



MØTEREFERAT

Kontaktutvalget - styringsgruppe for Miljøpakken

Vår dato
22.3.2018

Dato og tid: Fredag 16.3.2018, kl. 10:00 – 14:00
Sted: Fylkestings sal B, Fylkeshuset

Til:	Harald Høydal, Fylkesmannen
Lars Aksnes, Vegdirektoratet	Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Rita Ottervik, Trondheim kommune (sak 9-12+16)	Eva Solvi, Statens vegvesen
Ola Renolen, Trondheim kommune (sak 13-15, 17-18)	Heidi Fosslund, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune	Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet	http://miljopakken.no/
Frank Jenssen, Fylkesmannen	
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune	Fra:
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet	Henning Lervåg, Sekretariatet
Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen	

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

Beslutninger i Programrådet

- Tilskudd på 3,4 mill kr til ny sykkelveg ved realisering av ny Trondheim sentralstasjon. Tas inn i handlingsprogram for 2019 - 2022.
- Midler til lyskryss (4 mill kr) og fortau/TS (3 mill kr) på Skovgård. Tas inn i budsjett 2019 og bygges sammen med stasjoner for Metrobuss.
- Kostnadsøkning på 11 mill kr for å finansiere gang-/sykkelveg på Fv 707 Stormyra - Berg. Tas inn i handlingsprogram 2019 - 2022.
- Lokaltilpasset kvalitet på støyskjerm ved Singsaker skole. Rammen økes til 7,6 mill kr, hvorav 3,6 mill kr dekkes i handlingsprogram 2019 - 2022.
- Støyskjerming i Kong Øysteins veg utsettes. Sak for politisk avklaring av kvalitet som legges til grunn ved støyskjerming i etablerte bystrøk fremmes snarest.
- Utarbeidelse av en reguleringsplan for en ny Brå bru som stålbejelkebru.
- Regulering av E6 på Sluppen. Ekstra kjørefelt på rampene. Holdeplassene ved Kroppanbrua legges ned. G/S-veg under Omkjøringsvegen.

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.

Konklusjon: Tas til etterretning

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. 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
- Prosess i komplekse saker
- Sekretariatets rolle og myndighet
- Temagruppenes framtidige funksjon

Kommentarer:

- Beslutninger skjer i ordinære politiske fora. Samarbeidsmodellen er vedtatt lokalpolitisk og godkjent av regjeringen. Dette har ikke vært problematisk i de andre byene.
- Staten er ikke motpart - styrken er enigheten i et trepartssamarbeid. Beslutningene skal foregå i Miljøpakkens styringsorgan der alle parter er representert og ikke bilateralt mellom partene slik en har sett eksempler på.
- Ordførerne vil ikke ha utvidede politiske fullmakter fordi beslutningene uansett må forankres

politisk. Staten kan heller ikke forplikte seg, men tar forbehold om behandlingen i årlige statsbudsjett.

