



MØTEREFERAT

Vår dato
24.10.2014

Gjelder: Møte i Kontaktutvalget for Miljøpakken

Dato og tid: 5.9.2014, 9:00 – 14:00

Sted: Ordførerens møterom

Til stede:

- Rita Ottervik, TK
- Lars Aksnes, SVV
- Tore Sandvik, STFK
- Berit Brendskag Lied, SVV
- Erlend Solem, STFK
- Kjetil Strand, SVV
- Eva Solvi, SVV
- Kristin Gjærevoll, SVV
- Janne Solli, AtB (sak 34/14)
- Bjørn Wiggen, AtB (sak 34/14)
- Øyvind Sørbøl, TK (sak 35/14)

Referent:

Henning Lervåg, TK

Godkjenning av referat fra møte 26.05.2014

- 32/14 Orientering om informasjonsarbeidet
- 33/14 Orientering om trafikk- og inntektsutviklingen
- 34/14 Planlegging av kollektivtilbudet i 2015
- 35/14 Tunnelalternativene i Elgeseter gate
- 36/14 Supersykkelveg mellom Bromstadvegen og Rotvoll
- 37/14 Status for økonomi og prosjektframdrift
- 38/14 Oppfølging av avslag om fritak for beboere på Torgård
- 39/14 Videre arbeid med oppfølging av Bymiljøavtaler
- 40/14 Statsbudsjettets betydning for bruk av bompenger
- 41/14 Søknad om ekstra belønningsmidler til biogass

Eventuelt

32/14 Orientering om informasjonsarbeidet

Kristin Gjærevoll orienterte om arbeidet med kommunikasjon i Miljøpakken. Mindre saker i media nå enn i fjor, men det skyldtes ekstraordinær aktivitet i 2013 (Stortingets behandling av trinn 2 og valgkamp). Ny hjemmeside er på plass.

Mye medieomtale med både ris og ros: Positiv omtale av gågruppas arbeid med snarveger, nye pendlerparkeringsplasser, planleggingen av Johan Tillers veg, sykkelveg på Tiller, lysregulerte gangfelt på Nypvang og støyskjerming i Okstadbakken. Kritiske oppslag om kostnadsoverskridelsene på supersykkelveg på Rotvoll, bygge- og deleforbud på Byåsen, miljøgaten i Innherredsvegen og støyplager på Selsbakk.

Næringsforeningen markedsførte ønsket om flere parkeringsplasser og bedre biltilgjengelighet til Midtbyen i sommer. Det skapte debatt og etter hvert et mer nyansert bilde.

Konklusjon:

Informasjonen tas til orientering. Administrasjonen samler fakta om trafikkutviklingen og utarbeider illustrasjoner som viser Miljøpakkens betydning. Stilling som ny reiseråd giver lysess ut raskt.

33/14 Orientering om trafikk- og inntektsutviklingen

Det har så langt i år bare vært en svak vekst i kollektivtrafikken i Trondheim på 0,8 % og fortsatt betydelig vekst på 7,7 % i regionen (ut august).

Biltrafikken har vokst med 1,4 % gjennom bomstasjonene i samme periode.

Bruttoinntektene er i gjennomsnitt knapt 50 mill kr/mnd fram t.o.m. juli. Det er vanskelig å si noe om hva nettoinntekten blir før en har tall for driftskostnadene, men den vil mest sannsynlig ligge litt i overkant av prognosene.

Konklusjon:

Informasjonen tas til orientering.

34/14 Planlegging av kollektivtilbudet i 2014

Ny styreformann Bjørn Wiggen orienterte om rammebetingelsene for AtB. De har fått i oppgave å tilpasse seg til nye budsjettforutsetninger, og samtidig fått utvidede fullmakter slik at de kan foreta justeringer innenfor en ramme på 5 %. Den største utfordringen i Trondheim er stagnerende inntektsvekst på grunn av at trafikkveksten uteblir. I regionen er utfordringen å opprettholde et tilbud som er dyrt å drifte.

