfaringsvis kan det forventes inntil 2 år. Når reguleringsplan er godkjent, må det forventes ytterlig 1 år tidsforbruk til prosjektering og utlysning, med anleggsstart 4 måneder etter utlysningstidspunktet. Det må for dette alternativet påregnes ca. 3,5 års forsinkelse etter avgjørelse er tatt.

Vurdering av usikkerheter og kostnadmessige konsekvenser

I sak 73/22 etterspurte programrådet utdypende informasjon om usikkerheten knyttet til alternativ 1 og 4, og at «de kostnadmessige konsekvensene av disse er belyst». Det antas at det siktes til usikkerhet rundt prisstigning.

Alternativ 1 er den ferdig regulerte og prosjekterte løsningen. I sak 73/22 er denne løsningen kostnadsberegnet til 79,2 mill. 2021-kr. Usikkerheten i prisoverslaget er +/-10%. I praksis er usikkerheten noe lavere siden det er regnet på faktiske mengder i byggeplanen, og ikke Anslag på reguleringsplan-nivå. Det vil si at usikkerhetsspennet oppgis å være mellom 71 mill. og 87 mill. kr. Det bemerkes at tallene er oppgitt i 2021-kr. Dette er på grunn av den store usikkerheten i prisvekst, både i Norge og i verdensmarkedet.

Omregnet til 2022-kr med dagens indeks for bruer tilsvarer dette en P50-verdi på 90,1 mill. kr, og et spenn på mellom 81,1 mill. og 99,1 mill. 2022-kr.

Alternativ 4 er tilnærmet likt en alternativ løsning som er behandlet og forkastet i reguleringsplanen. For å presentere et alternativ som er innenfor den kostnaden som Miljøpakken tidligere har tatt stilling til, løftes det frem igjen. Alternativet innebærer en betongkulvert istedenfor en ordinær bru.

Det er ikke regnet Anslag på løsning med betongkulvert som er bred nok til å ivareta G/S-veg over brukonstruksjonen. Det er derimot regnet anslag i 2017 på kulvertløsning *uten* G/S-veg. Denne var med et usikkerhetsspenn på +/-25%, og visten en P50-kostnad på 36,6 2017-kr. I 2021-kr tilsvarer dette 40,6 mill. kr. Dersom en utvider kulverten fra 7,5 meters bredde til 10,5 meters bredde for å ivareta G/S-veg vil usikkerheten i overslaget øke vesentlig. Basert på mengdeberegning vil da prisen for en bredere kulvert øke til P50 56,7 mill. 2021-kr. Siden dette ikke er basert på metodikken Anslag, vil Trøndelag fylkeskommune bemerke at usikkerheten i kostnadsoverslaget øker til +/-40%. Tillagt kostnader for omregulering og omprosjektering på ca 3 mill. kr blir da P50-kostnaden ca. 60 mill. 2021-kr, med et usikkerhetsspenn på +/-40% (36-84 mill. kr).

Det gir lite mening å regne om dette alternativet til 2022-kr, siden det ikke er aktuelt å gjennomføre en kulvertløsning før det har gått ca. 3-4 år.

Trøndelag fylkeskommune vil i tillegg peke på at det for tiden er stor usikkerhet knyttet til utvikling i

byggekostnadsindeksen de kommende årene. Der gjennomsnittet de siste 10 år har vært 4,2% prisøkning i byggekostnadsindeksen, har økningen fra 2021 til 2022 vært på 12,9%. For bruer er utviklingen 13,8% fra 2021 til 2022. Det er per i dag lite som tyder på at usikkerheten vil endres.

Fylkeskommunens vurdering

Oppsummering av alternativ:

Alternativ 1: Klart til utlysning, oppstart mulig ultimo 2022. Ingen ekstrakostnader vedrørende eksisterende Brå bru, da forsterking/avstivning av søyler vinteren 2020 forventes å være tilstrekkelig fortrafikkavvikling i byggeperioden. Ingen usikkerhet mht. tidsaspekt da alle planer er godkjent.

Alternativ 4: Rimeligere løsning i utgangspunktet, men veldig usikkert vedrørende omregulering og tidsforbruk. Alternativet svarer ut det prosjektutløsende behovet samt mål om tilrettelegging for myke trafikanter.

Drøfting:

Etter utvidelsen av prosjektet tilfredsstiller tiltaket i vesentlig større grad Miljøpakkens mål om økt tilrettelegging for myke trafikanter og trafikksikkerhet. Det er fylkeskommunens vurdering at prosjektkostnaden ikke ville ha økt like mye dersom prosjektet ikke hadde blitt utvidet med løsninger for gående og syklende. Siden økningen i prosjektkostnad i stor grad kan tilskrives utvidelse av prosjektet og at denne utvidelsen bidrar til måloppnåelse i Miljøpakken, mener vi at det er gode argumenter for å gjennomføre prosjektet.

Når det gjelder utarbeidelse av kuttliste som angitt i bestillingen fra sekretariatet, har ikke Trøndelag fylkeskommune for vane å prosjektere mer enn det som er nødvendig. Videre er det generelt sett få merkbare kuttmuligheter når det kommer til bruprojekt.

Alternativ 1 vil åpenbart svare ut det prosjektutløsende behovet, ivareta myke trafikanter og ivareta Trondheim kommune og Statsforvalteren som sektormyndighets innspill om å bevare ravinedalen. Alternativet innebærer imidlertid en kostnadsøkning på ca. 25% fra antatt styringsmål, og en endring på 67% fra vedtatt styringsmål. Merk at prosjektet er vesentlig utvidet fra vedtatt styringsmål.

Alternativ 4 vil svare ut prosjektutløsende behov og ivaretagelse av myke trafikanter, men vil imidlertid ikke ivareta bevaring av ravinedalen som ønsket av Statsforvalteren som sektormyndighet og Trondheim kommune. Trøndelag fylkeskommunes vurdering er at prosjektet vil kunne gjennomføres innenfor det antatte, men ikke vedtatte, styringsmålet på 63 mill. 2021-kr.

Sammenstillingstabell mellom alternativ 1 og 4 som viser fordeler og ulemper:

	Alternativ 1, Bru	Alternativ 4, Kulvert
Fordeler	+ ravinedal som naturtype bevares og viltpassasje opprettholdes, åpen bekk +mulig å benytte ravinedalen som beiteområde +påvirker kulturmiljø i liten grad	+rimeligere løsning enn bru +lavere vedlikeholdskostnader +mindre behov for erosjonssikring av bekkeløpet +muligheter for å etablere dyrkamark opp på fyllingen, dersom hele bekkedalen fylles ut av private aktører
Ulemper	-mer kostnadskrevende løsning enn kulvert -høyere kostnader for vedlikehold -beslaglagt dyrka mark kan ikke kompenseres med nye arealer, deler av dagens veg kan tilbakeføres til	-negative konsekvenser for naturmiljø/økologisk funksjon svekkes -ravinedal som naturtype og naturverdi svekkes -bekkelukking i strid med

	dyrka mark -krever erosjonssikring av bekken	kommuneplanens bestemmelser -reduserer ravinens funksjon som vandringskorridor -vil være mer synlig i landskapet
--	---	--

Den ferdig prosjekterte løsningen er klar for utlysning. Dersom man velger alternativ 4 vil det kreve omregulering og omprosjektering, og dermed en lengre prosess. Alternativ 4 gir måloppnåelse for Miljøpakken og dekker det prosjektutløsende behovet innenfor den prognosen KU sluttet seg til i sak 23/20.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 17.08.22. Kommentarer:

- Staten: Prisen i prosjektet øker og kost-nytte brøken endres. I BVA står det at vi skal sikre best mulig måloppnåelse og drive porteføljestyring. Siden prisen her stadig øker, er det betimelig å spørre om PR mener det er riktig å bruke 100 mill. kr på dette prosjektet? Staten er i tvil om dette.
- Prosjektet har utviklet seg fra å være en ren fylkeskommunal bru til å oppfylle MPs mål i større grad.
- Staten og Trondheim kommune mener at alt. 4 ikke har vært et reelt alternativ fordi det ikke har vært fremlagt god nok dokumentasjon for dette alternativet. Det er store usikkerheter knyttet til fremdrift, kostnader og gjennomførbarhet.

Programrådets innstilling:

- *KU beslutter at man går videre med alternativ 1*
- *Styringsrammen for fv. 707 Brå bru settes til 79,2 mill. 2021-kr til bygging av regulert løsning. Økningen i prosjektkostnad justert for byggekostnadsindeks dekkes inn i årsbudsjett for 2023. Kontaktutvalget gir sin tilslutning til at prosjektet kan lyses ut i 2022.*

**Bakgrunn/innledning**

Prosjektet ligger inne i Miljøpakkens handlingsprogram 2017-2020 under posten for trafiksikkerhetstiltak. Statens vegvesen utarbeidet prosjektbestilling mai 2017 og iverksatte reguleringsplanarbeid.

Med påfølgende omorganisering av vegsektoren i Statens vegvesen og splitting av samsvegadministrasjon, har reguleringsarbeidet dratt ut i tid. Reguleringsplanen er nå vedtatt med Trøndelag fylkeskommune som forslagsstiller. I slutfasen av reguleringsarbeidet er det parallelt gjennomført byggeplanlegging. I forbindelse med byggeplan er det gjennomført et byggherreoverslag på mengder i byggeplan (tilsvarende Anslag).

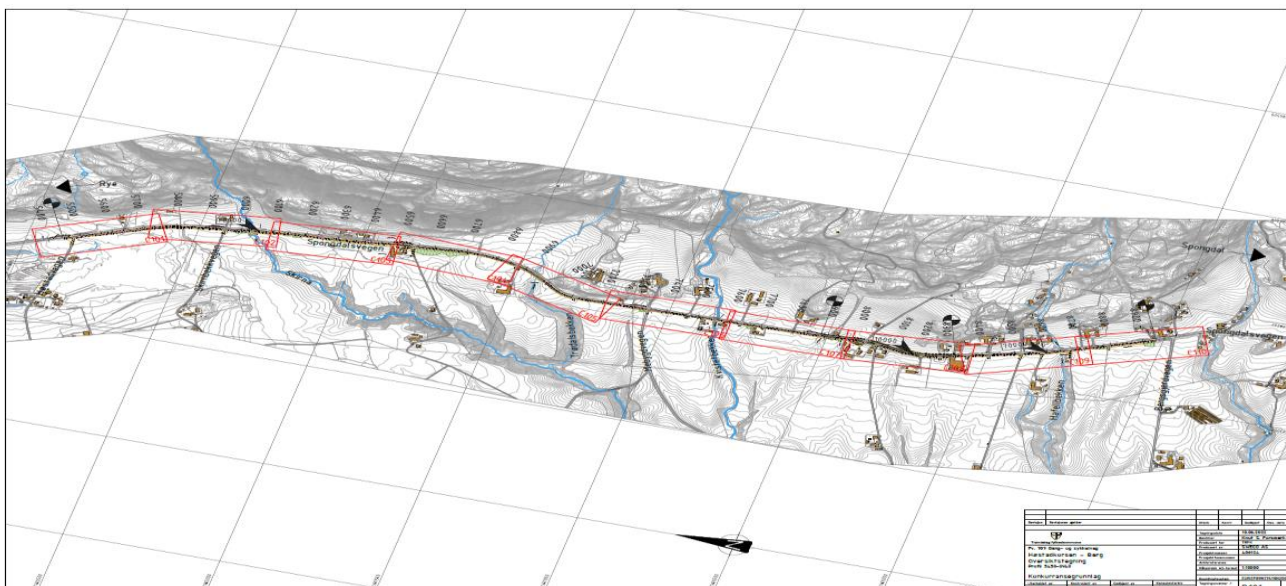
Faktiske opplysninger

Detaljprosjektering og bygging av 3,5 km gang- og sykkelveg langs fylkesveg 707 på Byneset, strekningen Høstadkorsen til Berg. Dette er den siste lenken for å få sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Rye og Spongdal.

Dette gir en prosjektkostnad på 96,5 millioner for Miljøpakken. I tillegg kommer 18,5 millioner kostnader som Trondheim kommune skal dekke i forbindelse med oppgradering av hovedvannledning på strekningen.

Reguleringsplanen ble vedtatt 30. mars 2022, <https://www.trondheim.kommune.no/fv-707-delstrekning-berg-hostadkorsen-gang-og-sykelveg-r20180025/>.

Detaljprosjektering (byggeplan) er utført. Prosjektet er klart for utlysning.



Prosjektets effekt på klima og miljø er god. Prosjektet legger til rette for enklere og tryggere ferdsel for myke trafikanter med etablering av gang- og sykkelveg og bussholdeplasser oppgraderes. Bedre og tryggere alternativ til bil er positivt for klima og miljø.

Prosjektets effekt på TS er meget god. Det er i dag ikke noe tilbud for myke trafikanter på strekning. Dette medfører at ferdsel til og fra skole og fritidsaktiviteter gjøres med buss og/eller bil. Prosjektet legger til rette for tryggere og enklere ferdsel for alle myke trafikanter med etablering av gang- og sykkelveg og bussholdeplasser oppgraderes. Det vil også bli etablert vegbelysning på hele strekningen. Bedre og tryggere alternativ til bil er positivt for trafikksikkerheten.

Driftsfasen vil bli noe mer omfattende enn i dag. Ny gang- og sykkelveg vil utgjøre et nytt element på strekningen.

Grunnerverv kan iverksettes og prosjektet utlyses med byggetid på ca. 2,5 år fra utlysningstidspunktet.

Detaljprosjektering er ferdig, og prosjektet er klart for utlysning. Dette er et trafikksikkerhetsprosjekt som vil øke sikkerheten og mulighetene for myke trafikanter langs fylkesvegen. Dette er også skoleveg og ny gang- og sykkelveg vil gi tryggere ferdsel til og fra skole og fritidsaktiviteter uten bruk av bil eller buss.

Prosjektet ligger inne i Miljøpakkens handlingsprogram 2022-2025 under posten for trafikksikkerhetstiltak med et budsjett på 65 millioner 2018-kroner.

Omregnet til 2022-kroner ved hjelp av byggekostnadsindeks utgjør dette 77,5 millioner. Budsjettøkningen blir da på 19 millioner (2022-kroner).

Opprinnelig budsjett ble utarbeidet på reguleringsplannivå før reguleringsplanen var vedtatt, med den usikkerheten som det medfører. Derfor så stor usikkerhet på tallet. Nytt byggherreoverslag gjennomført mai 2022 er basert på detaljprosjektering (byggeplan) og har en mye større detaljeringsgrad og mindre usikkerhet (+/-10%).

Detaljprosjektering (byggeplan) viser at det er større behov for stabiliserings- og sikringstiltak. Dette kommer av nye retningslinjer for områdesikring fra NVE og dårligere grunn en først antatt. Økt

detaljeringsgrad i prosjekteringen, behov for tilkjøring av rene fyllmasser og prisstigning er med å øke behovet for større ramme.

Nå som byggeplanen er ferdigstilt viser kostnadsberegningen på byggeplan at prosjektet blir dyrere enn antatt. I tabellen under er endringen fra siste anslag vist i 2022-kroner. Det er verdt å bemerke at anslaget ble gjort før vedtatt reguleringsplan i tiden med SAMS vegadministrasjon. Trøndelag fylkeskommune påpeker at det antakelig ville ha vært bedre å gjennomføre Anslaget etter vedtatt reguleringsplan.

	Anslag 2018		Byggherre- overslag	Avvik	
	2018-kroner	2022-kroner	2022-kroner	Kroner	%
Veg i dagen	42,3	50,4	67,4	-16,9	-34 %
Konstruksjoner	1,4	1,7	4,0	-2,3	-138 %
Byggherrekostnader	10,4	12,5	13,4	-1,0	-8 %
Grunnerverv	6,8	8,1	7,1	1,0	12 %
Usikkerhet	4,5	5,3	4,6	0,7	14 %
SUM	65,4	78,0	96,5	-18,4	-24 %
Alle kronebeløp oppgitt i millioner					

Tabell 1 Anslag 2018 vs. Byggherreoverslag 2022

Årsaker til kostnadsøkning er:

Veg i dagen

- Undervurdert kostnad til Rigg og drift i Anslag
- Tredobbling massebehov for stabiliseringstiltak (motfyllinger)
- Dobbelt antall sandfang og overvannskummer
- Økte materialkostnader

Konstruksjoner

- Større ledningsdimensjoner for kulverter
- Større behov for plastring opp og nedstrøms kulverter
- Økte materialkostnader

Byggherrekostnader

- Byggeplanlegging er blitt mer omfattende på grunn av grunnforholdene som ikke var fullstendig avklart når Anslag ble gjennomført

Grunnerverv

- Optimalisering i byggeplanlegging gir antatt lavere kostnad

Usikkerhet

- Optimalisering i byggeplanlegging gir antatt lavere usikkerhet

Det er svært få kuttmuligheter i dette prosjektet. Geotekniske tiltak for å stabilisere området er nødvendig for å kunne gjennomføre tiltaket. Å kutte i disse vil sikringstiltakene vil stanse prosjektet. Prosjektet har masseunderskudd og tilkjøring av masser vil være nødvendig. For masser som skal benyttes i motfyllinger i henhold til geoteknisk prosjektering på dyrket mark, vil det være behov for rene masser (uten steiner, røtter og torv) dette for å unngå store ulemper for bøndene som skal fortsette å dyrke jorda. En kan heller ikke kutte i asfaltering, overvannshåndtering eller vegbelysning. Med kutt i disse tiltakene vil måloppnåelsen for prosjektet være borte. Trafikksikkerheten lavere, levetiden kortere og driftskostnadene etterpå høyere. Prosjektet er sterkt ønsket i lokalsamfunnet og vurdert som viktig med tanke på trafikksikkerhet. Å utsette prosjektet for å søke etter kuttmuligheter er ikke ønskelig. Prosjektet er klart for utlysning og gjennomføring.

Fylkeskommunens vurdering

Måloppnåelse av å gjennomføre tiltaket vil være økt områdestabilitet og trafiksikkerhet. Ferdsel til og fra skole og fritidsaktivitet kan gjennomføres uten bruk av bil. Antall elever som må kjøres til og fra skole med buss kan reduseres.

Konsekvenser av å ikke gjennomføre prosjektet vil være at trafiksikkerheten langs fylkesveg 707 vil ikke forbedres. Ferdsel til og fra skole og fritidsaktiviteter vil fortsatt bli gjennomført med bil eller skolebuss. Områdestabiliteten vil ikke forbedres og mulighetene for andre tiltak i området vil begrenses. Trafiksikkerheten, miljøet og klima vil tape.

Anbefaling

Tiltaket vil øke områdestabiliteten og trafiksikkerheten på strekningen. Tiltaket vil også bidra positivt for klima og miljø når det legges til rette for god og trygg ferdsel for myke trafikanter.

Totalrammen for prosjektet økes til 96,5 millioner (2022-kroner) ved bruk av bompengemidler.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 17.08.22. Kommentarer:

- Staten: Mener PR dette er et prosjekt som bidrar nok til MPs overordnede mål til at det forsvares å bruke 100 mill. på en sykkelveg? Staten er i tvil. Vil tro at det er andre prosjekter i denne størrelsesorden som i større grad bidrar til måloppnåelse.
- Mht. måloppnåelse er dette den siste biten for å få på plass et sammenhengende sykkelnett på Byneset. Det påvirker måloppnåelsen i positiv retning. Det blir likevel et kostbart prosjekt per syklist.
- Forskutterer man behandlingen i HP her?
- Det blir en reell behandling av styringsrammen gjennom HP-prosessen. Det signeres ingen kontrakt før styringsrammen er vedtatt gjennom den politiske behandlingen av HP.
- Ønsker i utgangspunktet ikke å lyse ut med forbehold om finansiering da vi kan bli oppfattet som en useriøs aktør i markedet.
- Hvis KU støtter dette, kan det gi en føring for arbeidet med HP.
- Dette handler om fremdrift. Vi lyser ikke ut uten MP i ryggen.
- Viktig å presisere at prosjektet ligger inne i MPs portefølje allerede. Det er ikke nytt prosjekt.
- Opplever at vi reduserer usikkerheten i prosjektet litt.
- Viktig at vi får en felles praksis og prinsipielle avklaringer rundt fastsetting av styringsrammer

Programrådets innstilling:

- *Forslag til ny styringsramme på 96,5 millioner (2022-kroner) for prosjektet fv. 707 Høstadkorsen-Berg fastsettes endelig gjennom behandling av HP 2023-26.*
- *Kontaktutvalget er positiv til forslaget til ny styringsramme, og godkjenner at TRFK kan lyse ut prosjektet med forbehold om finansiering.*

Ad sak 37/22 Gjeninnføring av biodiesel på bussene i Trondheimsområdet (Trfk)

Bakgrunn

Det ble 01.07.2020 innført veibruksavgift på biodiesel, noe som førte til økte kostnader på rundt 30 mill/år i 2021 og ingen eller liten nasjonal effekt på klimagassutslipp av Miljøpakkens kjøp av biodiesel. Kontaktutvalget fulgte opp dette i vedtak i sak 18/21 05.05.2021 ved å åpne for at AtB kunne avvikle bruken og gå over til autodiesel. Vedtaket ble effektivt av AtB i perioden juni -august 2021.

