



MØTEREFERAT

Vår referanse

Vår dato
15.05.2017

Møtet gjelder: **Kontaktutvalget**

Dato og tid: **Fredag 28.4.2017, kl. 10:00 – 14:00**

Sted: **Rådhuset, Formannskapssalen 3. etg.**

Til stede:

Lars Aksnes, Vegdirektoratet

Rita Ottervik, Trondheim kommune

Tore Sandvik, Sør-Trøndelag fylkeskommune

Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune

Knut Aspås, Sør-Trøndelag fylkeskommune

Harald Høydal, Fylkesmannen

Kjetil Strand, Statens vegvesen

Eva Solvi, Statens vegvesen

Heidi Fosslund, Trondheim kommune

Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen

Marius Maske, Vegamot as

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Saksliste:

Orienteringer

- 22/17 Prioritering av kollektivtrafikk under utbygging av E6 (SVV)**
- 23 /17 Rammer for utbygging av Jonsvannsvegen (TK)**
- 24/17 Lund endeholdeplass for superbuss (Sbus)**
- 25/17 Stortingsmeldingen om NTP 2018 – 29 (SVV)**
- 26/17 Status for Sluppen bru (Nydalsbrua) og Byåstunnelen (SVV)**
- 27/17 Rammer for videre arbeid med superbuss (Sek)**
- 28/17 Oppfølging av handlingsprogramvedtak (Sek)**
- 29/17 Innspill til handlingsprogram NTP 2018 - 29**
- 30/17 Bominntekter og innføring av nytt takstregime (Vegamot)**
- 31/17 Status for søknad om økt takst og utvidet innkrevingsperiode (SVV)**
- 32/17 Lokal behandling av søknad om bominnkreving på E6-øst (STFK)**
- 33/17 Miljøpakkens årsrapport 2016 (Sek)**

34/17 Om informasjonsarbeidet (SVV)

35/17 Om trafikkutvikling (STFK/Sek)

Møtereferat

Referat fra møtet 22.3.2017 er godkjent og lagt ut på <http://miljopakken.no/>

Orienteringer

Beslutninger i Programrådet:

- Godkjenner revidert prosjekt i Falkenborgvegen innenfor en kostnadsramme på 8,5 mill. kr, finansiert av avsatte midler på Brattørruta.
- Godkjenner at plan for sykkelparkering i Midtbyen legges fram for politisk behandling.
- Godkjenner at det settes av planleggingsmidler til prosjektet Fv.707 utbedring av Brå bru. Prosjektet vurderes så i handlingsprogram for 2018.
- Miljøpakken betaler for deltagelse i en TØI-undersøkelse (200.000.kr) der syklister skal intervjues om sykkelbruk i flere byer.

Bestillinger fra Kontaktutvalg:

- ITS seminar (22.5.2017)
- Helhetlig oppdatert plan for innholdet knyttet til superbuss. En del som viser tiltak i Kollektivbuen som grunnlag for kvalitetssikring (KS2), og en del som omfatter de andre enkeltstående prosjektene utenfor (9.6.2017)
- Organisering av videre arbeid med superbuss, herunder avklaring av innhold i superbuss etappe 1 og etappe 2 (9.6.2017)
- Kartlegging av erfaringer med samarbeid i Miljøpakken (9.6.2017)
- Avklaring av Miljøpakkens bidrag til finansiering av planlegging og eventuelt forvaltning (9.6.2017)
- Miljøpakkens handlingsplanprosess (9.6.2017)
- Prinsipp for midtstilte eller sidestilte kollektivfelt (9.6.2017)

Konklusjon:

Tas til etterretning. Invitasjon til det politiske møtet den 9. juni må sendes ut raskt.

Sak 22/17: Prioritering av kollektivtrafikk under utbygging av E6

Eva Solvi redegjorde for de vurderingene som er gjort for å belyse mulighetene for å prioritere kollektivtrafikken i anleggsperioden. AtB viser til at problemene er størst mot byen om morgenen der kjøretiden nå vanligvis er ca 40 % lengre (+3-4 minutter) i rushtidene. Enkelte dager har forsinkelsene vært om lag 20 minutter. Det er ikke registrert redusert kollektivtrafikk gjennom anlegget, snarere en økning.



Det er ikke tatt høyde for å ha egne traseer som reserveres for kollektivtrafikk i planleggingen av anlegget og byggeprosessen. Etablering av kollektivfelt vil nå medføre store kostnader og forsinkelser. Det konkluderes derfor med at det ikke finnes tilgjengelig areal for å prioritere kollektivtrafikken inn mot byen.

Det er kødannelser ut av byen på torsdag og fredag. Det foreslås å skilte gjennomkjøringstilbud ut av byen på rampene ved Sentervegen for å unngå at enkelte velger å kjøre av rampen ned til Sentervegen og derfra opp til E6 igjen for å spare tid.