AtB vil presentere en tiltakspakke som viser hva som er nødvendig for å tilfredsstille budsjettkravene. Det handler om mulig prisregulering og kutt i ruteopplegget der bruken er lavest. Trondheim vil også bli berørt, men i mindre grad enn regionen. Fylkestinget behandler saken i oktober.

Konklusjon:

Informasjonen tas til orientering. AtB og fylkeskommunen orienterer formannskapet om planlagte endringer i takster og rutetilbud i Trondheim neste år, samt hvor stort fylkeskommunalt tilskudd som forventes benyttet innenfor det samme området.

35/14 Tunnelalternativene i Elgeseter gate

Øyvind Sørbøl orienterte om arbeidet med å utrede ulike tunnelalternativ i Elgeseter gate. Det arbeides med fire prinsipielt ulike alternativ for utforming av gata. Tunnelalternativet er ett av dem:

- sidestilte kollektivfelt
- sidestilte kollektivfelt + lokalgate (Boulevard)
- midtstilte kollektivfelt
- Ett- eller toløps tunnel

Det er utredet flere varianter av tunnelløsningene, og det ønskes signaler på hvilke som bør utredes videre. Det er vurdert løsninger med:

- toløps tunnel på hele strekningen mellom Byporten og Samfundet
- korte ettløps tunneler under krysset med Prof. Brochs gate/Campus og krysset med Olav Kyrres gate
- ettløps tunnel mellom Byporten og Olav Kyrres gate

Det har ikke vært mulig å finne en akseptabel løsning med tunnel forbi Olav Kyrres gate. Avstanden mellom krysset og Elgeseter bru er for kort for ramper og utveksling av trafikk mellom tunnelen og gata. Det er heller ikke plass til den viktige fotgjengerkryssingen som vi har her. Dette utelukker en løsning med toløps tunnel som krever at ett løp føres forbi Olav Kyrres gate fordi gata er for smal til å ta opp to løp parallelt. Det utelukker også en kort tunnel under Olav Kyrres gate.

Det gjenstår bare alternativ med ettløps tunnel under Prof. Brochs gate/Campus. Tunnelen går i en kort variant fra Byporten fram til Abels gate eller i en lengre variant videre fram til Olav Kyrres gate.

Konklusjon:

Kontaktutvalget anbefaler at en eventuell tunnel må komme opp i dagen sør for Olav Kyrres gate. Det utelukker alternativene med toløps tunnel og kort tunnel under Olav Kyrres gate. Både kort og lang variant av ettløps tunnel illustreres og vurderes videre. Mulighet for forbedring av fotgjengernes kryssing av Elgeseter gate planskilt vurderes. Mulighet for å forlenge kulvertlokket lenger sørover mot Byporten vurderes. Alle alternativene skal prioritere fotgjengere og kollektivtrafikk og tilrettelegges slik at de gir god framkommelighet og kapasitet for kollektivtrafikken i et langsiktig perspektiv.

36/14

Sykkelveg mellom Bromstad og Rotvoll

Henning Lervåg orienterte planleggingen av supersykkelvegen. Den er et kommunalt anlegg, og det er Miljøpakken ved Trondheim kommune som bærer det overordnede ansvar for planlegging og gjennomføring. For å få gode priser, effektiv administrasjon og rask framdrift, ble arbeidet med prosjektering og bygging overlatt til prosjektkontoret ved E6 øst. I Miljøpakkens handlingsplan 2014 – 17 er det avsatt 25 millioner kroner til finansiering av anlegget. Dette kostnadsanslaget var for lavt stipulert. I tillegg ble kostnadene høyere enn forutsatt som følge av strengere krav fra Jernbaneverket, omlegging av fjernvarme samt en rekke andre mindre faktorer. Først etter at anlegget var igangsatt ble de fulle kostnadene på 58 mill kr avdekket.

