



# MØTEREFERAT

Vår dato  
6.10.2015

**Gjelder:** Møte i Kontaktutvalget for Miljøpakken

**Dato og tid:** 2.10.2015, 8 – 10:30

**Sted:** Miljøpakkens prosjektrum

**Til stede:**

- Rita Ottervik, TK
- Lars Aksnes, SVV
- Tore Sandvik, STFK
- Elisabeth Enger, JBV (kl 10:45 -)
- Brit Skjelbred, FM
- Erlend Solem, STFK
- Anne Skolmli, JBV
- Harald Høydal, FM
- Eva Solvi, SVV
- Kristin Gjærevoll, SVV
- Endre Rudolfsen, SEK

Henning Lervåg, SEK

**Referent:**

---

## Referatet fra møte 29.4.2015

Referatet ble godkjent med følgende justeringer:

Sak 28/15, nest siste prikkpunkt: Det tydeliggjøres at sekretariatet ikke har en generell fullmakt til å gi klarsignal for oppstart av anlegg, men kan formidle klarsignal innenfor avklarte budsjett basert på vedtak i Kontaktutvalget eller Programrådet.

Sak 35/15: Presisere at avvik mellom vegvesenets ramme og lokalpolitisk ramme for riksvegprosjektene skyldes at Stortinget avsatte mer bompenger til de to riksvegprosjektene (E6-sør og Sluppen bru/Oslovegen) enn det som ligger inne i de lokalpolitiske vedtakene.

## Saksliste

### Til orientering

- 36/15 Om referatene i Miljøpakken
- 37/15 Orientering om informasjonsarbeidet
- 38/15 Orientering om trafikk- og inntektsutviklingen
- 39/15 Orientering om forenklet analyse av kostnader for å nå nullvekstmålet
- 40/15 Orientering om fylkesutvalgets sak om driftsansvar for kollektivtrafikk
- 23/15 Opplegg for utarbeidelse av analysegrunnlag for bymiljøavtaler

### Eventuelt

- Orientering om arbeidet med forenklet løsning for Sluppen bru
- Orientering om framdrift for arbeidet med Innherredsvegen

## Til orientering

Kontaktutvalget er fornøyd med den formen som tilbakemeldingen fra saker som behandles i Programrådet gis på.

Departementet har akseptert innholdet i Miljøpakken uten andre krav til KVVU enn det som ble gjennomført i forbindelse med vegprosjektet Sluppen – Stavne og supplerende tilleggsutredninger i forbindelse med trinn 2. Vegvesenet vil avklare hvilke formelle krav til byutredningene og Miljøpakkens trinn 3 som departementet vil stille – om det er krav om en formell KVVU, eller om det er tilstrekkelig å analysere virkninger av tiltak på annen måte. Arbeidet med utredningene bør starte nå og ta opp i seg de kravene som kommer underveis.

Orkdalsregionen har sendt brev til Kontaktutvalget hvor de anmoder Miljøpakken og Statens vegvesen om at både E6 og E39 får planskilte kryssløsninger på Klett. Sekretariatet lager utkast til svarbrev som Lars Aksnes signerer.

### *Oppfølging:*

- *Vegvesenet avklarer hvilke formelle krav til byutredningene og Miljøpakkens trinn 3 som departementet vil stille.*
- *Sekretariatet lager utkast til svarbrev til Orkdalsregionen som Lars Aksnes signerer.*

## 36/15 Om referatene i Miljøpakken

Samarbeidsforumet mellom partene i Miljøpakken er et internt organ der bare konklusjoner og beslutninger refereres. Diskusjoner og presentasjoner er interne. Spørsmålet er om dette endres etter at forumet utvides med representanter fra Jernbaneverket og Fylkesmannen.