Kontaktutvalget behandlet igjen bruk av biodiesel i kollektivtransporten i sak 50/2021, 02.12.2022 og vedtok at *spørsmålet om bruk av biodiesel avklares ved behandling av handlingsprogrammet*. Da sak 02/22 ble behandlet 02.02.2022 vedtok KU følgende:

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

Setningen «*Det forutsettes at en slik løsning har betydning mht. utslipp i nasjonal sammenheng*» innebærer at den biodiesel som forbrukes innenfor Miljøpakken ikke kan rapporteres som en del av drivstoffomsetternes oppfyllelse av sine forpliktelser opp mot det nasjonale omsetningskravet. Tidligere vedtak i Miljøpakken innebærer krav om biodieselen skal være produsert bærekraftig og ikke være basert på palmeolje.

Faktiske opplysninger

AtB har i tiden etter vedtaket vært i dialog med bussoperatørene Vy og Tide og deres underleverandører for å iverksette vedtaket. Det er i dag en svært anstrengt leveansesituasjon på biodrivstoff hvor både volum og priser er ustabile. Pandemien, krigen i Ukraina, naturkatastrofer i produksjonsland og økt etterspørsel etter biodrivstoff nevnes av leverandørene som hovedårsakene. Det gjør at de aktuelle underleverandørene til busselskapene ikke kan forplikte seg på leveranser utover det som Miljødirektoratet krever innenfor det nasjonale omsetningskravet.

AtB har ikke undersøkt muligheten for lokalt/regionalt kjøp fra tredjepart. Om dette skal gjøres, må AtB endre sine kontrakter med operatørene siden kjøpet av drivstoff må gjøres av operatørselskapene slik dagens kontrakter er utformet. Dette vil igjen kreve at begge operatørselskap må reforhandle dagens innkjøpsavtaler med underleverandør som enten må kompenseres for tapt salg eller kjøpe det aktuelle volum på ca 5 000 tonn biodrivstoff av en lokal/regional tredjepart med et ukjent prispåslag. Det vil være usikkert om det er tilgjengelig volum tilgjengelig også hos tredjepart eller om det er planlagt omsatt innenfor omsetningskravet. Uavhengig av tilgjengelig volum vurderer operatørselskapene at merkostnadene med kjøp utenfor omsetningskravet vil ha en merkostnad på + kr 10/l (eks mva) sammenlignet med vårens priser på autodiesel. Prisene er oppgitt i sommerdiesel og det kan påregnes økte kostnader i høst-/vinterhalvåret. Dette vil øke den årlige merkostnaden til mellom 50-60 mill kroner, betydelig over KUs vedtak av 05.05.2022.

Konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler å gi AtB i oppdrag å fortsette sitt arbeid med å gjeninnføre biodiesel og komme tilbake til KU med oppdatert sak når markedssituasjonen for biodrivstoff er mer normalisert.

Fylkesdirektøren anbefaler ikke å gjeninnføre bruk av biodiesel med dagens estimerte kostnadsnivå

på 50 millioner kroner selv om AtB og operatørene skulle finne ordninger som løser utfordringene beskrevet ovenfor.

Ved bruk av biodiesel unngår vi et forbruk av ca 5 135 tonn «markedsdiesel» årlig innenfor Miljøpakken. Dermed reduseres CO₂-utslippene med ca 11 600 tonn CO₂ til en tiltakskostnad på 4-5000 kroner per tonn CO₂. Dette tiltaket blir dermed svært kostbart sammenlignet med alternative tiltak, ref oversikten over tiltakskostnader for utvalgte tiltak i transportsektoren tatt fra Klimakur 2030 nedenfor. I tillegg vil ikke tiltaket ha de positive effekter på økt mobilitet, bedre folkehelse, redusert biltrafikk etc som mange av Miljøpakkens andre tiltak vil ha.

Tabell A 2. Utslippsreduksjonspotensial for tiltak utredet for veitransport i Klimakur 2030.

Tiltak		Utslippsreduksjoner 2021-2030 (mill. tonn CO ₂ -ekv.)	Kostnadskategori (kr/tonn CO ₂ -ekv.)
Aktivitetstiltak			
T01	Nullvekstmål for personbiltransporten	0,76	500 - 1500 kr/tonn
T02	Overføring av gods fra vei til sjø og bane	0,48	> 1500 kr/tonn
T03	Forbedret logistikk for varebiltransport	0,42	< 500 kr/tonn
T04	Forbedret logistikk og økt effektivisering av lastebiler	1,19	< 500 kr/tonn
Elektrifiseringstiltak			
T05	100 % av nye personbiler er elektriske innen utgangen av 2025	2,54	500-1500 kr/tonn
T06	100 % av nye lette varebiler er elektriske innen utgangen av 2025	0,69	500-1500 kr/tonn
T07	100 % av nye tyngre varebiler er elektriske innen utgangen av 2030	0,28	< 500 kr/tonn
T08	50 % av nye lastebiler er el- eller hydrogenkjøretøy i 2030	1,13	500-1500 kr/tonn
T09	100 % av nye bybusser er elektriske innen utgangen av 2025	1,08	500-1500 kr/tonn
T10	75 % av nye langdistansebusser er el- eller hydrogenkjøretøy i 2030	0,17	500-1500 kr/tonn
T11	45 % av nysalg av motorsykel (MC) og moped er elektriske i 2030	0,04	< 500 kr/tonn
Økt bruk av biodrivstoff			
T12	10 % av nye trekkvogner går på biogass i 2030	0,47	> 1500 kr/tonn
T13	Økt bruk av avansert flytende biodrivstoff i veitransport*	2,55	> 1500 kr/tonn
Samlet potensial for utslippsreduksjon (2021-2030)		11,8	
	Nulltiltak**	0,38	
Forventede utslipp i referansebanen (2021-2030)		70,8 mill. tonn CO₂-ekv.	

* +10 % avansert

** pga. antagelser om nybilsalg

Programrådets innstilling:

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

Ad sak 38/22 Oppheving av krav om reduserte bomtakster i bomforliket (Svv)

Regjeringen ønsker å oppheve kravet om reduserte bomtakster som var en del av bomforliket. Statens vegvesen orienterer om hva dette kan bety for Miljøpakkens del.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 39/22 Rapportering på bompengeforliket – status tiltak kollektiv (Trfk)

Bakgrunn

Den 20.08.21 behandlet KU saken **Forslag til reduksjon av kollektivtakster etter bomforlik** (sak 37/21) og vedtok blant annet følgende:

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

a. Utvidet aldersgrense for barnebilletten til 20 år, ny alder blir da fra og med 6 år og frem til fylte 20 år.

b. Lik pris for kollektivreiser i hele byvekstavtaleområdet for buss og tog. Dette innebærer full integrering av Trønderbanens billetter i byvekstavtaleområdet.

c. Øke gyldighetstiden på enkeltbillett til maks 3 timer utenom rushtrafikk.

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

I tillegg ber kontaktutvalget om at de jobbes frem forslag til nye billettprodukter som også bidrar til at flere velger kollektivt. Det kan være;

a. hybridløsninger, et kombinasjonsprodukt som både har lavere pris og lavere marginalkostnad for neste reise enn enkeltbilletter.

b. tidsdifferensierte/dynamiske takster for å fordele reisene bedre over døgnet.

Det forutsettes at Miljøpakkens kostnad holdes innenfor den rammen staten gir til reduksjon av kollektivtakstene.

Trfk rapporterte på status for implementering av tiltak og bruk av midler i KU-sak 06/22 02.02.2022:

I et normalår vil årskostnaden av besluttede tiltak være 62 MNOK [2021-kroner]. Det er sen implementering/Koronapåvirkning på reiseomfang som gjør at budsjett bare er 38,6 MNOK i 2022.

Faktiske opplysninger

Utvidet gyldighetstid utenom rush

16 mai innførte AtB utvidet gyldighetstid på billetter til tre timer etter kl 1800 og hele lørdag og søndag på buss og trikk i sone A.

Pilot fleksibel billett

AtB har planlagt innføring av en pilot på fleksibel billett («nye billettprodukter som også bidrar til at flere velger kollektivt»). AtB beskriver billetten som følger:

Enkeltbilletten i appen vil endres, og man vil få rabatt i prosent på de opprinnelige 42kr. Denne blir beregnet løpende ut ifra antall billetter kjøpt innenfor siste 30 dager, gjeldende fra fjerde billett kjøpt i perioden.

Rabatten som oppnås vil variere fra kjøp til kjøp ned til en gitt minstepris (29,4kr) på billett nummer 48, og da vil være gjeldende så lenge antall billetter kjøpt i 30-dagersperioden holder seg over terskelverdien. Rabatten øker altså i trinn fra billett nummer 4 til nummer 48 i den løpende perioden. (Rabattmodellen er foreløpig og en del av evalueringen i piloten)

I første iterasjon blir dette en enkel løsning hvor kunden kun ser sin nye individuelle billettpris ved kjøp av billett, mens det i pilotperioden vil evalueres hvilke behov man har for videre tydeliggjøring/informasjon for at det skal være mest mulig forståelig for kunden som vil inkorporeres fortløpende.

Piloten har en del konkrete læringsmål:

Kundeperspektivet:

- Vil billettproduktet som kalkulerer rabatt basert på reisehyppighet siste 30 dager oppfattes som mer fleksibelt enn dagens billetter?
- Hvordan vil kundene forholde seg til dynamisk pris som endrer seg for hver tur?
- Hvordan kan vi best kommunisere dynamisk pris på en forståelig måte til kundene?

Økonomi:

- Hvordan påvirker fleksibelt billettprodukt våre øvrige billettprodukt?
- Hva er den økonomiske konsekvensen ved endringen?
- Hvilken rabattmodell gir mening for å tilby et best mulig produkt til våre kunder?

Teknisk:

- Hvordan vil produktet oppføre seg teknisk gjennom hele salgs/kjøpskjeden?
- Hvordan påvirkes produktet av endringer hos våre tekniske samarbeidspartnere?

Målgruppe er kunder som reiser kollektivt færre enn 3 dager i uken, 2 reiser pr. dag, og som føler at dagens billettprodukter ikke dekker deres behov på fleksibilitet og av- og til-reiser

Billetten vil i pilotperioden selges gjennom AtB sin app og være tilgjengelig for voksne på buss, trikk og tog.

Piloten vil utvides i flere faser:

Lukket pilot

Oppstart medio september - Begrenset antall brukere (200) for å teste funksjonalitet, verifisere teknisk løsning og høste erfaringer i praktisk bruk sett opp mot læringsmålene.

Åpen pilot

Oppstart november-desember - Piloten utvides til større og mer åpen pilot for flere brukere. Erfaringer fra lukket pilot vil inkorporeres fortløpende frem mot dette.

Evaluering og konklusjon/anbefaling

Planlagt Q1-23.

Økonomisk status

Kombinasjonen av bedre reiseutvikling enn forutsatt i perioden – inklusive høyere reisevirksomhet på jernbane, tidligere innfasing av nye produkt og bedre kunnskap om kostnader gjør at estimatet for 2022 er oppjustert til i overkant av 50 millioner kroner.

Programrådets innstilling:

- *Kontaktutvalget tar saken til orientering.*

Ad sak 40/22 Miljøpakken i media (Sek)

Det orienteres om hva som rører seg i mediebildet angående Miljøpakken.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 41/22 Markering av Mobilitetslab Elgeseter, NTNU-Miljøpakken (Trfk)

Det er ønskelig med en markering av inngått avtale mellom NTNU og Miljøpakken om Mobilitetslab Elgeseter.

Eventuelt

Vedlegg sak KU-31/22

Trafikkutvikling

KU-vedlegg 31/22: Trafikkutvikling per juli 2022

1. Oppsummering

NB: Trafikkstrømmene påvirkes av veiarbeid tilknyttet Nydalsbrua på Sluppen og Nye Veiers arbeid på E6 øst. I tillegg vil statistikk for inneværende år være påvirket av koronapandemien.

Biltrafikk: Antall passeringer gjennom Miljøpakkens bomstasjoner er fire prosent høyere i januar–juli 2022 enn tilsvarende periode i 2021, og tre prosent lavere enn i 2019. Med bomstasjonen på E6-Ranheim er trafikken innenfor bygrensen fem prosent høyere enn i 2021, men tre prosent lavere enn i 2019.

På E6 øst er trafikken 20,8 prosent høyere i januar til juli 2022 enn i 2021. Sammenlignet med 2019 er trafikken nærmere 4 prosent lavere disse månedene.

I Melhus viser Statens vegvesens trafikkregistreringspunkt på E6 nord for Melhus 5 prosent høyere trafikk så langt i 2022 enn i samme periode i 2019. Sammenligner vi årets sju første måneder med 2021, er det 22 prosent flere passeringer i år. Forbi Øysand er trafikken så langt i år 2 prosent høyere enn tilsvarende periode i 2019, og 5 prosent høyere enn i 2021.

I Malvik er antall passeringer gjennom bomstasjonene på Hommelvik og Leistad fra januar til juli i år 23 prosent høyere enn i 2021, og 6 prosent lavere enn i 2019.

Trafikken i Stjørdal er 22 prosent høyere i perioden januar til mai 2022 enn i både 2020 og 2021.

Elbil: Elbilenes andel av bompasseringene var ved utgangen av juli nærmere 28 prosent i Trondheim og 26 prosent på E6 øst. Dette er 6-7 prosentpoeng høyere enn ved utgangen av juli 2021.

Elbilene utgjorde ved utgangen av juli 2022 rundt 23 prosent av bilparken i miljøpakkeområdet, mens elbilens andel av nybilsalget i juli var i overkant av 67 prosent. Andelen solgte hybrider utgjorde i juli 24 prosent, mens øvrige fossile kjøretøy utgjorde 8 prosent.

Kollektiv: Tall fra AtB viser at antall som reiser kollektivt med buss og trikk i Stor-Trondheim er 42 prosent høyere i januar–juli 2022 enn 2021. Sammenlignet med 2019 er antall reisende med buss og trikk så langt i år 1 prosent høyere. I juni var på Trønderbanen tilbake på 2019-nivå.

Sykkel: Sett under ett er antall syklende forbi Rotvollekra og Svingbrua i januar til juli 8 prosent lavere enn i 2019, og 3 prosent høyere sammenlignet med 2021.

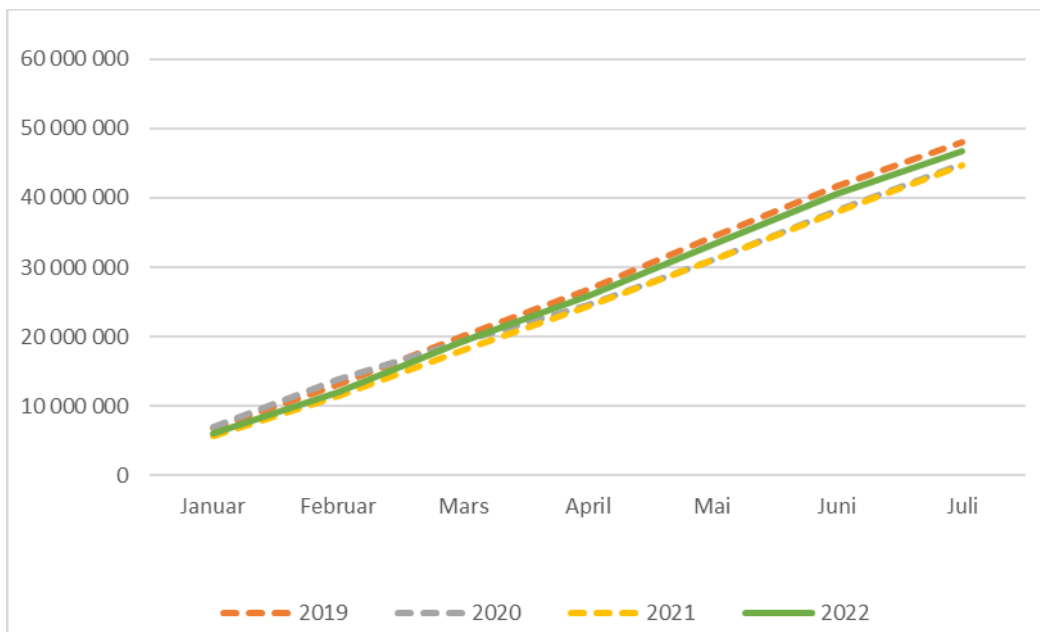
2. Biltrafikk gjennom bomsnittene

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

Passeringer	Takstgruppe	2019	2021	2022	Endring 2022/2019	Endring 2022/2021
Miljøpakken	Lette biler	44 266 746	41 560 921	43 129 824	-2,6 %	3,8 %
	Tunge biler	3 049 041	2 874 055	3 015 197	-1,1 %	4,9 %
	Sum	47 315 787	44 434 976	46 145 021	-2,5 %	3,8 %
Miljøpakken	Lette biler	48 025 574	44 635 734	46 794 695	-2,6 %	4,8 %
Inkl E6 Ranheim	Tunge biler	3 405 745	3 197 064	3 359 951	-1,3 %	5,1 %
	Sum	51 431 319	47 832 798	50 154 646	-2,5 %	4,9 %
E6-øst	Lette biler	6 949 551	5 524 006	6 671 929	-4,0 %	20,8 %
	Tunge biler	708 432	616 747	666 340	-5,9 %	8,0 %
	Sum	7 657 983	6 140 753	7 338 269	-4,2 %	19,5 %

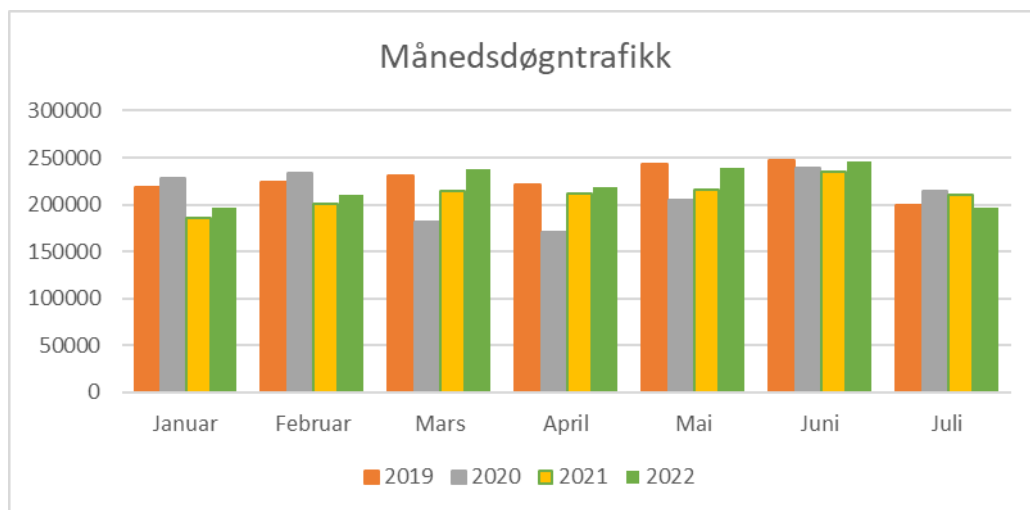
Tabell 1 Trafikktvikling januar–juli 2022, sammenlignet med 2019 og 2021. Kilde: Vegamot

For perioden januar til juli viser passeringsdata fra bomstasjonene høyere trafikk i 2022 enn i 2021, men trafikken er noe 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

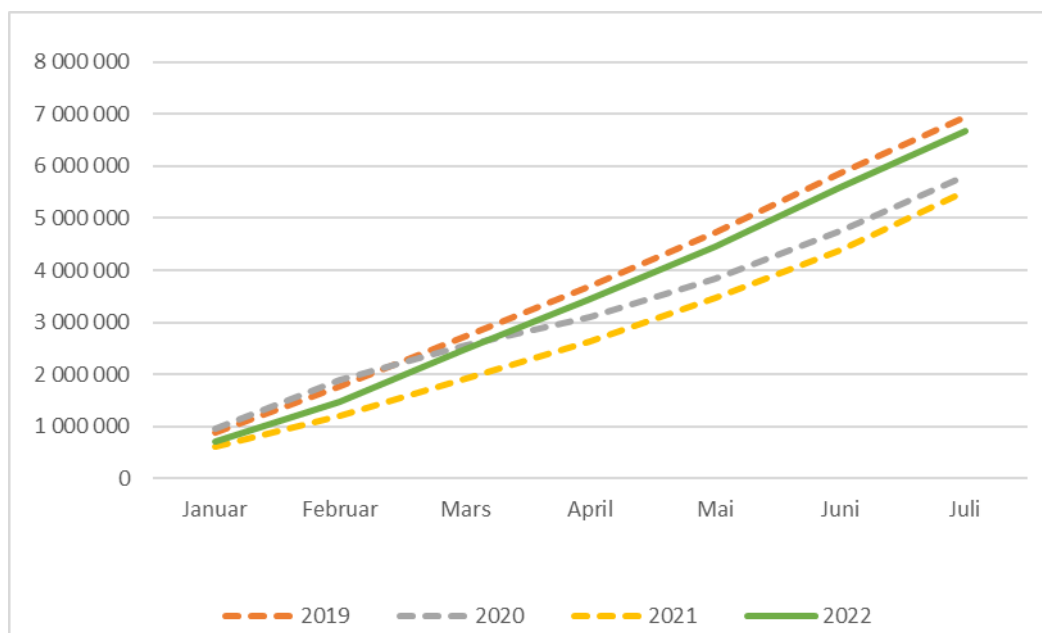
Døgntrafikk for månedene januar til juli årene 2019 til 2022 i Miljøpakken og E6-øst Ranheim er vist i figur 2:



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

I juli 2022 er trafikken i Miljøpakken lavere enn i 2021, og marginalt lavere enn nivået fra 2019.