- Det er problematisk å anbefale noe i Kontaktutvalget som går mot vedtak i egne politiske organ. Slike saker bør tas til orientering før politisk behandling.
- Viktig med tydelige rammer for igangsettingsansvar og kostnader for å unngå at det settes i gang tiltak utenfor rammene.
- Rådmannen har fullmakt og utfordres til mer avklaring av fakta. Reelle uenigheter bringes fram til KU, men rådmennene må kunne bli enige om fakta i sakene.
- Er Metrobuss annerledes og mangler en felles ansvarlig? Nei, også her skjer forankringen av ansvar i de enkelte byggeprosjektene på normal måte ut fra hvem som har ansvar for vegene. Men planleggingen er samhandling mellom partene der også planmyndigheten er viktig.
- Det forventes at fylkesmannen vil få en ny rolle i byvekstforhandlingene og ikke lenger bare delta som observatør. Dette gjelder spesielt i arealspørsmål. Kan fylkesmannen delta i møtene i Programrådet for å komme tettere på arbeidet i en forberedelse? Fylkesmannen skal være kontrollør og det er problematisk om kontrolløren blir for involvert i arbeidet. Da blir han inhabil. Det sjekkes opp hvordan dette gjøres andre plasser.
- Viktig at sekretariatet får fullmakter som gir rett til innsyn i partenes interne økonomi. Dette må også omfatte en fullmakt til å kunne dra i nødbremsen når det avdekkes forhold som krever avklaring.
- For å unngå operative utfordringer, kan det være hensiktsmessig å ha noen kjøreregler for å unngå for mange ulike vedtak i politiske organ. Det er krevende å unngå ulike vedtak og rådmennene har plikt til å gjøre egne vurderinger. Kan følge opp det vi er enige om, og følge opp resten i Kontaktutvalget med påfølgende behandling i fylkesutvalg og formannskap.
- Miljøpakkens prosjekter er ikke underlagt krav om investeringsbeslutning slik som andre kommunale og fylkeskommunale prosjekt. Det er behov for tydelig investeringsbeslutning. Dersom det foreligger tilfredsstillende avklarte kostnadsrammer som grunnlag for utarbeidelse av handlingsprogrammet, kan vedtak av handlingsprogrammet tjene som investeringsbeslutning.
- Stat, fylke og kommune har ansvar for tiltak på egne veger. Endringer i kostnadene må behandles i Programråd eller Kontaktutvalg. Partene kan ha en styringsramme pluss en liten reserve som de kan godkjenne på egen hånd. Sekretariatet utarbeider en halvårlig statusrapport som oversendes kommunen, fylkeskommunen og staten.

Konklusjon:

Samarbeidsmodellen er vedtatt lokalpolitisk og godkjent av regjeringen. Det er ikke behov for å tilføre spesielle fullmakter til ordførerne. Sekretariatet gis fullmakt til direkte innsyn i partenes økonomi for å kunne utøve en controllerfunksjon. Programrådet må legge vekt på å avklare eventuelle konflikter knyttet til faktagrunnlag før det kommer til politisk behandling, men reelle konflikter må komme fram. Fylkesmannen deltar foreløpig ikke i møtene i Programrådet.

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 totalbildet 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.

Grunnlaget foreligger ennå ikke og vil bli presentert på neste møte under forutsetning av at AtB da har lagt fram sitt årsregnskap. Fylkeskommunen vil legge fram sin egen vurdering.

Konklusjon: Saken utsettes.

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.

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. Dette dekker videreføring av det ekstra tilbudet som Miljøpakken finansierte i 2017 fram til sommeren 2019.

Kommentarer:

- Kontaktutvalget er enige om at A+B har ansvaret for å videreføre det tilbudet de selv har utvidet mens Miljøpakken har ansvaret for videreføring av den tilbudsutvidelsen Miljøpakken finansierte i 2017. Her må Miljøpakken bestemme om dette tilbudet skal skjæres ned eller om det skal bevilges ytterligere midler.
- Det er allerede lagt inn en opptrapping i budsjettet for 2018. Denne økningen kan dekke en videreføring av det utvidede tilbudet som Miljøpakken godkjente.
- Må kjenne driftsresultatet fra tidligere år før en vet om det er behov for å tilføre mer midler. Også nødvendig å vite om det er ytterligere behov for opptrapping i løpet av året. Det er behov for å utsette saken.
- Årsbudsjettet er nå vedtatt og en eventuell utvidelse av driftstilskuddet vil kreve en omprioritering innenfor dette budsjettet. Hvordan håndterer vi usikkerhet?
- Vi må ta stilling til om A+B skal skjære ned sitt budsjett nå. De endelige kostnadene kjenner vi først i 2019.
- Spørsmålet er vel egentlig avklart. Det er rom for å videreføre den opptrapping Miljøpakken finansierte i 2017 innenfor vedtatt budsjett.

Konklusjon:

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

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

Årsbudsjett for Miljøpakken 2018 har vært behandlet i fylkestinget 28.2.2018 og i bystyret 01.3.2018. 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 porteføljestyling: ”Samferdselsdepartementet har merka seg at Sør-Trøndelag fylkeskommune meiner at dagens porteføljestytingsprinsipp må endrast slik at det blir avgrensa til prioriteringar innafor 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 rammor. Kostnadsauke må derfor handterast innafor 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.

