

Notat fra Sekretariatet

Vedlegg 13-18 Miljøpakkens prosjektrammer og inntektsgrunnlag 2019-23

Rammene for tiltak i Miljøpakken ble sist behandlet lokalpolitisk av bystyret og fylkestinget i 2012 og vedtatt i Stortinget i 2013. Ved Stortingsbehandlingen ble de økonomiske rammene til riksveganleggene økt gjennom at det ble avsatt mer bompenger til disse prosjektene. Det ble dermed mindre midler til andre tiltak uten at disse konsekvensene ble synliggjort i saken.

Miljøpakkens handlingsprogram revideres årlig. I løpet av høsten behandler Miljøpakkens styringsorgan (Programrådet og Kontaktutvalget) rammene for arbeidet og innholdet i forslag til handlingsprogram som sendes til politisk behandling. Fylkestinget har ikke fullt ut vedtatt forslagene til handlingsprogram siden 2014, og det foreligger derfor ikke et omforent langsiktig handlingsprogram.

Partene har årlig avklart budsjetterammene for aktiviteten i inneværende år. Videre har de blitt enige om en bymiljøavtale for perioden 2016 – 2023 som tilfører mer statlige midler. Partene har godkjent utvidede rammer for følgende aktiviteter:

- bygging av E6 Jaktøya – Sentervegen
- forskuttering og bygging av Nydalsbrua
- tilskudd til drift av kollektivtrafikk fram til 2030
- egenandel for bygging av infrastruktur til Metrobuss.

I tillegg er kommunen og fylkeskommunen enige om å finansiere utbygging av byggetrinn 2 Tanem – Tulluan på Fv 704 i forbindelse med søknad om økt takst og utvidet innkrevingsperiode i bomstasjonene. Denne er nå til behandling i Stortinget og ventes avklart i nær framtid.

Staten har bedt om en plan som viser fordelingen av årlige prosjektrammer mellom prosjekter/sektorer i perioden 2019- 2023. Forutsetningen er at gjelden ikke overskrider en godkjent låneramme på 1 mrd kr som kan nedbetales innen 2029. Dette som viktig grunnlag for forhandlingene om en kommende byvekstavtale.

Utbyggingsplan som grunnlag for byvekstforhandlinger

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 Årsbudsjett 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 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 tilsvarende 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 Fv 704, del 2 Tanem – Tulluan, er innarbeidet i henhold til føringene i Prop. 36 S.

I eksemplet ligger det inne kostnader til de prosjektene som inngår i årsbudsjett 2018, samt kostnader til:

