



## MØTEREFERAT

Vår referanse

Vår dato  
Revidert 13.10.2017

**Dato og tid:** Torsdag 21.9.2017, kl. 10 – 14:05  
**Sted:** Fylkeshuset, Fylkesutvalgssal, 5. etg.

---

**Til stede:**

Lars Aksnes, Vegdirektoratet	Eva Solvi, Statens vegvesen (kl. 10-12)
Ola Lund Renolen Trondheim kommune	Heidi Fosslund, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Sør-Trøndelag fylkeskom.(kl 10 - 13:30)	Kai-Arne Riersen, Trondheim kommune
Dagfinn Berge, Jernbanedirektoratet	Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune	Arne Gussiås, Statens vegvesen
Kjetil Strand, Statens vegvesen	Tore Langmyhr, Sekretariatet (sak 50/17)
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet	Jon P Husby, Skaun kommune (sak byutredning)
Erlend Solem, Sør-Trøndelag fylkeskommune	Inger Aune, Malvik kommune (sak byutredning)
Harald Høydal, Fylkesmannen	Henning Lervåg, Sekretariatet

---

### **Saksliste: Kl 10.00 - 11.15: Styringsgruppe for Byutredningene**

*Eget referat*

### **Saksliste: Kl 11.15 - 14:00: Styringsgruppe for Miljøpakken**

#### **Orienteringer**

- 49/17 Halvårsrapport Miljøpakken**
- 50/17 Avklaringsbehov for arbeid med Miljøpakkens handlingsprogram**
- 51/17 Status for arbeidet med MetroBuss**
- 52/17 Byåstunnelen - fraviksbehandling og videre arbeid**
- 53/17 Om informasjonsarbeidet**
- 54/17 Om trafikkutviklingen**
- 55/17 Noen aktuelle utredningsoppgaver**

**Møtereferat** Referat fra møtet 9.6.2017 er godkjent og lagt ut på <http://miljopakken.no/>

## Beslutninger i Programrådet

- Godkjenner at Isdamvegen/Østre Rosten realiseres med rundkjøring og undergang og at kostnadsrammen utvides fra 15 mill kr til 16 mill. kr.
- Programrådet gir ikke klarsignal for bygging av to holdeplasser i Fjellseterveien i 2017 og ber om en helhetlig plan for holdeplasstiltak.
- Det opprettes ei gruppe og settes av 100 000 kr til å utarbeide forslag om mandat, tiltak og budsjett for oppfølging av teknologiseminaret.
- Programrådet godkjenner videreføring av prøveprosjektet SeeMe og ber om en vurdering av om noen av anleggene bør flyttes, og av om det også finnes andre nye trafikksikringstiltak som bør prøves ut.
- Programrådet godkjenner ramme for fortausbygging i Asbjørnsens gate med foreslått standard. Avventer å ta stilling til en mulig kostnadsøkning i totalprosjektet på ca 4 mill kr til anbud for Tyholtveien foreligger.

## Bestillinger fra Kontaktutvalg

- Avklaring av Miljøpakkens bidrag til finansiering av planlegging og eventuelt forvaltning (20.10.2017)

## Controllervirksomheten i sekretariatet

Kontaktutvalget har etterlyst en utvidelse av sekretariatets controllerfunksjon. Vegvesenet vil tilføre en ny medarbeider til sekretariats virksomhet, og vi nærmer oss nå en avklaring her. I mellomtiden slutter vår nåværende controller. Vi har utlyst stillingen for å erstatte henne. Likevel får vi en meget krevende tid med å få to nye personer i drift.

Høsten er en travel tid for controllerne grunnet arbeid med handlingsprogrammet. I tillegg har vi startet arbeidet med en gjennomgang av tidligere statlige, fylkeskommunale og kommunale bevilgningsvedtak. Gjennomgangen vil redegjøre for alle bevilgninger i Miljøpakken og hvordan disse bevilgningene er disponert/tildelt og til slutt hvordan midlene er regnskapsført. Den vil også kunne ut i forslag til tydeligere rutiner for oppfølging framover.