Kommentarer:

- Har biltrafikken økt som følge av at bomstasjonene på E39 er tatt ned?
- Det er dialog for å markedsføre jernbanen for å avlaste vegnettet. NSB registrerer betydelig trafikkvekst til Melhus.
- Avbøtende tiltak for prioritering av kollektivtrafikken i byggeperioden må tas med i alle Miljøpakkeprosjekt.

Kontaktutvalget tar saken til orientering, men ber om at det planlegges avbøtende tiltak for prioritering av kollektivtrafikken i alle Miljøpakkeprosjekt hvor dette har betydning.

Sak 23/17: Rammer for utbygging av Jonsvannsvegen

Aslak Heggland orienterte om planene for bygging av Jonsvannsvegen. Veggen er regulert med fire kjørefelt (2 bilfelt og 2 kollektivfelt) på hele strekningen mellom Dybdahls veg og rundkjøringen ved Omkjøringsvegen. På østsida av vegen bygges sykkelfelt med fortau, mens dagens løsning med kombinert gang- og sykkelveg beholdes på vestsida. Det er kantstopp i kollektivfeltet ved Omkjøringsvegen og ved Moholt studentby.

I Bymiljøavtalen er strekningen tatt inn som del av superbussprosjektet og lagt inn i handlingsprogrammet med en kostnadsramme på 130 mill kr. I superbussprosjektet inngår også en flytting av holdeplassen for østgående trafikk fra Dybdahls veg til Jonsvannsvegen. De to holdeplassene ved Omkjøringsvegen (til/fra sentrum) forutsettes nedlagt.

Første utbyggingsetappe (inn mot Dybdahls veg) er ute på anbud, mens resterende del planlegges gjennomført som et prøveprosjekt i BVP-metoden (Best Value Procurement). Totalkostnaden for hele strekningen mellom Dybdahls veg og Omkjøringsvegen ventes å ligge noe høyere enn kostnadsrammen.

Reguleringsplanen har sidestilte kollektivfelt. Det innebærer at superbussen på veg mot sentrum foretar venstresving inn i Dybdahls veg fra et høyrestilt kollektivfelt. Bussen må da ha en egen fase i signalanlegget som reduserer framkommeligheten for andre trafikanter. Det er skissert en alternativ løsning med midtstilte kollektivfelt som er mulig innenfor gjeldende reguleringsbredde om det ene kjørefeltet ombygges til holdeplass.



Kommentarer:

- Spennende forslag som må avklares politisk i kommunen. Fylkeskommunen ser ikke behov for behandling siden dette er kommunal veg.
- Nødvendige avklaringer pga anbudsfrister må planlegges slik at behandling i Kontaktutvalget ikke blir en flaskehals. Unntaksvis kan saken sendes direkte til politisk behandling.
- Positivt å prøve ut nye planløsninger og BVP-strategi
- Kostnadsrammen skal holdes og kuttlistene må på plass i dette og framtidige prosjekt.

Konklusjon:

Planløsningen avklares i formannskapet. Kuttlistene må på plass for å sikre at kostnadsrammen holdes.

Sak 24/17: Lund endeholdeplass for superbuss

Siri Broholm orienterte om arbeidet med å planlegge en endeholdeplass for to av de framtidige superbussrutene (S1 og S2) på Lund/Kattem. Superbussprosjektet har gjennomført et forprosjekt hvor kommunen, Lykke, vegvesenet og AtB har sett på flere løsninger. Kostnadene for tre viste alternativ er relativt like. Superbussprosjektet anbefaler alternativ A for videre arbeid.

Kommentarer:

- Superbussprosjektet skal dekke kostnadene i prosjektet og kostnadene som følger av tiltaket. Det gjelder også nødvendige endringer av sykkel, gange m.m. Kostnader ut over dette som følger av andre tiltak for å bedre situasjonen for andre enn kollektivtrafikantene dekkes av respektive trafikanters egne budsjetter.
- Kontaktutvalget ser alternativ A som en god løsning og alternativ C som den minst hensiktsmessige, men valg av løsning må avklares politisk.
- Viktig med god framdrift mht å kunne ferdigstille anlegget til rett tid og fokus på å begrense kostnadene.

Konklusjon:

Løsningsvalg avklares politisk i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan. Det må være fokus på framdrift og kostnadskontroll.

Sak 25/17: Stortingsmeldingen om NTP 2018 – 29

Lars Aksnes orienterte om økt satsing i regjeringens forslag til NTP 2018-29. Det er avsatt 66,3 mrd kr til storbyområdene. Belønningsmidlene fases ut slik de framstår i dag og tas inn i byvekstavtalene. Belønningsmidlene kan om ønskelig benyttes utelukkende til drift av kollektivtrafikk.

Det er satt av 50 % tilskudd til utbygging av kollektivtrafikk i de fire storbyene, i Trondheim superbuss. Forhøyelse av rammen for tiltak i Trondheim forutsetter avklarte planer som først kan komme i betraktning ved neste revisjon av NTP.

Det er satt av 24 mrd kr til kollektiv og sykkel på riksvegnettet, hvorav 5 mrd kr er ekspressykelveger. Det vil bli etablert et nytt styringssett for byvekstforhandlingene. Det skal etableres et administrativt forhandlingsutvalg og en politisk styringsgruppe hvor departementet er representert.

