



MØTEREFERAT

Vår referanse

Vår dato
18.12.2017

Dato og tid: Fredag 1.12.2017, kl. 10 – 14:00

Sted: Rådhuset, Formannskapssalen

Til stede:

Lars Aksnes, Vegdirektoratet

Rita Ottervik, Trondheim kommune

Tore Sandvik, Sør-Trøndelag fylkeskommune

Dagfinn Berge, Jernbanedirektoratet

Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Erlend Solem, Sør-Trøndelag fylkeskommune

Harald Høydal, Fylkesmannen

Kjetil Strand, Statens vegvesen

Eva Solvi, Statens vegvesen

Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen

Heidi Fosslund, Trondheim kommune

Jon P Husby, Skaun kommune (sak byutredning)

Referent

Henning Lervåg, Sekretariatet

Saksliste: Kl 10.00 - 11.30: Styringsgruppe for Byutredningene

Eget referat

Orienteringer

67/17 Oppfølging etter sak om midtstilt/sidestilt kollektivfelt (Sek)

68/17 Riksvegprosjekt i høringsutkast NTP 2018 - 23 (29) (SVV)

69/17 Status Miljøpakkens trinn 3, inkl. forskuttering av Nydalsbrua (SVV)

Lunsj: 12:00 - 12:30

70/17 Årsbudsjett 2018 (Sek)

71/17 Driftsmidler og nytt rutetilbud (AtB)

72/17 Om informasjonsarbeidet (SVV) (utsettes?)

73/17 Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)

Eventuelt

- Møtetidspunkt våren 2018
- Kantstopp og trafiksikkerhet

Møtereferat

Konklusjonen i forslag til referatet for sak 60/17 om nattbusstakst er endret til:

Konklusjon:

Nattbuss inkluderes i periode- og semesterkort for ungdom og studenter fra 1.1.2018. Valgfri lengde på periodekort beholdes, men uten økende rabatt med økende periodelengde. Behovet for eventuelt utvidet finansiering vurderes etter ett år. Forslag om at studentene kan reise med nattbuss for dagtakst uten periodekort ble avvist.

Fylkeskommunen har akseptert å innføre gratis nattbuss også for uføre og pensjonister med periodekort i Stor-Trondheim.

Beslutninger i Programrådet

- Godkjenner at Miljøpakken dekker midler til planlegging av gang- og sykkelveg sammen med VA-anlegg langs Fv 885 (mot Klæbu) innenfor en ramme på 1 mill kr (eks mva).
- Godkjenner at Miljøpakken tar risikoen ved eventuell omprosjektering av VA-anlegg dersom gang- og sykkelveg ikke blir realisert (anslått til ca 0,2 mill kr).
- Godkjenner 0,4 mill kr til planlegging av sykkelveg med fortau langs Stiklestadvegen.

Bestillinger fra Kontaktutvalg

- Forslag til revidert mandat for mer effektiv styring og organisering av arbeidet i Miljøpakken (tidlig 2018)
- Brev til Samferdselsdepartementet om indeksregulering av belønningsmidlene (snarest)
- Saker som kommer for lokalpolitisk behandling:
 - Budsjettramme og tiltak for stasjoner, trasétiltak og knute-/omstigningspunkt. Bruk av snøsmelteanlegg på holdeplasser.
 - Prinsipp for utvikling av Håkon den 7s gate med MetroBuss
 - Leangen stasjon som knutepunkt for MetroBuss
 - Billetteringsløsning for MetroBuss
 - MetroBussløsning på Heimdal
 - Orienteringssak om knutepunkt på Tiller
 - Rapport om gangtraséer til MetroBusstasjoner.

Konklusjon: Ingen merknader til orientering

Sak 67/17: Oppfølging etter sak om midtstilt/sidestilt kollektivfelt (Sek)

Fylkesutvalget behandlet sak om hovedprinsipper for utforming av gatene i Kollektivbuen 17. oktober og bystyret behandlet samme sak 16. november. Det er enighet om mål om å redusere gjennomgangstrafikk med bil og prioritere gang-, sykkel og kollektivtrafikk i Kollektivbuen. Følgende tiltak foreslås innført som prøveordning i 2018:

- Olav Tryggvasons gate stenges for gjennomgangstrafikk med bil og det etableres et tilbud til syklende i gata. Gata utformes som tofelts kollektivgate med sykkelanlegg.
- Ett kjørefelt for bil inn til byen over Bakke bru omgjøres til sykkelareal.
- Det må utredes tiltak som kan omfordele trafikk ved Sluppen for å redusere omfanget av bilkjøring inn mot sentrum.
- (Fylkes)Rådmannen bes komme tilbake til utforming av Innherredsvegen i egen

sak sammen med evaluering av prøveprosjektet.

