



MØTEREFERAT KONTAKTUTVALGET

Vår referanse

Vår dato
2.2.2018
Rev.13.02.18

Dato og tid: Fredag 26.1.2018, kl. 10:00 – 14:00

Sted: Fylkesutvalgssalen, Fylkeshuset

Tilstede:

Lars Aksnes, Vegdirektoratet

Ola Lund Renolen, Trondheim kommune

Tore O. Sandvik, Trøndelag fylke

Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune

Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Frank Jenssen, Fylkesmannen

Harald Høydal, Fylkesmannen

Erlend Solem, Trøndelag fylke

Eva Solvi, Statens vegvesen

Heidi Fosslund, Trondheim kommune

Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen

Tore Langmyhr, Sekretariatet

Oddgeir Myklebust, sekretariatet

Referenter: Oddgeir Myklebust og Tore Langmyhr

Saksliste: Styringsgruppe for Miljøpakken

Orienteringer

1/18 Evaluering av utviklingen i Miljøpakken (Sek)

2/18 Organisering av videre arbeid med gateprosjektene/MetroBuss (Sek)

3/18 Prosess for årsbudsjett 2019 og handlingsprogram videre (Sek)

4/18 Forskuttering av Nydalsbrua (SVV)

5/18 Ekstra driftsmidler til biogass og utvidelse av tilbudet i 2018 (TF)

6/18 Videre arbeid med byvekstvtaler (SVV)

7/18 Om informasjonsarbeidet (SVV)

8/18 Om trafikkutviklingen (TF/Sek)

Eventuelt a) Prøveprosjekt Olav Tryggvasons gate

Orientering Beslutninger i Programrådet

- Godkjenner fundamentering for eventuell framtidig bru(utvidelse) ved Leangbrua. Finansiering på inntil 3 mill kr finansieres av MetroBuss utenfor rammen for tiltak til holdeplasser, trasé og knutepunkt til 2019.
- Åpner ikke nå for at midler til gåtiltak benyttes til snøsmelteanlegg i eksisterende gangveger. Ber om en helhetlig plan for videre satsing på gåtiltak.
- Finansiering og låneopptak på Fv 704 Rødde - Tanem håndteres av fylkeskommunen utenfor Miljøpakken basert på forutsetninger i Prop. 172S Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2 om å benytte inntektene fra bommene mot Klæbu.

Svar på brev om indeksregulering av belønningsmidler

Samferdselsdepartementet erkjenner at belønningsmidlene i vår bymiljøavtale skal indeksreguleres, men viser samtidig til at vi samlet sett har fått utbetalt mer belønningsmidler de tre første årene enn det avtalen forplikter. Departementet viser ellers til at nivået blir vurdert på nytt i forhandlingene om revidert byvekstavtale

Samarbeid om store riksvegprosjekter

Vegvesenet har utarbeidet et notat som viser hvordan partene samarbeider om forprosjekt/mulighetsstudier, og av hvordan arbeidet forankres i Miljøpakkens styringsorgan underveis.

Bestillinger fra Kontaktutvalg

- Fylkeskommunen utarbeider et beslutningsgrunnlag for behandling av status og nye avtaler i kollektivtrafikken
- Det iverksettes en prosess for å få en omforent forståelse av hva som er Miljøpakken kostnader ved drift av kollektivtrafikk
- Saker som kommer for lokalpolitisk behandling:
 - Budsjettramme og tiltak for stasjoner, trasétiltak og knute-/omstigningspunkt.
 - Prinsipp for utvikling av Håkon den 7s gate med MetroBuss
 - Leangen stasjon som knutepunkt for MetroBuss
 - MetroBussløsning på Heimdal
 - Evaluering av prøveordning i Innherredsvegen

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 1/18: Evaluering av utviklingen i Miljøpakken (Sek)

Oddgeir Myklebust orienterte. På samme måte som tidligere år er det foretatt en evaluering av Miljøpakkens 10 mål. Vedlagte rapport oppsummerer terningkastene og de vurderingene som er gjort. Det er ikke store forandringer siden sist, men noe svakere score på klimagassutslipp. Dette som følge av et par prosent vekst i biltrafikken i 2016 og noe korrigerede utslippstall for nyere bilmotorer (vedlegg sak 1-18). Dårligst score på utslipp fra egen (kommunal) virksomhet, noe som i stor grad skyldes økt tjenesteproduksjon.