*Konklusjon:*

*Ingen merknader*

## Sak 49/17: Halvårsrapport Miljøpakken

Miljøpakkens halvårsrapport viser aktiviteten på prosjektnivå innenfor hvert programområde pr. 30. juni. Regnskapet omfatter de fleste av Miljøpakkens prosjekter. Det er regnskapsført 478 mill kr, tilsvarende halvparten av tildelt årsbudsjett på 969 mill. kr. Her inngår også arbeid som er finansiert tidligere år. Driftstilskudd til kollektivtrafikk er ikke med.

Tallene indikerer at vi ikke ligger an til å pådra oss større etterslep totalt sett i 2017. Virkeligheten er mer sammensatt. E6 sør har hatt et etterslep fra 2016 som tas igjen nå. Forbruket i år er derfor større enn årets tildeling og skjuler underforbruk på flere av postene innenfor programområdene/KSSM. Det gjelder spesielt sykkel, gange og MetroBuss og skyldes forsinket oppstart av flere prosjekt.

Kommentarer:

- Selv om etterslepet ikke øker totalt sett, øker fortsatt etterslepet for gang- og sykkeltiltak. Alle parter må ta tak i dette og jobbe med planleggingen for å sikre framdriften.

*Konklusjon:*

*Halvårsrapporten for første halvår 2017 godkjennes. Partene må ha større fokus på framdriften av prosjektene innenfor programområdene/KSSM.*

### **Sak 50/17: Avklaringsbehov for arbeid med Miljøpakkens handlingsprogram**

Tore Langmyhr og Henning Lervåg orienterte om hovedgrepene i arbeidet med handlingsprogram. Innspillene til handlingsprogrammet kommer i år fra etatene og ikke via temagruppene som tidligere. Innspillene er mer sprikende og krevende å samordne. De bærer sterkere preg av partenes egne behov, og inkluderer også noen tiltak som ikke synes å bidra til vesentlig måloppnåelse i Miljøpakken.

De viktigste avklaringsbehovene er knyttet til spørsmål om:

- forventet finansieringsgrunnlag
- krav til måloppnåelse
- grense mellom ekstrainsats og ordinære oppgaver
- partene bestemmer hver for seg eller sammen
- behov for felles prioriteringsliste innenfor hvert temaområde

Kommentarer:

- Hvorfor ble temagruppene borte i handlingsprogramarbeidet? Fordi etatene ønsket å se tiltak sammen med egne strategiske planer og involvere seg sterkere i innspillene til handlingsprogram.
- Hvilke eksempel har en på drifts- og vedlikeholdsoppgaver? Brå bru må kunne regnes som investeringsmidler som kan finansieres 100 % med fylkeskommunale midler.
- Det er strenge føringer til bruk av bompenger. Disse kan f.eks. ikke benyttes til vedlikeholds- eller driftsoppgaver på veg.
- Fylkeskommunen har lagt alle midlene sine i Trondheim inn i Miljøpakken. Når det dukker opp behov for tiltak må de finansieres med disse midlene uansett om det bidrar til måloppnåelse i Miljøpakken eller ikke. Alternativet er at fylkeskommunen holder igjen noe av pengene til egne investeringer.
- Må bestemme bruken av midlene sammen. Trondheim kommune legger ikke føringer på bruken av midlene i pakken, men overlater til partene i fellesskap å fordele midlene på en mest mulig hensiktsmessig måte. Det har vært flere eksempler på at kommunen selv må dekke samferdselsinvesteringer til tiltak utenfor Miljøpakken, f.eks. ny bru på Selsbakk.
- Rene vedlikeholdspenger bør holdes utenfor.
- Både kommunen og fylkeskommunen har gjennom behandlingen av Miljøpakkens trinn 2 lokalt og i Stortinget forpliktet seg til å bidra med en gitt sum i et spleiselag for å nå målene i pakken.
- Miljøpakken har tidligere hatt en praksis hvor de har gitt et tilskudd som svarer til den merverdien tiltaket har for Miljøpakkens mål, mens finansieringen av de ordinære behovene som partene også måtte ha løst om Miljøpakken ikke eksisterte må løses utenfor Miljøpakken.
- Bør være unødvendig å problematisere bruken av småpenger. At fylkespolitikerne engasjerer seg så sterkt, må vi ta positivt. Finansiering av parkering i fylkeskommunale bygg utgjør en liten sum og bidrar utvilsomt til god måloppnåelse.
- Må synliggjøre ekstratiltak som synliggjør merinnsatsen. Bør ta ut de midlene som går til annet enn nullvekstiltak. Kan ikke blåse opp midlene til innsatsen i Miljøpakken til også å omfatte tiltak utenfor. Tiltak etter vannforskriften bidrar ikke til Miljøpakkens måloppnåelse.
- Ikke behov for å utarbeide detaljerte prioriteringslister for enkeltprosjekter. Viktig å synliggjøre