På E6 øst var trafikken i juli omtrent på nivå med julitrafikken i både 2021 og 2019. Den akkumulerte trafikken gjennom året er illustrert i figur 3 under.



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

3. Biltrafikk i Melhus, Malvik og Stjørdal

3.1 Melhus

I Melhus viser Statens vegvesens trafikkregistreringspunkt på E6 nord for Melhus at trafikken fra januar 2022 til og med juli er

- 22,2 prosent høyere enn i 2021
- 5,1 prosent høyere enn i 2019

Forbi tellepunktet på E39 Øysand er trafikken fra januar til og med juli

- 5,4 prosent høyere enn i 2021.
- 2,2 prosent høyere enn i 2019.

3.2 Malvik

Gjennom bomstasjonene på Hommelvik og Leistad er antall passeringer fra januar 2022 t.o.m. juli

- 22,8 prosent høyere enn i 2021
- 5,8 prosent lavere enn i 2019.

Bygging av E6 påvirker trafikkflyten i området.

3.3 Stjørdal

I vurdering av trafikk i Stjørdal inngår fire tellepunkter: Bjørgmyra, to i rundkjøring ved Værnes og Kvislabakken på E6. Trafikkregistreringspunktene i Stjørdal var nede i starten av 2019, derfor sammenlignes 2022 med 2020.

Samlet er trafikken i Stjørdal fra januar til og med juli

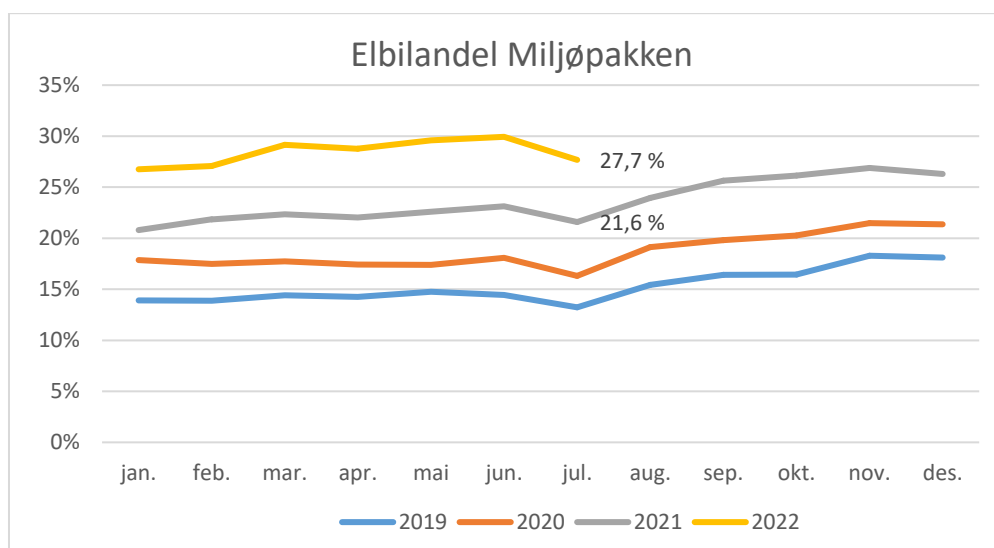
- 21,8 prosent høyere enn i 2021
- 22,4 prosent høyere enn i 2020.

For juli alene er trafikken 1,9 prosent over tilsvarende måned i 2019.

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

4. Elbilutvikling

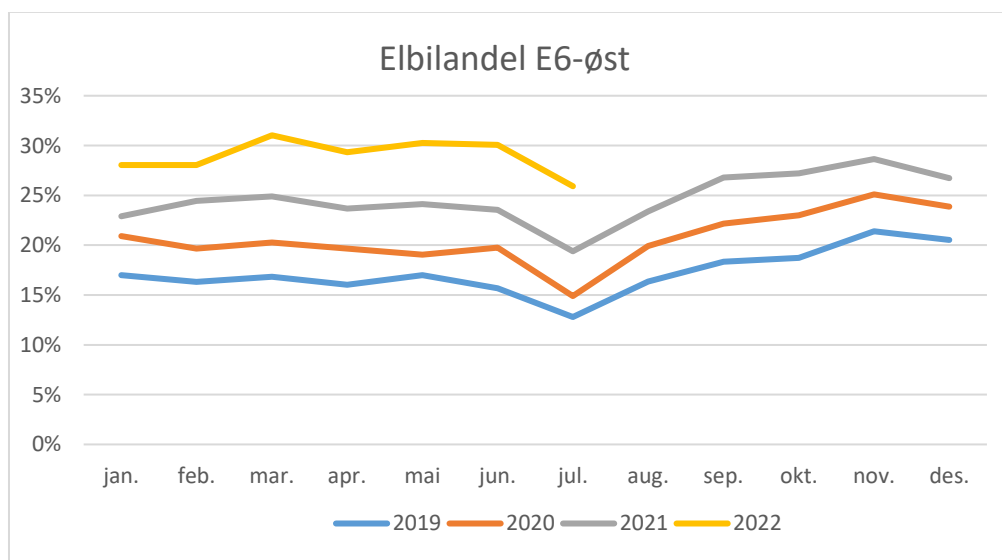
Miljøpakken:



Figur 4 Elbilutvikling gjennom Miljøpakkens bomstasjoner. Kilde: Vegamot

I juli var elbilandelen gjennom Miljøpakkens bomstasjoner 27,7 prosent, noe som er 6,1 prosentpoeng høyere enn på samme tid i 2021. Elbilandelen var høyest forbi bomstasjonen på Bratsbergveien (31,6 prosent) og lavest forbi E6 Klett (22,8 prosent).

E6-øst:

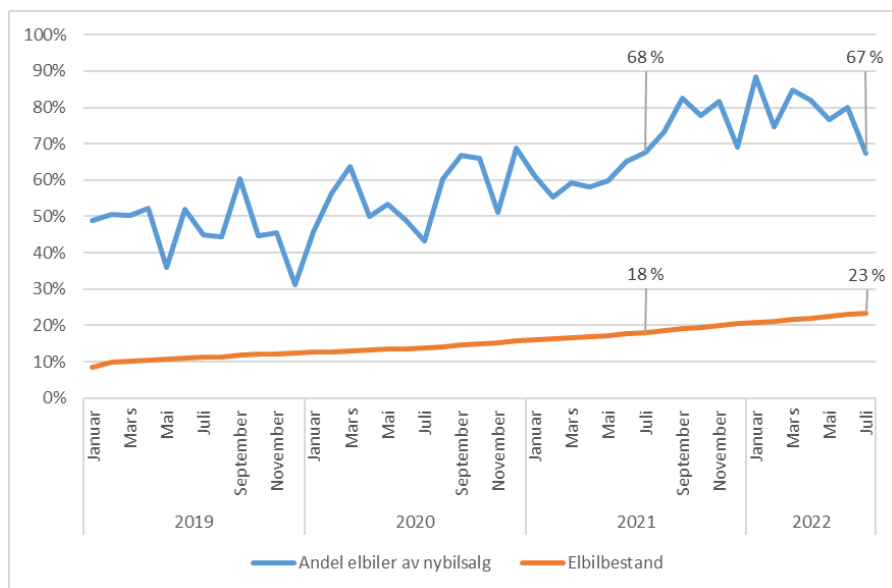


Figur 5 Elbilandel på E6-øst. Kilde: Vegamot.

I mai er elbilandelen på E6-øst 26 prosent, noe som er 6,5 prosentpoeng høyere enn for et år siden. Andelen elbiler som passerer gjennom bomstasjonene på E6-øst så i juli slik ut:

- Ranheim: 26,6 prosent
- Hommelvik: 24,8 prosent
- Leistad: 32,7 prosent

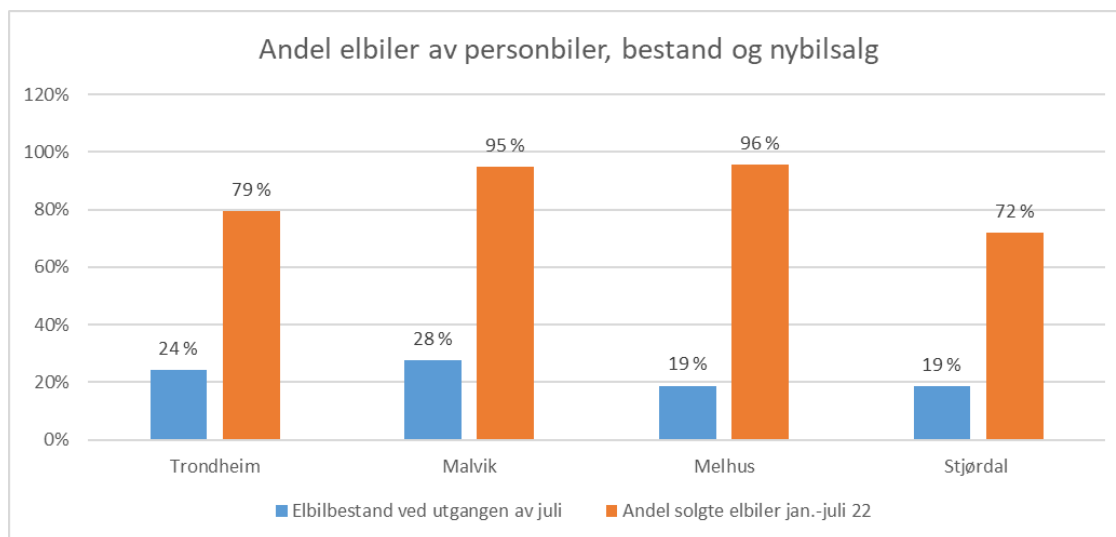
Tall fra Opplysningskontoret for vegtrafikk (OFV) viser bestandstall og salgstall fordelt på drivstoff. Det er en liten feilkilde knyttet til leasingbiler i statistikken fra OFV. Omlag fire prosent av de leasede bilene mangler adresse, og er derfor ikke plassert geografisk.



Figur 6 Elbilbestand og andel elbiler av nybilsalg i miljøpakkeområdet (Kilde: OFV)

Salgsstatistikken per måned viser over tid en stigende trend i andelen elbiler som førstegangsregistreres i byveksttaleområdet. Av alle nyregistrerte personbiler i juli 2022 var dog 67 prosent elbiler, mot 68 prosent for ett år siden. I juli utgjorde andelen solgte hybrider 24 prosent, og øvrige fossile kjøretøy 8 prosent. Bestanden elbiler er 23 prosent ved utgangen av juli, mot 18 prosent av den totale bilparken ved utgangen av juli i fjor.

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



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

Malvik har med sine 28 prosent den største elbilbestanden i Miljøpakken. Så langt i år er 95 prosent av nybilsalget i Malvik elbiler, mens Melhus ligger enda litt foran med en helelektrisk nybilandel på 96 prosent.

5. Kollektivreisende

5.1 Påstigende passasjerer med buss/trikk i trondheimsområdet

Tall fra AtB viser følgende utvikling i antall påstigende passasjerer med buss og trikk i miljøpakkeområdet i årets sju første måneder:

- 42,2 prosent flere reisende med buss i 2022 enn i 2021.
- 44,3 prosent flere reisende med trikken i 2022 enn i 2021.

Antall reisende med buss og trikk i Sone A er 1 prosent høyere i perioden januar–juli 2022 enn tilsvarende periode i 2019. Sone A ble imidlertid utvidet i 2021, så tallene er ikke direkte sammenlignbare.

5.2 Reisende med tog på Trønderbanen

Tall fra SJ Norge viser 22 % færre reiser på Trønderbanen i årets første seks måneder sammenlignet med 2019. Utviklingen er imidlertid positiv og i juni var man oppe på 100 % av 2019-nivået.

6. Syklende

6.1 Syklende Rotvollekra og Svingbrua

Vi har tre operative tellepunkter for sykkel i Trondheim. To med historiske data, Rotvollekra og Svingbrua, mens skibrua på Moholt ble satt i drift i november 2021.

Antall syklende påvirkes av vær og føre, især om vinteren, og kan være vanskelig å sammenligne fra år til år.

For å sammenligne med normalsituasjonen før koronapandemien, er antall syklist i 2022 sammenlignet med 2019.

Rotvollekra - sykkel månedsdøgntrafikk	År 2019	År 2020	År 2021	År 2022	Endring 2022 sammenlignet 2019
Januar	210	257	127	125	-40 %
Februar	193	219	135	164	-15 %
Mars	213	209	221	314	47 %
April	450	304	315	335	-26 %
Mai	578	387	460	518	-10 %
Juni	623	705	540	606	-3 %
Juli	369	360	362	294	-20 %
Januar–juli	2636	2441	2160	2356	-11 %

Svingbrua - sykkel månedsdøgntrafikk	År 2019	År 2020	År 2021	År 2022	Endring 2022 sammenlignet 2019
Januar	271	335	170	181	-33 %
Februar	284	322	216	246	-13 %
Mars	304	282	327	471	55 %
April	674	469	514	529	-22 %
Mai	812	606	855	788	-3 %
Juni	789	1132	894	896	14 %
Juli	677	529	605	444	-34 %
Januar–juli	3811	3675	3581	3555	-7 %

Månedsdøgntrafikk Svingbrua og Rotvoll	2019	2020	2021	2022	Endring 2022 sammenlignet 2019
Januar	481	592	297	306	-36 %
Februar	477	541	351	410	-14 %
Mars	517	491	548	785	52 %
April	1124	773	829	864	-23 %
Mai	1390	993	1315	1306	-6 %
Juni	1412	1837	1434	1502	6 %
Juli	1046	889	967	738	-29 %
Januar–juli	6447	6116	5741	5911	-8 %

Så langt i år er samlet antall syklende forbi Rotvollekra og Svingbrua 8 prosent lavere enn i 2019, men 3 prosent høyere enn i 2021.

Sykkeltelleren ved E6 i Stjørdal var ute av drift i januar og februar, og det rapporteres derfor ikke på tall fra dette registreringspunktet.

Vedlegg sak KU-32/22

Tertialrapport



1. tertialrapport 2022

Kontaktutvalget 26. august

Kontaktutvalget ba i møte 27. januar (KU-sak 3/21) om å få tertialrapportering på prosjektnivå.

Tertialrapporten legges frem for Programråd (PR) og Kontaktutvalg (KU). Sekretariatet (SEK) koordinerer arbeidet med tertialrapporten og sammenstiller informasjon som er rapportert fra partene.

Sammendrag

Tertialrapporten er laget ut fra etatenes rapportering på i overkant av 300 prosjekter. Pr 1. tertial (T1) disponerer etatene 2233 mill. kr, og de rapporterer en årsprognose på 1477 mill. kr. Dette gir et forventet mindreforbruk¹ ved utgangen av 2022 på 755 mill. kr, dette er redusert i forhold til siste år. Dette indikerer bedre fremdrift i prosjektporteføljen, men samtidig er det en svært høy prisstigning som påvirker kostnadsnivået.

Det er fortsatt en utfordring knyttet til gjennomføring/fremdrift i en del prosjekter. Årsakene til dette er flere, men manglende ressurser internt i enkelte etater trekkes frem som en forklaring.

Partene har de senere årene utviklet omforente retningslinjer for prosjektarbeidet der arbeidet deles inn i flere faser og håndterlige delprosjekt. Hensikten er å begrense usikkerhet knyttet til planavklaring, eiendomsserverv, kostnader og finansiering på tidlig stadium og gi et godt grunnlag for politisk prioritering. Rapporteringen viser at denne usikkerheten fortsatt er stor, og en viktig forklaringsfaktor til forsinket prosjektfremdrift.

Innhold

- 1. Bestilling T1-rapport side 1**
- 2. Etatsvis rapportering side 2**
 - 2.1. Melhus kommune side 2
 - 2.2. Trondheim kommune side 4
 - 2.3. Malvik kommune side 8
 - 2.4. Stjørdal kommune side 10
 - 2.5. Trøndelag fylkeskommune side 12
 - 2.6. Statens vegvesen side 18
 - 2.7. Sekretariatet side 21

¹ Mindreforbruk er hovedsakelig knyttet manglende fremdrift i forhold til vedtatte budsjettrammer.

1. Bestilling T1-rapport

Etatene ble bedt om:

1. En kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje.
2. Prosjektstatus økonomi og fremdrift:
 - 2.1. Prosjekt: Det skal rapporteres på alle prosjekt vedtatt i Miljøpakken som ikke er sluttrapportert og gjenspeile Miljøpakkens handlingsprogram/årsbudsjett. Historikk kommer frem av prosjektlisten som etaten leverte i forbindelse med årsrapportering 2021. Dette grunnlaget utvides med vedtatt [årsbudsjett 2022](#).
 - 2.2. Prosjektfase: Inneværende fase (prosjektfasene er beskrevet i årsbudsjettet).
 - 2.3. Overført midler fra 2021: Avvik mellom Tildeling og Regnskap til og med 2021 (ref. innspill årsrapport 2021)
 - 2.4. Tildeling 2022: Miljøpakkens handlingsprogram 2022-25, hvor første året er årsbudsjett 2022
 - 2.5. Disponibel ramme: Sum Overførte midler + Tildeling 2022
 - 2.6. Årsprognose 2022: Forventet forbruk 2022.
 - 2.7. Status økonomi og fremdrift: Tekstlig beskrivelse.

Etatenes frist for innspill til T1 var 30. mai. I etterkant har SEK hatt møter med etatene for gjennomgang av rapporteringen. Etatene fikk tilsendt sin del av T1-rapporten til kvalitetssikring 7. juli.

2. Etatsvis rapportering

2.1 Melhus kommune

Melhus kommune er godt i gang med prosjektutvikling av flere spennende prosjekter. I tillegg er det planlagt å utføre mindre trafikktekniske tiltak fremover. Det største prosjektet er gang- og sykkelbru over Gaula. Her foregår det nå en mulighetsstudie som ser på flere løsninger for trase og type bru. Dette prosjektet har skapt engasjement hos innbyggere og politikere. Vi vil i høst vite mer om hvordan dette prosjektet vil gå videre.

Videre har vi valgt trase for en gang- og sykkelveg fra Monstuflata og opp til Gimsvegen. Her må vi krysse fylkesvegen med en kulvert, så det jobbes i dag med plassering av denne. Videre vil det bli behov for en reguleringsplan. Det er forventet at kulverten vil øke kostnaden for vegen.

Når det gjelder GSV Hermanstad ble det avgjort at prosjektet ikke vil gå videre under Miljøpakken. Bussholdeplassen på Melhus skysstasjon er i tillegg satt på vent grunnet en større områderegulering av plassen.

Sekretariatets kommentar:

Vi viser til vedlagt prosjektoversikt fra Melhus kommune (MeK). I Miljøpakkens handlingsprogram 2022-2025, hvor år 2022 representerer årsbudsjettet, har MeK fått tildelt 4,9 mill. kr. I tillegg utgjør disponible midler 2022 overførte midler fra 2021 og midler hvor ansvaret for gjennomføring ligger til Trøndelag fylkeskommune, sum 16,1 mill. kr, fordelt på:

- Overførte midler fra 2021: 8,7 mill. kr
- Årets tildeling 2022: 7,4 mill. kr (hvorav 4,9 mill. kr MeK og 2,5 mill. kr TRFK)

MeK har disponible midler på 16,1 mill. kr og en årsprognose på 11,2 mill. kr.