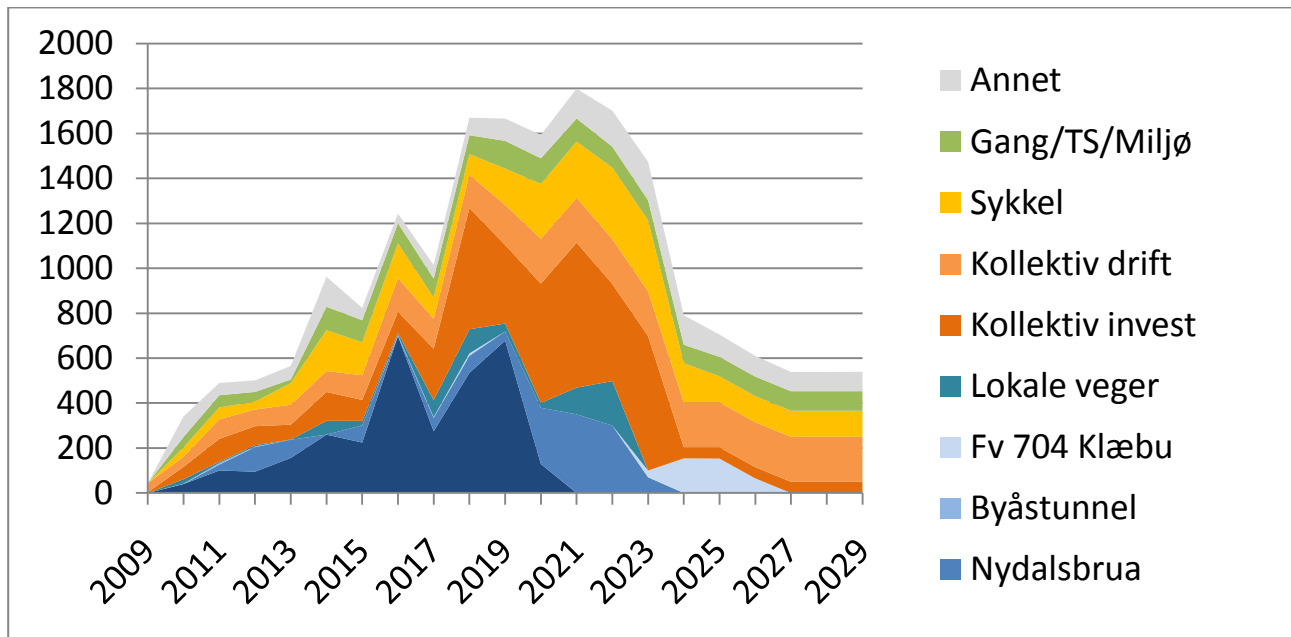
- ferdigstilling av E6 Jaktøya – Sentervegen
- forskuttering og bygging av Nydalsbrua
- utbygging av Metrobuss fram til 2024
- tiltak for kollektiv, gange og sykkel langs riksveg fram til 2024
- avklarte rammer for tilskudd til drift av kollektivtrafikk fram til 2030
- bygging av Fv 704, del 2 Tanem – Tulluan
- videreføring av øvrige rammer for kollektiv-, gang-, sykkel-, trafikksikkerhets- og miljøtiltak til 2030

Det ligger ikke kostnader til:

- videre utvikling av kollektivknutepunkt på Sluppen etter 2018
- bygging av Byåstunnelen
- bygging av Brundalsforbindelsen og andre ikke påbegynte lokalveger.

I tillegg er byggingen av Fv 704 Tanem – Tulluan utsatt til etter 2023. Det inngår heller ikke økte midler til ytterligere opptrapping av tilskuddet til kollektivtrafikk etter 2020.

Årlige kostnader



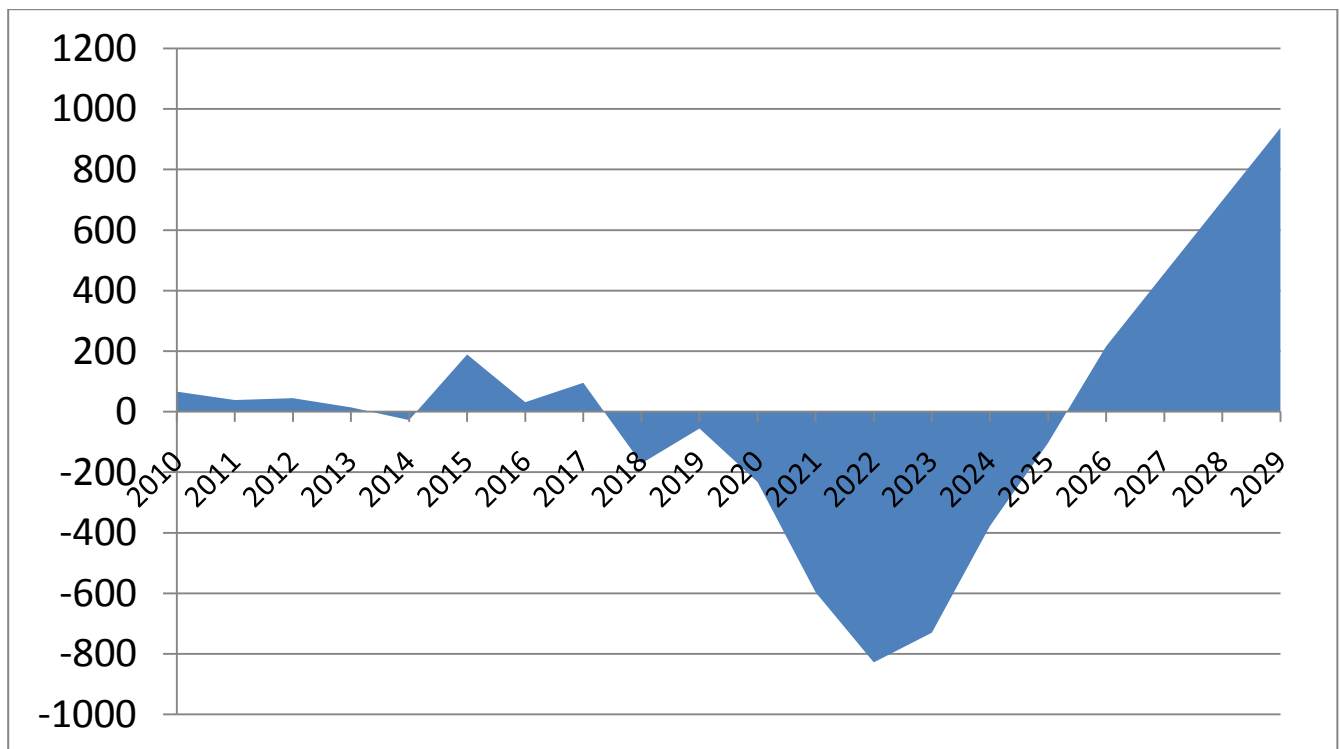
Figur 1: Eksempel på fordeling av kostnader på ulike prosjekt/innsatsområder som underlag for forhandlinger om en byvekstavtale (jf. beskrivelse foran).