Opprusting og universell utforming av jernbanestasjoner er viktig for at jernbanen skal framstå



som et konkurransedyktig transportmiddel og 1 mrd. kr av programområdet «stasjoner og knutepunkter» (kap. 1352, post 73) er øremerket jernbanetiltak i bymiljøavtaler.

Kommentarer:

- Hvem har fordel av at kollektiv- og sykkelmidlene reserveres for bruk på riksveg og hva er argumentet for denne bindingen? Det blir nå viktig at det søkes om midler før vegnettet omklassifiseres. Dette er allerede for sent i følge vegvesenet.
- Sykkelvegene behøver ikke være knyttet til riksveg, men må ha en riksvegfunksjon
- Planene for kollektivfelt ned Okstadbakken bør spilles inn
- Jernbanen skal styrke sin rolle i byvekstavtalene og bør inviteres til å si noe om dette på neste møte.

Konklusjon:

Kontaktutvalget tar saken til orientering. Jernbanedirektoratet bes orientere om sin styrkede rolle i byvekstavtalene på neste møte.

Sak 26/17: Status for Sluppen bru (Nydalsbrua) og Byåstunnelen

Eva Solvi orienterte om vegvesenets arbeid med Nydalsbrua og Byåstunnelen. Reguleringsplan for Nydalsbrua skal til førstegangsbehandling i bygningsrådet 23. mai med sikte på vedtak i desember 2017. Normal tid til byggeplan, KS2-prosess og nødvendig budsjettbehandling, gir byggestart sommer/høst 2019 og ferdigstilling 2022 dersom finansieringen er klar.

Det er avdekket at brua er i dårligere stand enn forventet og må repareres. Den kan heller ikke benyttes som sykkelbru slik den er nå. Det er løpende kontroll av bruas tilstand.

Bystyret vedtok ved behandling av Miljøpakkens handlingsprogram at Nydalsbrua må prioriteres med tidligere oppstart og ba Statens vegvesen vurdere oppstart i 2018. Tilsvarende henstilling er vedtatt i fylkesutvalget.

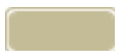
I stortingsmeldingen om NTP foreslås det 100 mill kr i statlige midler i første planperiode (2018-23). Deretter foreslås det 700 mill kr i perioden 2024 – 2029. Total ramme for brua med forbindelse fram til Stavne er 1100 mill kr. Samferdselsdepartementet har i sitt tildelingsbrev til vegvesenet formidlet at det i utgangspunktet ikke skal inngås nye avtaler om forskuttering av statlige midler med bompenger i år. Fylkesutvalget og formannskapet (som settebystyre) har vedtatt å søke om å få forskuttere realiseringen av Sluppen bru mellomfinansiert med bompenger under forutsetning av statlig garanti for tilbakebetaling.

Vegvesenet har sendt fravikssøknad for ett tunnelløp, kryss i tunnel og brattere stigning (6 % og 7 %) for Byåstunnelen til behandling i Vegdirektoratet som sikkerhetsmyndighet.

Fylkeskommunen er vegeier og fraviksmyndighet innenfor de rammene tunnelsikkerhetsforskriften gir.

Kommentarer:

- Midler til prosjektering ligger inne i årets handlingsprogram, forutsatt at vi får forskuttere.
- Vi er villige til å forskuttere straks vi har avklart forespørsel om forskuttering og utvidelse av pakken.
- Nedslående at staten ikke prioriterer ei falleferdig bru på sin egen veg i Norges 3. største by
- Det må utarbeides et notat om tilstanden på brua som ettersendes raskt til VD slik at saken kan vurderes raskt i lys av de nye opplysningene.



- Vi må få en sak om Byåstunnelen på neste møte med kostnader, innslagspunkt og fravikssøknad

Konklusjon:

Miljøpakken har midler til prosjektering av Nydalsbrua når søknad om forskuttering og økning av bominntektene er avklart. Vegvesenet utarbeider et notat om tilstanden på Sluppen bru som ettersendes Vegdirektoratet slik at saken kan vurderes i lys av de nye opplysningene.

Sak om Byåstunnelen presenteres på neste møte.

Sak 27/17: Rammer for videre arbeid med superbuss

Fylkestinget og Bystyret behandlet 26.4. 2017 sak om ”Stasjonsstruktur og prinsipper for superbuss” og sak om ”Budsjettrammer og prioriteringer superbuss”. Vedtakene er i stor grad sammenfallende med mindre avvik som skyldes misforståelser.

Det gis sterke signaler om kostnadskontroll. Det er enighet om en kostnadsramme på 156 mill kr for bygging av 42 holdeplasser i inneværende år og om kvalitetsnivå 2 for videre planlegging av omstignings-, knutepunkt og stasjoner. Det er videre enighet om rammene for bygging av 5 omstigningspunkt. Skovgård er ved en misforståelse ikke med i kommunens vedtak. Det er satt av en ramme på 42 mill kr til midlertidige holdeplasser i Kollektivbuen, men her må det en ny politisk sak for avklaring av plassering og utforming av disse. Også strekningsvise tiltak må ha ny politisk behandling. Prosjektet skal se etter muligheter for gjenbruk av materiell.

