



## REFERAT

Vår referanse  
Henning Lervåg

Vår dato  
02.06.2012

**Gjelder:** Møte i Kontaktutvalget for Miljøpakken

**Dato og tid:** 16.05.2012, 10:30 – 13:30

**Sted:** Ordførerens møterom

**Til stede:** Rita Ottervik, Trondheim kommune

Tore Sandvik, Sør-Trøndelag fylkeskommune

Lars Aksnes, Statens vegvesen

Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen

Harald Hegle, Sør-Trøndelag fylkeskommune

Kjetil Strand, Statens vegvesen

Ingvar Tøndel, Statens vegvesen

Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen

Torbjørn Finstad, Sør-Trøndelag fylkeskommune

Odd Steinar Viseth, Trondheim kommune

Tore Langmyhr, Trondheim kommune

**Referent:** Henning Lervåg, Trondheim kommune

---

**Referat:** Kommentarer til arbeidsnotat fra møte 11.05.2012:

Sak 19/12: Ta med at en også planlegger et arrangement i forbindelse med at Trampe.

Sak 22/12: Fortolkningen av konklusjonen om at det verken foreslås kutt i forslaget til utvidelse av kollektivtilbudet i 2012/13 eller økning av driftstilskuddet til kollektivtrafikken i 2013 ble diskutert. Ikke nødvendig å endre konklusjonen.

### 25/12 Oppfølging av Miljøpakkens trinn 2

Bystyret og Fylkestinget har vedtatt Miljøpakkens trinn 2. Dette innebærer en utvidelse av kostnadsrammen til vel 9,5 mrd kr. Innkrevningssystemet utvides med et nytt indre snitt som skal gi ca 230 mill kr i merinntekt hvert år. Kommunale, fylkeskommunale og statlige investeringsrammer forutsettes også økt med til sammen 110 mill kr/år ut over det en hadde avklart i trinn 1. I tillegg opprettes to bompunkter mot Klæbu hvor inntektene går til utbygging av Fv 704 når dette prosjektet er avklart.

Takstene opprettholdes i de ytre bompunktene, mens ny takst blir 8 kr i Okstadbakken og i de nye indre bompunktene. Det gis ingen rabatt på 8 kr i rushtidene, mens det gis 20 % rabatt resten av døgnet. I de ytre stasjonene gis det 10 % rabatt hele døgnet med brikke. Det blir timesregel for passeringer i samme snitt, men ingen rabatt ved passering i flere snitt, eller andre bomvegsprosjekter. Den totale belastningen begrenses til maksimalt (ca) 110 passeringer hver måned. Tungtrafikk taksten heves til 3x lettbiltakst og differensieres (2 x lettbil i Oslovegen og 5 x lettbil i Elgeseter gate).

Det utvidede inntektsgrunnlaget skal sikre utbygging av de tre høyest prioriterte hovedvegprosjektene E6-sør, Sluppen bru og Byåstunellen. Utbyggingshastigheten for E6 sør forseres og kapitalkostnadene dekkes inn gjennom forenklinger på E6 (spesielt Klettkrusset) og Oslovegen. Deler av lokalvegsystemet tas ut av Miljøpakkens trinn 2, mens utbyggingen av de vestre delene av Johan Tillers veg og Brundalsforbindelsen forseres. Rammen for tiltak i Elgeseter gate utvides til 300 mill kr som sammen med kollektivmidler kan benyttes til tiltak fra 2014.

Rammene for kollektivtiltak og sykkeltiltak utvides til henholdsvis vel 2 mrd og 1,3 mrd kr. Halvparten av kollektivmidlene benyttes til driftstiltak. Det settes av en egen ramme for gangtiltak på 150 mill kr og rammen for trafikksikkerhetstiltak utvides til 500 mill kr.

**Konklusjon:**

*Administrasjonen utarbeider nødvendig grunnlag for kvalitets sikring (KS2) og stortingsbehandling. Vedtatte utbyggingsplan basert på en låneramme på inntil 1 mrd kr legges til grunn for søknaden. Vegvesenet forbereder etableringen av nye bomstasjoner slik at disse kan settes i drift 1. januar 2014. Det holdes et seminar den 16. august som belyser status, interesser, ambisjoner og muligheter for ulike tiltak i Elgeseter gate og Innherredsvegen. Til seminaret inviteres både medlemmene i KU, formannskapet, fylkesutvalget og ulike faginstanser og interessegrupper.*

## **26/12 Søknad om belønningsmidler for 2013**

Det vil være nødvendig å trappe opp kollektivtilbudet ytterligere for å møte en fortsatt vekst i kollektivtrafikken i samsvar med vedtatte mål. AtB har foreslått en utvidelse av tilbudet som koster 51 mill kr på årsbasis for å møte denne utviklingen. Trafikkutviklingen de første månedene indikerer en betydelig trafikkvekst også i år (10 % så langt). Takstene er nylig økt, men det er ennå for tidlig å se hvilken effekt dette vil gi.