- planleggingsoppgavene for å sikre nok byggeklare prosjekt framover.
- Det er ønskelig med en mer detaljert oversikt over fordelingen av statsmidlene i handlingsprogrammet. Vi må synliggjøre hvilken post i statsbudsjettet som investeringstilskuddet til MetroBuss finansieres fra.
- Programrådets anbefalte prioriteringer er OK. Må gå i gjennom prosjektene og avklare hva som bør høre hjemme i Miljøpakken og hva som partene beholder selv.
- Noe overordnet planlegging må partene utføre selv. Hva ville vært utført uansett? Vegvesenet dekker dette selv.

#### *Konklusjon:*

*Programrådets anbefalinger i vedlegg legges til grunn for videre arbeid med handlingsprogrammet. Det betyr at diskusjonen av nye mål ikke tas inn nå. Det utarbeides årsbudsjett for 2018, handlingsprogram 2019-21. Nye bominntekter legges inn i finansieringsgrunnlaget fra 2018. Krav til anslag og tilfredsstillende kostnadsvurderinger for byggeprosjekt. Porteføljestyling og inndeling av prosjekter etter bindinger/videreføring, nye tiltak og nye planoppgaver (ikke detaljerte prioriteringslister for enkeltprosjekt). Partenes bruk av egne midler må gjennomgås med sikte på å få en omforent avklaring av hva som hører hjemme i Miljøpakken. Bompengene må bare benyttes i samsvar med de statlige føringene som er gitt for bruken av bompenger. Sekretariatet utarbeider en detaljert oversikt over hvilke statlige bevilgninger som legges inn i handlingsprogrammet.*

#### **Sak 51/17: Status for arbeidet med MetroBuss**

Heidi Fosslund og Kai Arne Riersen redegjorde for status i arbeidet og for hvordan usikkerhet i budsjettsammenheng blir håndtert. Kvartalsrapport er klar til behandling i formannskap og fylkesutvalg og i løpet av høsten er det meste av utredningsarbeidet ferdig. Arbeidet i planfasen går bra, men det trengs flere byggeledere.

To problemstillinger var presentert i vedlegg til innkallingen og må avklares politisk i nær framtid:

- Valg mellom alternative løsninger for tilrettelegging for MetroBuss i Håkon 7. s gate
- Valg mellom alternative løsninger for MetroBuss-stasjon på Leangbrua

Også forslag til løsning for MetroBuss på Strindheim og på Heimdal må avklares politisk. Disse vurderes som mindre utfordrende. I tillegg trengs en politisk avklaring i Trondheim kommune på byggeklarering av resterende portefølje av tiltak. En total budsjetttramme for MetroBuss-tiltak i 2018 og 2019.

#### Kommentarer:

- Det er stor interesse for MetroBuss. Formannskapet ønsker at sakene behandles politisk. Er en i tvil - send heller mer enn mindre til behandling.
- Må sikre en bred involvering i arbeidet før det går til politisk behandling.
- Kontaktutvalget tar ikke stilling til de faglige løsningene, men avklarer om sakene trenger politisk behandling og om sakene er tilstrekkelig belyst.
- Hvorfor ikke også benytte Håkon den 7's gate som midlertidig trasé fram til permanent løsning foreligger? Det er til tider for dårlig framkommelighet og det blir større problem under byggeperioden.
- Vi trenger noe mer tid for å sikre et godt beslutningsgrunnlag for å ta stilling til Håkon den 7.s gate og Leangen stasjon, men framdriften er tidskritisk og må ikke forsinkes.
- Alle fremlagte saker kan gå videre til politisk behandling uten ny runde i Kontaktutvalget
- Ingen innvendinger til å disponere alle MetroBussens planmidler på 15 mill kr i 2017 og ytterligere 15 mill kr i 2018/19 til planlegging i MetroBussprosjektet.