Konklusjon:

Tas til orientering. Alle avtaler om planlegging og gjennomføring av tiltak på andres vegnett skal formaliseres i tråd med PGB-avtalen.

37/14: Status for økonomi og prosjektframdrift

Henning Lervåg orienterte om status for økonomi og framdrift for Miljøpakkens prosjekter.

Kostnadsramme for 2013

Tabell 1 viser en oversikt over bevilgningene for 2013 etter at alle rammer er avklart. I statsbudsjettet ble Miljøpakkens kostnadsramme for 2013 utvidet med 101 mill kr, fra 427 mill kr i det lokalpolitiske vedtaket til 528 mill kr i stortingsvedtaket. 68 mill kr kan betraktes som en utvidelse på grunn av nye regler for merverdiavgift på vegprosjekt, mens 33 mill kr representerer en reell utvidelse av rammen.

Merverdibelastningen på riksveganlegg er kompensert med 42 mill kr i budsjettet, mens merverdi på kommunale og fylkeskommunale prosjekt tilbakeføres i etterkant i samsvar momskompensasjonen på de enkelte prosjektene. De reelle statlige bevilgningene, når vi ser bort fra momskompensasjonen, er 23,4 mill kr. Staten har da samlet utbetalt 154,4 mill kr i NTP-perioden 2010-13, mens forventningen var 200 mill kr.

I forhold til det lokalpolitiske vedtaket av handlingsprogrammet for 2013, er rammene for sykkeltiltak utvidet med 71 mill kr for å komme i gang med utbyggingen i Heimdalsvegen. Rammen for kollektivtiltak er utvidet med 12 mill kr, mens rammen for trafikksikkerhetstiltak er redusert med 6 mill kr. Tilskuddet til drift av kollektivtrafikk er økt med 14 mill kr etter avklaring i kontaktutvalget.

Tabell 1: Endelig bevilgningsramme for Miljøpakketiltak i 2013

KU-TABELL 2013 (med avviksforklaring)								
Bevilgningskilde								
Totalt behov	Stat	Bompenger	Belønningsmidler	FV-midler	TK	Sum 2013	Lokalpolitisk vedtak	Avvik faktisk bev vs lokalpolitisk vedtak
Store prosjekt	26,0	211,0	0,0	0,0	0,0	237,0	198,0	39,0
E6 Sentervegen - Tonstad	20,0	120,0				140,0	122,3	17,7
E6 Jaktøyen - Sentervegen		16,0				16,0		16,0
Rv 706 Dortealyst - Stavne	6,0	75,0				81,0	75,7	5,3
Programområder	39,4	81,0	110,0	50,5	10,5	291,4	229,0	62,4
-Lokal veg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-Sykkeltiltak	33,3	58,0		3,6	1,0	95,9	25,0	70,9
-TS-tiltak	0,1	0,0		11,9	2,4	14,4	20,0	-5,6
-Miljø- og servicetiltak	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0	1,7	0,0	1,7
Gatebrukstiltak	0,0	0,0				0,0	0,0	0,0
Støytiltak	0,0	0,0		1,7		1,7	0,0	1,7
-Kollektivtiltak	4,5	6,0	104,0	33,3	7,1	154,9	143,0	11,9
Drift			89,0			89,0	75,0	14,0
Infrastruktur	4,5	6,0	15,0	33,3	7,1	65,9	68,0	-2,1
-Ubenyttet						0,0	0,0	0,0
Planlegging og grunnerverv	1,5	17,0	6,0	0,0	0,0	24,5	41,0	-16,5
Planlegging	1,5	9,0				10,5	27,0	-16,5
Grunnerverv		5,0	3,0			8,0	8,0	0,0
Info og mobilitet		3,0	3,0			6,0	6,0	0,0
TOTALT	65,4	292,0	110,0	50,5	10,5	528,4	427,0	101,4
Etablering bomstasjoner	0,0	0,0				0,0		0,0
TOTALT INKL. BOM	65,4	292,0	110,0	50,5	10,5	528,4	427,0	101,4
Lokalpolitisk vedtak	4,1	260,0	110,0	42,2	10,5	426,8		
Avvik	61,3	32,0	0,0	8,3	0,0	101,6		

Forbruk i 2013

Regnskapet for 2013 viser et totalt forbruk på 537 mill kr. Produksjonen er med andre ord på høyde med bevilgningene, og vi har tatt inn 8 mill kr av etterslepet fra tidligere år. Det er litt underforbruk på store vegprosjekt (35 mill kr) og sykkelanlegg (19 mill kr), men ellers små avvik fra bevilgningsrammen. Grunnerverv for tiltak i Elgeseter gate er belastet budsjettet i 2013 og innebærer et merforbruk på denne posten på 45 mill kr.

Prognose for arbeid i 2014:

Handlingsprogrammet for 2014 viser en samlet kostnadsramme på ca 900 mill kr. Prognosen gir et forventet forbruk på ca 740 mill kr. De viktigste avvikene er at deler av restarbeidene på E6 Sentervegen – Tonstad er skjøvet ut til 2015, og at grunnerverv i Elgeseter gate allerede er utbetalt i 2013.

Midler omdisponert i 2014

Miljøpakken styres gjennom ”porteføljestyling”, der det er fokus på målstyring. Rekkefølgen og sammensetningen av enkeltprosjekter tilpasses planframdrift og kostnadsendringer. De første årene i Miljøpakken var det sterkt fokus på å komme raskt i gang med gjennomføring av prosjekter. Handlingsprogrammene ble utformet før det forelå detaljerte planer og gode kostnadsoverslag. Kostnadsrammene var stramme for å bidra til nøkternhet i planleggingen, og det har vært behov for tilleggsbevilgninger og omdisponeringer underveis. Oversikten nedenfor viser de viktigste tilleggsbevilgningene i 2014 som samlet tilsvarer om lag 4 % av kostnadsrammen samme år.

- Gågate i Thomas Angells gate:
Kostnadsrammen er utvidet med 3,2 mill kr som en følge av bedre materialbruk for å møte protester fra næringsdrivende
- Tordenskiolds gate:
Kostnadsrammen til utbedring av trikketrase er oppjustert med 5,7 mill kr basert på erfaringene og etterslep fra arbeidet i St. Olavs gate
- Sluppen – Stavne:
Det er avsatt 16 mill kr til støyskjerming i Sivert Dalens veg som er framskyndet og ikke lå inne i 2014-budsjettet
- Søndre Ilevolden:
Det er avsatt 4 mill kr ekstra for å dekke deler av merkostnadene, bl.a. som følge av nye krav fra Riksantikvaren. Det ventes behov for ytterligere 5,8 mill kr
- Brattørkaia 15 – 17C:
Delbidrag på 3,5 mill kr for å dekke bedre løsning for sykkelanlegget
- Sentervegens forlengelse:
Miljøpakkens bidrag er økt med 6,5 mill kr etter at anbuds-kostnaden ble kjent. Dette er i tråd med kostnadsveksten på Miljøpakkens del av anlegget. Det er behov for ytterligere 3,5 mill kr til grunnerverv.
- Dybdahls veg:
Kostnadsrammen er utvidet med 31 mill kr etter at anbuds-kostnaden ble kjent
- Supersykkelveg Leangen:
Kostnadsrammen er utvidet med 15 mill kr som følge av revidert kostnadsoversikt. Det er behov for ytterligere 18 mill kr som nå er avklart politisk.