Prosjektoversikt:

Videre følger en prosjektoversikt for status på økonomi og fremdrift pr T1.

Forklaring til tabellverket:

- Alle tall er oppgitt i tusen kr, og inkl. merverdiavgift.
- Disponible midler 2022: Summen av Overført midler fra 2021 + Årets tildeling 2022 + Forskutteringer fra 2023 vedtatt.
- Forventet mer/mindreforbruk 2022: Status ved utgangen av året med bakgrunn i disponible midler (alle midler er overførbare til kommende år).
- Prosjektfaser: PU = prosjektutvikling, DP = detaljplanlegging, UB = utbygging
- Etater: TK = Trondheim kommune, MeK = Melhus kommune, MaK = Malvik kommune, SK = Stjørdal kommune, SVV = Statens vegvesen
- Vegkategori: Kv = kommunal veg, Fv = fylkeskommunal veg, Rv = riksveg
- Andre forkortelser: GS = gang- og sykkel, TS = trafikk sikkerhet, SEK = sekretariatet, PR = programrådet, KU = kontaktutvalget (styringsgruppen)

Melhus kommune prosjektstatus pr T1 2022 (tall i tusen kroner):					
Prosjektnavn	Disponible midler 2022	Års-prognose 2022	Forventet mer-/mindre-forbruk 2022 (-/+)	Status økonomi og framdrift	Forventet ferdig fase (mnd/år)
GS-bru over Gaula	3 158	2 500	658	Mulighetsstudie pågår for fullt. Forventet ferdigstilt september 22. Vil da bli en politisk sak om hvilket alternativ som skal til videre utredning. Nærmere utredning av valgt alternativ vil foregå etter dette.	09/22 (PU)
Mindre trafikktekniske tiltak kv Melhus	1 500	400	1 100	Det er ikke gjort noen tiltak foreløpig. Det er påstartet et arbeid om hvilke tiltak som kan utføres, og det er forventet oppstart av noen tiltak i 2022. Det første tiltak vil bli gjennomført ila sommeren.	Løpende (UB)
Monsstuflata - Gimsevegen, GS-veg	1 452	1 175	277	Alternativvurdering ferdigstilt. Det blir nå sett på løsning for kulvert under fv. 708. I tillegg vil arealbehovet bli definert. Nærmere detaljering og oppstart av en reguleringsfase vil begynne høst 2022.	12/22 (PU)
Koordinering og adm. MeK	1 500	0	1 500	Ikke vært aktuelt pr. dags dato.	Løpende (Annet)
Fv. 6590 Hermanstad - Losenkrysset, GSV	200	150	50	Prinsippavklaring ferdigstilt. Forventet at fakturering til Miljøpakken kan sendes før sommeren.	06/22 (PU)
Skolebakken, Ler	500	500	0	Det vil i forbindelse med dette prosjektet også bli skiftet ut ledningsanlegg som går i samme trase. Det er søkt om bevilgning til kommunen om ledningsanlegget. Avgrensninger er bestemt. Videre utvikling vil først påstartes høst 2022.	12/22 (PU)
Snuplass og hvilebod Varmbu	200		200	Mangler rapportering.	
Bussholdeplass skystasjon, ombygging	90	90	0	Prosjektutvikling ferdigstilt i denne omgang. Mangler slutfakturerings. Det er bestemt å avvente videre utvikling pga områderegulering av skystasjonen. Resultat fra prosjektutvikling vil kunne bli brukt i arbeid med områderegulering.	06/22 (PU)
Gang- og sykkelbro over E6, Nedre Melhus	5 282	5 282	0	Prosjekt ferdigstilt. Mangler slutfaktura til Miljøpakken og sluttrapport.	09/21 (UB)
Snuplass Brekkåsen	-820	691	-1 511	Ansvarlig for gjennomføring TRFK. Avventer sak i programrådet.	Avklares (PU)
Fv. 6616 Løvsetvegen	500	400	100	Ansvarlig for gjennomføring TRFK. Prioritert fremdrift for å sikre kollektivtrafikkens fremkommelighet på strekningen.	08/22 (PU)
Drift av lokalbuss Melhus	2 500		2 500	Årsprognose mangler, sekretariatet etterspør dette hos TRFK	12/22 (Drift)
Sum	16 062	11 188	4 874		

2.2 Trondheim kommune

Trondheim kommune har de siste årene økt gjennomføringskapasiteten og har tatt igjen etterslepet på prosjektutvikling samtidig som aktiviteten på ny prosjektutvikling er høy. Det har ført til en bedre balanse mellom fasene på prosjektene i Trondheim kommunes portefølje. Vi ser at det er krevende å holde planlagt framdrift når prosjektene kommer til fasen med erverv og utbygging, og jobber med å forbedre også denne delen av prosjektløpet slik at vi får levert den nytten som vi ønsker ut til byens befolkning.

Sekretariatets kommentar:

Vi viser til vedlagt prosjektoversikt fra Trondheim kommune (TK). I Miljøpakkens handlingsprogram 2022-2025, hvor år 2022 representerer årsbudsjettet, har TK fått tildelt 339 mill. kr. I tillegg utgjør disponible midler 2022 overførte midler fra 2021 og forskutteringer fra 2023. Samlet er disponible midler 2022 er 657,2 mill kr, og fremkommer som summen av:

- Overført midler fra 2021: 277,1 mill. kr
- Årets tildeling 2022: 339,0 mill. kr
- Vedtatte forskutteringer fra budsjett 2023: 41,1 mill. kr

TK har disponible midler på 657,2 mill. kr og en årsprognosen 375,0 mill. kr.

Prosjektoversikt:

Videre følger en prosjektoversikt for status på økonomi og fremdrift pr T1.

Forklaring til tabellverket:

- Alle tall er oppgitt i tusen kr, og inkl. merverdiavgift.
- Disponible midler 2022: Summen av Overført midler fra 2021 + Årets tildeling 2022 + Forskutteringer fra 2023 vedtatt.
- Forventet mer/mindreforbruk 2022: Status ved utgangen av året med bakgrunn i disponible midler (alle midler er overførbare til kommende år).
- Prosjektfaser: PU = prosjektutvikling, DP = detaljplanlegging, UB = utbygging
- Etater: TK = Trondheim kommune, MeK = Melhus kommune, MaK = Malvik kommune, SK = Stjørdal kommune, SVV = Statens vegvesen
- Vegkategori: Kv = kommunal veg, Fv = fylkeskommunal veg, Rv = riksveg
- Andre forkortelser: GS = gang- og sykkel, TS = trafiksikkerhet, SEK = sekretariatet, PR = programrådet, KU = kontaktutvalget (styringsgruppen)

Trondheim kommune prosjektstatus pr T1 2022 (del 1, tall i tusen kr):					
Prosjektnavn	Disponible midler 2022	Års-prognose 2022	Forventet mer-/mindre-forbruk 2022 (-/+)	Status økonomi og framdrift	Forventet ferdig fase (mnd/år)
Asbjørnsens gt/Tyholtveien, fortau	504	3 200	-2 696	Avsluttende arbeider fram til sommeren.	06/22 (UB)
Kong Inges gt, fortau	9 839	175	9 664	Besluttet stoppet politisk nivå.	Avsluttes (UB)
Hans Finnes gate, fortau	20 878	1 600	19 278	Erverv pågår sammen med noe tilleggsprosjektering. Oppstart bygging våren 23.	09/24 (UB)
Høgveina, gang og sykkelveg	2 720	25	2 695	Prosjekt foreslås avsluttet	- (UB)
Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndalen	56 401		56 401	Økte totalkostnader, omfang ikke avklart.	12/24 (UB)
Uglavegen del 2, fortau	2 943	3 700	-757	Prosjekt ferdig, med unntak av et par mindre tiltak som er avhengig av avtale med grunneiere.	09/21 (UB)
Elgeseter gate, planlegging	13 695		13 695	Utredninger før ev. regulering pågår.	Avklares (DP)
Olav Tryggvasons gate, planlegging	15 236	1 000	14 236	Gjenopptas høst 2022.	Avklares (DP)
Jonsvannveien	1 202	700	502	Prosjekt ferdig bygd og evaluert.	03/22 (UB)
Sykkelparkering i Midtbyen	1 066	1 066	0	Generelt arbeid med sykkelparkering i sentrum, som å følge opp byromsprosjekt, gateprosjekt og undersøke lokasjoner for nye sykkelhotell og sykkelstasjon. - Oppfølging av sykkelparkering i gatebruksplanen - Etablering av stativ som anses som enkle å plassere	Løpende (DP/UB)
Gammelina/Magasinsvegen, fortau	8 057	1 000	7 057	Erverv pågår. Gjennomføring må samkjøres med arbeid i Osloveien (Nydalsbrua). Må utsette oppstart arbeid til 2023 slik det ser ut nå.	12/24 (DP)
Klæbuvegen, fortau	19 996	2 700	17 296	Forsinket framdrift pga. erverv og avtaler. Forventet oppstart bygging vår 2023. Anslag fra 2018 ligger til grunn for bevilget ramme, forventer økning i behov. Byggherreoverslag gjennomføres for å anslå merbehov.	06/24 (UB)
Jonsvannveien, nord	1 653		1 653	PU	09/22 (PU)
Strandveien - Lade allé	99	99	0	PR 64/22: Todelt prosjekt. 1. Midlertidig løsning Jarlheimsletta. Ferdig PU. Tiltak gjennomføres av punkttiltak. 2. Konseptvalgutredning Strandveien - Lade alle. Konseptvalgutredning, skissering konsepter.	02/22 (PU)
Brattørruta, Lademoen - Leangenbrua (synliggjøring)	0		0	Avsluttet september 2021 (vegvisningsskilt). Del av større bestilling på Brattørruta hvor resten av midlene benyttes.	09/21 (DP/UB)
Tyholtveien, del 2	42 892	15 600	27 292	Entreprise utlyses før sommeren. Oppstart bygging høst 2022.	10/24 (UB)
Ravnkloa forprosjekt gang/sykelbru	40	40	0	PU ferdig. Anbefales avsluttet.	Ferdig (PU)
Ranheimsruta sykkel (Kirkegt - Biskop Sigurds gate)	1 946	1 050	896	Tiltak ferdig. Sluttoppgjør gjenstår	04/22 (UB)
Sykkelparkering utfartssteder	196	196	0		12/21 (UB)
H7 - Ranheim (Brattørruta)	886		886	PU ferdig. Sak til PR kommer.	05/21 (PU)
Nidarø GS-bru	0		0	Kommer til T2-rapportering.	- (DP)
Rosenborgbassenget GS-bru	0		0	Regulering oppstart juni 2022, blir nærmere beskrevet til T2-rapportering.	- (DP)
Søbstadvegen, fra Heimdal sentrum til Saupstadringen	310	10	300	PU ferdig. Prosjektet avventar politisk avklaring og videre prioritering.	Avklares (DP)
Rønningsbakken (Ranheimsruta)	0		0	Utføres som en del av bestillingen for sykkelpassasjer høsten 2022.	12/22 (DP/UB)
Mulighetsstudie øst- og Brundalsforbindelsen	761	761	0	Utredning i gang.	08/22 (PU)
Pilotprosjekt ulykkesdata	197	197	0	Avventer annet prosjekt.	Avklares (PU)
Sigurd Jorsalfars veg, sykkelveg med fortau	26 528		26 528	Reguleringsarbeid under oppstart. Samkjøres med Brøsetruta.	04/22 (DP/UB)
Sykkeltiltak langs kommunal ved med riksvegfunksjon	638		638		Avklares (DP/UB)
HjemJobbHjem	12 672	12 672	0	Aktiviteten er økende. HjemjobbHjem i kommunen kan bli større satsning til høsten 2022.	Løpende (Annet)
Samordnet parkeringspolitikk	159	189	-30	Høringsutkast lagt fram.	12/22 (Annet)
Sykkelteilere, innkjøp	571	571	0	Anskaffelse gjennomført vår 2022. Telling fra sommer 2022. Utløsning resterende 2,2 mill forventes høsten 2022.	06/22 (Annet)
Olav Kyrres gate, rundkjøring	113	113	0	Årets tildeling finansieres fra PU-pott TK.	- (PU)
Rotvollruta delstrekning 8	0		0	Deltiltak utføres ifb. med privat utbygging.	Avklares (PU)
Alette Beyers veg, fortau	1 785	1 785	0	Byggeplan og anbud pågår.	09/22 (DP)
Bromstadruta (del 1-6)	3 996	3 996	0	Reguleringsplaner (3 stk) startet opp.	12/22 (DP)
Brøsetruta, Blussvoll - Angelltrøa	3 599	3 599	0	Reguleringsplan startet.	06/22 (DP)
Gyldenløves gate	3 111	1 000	2 111	Detaljplanlegging oppstart høst.	06/23 (DP)
Holdeplass Strindheim Hageby	0		0	Planlegges som en del av Bromstadruta sykkel.	Avklares (DP)
Persaunvegen, sykkelveg med fortau	3 712	3 300	412	Reguleringsplan startet.	06/23 (DP)
Saupstadringen, gang- og sykkelveg	7 382	7 382	0	Byggeplan pågår, anbud sommer 2022.	08/22 (DP)
Snarveg Ulstadvegen - Tanemsbruvegen, Klæbu	500		500	Tilskudd privat utbygger.	Avklares (DP)

Trondheim kommune prosjektstatus pr T1 2022 (del 2, tall i tusen kr):					
Prosjektnavn	Disponible midler 2022	Års-prognose 2022	Forventet mer-/mindre-forbruk 2022 (-/+)	Status økonomi og framdrift	Forventet ferdig fase (mnd/år)
Sverresborgruta (Sverresborg alle, Gamle Oslovei og Odd Husbys vei)	7 000	2 500	4 500		12/23 (DP)
Breidablikveien, sykkelveg	32 163	12 000	20 163	Anbudskonkurranse pågår. Oppstart bygging høst 2022.	12/23 (DP/UB)
Mindre trafikktekniske tiltak langs kommunal veg i Trondheim 2020	1 865	1 865	0		12/22 (DP/UB)
Rotvollruta delstrekning 3 - 5	7 042	7 042	0	Bygging oppstart sommer 2022.	09/22 (DP/UB)
Sikring av lekkasjepunkt i bomsnitt	0		0	Gjennomføring tiltak utsatt. Gjenopptas 2022.	Avklares (DP/UB)
Sykkelpassasjer (punkttiltak)	2 897	2 897	0	Tre tiltak til utførelse høsten 2022, blant annet Rønningsbakke.	08/23 (DP/UB)
Holdeplasspakke 1	3 003	2 600	403	Tiltak ferdigstilt. Økonomisk avslutning gjenstår.	12/21 (UB)
Lundvegen, fortau	10 037	10 037	0		06/22 (UB)
Pilotprosjekt Hjertesone	962		962		12/22 (UB)
Sykkelhotell Leütenhaven	1 624	2 500	-876	Sykkelhotell åpnet, noe mindre tiltak gjenstår. Ytterligere merkostnader.	06/22 (UB)
Sykkeltilbud Fjordgata	4 998	4 998	0	Prosjekt avsluttet.	05/22 (UB)
Delmål byvekstavtale og måleindikatorer	0		0		UT
Trikken, ny likeretter	42 439	35 000	7 439		12/22 (Annet)
Bromstadvegen m/sideveger, tiltaksutredning	0		0	Det vil bli tildeling av oppdrag til konsulent i uke 10 og vi antar oppstart i uke 11. Endelig leveranse av oppdraget vil være før jul 2021.	12/21 (PU)
Bybaneutredning	468	468	0		12/22 (PU)
Byåsen - Tempe, tverrforbindelsen	321	321	0		08/22 (PU)
Forsøket/Romolslia kryssombygging	1 200	1 200	0		12/22 (DP)
Fjordgata, langsiktige tiltak	457	457	0		Avklares (PU)
Forsøkslia	1 907	1 907	0	Utvidet PU pågår.	12/22 (PU)
Industrivegen m/sideveger, tiltaksutredning	0		0	Det vil bli tildeling av oppdrag til konsulent i uke 10 og vi antar oppstart i uke 11. Endelig leveranse av oppdraget vil være før jul 2021.	Ferdig (PU)
Jakobslivegen og Hørløcks veg, tiltaksutredning	0		0	Det vil bli tildeling av oppdrag til konsulent i uke 10 og vi antar oppstart i uke 11. Endelig leveranse av oppdraget vil være før jul 2021.	12/21 (PU)
Jakobslivegen, kollektivtiltak	319	319	0		Avklares (PU)
Kongsvegen	1 298	1 298	0	Inkl. Nedre og Øvre Flatåsveg.	06/22 (PU)
Loholt allé, kollektivtiltak	330	330	0		12/22 (PU)
Mobilitetshub, nettverk av mobilitetspunkt	0	75	-75	Det er ikke midler til å gjennomføre hele konseptutredningen, blir noe merforbruk.	04/22 (PU)
Roald Amundsens vei	1 889	1 889	0	Utvidet PU pågår.	12/22 (PU)
Selsbakkvegen, ny kollektivtrasé	212	212	0	Avsluttes?	Avklares (PU)
Strindvegen - S. P. Andersens veg (Klæburuta)	408	419	-11		08/22 (PU)
Undergang Selsbakk	556	556	0		09/22 (PU)
Verftsbrua	328	328	0		12/22 (PU)
Øvre Baklandet - Vollabakken (Klæburuta)	419	419	0		08/22 (PU)
Brøsetvegen, Frode Rinnans veg-	2 000	2 000	0	Reguleringsplan startet.	06/23 (DP)
Brøsetvegen, Henrik Ourens veg-Sigurd Jorsalfars veg	2 047	2 047	0	Reguleringsplan startet.	06/23 (DP)
Gregus gate, undergang	768	768	0		05/22 (DP)
Heimdal stasjon, undergang	769	769	0		05/22 (DP)
Holdeplasspakke 2	2 018	2 018	0	Byggeplanlegging ferdig. Avventer finansiering bygging.	05/22 (DP)
Jakobslivegen, kryssutbedring	694	694	0	Byggeplanlegging ferdig. Avventer finansiering bygging.	05/22 (DP)
Klæburuta, Nedre Baklandet (del 4)	1 361	1 361	0	Byggeplan med anslag snart ferdig.	06/22 (DP)
Klæburuta, Øvre Baklandet (del 6)	1 361	1 361	0	Byggeplan med anslag snart ferdig.	06/22 (DP)
Kongsvegen, Ringvålvegen - Bissmiet, fortau	1 603	1 603	0	Detaljplanlegging pågår.	12/22 (DP)
Mikkelvegen, fortau	2 049	2 049	0	Oppstart regulering høst 2022.	08/23 (DP)
Reppe - Vikåsen, GS-tilbud	1 536	1 536	0	Detaljplanlegging pågår.	12/22 (DP)
Fartsreducerende tiltak	4 432	4 432	0	Tiltak gjennomføres høsten 2022, uklart om alt gjennomføres i 2022.	Avklares (DP/UB)
Mindre trafikktekniske tiltak kv. 2021	1 205	1 205	0		12/22 (DP/UB)
Nyhavna (strakstiltak)	1 788	1 788	0		Avklares (DP/UB)
Sikker sykkelparkering	699	699	0		12/22 (DP/UB)
Havstadvegen, fortau	5 911	5 911	0	Bygges sommer 2022.	09/22 (UB)
Holdeplass Lundåsen	0		0	Utføres sammen med Fortau Lundvegen.	Avklares (UB)
Klæburuta - punkttiltak, kryss og	904	750	154	Forenklet tiltak gjennomføres sommeren 2022.	09/22 (UB)
Nedlagte holdeplasser	49	49	0	Noen mindre tiltak gjenstår.	12/22 (UB)
Nordre Ilevollen, gateprosjekt	32 673	25 000	7 673	Oppstart bygging september 2022.	12/23 (UB)

Trondheim kommune prosjektstatus pr T1 2022 (del 3, tall i tusen kr):

