



MØTEINNKALLING

Kontaktutvalget - styringsgruppe for Miljøpakken

Vår dato
10.3.2018

Dato og tid: Fredag 16.3.2018, kl. 10:00 – 14:00

Sted: Fylkestingssal B, Fylkeshuset

Til:	Harald Høydal, Fylkesmannen
Lars Aksnes, Vegdirektoratet	Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Rita Ottervik, Trondheim kommune	Eva Solvi, Statens vegvesen
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune	Heidi Fosslund, Trondheim kommune
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet	Endre Rudolfsen, Statens vegvesen
Frank Jensen, Fylkesmannen	Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen
Lars Christian Stendal, Jernbanedirektoratet	http://miljopakken.no/
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune	
Kjetil Strand, Statens vegvesen	Fra:
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet	Henning Lervåg, Sekretariatet

Orienteringer

- 9/18** Mandat og fullmakter for ledelse av arbeidet i Miljøpakken (TK)
- 10/18** Kostnad, trafikkinntekt og tilskudd til kollektivdrift i 2016 og 2017 (TRFK)
- 11/18** Ekstra midler til drift av kollektivtrafikk fram til august 2019 (Sek)
- 12/18** Vedtak om årsbudsjett 2018 (Sek)
- 13/18** Prosjektrammer og inntektsgrunnlag 2019 - 23 (Sek)
- 14/18** Status for arbeidet i Metrobussprosjektet (TK)
- 15/18** Oppfølging av arbeidet med gateprosjektene/Metrobuss (Sek)
- 16/18** Videre arbeid med byveksttaler (SVV)
- 17/18** Om informasjonsarbeidet (SVV)
- 18/18** Om trafikkutviklingen (TRFK/Sek)

Eventuelt

Møtereferat: Møtereferatet er godkjent og lagt ut på vår hjemmeside

Orientering **Beslutninger i Programrådet**

- Godkjenner et tilskudd på 3,4 mill kr til ny sykkelveg i forbindelse med realisering av ny Trondheim sentralstasjon. Innarbeides i handlingsprogram for 2019 - 2022.
- Godkjenner midler til lyskryss (4 mill kr) og fortau/TS (3 mill kr) på Skovgård. Innarbeides i budsjett for 2019 og gjennomføres sammen med opparbeidelse av stasjoner for Metrobuss.
- Godkjenner en kostnadsøkning for Miljøpakken på 11 mill kr i forhold til kostnadsrammen i forslag til handlingsprogram 2017 - 2020 (fra 41,1 mill kr til 52,1 mill kr) for å finansiere gang-/sykkelveg på Fv 707 Stormyra - Berg. Innarbeides i handlingsprogram 2019 - 2022.
- Godkjenner en høyere og mer lokaltilpasset kvalitet på støyskjermer ved Singsaker skole i henhold til føringer fra byantikvaren. Kostnadsrammen økes til 7,6 mill kr, hvorav 3,6 mill kr dekkes inn i handlingsprogram 2019 - 2022. Støyskjerming i Kong Øysteins veg utsettes, og det utarbeides en sak for å få en politisk avklaring av hvilken kvalitet som skal legges til grunn ved støyskjerming i etablerte bystrøk.
- Godkjenner at det utarbeides en reguleringsplan for en ny Brå bru som stålbejelkebru (kostnadsanslag 42,7 mill. kr).
- Godkjenner at det settes i gang arbeid med en reguleringsplan for en utvidelse av E6 fra 2 til 4 kjørefelt til/fra Omkjøringsvegen på Sluppen. Bussholdeplassene på E6 ved Kroppanbrua legges ned, og det planlegges en gang- og sykkelvegforbindelse nordover under Omkjøringsvegen. Planleggingskostnadene dekkes av vegvesenet utenfor Miljøpakken.

Bestillinger fra Kontaktutvalg

- Det iverksettes en prosess for å få en omforent forståelse av kostnader og tilskudd til drift av kollektiv i Trondheim/Klæbu og Stor-Trondheim.

Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad Sak 9/18: Mandat og fullmakter for ledelse av arbeidet i Miljøpakken (TK)

Programrådet bestilte i fjor vår en gjennomgang av ansvarsorganisering og fullmakter i Miljøpakken. Bakgrunnen var spørsmål om gjeldende mandat og myndighet er tilfredsstillende forankret politisk. Kontaktutvalget utvidet i sak 58/17: "Evaluering av Miljøpakkens organisering" bestillingen til også å omfatte en drøfting av gjeldende mandat for styring og organisering med sikte på å sikre en mer effektiv planlegging og prosjektgjennomføring.

Utvalget har pekt på flere forhold som trenger nærmere avklaring (jf. vedlegg sak 9-18). Disse ønskes drøftet i Kontaktutvalget før det arbeides videre med å

komme med konkrete forslag til oppfølging. Jo større samarbeid, jo større er behovet for formaliserte rutiner og fullmakter. Kort oppsummert berøres følgende problemstillinger:

- Kontaktutvalgets behov for politisk delegert fullmakt for å utøve styring
- Behovet for mer formaliserte investeringsbeslutninger og ansvarsavklaring
- Sekretariatets rolle og myndighet
- Temagruppernes framtidige funksjon

Sekretariatets forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møte

Ad Sak 10/18: Kostnad, trafikkinntekt og tilskudd til kollektivdrift i 2016 og 2017 (TRFK)

Kontaktutvalget etterlyste ved behandling av sak 5/18 en oversikt over tatalbildet for tilskudd, inntekter og kostnader til drift av kollektivtrafikk i 2016 og 2017. Dette for å få en oversikt over driftskostnadene og tilskuddsbehov, bl.a. som grunnlag for behandling av sak om ekstra midler til drift av kollektivtrafikk fram til Metrobuss settes i drift i 2019. Vedlegg ettersendes tidlig i neste uke.

Forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møte.

Ad sak 11/18: Ekstra midler til drift av kollektivtrafikk fram til august 2019 (Sek)

Ved behandling av sak 5/18 pekte Kontaktutvalget på at det var viktig å sikre at den opptrapping av kapasiteten som Miljøpakken finansierte i 2017 (12 mill kr) kan videreføres fram til nytt rutetilbud er på plass i august 2019. Til dette trengs det 12 mill kr høsten 2018 og 13 mill kr våren 2019, totalt 25 mill kr.

Som grunnlag for søknad om økt takst og utvidet innkrevningstid, ble det avklart et politisk omforent grunnlag for opptrapping av tilskuddet til kollektivtrafikk (vedtak i bystyret 16.6.2016 og i fylkesutvalget 27.9.2016). Her ligger det inne en opptrapping fra 110 mill kr i 2015 til 190 mill kr i 2020. Det forutsettes at fylkeskommunen opprettholder sitt årlige tilskudd til rutetilbudet i Trondheim og Klæbu på 160 mill. kr.

I 2017 bidro Miljøpakken totalt med et tilskudd på 133 mill kr + et ekstraordinært tilskudd på 12 mill kr. I årsbudsjettet for 2018 er det avsatt 148 mill kr, og i henhold til avtalen trappes tilskuddet fra Miljøpakken opp til 178 mill kr i 2019 og 200 mill kr i 2020 (2018-kr). Her ligger det inne en opptrapping på 15 mill kr i 2018 og 45 mill kr i 2019. Sistnevnte utgjør ca 17 mill kr i første halvår 2019. Samlet ligger det mao inne en opptrapping på drøyt 30 mill kr fram til sommeren 2019.

Sekretariatets forslag til konklusjon:

Opptrappingen av rutetilbudet videreføres fram til august 2019 innenfor politisk godkjente rammer.

Ad sak 12/18: Vedtak om Miljøpakkens årsbudsjett 2018 (Sek)

Årsbudsjett for Miljøpakken 2018 har vært behandlet i fylkestinget 28.02.2018 og i bystyret 01.03.2018. Vedtakene er nærmest identiske, bortsett fra to punkter.