AtB har likevel ikke lagt til grunn noen vesentlig inntektsvekst i 2012 og 2013. Dette begrunnes ut fra en forventning om at trafikantene etter hvert vil velge billigere billettløsninger som gir mindre inntekt per reise. AtB legger derfor til grunn et totalt behov for tilskudd til drift av kollektivtrafikken fra Miljøpakken/belønningsordningen på 109 mill kr i 2013. Dette er 34 mill kr mer enn hva som er foreslått i handlingsprogrammet for 2013. Handlingsprogrammet tar utgangspunkt i at Belønningstilskuddet opprettholdes på dagens nivå i 2013. Det er også aktuelt å be om Belønningstilskudd til investeringer i kollektiv- og sykkeltiltak.

**Konklusjon:**

*Kontaktutvalget er ikke fornøyd med framdriften i arbeidet med å tilrettelegge planer for utbyggingstiltak som kan danne grunnlag for søknad om belønningsmidler. Det settes ned ei gruppe som ser på mulighetene for å komme i gang med flere tiltak som kan danne grunnlag for søknad om belønningsmidler i 2013/14 til møtet i Kontaktutvalget 8. juni.*

## **27/12 Miljøpakkens styringssystem**

Arbeidsutvalget har nå begynt å se på hvordan vi kan forbedre Miljøpakkens styringssystem. Kontaktutvalget fungerer som en felles styringsgruppe for alle arbeidene og aktørene i Miljøpakken, men oppgavene utføres stort sett i linja. Det skaper en del spesielle styringsutfordringer mht framdrift, økonomi og planlegging.

De viktigste framdriftsutfordringene er knyttet til bemannings- og organiseringsmessige forhold (tilstrekkelig kapasitet og fullmakt til å ta avgjørelser), til koordineringen mellom

ulike aktører (internt og eksternt) og til rolleavklaring og kompetanse mht forvaltning versus prosjektledelse/produksjon.

Viktige økonomiske utfordringer er knyttet til uklart definerte oppgaver og dårlig forarbeid, påplussing av tiltak som strengt talt ikke behøver å tas med, høye krav til standardvalg, uoversiktlige regnskapsrutiner og manglende avklaring av kostnadssprekk underveis.

Planleggingsutfordringene dreier seg om å sikre at alle relevante handlingsvalg vurderes, om hva som er riktig ambisjon for å gi best måloppnåelse, om respekten for tidligere vedtak og styringssignal og om forståelsen for at prioritering av ett hensyn betyr nedprioritering av andre.

Det er etablert rutiner for å få en bedre oppgavebeskrivelse, bedre kostnadsanslag og avvikshåndtering, men det er behov for flere tiltak. Bemanningen styrkes nå for å forbedre kvalitetssikringen på dette området.

Seminaret "Samhandling om måloppnåelse" den 8. juni, der Kontaktutvalget møter nøkkelmedarbeidere (avdelingsledere, mellomledere og prosjektledere), er et av flere tiltak for å skape større eierskap til Miljøpakkens arbeid. Videre anbefales det å vektlegge:

- Økt fokus på mål- og kostnadsstyring
- Involvering av sentrale medarbeidere i arbeidet med å utforme bedre rutiner for planlegging og gjennomføring
- Tydeliggjøre organiseringen mht ansvar, lojalitet og sanksjoner

Konklusjon:

*Kontaktutvalget mener det er behov for større tempo og kostnadskontroll, og slutter seg til forslagene for å bedre Miljøpakkens styringssystem. Kommentarene tas med som innspill i arbeidet.*

### **Eventuelt** Piggdekkproblematikken

Det har vært en ugunstig utvikling i bruken av piggdekk i Trondheim. Støvproblematikken er spesielt problematisk i Elgeseter gate, både for bosatte og næringsutviklingen i området.

Konklusjon:

*Det iverksettes sterkere tiltak for å redusere støvplagene. Målestasjonen flyttes slik at resultatene ikke forstyrres av gravearbeid.*

### Neste møte

Neste møte/seminar holdes torsdag 16. august. Nærmere beskjed om sted, tidspunkt og opplegg, samt forslag til møteplan for høsten kommer senere.