



# MØTEINNKALLING

Vår referanse

Vår dato  
30.01.2017

**Møtet gjelder:** Åpent møte i Kontaktutvalget  
**Dato og tid:** Fredag 3. 2.2017, kl. 10:00 – 13:45  
**Sted:** Fylkestingsal B, Fylkeshuset 5. etg.  
Etterfølgende politisk informasjonsmøte kl. 14: – 16:00

---

**Til:**

Lars Aksnes, Vegdirektoratet

Rita Ottervik, Trondheim kommune

Tore Sandvik, Sør-Trøndelag fylkeskommune

Dagfinn Berge, Jernbanedirektoratet

Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune

Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Erlend Solem, Sør-Trøndelag fylkeskommune

Harald Høydal, Fylkesmannen

Kjetil Strand, Statens vegvesen

Eva Solvi, Statens vegvesen

Heidi Fosslund, Trondheim kommune

Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen

<http://miljopakken.no/>

**Fra:**

Henning Lervåg, Sekretariatet

---

**Saksliste:****Orienteringer**

- 1/17 **Orientering om ruteanbudet (AtB)**
- 2 /17 **Kort om Trafikklpakke Nord (JBD)**
- 3/17 **Føringer for arbeid med Superbusstiltak fram til 2019 (Sbus)**
- 4/17 **Prinsippavklaring for bruk av midtstilte eller sidestilte kollektivfelt (Sekr)**
- 5/17 **Planer og kostnader for strakstiltak sykkel og gange (TK)**
- 6/17 **Arbeid med tiltak på statlig vegnett/innspill til handlingsprogram NTP (SVV)**
- 7/17 **Saksgangen i Miljøpakkesaker (Sekr)**
- 8/17 **Miljøpakkens handlingsplanprosess – behov for involvering og høring (Sekr)**
- 9/17 **Planleggingskostnader Superbuss 2016 (SVV)**
- 10/17 **Om informasjonsarbeidet (SVV)**
- 11/17 **Om trafikkutvikling (STFK/Sek)**

**Eventuelt:**

**Møtereferat** Referat fra møtet 12.12.2016 er godkjent og lagt ut på <http://miljopakken.no/>

## **Orientering      Beslutninger i Programrådet**

- Oppfølging av prøveprosjekt i Innherredsvegen (STFK/TK).
- Forprosjekt for å vise alternative løsninger for krysset Isdamveien – Østre Rosten.
- Tilslutning til at fylkeskommunen initierer en prosess for å avklare begrepsbruk og innhold i konseptet superbuss med sikte på behandling i Kontaktutvalget til sommeren.

### **Bestillinger fra Kontaktutvalg**

- Avklare om mandat til byutredningen er OK.
- Prinsipiell avklaring av Miljøpakkens bidrag til finansiering av planlegging og eventuelt forvaltning kommer i Kontaktutvalgets møte 22. mars.
- Vurdering av kollektivprioritering gjennom anleggsområdet på E6 pågår.

## **Ad Sak 1/17:      Orientering om ruteanbudet (AtB)**

Føringene som ligger til grunn for nytt ruteanbud er viktige for framtidige kostnader til drift av kollektivtrafikken. I henhold til bymiljøavtalen vil staten, fylkeskommunen og kommunen ta ansvar for eventuelle økte omforente driftskostnader som ikke finansieres gjennom belønningsordningen eller fylkeskommunens rammetilskudd.

AtB hadde ikke anledning til å orientere om ruteanbudet i forrige møte. Nå er anbudsgrunnlaget utsendt, og AtB orienterer om de føringene som er lagt av betydning for kostnadene og arbeidet med å tilrettelegge infrastruktur.

*Sekretariatet foreslår at saken tas til orientering*

## **Ad sak 2/17:      Kort om Trafikkkpakke Nord (JBD)**

Samferdselsdepartementet har utformet en anskaffelsesprosedyre for Trafikkkpakke Nord som ble kunngjort i februar 2016. Konkurransen om å drive persontrafikken skal bidra til et bedre togtilbud og omfatter driften av tog på Dovrebanen, Raumabanen, Rørosbanen, Trønderbanen, Meråkerbanen, Nordlandsbanen og Saltpendelen. Jernbanedirektoratet orienterer.