Konklusjon:

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

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

Kontaktutvalget drøftet prosessen for vidare arbeid med handlingsprogram i sak 3/18.

Konklusjonen var at en skulle arbeide vidare 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. Bominntekter og kommunale og fylkeskommunale midler i perioden 2025 – 2029 inngår.
- 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 1 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. Innenfor disse rammene er det ikke rom for utbygging av Byåstunnelen, andre lokale hovedveger eller vidare opptrapping av tilskuddet til kollektivtrafikk etter 2020.

I inneværende år skal det forhandles om en ny byvekstavtale. Det forventes at finansieringsgrunnlaget utvides med statlige belønningsmidler, midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riksveg og investeringstilskudd til Metrobuss, noe som muliggjør utvidet aktivitet i perioden 2025 - 2029. Dette er illustrert i et alternativt eksempel på

handlingsprogram. 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. Dette gjelder dersom byvekstmidlene benyttes til finansiering av tiltak som frigjør bompenger for bruk til vegbygging.

Kommentarer:

- Enig i det handlingsprogrammet som beskrives i vedlegget. Vi må vise et samlet utbyggingsprosjekt som holder seg innenfor garantirammen på 1 mrd kr for låneopptak.
- Det er viktig at handlingsprogrammet behandles lokalpolitisk før sommeren. Programmet skal vise årlig finansiering for de større prosjektene og kostnadsrammer for de øvrige fram til og med 2023. Finansieringen skal vise samspillet av offentlig og annen finansiering (bompenger). De offentlige investeringene splittes på ulike statlige finansieringskilder, fylkeskommunale midler og kommunale midler.
- Det er ønskelig å få figurene i en excel-fil (ikke bare pdf) slik at partene har anledning til å endre verdiene på egen hånd og se konsekvensene av dette.
- Det er ønskelig med en tekstlig beskrivelse av aktuelle prosjekter innenfor de avsatte kostnadsrammene.

Konklusjon:

Det utarbeides et handlingsprogram for perioden 2019 - 2029 basert på eksemplet som beskrives i figur 1 og 2 (jf. vedlegg 13-18) og merknadene i møtet. Handlingsprogrammet behandles politisk i fylkesting og bystyre senest i juni 2018.

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.
- Det er nå behandlet mange politiske saker om Metrobuss med stort sett like vedtak, herunder bl.a. budsjett for Metrobuss m/snøsmelteanlegg, kvartalsrapport 4, Håkon den 7's gate og Leangen stasjon
- Fremdriftsmessig ligger resterende del av porteføljen bra an i forhold til planlagt fremdriftsplan, men det skal lite til før en slutføring til 2019 er truet.
- Foreløpige vurderinger viser en kostnadsøkning for knute- og omstigningspunkt på 20-30 MNOK. Ervervskostnadene kan også øke med 10 - 20 MNOK. Sikkerhetsavsetningen på 100 MNOK skal brukes til kostnadsøkninger. Denne kan eventuelt først disponeres til andre formål når usikkerheten er tilsvarende redusert.

I flere Metrobussprosjekt 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 i 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 kulvert (5 mill kr) er ikke finansiert.
- Tonstad, omstigningspunkt: Totalbehov 55 mill. kr hvorav Metrobuss stasjoner og oppstillingsplasser utgjør 45 mill. kr. Kostnader til Kiss'n ride (3 mill. kr), sykkelparkering/-veg (2 mill kr) og 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.