### *Konklusjon:*

*Det benyttes noe mer tid til å skaffe et godt beslutningsgrunnlag for tiltakene i Håkon 7's gate og på Leangen stasjon, men midlertidig eller permanent løsning for MetroBuss må på plass innen åpningen i 2019. Alle de omtalte sakene kan gå videre til politisk behandling. MetroBuss-prosjektet kan disponere alle avsatte planmidler til MetroBuss (30 mill kr).*

### **Sak 52/17: Byåstunnelen - fraviksbehandling og videre arbeid**

Kjetil Strand orienterte om Vegdirektoratets behandling av fravikene knyttet til stigning, kryss i tunnel og antall tunnellop. Vegdirektoratet kom til samme konklusjon som regional fraviksgruppe.

- “For å sikre en god fremkommelighet for busser og andre tunge kjøretøy, skal det derfor tilstrebes en stigning som er nær opp til kravet i håndboken. Det betyr en stigning på 5,5 %. Litt sterkere stigning (inntil 6 %) kan bygges på korte strekninger for Byåstunnelen.”
- “Vegdirektoratets beslutning er at et alternativ med ett løps tunnel ikke kan sikkerhetsgodkjennes og at løsningen må planlegges i henhold dimensjoneringsklassene i N500 Vegtunneler.”
- “Slik kryss i fjell er dokumentert i denne søknad, vil ikke tunnelen bli sikkerhetsgodkjent.”

Fylkeskommunen har ansvaret for utbyggingen av Byåstunnelen. Tunnelsikkerhetsforskriften gjelder nå også for fylkesveg og Vegdirektoratet skal sikkerhetsgodkjenne Byåstunnelen.

#### Kommentarer:

- Fylkeskommunen er helt enig i Vegdirektoratets beslutning og mener at vi bør vurdere hva som er alternativet til å bygge Byåstunnelen, eventuelt hvilken rolle og funksjon tunnelen skal ha i framtida.
- Vegvesenet må lage et forprosjekt, ingen formell plan, som viser hvordan vegen blir, og kostnadene, med de krav som er stilt og komme tilbake med en ny sak til Kontaktutvalget om et halvt år.
- Byåstunnelen ligger ikke tidlig i Miljøpakken og harmonerer ikke med nullvekstmålet. Må se virkningene av hele transportsystemet i sammenheng, herunder mulighetene for å prioritere buss, hvordan den påvirker trafikkavviklingen på Nydalsbrua og hva den betyr for mulighetene for å avlaste Bøckmannsvegen for trafikk.
- Det er en stor utfordring med manglende øst-vestforbindelse for kollektivtrafikken. Betydningen av bussforbindelsen må belyses i byutredningen, likeså betydningen av sykkelfelt og av å bygge ned vegkapasiteten.

### *Konklusjon:*

*Vegvesenet utarbeider et forprosjekt som viser planløsning og kostnader gitt de føringene som ligger i Vegdirektoratets sikkerhetsvurdering. Det gjennomføres en trafikkanalyse som synliggjør virkningene av hele trafikksystemet sett i sammenheng, herunder mulighetene for å prioritere buss. Forprosjektet legges fram for KU.*

### **Sak 53/17 Om informasjonsarbeidet**

Kristin Gjærevoll orienterte om saker i media. Det har vært svært mange saker og mange av disse er knyttet til MetroBuss. Miljøpakken har svart ut fire spørsmål om MetroBuss og det har vært presentasjon av nytt MetroBussmateriell, av de første ferdigstilte stasjonene og av problemstillingen på Leangbrua.