*Sekretariatet foreslår at saken tas til orientering*

## **Ad sak 3/16:      Føringer for arbeid med Superbusstiltak fram til 2019 (Sbus)**

Staten tilbyr i bymiljøavtalen med Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune et investeringstilskudd på 50 % til investeringer i kollektiv infrastruktur innenfor en ramme på 1,4 mrd kr. Investeringene gjelder for tiltak i perioden 2016 – 2023 og er fordelt på flere tiltaksrammer ut fra den beskrivelsen som følger avtalen som vedlegg. Midlene kan benyttes til arbeid med prosjektering og bygging. Kostnader til utarbeidelse av reguleringsplan omfattes også, men utbetales først etter at tiltakene er gjennomført. Innledende planlegging og administrasjon inngår ikke i kostnadsgrunnlaget for statlige tilskudd.

De årlige tilskuddene vil framgå av statsbudsjettene. Det må foreligge en kostnadsberegnet byggeplan innen juni året før midlene skal benyttes. Det ble gitt unntak for de to første årene, men fra 2018 er kravet gjeldende. I de to første årene har Staten til sammen bevilget 132 mill. kr.

Midlene skal benyttes til å forbedre framkommelighet, kjørekomfort og standard langs tre superbussruter som vil utgjøre ryggraden i det nye rutetilbudet som settes i drift høsten 2019. Arbeidet med planlegging og bygging av holdeplasser, traseutbedringer og omstigningspunkt fram til 2019 er etablert som et eget prosjekt med et eget prosjektstyre. Prosjektet gjennomfører de tiltakene som må være på plass før det nye rutetilbudet settes i drift.

Tidligere er såkalte byggeklare og prosjekteringsklare holdeplasstiltak avklart politisk og klare for gjennomføring. Prosjektet har senere arbeidet med mer detaljert planlegging og kostnadsanslag for holdeplasser som underlag for en avklaring av hvor de øvrige holdeplassene bør plasseres og hvilken standard som bør velges (se vedlegg 3-17a til 3-17f). Behov for traseutbedringer og tiltak i omstigningspunkt gjenstår. Prosjektets ansvar er avgrenset til de strekningene som ikke omfattes av gateprosjektene i Kongens gt, Elgeseter gate, Olav Tryggvasons gate og Innherredsvegen, men behov og kostnader for midlertidige tiltak vurderes. Utbygging av de fire nevnte gateprosjektene og andre tiltak etter 2019 gjennomføres med et lengre tidsperspektiv fram til og med 2023.

Superbussprosjektet har utarbeidet grunnlag for det videre arbeidet. Dette er behandlet i superbusstyret og det er ønskelig at Kontaktutvalget drøfter en del sentrale spørsmål som grunnlag for en felles politisk sak. Det er viktig at Kontaktutvalget tar stilling til hvilket behov man har for den politiske behandlingen og forankring. Nedenfor følger noen punkter/spørsmål som kan være utgangspunkt i en slik diskusjon

- Stasjonsstruktur:
  - Hvilke endringer og begrunnelse for endring av stasjonsstruktur har vi hatt etter siste politiske behandling?
  - Hvordan avklare og politisk behandle holdeplasser som flyttes, legges ned eller bygges som kantsteinstopp?
- Prosjekteringsanvisninger for holdeplassene og tidsplan:
  - Avklare hva som haster med hensyn til framdrift i superbussprosjektet.
  - Avklare hvilken tidsplan prosjektet har for den årsvise aktiviteten frem til 2019 (aktivitets- og byggeplan). Hvilke holdeplasser skal bygges til hvilken tid frem til 2019? Og hvilke holdeplasser må tas etter 2019?
  - Synliggjøre hvilke økonomiske konsekvenser de ulike alternativene for utforming av holdeplasser har i superbussprosjektet. Hvilken standard skal holdeplassene ha?
  - Hva er kostnaden på en vanlig holdeplass. Hvilke holdeplasser blir spesielt dyre og hvorfor blir de det?

- Skal alle holdeplasser ha leskur innen 2019, og med samme standard? Alle holdeplassene har samme fasiliteter, men lengden på skur og plassform varierer med antall passasjerer og busser.
- Hva er konsekvensen av dette økonomisk og hvordan håndteres spørsmålet om leskur for de midlertidige holdeplassene?
- Gjennomgang av kostnader og økonomiske rammer i Bymiljøavtalen
  - Synliggjøre de forventede kostnadene for den standarden som er beskrevet både for permanente og midlertidige holdeplasser og knutepunkt. Traseutbedringer er ikke beregnet på nåværende tidspunkt.
  - Det må utarbeides ulike handlingsalternativer for holdeplassutformingen med utgangspunkt i tilgjengelige rammer og hvilke kostnadsreducerende tiltak prosjektet ser.
    - Hvor mye midler er det isolert sett ønskelig å bruke frem til august 2019?
    - Hvor mye midler er det rimelig å bruke på midlertidige holdeplasser?
    - Hvilke kostnadsbesparende tiltak kan diskuteres?
    - Hvilke omdisponeringer er aktuelle på nåværende tidspunkt
  - Hvordan kan et eventuelt finansieringsbehov utover tilgjengelige rammer håndteres innefor grep som for eksempel omfordeling, øke finansiering osv. Når bør i tilfelle dette avklares?
  - Hvilke politiske prosesser er nødvendig for å få en diskusjon og avklaring vedrørende omfordeling av de totale rammene i bymiljøavtalen.
  - Hva må man ta stilling til nå og hva bindes opp senere?

