



MØTEINNKALLING

Kontaktutvalget - styringsgruppe for Miljøpakken

Vår dato
21.4.2018

Dato og tid: Fredag 27.4.2018, kl. 10:00 – 14:00
Sted: Fylkestingssal A, Fylkeshuset

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

Orienteringer

- 19/18 Kostnad, trafikkinntekt og tilskudd til kollektivdrift i 2016 og 2017 (TRFK)**
- 20/18 Momsredusert investeringstilskudd (Sek)**
- 21/18 Utbyggingsplan 2019 – 2023/29 (Sek)**
- 22/18 Forslag til endret organisering i Metrobussprosjektet (TK)**
- 23/18 Status for arbeidet Metrobuss (Sek)**
- 24/18 Videre arbeid med byveksttaler (SVV)**
- 25/18 Jernbanedirektoratets handlingsprogram (JD)**
- 26/18 Om informasjonsarbeidet (SVV)**
- 27/18 Orientering om BRT-vurdering for Elgeseter gate(TK)**
- 28/18 Om trafikkutviklingen (TRFK/Sek)**

Eventuelt

Møtereferat: Møtereferatet er godkjent og lagt ut på vår hjemmeside

Orientering **Beslutninger i Programrådet**

- Vedtar mandatene for prosessleder, prosjektlederne og koordineringsgruppen i gateprosjektene (Jf. sak 23/18).
- Godkjenner revidert plan for tiltak i Isdamvegen som alternativ til utvidelse av kostnadsrammen.
- Godkjenner at Rønningsbakken planlegges som permanente metrobusstasjoner.
- Godkjenner at det utarbeides planer for permanente metrobusstasjoner for Bakke bru/Bakkegata som en beredskap, og foreslår at det settes av midler i handlingsprogrammet for 2019 slik at det kan være mulig å bygge disse til august 2019 dersom dette vedtas etter prøveprosjektet.

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 etterretning

Ad Sak 19/18: 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.

Vedlegg ettersendes tirsdag i neste uke dersom det er klart. Alternativt utsettes saken til møtet 8. juni.

Sekretariatets forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møte.

Ad sak 20/18: Momsreduert investeringstilskudd (SVV)

I gjeldende bymiljøavtale står det at Staten dekker halvparten av kostnadene til Metrobuss. Vegdirektoratet viser til at fylkeskommunen får momsrefusjon og at det av den grunn er riktig å ta utgangspunkt i en 50/50 fordeling av kostnadene uten MVA. De reelle kostnadene for partene blir ellers ulike og betydelig høyere enn 50 % for staten. Vegvesenet er bedt om å legge dette til grunn ved innspill om statlige midler til statsbudsjettet for 2019 og ønsker å orientere Kontaktutvalget om dette.

Ved innføring av MVA-avgift på veg i 2013 ga staten et ekstra bidrag for å dekke momsens på statlig vegnett. Det ble samtidig pekt på at det ikke var nødvendig å kompensere for avgiften på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett siden begge fikk momsrefusjon og kunne tilbakeføre denne til Miljøpakken. Både fylkeskommunen og kommunen har vedtatt dette, og momsens går derfor allerede inn som en finansieringsinntekt i Miljøpakken i dag. Endringene medfører derfor et inntektsbortfall i Miljøpakken.

Programrådet oversender saken med følgende tilleggskommentarer:

- Det trengs en skriftlig begrunnelse fra Staten.
- Programrådet oppfatter endringene som et brudd på de planene og forventningene som har ligget til grunn for finansieringen av Metrobuss i bymiljøavtalen.
- Kommunen og fylkeskommunen mener det må gjøres en juridisk vurdering av om det er riktig at Staten kan endre praksis på dette nå, midt i avtaleperioden.

Konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet

Ad sak 21/18: Utbyggingsplan 2019-2023/29 (Sek)

Kontaktutvalget ba i siste møte om at det arbeides videre med et handlingsprogram for 2019 - 2029 med utgangspunkt i de føringene som ble gitt i siste møte. Etter den tid har signalene fra statens vegvesen om at bidraget til Metrobuss blir redusert, jf. sak 20/18, medført endringer i forutsetningene. Dette har betydning for utbyggingsprogrammet og reiser behov for å drøfte hva som skal legges til grunn for handlingsprogrammet:

- Alternativ 1: Opprettholde de tidligere finansieringsforutsetningene til tross for signalene fra staten om å redusere det statlige bidraget fra 1,5 mrd kr til 1,27 mrd kr.
- Alternativ 2: Følge samme praksis som staten og bidra med en redusert lokal egenandel (1,27 mrd kr) som sammen med momskompensasjonen utgjør avtalt beløp. Det gir redusert ramme til Metrobuss på 550 mill kr.
- Alternativ 3: Opprettholde lokalt bidrag på forutsatt nivå (1,5 mrd kr) selv om staten reduserer sitt bidrag. Det gir en redusert ramme til Metrobuss på 275 mill kr.
- Alternativ 4: Øke det lokale bidraget til 1,77 mrd kr for å kompensere for redusert statlig bidrag slik at finansieringsrammen opprettholdes.
- Alternativ 5: Øke det lokale bidraget ennå mer (til 1,84 mrd kr) og øke prosjektporteføljen for metrobuss slik at det avtalte statlige tilskuddsbeløpet opprettholdes på 1,5 mrd kr. Det gir en økt ramme til Metrobuss på 335 mill kr.