Ellers er utbyggingen av E6 omtalt, likeså den positive utviklingen med flere syklistar og færre biler til skolene og kåringsen av årets fotgjenger. Miljøpakken har stått bak en rekke aktiviteter under mobilitetsuka, herunder sykkelservice, frokostmøte om sykkelvennlig arbeidsplass og åpning av snarveg på Saupstad.

NRK melder om at mer enn halvparten av velgerne ønsker restriksjoner for å redusere biltrafikken i byene, mens Adresseavisen i sin leder peker på at handel i Midtbyen ikke reddes av flere biler.

Miljøpakken har nå nye rammeavtaler med reklamebyrå HK og nettbyrået Creatur Media

*Konklusjon: Tas til orientering. Arbeidet med kommunikasjon og reiserådgivning berømmes.*

### **Sak 54/17 Om trafikkarbeidet**

Det er fortsatt god vekst i kollektivtrafikken, i gjennomsnitt 5,6 % hittil i år - størst sentralt (Trondheim/Klæbu 6 %) og avtagende i regionen (Melhus - Malvik 2,3 % og regionen 0,6 %). Må ha 2,5 % vekst pr år for å nå 0-vekstmålet. Vi vil passere 30 mill. reiser i år for første gang. AtB har økt kapasiteten etter behov til tross for nedskjæring. Det er stor etterspørsel etter park & ride plasser.

Biltrafikken over bomsnittene har vokst med 0,6 % hittil i år, og det ligger an til lavere vekst enn de to foregående årene. Det har vært en reell nedgang i vanlige lette kjøretøy (-1,1 %) og en vekst i passering av miljøvennlige kjøretøy på 23,5 %. Tungtrafikken har samlet vokst med 0,3 % (buss i rute -1,3% og andre tunge kjøretøy +1,0 %).

Veksten i Miljøpakkens bommer er så langt i år 0,5 %, mens veksten på E6 på Ranheim er 3,1 %. De to-tre seneste årene har veksten vært sterkest i Håkon 7's gate, på Fv 707 Klett og Rv 706 Rotvoll. Det har også vært nedgang i trafikken gjennom noen av bomstasjonene og mest markant i Bratsbergvegen og på Tungasletta.

*Konklusjon:*

*Tas til orientering*

### **Sak 55/17 Noen aktuelle utredningsoppgaver**

Kontaktutvalget er også lokal styringsgruppe for arbeidet med byutredningen i Trondheimsområdet. I møtet 23.8.2017 ble det spilt inn et par forslag til utredninger i Miljøpakken.

- Avklare samspill og handlingsrom for utvikling av hovedvegnett og kollektivsystem i østområdene, eventuelt innspill til felles politisk halvdagsseminar med fylkesutvalg og formannskap.
- Analysere hva som er viktig for å begrense bilbruken på fritidsreiser, herunder den transportmessige betydningen av lokalisering av samfunnsmessig infrastruktur som skoler og idrettsanlegg m.m.

*Konklusjon:*

*Fylkeskommunen tar ansvar for å innkalle til et felles politisk halvdagsseminar for å diskutere handlingsrom for utvikling av hovedvegnett og kollektivsystem i østområdene.*

*Arbeidet med å vurdere tiltak som begrenser bilbruk på fritidsreiser følges opp i byutredningen.*

**Eventuelt:**

Spørsmål om å utsette politisk behandling av revisjonen av Miljøpakkens mål

Spørsmålet er begrunnet ut fra to hensyn:

- Det er mange politiske saker til behandling nå og begrenset kapasitet til å følge opp.
- Vi står foran oppstarten av byvekstforhandlinger og det kan være aktuelt å trekke med flere kommuner for å gi et utvidet eierskap til målene

*Konklusjon:*

*Politisk behandling av revisjon av Miljøpakkens mål utsettes til våren.*

Orienteringer fra Sør-Trøndelag fylkeskommunen

- Arbeidsutvalget for nye Trøndelag rigges nå med hyppigere møter for å kunne behandle MetroBuss
- Det foreligger utkast til en samferdselsstrategi for Trøndelag med IC-strategi mellom byene, Metrolinjer i bystrøkene og distribusjonslinjer i distriktet
- Fylkeskommunen vurderer å inngå lokale byvekstavtaler med Innherredsbyene