Hovedprinsipp for utforming av gatene ble ikke avklart. Fylkesutvalget gikk inn for at Prinsenkrysset stenges for biltrafikk og for bruk av midtstilte kollektivfelt i Holtermannsvegen, Elgeseter gate og Kongens gate.

Bystyret vedtok ikke stenging av Prinsenkrysset og vedtok sidestilte kollektivfelt i Kongens gate. Bystyret ba Rådmannen komme tilbake med forslag til utforming av Elgeseter gate som del av prosessen med ferdigstilling av reguleringsplan for Elgeseter gate, og om at løsninger for utforming av Holtermanns veg tas inn som del av områdeplanene for Tempe, Valøya og Sluppen. Bystyret ønsket at en ensidig (toveis) sykkelveg ble utredet som alternativ til sykkelfelt på hele strekningen langs Olav Tryggvasons gate og over Bakke bru.

Kommentarer:

- Viktig med en rask prosess i Elgeseter gate. Reguleringsplanen må være ferdig tidlig 2019 (egentlig til jul 2018) for å komme med i statsbudsjettet 2021. Dette fordi planen også skal gjennom KS2, og dette vil ta minste et halvt år. Både reguleringsplan og kostnadsanslag (+/- 10 %) må være klart i løpet av første halvår 2019.
- Fylkeskommunen vil behandle saken om midtstilte/sidestilte kollektivfelt på nytt for å slutte seg til bystyrets vedtak om at Prinsenkrysset ikke stenges for biltrafikk nå, og at Olav Tryggvasons gate blir et prøveprosjekt. Avklaring av midtstilt eller sidestilt løsning i Elgeseter gate tas i arbeidet med reguleringsplanen.
- Det forventes at rapporten for evaluering av prøveprosjektet i Innherredsvegen kommer ganske raskt til politisk behandling over jul. Det etterlyses mer data. Må vise effekter for omgivelsene og ikke bare trafikkmessige effekter og virkning for buss.
- Det er fortsatt gjennomgangstrafikk i Innherredsvegen. Må undersøke hvorfor nedgangen bare ser ut til å være halvparten av forventet. Hvis det viser seg at dette er gjennomgangstrafikk som må gå der, må gata dimensjoneres for denne trafikken og buss.
- Det er greit å få vintererfaring før en evaluerer, men den permanente løsningen for Innherredsvegen vil bli noe annerledes siden prøveprosjektet var en rimelig løsning for uttesting. En del ulemper som oppleves i prøveprosjektet, vil være løst i et permanent prosjekt og kan derfor ikke vektlegges i evalueringen.
- Vi må ha mer kunnskap om Metrobuss. Foreliggende saksgrunnlag fanger ikke opp erfaringene fra Stavanger og fra mange prosjekter i utlandet. Det gjelder både selve systemet med å tenke bane og kjøre buss og trafikkikkerhetsmessige effekter. Vi risikerer å gå bort fra konseptet.
- Kommunene er ikke nødvendigvis imot å stenge Prinsenkrysset for bil, men mener det ikke er riktig tidspunkt for dette nå siden det nå skjer mye ellers i Midtbyen. Kommunens vedtak innebærer at Olav Tryggvasons gate stenges for gjennomgangstrafikk, men gata skal fortsatt være åpen for adkomst/varelevering til eiendommene og nabogatene.
- Vi trenger en prosessplan for arbeidet med Elgeseter gate som viser hvordan vi kan ha reguleringsplanen klar i tide. Kan sekretariatet lage forslag? Programrådet foreslår å sette i gang arbeid/seminar for å oppdatere kunnskapsgrunnlag og status for arbeidet i Elgeseter gate og Innherredsvegen og deretter skissere et forslag til videre arbeid.
- Det må legges opp til en prosessplan for bystyre og fylkesting hvor det blir tid til å diskutere og avklare bruk av midtstilte eller sidestilte kollektivfelt. Det henger sammen med de neste ambisjonene for Miljøpakken. Hva er de neste løftene vi skal gjøre?

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber om at det nå utarbeides alternative løsninger for et prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate og Bakke bru. Olav Tryggvasons gate stenges for

gjennomgangstrafikk, men skal fortsatt være åpen for adkomst/varelevering til eiendommene og nabogatene.