Prosjektnavn	Disponible midler 2022	Års-prognose 2022	Forventet mer-/mindre-forbruk 2022 (-/+)	Status økonomi og framdrift	Forventet ferdig fase (mnd/år)
Nordre Ilevollen, trikk	32 673	25 000	7 673	Oppstart bygging september 2022.	12/23 (UB)
Ranheim stadion, fortau	3 903	3 903	0	Bygging høsten 2022.	12/22 (UB)
Snarvegpakke 7	15 630	11 500	4 130	Bygging pågår.	09/22 (UB)
Snarvegpakke 8	21 065	15 000	6 065	Oppstart bygging høst 2022.	06/23 (UB)
Trikk, tiltak i Kongens gate	1 826	1 826	0	Resterende tiltak gjennomføres i år.	10/22 (UB)
ATP-modell og beregninger	270		270		05/21 (Annet)
Helhetlig plan for universell utforming	496		496		Avklares (Annet)
Koordinering og adm. TK 2022	3 900	3 900	0		12/22 (Annet)
Trikken ny arbeidsmaskin	29 941	14 000	15 941		Avklares (Annet)
Trampe	47	47	0		(Drift)
Prosjektutvikling TK 2022	10 900	10 900	0		Løpende (PU)
Klæburuta, Hans Osnes veg-	1 500	2 750	-1 250	Anskaffelse rådgiver pågår.	12/22 (DP)
Odd Husbys veg, støyskjerm	1 500	1 500	0	Oppstart byggeplan høst 2022.	12/22 (DP)
Ravelsveita og Sommerveita -	1 000	1 000	0	I oppstart.	Avklares (DP)
Snarveg Berg skole	488	950	-462	Detaljplanlegging pågår.	12/22 (DP)
Snarvegpakke 9	3 000	3 000	0		12/22 (DP)
Tidsbegrenset varelevering	500		500		Avklares (DP)
Hjertesone pakke 2	3 000		3 000		Avklares (DP/UB)
Klestadhaugen, møteplasser	500	500	0		Avklares (DP/UB)
Mindre trafikktekniske tiltak kv. 2022	3 000	3 000	0		12/22 (DP/UB)
Tilrettelegging nye leskur kv.	5 500	2 500	3 000	I oppstartsfase.	Avklares (DP/UB)
TSS Sykkelveg fase 2, Fosenkaia-Jernbanebruka	1 700		1 700	Anleggsbidrag Trondheim stasjonssenter (TSS).	Avklares (DP/UB)
TSS Sykkeskinne i Sjøgangen	1 600		1 600	Anleggsbidrag Trondheim stasjonssenter (TSS).	Avklares (DP/UB)
Grilstadvegen	1 600		1 600		Avklares (UB)
El-lastesykler	2 500	1 250	1 250		Avklares (Annet)
Snarveger, 2018-2020	-315	1 360	-1 675		05/22 (DP/UB)
Strekningstiltak Midtbyen	2 749	2 749	0	Planlegging av strekninger i Midtbyen. Noen mindre tiltak gjennomført.	12/22 (DP/UB)
Helhetlig gangnett - utbygging 2017-2019	249	249	0		12/22 (UB)
Infrastruktur trikk 2010-2022	38 267	38 267	0		Løpende (UB)
Mindre gåtiltak	62	62	0		12/22 (UB)
Punktutbedring sykkel kommunal veg	1 150	1 150	0		12/22 (UB)
Mobilitetsrådgivning	5 228	5 228	0		Løpende (Annet)
Vinterdrift sykkelanlegg kv (2017-2022)	7 512	8 000	-488		Løpende (Drift)
Sum totalt (del 1-3)	657 233	374 994	282 239		

2.3 Malvik kommune

Malvik kommune vil etter sommeren 2022 kunne ha en større avklaring hva gjelder fremdrift av de ulike prosjekt. Alle prosjektene er i samarbeid med konsulentselskapet gjennomgått, og vil i løpet av 3.kvartal rangeres for videre fremdrift og gjennomføring. Malvik kommune tar sikte på å få gjennomført prosjektene så raskt som mulig.

Sekretariatets kommentar:

Vi viser til vedlagt prosjektoversikt fra Malvik kommune (MaK). I Miljøpakkens handlingsprogram 2022-2025, hvor år 2022 representerer årsbudsjettet, har MaK fått tildelt 2,8 mill. kr. I tillegg utgjør disponible midler 2022 overførte midler fra 2021, og midler hvor ansvaret for gjennomføring ligger til Trøndelag fylkeskommune, sum 20,5 mill. kr, fordelt på:

- Overførte midler fra 2021: 11,6 mill. kr
- Årets tildeling 2022: 8,9 mill. kr (hvorav 2,8 mill. kr MeK og 6,1 mill. kr TRFK)

Tiltak i Malvik har disponible midler på 20,5 mill. kr og en årsprognose på 12,6 mill. kr.

Prosjektoversikt:

Videre følger en prosjektoversikt for status på økonomi og fremdrift pr T1.

Forklaring til tabellverket:

- Alle tall er oppgitt i tusen kr, og inkl. merverdiavgift.
- Disponible midler 2022: Summen av Overført midler fra 2021 + Årets tildeling 2022 + Forskutteringer fra 2023 vedtatt.
- Forventet mer/mindreforbruk 2022: Status ved utgangen av året med bakgrunn i disponible midler (alle midler er overførbare til kommende år).
- Prosjektfaser: PU = prosjektutvikling, DP = detaljplanlegging, UB = utbygging
- Etater: TK = Trondheim kommune, MeK = Melhus kommune, MaK = Malvik kommune, SK = Stjørdal kommune, SVV = Statens vegvesen
- Vegkategori: Kv = kommunal veg, Fv = fylkeskommunal veg, Rv = riksveg
- Andre forkortelser: GS = gang- og sykkel, TS = trafikksikkerhet, SEK = sekretariatet, PR = programrådet, KU = kontaktutvalget (styringsgruppen)

Malvik kommune prosjektstatus pr T1 2022 (alle tall i tusen kroner):					
Prosjektnavn	Disponible midler 2022	Års-prognose 2022	Forventet mer-/mindre-forbruk 2022 (-/+)	Status økonomi og framdrift	Forventet ferdig fase (mnd/år)
Koordinering og adm. MaK	477	477	0		Løpende (Annet)
Mindre trafikktekniske tiltak kv MaK	128	550	-422	Intern porteføljestyrt. Hvis trafikktekniske blir bestemt kommer kostnaden være lik årsprognose.	12/22 (UB)
Gang- og sykkelveg langs Granholtvegen-Ålivegen	7 424	3 900	3 524	Konsulent reviderer byggeplan, den ventes ferdigstilt høsten 2022(DP). Klar for utlysning samme periode (UB).	10/22 (DP)
Fortau langs Fagottvegen	1 827	2 500	-673	Konseptutvikling (PU) nedre del pågår. Øvre del regulert (DP). Byggeplan øvre avhengig av konsept valg for nedre.	12/22 (DP)
Fortau langs Saksvikkorsen	1 225	2 500	-1 275	Vurderingsnotat for valg av konsept oversendes intern styringsgruppe ila juni for beslutning i september.	11/22 (PU)
Gang- og sykkelveg Smiskaret - Sveberg	500	500	0	Oppstart konseptutvikling etter sommeren i samarbeid med konsulent.	08/22 (PU)
Fortau Faggotvegen øvre - Vikhammeråsvegen	445	445	0	Sees i sammenheng med Fortau langs Fagottvegen.	12/22 (PU)
Busslomme Muruvik	200	200	0	Gjennomført konseptutvikling. Starter forprosjekt med teknisk utsekk høst 2022.	10/22 (PU)
P&R, snuplass, hvilebod og regulering buss Hommelvik	337	150	187	Ansvarlig for gjennomføring TRFK. Nye Veier etablerer midlertidig anlegg. Det er avklart med ATB at det ikke er behov for regulering av buss. Prosjektets omfang reduseres. Igangsettes etter tunnelåpning på E6.	01/24 (PU)
Gang- og sykkelveg langs fv. 950 over Homla	1 300	300	1 000	Fylket har overtatt prosjektet fra Malvik kommune og ferdigstiller det i løpet av 2022.	10/22 (PU)
Fv. 6672 Markabygdvegen, GS-veg	500	100	400	Ansvarlig for gjennomføring er TRFK. Starter på slutten av 2022.	06/23 (PU)
MP Fv. 950 Storsand-Hommelvik (2215K)	2 500	1 000	1 500	Ansvarlig for gjennomføring er TRFK. Oppstart i løpet av 2022.	02/23 (PU)
Drift av lokalbuss L85 Malvik	3 600		3 600	Ansvarlig TRFK. Rapportering mangler.	12/22 (Drift)
Sum	20 463	12 622	7 841		

2.4 Stjørdal kommune

Stjørdal kommune melder om god fremdrift på alle prosjektene i kommunen. De fleste prosjekter som er under prosjektutvikling vil i løpet av høst 2022 ferdigstilles og gi grunnlag for vurdering av eventuell videre detaljplanlegging. Stjørdal har også et prosjekt som vil ha oppstart gjennomføring fra høst 2022. Det er god kostnadskontroll på Stjørdal sin portefølje.

Sekretariatets kommentar:

Vi viser til vedlagt prosjektoversikt fra Stjørdal kommune (SK). I Miljøpakkens handlingsprogram 2022-2025, hvor år 2022 representerer årsbudsjettet, har SK fått tildelt 3 mill. kr. I tillegg kommer overførte midler fra 2021 på 6,5 mill. kr, slik at totalt disponible midler for 2022 er 9,5 mill. kr. Årsprognosen er 7,8 mill. kr.

Prosjektoversikt

Videre følger en prosjektoversikt for status på økonomi og fremdrift pr T1.

Forklaring til tabellverket:

- Alle tall er oppgitt i tusen kr, og inkl. merverdiavgift.
- Disponible midler 2022: Summen av Overført midler fra 2021 + Årets tildeling 2022 + Forskutteringer fra 2023 vedtatt.
- Forventet mer/mindreforbruk 2022: Status ved utgangen av året med bakgrunn i disponible midler (alle midler er overførbare til kommende år).
- Prosjektfaser: PU = prosjektutvikling, DP = detaljplanlegging, UB = utbygging
- Etater: TK = Trondheim kommune, MeK = Melhus kommune, MaK = Malvik kommune, SK = Stjørdal kommune, SVV = Statens vegvesen
- Vegkategori: Kv = kommunal veg, Fv = fylkeskommunal veg, Rv = riksveg
- Andre forkortelser: GS = gang- og sykkel, TS = trafiksikkerhet, SEK = sekretariatet, PR = programrådet, KU = kontaktutvalget (styringsgruppen)

Stjørdal kommune prosjektstatus pr T1 2022 (tall i tusen kroner):

Prosjektnavn	Disponible midler 2022	Års-prognose 2022	Forventet mer-/mindre-forbruk 2022 (-/+)	Status økonomi og framdrift	Forventet ferdig fase (mnd/år)
Sykkelparkering Stjørdal	194	194	0	Igangsatt kartlegging av steder det er behov for sykkelparkering under tak.	12/22 (PU)
Fv. 6804 Fossli, holdeplasser	1 000		1 000	Samarbeidsform mellom Stjørdal kommune og TRFK er avklart og planlegging igangsatt for å sikre helhet og samordning av prosjektene langs Ringvegen vedrørende kryss, stopp, kryssing for fortgjengere mm. Midlene er opprinnelig gitt fylket.	12/22 (DP)
Fv. 6802 kryss Sutterø - Molovika, gang- og sykkelveg	500	500	0	Etablert prosjektgruppe mellom Stjørdal kommune og TRFK. Det pågår prosjektering av gang- og sykkelvei. Stjørdal kommune ansvarlig for bygging av gang- og sykkelveg Gråelva - Molovika. Kommunen har oversendt TRFK et forslag til gjennomføringsavtale.	12/22 (DP)
Stjørdal stasjon, prosjektavklaring	476	476	0	Samarbeidsform er etablert og arbeidet i prosjektgruppa er i gang.	12/22 (PU)
Stjørdal stasjon, områderegulering	2 000	2 000	0	Reguleringsarbeid under arbeid. Konsulent ser på Innherredsvegens forlengelse og eventuelt sanering av planovergang mm.	12/22 (DP)
Fv. 6804 Ringvegen ved kryss E14, gang- og sykkelveg	393	393	0	Samarbeidsform mellom Stjørdal kommune og TRFK er avklart og planlegging igangsatt for å sikre helhet og samordning av prosjektene langs Ringvegen vedrørende kryss, stopp, kryssing for fortgjengere mm.	12/22 (PU)
Fv. 6804 kryss Ringvegen x Ole Vigs vgs.	500	500	0	Samarbeidsform mellom Stjørdal kommune og TRFK er avklart og planlegging igangsatt for å sikre helhet og samordning av prosjektene langs Ringvegen vedrørende kryss, stopp, kryssing for fortgjengere mm.	12/22 (PU)
Stoppesteder lokalbuss rute 90	500	500	0	Stjørdal kommune og AtB har gjennomført en befaring av traseen for bylinje 90 som viser at det er behov for å utføre tiltak som er av både mindre og større karakter.	12/22 (PU)
GS-bru over Stjørdalselva, Værnes-Reppe	500	500	0	Konsulent vurderer alternative løsninger og skal gi kostnadsanslag.	12/22 (PU)
Park & Ride Stjørdal	500	500	0	Utrede behov og muligheter for nye eller utvidelse av eksisterende «park-and-ride» på sentrale steder i Stjørdal kommune.	12/22 (PU)
GS-veg Skatvalskrysset - Voldsdalen	500	500	0	Utbyggingsavtale delfinansierer G/S langs nåværende E-6 fra Kvithammer – Skatvalskrysset. Det søkes å finne restfinansiering i Miljøpakken. Konsulent vurderer alternative løsninger og skal gi kostnadsanslag.	12/22 (PU)
Mindre trafikktekniske tiltak kv. Stjørdal	1 500	1 000	500	Årlig bevilgning 500 000 for små tiltak som kan ha en forenklet gjennomføring utenfor standard prosjektstyringsprosedyre i MP.	Løpende (DP/UB)
Koordinering og adm. Stjørdal	929	700	229	Årlig bevilgning på 500 tkr.	Løpende (Annet)
Sum	9 492	7 763	1 729		

2.5 Trøndelag fylkeskommune

Status for prosjektporteføljen til Trøndelag fylkeskommune er ikke nevneverdig endret siden årsrapportering. Vi har fortsatt omsetningsfokus med oss fra 2021, og både startet og videreutviklet ulike prosjekter vi har i prosjektutviklingsfasen.

I løpet av T1 har vegprosjektet fv. 704 Tanem - Tulluan og sykkelprosjektet fv. 950 Reppe - Være endret prosjektfase til utbygging. Også en rekke mindre tiltak har nå kommet til utbygging, eksempelvis innen områdene støy og kollektiv. I tillegg forventes at varsel om regulering av Metrobusstrasé over Nyhavna blir utsendt i løpet av sommeren.

Vi har mottatt brev fra Samferdselsdepartementet nr. 21/2146-8 datert 30. mars 2022, dette beskriver Statens vegvesens rolle i forbindelse med Byvekstavtalene. Brevet beskriver også bla. om statens behov for innsikt i detaljer ved de fylkeskommunale prosjektene i byvekstavtale, både når det gjelder planlagt og faktisk fremdrift samt kostnader og kostnadsutvikling. I forbindelsen med denne rollen stiller staten krav til rapportering. Fylkeskommunen skal fullføre oppgavene sine å dele nødvendig informasjon i rapporten. Siden staten er en av partene i Miljøpakken, vil det være hensiktsmessig at det gjennomføres godt samarbeid mellom Miljøpakken og staten i rapportering. Vi foreslår at sekretariatet tar på seg en koordinerende rolle på denne typen rapportering. Per dags dato opplever fylkeskommunen uklareheter i forhold til rutiner og tidsplan i rapportering til Statens vegvesen. Bestillingen til rapportering bør komme i god tid, og det bør etableres årshjul på hva som skal leveres. For å oppnå dette bør det etableres god koordinering mellom staten og sekretariatet i Miljøpakken ift. rapportering.

Sekretariatets kommentar:

Vi viser til vedlagt prosjektoversikt fra Trøndelag fylkeskommune (TRFK) og det som er fremkommer som disponible midler 2022, 1069 mill. kr. Dette er en summering av:

- Overført midler fra 2021: 425,3 mill. kr.
- Tildeling årsbudsjett 2022: 638,3 mill. kr, korrigert for de midler som er lagt inn i omegnskommunenenes prosjektoversikter, -8,6 mill. kr, gir 629,7 mill. kr.
- Omdisponering til Prøveprosjekt Innherredsveien, 4 mill. kr (PR-sak 70/22)
- Forskuttering av budsjett 2023 til Fv. 950 Ranheim - Malvik, gsv regulering, 10 mill. kr (PR-sak 42/22)

Trøndelag fylkeskommune har disponible midler på 1069 mill. kr, og en årsprognose på 611 mill. kr.

Prosjektoversikt:

Videre følger en prosjektoversikt for status på økonomi og fremdrift pr T1.

Trøndelag fylkeskommune prosjektstatus pr T1 2022 (del 1):					
Prosjektnavn	Disponible midler 2022	Års-prognose 2022	Forventet mer-/mindre-forbruk 2022 (-/+)	Status økonomi og framdrift	Forventet ferdig fase (mnd/år)
MP Fv. 6658 Utleirvegen vest, Steindalsvegen-Blaklivegen, Støyskjerming-Byggeplan	-216	13 113	-13 329	Byggeplan påstartet med sikte på oppstart utbygging i 2022. Grunnernerv mangler. Vært utført samarbeidsmøter med konsulenter på begge sider av veien, ref prosjektnummer 408865	12/22 (DP)
Fv. 6654 Ringvålvegen, fortau Skogly-Hestsjøen	34 552	24 635	9 917	Jobbes med utlysning på fjelluttak (del 1). Hvis vi blir pålagt å sikre bekken (NVE), må prosjektet vurderes på nytt. Fjelluttak påbegynnes som en entreprise, og deretter utlyses entreprise for bygging av gang- og sykkelvei inkl VA (del 2).	12/22 (DP/UB)
Innherredsveien, planlegging og utbygging	162 542	18 571	143 971	Forberedende arbeider er igangssatt. Byggeplan påstartet, planlagt utlysning til høsten som enhetsentreprise. Byggeplanlegging pågår for Fv.6692 Innherredsveien østre del (Bassengbakken til Saxenborg allé). Det har det gått med mye tid til prosjektering av vann- og avløpsanlegg, og det er jobbet mye med å få koordinert kabel og ledningsetaters behov. Det er bygd en ny overvannsledning i Biskop Sigurds gate som skal lede bort vann fra Innherredsveien. Dette er gjort pga nye krav til klimatilpasning. Antar utlysning høsten 2022 med anleggsstart våren 2023.	12/25 (DP/UB)
Kongens gate, planlegging	3 175	3 000	175	Nordre Ilevollen, som utgjør opprinnelige delstrekning 1 av Kongens gate prosjektet (Nordre Ilevollen - Skansen), er prosjektert og under kommunal regi under utbygging i 2022 (kommunal veg). Det opprinnelige gateprosjekt omfattet to delprosjekter, delstrekning 2 (Skansen) og delstrekning 3 (Voldgata - St. Olavs gate). For disse delstrekningene har prosjektet gjennom 2021 jobbet intensivt med et kunnskapsgrunnlag for en politisk avklaring om prinsippvalg for løsning. Prinsippavklaringen gjelder i hovedsak antall felt, feltbruk og lokalisering av stasjoner for Metrobuss, ordinær buss og trikk på de ulike delstrekningene. Det ble høsten 2021 fremmet en politisk sak om prinsippavklaring. Det ble ved behandling av denne stilt krav om en mindre tilleggsutredning. På basis av denne fremmes ny sak til politisk nivå våren 2022. Forutsatt politisk enighet mellom TRFK og TK kan detaljplanlegging heretter påbegynnes, med mulig oppstart av utbygging 2023.	12/23 (DP/UB)
MP Innfartsparkering Eggkleiva	77	20	57	Arbeid ferdigstilt, men gjenstår eventuelle utbetalinger til Tensio. De har fått frist ut 2022 på å avklare om utbetaling skal skje eller ikke, så det er eventuelt en liten kostnad som gjenstår her.	Ferdig (UB)
Fv. 707 Brå bru	13 830	675	13 155	Prosjekt avventende. Ny sak om kostnad og løsning til PR for å gå til ny fase (utbygging).	Avklares (DP)
Lokal skjerming av uteoppholdsareal, Singsakerringen	4 000	4 000	0	PR-sak 132/19 tilskudsordningen avvirket. Nærmere rundt prosjektsammenheng og mulig finansiering under vurdering.	12/22 (UB)
Byåstunnelen, planavklaring (trafikanalyse)	278	0	278	Ferdig, sluttrapporteres.	Ferdig (PU)
Fv. 704 Tanem - Tulluan	181 638	144 000	37 638	For Tanem-Tulluan er kontrakt med hovedentreprenør underskrevet, med anleggsstart ultimo mai. Prognose for prosjektkostnad i 2022 er redusert med 20 mill fra 160 til 140 mill. Reduksjonen skyldes utsatt tilbudsfrist/oppstart entreprise som gir 1 mnd mindre produksjon i 2022 (8 mill), samt at grunnernerv nå løses med tiltredelsesavtaler i stedet for endelige avtaler som gjør at 12 mill i grunnernervskostnader skyves fra 2022 til 2023. Pga forskjøvet kontraktsignering og oppstart av anleggsarbeidene, er planlagt ferdigstillelse flyttet ut i tid til høsten 2024.	12/24 (UB)
Innfartsparkering Buvika	293	0	293	Skaun kommune har bestemt at P&R skal etableres på rampe E39. Ikke fylkeskommunalt prosjekt	Utgår (DP)
Kong Øysteins veg del 1 (Støyskjem, rundkjøring - Bromstadbuene)	4 434	3 845	589	Hovedarbeid med fortau og støyskjem er ferdigstilt. Etterbestilling (opsjon) på effektbelysning ble gjort da vi så det var penger til gode for dette. Dette utsetter anleggsperioden med en måned.	06/22 (UB)
Fv 860 Utleirvegen / Tors veg	1 000		1 000	Intern bestilling gitt.	01/23 (DP)
Fv 860 Utleirvegen/ Othilienborgv/ Steindalsv	0	0	0	Ferdig, mulighetsstudie av hele Utleirvegen gjennomført. Sluttrapporteres i 2022.	Ferdig (PU)
Fv. 6666 Eidsvolls gt/Jonsvannsveien	1 883		1 883	Ferdig, sluttrapporteres i 2022.	Ferdig (PU)
Fv. 707. Spongalsvegen, Berg - Høstadkorsen	183	7 054	-6 871	Reguleringsplan for gsv Fv. 707 Berg-Høstadkorsen ble vedtatt i mars 2022. Byggeplanleggingen pågår og byggherreoverslag ferdig i slutten av mai. Satses på å få lyst den ut høsten 2022.	12/22 (DP)
Fv. 841 Ringvålvegen, G/S Lundåsen og vestover	773	0	773	Reg.plan vedtatt. Prosjekt avventer videre avklaringer.	Avklares (DP)