Kommentarer:

- Det er bra driv i arbeidet med Metrobuss nå. Vi er alle i samme båt og det er viktig å ha et løsningsorientert fokus.
- AtB vurderer nå eventuelle økonomiske konsekvenser av at tilbudet ikke kan driftes helt som forutsatt. Dette legges fram som sak i neste møte i kontaktutvalget.
- Det er ikke akseptabelt med usikkerhet rundt Lund stasjon. Dette er ikke veldig komplisert og må løses nå.
- Det er nå enighet om en midlertidig løsning i Håkon den 7's gate, men et kollektivfelt på 50 meter sikrer ikke bussenes framkommelighet. Vi må komme i gang med planleggingen av en helhetlig løsning der ting ses i sammenheng. Viktig at dette arbeidet ikke blir for omfattende.
- Vi er ikke helt i mål i Innherredsvegen selv om vi nå ferdigstiller prøveprosjektet. Det må være mulig med automatisk overvåking eller hyppigere politikontroller for å begrense ulovlig gjennomkjøring.
- Trenger vi å bruke $\frac{1}{2}$ mrd kr i Innherredsvegen? Noe av midlene kan overføres og benyttes på Håkon den 7's gate i stedet. Reguleringsplan for østre del av Innherredsvegen er snart ferdig. Fullføring av prøveprosjektet blir ikke veldig dyrt, men vanskelig å si hva det totale behovet blir enda. Det kan være aktuelt å gi prosjektet en kostnadsramme og en oppgave om å planlegge en løsning innenfor denne rammen.
- Vi kan eventuelt vente med opparbeidelsen av Skovgård som knutepunkt og bare ta holdeplassene nå dersom matebussene vil kjøre fram til Strindheim.
- På Strindheim er det optimalt å utvide Leangbrua, men det er ennå usikkert. Fylkeskommunen vil kjøpe tomt av kommunen på den gamle brannstasjonen. Dette medfører sparte driftskostnader for kollektivtrafikken på i størrelsesorden 10 mill kr årlig og må avklares.
- Det er OK med ekstra midler for å realisere TS- og sykkeltiltak samtidig med utbygging av Metrobuss der dette er rasjonelt. Det gir fordeler for alle parter.
- Metrobuss bør dekke sine egne behov på Heimdal, men ikke ta ansvar for opparbeidelse

av byrom. Grunnerverv dekkes på ordinært vis, men ikke i forhold til en framtidig funksjon som parkeringsplass siden arealene ikke er, eller vil bli, regulert til dette.

Konklusjon:

Kontaktutvalget er fornøyd med at det nå er bra driv i arbeidet med Metrobuss og oppfordrer alle parter til å være løsningsorientert i det videre arbeid. AtB legger fram dokumentasjon på eventuelle endringer i driftskostnadene som følger av endrede forutsetninger til neste møte. Det settes i gang et planarbeid for en helhetlig løsning i Håkon den 7's gate. Fortau, sykkelveg, kulvert, Kiss 'n ride og sykkelparkering bygges sammen med Metrobuss på Tonstad, Heimdal stasjon og i Ringvålvegen og finansiering innarbeides i handlingsprogrammet for 2019.

Sak 15/18 Oppfølging av arbeidet med gateprosjektene/Metrobuss (Sek)

Kontaktutvalget behandlet i sak 2/18: Organisering og videre arbeid med gateprosjektene/Metrobuss. Her fikk Programrådet myndighet til å være styringsgruppe for arbeidet innenfor politisk godkjente rammer. Kontaktutvalget ba videre om at 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. Kommunen og staten mente at det burde leies inn en felles ekstern prosessleder som prosjektansvarlig for framdriften i alle gateprosjektene. Prosesslederen 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 kan gi styringssignaler til prosessdriveren.

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

Det er enighet om prosesslederens oppgaver:

- 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 Bymiljøsamarbeidet
- 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. Spørsmålet er om en av partene kan ivareta denne rollen på en tilstrekkelig uavhengig måte under planlegging.

Kommentarer:

- Fylkeskommunen ønsker å gå sterkere inn i planleggingen på eget vegnett og pleier å ivareta sine interesser på denne måten i prosjekter utenfor Miljøpakken. Selv om fylkeskommunen ikke får prosesslederen, vil fylkeskommunen uansett som vegeier være byggherre for alle de fire hovedvegprosjektene, men planleggingen av anleggene er et felles anliggende.