Kommentarer:

- *Når det gjelder mål 8, utslipp fra egen virksomhet, har Trondheim kommune doblet budsjett til klimatiltak og vedtatt en klima- og energihandlingsplan.*
- *Det vil ta litt tid før vi ser effekt av tiltakene*

Konklusjon: Tas til orientering og legges fram for politisk behandling.

Sak 2/18: Organisering av videre arbeid med gateprosjektene/MetroBuss (Sek)

Oddgeir Myklebust orienterte. Vi mangler i stor grad planer for å løse ut midler innen de rammene som Staten har satt av for tiltak innenfor Kap. 1330, post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter. Elgeseter gate og Innherredsvegen er store prosjekter som vil kreve finansiering over flere år. Reguleringsplanen må være på plass før sommeren 2019 for at vi skal kunne få finansiering i perioden 2021 - 2023.

Det foreslås en prosess der alternative løsninger skisseres og avklares politisk i en tidlig fase fordi det ikke er tid til større endringer av reguleringsplanen på et senere tidspunkt. Forslag til prosessplan viser nødvendigheten av å kjøre flere oppgaver parallelt med sikte på prinsippavklaringer fram mot sommeren:

Elgeseter gate:

- Alternative kryssløsninger v/Samfundet (Klostergata - Olav Kyrres gt)
- Alternative løsninger/gatetverrsnitt for resterende del, inkl. Lerkendal og Prinsen kino.
- Avklaring i forhold til riving/verneverdig bygg

Innherredsvegen:

- Behandling av reguleringsplan Saxenborg allé - Statsing. Dahls gate
- Alternative løsninger/gatetverrsnitt Statsing. Dahls gt - Bassengbakken
- Alternative løsninger/gatetverrsnitt Bassengbakken - Bakkegata

Det er ønskelig å gjennomføre de to øvrige gateprosjektene Kongens gate og Olav Tryggvasons gate før Elgeseter gate og Innherredsvegen. Dette for å hindre at alle oppdragene kommer ut i markedet samtidig, hindre at det graves svært mange steder på samme tid og for å sikre en jevnere etterspørsel etter statlige midler. Av samme grunn er det ønskelig å gjennomføre KS2 for Elgeseter gate og for parsellen mellom Bassengbakken og Bakkegata i Innherredsvegen. De to øvrige parsellene i Innherredsvegen vil kunne være byggeklare i 2020 uten krav til KS2. Det samme gjelder tiltakene i Kongens gate og Olav Tryggvasons gate.

Det er nødvendig å starte arbeidet umiddelbart, og det er avgjørende med en lett tilgjengelig og entydig styring av arbeidet. Styringsgruppa må kunne møtes ved behov. Prinsipielle valg og forpliktende politiske føringer for videre arbeid må avklares til rett tid. Det vurderes å bruke en felles prosessdriver for oppfølging av framdriften i alle gateprosjektene, samt at Kontaktutvalget gir Programrådet myndighet til å være styringsgruppe.

Kommentarer:

- *I forhandlinger om byvekstavtale blir det viktig med kostnadstall for gateprosjektene.*
- *I KS2-vurderingene vil det bli etterspurt systembetraktninger, det vil si en synliggjøring av at de ulike prosjektene henger sammen i et overordnet system.*
- *Stram framdriftsplan. Viktig at Programrådet får delegert ansvar, og har støtte for vedtak internt i egen organisasjon. Positivt med en uavhengig prosessleder.*
- *Viktig at Programrådet blir en styringsgruppe og ikke et konsensusorgan. Må ikke bruke lang tid på å rigge prosjektorganisasjonen.*
- *Byutviklingsperspektivet svært viktig i gateprosjektene.*
- *Viktig med samordning politisk mellom TK og TF. Ordførerne får ansvaret for den politiske samkjøringen.*

Konklusjon:

Kontaktutvalget slutter seg til vedlagte prosessplan for gjennomføring av gateprosjektene i MetroBuss og gir Programrådet myndighet til å være styringsgruppe for arbeidet innenfor politisk godkjente rammer. Det engasjeres en uavhengig prosessleder til å lede arbeidet med alle gateprosjektene.