Figur 1 viser en oversikt over forventede kostnadsrammer for ulike prosjekt/sectorer under de forutsetningene som er beskrevet foran. Den maksimale toppaktiviteten er 1,8 mrd kr og inntreer i 2021. De samlede kostnadene er fordelt med 41 % til kollektivtiltak, 28 % til vegbygging, 16 % til sykkel og 16 % til øvrige tiltak. Dette gjelder før midlene i en ny byvekstavtale fram til 2030 er fordelt.

Oversikten er basert på en forutsetning om at vi greier å omsette de statlige bevilgningene som ligger inne i gjeldende bymiljøavtale. Manglende planavklaring gjør det krevende. Aktiviteten øker betydelig i inneværende år og holder seg høy fram til 2023. Dette skyldes spesielt økt aktivitet til investering og drift av Metrobuss samtidig som det opprettholdes høy aktivitet i vegbyggingen.

Figur 2 viser en oversikt over Miljøpakkens økonomiske utvikling som følge av de kostnadene som påløper i figur 1 og avklart inntektsgrunnlag. Her inngår bompenger og lokale bevilgninger fram til 2030, avklarte midler statlige midler til store riksvegprosjekt, samt midlene i bymiljøavtalen fram til 2024. Forventede midler i byvekstavtalen er ikke tatt med.

Kapitalbeholdning



Figur 2: Årlig kapitalbeholdning ved kostnadsrammer som i figur 1 og inntekter som beskrevet foran

Lånebehovet ligger innenfor garantirammen på 1 mrd kr og utgjør maksimalt 800 mill kr som inntreer i 2022. De utvidede bominntektene går til nedbetaling av gjelden og til oppbygging av en udisponert reserve på vel 900 mill kr i 2029. Gjelden og reserven vil påvirkes av rentenivå, tidspunkt for statlige midler og endelige kostnader for Nydalsbrua.

Nærmere om større prosjekt og innsatsområder

Tabell 1 viser en oversikt over forventede årlige inntekter i perioden 2019 – 2023, tidligere inntekter og forventede inntekter fram til 2030.