- Fylkeskommunen ønskes inn i arbeidet med planleggingen, men har ingen vegadministrasjon. Fylket har erfarne personer som kan ivareta prosesslederrollen og da trenger ikke Miljøpakken leie inn folk til å bekle denne rollen.
- Statens vegvesen er fylkeskommunens vegadministrasjon og rådgiver og bemanner prosjektene på vegne av fylkeskommunen og representerer ikke staten i dette arbeidet. Hvis fylket har ressurser, så kan de bekle rollen som prosjektleder for ett av gateprosjektene.
- Det er viktig at prosesslederen er uavhengig. Prosesslederen er Programrådets representant og skal representere alle partene på en likeverdig måte. En av partene kan ikke ha en slik rolle.
- Programrådet skal være en beslutningsorientert styringsgruppe der flertallet i utgangspunktet bestemmer. Her har staten, fylket og kommunen en stemme hver. Saker med stor uenighet eller av politisk karakter bringes fram for Kontaktutvalget som også orienteres løpende om hvilke beslutninger som tas.
- Viktig å holde det politiske miljøet godt orientert. Det planlegges felles informasjonsmøter for kommunale og fylkeskommunale politikere i forkant av den politiske behandlingen. I tillegg er det mulig å be om egne orienteringer.

Konklusjon:

Det leies inn en uavhengig prosessleder til å lede arbeidet med alle gateprosjektene. Prosesslederen er Programrådets representant og forholder seg til omforente politiske føringer og Programrådet som styringsgruppe. Fylkeskommunen avklarer om de vil ha prosjektlederen i et av gateprosjektene.

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

Departementet inviterte tidligere i vår til møte med orientering om reforhandlingen av byvekstavtalene. Det er avklart at avtalene med de fire storbyområdene forhandles først. Statens forhandlingsmandat antas å foreligge 12. april med ambisjoner om oppstart i løpet av våren og ferdigstilling i løpet av året. Departementet inviterer seg til møte her i Trondheim og vil gjerne bli presentert noe teknologisk.

De økonomiske rammene i NTP ligger fast, dvs. 67 mrd kr fordelt på 50/50-ordningen, belønningsmidler, programområdetiltak og stasjonsområder på jernbanen.

Kommentarer:

- Staten ønsker ikke å framstå som en motpart og mener at det er en klar styrke og bedre muligheter til å få midler om en kan stå samlet bak en felles søknad.
- Det er problematisk å involvere staten i arbeidet med en forhandlingsstrategi. Dette er noe kommunene må koordinere seg i mellom. Derimot bør vi kunne samarbeide om å få på plass det faglige grunnlaget, dvs. de enkeltprosjektene som det kan forhandles om.
- Det er ønskelig med flere kommuner i byvekstavtalen, og dette er viktig for å lykkes. Vi kan ikke bare regne oss fram til hva som er de beste prosjektene. Det kan være nødvendig å gi noe til nabokommunene for å få disse med i samarbeidet, og det kan være viktigere å få disse til å forplikte seg til nullvekst enn nytten av de isolerte prosjektene.
- Det er bekymring mht hvor mye penger som er igjen når flere aktører skal med. Økningen i belønningsmidlene er kanskje ikke nok til å dekke det økte behovet til drift av kollektivtrafikk.
- Det er samlet satt av 66 mrd kr på de tre postene i byavtalene. Av disse 66 mrd kr er 25 mrd kr kontraktfestet (ut 2023). 50/50-midlene gjelder bare de fire storbyene, men skal i tillegg dekke metrotunnel og nytt signalsystem på T-banen i Oslo (ca 24 mrd kr). Da er det for lite

penger. Trondheim får 170 mill kr i belønningsmidler årlig av en årlig pott på ca 1,5 mrd kr. Det settes ikke av mer midler om avtaleområdet blir utvidet. Derimot finnes det mer penger innenfor programområdene, kollektiv, sykkel og sikkerhetstiltak langs riksveg.