Ad sak 3/18: **Prosess for årsbudsjett 2019 og handlingsprogram videre (Sek)**

Følgende opplegg for årsbudsjett 2019 ble vedtatt av Programrådet i desember 2017:

- Prosjekter som skal bygges i 2019 må ha byggeplan og kostnadsoverslag klart i juni 2018.
- Dersom tiltaket krever regulering, må reguleringsplan foreligge innen utgangen av 2017.
- Innspill med oversikt over byggeprosjekter må foreligge innen 14. februar (før Programrådsmøte 20. februar).
- Øvrige prosjekter/innspill til nye innsatsområder må foreligge innen utgangen av juni 2018.

I tillegg har Samferdselsdepartementet krav om byggeplan innen 15. mai 2018 for MetroBuss-tiltak som bygges i 2019.

Staten har bedt om en plan som viser fordelingen av årlige prosjektrammer mellom prosjekter/sektorer i perioden 2019- 2023. Forutsetningen er at en forholder seg innenfor en godkjent låneramme på 1 mrd kr og har nedbetalt gjelden i 2029 (dersom forlengelse av bominnkreving vedtas i Stortinget). Den økonomiske situasjonen danner viktig bakgrunn for forhandlingene om en kommende byvekstavtale.

Det er utarbeidet noen ulike scenarier for å synliggjøre handlingsrommet framover som er beskrevet nærmere i vedlegg sak 3-18:

1. Hvis vi bare fullfører de prosjektene som per i dag anses som bundet, dvs prosjekt som er under bygging, eller som er kommet så langt at de

vanskelig lar seg reversere (jf. definisjonen av bundne prosjekt i årsprogram 2018) har vi totalt 1,85 mrd kr til fordeling innenfor andre satsingsområder de kommende 12 årene.

2. Hvis vi bare fullfører de bundne prosjektene samt de øvrige rammene for gang, sykkel, miljø og trafikksikkerhet i gjeldende Miljøpakke (dvs fram til 2025), har vi fortsatt 0,8 mrd kr til yttre fordeling.
3. Hvis vi gjennomfører alle planlagte i Miljøpakken minus Byåstunnelen har vi disponert alle midlene i pakken fram til 2030.
4. Hvis vi gjennomfører alle planlagte tiltak i Miljøpakken og utsetter byggingen av Byåstunnelen til siste del av perioden har vi et underskudd ved utløpet av perioden på ca 1,5 mrd kr

Kommentarer:

- *Det må utarbeides et alternativ innenfor de økonomiske rammene. Kan ikke nå forutsette mer penger etter 2023.*
- *Store utfordringer når det gjelder å nå nullvekstmålet. Bør ha igjen en reserve som gir handlingsrom.*
- *Må være obs på likviditet, slik at det finnes tilstrekkelige driftsmidler til kollektivtransporten. Kanskje kombinasjon av alternativ en og 2 er best.*
- *Byåstunnelen kan utsettes og tas seinere.*
- *Må sikre midler til KSM. Alternativ 2 peker seg ut.*
- *Bør del 2 av fv 704 finansieres av TK og TF og ikke over Miljøpakken?*
- *Bommene mot Klæbu vil inngå i Miljøpakken når del 1 er ferdig.*
- *Kan legges opp til en revisjon av MP i 2019-20, få på plass tiltak vi er nødt å gjøre.*

Konklusjon: Et utkast til handlingsprogram utarbeides i tråd med rammene i alternativ 2. Det er viktig å se på likviditeten underveis i perioden, jf forutsetninger om at det ikke kan lånes midler til drift av kollektivtransport.