Prosjektet skal rapportere kvartalsvis på gjennomføring, forbruk, prognoser, avvik og regnskap til formannskap og fylkesutvalg. Rapportene må være lesbare og oversiktlige med tanke på politisk behandling.

Avklarte rammer er da som følger:

- 156 mill kr til planlegging og bygging av 42 stasjoner utenfor Kollektivbuen
- 42 mill kr til planlegging og etablering av midlertidige holdeplasser innenfor Kollektivbuen
- 71 mill kr til planlegging og bygging av 6 omstignings-/knotepunkt (etter formannskapets behandling 9. mai).

Kommentarer:

- Kostnadsrammene for superbuss innarbeides i Miljøpakkens handlingsprogram. Ønskelig med politisk orientering. Formannskapet kan ta inn omstigningspunkt på Skovgård.
- Omstigningspunkt på Skovgård ligger langs riksveg og kan finansieres med midler fra programområdene. Det er fordelaktig med konkrete planer for omsetning av disse midlene, men det gir ikke mer midler da programområdemidlene allerede inngår i Miljøpakkens finansieringsrammer
- Det må lages en sak om hvordan regionbuss og flybuss skal håndteres i superbussystemet.
- Kostnadsavklaringer må foretas av prosjektstyret, Kontaktutvalget eller politisk - ikke av prosjektet. Ved store endringer på kostnadsnivå eller ved kostnadssprekker må saken legges fram for politisk behandling. Prosjektstyret kan omdisponere innenfor de enkelte tiltaksrammene, men ikke foreta justering på tvers av disse, dvs. mellom stasjoner, omstigningspunkt og traseer. Midlene til omstigningspunkt må ikke salderes.
- Behov for ytterligere avklaringer må tas i nye politiske saker og ikke i de kvartalsvise rapportene. Det er tilstrekkelig med behandling i formannskap og fylkesutvalg, men ønskelig



med bystyre- og fylkestingsbehandling når det er tid til dette.

- En oversikt over planleggingsbehov for superbussens ulike aktiviteter må på plass for behandling i Kontaktutvalget i juni.
- Fylkeskommunen viser i noen vedtak til at stasjonselementer knyttet til fotgjengere og sykkel skal finansieres av Miljøpakken. All finansiering stammer fra Miljøpakken, men det vil ikke være lønnsomt å ta elementer som hører med til superbussprosjektet, eller som følger av dette, ut av søknaden om statlig støtte. Det er viktig at en innenfor rammene for superbuss ser hva en får plass til for å bedre tilgjengeligheten til holdeplassene for fotgjengere og syklister.

Konklusjon:

Det utarbeides et felles saksgrunnlag for formannskap og fylkesutvalg som harmoniserer fylkestingets og bystyrets vedtak. Kostnadsrammene for superbuss innarbeides i Miljøpakkens handlingsprogram. Forslag til planramme for de ulike aktivitetsområdene i 2017 legges fram for Kontaktutvalget 9. juni. Det fremmes nye politiske saker for kvartalsrapportering, avklaring av midlertidige holdeplasser, håndtering av regionbuss/ flybuss, uavklarte stasjoner, traséer og knutepunkt samt avklaring av eventuelt andre nødvendige spørsmål.

Sak 28/17 Oppfølging av handlingsprogramvedtak

Kontaktutvalget ba i 22.3.2017 om at Miljøpakkens sekretariat skulle utarbeide et forslag til oppfølging/konklusjoner etter politiske vedtak om handlingsprogrammet 2017-20. Dette for å få en omforent politisk avklaring av arbeidet med Miljøpakken i inneværende år. Forslag til konklusjoner ble godkjent i fylkesutvalget 18.4.2017, men ennå ikke behandlet i formannskapet. Vedtak/innstilling legger til grunn følgende presiseringer:

- 1) Handlingsprogrammets foreslåtte prosjektaktivitet i 2017 gis klarsignal til å starte/fortsette.
- 2) Handlingsprogrammets foreslåtte prosjektaktivitet i 2018 danner grunnlag for innspill til neste års statsbudsjett.
- 3) Handlingsprogram for superbuss frem til 2019 utformes i tråd med fylkestingets og bystyrets vedtak i kommende fylkestings- og bystyrebehandling.
- 4) Næringstransport bør få en tydeligere plass innenfor Miljøpakken. Det avsettes midler i handlingsprogram 2017 for å få utformet et kunnskapsgrunnlag om temaet.
- 5) Innsatsen knyttet til utviklingsaktivitet om mobilitet og miljøvennlig transport bør styrkes. Miljøpakken tar opp dette på et eget seminar, og partene oppfordres til å konkretisere aktuelle tiltak.
- 6) Trafikksikkerhetsprosjektet i Gammellina forseres med sikte på byggestart i 2018.
- 7) Høringsinnspill fra nabokommuner følges opp videre gjennom utarbeiding av en prioriteringsliste for videre satsing på innfartsparkering. (Det vises til eget prosjekt med Sør-Trøndelag fylkeskommune som ansvarlig etat.) Innspill om blant annet trafikksikkerhetstiltak i nabokommunene vurderes i forbindelse med en eventuell utvidelse av bymiljøavtaleområdet.
- 8) Partene kan fremme konkrete forslag til prioriteringslister innenfor hvert temaområde i pågående arbeid med revidert handlingsprogram. Det forutsettes at byutredningen gir bedre faglig grunnlag for å prioritere mellom større prosjekter og rammer for innsatsområdene.
- 9) Miljøpakken skal ha løpende fokus på kostnadskontroll og kostnadsreducerende tiltak i prosjektene. Forslag til tiltak for å ivareta dette fremmes for Miljøpakkens organer.
- 10) Bruk av porteføljestyingsprinsippet innenfor Miljøpakken skal være tydelig, være synliggjort og være sporbare. Merforbruk innenfor et programområde skal dekkes inn innenfor det programområdet der merforbruket oppstår.
- 11) Nydalsbrua må sikres en raskest mulig oppstart.



Det foreslås at næringstransport gis en kort omtale, og at det settes av kr 300 000,- til et forprosjekt for å avklare ambisjonsnivå og konkrete tiltak for videre innsats. Øvrige punkter i vedtaket håndteres i den allerede igangsatte revisjonen av handlingsprogrammet for 2018 - 21. Det samme gjelder vegvesenets ønske om å samle Nydalsbrua og videreføringen i Oslovegen i ett prosjekt i samsvar med vedtak i NTP 2018-29.

Kommentarer:

- Formannskapet har ennå ikke behandlet saken, men Kontaktutvalget kan behandle saken med forbehold om formannskapets godkjenning.
- Bystyret har bare gitt fullmakt til å forskuttere Sluppen bru, ikke videreføringen nordover til Stavne. Fylkeskommunen har samme oppfatning.

Konklusjon:

Med forbehold om formannskapets godkjenning, kan sekretariatet ferdigstille handlingsprogram 2017 – 20 ut fra omforente politiske vedtak (Godkjent av formannskapet 3 mai). Innhold i tekst og tabeller justeres i forhold til vedtak når det gjelder punkt 3 (superbuss), punkt 6 (Gammellina), samt for å rette opp diverse mindre feil som er oppdaget ved kvalitetssikring. Omforente politiske vedtak gjengis i handlingsprogrammet.

Sak 29/17: Innspill til handlingsprogram NTP 2018 – 29

Regionvegkontoret skal levere forslag til handlingsprogrammet for neste NTP innen 1. juni. Innspillet baseres på føringer i stortingsmeldingen om NTP 2018 - 29. For Miljøpakken omfatter dette store prosjekter, tiltak som omfattes av 50/50 ordningen og programområdetiltak. Rammene for de store riksvegprosjektene E6 sør og Sluppen/Stavne er tilstrekkelig avklart. Bygging av superbuss baseres på dialog med prosjektet. Gateprosjektene innenfor Kollektivbuen er kommet kortere og det samme gjelder planlegging av tiltak for kollektiv, sykkel og gange langs riksveg.

Fram til medio august 2017 vil Vegdirektoratet i samarbeid med regionene utarbeide justert forslag til tiltak i handlingsprogrammet basert på Stortingets innstilling til stortingsmeldingen om NTP og Samferdselsdepartementets retningslinjer for handlingsprogrammet. I september/oktober 2017 sender Statens vegvesen handlingsprogrammet til fylkeskommunal uttalelse. Etter at Stortinget vedtar statsbudsjettet for 2018, utarbeides handlingsprogrammet med sikte på offentliggjøring medio februar 2018.

Kommentarer:

- Omkjøringsvegen og Rv 706 kan generere midler til kollektivtrafikk og gang/sykkel. Holdeplasser, ekspressykkelveg og nye forbindelser på tvers av disse vegene (barrierene) kan være aktuelle tiltak.
- Sykkelveg bør reguleres samtidig med dobbeltspor på jernbanen.

Konklusjon:

Tas til orientering

Sak 30/17: Bominntekter og innføring av nytt takstregime (Vegamot)

Nettoinntekten i Miljøpakkens bomstasjoner var 537,7 mill kr i 2016, og 29,5 mill kr i Kæbu-bommene. Inntekten i Miljøpakken er 57,7 mill kr høyere enn forutsatt i handlingsprogrammet



for 2016. Avviket skyldes i stor grad prisjustering av takstene 1.4.2016, noe trafikkvekst og reduserte driftsutgifter.