*Sekretariatet foreslår at Kontaktutvalgets føringer i møtet legges til grunn for utforming av saksframlegg til politisk behandling.*

#### **Ad sak 4/16      Prinsippavklaring for bruk av midtstilte eller sidestilte kollektivfelt (Sokr)**

For å komme videre i avklaringer av midtstilt eller sidestilt superbustrase i Kollektivbuen, har en gruppe jobbet med å sammenstille informasjon om konsekvenser av de ulike løsningene. Utgangspunktet er primært eksisterende kunnskap, og dette er tenkt som grunnlag for en ny runde politisk behandling for å avklare rammene for arbeidet med gateprosjektene.

Det arbeides med et notat som oppsummerer tidligere utredninger og politiske vedtak. Notatet beskriver videre graden av kompleksitet og konsekvenser knyttet til midtstilt løsning på de ulike delstrekningene. I tillegg vurderes mulige vekslingspunkt mellom sidestilt og midtstilt løsning (se vedlegg 4-17)

*Programrådet forslår at grunnlagsmaterialet bearbeides videre før en tar stilling til om det er aktuelt med midtstilte holdeplasser, blant annet for å avklare økonomiske konsekvenser bedre. Innenfor Kollektivbuen kan det uansett bare tilrettelegges midlertidige holdeplasser før oppstarten av nye ruter i 2019.*

## Ad sak 5/16

### Planer og kostnader for strakstiltak sykkel og gange (TK)

Kontaktutvalget bestilte en vurdering av mulige nye, planavklarte sykkelprosjekt i sitt møte 11.11.16. TK redegjorde for noen mulige sykkelprosjekt i møte 12.12.2016. Disse var da ikke kostnadsberegnet eller avklart med partene. I vedlagt notat utdypes forslag til strakstiltak og kostnadsanslag.

Sykkeltiltakene dreier seg om ombygging av strekninger som er i dårlig forfatning (både kommunal og fylkeskommunal veg), diverse krysstiltak i Midtbyen, samt enkelte andre punkttiltak. Til sammen foreslås tiltak i 2017 på 30 mill. kr. Gågruppa har utarbeidet forslag til forsert innsats når det gjelder snarveger, med to nye definerte prosjekt samt økning av ”snarvegpakke 4” med 5 mill. kr, til sammen 11,2 mill. kr.

Tiltak	Kostnad
Midtbytiltak (krysstiltak med mer.)	3,0 mill
Byåsveien – krysstiltak inkl. planlegging	2,3 mill
Haakon VII's gt. /Heimdal sentrum (prioritering syklende i eks. lyskryss)	2,4 mill
Andre tiltak/Snarveger/planlegging	2,3 mill
Istandsetting av skader på eks. g/s-veger	20,0 mill
<b>Sum Miljøpakken 2017</b>	<b>30,0 mill</b>

Prosjekt	Type tiltak	Målpunkt	Kostnadsberegning
Snarveg Fagerlia - Ila	Breddeutvidelse, dekke, håndløper, fotgjengerfelt	Arbeidsplass, sentrum, utgangspunkt for marka	4.4 mill kr
Snarveg Alette Beyers veg	Breddeutvidelse, dekke, belysning	Flere skoler, superbuss	1.8 mill kr
Økning snarvegpakke 4	Udefinert	Innenfor vedtatte målpunkt	5.0 mill kr
<b>Kostnader totalt</b>			<b>11.2 mill kr</b>

Når det gjelder finansiering, vil sekretariatet peke på ekstra belønningsmidler i budsjettforliket i desember. Her er øremerket 41 mill. kr til Trondheim. (I følge opplysning fra SD 20.01.17 er Trondheim ikke berettiget til å søke på øvrige ekstramidler.) Disse 41 mill. kr er ikke med i finansieringsgrunnlaget i høringsutkastet til handlingsprogram 2017-20.