Ad sak 4/18: Forskuttering av Nydalsbrua (SVV)

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommunen har bedt om en forskuttering av arbeidet med Nydalsbrua basert på en mellomfinansiering med bompenger. Muligheten for finansiering avklares nå snarlig av Stortinget i forbindelse med behandlingen av Miljøpakkens trinn 3. Utsendt notat før møtet drøfter alternative tidspunkt for oppstart, samt mulighet for å utsette deler av prosjekt.

SVV anbefaler utbygging av helhetlig løsning med oppstart 2019. Det vil være utfordrende å vente på statsmidler. Det er nå foretatt brureparasjoner som varer ca 5 år.

Kommentarer:

- *Lokalpolitisk skuffelse over at staten har utsatt de statlige midlene til dette statlige bruprojektet.*
- *Rentekostnader blir betydelige, og vil variere vesentlig avhengig av gjennomførings- og tilbakebetalingstidspunkt. Det må budsjetteres med høyere rente enn dagens markedsrente.*

- *Hvor mye likviditet tar dette ut?*
- *Kostnadsoverslaget har betydelig usikkerhet (P50).*
- *Oppstart i 2019 er kritisk. da vil gamlebrua vare til vi har ny i 2022. Ved oppstart i 2022 vil det bli åpning 2026.*

Konklusjon: KU anbefaler oppstart av prosjektet 2019, med full utbygging fram til 2023.

Ad sak 5/18: Ekstra driftsmidler til biogass og utvidelse av tilbudet i 2018.

Erlend Solem orienterte. Trøndelag fylkeskommune ber om at Miljøpakken søker om ekstra belønningsmidler til biogass og økt ruteproduksjon. I innspillet heter det videre : "Ved eventuelt manglende tilslag på søknad om belønningsmidler ber Trøndelag fylke om at Miljøpakken avsetter tilsvarende økning i tilskudd i eget budsjett."

Fylkeskommunen ønsker i følge utsendt notat at tilskuddet utvides med ca 80 mill kr i 2018 og 40 - 50 mill kr i 2019. Dette vil følge opp tidligere satsing på biogass, samt opptrapping av rutetilbudet (delvis vedtatt av Miljøpakken og delvis av AtBs styre).

I år er det imidlertid ikke åpnet for søknader til Samferdselsdepartementet om ekstra belønningsmidler. Departementet legger opp til at midlene kan gå inn i potten for nye eller reforhandlede avtaler i løpet av året. Dette er foreløpige signaler, som ikke er endelig bekreftet.

I vedtatt handlingsprogram for Miljøpakken ligger det inne en opptrapping av driftstilskuddet i henhold til tidligere avtale mellom partene (fra 133 mill i 2017 til 147,6 i 2018, løpende kr). Denne opptrappingen er behandlet uavhengig av spørsmålet om bruk av ekstraordinære belønningsmidlene på 12 mill. kr som ble innvilget i 2016 (etter søknad). TF understreket i 2016 behovet for forutsigbarhet når det gjelder driftstilskudd og rutetilbud, og at det vil være uheldig å trappe ned tilbudet igjen. TF mener derfor at det er viktig å få aksept i Miljøpakken på felles ansvar for kostnader for økt kapasitets-/rutetilbud. En fortsettelse av opptrappingen i 2017 vil utgjøre til sammen 25 mill. kr i 2018 og 2019, fram til nytt rutetilbud er på plass i august 2019.

Kommentarer:

- *Kan ikke basere seg på at ekstraordinære belønningsmidler skal fortsette å komme.*
- *Fra 2019 er dette en del av de ordinære kostnadene. Fram til da er dette en ekstrasatsing.*
- *Det må være forutsigbart når vi øker kapasitet på busstilbudet. Uheldig å gå ned på kapasitet igjen, særlig når kapasiteten er sprengt på flere linjer.*
- *Fordelingen av 41 mill i belønningsmidler i 2017 ble behandlet i Miljøpakkens organer og politisk vedtatt. Det ble prioritert å bruke dem på gange og sykkel da det var behov for ekstra innsats.*
- *Det blir ikke avklaring på nye belønningsmidler før i forhandlingene om byvekstavtale.*
- *Tilbudet til AtB må ev tas ned fra sommeren 2018. Trenger 12 mill til høst*

2018 og 13 mill til vår 2019.