Tabell 1: Finansieringsrammer (2018-kr)

Inntekter	Før 2019	2019	2020	2021	2022	2023	2019-23	2024-29	Sum 2010-29
Kommunale midl inkl MVA	194	27	27	27	27	27	135	127	456
Fylkesvegmidl inkl MVA	533	72	72	72	72	72	361	434	1328
Netto bominntekt inkl. rente	3394	610	609	595	608	596	3018	3794	10206
Statlige RV-Store prosjekt	704	640	129	0	0	100	869	707	2280
Statlige RV-Programområder	409	55	138	223	295	330	1041	0	1451
Belønningsmidler	1490	179	179	179	179	179	893	0	2383
Investeringsstilsudd*	284	145	213	278	210	177	1022	0	1306
Andre inntekter	33	0	0	0	0	0	0	0	33
Totalt netto	7041	1727	1367	1374	1391	1481	7340	5061	19442

Tabell 2 viser en oversikt over forventede årlige kostnader i perioden 2019-2023, tidligere kostnader og forventede kostnader fram til 2030.

Tabell 2: Kostnadsrammer (2018-kr) for prosjekt/innsatsområder, jf. eksempel i figur 1¹

Kostnader	Før 2019	2019	2020	2021	2022	2023	2019-23	2024-29	Sum 2010-29
E6 sør	2385	678	129	0	0	0	807	0	3192
RV 706 Sluppen/Stavne	414	41	250	350	300	70	1011	0	1425
Byåstunnelen	24	0	0	0	0	0	0	0	24
Klæbu Sandmoen - Tulluan		0	0	0	0	30	30	372	402
Felleskostnader	4	1	1	0	0	0	2	0	6
Knutepunkt Sluppen		0	0	0	0	0	0	0	0
Lokale veger	305	35	22	119	198	0	373	0	678
Kollektiv drift	969	178	200	200	200	200	977	1200	3145
Kollektiv investering	736	103	131	215	216	251	916	306	1959
Kollektiv	602	261	414	437	223	354	1690	0	2291
Gatebrukstiltak	62	18	21	10	4	4	57	43	162
Hovednett sykkel	895	168	246	249	320	319	1302	764	2961
Gangveger	82	21	22	26	26	23	117	118	317
Trafikksikkerhet	321	61	50	50	50	49	260	257	838
Støytiltak	156	23	21	17	14	14	89	99	344
Annet	290	12	12	12	12	12	59	71	419
Totalt netto	7243	1600	1518	1684	1562	1326	7690	3229	18163

E6 sør (Trondheim – Melhus) er i avslutningsfasen med etappen Jaktøya – Sentervegen, som planlegges åpnet for trafikk våren 2019.

Rv706 Sluppen – Stavne inkludert Nydalsbrua med påkjøringsramper: Her legges opp til forskottering fra Miljøpakken med sikte på oppstart 2019 og full utbygging fram til 2023. Rentekostnader vil avhenge både av prosjektframdrift og avtale med staten om tidsplan for når statsmidlene kommer.

Byåstunnelen: Ny utredninger av behov og løsninger foregår våren 2018. Her skal også vurderes virkninger på hele transportsystemet, samt gjøres nye kostnadsberegninger. Det inngår ikke midler til Byåstunnelen.

Fv704 Klæbu fra Tanem til Tulluan: Reguleringsplan pågår 2017-18. Foreløpig usikre kostnadsoverslag. Her er oppstart utsatt til 2023.

Knutepunkt Sluppen: Her pågår utrednings- og kommunedelplanarbeid med sikte på langsiktige løsninger, men det ligger ikke inne midler etter 2018.

Lokale veger: Johan Tillers veg avsluttes 2019. Det er ikke satt av midler til nye prosjekter, deriblant Brundalsforbindelsen.

¹ Eksklusive kostnader til investering og drift av bomssystem

Kollektiv drift: Det er lagt inn felles vedtatt opptrappingsplan fram til 2020, jf politisk vedtak om trinn tre juni 2016. Det er også ønske om videre opptrapping etter 2020 som det ikke er avsatt midler til.

Kollektiv investering omfatter holdeplasstiltak med mer utenom Metrobuss, deriblant programområdemidler på riksveg, midler til trikk, innfartsparkering og signalprioritering. Det er spesielt behov for nærmere planavklaring av prosjekter knyttet til riksvegansvaret.

Metrobuss: Her legges gjeldende bymiljøavtale til grunn. Framdrift og forbruk i gateprosjektene er fortsatt ikke avklart.