Fylkestingets tilleggspunkt 4 etterspør en rangering av tiltak innenfor hvert enkelt programområde. Dette har vært tatt opp tidligere av fylkeskommunen, og ble drøftet blant annet i KU-sak 51/17. I KU-saken ble det konkludert med at det ikke foreligger grunnlag for slike detaljerte prioriteringslister i innspillene fra partene. Prosjektene i årsbudsjettet ble prioritert innenfor tre kategorier som avspeiler graden av bindinger. Det vises også til Stortingsproposisjon 36 S (2017–2018) om Miljøpakkens trinn 3 som omtaler porteføljestyring:

”Samferdselsdepartementet har merka seg at Sør-Trøndelag fylkeskommune meiner at dagens porteføljestyingsprinsipp må endrast slik at det blir avgrensa til prioriteringar innafør kvart enkelt transportområde. Departementet understrekar at det overordna prinsippet er at tiltaka skal styrast gjennom porteføljestyling. Som for andre bompengepakkar er det føresett at omfanget mellom anna blir tilpassa tilgjengelege økonomiske rammer. Kostnadsauke må derfor handterast innafør den samla økonomiske ramma.”

Bystyrets tilleggspunkt 4 ber rådmannen se på muligheten for en planfri fotgjengerkryssing av Nordre Avlastningsveg. Dette kan eventuelt fremmes som et eget forslag til et forprosjekt i Miljøpakkens organer.

Fylkestingets vedtak:

1. Fylkestinget slutter seg til vedlagte forslag til årsbudsjett for Miljøpakken 2018.
2. Fylkesrådmannen anbefaler fylkestinget å støtte at følgende prosjekt og innsatsområder foreslås redusert eller ikke gjennomført for å unngå behovet for låneopptak:
 - Prosjektet innfartsparkering Tonstad avvikles.
 - Innsats når det gjelder mobilitetsrådgivning økes med 0,6 millioner kroner i stedet for 1 million kroner.
 - Oppgradering av kommunale bussholdeplasser reduseres fra 4 til 2 millioner kroner.
 - Det er ikke funnet rom til å øke innsats når det gjelder drift av sykkelveger slik at nettet med høy standard på vinterdrift kan utvides.
 - Investeringsmidler gåtiltak som skal bygges i 2019 bevilges først i 2019.
3. Fylkesrådmannen slutter seg til at fornying stålørskulvert Fv. 875 Hammer bru ved Jonsvatnet ikke bør defineres som Miljøpakkeprosjekt og at fylkeskommunen trekker ut tilsvarende tilskuddsmidler fra Miljøpakke og tar prosjektet i egenregi.
4. Fylkestinget mener at både handlingsprogrammet og Årsbudsjettet må speile Miljøpakkens målsettinger. Miljøpakken må oppgi rammer for de ulike programområdene, og tiltak må settes opp i prioritert rekkefølge pr. område – i samsvar med målsettingene

Bystyrets vedtak:

1. Bystyret slutter seg til vedlagte forslag til årsbudsjett for Miljøpakken 2018.

2. Følgende prosjekt og innsatsområder foreslås redusert eller ikke gjennomført for å unngå behovet for låneopptak:
 - a. Prosjektet innfartsparkering Tonstad avvikles.
 - b. Økning i innsats når det gjelder mobilitetsrådgivning reduseres fra 1 million kroner til 0,6 millioner kroner.
 - c. Oppgradering av kommunale bussholdeplasser reduseres fra 4 til 2 millioner kroner.
 - d. Det er ikke funnet rom til å øke innsats når det gjelder drift av sykkelveger slik at nettet med høy standard på vinterdrift kan utvides.
 - e. Investeringsmidler gåttak som skal bygges i 2019 bevilges først i 2019.
3. Fornyng stålrørskulvert Fv. 875 Hammer bru ved Jonsvatnet bør ikke defineres som Miljøpakkeprosjekt, og tas ut av Miljøpakkens portefølje.

4. Bystyret ber rådmannen se på muligheten av en planfri løsning for fotgjengere i kryssingen av Nordre Avlastningsvei ved Tollboden.