- Uten nye midler til biogass blir det ikke kjøpt inn biogass i 2018. Fortsatt er markedsprisen ulik på naturgass og biogass.
- Det innmeldte behovet er helt nye opplysninger, og er ikke tatt inn i forbindelse med årsbudsjett/handlingsprogram.
- Foreslår å utsette saken til neste KU.
- Oppfatter at vi var enige om å videreføre satsingen på 12 mill.
- Fylkeskommunen må få fram et beslutningsgrunnlag, jf bestilling fra KU. Dette er viktig med tanke på byvekstavtaleforhandlingene. Vi må ha totalbildet for tilskudd, inntekter og kostnader.

Konklusjon:

Saken utsettes. Det er viktig å sikre at opptrappingen av kapasiteten i 2017 videreføres i 2018-19. Finansieringsløsninger tas opp i utsatt sak. Det vises forøvrig til Kontaktutvalgets behandling av sak 71/17 der fylkeskommunen bes utarbeide et beslutningsgrunnlag for behandling av økonomistatus og nye avtaler i kollektivtrafikken.

Ad sak 6//18

Videre arbeid med byvekstavtale (SVV)

Lars Aksnes orienterte.

- Sentrale myndigheter arbeider for tiden med mandat og opplegg. Det er planlagt et møte med byene i februar for å orientere om veien videre.
- Det er ønske om oppstart av forhandlingene i løpet av våren og en kjapp prosess.
- Ny avtale skal gå fram til 2030.
- Viktig nytt i avtalen:
 - geografisk utvidelse av avtaleområdet
 - forpliktelser når det gjelder arealdisponeringer.

Kommentarer:

- Dette er litt flytende. Hva innebærer det å utvide området? Hva skal nabokommunene gjøre og hva kan de forvente å få igjen?
- Vi ønsker å forlenge belønningsordningen.
- Nye, større satsinger hører nok hjemme i MP trinn 4.
- Hva er de neste store satsingene for oss? Byutredningen peker på blant annet flere Metrobusslinjer. Vi bør begynne å planlegge med tanke på tida etter 2030.
- Tiltak på riksvegen rundt byen gjør at stadig flere vil kjøre bil. Vi kan ikke bare bruke restriktive tiltak. Det er liten politisk vilje til det. Må løfte opp ekstraordinære tiltak for å nå 0-vekstmålet.
- Det er viktig å utvide avtaleområdet geografisk. Det kan hende staten sier nei til utvidet bytakst hvis nabokommunene ikke blir med.
- Kommunenes bidrag blir først og fremst arealdisponeringer. Et spørsmål om IKAP er god nok? Bør nok skjerpes.
- Det som står i bymiljøavtalen om areal er relativt tynt.
- Det er en intensjon fra staten at ordningen med belønningsmidler skal vare til 2029.
- Ny avtale vil gi endret geografi og aktører. Nye aktører har store forventninger til penger. Det blir en krevende politisk prosess å få til et

samlet forhandlingsgrunnlag lokalt. Dette betyr også at framdriftsplanen er utfordrende.

- *Fylkesmannen er spent på hvilken verktøykasse som kommer. Prosessen med byutviklingsavtale viste at nabokommunene er positive, og sier også noe om forventningene.*
- *På jernbanesida jobbes det med hvordan få til et bedre togtilbud. Kommunene har store forventninger til dette.*
- *I byutredningen vises det at det kan bli en vekst i privatbilbruk på 15%. Kollektivtrafikken må ta unna dette. Har vi store nok ambisjoner for å utløse statlig engasjement? I innherredsveien tar vi ned kapasiteten for bussen så lenge mange fortsetter å kjøre gjennom. Er det andre løft vi skal gjøre? Å etablere 3 nye Metrobuslinjer er ikke vanskelig. Bør vi tenke bybane? De vedtatte tiltakene vil ikke få bort 15 % trafikkvekst. Vi sitter igjen med restriktive tiltak. Hvilke positive tiltak skal vi iverksette? Skal dette inn i forhandlingene nå eller inn i MP trinn 4?*
- *Den økonomiske rammen i NTP er styrende for byvekstavtaleforhandlingene. Fordelingen mellom byene blir et tema.*

Konklusjon:

Tas til orientering

Ad sak 7/18

Om informasjonsarbeidet

Statens vegvesen orienterer om saker i media siden sist.