*Programrådet foreslår at det utarbeides et felles tilleggsnotat som oversendes kommunen og fylkeskommunen slik at tiltakene kan tas inn ved politisk behandling av handlingsprogrammet.*

**Ad sak 6/17: Arbeid med tiltak på statlig vegnett/innspill til handlingsprogram NTP (SVV)**

Vegvesenet redegjør for arbeidet med å avklare statlig ansvarsområde og muligheten for å benytte statlige midler for å utvikle sykkelnettet i Trondheim. Dette er avgjørende for hvilke strekninger og prosjekt det bør jobbes videre med, og for hvilke byggeklare prosjekt som kan finansieres innenfor bymiljøavtalen, eventuelt også statlige midler til sykkelekspressveg.

SVV redegjorde på forrige møte for prosessen når det gjelder innspill NTP, med frist i juni. Det var litt ulike oppfatninger om hvilke føringer staten gir. Vegvesenet og Jernbanedirektoratet ble bedt om å avklare en prosess som åpner for at de innspill som gis i mars som kan revideres etter at NTP foreligger.

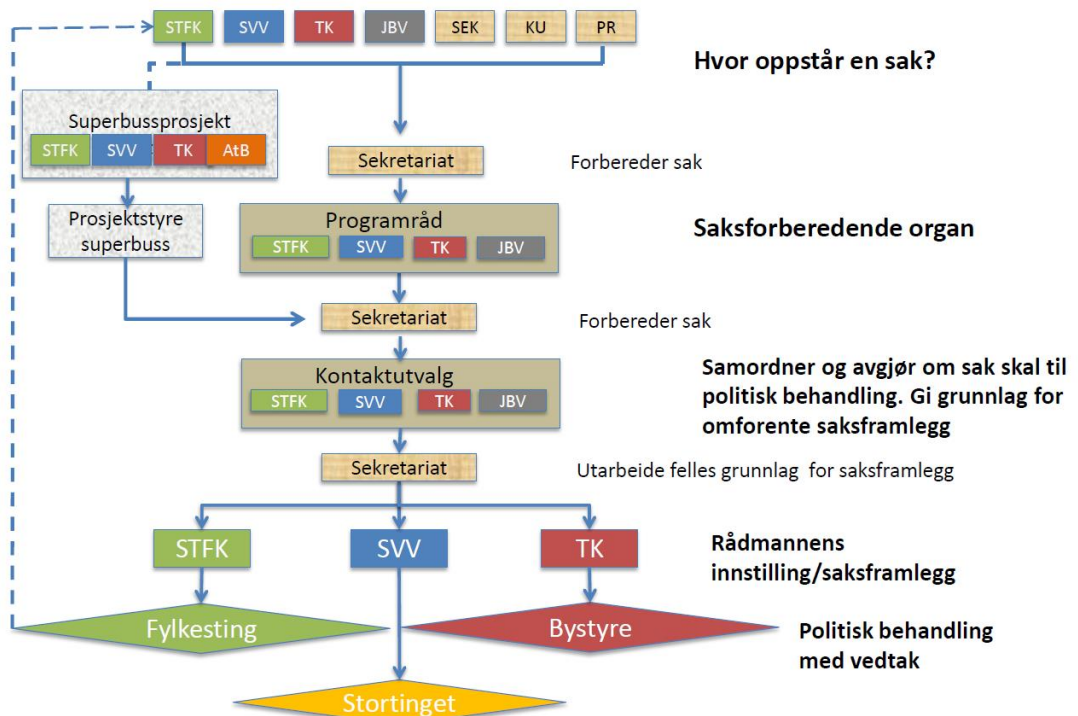
*Sekretariatet foreslår at orienteringen tas til etterretning.*

**Ad sak 7/17: Saksgangen i Miljøpakkesaker (Sokr)**

På møte i Kontaktutvalget 07.10.16, sak 45/16, ble Programrådet bedt om å avklare en struktur som viser hvordan politiske saker håndteres i Miljøpakken.

Figuren viser hvor saker oppstår og gangen gjennom Miljøpakkesystemet fram til politisk vedtak. Den viser hvordan politiske initiativ og vedtak følges opp og håndteres generelt.