FLERTALLSMERKNAD – Ap, H, SV, MDG, V, KrF, Sp, PP:

Bystyret viser til uttalelse fra Fellesnemnda som følger saken videre :

Det vises til tidligere vedtak i Trondheim bystyre og intensjonsavtalen når det gjelder prioriteringer i Miljøpakken. Finansiering av byggetrinn 2 av FV704 er et av prosjektene som fellesnemnda forventer blir prioritert i Miljøpakken. Dette er en videreføring av et påbegynt veiprojekt, veibyggingen gir tilgang til regulerte næringsareal på Tulluan og veien har egne bompunkt på FV 704 og FV 885 som har bidratt betydelig når det gjelder finansieringen.

Sekretariatets forslag til konklusjon:

De felles endringspunktene fra politisk behandling i fylkesting og bystyre innarbeides i årsbudsjett 2018.

Ad sak 13/18: Prosjektrammer og inntektsgrunnlag 2019 - 23 (Sek)

Kontaktutvalget drøftet prosessen for videre arbeid med handlingsprogram i sak 3/18. Konklusjonen var at en skulle arbeide videre i tråd med rammene i det framlagte alternativ 2.

Grunnlaget som ble lagt fram for Kontaktutvalget baserer seg på Årsbudsjettet 2018. Årsbudsjettet er utarbeidet i fjor høst og det er etter den tid kommet til en del nye avklaringer som har betydning for et langsiktig handlingsprogram. Dette er nå innarbeidet i et nytt utkast som også har tatt inn de endringene som ventes å komme om Stortinget vedtar Miljøpakkens trinn 3 i samsvar med innholdet i Prop. 36 S (2017-2018)).

Det presiseres derfor at dette alternativet er noe forskjellig fra alternativ 2 som ble presentert i Kontaktutvalget. Eksemplet ivaretar likevel i hovedsak de samme føringene som ble lagt i Kontaktutvalget: At en fullfører de bundne prosjektene, viderefører de øvrige rammene for KSSM og avsetter en reserve som kan disponeres på et senere tidspunkt. Lånebehovet holdes under 1 mrd kr.

De viktigste endringene fra tidligere alternativ 2 er:

- Forventede inntekter fra søknad om økt takst og utvidet innkrevingsperiode, Prop. 36 S, er tatt inn. Omfatter bominntekter og

- også kommunale og fylkeskommunale midler i perioden 2025 - 2029.
- Kostnader til KSSM er videreført fram til 2030, ikke bare til 2025.
 - Utvidet kostnadsramme for Nydalsbrua er innarbeidet
 - Kostnad for utbygging av Metrobuss er oppdatert i henhold til revidert framdriftsplan
 - Kostnader til bygging av Fv 704, del 2 Tanem - Tulluan, er innarbeidet i henhold til føringene i Prop. 36 S.

Lånebehovet ligger innenfor garantirammen på 11 mrd kr og utgjør maksimalt 800 mill kr (i 2022). De utvidede bominntektene går til nedbetaling av gjelden og til oppbygging av en udisponert reserve på vel 900 mill kr i 2029. Reserven vil påvirkes av rentenivå, tidspunkt for statlige midler og endelige kostnader for Nydalsbrua. Eksemplet er nærmere beskrevet i vedlegg 13-18.

Innenfor disse rammene er det ikke rom for utbygging av Byåstunnelen, andre lokale hovedveger eller videre opptrapping av tilskuddet til kollektivtrafikk etter 2020.

I innværende år skal det forhandles om en ny byvekstavtale. Statlige belønningsmidler, midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riksveg og investeringstilskudd til Metrobuss øker finansieringsgrunnlaget og muliggjør utvidet aktivitet i perioden 2025 - 2029. Dette er illustrert i en alternativt eksempel på handlingsprogram i vedlegg 13-18. Her videreføres statlige midler i bymiljøavtalen på samme nivå i perioden 2024-29. Det muliggjør f.eks. en finansiering av en opptrapping av tilskuddet til kollektivtrafikk og utbygging av Byåstunnelen.