- 81 mediasaker siden sist
 - Metrobuss (MetroBuss)
 - Byutredning
 - Nye bomtakster
 - Ekspressykkelveg
- Hvordan stave Metrobuss? Kommunikasjonsgruppa anbefaler å bruke liten b. Kan vurdere skrivemåten i en eventuell logo.

Konklusjon: Tas til orientering.

Ad sak 8/18

Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)

Fylkeskommunen orienterte om utviklingen i kollektivtrafikken.

Sekretariatet orienterte om utviklingen i biltrafikken.

Kollektiv:

- 4,7 % akkumulert vekst i 2017
- 30 mill. reiser i 2017
- Denne veksten er dobbelt så stor som kollektivtrafikkens bidrag til å nå 0-vekstmålet skulle være. Har vi råd til dette? Det er kostbart å ha så høy vekst. Er det fornuftig å sette opp prisene?
- Driftsrapport fra AtB:
 - 1100 forsinkelser pga trafikale forhold
 - 151 frakjøringer skyldes kapasitetsproblemer som er et stigende problem. Viser behovet for de 12 mill. kr ekstra til kapasitetsøkning.

Bil:

- 3,4 % reduksjon i bilbruken i desember 2017 vs 2016.
- 0 % vekst akkumulert i 2017. Det tas forbehold om at dette er foreløpige tall.

Kommentarer:

- *Det bør også kunne rapporteres på sykkel og gange.*
- *Sykkeltall kan antagelig hentes fra de faste tellepunktene vi har. Gående telles ikke jevnlig, men primært i forbindelse med reisevaneundersøkelser.*
- *Vi bør også ha med tall fra NSB på antall reisende*
- *SVV vil utarbeide biltrafikk tall fra trafikkindeksen 4 ganger/år, jf avtalt rapporteringsopplegg i forbindelse med bymiljøindikatorne.*

Konklusjon:

Tas til orientering. Tall for syklende og gående rapporteres i den grad disse er tilgjengelige.

Eventuelt

a) Prøveprosjekt Olav Tryggvasons gate

Aslak Heggland (TK) orienterte:

Det foreslås en framdrift med behandling i Programrådet 20. februar og politisk behandling 6. mars. Dette anses viktig for å få til oppstart av prøveprosjekt i juli. Det bes om godkjenning på en slik prosess, det vil si at saken fremmes politisk uten å ha vært behandlet i KU. Saken til Programrådet vil inneholde flere alternative løsninger og kostnadsnivå, anslagsvis opp til maks 10 mill. kr. En problemstilling er om (deler av) prøveprosjektet skal etableres med tanke på at det skal fungere også for Metrobuss fra 2019.

Kommentarer:

- *Prøveprosjektet bør holdes enkelt, uten graving i gategrunnen, da blir det kostbart.*
- *Grunnen til at det er et prøveprosjekt er at mange er skeptiske til om det er en god løsning, man er bekymret for de trafikale konsekvensene. Derfor er det viktig at de midlertidige løsningene kan reverseres.*
- *En økonomisk ramme på opptil 7-10 mill. kr er ok, det er noe Programrådet kan avklare. Hvis kostnadene går ut over 7-10 mill. kr, og det forventes statlig bidrag på 50 %, kreves en mer omfattende prosess.*
- *Vedtak i PR bør meddeles KU på e-post.*

Konklusjon: Programrådet kan ta stilling til saken innenfor en økonomisk ramme på opptil 7-10 mill. kr som må finansieres ordinært gjennom Miljøpakken og ikke gjennom 50/50-ordningen. Hvis kostnadene går ut over 7-10 mill. kr, kreves en mer omfattende prosess med behandling i KU. Vedtak i PR meddeles KU på e-post