Trøndelag fylkeskommune prosjektstatus pr T1 2022 (del 2):					
Prosjektnavn	Disponible midler 2022	Års-prognose 2022	Forventet mer-/mindre-forbruk 2022 (-/+)	Status økonomi og framdrift	Forventet ferdig fase (mnd/år)
Prøveprosjekt Innherredsveien	900	1 000	-100	Merkostnader pga forsinkelser i kommunalt VA-prosjekt. PR-sak 70/22 tilførte prosjektet 4 mill. kr ved en omdisponering fra ledige midler i et avsluttet prosjekt. Dette er lagt til i kolonnen for disponible midler.	12/22 (UB)
Forprosjekt helhetlig løsning Haakon Vills gate	400	400	0	Prosjektet er høyt prioritert og prosjektgruppa er satt. Det har vært en koordinering med Mobilitetsplan for Lade, Leangen og Nyhavna som Trondheim kommune kjører. Det er også en av strekningene som er relevante for Hovedvegplan for Trondheim som Trondheim kommune har i en oppstartsfasen.	11/23 (PU)
Forprosjekt holdeplasser fv. 6686 Østre Rosten	300	100	200	Forsinket oppstart pga manglende plankapasitet og for koordinering med andre prosjekter på samme strekning.	06/23 (PU)
Fv. 950 Kockhaugvn-Malvik grense, utbedring holdeplasser	1 212	25	1 187	Avventer slutttrapport til 1-årsbefaring er ferdigstilt. Mangler noen kostnader til slutføringer og eventuelle kostnader til utbedringer fra 1-årsbefaring.	Ferdig (UB)
Forprosjekt kollektivknutepunkt Strindheim	390	200	190	Prosjektutvikling pågår, ferdig til høsten 2022.	08/22 (PU)
Forprosjekt trafikkavvikling Heimdal sentrum	627		627		(PU)
Innfartsparkering, planlegging	277	200	77	Ferdig. Rapporteres PR juni 2022.	05/22 (PU)
Gjenbruk av leskur langs fylkesveg i randkommuner	588	588	0	Restarbeid i 2022.	12/22 (UB)
Holdeplasser fv. 950 Malvikvegen Storsand - Muruvik	-4 426	10	-4 436	Ferdigstilt i 2020, kun restkostnader i 2022. Avventer en utbetaling på grunnerverv før slutttrapport sendes inn.	Ferdig (UB)
MP Tiltak etter trasebefaringer fv. (22145K)	6 815	6 815	0	Arbeider fram prioriteringslister i samarbeid med AtB og driftsseksjonen. Det skal etterstrebis å få til strekningsvise tiltak basert på kjent kunnskap. Nye behov og prioriteringer vil kunne komme fortløpende, men skal være innenfor rammene av hva som beskrives i prosjektarken. Tiltak under arbeid: Asfaltering midlertidige metrobusstopp.	12/22 (UB)
Utredning Johan Tillers veg del 2	784	400	384	Prosjektet er i bestilling og er et prioritert prosjekt. Ses i sammenheng med resultatene av kommunens trafikkberegninger i området. Prosjektutviklingen forventes ferdig i 2022, og prosjektet vil da være klart til reguleringsplanfasen.	12/22 (PU)
MP Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	993		993	Forsinket oppstart pga manglende plankapasitet. Tiltak satt i verk for å bøte på mangelen.	03/23 (PU)
Fv. 812 Byåsveien Breidablikveien - Johan Falkbergets vei	0		0	Det utredes cirka 6 alternativ som ferdigstilles sommeren 2022. Videre utredning med 2-3 alternativer. Fortsettes etter avklaring med PR.	09/22 (PU)
Fv. 812 Byåsveien Huseby	200	100	100	Det jobbes helhetlig med støyprosjekter, prosjektlederressurs forventes høsten 2022.	12/22 (PU)
Fv. 812 Byåsveien Kystad - Stavset	188	100	88	Det jobbes helhetlig med støyprosjekter, prosjektlederressurs forventes høsten 2022.	12/22 (PU)
Fv. 950 Kockhaugvegen, Skovgård -Ranheim	200	100	100	Det jobbes helhetlig med støyprosjekter, prosjektlederressurs forventes høsten 2022.	12/22 (PU)
Fv. 812 Ila - Havstein	200	100	100	Det jobbes helhetlig med støyprosjekter, prosjektlederressurs forventes høsten 2022.	12/22 (PU)
Utleirvegen del 1, Nardokrysset - Nardosenteret	2 000	0	2 000	Det jobbes med kvalitetssikring av utredning. Ferdig plan 12/23.	12/23 (DP)
Fv. 860/864 Strindvn. X Dybdahlsv	200	100	100	Det blir gjennomført prosjektutvikling del 1 i løpet av 2. halvår 2022.	12/22 (PU)
Fv. 6658 Othilienborgvn - Steindalsveien	200	100	100	Det blir gjennomført prosjektutvikling del 1 i løpet av 2. halvår 2022.	12/22 (PU)
Fv. 6690 Bispegata - Samfundet	200	100	100	Det blir gjennomført prosjektutvikling del 1 i løpet av 2. halvår 2022.	12/22 (PU)
Fv. 812 Byåsveien, kortsiktige tiltak (sykkel nedre del)	1 191	1 191	0	Arbeid ferdigstilt, mangler noe fakturering fra entreprenør. Noe sluttarbeid og restkostnader i 2022.	06/22 (UB)
Fv. 812 Byåsveien, planlegging langsiktige tiltak	0	0	0	Det utredes cirka 6 alternativ som ferdigstilles sommeren 2022. Videre utredning med 2-3 alternativer. Fortsettes etter avklaring med PR.	09/22 (PU)
Fv. 812 Huseby - Bjørndalsbrua	300	0	300	Prosjektet har lav prioritet fordi strekningen ikke er på hovednettsykel og tilbudet går langs kommunal gsv.	06/23 (PU)
Fv. 856 Bøckmans veg, kryssutbedringer	0	0	0	Det utredes cirka 6 alternativ som ferdigstilles sommeren 2022. Videre utredning med 2-3 alternativer. Fortsettes etter avklaring med PR.	09/22 (PU)
Fv. 856 Dorthealyst - Munkvoll	0	0	0	Det utredes cirka 6 alternativ som ferdigstilles sommeren 2022. Videre utredning med 2-3 alternativer. Fortsettes etter avklaring med PR.	09/22 (PU)
Fv. 864 Kong Øysteinsv. x Jonsvannsvn.	300	150	150	Det blir gjennomført prosjektutvikling del 1 i løpet av 2.halvår 2022.	12/22 (PU)
Fv. 868 Leangen - Tunga	500	0	500	Prosjektet har lav prioritet fordi strekningen ikke er på hovednettsykel og tilbudet går langs kommunal gsv.	06/23 (PU)
Fv. 910 Innherredsveien Bassengbakken - Falkenborgveien	300	100	200	Framdrift avhenger av gateprosjekt i Innherredsveien. Gateprosjektet har blitt forsinket grunnet tidsforløpet til kommunalt VA-prosjekt.	Avklares (PU)

Trøndelag fylkeskommune prosjektstatus pr T1 2022 (del 3):

Prosjektnavn	Disponible midler 2022	Års-prognose 2022	Forventet mer-/mindre-forbruk 2022 (-/+)	Status økonomi og framdrift	Forventet ferdig fase (mnd/år)
Fv. 910 Olav Tryggvasons gate - Gryta	200	100	100	Framdrift avhenger av gateprosjekt/riksveg.	Avklares (PU)
Planlegging av sykkelparkering langs fylkesveg	500		500	Prosjektet er internt avklart og er under oppstart.	01/23 (PU)
Planlegging fv. 868 Båtmannsgata - Strandveien	200	200	0	Tas som en del av regulering av metrobusstrasé Nyhavna, et høyt prioritert prosjekt i 2022.	12/22 (PU)
Tiltak etter GS-inspeksjon	5 486	1 000	4 486	Gjenstår å avklare tiltak, sekkepost. TRFK kommer med en egen PR-sak i 2. tertial 2022.	12/22 (PU)
Fv. 812 Byåsvegen, kryssutbedring Kystad - Stavset	1 000		1 000	Tiltaket settes i bero til ferdig utredning.	12/23 (DP)
Fv. 950 Ranheim - Være, gsv	4 105	13 100	-8 995	Reguleringsplanen og byggeplanen for GSV Fv.950 Reppe-Være er ferdig. Satser på utlysning i mai 2022. PR-sak 42/22 forskuttet 10 mill. kr fra budsjett 2023. Dette er lagt inn i disponible midler 2021.	Avklares (UB)
Planlegging fv. 885 Lia - Klæbu sentrum	1 700		1 700	Initiert fra TK, forsinket oppstart grunnet manglende plankapasitet. Behov for prosjektavklaring.	02/24 (DP)
Planlegging Nardoruta Torbjørn Bratts veg - Utleirvegen	1 000	0	1 000	Det jobbes med kvalitetssikring av utredning. Ferdig plan 12/23.	12/23 (DP)
Fv. 864/860 Lerkendal, rundkjøring	500	0	500	Prosjektutvikling søkes koordinert mht enhetlig fremdrift. Avhengighet med kommunens plannarbeid på campus.	Avklares (PU)
Fv. 885 Bilbyen - Nidarvoll	500	1 200	-700	Detaljplanlegging er påstartet. Prognose inkl. også utbygging og forutsetter at penger til fase utbygging fås innen rimelig tid for oppstart høst 2022.	07/22 (DP)
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	500	0	500	Forsinket oppstart pga manglende plankapasitet. Tiltak satt i verk for å bote på mangelen.	03/23 (PU)
Næringstransport, bylogistikk	6 295		6 295	Forprosjekt i regi av TRFK er ferdig, prosjektet føres videre av Trondheim kommune. Trfk trenger en avklaring på om økonomi og rapporteringsansvar for prosjektet skal overføres til Trondheim kommune. 5 mill til hovedprosjektet ble bevilget i 2022.	Avklares (PU)
Utredning metrobuslinjene i Trondheim øst	500	0	500	Avventer til bestilling om utvikling av metrobuslinje for hele Trondheim.	Avklares (PU)
Fv. 6650 Kollektivfelt Bjørndalsbrua	390	390	0	Prosjektet er i sluttfasen, forventer ferdig utredning medio 2022.	06/22 (PU)
Signalanlegg Jonsvannsveien/Loholt allé	2 000		2 000	Avsluttet PR 111/21. Sluttrapporten er saken.	Utgår (PU)
Utrede mulige BRT-strekninger til 2029	2 000	0	2 000	Avventer til bestilling om utvikling av metrobuslinje for hele Trondheim.	Avklares (PU)
Fv. 6650 Kollektivfelt Kolstadvegen	1 702	30	1 672	Avventer noe interne timer. Sluttrapport utarbeides etter dette.	Ferdig (UB)
Fremkommelighetspakke fv. utenom Metrobuss	5 400	5 400	0	Tiltak gjennomføres i løpet av 2022.	12/22 (UB)
Utredning av tiltak for boliger utsatt for innendørs støy	200	100	100	Det jobbes helhetlig med støyprosjekter, prosjektlederressurs forventes sommeren 2022.	12/22 (PU)
Fv. 6680 Bratsbergvegen, Baard Iversens veg - Leirfossvegen	500	500	0	Arbeid påstartet i mai 2022.	12/22 (PU)
Fv. 6660 Sykkelveg med fortau på Dragvoll	1 000	0	1 000	Prosjektomfang er ikke avklart, TRFK lager PR-sak.	Avklares (DP)
Fv. 6662 Sykkelveg med fortau langs Risvollan HVS	10 438	10 438	0	Ferdig, men ikke regnskapsmessig avsluttet. Venter på faktura fra TK.	12/22 (UB)
Tiltak ulykkespkt/strekninger fylkesveg	420	420	0	Arbeidet er ferdig og at vi ønsker å flytte restmidlene til sekkepost 407762 "Mindre TS tiltak", SEK er informert om dette.	12/22 (PU)
Fv. 6654 Ringvålvegen, Kongsvegen - Åsheim skole	1 494	0	1 494	Behov for prosjektavklaring.	Avklares (DP)
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, fortau	1 150	1 022	128	Hovedarbeid med fortau og støyskjerm er ferdigstilt. Etterbestilling på effektbelysning, som utsetter anleggsperioden med en måned. Sees samlet med linje 44	06/22 (UB)
Fv. 6654 Ringvålvegen, Lund snuplass, fortau	3 759	2 950	809	Prosjektering pågår, planlagt utlysning høst 2022.	12/23 (UB)
Ila - Trolla - Flakk	500	500	0	Prosjektet høyt prioritert og blitt utredet på et overordnet nivå. Prosjektutvikling pågår og ferdigstilles 2022.	12/22 (PU)
Snuplass og holdeplass på Steintrøvegven	1 000	0	1 000		Avklares (DP)
Snuplass og holdeplass på Østmarka	1 573	1 260	313	Arbeid med snuplass ferdigstilt, gjenstår tilsåing, kantsetting og restarbeider.	Ferdig (UB)
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, del 2	500	100	400	Prosjektutvikling søkes koordinert mht enhetlig fremdrift.	04/23 (PU)
Fv. 6650 Byåsveien nedre, Ila - Breidablikveien	300	300	0	Det utredes cirka 6 alternativ som ferdigstilles sommeren 2022. Videre utredning med 2-3 alternativer. Fortsettes etter avklaring med PR.	09/22 (PU)
Fv. 6658 Utleirvegen øst, Steindalsvegen-Blaklivegen, Sykkelvei med fortau/støyskj., reg.plan	1 869	5 526	-3 657	Reguleringsplan påstartet av konsulent. Varsel om oppstart til Trondheim kommune før sommeren. Vært utført samarbeidsmøter med konsulenter på begge sider av veien.	06/24 (DP)

Trøndelag fylkeskommune prosjektstatus pr T1 2022 (del 4):					
Prosjektnavn	Disponible midler 2022	Års-prognose 2022	Forventet mer-/mindre-forbruk 2022 (-/+)	Status økonomi og framdrift	Forventet ferdig fase (mnd/år)
Fv. 6662 Blaklivegen, sykkelveg med fortau	0		0	Ferdig, men ikke regnskapsmessig avsluttet. Venter på faktura fra TK.	Ferdig (UB)
Teknologi: Modernisering av Gråkallbanen	703	600	103	Et hovedanliggende for prosjektgruppen høsten 2022 vil være å få utarbeidet en ekstern konseptvalgutredning for Gråkallbanen. Utredningen vil trekke opp noen mulige retningsvalg for en modernisert bane, og vil derfor inngå i det videre arbeidet med anskaffelse av nytt trikkemateriell.	12/24 (Annet)
Koordinering og administrasjon Trøndelag fylkeskommune	5 573	5 573	0	Kostnader Adm MP Veg og Samferdsel TRFK. Kostnader for 2020 var ikke ført på dette prosjektet før nå, hele restramme forventes å bli brukt i 2022.	Løpende (Annet)
Teknologi: Miljøpakkens "Big data"	493	450	43	Ikke kommet faktura ennå, men per mai 22, er 2 av 6 måneder med prøveperiode på teledata forbi så 100 000,- skal være brukt, i tillegg er det ført kr 10 000 på timer på prosjektet.	10/22 (Annet)
Tiltakspakke Heimdal sentrum	500	150	350	Under arbeid, ferdig til høsten 2022.	08/22 (PU)
Trafikkavvikling Kolstadvegen/Tonstadkrysset	200	200	0	Prosjektutvikling pågår, ferdig i løpet av 2022.	12/22 (PU)
Sykehusområdet, trafikkanalyse	500	200	300	Prosjektutvikling pågår, ferdig i løpet av 2022.	12/22 (PU)
Fv. 6680 og 6674 Bratsbergvegen, utbedring holdeplasser	12 000	5 000	7 000	Arbeid er påstartet, men uavklart hva som er gjort av forarbeid mtp byggeplanlegging. Prognose tar høyde for at man kan starte med noen av holdeplassene høst 2022.	12/23 (UB)
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen, utbedring holdeplasser	1 000	200	800	Ferdig plan 12/23	12/23 (DP)
Reduserte billettpriser (bomforlik)	148 668	50 000	98 668	Beregnet til 62 mill årlig, men pga mindre reiseomfang/korona + at noen tiltak som ikke er iverksatt i hele 2022, blir prognosen 50 mill.	Løpende (Drift)
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen-Lademoen, sykkelfelt	2 000	400	1 600	Ferdig plan 12/23.	12/23 (DP)
Fv. 6680 Klæbu - Lia (del 2), Solemsbekken - Kambrua, GSV	500		500	Forsinket oppstart pga manglende plankapasitet. Tiltak satt i verk for å bøte på mangelen.	- (PU)
Fv. 6656 Bøckmans veg	500	500	0	Det utredes 6 alternativ som ferdigstilles i juni. Videre utredning med 2-3 alternativer. Fortsettes etter avklaring med PR.	09/22 (PU)
Fv. 707 Leinstrandvegen	1 800	0	1 800	Bestilling gitt, utsatt pga manglende kapasitet.	10/23 (UB)
Fv. 6666 Singsakerringen, Gløshaugen - Lademoen, kryssutbedring og gangfelt	1 000	200	800	Ferdig plan 12/23.	12/23 (DP)
Fv. 6686 Østre Rosten/Tillerringen, krysstiltak	500		500	Forsinket oppstart pga manglende plankapasitet. Tiltak satt i verk for å bøte på mangelen.	- (PU)
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvoll's gate - Jonsvannveien	1 200	1 200	0	Utføres høst 2022.	11/22 (UB)
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Eidsvoll's gate - Tyholtveien	600	600	0	Utføres høst 2022.	11/22 (UB)
Fv. 6666 Singsakerringen, kryss Stadsing. Dahls gate	300	300	0	Utføres høst 2022.	11/22 (UB)
Trafikkopplæring Eberg sykkelgård	657	657	0	Aktivitet som gjentas årlig; Aktivitet som gjentas årlig. Faglig har det vært samarbeid med Trygg Trafikk, bl.a. med gjennomføring av lærerkurs. Det har pågått, og pågår fortsatt, dialog med Trondheim kommune for å få på plass en samarbeidsmodell for gjennomføring av prosjektet.	12/22 (Drift)
Teknologi: Bildeling	800	800	0	I 2022 legges det opp til finansiering av forberedende aktiviteter. Det er initiert et arbeid med en bestilling på et forprosjekt på bildeling, som skal gå fra august til desember innværende år. Til dette vil vi disponere potten på 800 000 tildelt i 2020. Prosjektgruppen tar sikte på å foreta en vurdering etter endt forprosjekt ultimo 2022/primus 2023, knyttet til modenhetsgrad og behov for testing av konsepter. I perioden 2023-24 vil det derfor være snakk om enten pilotering etterfulgt av utrulling, eller aktiviteter knyttet til å rigge utrulling direkte etter endt forprosjekt. Som det fremgår av innspill til handlingsprogrammets budsjett 1. mai har det vært litt uklarheter knyttet til om bildeling har en egen pott, men når det nå er klargjort at bevilgninger til bildeling utover potten på 800 000 skal gå over teknologiprojekt-potten ønsker vi å synliggjøre at vi har et behov for midler til bildeling også i perioden 2023-24. Både en eventuell pilotering og rigging av et anskaffelsesregime for bildeling vil kreve midler, og i og med at vi har estimert et underforbruk på teknologimidlene i 2022 på 3 millioner, mens vi øvrige år har estimert at vi skal bruke potten på 5 millioner eksklusive bildeling, ønsker vi sette av de utdisponerte midlene i 2022 til videreutvikling av bildelingskonseptet i perioden 2023-24. Det er viktig å sikre finansiering tidlig, slik at vi sørger for kontinuitet og fremdrift etter endt forprosjekt.	12/22 (PU)