Gatebrukstiltak: Her ligger noen forpliktelser knyttet til opparbeiding av Torvet.

Hovednett sykkel: Her ligger midler til diverse tiltak på hovedrutene, herunder programområdemidler på riksveg. Det er behov for nærmere planavklaring av prosjekter, ikke minst prosjekter knyttet til riksvegansvaret.

Gangveger: Dette er primært mindre tiltak, og ikke spesifisert nærmere foreløpig.

Trafikksikkerhet: Diverse tiltak, blant annet fortausprosjekt, krysstiltak, med fokus på skoleveger og ulykkespunkt.

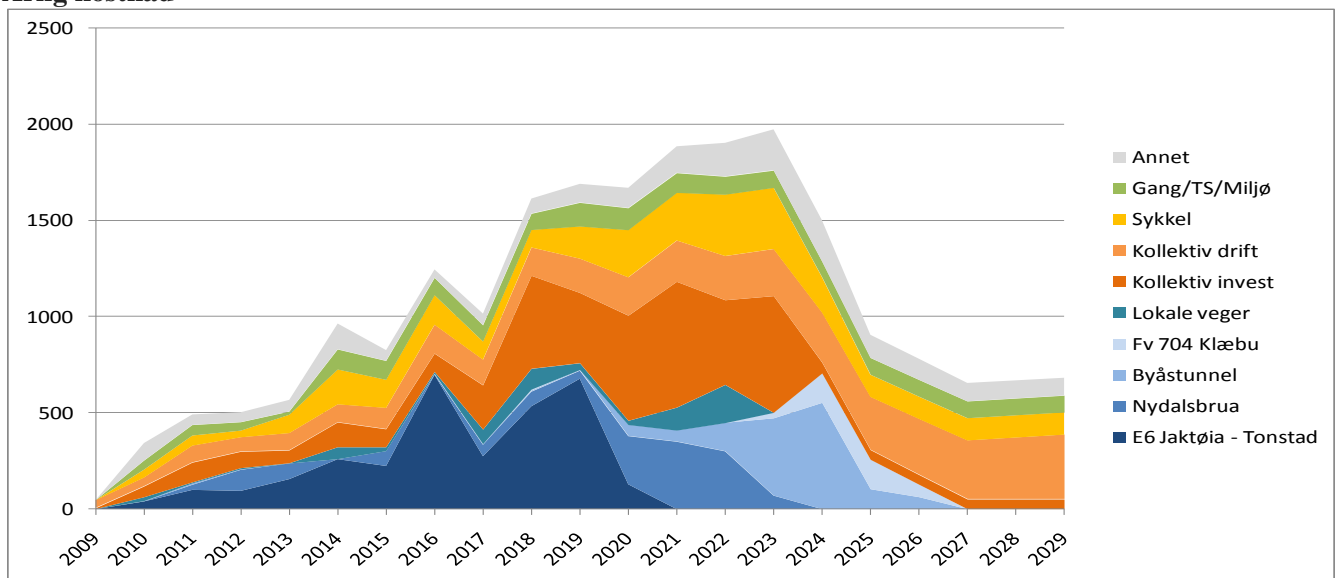
Støytiltak: Diverse tiltak etter behovsvurderinger. Ny støykartlegging 2018 gir grunnlag for å peke ut lovpålagte tiltak etter forurensningsforskriften.

Annet omfatter informasjon, mobilitetsrådgivning, midler til innovasjon, samt utredninger for næringstransport.