Statens vegvesen foreslår en omlegging av landets takstsystem som et ledd i en nasjonal forenkling av rabattstrukturen for bompengeprojekter - herunder også endringer i bomsystemet i Miljøpakken. Forslaget krever politisk behandling og tilslutning fra Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Endringen innebærer innføring av et standardisert rabattsystem der den generelle brikkerabatten økes til 20 % for takstgruppe 1 (lette kjøretøy). Det blir ingen brikkerabatt for takstgruppe 2 (>3,5 tonn). Ordningen med innbetaling av forskuddsbeløp opphører og erstattes fullt ut av en ordning med etterskuddsbetaling. Ellers gjelder fritaksordninger i tråd med takstretninglinjene og tidligere praksis.

Takstene i Miljøpakke Trondheim ble sist prisjustert 1.4.2016. Endringene gir høyere takster for lette kjøretøy for å kompensere for innføring av større rabatt for de som har avtale/brikke. Tunge kjøretøy får lavere takster pga mindre rabatt.

Tabell 1 viser forslaget til endring av takstene.

Tabell 1: Forslag til endring av takstene i Miljøpakkens bomstasjoner

KJØRETØY/ TIDSDIFFERENSIERING	DAGENS TAKST	NY TAKST	ENDRING
Lette kjøretøy (takstgruppe 1)			
- Bom med lavt takstnivå utenfor rush	9 kr	9 kr	-
- Bom med lavt takstnivå i rush	9 kr	12 kr	3 kr
- Bom med høyt takstnivå utenfor rush	11 kr	13 kr	2 kr
- Bom med høyt takstnivå i rush	22 kr	26 kr	4 kr
Tunge kjøretøy (takstgruppe 2)			
- Bom med lavt takstnivå utenfor rush	27 kr	22 kr	-5 kr
- Bom med lavt takstnivå i rush	27 kr	27 kr	-
- Bom med høyt takstnivå utenfor rush	33 kr	30 kr	-3 kr
- Bom med høyt takstnivå i rush	66 kr	60 kr	-6 kr

Miljøpakken har enkelte spesielle prinsipp som i hovedsak videreføres:

- Takst for tunge kjøretøy i Elgeseter gate er i dag $(5 \times 9) = 45$ kr både i og utenfor rushtid. Ny takst blir den samme i rushtidene, men noe lavere enn i dag utenfor (36 kr).
- Takst for tunge kjøretøy i Oslovegen er nå $(2 \times 11) = 22$ kr utenfor rushtidene og $(2 \times 22) = 44$ kr i rushtidene. Ny takst blir henholdsvis 20 kr og 40 kr.

Tunge kjøretøy har krav om obligatorisk brikke og takstene reduseres for å kompensere for bortfall av rabatt. Utgangspunktet er at bompengeselskapet skal ha de samme inntektene som ved dagens takst- og rabattstruktur slik at endringene ikke krever nye garantivedtak. Vegvesenets beregninger viser en sikkerhetsmargin på 3,7 % tilsvarende ca 23 mill kr som i hovedsak er knyttet til takstjusteringen for lette kjøretøy.

Det foreligger noenlunde tilsvarende vurderinger for omlegging av takst og rabattstrukturen for E6 Trondheim – Stjørdal. Her reduseres alle takstene som følge av bortfall av høye rabatter. Ny avgift for lette kjøretøy i Ranheimsbommen blir 34 kr og fortsatt noe høyere enn i Miljøpakkens



bomstasjon på Være (13/26 kr).

Vegvesenet foreslår at Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune så snart som mulig vedtar forslaget med virkning fra senest 31. juli 2017. Vegamot AS har vurdert konsekvensene ved omleggingen av takst og rabattstrukturen og anbefaler at den vedtas lokalpolitisk i samsvar med Statens vegvesens anbefaling. Fylkeskommunen og kommunen har parallelt med dette fremmet søknad om å få øke grunntaksten med to kr i alle stasjoner fra 1.1. 2018. Dette kommer som tillegg til de justeringene som framgår foran. Det er spørsmål om det er mest hensiktsmessig å foreta to justeringer i løpet av kort tid eller en felles justering litt senere (1.1.2018).

Kommentarer:

- Sekretariatet bes lage en politisk sak som synliggjør hvilke handlingsrom vi har og konsekvensene omleggingen har for inntektene og belastningene for pendlere, lette kjøretøy og næringstrafikk. Vegvesenet vil bistå i arbeidet.
- Takstomlegging foretas 1.1.2018, men endringen avklares politisk før fristen 31. juli. Saken viser reelle takster basert på nivået etter søknad om økt takst og utvidet innkrevingsperiode
- Omlegging av takstene har betydning for E6 Trondheim – Stjørdal som vil få et årlig ekstra statsbidrag på 23 mill kr når takstene legges om.

Konklusjon:

Sekretariatet bes utarbeide et felles grunnlag for politisk behandling av forslag om endring av Miljøpakkens takstsystem med sikte på behandling innen 31. juli.

Sak 31/17: Status for søknad om økt takst og utvidet innkrevingsperiode

Bymiljøavtalen og søknaden om økt takst og utvidet innkrevingsperiode danner grunnlag for justering av innholdet i Miljøpakken i trinn 3. Statens vegvesen har vært i dialog med Vegdirektoratet om utforming av forslag til proposisjon til Stortinget. Vegdirektoratet har et forslag som det nå gjøres justeringer på før oversendelse til Samferdselsdepartementet.