Trøndelag fylkeskommune prosjektstatus pr T1 2022 (del 5):

Prosjektnavn	Disponible midler 2022	Års-prognose 2022	Forventet mer-/mindre-forbruk 2022 (-/+)	Status økonomi og framdrift	Forventet ferdig fase (mnd/år)
MP Prosjektutvikling TRFK (22137A)	4 000	2 000	2 000	Div prosjektutvikling i regi av TRFK/Veg.	Løpende (PU)
Teknologiprojekter (22139A)	5 000		5 000	Fremdrift og status?	Løpende (Annet)
MP TSS Jernbanebrua-Brattørbrua, kollektivfelt (22144K)	2 700	2 700	0	Bygges i løpet av 2022.	10/22 (PU)
MP Tilrettelegging for nye leskur fv. (22147K)	2 000	2 000	0	Nye leskur monteres i løpet av året	12/22 (UB)
MP TSS metrobusstasjoner (22148K)	13 500	13 500	0	Bygges i løpet av 2022.	10/22 (UB)
Garantiramme drift av kollektiv (09100K)	78 000		78 000	Mangler rapportering.	12/22 (Drift)
Biodiesel	20 000		20 000	Mangler rapportering.	12/22 (Drift)
MP Metrobusstrase Nyhavna (22163M)	3 000	1 000	2 000	Varsel om oppstart av reg.plan sendes ut før sommeren	04/23 (DP)
MP Fv. 6686 Tonstad-Selsbakk (21104S)	3 000		3 000	Utføres av SVV.	11/22 (PU)
MP Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg (22113S)	2 000	1 000	1 000	Oppstart i løpet av 2022.	19/23 (DP)
MP TSS Sykkelveg fase 1 Jernbanebrua-Brattørbrua (22116S)	3 700	3 700	0	Avklaring pågår.	Avklares (DP/UB)
MP Fv. 6682 Sjøbstadvegen-John Aaes veg (22121S)	1 000	500	500	Vi kvalitetsikrer arbeidet til SVV og starter reguleringsplanarbeid i begynnelsen av juni 2022.	06/23 (DP)
MP Fv. 6682 John Aaes veg-Okstadøy (22122S)	3 000	1 000	2 000	Arbeidet med prosjektutvikling har påbegynt.	11/22 (DP)
MP Fv. 6682 Okstadøy-Selsbakk (22123S)	3 000	1 000	2 000	Arbeidet med prosjektutvikling har påbegynt.	11/22 (DP)
MP Fv. 715 Trolla-Flakk (22133TS)	500	500	0	Tiltaket vil være klart for utbygging i 2022, og det planlegges å legge fram en sak for Programrådet om finansiering av bygging i løpet av 2022.	12/22 (DP/UB)
MP Fv. 707 Circle K Klett (22134TS)	3 000	1 500	1 500	Prosjektet er klart til utbygging, men utsatt pga manglende kapasitet.	09/22 (DP/UB)
MP Aimsun, trafikkmodell for Trondheim (22141A)	500	500	0	Oppstart i løpet av 2022.	Løpende (PU)
Videreutvikling av metrobusssystemet	2 000		2 000	Status økonomi og framdrift	? (PU)
MP Sykkeltiltak Lade	3 616	200	3 416	Avventer noe restarbeid. Sluttrapport utarbeides etter dette.	Ferdig (UB)
MP Fv. 950 Innfartsparkering Være	3 481	0	3 481	Ferdigstilt og sluttrapportert. En faktura for reklamasjon etter ettårsbefaringkom på i etterkant av innsendt sluttrapport, 25 tkr.	Ferdig (UB)
MP Støyskjerming Singsaker skole	658	0	658	Ferdigstilt, men skal utføre sluttbefaring. Sluttrapport kommer ila året når alle restkostnader er kostnadsført.	Ferdig (UB)
Driftstilskudd til kollektivtrafikken 2014-2021	235 100	225 000	10 100	I henhold til avtalt tilskuddsnivå AtB.	Løpende (Drift)
Tiltak iht. forurensningsforskriften fylkesveg 2020	1 239	0	1 239	Ferdigstilt, arbeider med sluttrapport og siste avklaringer.	Ferdig (DP/UB)
Punktutbedring sykkel fylkeskommunal veg	1 068	500	568	Noe restarbeid i 2022 (blant annet asfaltering og kantsetting langs sykkelruter).	12/22 (UB)
Vinterdrift av sykkelanlegg fylkesveg	8 000	8 000	0	Et løpende prosjekt, bar asfalt vintestid.	Løpende (UB)
Mindre trafikktekniske tiltak fv.	4 450	4 450	0	Div mindre TS tiltak samt elektro.	12/22 (UB)
Sum totalt del 1-5	1 068 970	611 408	457 562		

2.6 Statens vegvesen

Statens vegvesen har en forholdsvis stor portefølje av utredningsprosjekter. Dette har medført et behov for innleie av konsulentbistand for å sikre fremdrift og leveranse i prosjektene, samt å understøtte målene om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange i løpet av avtaleperioden. Konsulentene bistår både i prosjekter i Transport og samfunn (ToS midt) og Utbyggingsdivisjonen (UTB midt).

Transport og samfunn

Mindreforbruket knyttet til de prosjektene som er under ledelse av ToS midt kan i hovedsak forklares med disse punktene:

- Det er noen uklarheter knyttet til prosjektene "Knutepunkt Sluppen" og "E6 Ranheim - Malvik grense, tiltak etter GS-inspeksjon". Dette har medført forsinkelser og et mindreforbruk på til sammen 11,2 mill. av den totale rammen.
- Endringer i ansvarsforhold for noen av prosjektene hvor det per i dag er mindreforbruk. ToS midt anbefaler at disse midlene overføres til ny prosjekteier.
- Mindreforbruket på D11932 Prosjektutvikling kan forklares med de innleide konsulentene også skal bistå UTB midt. Det er noe usikkerhet knyttet til størrelsen på mindreforbruket, da det muligens kan bli aktuelt å øke bistanden i 2. halvår.

Utbyggingsdivisjon midt

UTB midt har pr. T1 2022 sju Miljøpakkeprosjekter i sin utbyggingsportefølje, samt fire prosjekter i fase for detaljplanlegging - utelukkende finansiert av statlige planmidler.

Alle prosjektene i vedlagt liste er inkludert i UTB midts innspill til Miljøpakkens handlingsprogram 2023-2026, med unntak av Rv 706 Jaktøya-Sentervegen - som ligger an til et varig mindreforbruk og er fullfinansiert allerede i 2022.

Prosjekter som ble finansielt avsluttet i forbindelse med overgang fra regnskapsåret 2021 til 2022 (jf. innspill til Årsrapport 2021) er ikke med i listen - men, er oppført med navn/mindreforbruk/KU-referanse bak de prosjektene som har fått nytte av omfordelingen. Det vil snarlig bli fylt ut sluttrapporter for de prosjektene som evt. mangler dette.

Sekretariatets kommentar:

Vi viser til vedlagt prosjektstatus fra Statens vegvesen. I Miljøpakkens handlingsprogram 2022-2025, hvor år 2022 representerer årsbudsjettet, har SVV fått tildelt 341,8 mill. kr. I rapporteringen oppgir SVV 393,8 mill. kr som årets tildeling. Et avvik på 52 mill. kr, dette fremkommer som følge av at:

- Rv. 706 Nydalsbrua fikk tildelt 55 mill. kr ekstra fra statsbudsjett 2022
- I Miljøpakkens årsbudsjett 2022 var årets tildeling av rv-midler/statlige planleggingsmidler oppført med 6 mill. kr. I T1 rapporter SVV om at dette tallet er redusert til 3 mill. kr.

Inkludert overførte midler fra 2021 disponererer SVV 438,4 mill. kr, årsprognosen er oppgitt til 447,5 mill. kr.

Statens vegvesen prosjektstatus pr T1 2022 del 1 (tall i tusen kr):					
Prosjektnavn	Disponible midler 2022	Års-prognose 2022	Forventet mer-/mindre-forbruk 2022 (-/+)	Status økonomi og framdrift	Forventet ferdig fase (mnd/år)
E6 Jaktøya - Sentervegen	97 855	45 000	52 855	Forventet varig mindreforbruk på 115 mill (100 mill til Nydalsbrua og 15 mill til Klett-krysset). Det pågår arbeid med støyskjerming, rensdam Hårstad. I tillegg gjenstår anleggsskadeskjønn.	12/22 (UB)
Knutepunkt Sluppen	6 132	0	6 132	Kommunedelplan er utarbeidet. Deler av planen er vedtatt mens det gjenstår flere avklaringer før resten av kommunedelplanen kan vedtas. Derfor er oppstart av detaljplanarbeidet satt på vent. SVV vurderer at det er best å la prosjektet ligge i påvente av kommunens planarbeidet.	Avklares (DP)
Rv 706 Nydalsbrua	312 722	312 722	0	Frist for ferigstillelse i juni 2024, men forventes åpnet i desember 2023. Sluttprognose inkluderer E6 rampe sør (50 mill prognose) og eks Rv706 GS tiltak på Sluppen (50 mill - se prosjekt B11975). Forskottering statlige midler i 2021 var 210.133 mill.	06/24 (UB)
Bruk av kollektivfelt i kollektivbuen	319	0	319	Prosjektet er ferdig utredet og presentert i programrådet sak 81/19. Fylkeskommunen har overtatt videre arbeid. Midlene anbefales å følge prosjektet.	Ferdig (PU)
Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra	185	0	185	Det er gjennomført utredninger i henhold til bestilling og vedlagt rapport konkluderer med at justeringer i fotgjengersignal og andre tiltak ved Tollboden i liten grad vil påvirke trafikkavviklingen i området. På bakgrunn av dette har SVV bedt om at prosjektet avsluttes. Det er gjennomført utredninger i henhold til bestilling og vedlagt rapport konkluderer med at justeringer i fotgjengersignal og andre tiltak ved Tollboden i liten grad vil påvirke trafikkavviklingen i området. På bakgrunn av dette ba SVV om at prosjektet avsluttes i Programrådet 18. februar 22. Saken er utsatt i påvente av politisk behandling. Trondheim kommune har signalisert at saken ikke lar seg behandle før sommeren. Mindreforbruket tilbakeføres til miljøpakken dersom prosjektet lar seg avslutte etter politisk behandling.	Ferdig (PU)
E6 Ranheim - Malvik grense, tiltak etter GS-inspeksjon	5 100	0	5 100	Prosjekt fra før 2020, strekning langs fv. 950. Tiltakene er ikke gjennomført, noe som har medført et mindreforbruk. Drift og vedlikehold midt vil fortsette dialogen med Utbygging midt om utførelse av tiltakene, og mulig overføring av midler til tiltak Miljøpakken/Sykkelekspress veg. Transport og samfunn tar en gjennomgang av rapporten som ble etablert etter GS-inspeksjonen og går i dialog med Utbyggingsdivisjonen for å se på muligheten til å gjennomføre og ferdigstille tiltakene.	Avklares (UB)
Sykkelekspressveg Rotvoll - Ranheim (E6 Rotvoll -Malvik grense del 1)	492	0	492	Arbeid pågår for å utrede alternative sykkeltraseer og ambisjonsnivå. PU-skjema planlagt ferdigstilt 13. juni	12/22 (PU)
E6 Klett-krysset	-528	28 000	-28 528	Arbeidet er startet og forventes sluttført i 2022. 15 mill overføres fra Jaktøya - Sentervegen i 2022. 25 mill i bompenger er i tillegg tildelt fra Miljøpakken, men bevilges over Statsbudsjettet tidligst i 2023.	12/22 (UB)
Formingsveileder	200	400	-200	Under ferdigstillelse. Det fremmes sak til PR 31.05 om ytterligere 0,2 mill til prosjektet for å gjennomføre siste revideringer etter høringsrunde	12/22 (Annet)
Rv 706 sykkelveg Dalenbrua - Lilleby skole (3)	16 055	-27 000	43 055	Åpnet i 2021 - finansiell avslutning i 2022. Forventet en varig besparelse på 27 mill ift SVV-styringsramme. Det er følgelig tildelt 16 mill for mye p.d. - og totalt mindreforbruk (43 mill./bev. 0331) forelsås omfordelt til Rv 706 Leangbrua-Dalenbrua, eller Rv706 Gildheim-Leangbrua.	09/21 (UB)
E6 Nidarvoll - Tunga, utrede kollektivtiltak	500	100	400	Oppstart av arbeidet vil skje i 2022. Mindreforbruk per 31.12.22 vil bli benyttet i 2023.	2023 (PU)
Rv. 706 Tonstad-Sluppen del 1 (Selsbakk - Sluppen)	436	436	0	Arbeid pågår for å utrede alternative sykkeltraseer og ambisjonsnivå. UTB midt har spilt inn behov for statlige planmidler i 2023/2024, ref. SVVs innspill til HP 2023-2026.	Avklares (PU)
Fv. 6682 Heimdal - Selsbakk, hovedsykkelveg for E6	464	464	0	Prosjektet er øvørt til TRFK. Midlene anbefales å følge prosjektet.	Avklares (DP)
Fv. 6686 Tonstad - Sluppen del 2 (Tonstad -Selsbakk, hovedsykkelveg for E6)	465	465	0	Prosjektet har som mål å gå over i detaljplan i 2023. Midlene anbefales å følge prosjektet. PU-skjema planlagt ferdigstilt 1. juni. UTB midt har spilt inn behov for statlige planmidler i 2024, ref. SVVs innspill til HP 2023-2026.	Avklares (PU)

Statens vegvesen prosjektstatus pr T1 2022 del 2 (tall i tusen kr):					
Rv 706 sykkelveg Gildheim - Leangbrua (1)	-12	9 700	-9 712	Klar til oppstart - og avventer oppstartsbevilgning over statsbudsjettet (bev. 0331). Optimalisering/prosjektering pågår - estimert investeringskostnad i 2022 på 9,7 mill. OBS: P50-verdien er inkludert 9 mill. i planmidler.	Avklares (UB)
Rv 706 sykkelveg Leangbrua - Dalenbrua (2)	-16 818	15 000	-31 818	Arbeid pågår, forventes ferdigstilt i 2023. Varig mindreforbruk er estimert til 60 mill. (bev. 0331) ift styringsramme.	12/23 (UB)
Rv 706 sykkelveg Lilleby skole - Nortvedtsgate (4)	6 028	6 000	28	Statlige planmidler. OBS: Gjeldende anslag byggefase - 144 mill./21-kr. - er inkl. kostnader til reguleringsplan. Nytt anslag planlagt juni -22.	Avklares (DP)
Rv 706 sykkelveg Nortvedtsgate - Pirbrua (5)	-18	1 000	-1 018	Statlige planmidler - både i 2022 og 2023.	Avklares (DP)
MP E6 Tonstad - Sluppen, hovedsykkelveg	1 000	1 000	0	Statlige planmidler, ønsket faseovergang fra prosjektutvikling v/ ToS (har egen bompengefinansiering) innen 31.12.2022 jf. HP 2023. Prosjektet i utviklingsfase hos ToS er splittet i delprosjekt 1 og 2. Se kommentarer ovenfor.	Avklares (DP)
Mindre trafikktekniske tiltak	1 000		1 000	Mangler rapportering.	Løpende (UB)
PU-prosjekt med delprosjekt:	2 700	1 200	1 500	Sekkepost med 5 delprosjekter.	Løpende (PU)
- E6 Hovedsykkelveg, Sandmoen - Vinterveien		-	-	Arbeid pågår for å utrede alternative sykkeltraseer og ambisjonsnivå. PU-skjema planlagt ferdigstilt 13. juni. UTB midt har spilt inn behov for statlige planmidler i 2023, ref. SVVs innspill til HP 2023-2026.	
- Rv 706 Hovedsykkelveg, Marienborg - Skansen		-	-	Arbeidet er ikke igangsatt per 1. tertial 2022.	
- E6 Hovedsykkelveg Sluppen - Ranheim		-	-	Arbeidet er ikke igangsatt per 1. tertial 2022.	
- E6 Hovedsykkelveg, Hommelvik - Hell		-	-	Prosjektet er lagt i bero inntil videre.	
- E6 Hovedsykkelveg, Melhus sentrum - Jaktøya		-	-	Arbeid pågår for å utrede alternative sykkeltraseer og ambisjonsnivå. PU-skjema planlagt ferdigstilt 13. juni. UTB midt har spilt inn behov for statlige planmidler i 2024, ref. SVVs innspill til HP 2023-2026.	
Koordinering og administrasjon	3 141	2 021	1 119		Løpende (Annet)
Rv 706 GS-tiltak Sluppen	0	50 000	-50 000	55 mill i totalprognose. Bygges sammen med Nydalsbrua. Innspilt til statsbudsjettet 2023.	06/24 (UB)
MP E6 Rotvoll - Malvik grense, hovedsykkelveg	1 000	1 000	0	Statlige planmidler, ønsket faseovergang fra prosjektutvikling v/ ToS (har egen bompengefinansiering) innen 31.12.2022 jf. HP 2023.	Avklares (DP)
Sum	438 418	447 508	-9 090		

2.7 Sekretariatet

Finansierer drift av Miljøpakkens sekretariatets oppgaver, inkludert lønnskostnader.

Sekretariatet prosjektstatus pr T1 2022:					
Prosjektnavn	Disponible midler 2022	Års-prognose 2022	Forventet mer-/mindreforbruk (-/+)	Status økonomi og framdrift	Forventet ferdig fase (mnd/år)
Sekretariatet	5 535	4 500	1 035	Lønnskostnader og drift sekretariatet. Mindreforbruk for året grunnet vakante stillinger.	Løpende (Annet)
Evaluering og trafikkdata	3 152	2 500	652	Formålet er å bidra med beslutningsgrunnlag både på politisk og administrativt nivå, samt innfri byvekstavtalens forpliktelse med hensyn til evaluering og rapportering. Noe mindreforbruk grunnet vakant stilling.	Løpende (Annet)
Kommunikasjon	12 201	4 000	8 201	Lønnskostnader og drift av Miljøpakkens kommunikasjonsarbeid. Akkumulert mindreforbruk hensyntas i innspill til kommende handlingsprogram.	Løpende (Annet)
Komparative studier bymiljøpakker	956	956	0	Iht avtale 2019-2023.	
Sum	21 844	11 956	9 888		

Vedlegg sak KU-34/22

Den nye normalen i kollektivtrafikken
(buss)



Trondheim, 19.05.2022

NOTAT

Til Trøndelag Fylkeskommune v/Seksjon Oppdragsstyring Walther Gifstad og Rolf Granlund
Fra AtB ved Grete Fuglem Tennås

Statusrapport fra AtB på omstillingsplan ifm koronakompensasjon

Innledning

Det vises til sak 232/21 i Fylkesutvalget 09.11.2021 hvor koronakompensasjon stiller krav til AtB i tilknytning til omstillingsplan.

Utdrag fra vedtaket (hele vedtaket og utdrag fra saksframlegget ligger i vedlegg):

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.

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.*

Det vises også til vedtak i Miljøpakken 02.12.2021 og 16.12.2021 samt skriftlig behandling 24.03.2022.

Miljøpakken 02.12.2021:

Programrådet ba AtB avklare følgende før behandling i Kontaktutvalget:

- 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. Kostnadsreducerende 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.*

Miljøpakken 16.12.2021:

Utdrag fra konklusjon:

- Bevilgningen til drift av kollektivtrafikken økes med inntil kr 78 mill. kr for å redusere behovet for rutekutt*
- Merkostnad for høyere strømkostnad må løses innenfor eksisterende rammer og inngår ikke i avregningen.*
- Kontaktutvalget ber om at arbeidet med nye billettløsninger tilpasset situasjonen med mer bruk av hjemmekontor intensiveres.*



- *Fram til beslutning om kollektivstøtte for 2. halvår, må partene få mer innsyn og oversikt i AtBs økonomi og finansiering for å ha bedre grunnlag for en eventuell tilleggsbevilgning/støtte for 2. halvår.*

AtBs status på Omstillingsplan fra Fylkesutvalgsmøte 09.11.2021:

AtB vurderer at mye er rapportert gjennom saksgrunnlagene før jul i 2021 og i saksgrunnlag til Miljøpakkens skriftlige behandling av forlengelse av garanti som ble sendt TrFK 24.03.2022, se eget vedlegg.