Det fremskaffes mer kunnskap om midtstilte holdeplasser/konseptet Metrobuss, herunder erfaringer fra Stavanger og byer i utlandet (inkludert trafikkikkerhetsmessige virkninger).

Programrådet får ansvar for å oppdatere kunnskapsgrunnlaget for Elgeseter gate og Innherredsvegen. Det utarbeides et forslag til en prosessplan med sikte på å avklare prinsippløsning i løpet av første halvår 2018 og reguleringsplan tidlig i 2019.

Evalueringsrapport for prøveordning i Innherredsvegen sendes til politisk behandling tidlig på nyåret. Rapporten må foruten å synliggjøre trafikkmessige konsekvenser avklare hvorfor det fortsatt er en del gjennomgangstrafikk i gata og andre virkninger for omgivelsene.

Sak 68/17: Riksvegprosjekt i høringsutkast NTP 2018 - 23 (29) (SVV)

Miljøpakkens Kontaktutvalg ble i møte 09.06.2017 og 20.10.2017 muntlig orientert om hvilke programområdetiltak som er spilt inn til Nasjonal transportplan, som eksempler på riksvegtiltak i Trondheim i handlingsprogrammet for 2018-2023. Før møtet var det sendt ut en nærmere beskrivelse av disse tiltakene på riksveg.

Det skal vedtas et handlingsprogram som konkretiserer innsatsen på riksveg i Trondheim i første 6-årsperiode av Nasjonal transportplan. Utkast til handlingsprogram er sendt til uttalelse hos fylkeskommunen og Trondheim kommune med høringsfrist 31. desember. Handlingsprogrammet vil bli stadfestet 1. februar 2018. I handlingsprogrammet er det gitt eksempler på programområdetiltak som det kan være aktuelt å prioritere for kollektivtrafikk, sykling og gåing på riksveg i perioden 2018-2023. Disse omfatter tiltak fram til 2024 finansiert med programområdemidlene i gjeldende bymiljøavtale (1,1 mrd 2018-kr) og også innspill til mulige nye tiltak i en kommende byvekstavtale for perioden etter 2023.

Tiltakene er ikke prioritert innenfor en økonomisk ramme, og det vises til at det ikke er gitt anslag på andel som skal finansieres med bompenger. Vi har tidligere ikke lagt til grunn at vi lokalt må stille med egenandel i form av bompenger for programområdetiltak på riksveg. I den grad dette blir tilfelle, utfordrer det finansieringen i Miljøpakken. Tiltakene på riksveg er i stor grad nye prosjekter og eventuell bruk av bompengene må i så fall hentes fra andre planlagte prosjekter på kommunal veg eller fylkesveg.

Innenfor gjeldende bymiljøavtale foreslås det benyttet 677 mill kr til kollektivtrafikk og 425 mill kr til gang og sykkel. Tiltakene er ennå ikke planlagt, og de statlig bevilgningene forutsetter at tiltakene er regulert, byggeplanlagt og kostnadsberegnet til rett tid. Lokal forankring er svært viktig. Videre arbeid med å konkretisere tiltakene vil skje i samarbeid mellom partene i Miljøpakken slik at tiltakene kan prioriteres og innarbeides i Miljøpakkens handlingsprogram for 2018-2021.

Vegvesenet har også pekt på mulige tiltak i perioden 2024 - 2029. Det er vist mulighet for

å bygge:

- en sykkelekspressveg langs E6 på strekningen mellom Heimdal, Tiller fram til Rotvoll.
- nytt kryss/knutepunkt på Sluppen
- kollektivfelt langs hele eller deler av Omkjøringsvegen

Fordelingene av midler mellom byområdene og mellom ulike tiltak blir avgjort gjennom forhandlingene av byvekstavtaler.

Kommentarer:

- Høringsutkastet er nå til politisk behandling og en er lokalt ikke beredt til å gi signaler før den tid. Fylkesutvalget behandler saken 12. desember.
- Det er kamp om pengene og viktig hva vi planlegger å gjennomføre etter 2018. Det må foreligge byggeklare planer for å få bevilget statlige midler.
- Dagens bymiljøavtale gjelder fram til 2024, men Miljøpakken bør også ha interesser ut over dagens Miljøpakke. Det gjelder også for omegnskommunene, men disse tiltakene må finansieres med andre midler.

Konklusjon:

Kommunen og fylkeskommunen gir høringsuttalelse innen fristen 31. desember. Arbeidet med planlegging må sikre lokal forankring og at vi raskt kommer opp med byggeklare prosjekt. Vegvesenets presentasjon følger referatet.