Kommentarer:

- Søknaden er så nær som ferdig i Vegdirektoratet. Det kan være tidsnok om søknaden behandles i Stortinget i november innenfor den rammen som trengs for kunngjøring og tilrettelegging for igangsetting 1.1. 2018.

Kontaktutvalget ber Vegdirektoratet legge til rette for at søknaden kan behandles av Stortinget før sommeren slik at takstjusteringen kan gjennomføres som planlagt 1.1.2018.

Sak 32/17: Lokal behandling av søknad om bominnkreving på E6-øst

Nye veger arbeider med en stortingsproposisjon for finansiering av E6 mellom Ranheim og Åsen. Det ventes at Nye Veier vil foreslå å flytte bomstasjonen på Ranheim (i Trondheim) til motsatt side av Væretunnelen (i Malvik). Planen er å starte innkreving av bompenger til finansiering av ny veg når den gamle vegen er nedbetalt i 2023.

Bompengesøknaden må ha en lokal forankring og skal behandles politisk av fylkeskommunen og berørte kommuner. Frist for behandling i fylkeskommunenes fellesnemnd er 16. juni. Dette for at Stortinget skal kunne behandle proposisjonen i løpet av juni. Bystyret i Trondheim vil først kunne behandle saken i Bystyret rett etter at fellesnemndas behandling.



Både utbyggingen av E6 og ny/flyttet bomstasjon vil kunne ha konsekvenser for Miljøpakkens måloppnåelse og økonomi. Det gjelder spesielt i forhold til oppfyllelsen av nullvekstmålet og framtidig utvidelse av Miljøpakkens bomsystem på Ranheim.

Kommentarer:

- Miljøpakken har tanker om en bom på Ranheim som ivaretar Miljøpakkens rabattstruktur og fritaksordninger. Flytting av bommen til Malvik vanskeliggjør samordningen med Miljøpakken. En Miljøpakkebom på Ranheim vil kunne påvirke inntektene i det nye E6 øst-prosjektet.
- Kostnadene for dagens E6 forventes nedbetalt i 2023. Vil bommene tas ned i en begrenset periode, eller vil takstene nedjusteres fordi utbyggingen ikke er kommet så langt at det kan tas full takst? Kan bare kreve bomavgift for å finansiere det som er bygd på dette tidspunktet.
- Forutsetningene i bymiljøavtalen og merknadene fra bystyret må tas inn

Konklusjon:

Fylkesrådmannen og rådmannen forbereder saken for politisk behandling

Sak 33/17: Miljøpakkens årsrapport 2016

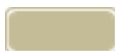
Årsrapporten viser status for økonomi og framdrift i 2016. Miljøpakken hadde en finansieringsramme på 1542 mill kr i 2016 (tabell 2). Regnskapet viser et totalt forbruk på 889 mill kr samme år (tabell 3), noe som medfører et utvidet etterslep på 653 mill kr. Etterslepet knyttes både til store vegprosjekt (288 mill kr) og til programområdetiltak (354 mill kr). Forsinket oppstart på E6 sør forklarer mindreforbruket på store prosjekt som tas inn i sin helhet i 2017. Forsinket framdrift på superbussprosjektene forklarer nærmere 3/4-deler av mindreforbruket på programområdene.

Tabell : Miljøpakkens finansieringskilder i 2016

KU-Tabell 2016								
Bevilgning								
Totalt behov	Stat	Bompenger	Belønningsmidler*	Fylke	Kommune	Annet	Mva TK og STFK	Sum
Store prosjekt	150,0	600,6	0,0	4,0	0,0	0,0	0,0	754,6
E6 Sentervegen - Tonstad							0,0	0,0
E6 Jaktøyen - Sentervegen	150,0	600,0					0,0	750,0
Rv 706 Dortealyst - Stavne							0,0	0,0
Byåstunnelen, planlegging				4,0				4,0
Planlegging		0,6					0,0	0,6
Programområder	17,2	326,4	230,0	64,8	18,0	107,5	23,2	787,1
-Lokal veg	0,0	32,5	0,0				0,0	32,5
-Sykkeltiltak	17,2	80,5	30,6	0,0	6,3	17,5	0,0	152,1
-Gangetiltak		13,0	4,2				0,0	17,2
-TS-tiltak		24,0		15,0	9,5		0,0	48,5
-Miljø- og servicetiltak	0,0	10,2	0,0	6,0	0,0		0,0	16,2
Gatebrukstiltak							0,0	0,0
Støyttiltak		10,2		6,0			0,0	16,2
-Kollektivtiltak	0,0	148,2	187,2	43,8	2,2	90,0	0,0	471,4
Drift			150,0				0,0	150,0
Infrastruktur		148,2	37,2	43,8	2,2	90,0	0,0	321,4
-Merverdiavgift TK og STFK			0,0				23,2	23,2
Planlegging og grunnerverv	0,0	17,9	8,0	0,0	0,0		0,0	25,9
Planlegging		17,9					0,0	17,9
Grunnerverv	0,0	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0
Info og mobilitet	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0		0,0	8,0
TOTALT	167,2	927,0	230,0	68,8	18,0	107,5	23,2	1541,6
Etablering bomstasjoner		0,0					0,0	0,0
TOTALT INKL. BOM	167,2	927,0	230,0	68,8	18,0	107,5	23,2	1541,6