Utbyggingsplan etter byvekstforhandlinger

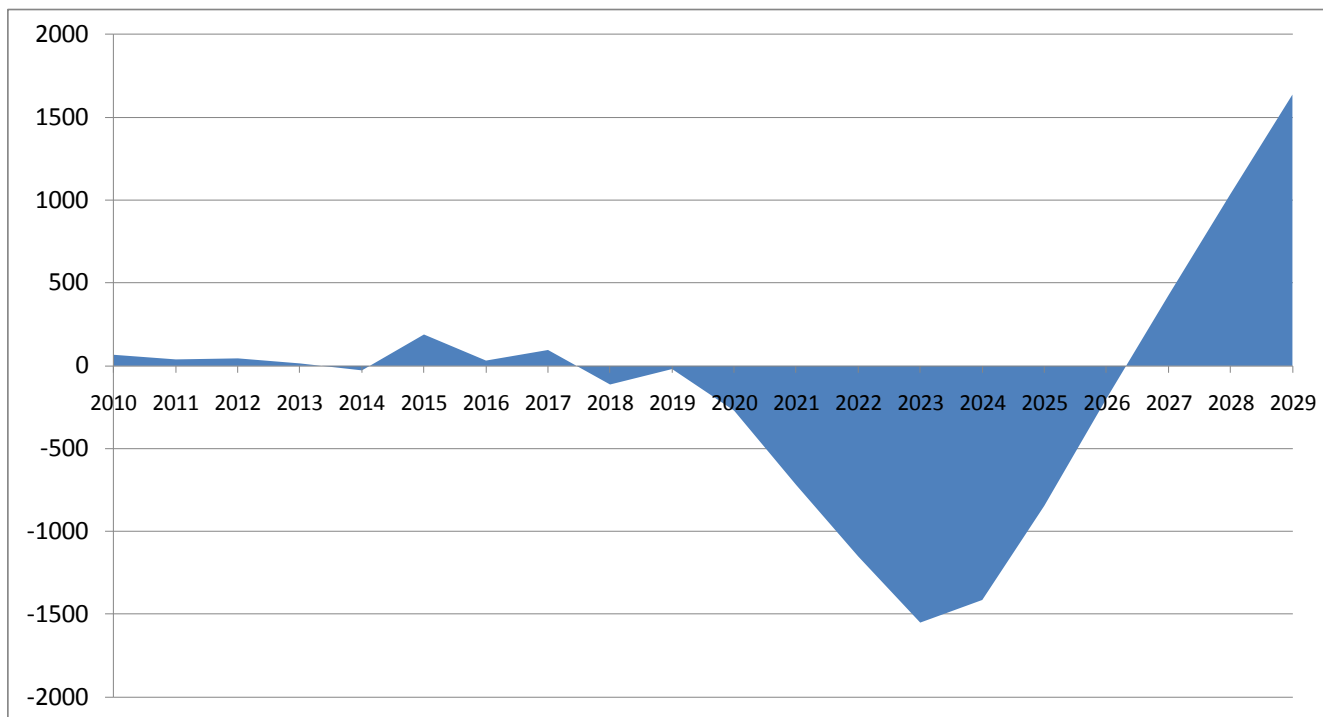
I inneværende år skal det forhandles om en ny byvekstavtale. Statlige belønningsmidler, midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riksveg og investeringsstilskudd til Metrobuss øker finansieringsgrunnlaget og muliggjør utvidet aktivitet i perioden 2025 - 2029. Resultatet fra disse forhandlingene er uvisst, men de følgende figurene viser et eksempel basert på en forutsetning om at midlene i gjeldende bymiljøavtale videreføres på samme nivå fram til 2030.

Årlig kostnad



Figur 3: Eksempel på utbyggingsplan med opptrapping av driftstilskudd til kollektivtrafikk og utbygging av Byåstunnelen i 2022 – 2025. videreført finansiering i en byvekstavtale

Figur 3 viser et eksempel hvor tilskuddet til drift av kollektivtrafikk trappes opp med 15 mill kr per år etter 2020 til 335 mill kr i 2029 (2018-kr). Byåsentunnelen bygges ut innenfor tidligere avsatt kostnadsramme på 1,4 mrd kr. Det er ventet at kostnadene til Byåstunnelen vil bli høyere.



Figur 4: Eksempel basert på utbyggingsplan i figur 3 og videreført finansiering i en byvekstavtale

Figur 4 viser kapitalbeholdningen med utgangspunkt i kostnadene i figur 3 og utvidet finansiering i en byvekstavtale i 2024 – 2029. En videreføring av dagens nivå utgjør samlet sett ca 3 mrd kr.