Sak 69/17: Status Miljøpakken trinn 3, inkl. forskuttering Nydalsbrua (SVV)

Det jobbes fortsatt med enkelte spørsmål. Statsråden har vist til at proposisjonen legges fram for Stortinget i år, så den kan komme i ett av de to siste gjenværende statstråd. Bomtaksene kan ikke heves 1. januar 2018 som planlagt.

- Det har tatt lang tid å legge fram denne saken som ble fremmet lokalt for mer enn ett år siden. Miljøpakken får nå et inntektstap på ca 8 mill kr per måned.
- Hvis Stortinget behandler saken tidlig i januar, kan taksene settes opp ca 15. mars. I årsbudsjettet for 2018 (sak 17/70) er det lagt til grunn ny takst fra 1. mars.

Konklusjon:

Tas til etterretning

Sak 70/17: Årsbudsjett 2018 (Sek)

Miljøpakkens årsbudsjett for 2018 og handlingsprogram 2019-21 er under utarbeidelse. Kontaktutvalget behandlet tidligere hovedprinsipp for arbeidet i sak 50/17.

De siste årene har partene i Miljøpakken ikke vedtatt omforente fireårsprogram. Den langsiktige satsingen er dermed ikke avklart. Det er likevel vedtatt flere betydelige satsingsområder der økonomiske konsekvenser er belyst enkeltvis, men ikke sett i sammenheng. Av den grunn legges det nå først fram et årsbudsjett for 2018 før vi fortsetter arbeidet med innspill til budsjettene i 2019.

Økonomien de nærmeste årene er utfordrende, og det er nødvendig å avklare eventuelt låneopptak allerede fra 2018. Det er satt i gang arbeid med å avklare hvor mye ubrukte midler som Miljøpakken forventes å ha ved inngangen til 2018. Dette som grunnlag for å

vurdere likviditet og spørsmål om låneopptak.

Den store innsatsen knyttet til MetroBuss, drift av kollektivtrafikk, E6 sør og Nydalsbrua gir en stor topp i innsatsen i årene 2019 - 21, og sterkt økende lånebehov framover dersom planlagt innsats i Miljøpakkens trinn 2 skal opprettholdes.

Årsbudsjettet for 2018 viser også hvilke bindinger som er knyttet til videre aktivitet i perioden 2019 - 21. Det er også viktig å få på plass et omforent handlingsprogram for neste 4-årsperiode raskt. Dette kan utarbeides når de økonomiske forutsetningene er tilstrekkelig avklart, herunder også Stortingets behandling av trinn 3 og forskuttering av Nydalsbrua.

I årsbudsjettet er bindinger/føringer inndelt i tre kategorier:

- a) Bundne innsatsområder
- b) Delvis bundne innsatsområder
- c) Ikke bundne innsatsområder

Kommentarer:

- Prosjekter for innmelding til statsbudsjettet i 2019 må på plass før påske neste år.
- Hva er forklaringen på det store lånebehovet ved utgangen av bomperioden? Hvis vi legger føringene fra Miljøpakkens trinn 2, samt de forpliktelsene til utvidet finansiering knyttet til riksveger, Metrobuss og drift av kollektivtrafikk m.m. som er avklart mellom partene senere til grunn, resulterer dette i et betydelig lånebehov og en gjeld på om lag 1 mrd kr ved utgangen av gjeldende bomperiode (1. april 2025).
- Med økt takst og utvidet innkrevingsperioden fram til 2030, vil inntektene i bomsystemet kunne nedbetale denne gjelden og sikre finansieringen av samme driftstilskudd til kollektivtrafikken fram til 2030.
- Hvor kommer de 95 mill kr som ikke er bevilget til spesielle formål ved inngangen til 2018 fra? Økt bominntekt som følge av indeksregulering av takstene og trafikkvekst i 2016 er den viktigste forklaringen.
- Det vil sannsynligvis ikke være behov for låneopptak i 2018 dersom ikke etterslepet i produksjon reduseres betydelig.
- Fylkestinget og Bystyret behandler begge årsbudsjettet 1. mars neste år.

Konklusjon:

Forslaget til årsprogram sendes på høring og til behandling hos partene. Det foretas en nærmere gjennomgang av disponible midler, likviditet og totaløkonomi før årsbudsjett 2018 sendes til endelig behandling i bystyret og fylkestinget. Innspill til statsbudsjettet for 2019 må avklares til påske 2018.