Sekretariatets forslag til konklusjon:

Det utarbeides et handlingsprogram for perioden 2019 - 2029 basert på eksemplet som beskrives i figur 1 og 2 og merknadene i møtet.

Handlingsprogrammet behandles politisk i fylkesting og bystyre senest i juni 2018.

Ad sak 14/18 Status for arbeidet i Metrobussprosjektet (TK)

Status etter kvartalsrapport 4 som ble avsluttet 31.12.2017:

- Planfasen er avsluttet i henhold til planlagt fremdrift. Prosjektet er nå inne i byggefase med regulering, byggeplanlegging og bygging.
- 4 delprosjekt har hatt behov for utvidet utredning og interne avklaringer i TK, TRFK og SVV. Disse er nå politisk behandlet eller under politisk behandling. Konsekvensen for forsinkelsen er at disse delprosjektene står i fare for å ikke bli klar til igangsetting bygging i 2018, og dermed ikke ferdigbygget til august 2019.
- Fremdriftsmessig ligger resterende del av porteføljen bra an i forhold til planlagt fremdriftsplan. Prosjektet har fremdeles lite tid til å fullføre alle delprosjektene, og det skal bare mindre forskyvninger til i planlagte fremdrift før en slutføring til 2019 er truet. Prosjektet jobber

med tett oppfølging og gjennomfører løpende kontroll og vurderinger av tiltak som skal sikre fremdriften.

- Økonomisk forholder prosjektet seg til styringsbudsjett av 01.08.2017 som nå er politisk behandlet. Styringsbudsjetter er revidert med interne forflytninger innenfor rammen, men totalrammen er ikke endret. Foreløpige vurderinger viser en kostnadsøkning for knute- og omstigningspunkt på 20-30 MNOK på grunn av utvidet behov, krav til utvidet omfang fra planmyndighet og geotekniske forhold. Ervervskostnadene kan også øke med 10 - 20 MNOK på grunn av større behov for arealerverv enn tidligere antatt.
- Prosjektet har en sikkerhetsavsetning på 100 MNOK som skal brukes til kostnadsøkninger. Denne avsetningen kan eventuelt først disponeres til andre formål når usikkerheten er tilsvarende redusert.

I flere av Metrobussprosjektene dukker det opp forslag til tiltak som har nytte for andre trafikanter, men som ligger utenfor rammen for Metrobuss. Det kan være rasjonelt å gjennomføre disse sammen med Metrobusstiltakene, men tiltakene krever politisk avklaring og finansiering.

Avklarte finansieringsbidrag:

- Skovgård, omstigningspunkt med behov for kryssutbedring og forbedring for gående: Totalt behov 17 mill.kr hvorav 10 mill kr dekkes av Metrobuss, 4 mill. kr går til lysregulering og 4 mill kr til utbedring fortau som finansieres innenfor trafikksikkerhet for 2019.
- Snøsmelteanlegg på metrobusstasjoner, tilleggsbestilling. Totalbehov er 53 mill. kr hvorav tidligere avsatt 13 mill kr i Metrobussbudsjettet. Resterende finansieres gjennom å redusere rammen for gateprosjektene for Metrobuss med 40 mill. kr.

Uavklarte finansieringsbidrag:

- Heimdal stasjon, knutepunkt: Totalbehov 30 mill kr hvorav 15 mill kr finansieres i Metrobussbudsjettet. Kostnadene til fortau og sykkelveg (5 mill kr) og oppgradering og beplantning av fellesområder (10 mill kr) er ikke finansiert.
- Ringvålvegen, strekningstiltak. Utbedring av en kurve og bratt stigning: Totalbehov 15 mill. kr hvorav 5 mill kr er finansiert som strekningstiltak i Metrobuss. Kostnaden til sykkelveg og fortau (5 mill kr) og utbedring av gammel kulvert (5 mill kr) er ikke finansiert.
- Tonstad, omstigningspunkt: Totalbehov 55 mill. kr hvorav Metrobuss stasjoner og oppstillingsplasser utgjør 45 mill. kr. Kostnader til opparbeidelse av Kiss'n ride (3 mill. kr), sykkelparkering/-veg (2 mill kr) og forbedring av rundkjøring (5 mill. kr) er ikke finansiert.