### Konklusjon:

*Samarbeidsforumet mellom partene i Miljøpakken er fortsatt å betrakte som et internt organ etter at forumet er utvidet med representanter fra Jernbaneverket og Fylkesmannen. Kontaktutvalgets medlemmer får tilsendt referatene uten andre kommentarer.*

## 37/15 Orientering om informasjonsarbeidet

Kristin Gjærevoll orienterte. Det har vært mange oppslag i media, bl.a. pga valgkamp og annonser. Miljøpakken var likevel i liten grad tema i valgkampen. Det har vært oppslag om åpningen av Sentervegen, sykkelruten over Brattøra, bruk av Elsykkel, trafiksikkerhetstiltak, rød asfalt og innsnevrede bussholdeplasser. Ordføreren i Vancouver kom i ens ærend for å prøve Trampe. NAFs undersøkelse viste på nytt at Trondheim har minst kø av storbyene. Miljøpakken ble omtalt som en av hundre grunner til å ”ælske Trondheim”. Vegvesenet og Miljøpakken får kritikk for å planlegge for dårlige vegløsninger for å spare penger, mens lederen av Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité mener Staten bør overta E6-utbyggingen for å sikre at vegen får god nok standard. Mye diskusjon om syklistenes atferd og sykling på Bakklandet spesielt. Det har vært flere kampanjer, bl.a. med fokus på gåing under Mobilitetsuka og sykling til fotballkamp, samt utarbeidelse av video: [https://www.youtube.com/watch?v=lf-1D\\_-qCIM](https://www.youtube.com/watch?v=lf-1D_-qCIM)

### Konklusjon:

*Tas til orientering. Det er ønskelig å bli orientert om reiserådgiverens virksomhet på neste møte. Erfaringene med innsnevrede bussholdeplasser bør evalueres.*

38/15

### **Orientering om trafikk- og inntektsutvikling**

Det har så langt i år vært større vekst i kollektivtrafikken i Trondheim (3,9 %) enn i nabokommunene (2 %). Selv om veksten er mindre enn tidligere, er den fortsatt høy nok til å ivareta de forventningene som ligger til grunn for nullvekstmålet.

Det er store utfordringer knyttet til aktiviteten og utbyggingen på Ørlandet. Her forventes betydelig pendling som til tider vil kreve utvidet kapasitet med ferge og hurtigbåt.

Vi har bare sammenlignbare tall for utviklingen av biltrafikk etter åpningene av nye bomstasjoner i april 2014. I perioden fra april til september har biltrafikken vokst med i gjennomsnitt 2,6 %, men med store variasjoner fra 5,4 % i juni til –2,3 % i september.

Inntektene viser derimot en liten nedgang på -0,3 % i perioden april – juli. Dette forklares først og fremst ut fra den økende andelen passeringer med Elbil som nå i september var kommet opp i 5,9 %.

Konklusjon:

*Informasjonen tas til orientering. Sekretariatet undersøker hvordan biltrafikkveksten er fordelt mellom bomstasjonene.*

39/15

### **Orientering om forenklet analyse av kostnader for å nå nullvekstmålet**

Kjetil Strand orienterte om felles innspill til NTP 2018 – 29. Oppgaven var å gjennomføre en forenklet analyse av behov for tilskudd til drift av kollektivtrafikk, samt investeringer i gang-/og sykkelanlegg og kollektivtransport, for å kunne nå nullvekstmålet. Det er her bare sett på kostnadene for å kunne avvikle mer gang-, sykkel og kollektivtrafikk, ikke på kostnadene for å etablere tilstrekkelige virkemidler for å gi mindre bilbruk.

Det er meldt inn et samlet investeringsbehov på knapt 18 mrd kr for planperioden 2018 – 29 og 16,5 mrd kr for perioden 2030 – 2050. Gjennomsnittlig årlig driftstilskudd anslås til ca 350 mill kr i første periode og vel 500 mill kr i siste periode. Det antas ikke mulig å nå nullvekstmålet ved bare å forbedre transporttilbudet uten at en også samtidig tar i bruk andre virkemidler som for eksempel mer miljøvennlig areal- og parkeringspolitikk.