**Miljøpakken - Saksgang fram til politisk behandling**



Noen retningslinjer for saksgangen i Miljøpakken:

- Partene bringer saker inn i Miljøpakkesamarbeidet via sekretariatet. (Saksgrunnlag bør som hovedregel følge møteinnkalling, men kan unntaksvis ettersendes direkte.)
- Det er rådmennenes ansvar å ta politiske initiativ inn i Miljøpakkesamarbeidet.
- Partene kan ta opp saker i både Programråd og Kontaktutvalg og be om at sekretariatet lager en sak.
- Sekretariatet forbereder saker til Programråd og Kontaktutvalg. Dette kan være basert på saksgrunnlag fra partene.
- Programrådet innstiller i saker til Kontaktutvalget.
- Kontaktutvalget samordner og avgjør om sak skal til politisk behandling, samt drøfter samordning av grunnlag for saksframlegg. Man legger altså opp til politisk behandling og vedtak etter at Kontaktutvalget har behandlet en sak.
- Saker må som hovedregel drøftes i Miljøpakkens organer før de går til politisk behandling. Dette er et viktig prinsipp for å kunne bidra til omforente løsninger.

*Programrådet anbefaler at Kontaktutvalget slutter seg til retningslinjene for håndtering av politiske saker. Miljøpakkesaker bør tas opp i Miljøpakkens organer før de går til politiske vedtak. Videre anbefales det at det utarbeides en oppdatert oversikt over fullmakter som viser hvem som har mandat til å gjøre hva.*

**Ad sak 8/17: Miljøpakkens handlingsplanprosess – behov for involvering og høring (Sokr)**

Programrådet har tidligere sagt seg enig i intensjonene om å starte arbeidet med neste handlingsprogram i januar. Det er bedt om at etatene får et tydelig ansvar for innspillene, og temagruppene kan gi bidrag til disse. Det er videre bedt om at konsekvensene av ulike årshjul vurderes fram til ny behandling.

Sekretariatet er i dialog med vegvesenet for å finne fram til de mest kritiske milepælene. Hvilke krav som stilles til høring og politisk involvering i prosessen er helt avgjørende for tidsplanen. Skal handlingsprogrammet sendes til nabokommuner og brukerutvalg før det behandles, ønskes det politiske innspill i forkant av arbeidet og er det ønskelig med rådsbehandling i den politiske prosessen? Det er også spørsmål om Kontaktutvalget ønsker å gi føringer for utformingen av handlingsprogrammet innledningsvis, eller bare behandle forslaget en gang før dette sendes på høring.

Uavhengig av dette, kan etatens arbeid starte opp med følgende arbeidsoppgaver:

- Interne prosesser for gjennomgang av gjeldende handlingsprogram
- Forslag til justeringer i forhold til endrede rammer/framdrift/løsninger/oppgaver osv.
- Sjekke ut om eldre kostnadsoverslag er oppdatert/realistiske

Alle prosjekter med ramme over 5 mill. kr som skal starte opp i 2017 må ha vært gjennom Anslag. Mindre prosjekter skal gjennomgå enklere kostnadsvurderinger etter vedtatte retningslinjer.

*Programrådet anbefaler at etatene får ansvar for innspill til handlingsprogram 2018-23 med tidsramme innlevering i juni. Spørsmål om høring og politisk behandling avklares i Kontaktutvalget.*

**Ad sak 9/17: Planleggingskostnader Superbuss 2016**

Arbeidet med superbussprosjektet startet i 2016. Planleggingskostnader framgikk ikke eksplisitt av handlingsprogrammet for 2016, men det ble satt av totalt 180 mill kr til bruk innenfor de ulike innsatsområdene, herunder 65 mill kr til holdeplasser og 30 mill kr til traséutbedringer.

Det er i 2016 arbeidet med å etablere prosjektorganisasjonen og identifisere og konkretisere aktuelle tiltak på strekninger, holdeplasser og i omstigningspunkt. Det er videre arbeidet med kostnadsanslag, kommunikasjonsplan og politisk forankring av tiltak. Totalt er det her forbrukt 11,4 mill kr i 2016, fordelt med 5,6 mill kr hos vegvesenet, 4,0 mill kr hos kommunen og 1,5 mill kr i fylkeskommunen.

*Sekretariatet foreslår at Kontaktutvalget godkjenner kostnadene og at finansieringen innarbeides i tilleggsnotat til politisk behandling av handlingsprogrammet, jf. sak 5/17.*

**Ad sak 10/17: Om informasjonsarbeidet (SVV)**

Vegvesenet orienterer om saker i media.

**Ad sak 11/17: Om trafikkutvikling (STFK/Sek)**

Fylkeskommunen og sekretariatet orienterer om trafikkutviklingen.