Det foreligger politisk godkjenning av en utvidelse av rammen på 47 mill kr mens det gjenstår avklaring av ytterligere 35 mill kr dersom alle tiltakene skal gjennomføres ved utbygging av Metrobuss.

Ad sak 15//18 **Oppfølging av arbeidet med gateprosjektene/Metrobuss (Sek)**

Kontaktutvalget behandlet sak 2/18: Organisering og videre arbeid med gateprosjektene/Metrobuss i møte 26. januar i år. Konklusjon:

"Kontaktutvalget slutter seg til vedlagte prosessplan for gjennomføringen 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"

I ettertid oppstod det uenighet om tolkningen av dette vedtaket og de bindingene som ligger i dette. I oppfølgingsmøte mellom partene mente kommunen og staten at det burde leies inn en felles ekstern prosessdriver som er prosjektansvarlig for framdriften i alle gateprosjektene. Prosessdriveren skulle forholde seg til omforente politiske føringer, bestilling/mandat og til Programrådet som styringsgruppe underveis. Det var viktig at ingen av partene på egen hånd kunne gi styringssignaler til prosessdriveren.

Fylkeskommunen mente at de som vegeier i alle gateprosjektene bør ha en sentral rolle i gateprosjektene. Fordi fylkeskommunen ikke har egen vegadministrasjon og dermed ikke vil være en del av prosjektorganisasjonen for gateprosjektene, mente fylkeskommunen at de burde være tilstrekkelig uavhengig til å kunne bekle prosesslederrollen.

Spørsmål om tolkningen av Kontaktutvalgets beslutning, og av om det er akseptabelt at en fylkeskommunal prosessleder ivaretar funksjonen som uavhengig prosessleder, er forelagt Kontaktutvalget per epost.

Staten beskriver prosesslederens rolle på følgende måte:

- Påse at all planlegging foregår innenfor de økonomiske rammer som er avsatt til prosjektene
- Påse at de planer som lages følger vedtatte prinsipper vedtatt av overordnede organer
- Avklare uenighet så tidlig som mulig og bringe uenighet opp til Programrådet som styringsgruppe
- Prosesslederen skal ikke fatte styrende beslutninger, men henvise de til Programrådet evt til KU. I KU og Programrådet sitter alle tre representanter i Bymiljøsamrådet
- Være uavhengig slik at prosesslederen kan jobbe uten bindinger overfor de andre deltakerne i organisasjonen
- Prosesslederen er i realiteten Programrådets representant overfor de som planlegger og skal rapportere til Programrådet

Dette innebærer at alle partene må ha tillit til at prosesslederen gjør en god jobb.

Kommunen støtter denne oppfatningen. Det samme gjør fylkeskommunen, men mener at fylkeskommunen kan ivareta denne rollen på samme måte som de ellers gjør for fylkesvegprosjekt utenfor Miljøpakke-området. Som eier av vegene og som ansvarlig for driften av vegene i ettertid, er det viktig for

fylkeskommunen å være tettest mulig på prosjektene, men samtidig uavhengig og objektiv ifht interessekonflikter mellom prosjektene.

Det er ikke enighet blant partene om at en av partene kan ivareta denne rollen på en tilstrekkelig uavhengig måte under planleggingen, og spørsmålet tas opp til videre drøfting.

Sekretariatets forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet

Ad sak 16/18 Videre arbeid med byvekstavtaler (SVV/TK/TRFK)

Gjensidig orientering og drøfting av arbeidet med å forberede byvekstforhandlingene

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 17/18 Om informasjonsarbeidet (SVV)

Statens vegvesen orienterer om saker i media siden sist.

Forslag til konklusjon:

Tas til orientering

Ad sak 18/18 Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)

Fylkeskommunen orienterer om utviklingen i kollektivtrafikken.
Sekretariatet orienterer om utviklingen i biltrafikken

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt