



Vår dato
30.08.2022

MØTEREFERAT

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til stede:

Per Morten Lund, Statens vegvesen
Roar Aas, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Mari Mogstad, 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
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune
<http://miljopakken.no/>

Fra:

Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

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 Høstadvorsen-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

- Tilskuddsmidler til BVA
- Reforhandlinger



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 skysstasjon – Sjøberg (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

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 31/22 Trafikkutvikling (Sek)

Daniel Milford Flathagen (Sek) presenterte Trafikkrapporten.

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 bompasingene 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.

Kommentarer:

- Julitalt for toget viser 105% trafikk sammenlignet med 2019.
- Ferske data fra AtB viser gode tendenser
- Måles elsparkesykler på noe vis? Kan ikke si om de registreres som sykler av sykkeltellerne, men de telles i de årlige tellingene våre.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 32/22 Terialrapport 2022 (Sek)

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.

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.*

Kommentarer:

- Vegdirektoratet er i gang med å lage et rapporteringsopplegg for hyppigere rapportering til SD. Vil ha dialog med partene når dette er ferdig.
- Burde rapportert på forventet oppstart for å ha trykk på fremdrift.
- Trondheim kommune etterlyser arealavklaringer rundt jernbanen på Ranheim jf. byutviklingsbehov. Jernbanedirektoratet tar med seg problemstillingen rundt hensynssonen. Viktig å få avklart det reelle arealbehovet som jernbanen har. Dette er også viktig mht. planlegging av sykkeltrase til Malvik. Melhus har dialog med Bane Nor om tilsvarende utfordring.
- For Melhus har det blitt avklart at prosjektet Hermanstad-Losen ikke er i tråd med Miljøpakkens målsettinger. Det har blitt engasjement rundt sykkelbru over Gaula.

Konklusjon:

- *Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens tertialrapport 1 – 2022*
- *Det bes om at det også rapporteres på forventet oppstart i prosjektene*

Sak 33/22 Fremdrift i gateprosjektene (Trfk)

Jo Bernt Brønstad orienterte om status og fremdrift i de 4 gateprosjektene (se oversendt presentasjon):

- Behov for å justere rammene fra 2018
- Har vært utfordrende å få politisk enighet
- Fremdriften er ikke i tråd med ambisjonene og BVA

Olav Tryggvasons gate

- Trfk er vegeier, men det er Tk som planlegger og har regi
- Gatebruksplan er vedtatt. Det jobbes med en reguleringsplan for nordøstre kvadrant som kan få betydning.
- Forprosjekt er igangsatt i høst med mål om å finne en permanent løsning.
- Forprosjekt er planlagt ferdig første halvår 2023
- Tidligst byggestart 2024/25
- Usikkerhet knyttet til p-kjeller

Elgeseter gate

- Vedtatt bevaring av ungdomgårdene. Dermed blir det ikke en storstilt ombygging av gata.
- Foregår arbeid på delområder (Samfundet/Høyskoleparken)
- Sak for PR i høst om hvordan ta saken videre.

Innherredsveien

- Forberedende arbeider satt i gang i juni 2021. Dette arbeidet (V/A) er en del av prosjektet
- Hovedprosjektet er nesten ferdig prosjektert og lyses ut i oktober i år
- Anleggsstart så raskt som mulig. Avklares i dialog med entreprenør
- Ferdigstillelse høst 2025
- Usikkerhet: Har kontroll på grunnforholdene
- Usikkerhet: Krav fra Tk ang dokumentasjon av forurensede masse
- Usikkerhet: Krevende markedsituasjon med høy prisstigning
- Prognose: Er innenfor gitt styringsramme
- Sykkelløsninger i kryss: Prosjekterer den regulerte løsningen

Kongens gate

- Fremdrift avhengig av likelydende vedtak
- Utfordring opp mot VM i 2025
- Ønsker stram framdrift. Har fremdeles ikke likelydende politiske vedtak.
- Usikkerhet: Jernbanekulvert på delstrekning 2. Samarbeid med jernbanen tar tid.
- Ingen endring i prognose

Kommentarer:

- Leder av KU minner om de klare signalene fra SD mht. fremdrift
- Med vedtaket i Tk er vi akkurat like langt.
- Ordfører har fått forhandlingsmandat for å se på ulike løsninger. Bystyret ønsker rask framdrift.
- Er det gjort kapasitetsberegninger for fremkommelighet for kollektiv for de ulike alternativene?
- Prosjektet finansieres for å bedre forholdene for kollektiv. Bør unngå svingebevegelser som krysser kollektivfelt.
- Staten er klar på at det skal brukes mindre penger. Det er en reell trussel med inndragning av midler i Statsbudsjettet.
- Hva med metrobussen på Nyhavna? Starter planlegging i høst. Planvedtak ila. 2023.
- Jernbanekulvert bør vel gjøres samtidig. Hvor realistisk er det?
- KU bør få løypemelding også på neste møte.

Konklusjon:

- *Tas til orientering*
- *Kontaktutvalget ber om å få løypemelding for gaterosjektene også på neste møte*

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

Konrad Pütz orienterte.

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: Incentiver 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 mottiltak

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 incentiver 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 billettsystemene (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 budsjettetert nivå (normal vekstlinje uten korona fra budsjettetert 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 stortinget 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 kostnadsutt utenom ruteutt.
Planlagt avslutning av pilotordningen 67+ i Trondheim ble stanset – ordningen er videreført med ny finansiering fra Miljøpakken. Pilotprosjekt på el-sparkeykler 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 omstillingsspakker 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 dieselpriser 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 dieselpriser 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 tilskuddsscenarioer 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.

Kommentarer:

- Drivstoffkostnadene blir en betydelig utfordring. Må prioriteres lokalt. KU vil bli involvert for å finne løsninger.

Konklusjon: Tas til orientering

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 formodentlig 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/sykkel.»

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 trafiksikkerheten 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 ravedalen 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 trafiksikker trase forbi ravedalen 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 ihht. opprinnelig plan, en økning på 16,2 mill. kr fra antatt styringsmål.

	Anslag 2017 (stålbelegbru)	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 byggefasen.
Byggeledelse	3,4			6,3	Økt bemanning i prosjekteringsfasen og for byggefasen.
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	
SIUM	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 bru-prosjekt.

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. Konkurranses grunnlag 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 ravinedal 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 tilsvarende 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 tilsvarende 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 tilfredsstillende tiltaket i vesentlig større grad Miljøpakkens mål om økt tilrettelegging for myke trafikanter og trafiksikkerhet. 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 dyrka mark -krever erosjonssikring av bekken	-negative konsekvenser for naturmiljø/økologisk funksjon svekkes -ravinedal som naturtype og naturverdi svekkes -bekkelukking i strid med 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 porteføljestyling. 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.

Kommentarer:

- Vanskelig for Trfk å legge fram denne saken med de kostnadsoverskridelsene som ligger der, men det er nødvendig å gjøre noe med brua. Bru er dyrere enn kulvert. Må se denne saken i sammenheng med neste sak, og det er ikke sikkert det er riktig å prioritere begge to.

Konklusjon:

- *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 sluttfasen av reguleringsarbeidet er det parallelt gjennomført byggeplanlegging. I forbindelse med byggeplan er det gjennomført et byggherreoverslag på mengder i byggeplan (tilsvarende Anslag).

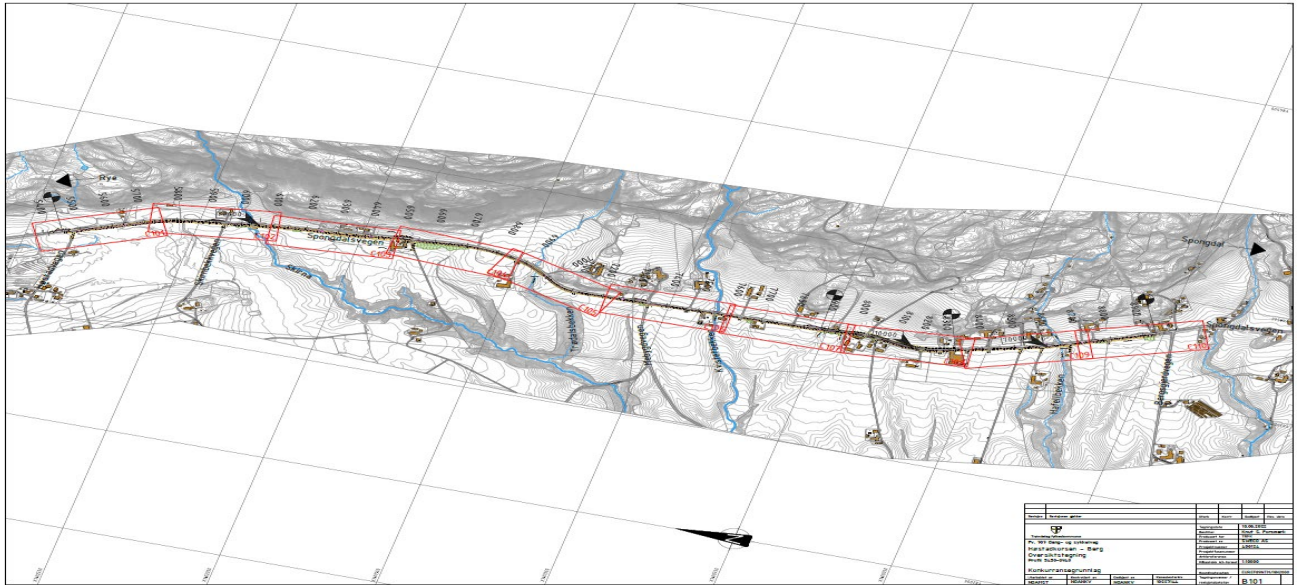
Faktiske opplysninger

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 projektkostnad 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 mange 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 mange 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 mange 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 mange 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 2022-kroner	Avvik	
	2018-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 forsvarer 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

Kommentarer:

- Staten har uttrykt tvil om det er riktig å bruke så store penger på dette prosjektet. Dette spesielt sett i lys av trangere økonomiske rammer. Pengene må tas et sted fra. Kostnadene øker i alle prosjekter og vi må finne en måte å håndtere det på.
- Det stilles større krav til hvilke prosjekter vi gjennomfører.
- KU fastsetter ikke en styringsramme her, men sender prosjektet til avklaring i handlingsplan-prosessen. Der vil kost-nytte bli diskutert på nytt.

Konklusjon:

- *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.*
- *KU ber AU se på hvordan Miljøpakken skal håndtere de store kostnadsøkningene og finne en omforent måte å fastsette styringsrammer på.*

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

Konrad Pütz orienterte.

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 markeds situasjonen 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

Kommentarer:

- Hvordan tenker framover med innfasing av el-busser og fremtidig infrastruktur? Det jobbes med nytt bussanbud fra 2029. Her må det tas en rekke beslutninger før 2029. Skal vi velge

billigløsningen med dieselbusser eller skal nybussene fra 2029 være elektriske? Mht. induktiv lading er det samspillseffekter med gateprosjektene.

- Ber om en orientering om hvordan man tenker i neste KU.
- Stor risiko til valg av løsning. Det er ikke sikkert induksjon er den beste løsning. Det er betydelige investeringer knyttet til det for di man må lade underveis. Ellers blir batteriene på bussene for store. Det er viktig å få en helhetlig vurdering av dette. Vi skal ta beslutninger for fremtiden nå i en tid hvor alle økonomiske goder trekkes ned. Skal vi gå for induksjonslading, må det besluttes ganske snart.

Konklusjon:

- *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.*
- *Kontaktutvalget ber om en orientering i neste møte om hva man tenker rundt innfasing av el-busser i anbud 2029.*

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.

Jofrid Burheim orienterte om hva dette kan bety for Miljøpakkens del:

- Prop 111 S 2021-22 ble behandlet i Stortinget på forsommeren.
- Her går det fram at tilskuddet til reduserte bompenger kan ender formål dersom det er lokalpolitisk enighet om det.
- Tilskuddet kan nyttes til tiltak for bedre kollektivtransport etter en lokal prioritering
- De konkrete tiltakene for de enkelte byområde konkretiseres gjennom lokalpolitiske vedtak
- Midlene skal i hovedsak brukes innenfor budsjettåret
- Etter lokalpolitisk behandling vil departementet legge opp til at endringene nedfelles i tillegg til eksisterende avtale. Endringen kan tre i kraft fra 2023, men det avhenger av de lokalpolitiske prosessene.

Kommentarer:

- Resultatet for vår del ble vel at bomsatsene ble stående pga. prisjustering? Ja
- Vi unnlot å øke bomsatsene ved å bruke disse midlene
- Vi har redusert det fremtidige bomnivået og har slik tilfredsstilt kravet for å få tilskuddet på 30 mill. Nå kan vi øke bomtakstene hvis vi vil.
- Dette er midler som er brukt opp. Nå blir det normal prisvekst.
- Hvis man beslutter å helle bruke disse midlene på bedre kollektivtilbud, regner jeg med at det gjelder ut avtaleperioden. SvV sjekker opp det.
- Skal vi ta stilling til endret bruk av disse midlene, må vi få en politisk sak.
- Nå har vi fått anledning til å øke bomtakstene. Da kan vi ikke klage over manglende midler til kollektiv senere. Det blir en lokalpolitisk prioritering

Konklusjon: Tas til orientering

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

Konrad Pütz orienterte.

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.

Kommentarer:

- AtB har test på fleksibel transport i Melhus
- Krevende tid hvor vi skal utvikle og fornye samtidig som økonomien er krevende.
- Pilot fleksibel billett ser spennende ut.

Konklusjon:

- *Kontaktutvalget tar saken til orientering.*

Sak 40/22 Miljøpakken i media (Sek)

Daniel Milford Flathagen orienterte om hva som rører seg i mediebildet.

Konklusjon: Tas til orientering

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

Samarbeidet mellom NTNU og Miljøpakken om Mobilitetslab Elgeseter ble markert med avtaleunderskrivelse.

Eventuelt

Tilskuddsmidler til BVA

Utbetalingene kommer medio september. Det kommer brev om utbetalingen. Noe av midlene vil forsinkes fordi man vil sjekke at man får brukt midlene i inneværende år (basert på tertialrapport). Gjelder alle 4 byene. Noen kan altså få utsatt utbetaling.

Reforhandlinger

Har ingen nye signaler, venter på mandat. Departementet er veldig opptatt av den krevende økonomiske situasjonen.