Konklusjon:

*Informasjonen tas til orientering.*

40/15

### **Orientering om fylkesutvalgets sak om driftsansvar for kollektivtrafikken**

Erlend Solem orienterte. Fylkesutvalget har vedtatt at bymiljøavtalen må sikre at fylkeskommunens økonomi skjermes for den forventede veksten i kostnader knyttet til oppnåelsen av nullvekstmålet og den økte risiko for store økonomiske svingninger i tilskuddsnivå framover forbundet med dette.

Fylkesutvalget mener av den grunn at det må inngås forhandlinger med samarbeidspartnerne i Miljøpakken med sikte på å endre prinsippene rundt finansiering av kollektivtrafikken i Trondheim. Prinsippene bør innebære:

- a. At Staten påtar seg økonomisk ansvar for merkostnader og økt økonomisk risiko forbundet med oppnåelsen av nullvekstmålet.
- b. At fylkeskommunen yter et årlig indeksert tilskudd til kollektivtilbudet i Trondheimsområdet.

- c. At tilskudsbehov ut over dette, som er nødvendig for å realisere nullvekstmålet, finansieres gjennom Bymiljøavtalen.
- d. Forhold som finansieres gjennom Bymiljøavtalen, drøftes i Miljøpakkesamarbeidet.

Konklusjon:

*Det er forståelse for at staten må bære det overordnede ansvaret for å tilføre mer ressurser til drift av kollektivtrafikk. Miljøpakken vil være med å finansiere tiltak, men når en er enige om opplegg her, må fylkeskommunen bære det formelle økonomiske ansvaret for kollektivtrafikken og risikoen knyttet til denne.*

#### **41/15 Opplegg for utarbeidelse av analysegrunnlag for bymiljøavtaler**

Kjetil Strand orienterte. Det foreligger to ganske sammenfallende oppgaver:

- 1) Kontaktutvalget har bedt vegvesenet ved Region midt lede en gruppe hvor kommunen og fylkeskommunen samarbeider med vegvesenet om et felles faglig grunnlag for å analysere prosjektene i bymiljøavtalen (jfr. sak 22/15)
- 2) Vegdirektoratet vil at det som et grunnlag for reforhandling av bymiljøavtalen og NTP 2022-2033, utarbeides et omforent analysegrunnlag for hvert byområde. Dette skal konkretisere hvilke virkemidler som må til for å oppnå hovedmålene med bymiljøavtalene og virkningene av disse.

Sekretariatet har etter forespørsel fra vegvesenet laget en skisse til tidsplan og organisering for arbeidet med disse oppgavene.

Konklusjon:

*Statens vegvesen tar ansvaret for å lede arbeidet med å tilrettelegge analysegrunnlaget. Kontaktutvalget er prosjekteier og Programrådet er styringsgruppe. Partene forplikter seg til å stille med fagfolk som kan gjøre deler av jobben. Arbeidet påbegynnes raskt. Sekretariatet utarbeider et felles grunnlag for en sak i kommunen og fylkeskommunen om Miljøpakkens trinn 3.*

#### **Eventuelt:**

##### **Orientering om arbeidet med forenklet løsning for Sluppen bru**

Vegvesenet har sett nærmere på en løsning hvor man beholder en større del av eksisterende vegnett på Selsbakksiden av krysset. Det blir billigere, men er kanskje ikke en varig løsning. Sørvendte ramper inn på E6 fra Sluppen må ses i sammenheng med en framtidig lokkløsning. Vegvesenet avventer videre prosjektering av løsninger inntil finansiering er nærmere avklart.

Konklusjon:

*Det ønskes en politisk orientering om hvilke muligheter en ser for Sluppenkrysset - både løsninger og kostnader, herunder sørvendt rampe fra Sluppen inn på E6/Kropanbrua.*

##### **Orientering om framdrift for arbeidet med Innherredsvegen**

Rådmannen har innledet kontakt med fylkeskommunen som vegeier for å se hvordan en forsøksordning kan planlegges.

**Konklusjon:**

*Kommunen og fylkeskommunen samarbeider om å finne fram til en omforent prøveordning. Sekretariatet planlegger felles studietur til Lund for å se på løsningen med reversible kollektivfelt.*