Tiltak for å øke kollektivbruken viktigste tiltak for å lykkes framover.

Innledningsvis ønsker AtB å gjenta at hovedfokus ligger på å øke kollektivbruken igjen etter en ny nedstengningsperiode. Vedlagt følger handlingsplanen for økt kollektivbruk som var en del av vår Omstillingsplan av 24.11.2021 oversendt TrFK, her har vi markert utførte tiltak. AtB har gjennomført mange av de planlagte tiltakene, til tross for en periode med nedstengning av samfunnet hvor det ble gjennomført færre tiltak. Vi har sett en betydelig vekst i kollektivbruken gjennom våren. Se også omtale av rapport fra Asplan Viak/Urbanet senere i dokumentet.

Vedrørende kulepunkt 1:

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

Administrasjonskostnader:

- AtB har allerede gjennomført effektivisering av administrasjonen, herunder har vi en nedgang i antall årsverk fra 98,25 i 2020 til 95,75 i 2021, selv med utvidet ansvar. AtB viser i Eiermeldingen til at Administrasjonskostnadene i 2021 endte 4 % over 2019-nivå, tatt hensyn til normal prisvekst er kostnadsbruken lavere enn 2019 og det med utvidet ansvar.
- AtB har videre gjennomført tiltak fra Omstillingsplanen for å redusere Administrasjonskostnader:
 - AtB har valgt å redusere åpningstiden på AtB Kundesenter i Prinsens gt 41 (skranke), stenge på lørdager og kortere åpningstid på hverdager. Dette er gjennomført.
 - AtB har holdt stillinger vakante før de ble besatt. Dette er gjennomført og er videreført som tiltak for enkelte stillinger. Alle kostnadsposter ble gjennomgått med tanke på muligheter for reduksjoner ifm budsjettet.
 - Et av tiltakene beskrevet i Omstillingsplan av 24.11.2021 - å utsette tilbudsutviklingsarbeidet på lengre sikt, som utvikling av mobilitetsplaner for områder i Trondheimsområdet og regionen i Trøndelag – gjennomføres.
- Administrasjonen i AtB påpeker samtidig at det er et høyt aktivitetsnivå i selskapet og opp mot fylkeskommunen og det jobbes med saker som krever bruk av eksterne ressurser.
- Gjennomføre gode innkjøp som gir reduserte innkjøpskostnader – de største innkjøpene omfatter anbud på Sjøkontrakter 2024, ferge 2025 og ITS 2022 og ITS 2023. Sjøkontrakter 2024 hadde tilbudsfrist 20.05.2022, ferge og ITS 2023 skjer senere og når det gjelder ITS 2022 er det jobbet mye med denne ut fra en krevende kostnadsutvikling. Ut over disse transportanskaffelsene, jobbes det med øvrige anskaffelser for å redusere kostnadene.
- Bygge kompetanse in-house og slik redusere konsulentbruk på tjenester som tidligere har vært kjøpt av tjenesteleverandører. Rekruttering pågår i tillegg til systemutvikling. Dette forventes å gi effekter etter hvert som systemløsninger kommer på plass. Høyt aktivitetsnivå og arbeidspress gjør at tiltaket kortsiktig ikke er realiserbart innenfor Administrasjonen for øvrig, foreløpig.



Øvrige kostnadskutt utenom rutekutt:

- AtB besluttet å avslutte pilot på 67+ for å bidra til å redusere kostnadene. Miljøpakken har senere tildelt 4,4 MNOK for å opprettholde tilbudet inntil 1 år, så lenge midlene holder, og AtB viderefører pilot-tilbudet ut 2022 og estimert til medio april 2023.
- Pilotprosjekt på el-sparkesykler i Namsos ble også avsluttet for å redusere kostnadene. Tilbudet var godt mottatt i Namsos og etter to år med testing var dette modent for å videreføre og også innføre i andre bykommuner.

Rutereduksjoner buss i Miljøpakkeområdet:

- Styret i AtB vedtok 17.12.2021 moderate justeringer i tilbudet i Trondheimsområdet på 15 MNOK for å sikre budsjettbalanse etter flere år med budsjettunderskudd og bruk av buffer / ubenyttet tilskudd overført fra tidligere år (gjenstående 6 MNOK i Miljøpakken ved inngangen til 2022). Tiltakene har en helårseffekt på ca. 19 MNOK.
 - Reduksjon i lørdagstilbudet for utvalgte linjer, tilbudet varierer mellom 2-4 avg/time. Metrolinjene er ikke berørt.
 - Reduksjon i søndagstilbudet til 2 avg/time, berører også metrolinjene som har gjøre det største transportarbeidet. Tiltakene ble innført 02.05.2022.
 - Utvidet sommerperiode fra 6 til 7 uker og redusert produksjon – fra 65 % i 2021 til 60 % i 2022, som tilsvarer nivået i 2020. Tiltaket innføres 27.06.2022.
- Ytterligere rutejusteringer i 2022 vurderes per medio juni å være mindre aktuelt.
- Ingen reduksjoner i rutetilbudet er gjennomført for Region.

Vedrørende kulepunkt 2:

Beskrive et naturlig nivå på rutetilbudet etter pandemien, hvor raskt AtB kan innføre dette og hvilke innsparingseffekter dette gir.

Etter vedtaket i Fylkesutvalget 09.11.2021 ble samfunnet igjen rammet av koronapandemien med nytt virus og samfunnet fikk en ny nedstengning med begrensninger i bruk av kollektivtransport.

AtBs hovedfokus gjennom høsten 2021 mens samfunnet var gjenåpnet var å få passasjerene tilbake på kollektivtransport samt vinne nye kollektivbrukere. Vi så gjennom høsten at kollektivbruken økte gradvis og AtB estimerte før nedstengningen at vi i løpet av mars/april 2022 ville vært tilbake på 2019-nivå og håpet at vi i løpet av 2022 ville være tilbake på målsatt nivå inklusive vekstambisjoner i bussanbudet i Stor-Trondheim. Både ledelsen og styret i AtB var tydelig på at det var for tidlig å ta ned ruteproduksjonen, da ingen kjente til hva som ville være det nye normalnivået og at rutereduksjoner / takstøkninger med stor sannsynlighet ville gi en negativ spiral.

Etter ny nedstengning i desember 2021 og som varte til medio februar 2022 ble den positive utviklingen satt tilbake, men vi nå etter ny gjenåpning igjen ser at kollektivbruken øker og trafikkinntektene i april måned endte på 89 % av målsatt nivå inklusive vekstambisjoner i bussanbudet i Stor-Trondheim 2019, mens mai synes å bli noe lavere.

AtB vurderer at det uten ytterligere koronarestriksjoner vil være mulig å oppnå en utgangshastighet på trafikkinntektene fra 2022 nær det målsatte nivået inklusive vekstambisjoner, men det er fortsatt usikkert hvor raskt veksten kommer. Vi går nå inn i en sommerperiode med lavere kollektivbruk og det er først gjennom en høst- og vintersesong uten restriksjoner vi vil se nivået for kollektivbruken opp mot målsatt nivå.



For AtB er det viktig med fortsatt forutsigbarhet på lik linje med det staten, Miljøpakken og Trøndelag fylkeskommune har gitt oss så langt under koronapandemien og ut 2022. Det er en viss risiko for at det er behov for noe kompensasjon i en overgangsperiode og det er også nasjonalt påpekt behov for omstillingsmidler for å sikre videre tilbudsutvikling og arbeidet mot å innfri nullvekstmålet.

AtB trenger 4 måneder for iverksettelse av evt. rutereduksjoner etter vedtak. Administrasjonen i AtB vil i løpet av høsten holde styret orientert om utviklingen og vurdere situasjonen.

For AtB vil det være viktig å tidlig få trygghet knyttet til å unngå rutereduksjoner for en kort periode som kan gi negativ spiral i forhold til kollektivbruken og hindre oppnåelse av nullvekstmålet. For AtB vil det derfor være ønskelig med avklaringer om sikkerhet for en overgangsperiode i løpet av september.

Asplan Viak/Urbanet la 29.04.2022 fram rapport om «Kollektivtransport i omstilling» - Strategier og virkemiddelbruk. I rapporten angis noen hovedkonklusjoner:

- koronapandemien har endrete folks reisevaner både på kort og lang sikt
- kollektivtransporten trenger omstillingsmidler
- tiltak må gjennomføres for å gjøre transportsystemet til et konkurransedyktig alternativ til bilen, herunder
 - lokale tiltak knyttet til mer målrettet bruk av takstene og effektivisering av linjenettet samt
 - sentrale tiltak knyttet til å utvikle nye finansieringsmodeller

Kollektivbruken gjennom våren 2022 har økt betydelig og fortsetter utviklingen slik vi nå ser, vil vi – til tross for nedstengning i starten av året – gå ut av 2022 på et nivå tett oppunder de målsatte nivåer inklusive vekstambisjonene ifm bussanbudet i Stor-Trondheim.

Asplan Viak er i sin rapport klar på at Kollektivtransporten trenger omstillingsmidler for å unngå en negativ inntektsspiral. Økte takster eller redusert rutetilbud vil gi ytterligere passasjerbortfall, slik at tiltakene må ha fokus på å styrke kollektivtransporten.

Revidert nasjonalbudsjett er 12.05.2022 framlagt uten forslag om Omstillingsmidler etter koronapandemien og kompensasjon for økte drivstoffutgifter, det jobbes videre med å påvirke dette fram mot Stortingets behandling av revidert nasjonalbudsjett.

AtB har som tidligere kommunisert tiltaksplaner som kan iverksettes ift. rutetilbudet om det tvinges fram, men vårt fokus er å øke kollektivbruken gjennom tiltak som markedskampanjer og gjennom Kollektivtrafikkforeningen jobbe for statlige midler. Kontraktenes handlingsrom sammen med vurdering av konsekvenser ift. inntektsbortfall av tiltak og krav om kompensasjoner fra operatører gir et handlingsrom for ytterligere innsparinger på ca. 69-74 MNOK i 2023 kroner. Full utnyttelse av kontraktens handlingsrom på nedjustering på inntil 10% innebærer at det gjenstående kollektivtilbudet blir strengt innrettet på arbeids-/og studiereiser i den normale rushtid på morgen og ettermiddag, men av hensyn til kravet om en balansert kontrakt kan også bli aktuelt med nedjustering av rushtidstilbudet.

Et svakere tilbud på ettermiddag, kveld og helg vil også ramme turnusarbeidere som får færre reisemuligheter og vil enten bruke mer tid på arbeidsreisen eller må anskaffe seg egen bil/eller bli kjørt. Videre vil et redusert tilbud på formiddag og ettermiddag ramme eldre, unge og de uten egen bil som får reduserte reisemuligheter.

En nedjustering til fullt nivå 2 – som beskrevet til Miljøpakken i desember 2021, innebærer ytterligere rutereduksjoner på 25 MNOK, men som vil gi lavere regnskapsmessig effekt da det kan forventes et inntektsbortfall på inntil 40 %. Det vil da foreligge en betydelig risiko for at nullvekstmålet ikke nås, og en negativ og uopprettelig situasjon kan bli realiteten ettersom selskapene vil måtte vurdere salg av busser og nedbemanne. Nivå 2 kan være det nivået som man må innrette seg mot dersom det ikke kommer omstillingsmidler eller kompensasjon fra Miljøpakken.

AtBs status på vedtak fra Miljøpakken 02.12. og 16.12.2021:

1. Tiltak innenfor egen organisasjon - se redegjørelse under status på Omstillingsplan fra Fylkesutvalgsmøtet 09.11.2021.
2. AtBs finansieringsbehov i et 6 måneders perspektiv - besvart til saksbehandling 17.12.2021.
3. Kostnadsreducerende tiltak for perioden januar til juni 2022 - besvart tidligere i dette dokumentet når det gjelder Rutereduksjoner. AtB har vedtatt justeringer av rutetilbudet som ble iverksatt fra 2. mai og justeringer i sommertilbudet, tilsvarende 15 MNOK i netto effekt (inkl. innteksttap) i 2022, på årsbasis vil besparelsene utgjøre ca. 19 MNOK.
4. Miljøpakkens bufferkonto hos AtB er på 6 MNOK pr 31.12.2021 etter underskudd de senere år.
5. Nye billettløsninger tilpasset situasjonen med mer bruk av hjemmekontor: AtB har, som tidligere informert om, fulgt med på piloter på fleksible billettyper andre mobilitetsselskap har gjennomført, og har nå landet på billettmodell basert på de erfaringer andre har gjort, samt interne vurderinger. Det er forventet at pilot på fleksibel billettløsning kan lanseres august/september 2022.
6. Mer innsyn og oversikt i AtBs økonomi og finansiering for å ha bedre grunnlag for en eventuell tilleggsbevilgning / støtte for 2. halvår: dette er redegjort for i saksgrunnlag for sak skriftlig behandlet i Miljøpakken 24.03.2022.

Endrede rammebetingelser:

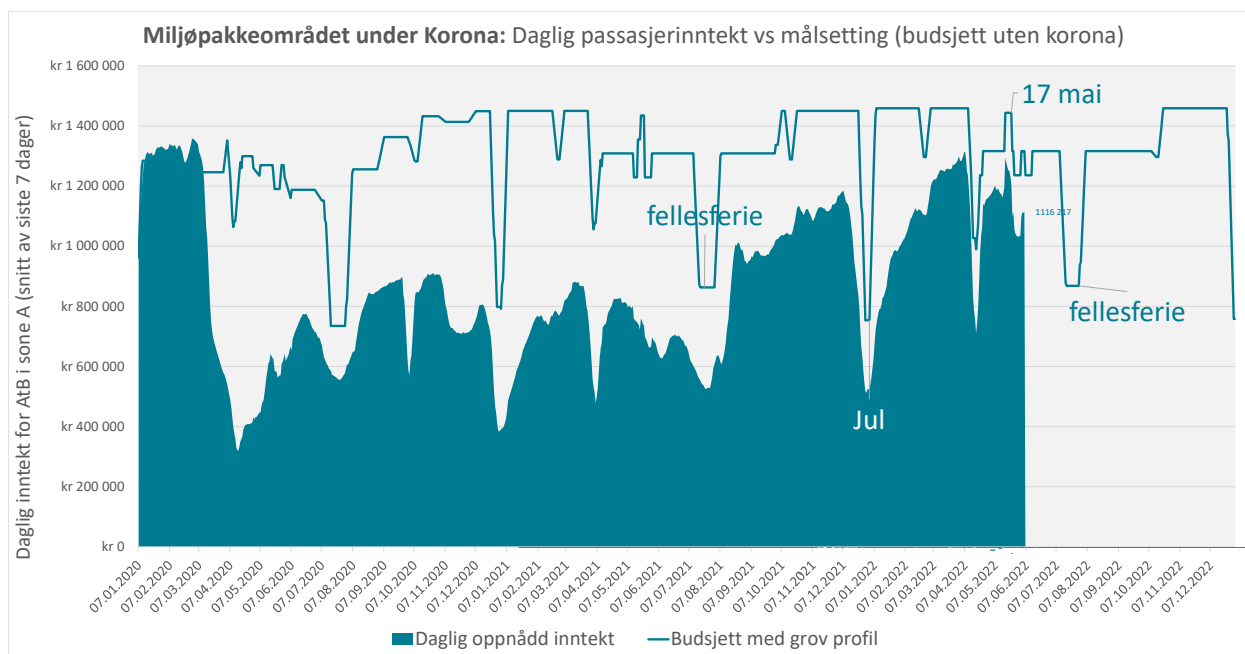
AtB viser til Miljøpakkens «Merkostnad for høyere strømkostnad må løses innenfor eksisterende rammer og inngår ikke i avregningen.» Etter dette vedtaket er det skjedd endringer i AtBs rammebetingelser, hvor spesielt drivstoffprisene har økt betydelig som følge av krigen i Ukraina og energikrise. AtB estimerer at hvis drivstoffpriser holder seg på nivå på 23 kr/liter, **øker kostnadene for selskapene på årsbasis med 150 MNOK. AtB har verken buffer eller handlingsrom i kontraktene til å håndtere en slik kostnad.**

Dette oppfatter AtB av fylkesadministrasjonen skal håndteres i separat saksbehandling.

Revidert Nasjonalbudsjett gir ingen omstillingsmidler for koronapandemien lengre enn 01.08.2022 (før behandling i Stortinget) eller kompensasjoner for økte drivstoffpriser. Det er uttalt fra ulike hold at den statlige koronakompensasjonen gitt til 01.08.2022 forventes å vare lengre enn til den datoen ut fra bedre passasjerinntektsutvikling enn forventet. Det foreligger imidlertid ingen bekreftelser eller beregninger på dette. Det er naturlig at TrFK følger opp dette vs staten.

Utvikling av passasjerinntektene i Miljøpakkeområdet opp mot målsatt nivå inkl. vekstambisjoner:

Figuren nedenfor viser daglig oppnådd inntekt sett opp mot budsjett inkl. vekstambisjoner for de enkelte årene. Vi ser at kollektivbruken økte jevnt gjennom høsten før nedstengningen i desember. Etter gjenåpningen har kollektivbruken igjen økt veldig positivt og avstanden mellom målsatt nivå og oppnådd nivå har ikke vært så lav som nå siden pandemien startet. AtB har derfor stor tro på at kollektivbruken vil komme opp igjen på det målsatte nivået, men usikkerheten handler om hvor lang tid det tar. April måned viser som tidligere nevnt 89 % av målsatt nivå inklusive vekstambisjon, mai ser foreløpig ut til å ende noe lavere. Selskapet vurderer det som mulig å få en utgangsfart fra 2022 oppunder målsatt ambisjonsnivå, men vi behøver en hel vintersesong uten restriksjoner for å se hvor nivået legger seg.



Oppsummering

Ut fra ovenstående utvikling i kollektivbruken, Asplan Viak / Urbanet sin rapport som viser at det er behov for omstillingsmidler, de mål som foreligger for nullvekstmål og potensialet for å øke kollektivbruken vurderer AtB det som svært viktig at det nå ikke tas forhastede konklusjoner, men at man avventer og ser om tiltakene fortsetter å virke i tråd med de vi ser at trafikkinntektstallene pt. For AtB er det ønskelig med avklaring om omstillingsmidler i løpet av september for å unngå for tidlige vedtak som kan gi negativ spiral og hindre oppnåelse av nullvekstmål.

AtB har videre redegjort for gjennomføringen av planlagte tiltak.

Vedlegg: De politiske vedtak knyttet til krav 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.

Saksframlegget sier videre:

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.

Tiltakene i kulepunkt en og to i plan A består av:

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.

Saken ble senere behandlet i Miljøpakken både 02.12 og 16.12.2021, samt skriftlig i mars med forlengelse av kompensasjonen. Det var dialog med Konrad Pütz i forkant av Miljøpakkens behandling om at kulepunkt 2 var krevende, gitt at vi da var inne i en ny smittebølge med ny virusvariant.

Vedtakene i Miljøpakken ble som følger 02.12.2021:

Programrådet ba AtB avklare følgende før behandling i Kontaktutvalget:

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. Kostnadsreducerende 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.

Vedtak i Miljøpakken 16.12.2021:

Konklusjon:

- Bevilgningen til drift av kollektivtrafikken økes med inntil kr. 78 mill. kr for å redusere behovet for rutekutt basert på redusert inntektsnivå ifm. korona-pandemien første halvår 2022. Miljøpakkens andel av statlig koronakompensasjon til drift av kollektivtransport for første halvår kommer til fratrekk.
- Lokale parter forventer at reduserte inntekter på grunn av pandemien dekkes fullt ut av staten.

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

Vedtak i Miljøpakken 24.03.2022 etter skriftlig behandling:

1. Tidsrammen for å kunne benytte KU sin tilleggsbevilgning på inntil 78 MNOK til drift av kollektivtrafikken, forlenges ut året for å redusere behovet for rutekutt basert på redusert inntektsnivå ifm. korona-pandemien 2022. Miljøpakkens andel av statlig koronakompensasjon til drift av kollektivtransport for 2022 kommer til fratrekk.
2. Lokale parter forventer at reduserte inntekter på grunn av pandemien dekkes fullt ut av staten.
3. Kompensasjonen skal kun dekke koronarelaterte forhold

Vedlegg fra saksdokument av 24.11.2021:

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	