- Det kan også ligge mer penger på jernbane, men det er utenfor byvekstforhandlingene. Handlingsprogram kommer på høring 9. april.
- Byutredning trinn 2 vil vurdere driftskostnader for kollektivtrafikken i henhold til nullvekstmålet. Dette blir innspill til neste NTP 2022-33.
- Vi har vært beskjedne i Trondheim og det er behov for nye midler til tunge prosjekt som knutepunkt på Sluppen. Her må vi utrede tilbud.
- Noe av det vi spiller inn kan være grunnlag for neste NTP, dvs. 2022-33

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 17/18 Om informasjonsarbeidet (SVV)

Det er mange saker om Miljøpakken i media slik det har pleid å være. Adresseavisen og Ola Borten Moe har problematisert manglende politisk kontroll og styring av aktiviteten i Miljøpakken. Mulig utsettelse av Byåstunnelen vinkles opp mot bygging av gang- og sykkelveger og det gjøres narr av reiserådgivernes arbeid. Det har vært omtale av bomber som ikke fungerer og av forsinkelser i arbeidet med Metrobuss.

Vi har ca 10 000 besøk på nettsiden hver måned med en gjennomsnittlig oppholdstid på 1,41 sek. Vi har lagt ut informasjon på facebook og kjøpt spredning til folk som vi ellers ikke når. Reiserådgiverne låner ut elsykler for testing på NTNU i løpet av våren. Det er også mange andre bedriftsbesøk med informasjon og tilbud om tiltak. Det er sendt ut plaketter til alle sertifiserte deltakere i sykkelvennlig arbeidsplass som også utfordres til å lage en liten film om sykkelfasilitetene og sykkelkulturen. Samarbeidet med skoler fortsetter, og vi lager film for å markedsføre miljøvennlige reiser.

Kommentarer:

- Det etterlyses initiativ rettet mot bussjåførere. Disse har vært lite involvert i arbeidet. Hovedansvaret ligger på AtB, men også Miljøpakken bør kunne orientere og gi mulighet for dialog.
- Etterlyser reisevanedata som viser effekten av reiserådgivning i bedriftene. Det gjennomføres undersøkelser før og etter for å belyse dette.
- Hjem - jobb - hjem er en suksess i Stavanger. Bedriftene betaler 10 kr per ansatt og ansatte betaler 535 kr for et månedskort med tilgang buss, bane og elsykkel. Kolumbus er dermed i ferd med å bli et mobilitetsselskap.

Konklusjon:

Tas til orientering. Innspill om informasjon/dialog med bussjåførere følges opp.

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

De endelige resultatene viste nullvekst i trafikken gjennom bomstasjonene i 2017 – en liten nedgang i Miljøpakkens stasjoner (-0,4 %) og litt vekst i bomstasjonen på Ranheim (1,3 %). I januar-februar har det samlet sett vært en liten nedgang på (- 0,9 %). Elbilandelen var 9 % i januar 2018.

Det er fortsatt noe vekst i kollektivtrafikken, totalt 2,4 %, som er litt i overkant av det som er nødvendig for å ivareta veksten i henhold til nullvekstmålet.

Kommentarer:

- Vegvesenets trafikkindeks viste en nedgang på -0,7 % i biltrafikken i Trondheim fra 2016 til 2017.
- Fylkeskommunen har vært i kontakt med Telenor som kan fristille GPS-data for alle brukere som går, sykler, bruker buss eller reiser med bil. Fylkeskommunen har planer om å samle trafikkdata for analyse.

Konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt

Det er foretatt en vurdering av BRT-standard for Elgeseter gate. Dette viser at vi med relativt enkle grep kan komme opp på en sølvstandard som er et respektabelt resultat. Arbeidet er interessant og gir nyttig informasjon for videre planlegging av Metrobuss. Det foreslås å presentere dette for å høre hvilke meninger Kontaktutvalget har om bruken av disse prinsippene.

Kommentarer:

- Det bør gjennomføres en tilsvarende gjennomgang i de andre gateprosjektene og dette er allerede bestilt av Programrådet.
- Ønskelig med en orientering om hva BRT-standard innebærer på neste møte.

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber om en orientering om vurderingen av BRT-standard i Elgeseter gate på neste møte.