Konklusjon:

Kontaktutvalget godkjenner bevilgningsrammen for 2013 og omdisponeringene i 2014. Det lages en orienteringssak som presenterer prosjektstatus og evaluering av Miljøpakkens måloppnåelse i løpet av høsten

29/14 Oppfølging av avslag om fritak for beboere på Torgård

Henning Lervåg orienterte om avslag fra vegvesenet på søknad om fritak for ”inneklemt” beboere på Torgård og refererte til samtalene med Samferdselsminister Solvik Olsen. I møte med Samferdselsdepartementet ble vi enige om at saken oversendes departementet for avgjørelse.

Konklusjon:

Kommunen oversender saken til vegvesenet ved Lars Aksnes som følger opp saken ovenfor Samferdselsdepartementet.

39/14: Videre arbeid med oppfølging av Bymiljøavtaler

Lars Aksnes orienterte om grunnlaget og videre prosess i arbeidet med å få på plass et mandat og en bymiljøavtale for Trondheim. Vegvesenet vil utarbeide et forslag til mandat som diskuteres lokalt før det fastlegges av departementet. Forhandlingene vil sannsynligvis kunne starte i vinter med sikte på å ha en avtale på plass i løpet av våren. Avtalen vil omfatte belønningsmidler fra 2017 og investeringstilskudd i hele perioden fram til 2023.

Konklusjon:

Tas til orientering. Administrasjonen i kommunen og fylkeskommunen utarbeider en plan for å få på plass et lokalt forhandlingsgrunnlag.

40/14: Statsbudsjettets betydning for bruk av bompenger

Eva Solvi presenterte et notat som utdyper referatet fra behandlingen av sak 26/14: ”NTP-rammer og budsjettinnspill” fra siste møte. Det er avklart at staten bestemmer bruken av riksvegmidler i statsbudsjettet, og at kommune og fylkeskommune bestemmer bruk av egne midler i årlig budsjettvedtak. Videre er det avklart at statsbudsjettet bestemmer sum bompenger for året.

Det som i etterkant av kontaktutvalgsmøtet i mai fremstår som noe uklart er frihetsgraden på bompenger. SVV region midt mener at statsbudsjettet bestemmer bompenger til bruk på riksveg, altså bompenger over den røde streken, og at disse ikke kan omdisponeres lokalt (derimot ble det sagt at en kan låne fra disse). Bompenger under den røde streken disponeres i sin helhet av lokale beslutninger. Disse kan omdisponeres lokalt.

Konklusjon:

Tas til etterretning

41/14: Søknad om ekstra belønningsmidler til biogass

Erlend Solem presenterte forslag til søknad om ekstra belønningsmidler til biogass. Etter møte i Samferdselsdepartementet er det utformet en søknad om 20 mill kr for 2014. Midlene forutsettes benyttet i 2015 og dekker vel halvparten av gassbussenes forbruk.

Det er mulig å integrere krav om biogass i ifm. neste anbudskontrakt i Trondheim. For å kunne stille krav om biogass i neste anbudsutlysning, er det behov for å dokumentere om det er tilgang til biogass lokalt i Trondheim og evt. forutsetninger for tilbud på biogass fra 2018. Det er følgelig ønskelig å gjennomføre en prøveperiode i minimum seks måneder som senest må være avsluttet innen oppstart av neste anbudsprosess sommeren 2016.

Konklusjon:

Søknaden utvides til å omfatte ett års forbruk av biogass og forventninger om videreføring.

Eventuelt Statens vegvesens planberedskap

Ordføreren etterlyste større trykk på planleggingen av mange viktige prosjekt som vegvesenet har ansvar for, som bl.a. Sluppen bru og Byåstunnelen.

Prosess for arbeidet med langsiktig rutestruktur

Arbeidet med avklaring av langsiktig rutestruktur er påbegynt. Fylkeskommunen har ansvaret. Gjennomføringen av de enkelte delprosjektene ledes av AtB. Første orientering ventes i desember 2014, mens strategien behandles politisk i fylkestinget høsten 2015.

Endret møtetidspunkt

Møtetidspunkt **31. oktober endres til kl. 11-15.**

Møtet 4. desember avholdes til planlagt tid kl. 10 – 14