Situasjonen for enkelte prosjektene framgår av årsrapporten.

de



Tabell : Regnskapsoversikt 2016

KU-Tabell 2016*								
Regnskap								
Totalt behov	Stat	Bompenger	Belønnings- midler	Fylke	Kommune	Annet	Mva TK og STFK	Sum
Store prosjekt	168,4	298,7	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	467,8
E6 Sentervegen - Tonstad	4,7	-7,0	0,0	0,0	0,0		0,0	-2,3
E6 Jaktøyen - Sentervegen	160,7	293,0	0,0	0,0	0,0		0,0	453,7
Rv 706 Dortealyst - Stavne	2,9	12,1	0,0	0,0	0,0		0,0	15,0
Byåstunnelen, planlegging	0,1	0,7	0,0	0,7	0,0		0,0	1,4
Programområder	20,6	92,7	208,6	49,8	18,0	8,5	23,2	421,2
-Lokal veg	-1,2	10,1	0,0	0,0	1,8		0,0	10,7
-Sykkeltiltak	6,4	42,2	8,4	16,1	1,8	8,5	0,0	83,4
-Gangetiltak	1,2	3,9	0,0		0,2		0,0	5,2
-TS-tiltak	-0,7	14,9		13,8	5,2		0,0	33,2
-Miljø- og servicetiltak	0,6	9,6	0,0	14,3	0,0	0,0	0,0	24,5
Gatebrukstiltak	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0	0,0
Støytiltak	0,6	9,6		14,3			0,0	24,5
-Kollektivtiltak	5,3	5,1	194,6	5,6	5,9	0,0	0,0	216,5
Drift			132,0				0,0	132,0
Infrastruktur	5,3	5,1	62,6	5,6	5,9		0,0	84,5
-Merverdiavgift TK og STFK							23,2	23,2
Planlegging og grunnerverv	8,9	6,9	5,6	0,0	3,0	0,0	0,0	24,4
Planlegging	8,9	6,9	0,2	0,0			0,0	16,0
Grunnerverv	0,0	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0
Info og mobilitet	0,0	0,0	5,4	0,0	3,0		0,0	8,4
TOTALT	189,0	391,4	208,6	50,5	18,0	8,5	23,2	889,0
Etablering bomstasjoner	0,2	0,0					0,0	0,2
TOTALT INKL. BOM	189,2	391,4	208,6	50,5	18,0	8,5	23,2	889,2

Kommentarer:

- Bør ta inn noen nøkkeltall som beskriver årets trafikkutvikling og virkninger i forhold til mål.
- Også tekstlig omtale av ting vi har gjort, for eksempel bymiljøavtalen, og gjerne et litt visjonært forord som partene underskriver.

Konklusjon:

Årsrapporten godkjennes med nevnte merknader

Sak 34/17: Om informasjonsarbeidet

Kristin Gjærevoll orienterer om saker i media. Fortsatt mange saker i media, 67 mot 50 på samme tid i fjor. Også mange nettbesøk (6461). Adresseavisa er dominerende. Omtale av spesielt superbuss, men også bomsystem, E6 Melhus – Trondheim, Fortau til bussholdeplass ved Nidar, Johan Tillers veg, Byåstunnelen og Sluppen bru.

Det er gjennomført sykkelservice og en undersøkelse om vintersykling. Miljøpakken vil også tilby arbeidsplasser lån av elsykler i 14 dager og en busspakke med 12 gratis busskort til ansatte.

Kommentarer:



- Meget godt arbeid med reiserådgivning.
- Kommunikasjon rundt superbuss må i større grad fokusere på konseptet og nettverksystemet som superbussen blir en del av. Det arbeides med en kommunikasjonssak om superbuss som fremmes for Kontaktutvalget 9. juni.

Konklusjon:

Tas til orientering. Sak om kommunikasjon av superbuss fremmes for Kontaktutvalget i neste møte.

Sak 35/17: Om trafikkutvikling (STFK/Sek)

Kollektivtrafikken opplever stor vekst og har en vekst på 12 % ut mars sammenlignet med fjoråret. Dette er ikke helt representativt pga at påsken var tidligere året før. Biltrafikken hadde også stor vekst i mars, men ikke tilsvarende nedgang i april slik at det så langt ligger er ca 2 % vekst på i årets fire første måneder.

Kommentarer:

- Trenden med 2 % biltrafikkvekst ser ut til å vedvare for tredje år på rad.
- Påsken og fridagene i mai påvirker trafikken. Vanskelig å se noe trend før etter juni.

Konklusjon:

Tas til orientering.