Sak 71/17: Driftsmidler og nytt rutetilbud (AtB)

AtB v/ Magne Reitbakken orienterte om status og nye avtaler i kollektivtrafikken. Det har vært en svært positiv utvikling i trafikken i 2017 (5,2 % t.o.m. oktober) som også har bidratt til økte inntekter. Det forventes et overskudd innenfor "Miljøpakkeområdet" på opp mot 25 mill kr i 2017.

Det antas at ny prismodell gir noe økt inntekt i 2018, men det ventes også at utgiftene øker. Foreløpig arbeid med budsjettet for 2018 tyder på at det kan bli et behov for en tilsvarende utvidelse av tilskuddet som en fikk i form av ekstra belønningsmidler i 2017,

dvs 12 mill kr.

Tilskuddsbehovet for nytt rutetilbud fra 2019/20 antas å bli om lag som forventet. Det er skrevet kontrakt for rutekjøp for 705 mill kr (2017-kr) som AtB mener ligger innenfor usikkerhetsrammen i mandatet fra fylkeskommunen. Det er stor usikkerhet knyttet til videre tilskuddsbehov etter 2020 avhengig av kostnadsutvikling og inntektsvekst.

Kommentarer:

- Kommunen ønsker en politisk behandling i bystyret og ønsker at fylkeskommunen som ansvarlig for kollektivtrafikken utarbeider et beslutningsgrunnlag som synliggjør konsekvensene i 2018.
- Er det stor usikkerhet knyttet til endringene i takstsystemet? Usikkerheten i Trondheim er ikke stor. Her vil det bidra til mer inntekt, men hvor mye er vanskelig å si fordi noen kan velge billigere billettyper.
- Kapasitetsveksten er hovedårsaken til kostnadsveksten. Det ligger en usikkerhet i økte kostnader til drivstoff, men vanskelig å vite hvordan dette slår inn for andre energibærere i framtida.
- Det er ønskelig at AtB får 4-års budsjettering etter Ruters modell.
- Er rammene for AtBs rutekjøp i 2016 kr eller i 2019 kr?
- Bør se på krav til effektivisering i AtBs administrasjon. Det er vanlig i offentlige budsjetter å legge inn årlige effektiviseringskrav.
- Må være åpen på hva som er Miljøpakkekostnad. Det trengs en prosess for å komme fram til omforent kostnadsnivå.

Konklusjon:

Fylkeskommunen utarbeider et beslutningsgrunnlag for en behandling av status og nye avtaler i kollektivtrafikken i kommunen. Det iverksettes en prosess med sikte på å få en omforent forståelse av hva som er Miljøpakkekostnad.

Sak 72//17: Om informasjonsarbeidet

Det har vært svært mange saker i media bl.a. knyttet til E6 utbygging, MetroBuss, spørsmål om midtstilte eller sidestilte kollektivfelt og prøveprosjekt i Innherredsvegen og Olav Tryggvasons gate. Det er stor anleggsvirksomhet med 5 større prosjekt + E6, 8 MetroBuss-stasjoner og diverse mindre tiltak.

Antallet bussykler vil bli økt fra 150 til 750 sykler neste år!

Kommentarer:

- Det var uklar informasjon om stengingen av Sluppen bru som forårsaket unødig kaos. Viktig med klare planer og informasjon når veger stenges pga anleggsarbeid.

Konklusjon:

Tas til orientering

Sak 73/17: Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)

Det har vært 5,4 % trafikkvekst for kollektivtrafikken i Stor-Trondheim i oktober. Akkumulert for året er veksten 5,2 %. Utenfor er veksten 4,7 %.

Det er en liten nedgang i trafikken i oktober slik at vi nå har nullvekst hittil i år. 8,3 %

av passeringene i bomstasjonene skjer med elbil.

Forslag til konklusjon:

Tas til orientering

Eventuelt

Møtetidspunkt våren 2018

Følgende tidspunkt reserveres for møter i Kontaktutvalget:

- 26. januar, 10 - 14
- 16. mars, 10 - 14
- 27. april, 10 - 14
- 8. juni, 10 - 14

Forhandlingene om byvekstavtale starter til våren og vil bli ledet av statssekretæren, som også vil lede møtene i Miljøpakken. Det kan bli aktuelt å finne andre møtetidspunkt.

Ulykker med kantstopp

Det er på bakgrunn av oppslag i media senere tid ønskelig med mer informasjon om trafikksikkerheten ved bygging av kantstopp.

Konklusjon

Statens vegvesen innhenter landsdekkende erfaringer, spesielt fra Oslo.