I alternativ 2 frigjøres metrobusmidler til annen bruk i Miljøpakken, mens alternativ 4 og 5 krever at en større del av midlene i Miljøpakken benyttes til Metrobuss. De to siste alternativene gir også ekstra utfordringer med å holde seg under garantirammen for låneopptak i årene 2021 – 2024.

Alternativ 4 er et lite gunstig for Miljøpakken sammenlignet med alternativ 5 fordi vi der bidrar med en ekstra bevilgning uten at vi får statlig tilskudd for denne. Nærmere oversikt over de økonomiske konsekvensene framgår av vedlegg 21-18.

Konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet.

Ad sak 22/18: Forslag til endret organisering i Metrobussprosjektet (TK)

Metrobussprosjektet har til nå vært organisert som en plangruppe med medlemmer fra kommunen og vegvesenet. Plangruppen har gjennomført all planlegging før byggefasen med skissefase, utredning og forprosjektering. Alle delprosjektene har vært gjennom politisk behandling, og i løpet av april vil all forplanlegging før byggefasen være fullført. Budsjett er etablert og blir nå revidert etter siste kostnadsanslag i mars. Hele porteføljen med delprosjekt er overlevert for gjennomføring av byggeplan og bygging i byggherreorganisasjonen i TK og SVV.

For å sikre prosjektet en optimal lederorganisering i byggefasen med korte ansvars- og rapporteringslinjer mellom daglig oppfølging og gjennomføring opp til prosjektets styringsorgan foreslås å overføre prosjektledelsen til byggherreorganisasjonene. Det er her den daglige ledelse bør ligge i byggefasen. Fremdriftsplan er utarbeidet av byggherrene og de skal styre byggeprosjektene frem til ferdigstillelse. Begge byggherreorganisasjoner i TK og SVV er etablert med egen ledelse, rutiner og er fungerende bemannede organisasjoner.

Prosjektstyret foreslår at prosjektstyret avvikles og at arbeidet med metrobussprosjektet omorganiseres. Ny organisering overfører oppgavene til Programrådet der AtB inkluderes i metrobussakene. Nærmere omtale i vedlegg 22-18.

Sekretariatets forslag til konklusjon:

Prosjektstyret for metrobussprosjektet avvikles og arbeidet omorganiseres. Prosjektledelsen overføres til byggherreorganisasjonene i vegvesenet og kommunen. Programrådet overtar ansvaret for oppfølgingen av arbeidet. AtB inviteres til saker som berører metrobussprosjektet.

Ad sak 23/18 Status for arbeidet i Metrobuss (TK/Sek)

Metrobussprosjektet:

Prosjektet orienterer om status etter første kvartal 2018 (vedlegg ettersendes). Usikkerheten rundt politiske avgjørelser og bemanning er minimert. Alle delprosjektene unntatt Tiller er overlevert byggherrene og ligger til gjennomføring i henhold til plan. Det er fremdeles noe usikkerhet rundt grunnerverv. Alle reguleringsplaner, for uten 2, er levert inn til planmyndighetene for første gangs behandling. Økonomisk ligger prosjektet i rute og det arbeides med vurdering av usikkerhetsavsetninger og mulige innsparinger i samsvar med plan. Det må fremdeles arbeides hardt for å sikre framdrift, økonomi og kvalitet.

Gateprosjektene:

Organiseringen og styring av arbeidet ble avklart i forrige møte i Kontaktutvalget. Ansvar er nå fordelt, og det ble arrangert oppstartsseminar med bred deltagelse 19. april. Det er utarbeidet rammer og mandat for

styringsgruppen, prosesslederen, prosjektlederne og koordineringsgruppen, som beskrevet i vedlegg 23-18. Arbeid med engasjering av en uavhengig prosjektleder pågår. Prosjektlederne er på plass og samarbeider om oppstart og utarbeidelse av framdriftsplaner innenfor de foreliggende avklaringene.

Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 24/18 Videre arbeid med byvekstvtaler (SVV)

Samferdselsdepartementet sendte 17. april ut invitasjon til forhandlinger om byvekstvtale i de fire storbyområdene (vedlegg 25-18). Her har Regjeringen bestemt hvilke kommuner som får delta. I Trondheimsområdet gjelder dette Stjørdal, Malvik, Trondheim og Melhus i tillegg til fylkeskommunen.

Byvekstvtalen skal være et rammeverk for løpende samarbeid om en samordnet areal- og transportutvikling der nullvekstmålet er førende.

Den nye organiseringen innebærer at det skal etableres en politisk styringsgruppe for byvekstvtalen. Politisk ledelse i fylkeskommunen og hver av kommunene inviteres til å delta i tillegg til en statssekretær fra Kommunal og moderniseringsdepartementet og en fra Samferdselsdepartementet (leder).

Videre vil staten ved vegvesenet lede forhandlingene i en administrativ forhandlingsgruppe der også Jernbanedirektoratet og fylkesmannen vil delta. Representanter for embetsverket i de to departementene kan delta, og lokalt avgjør en hvem som deltar og om det her også er ønskelig med politisk deltagelse.

Første forhandlingsmøte holdes sannsynligvis 8. juni.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 25/18 Jernbanedirektoratets handlingsprogram (SVV)

Jernbanedirektoratet orienterer om handlingsprogrammet 2018 – 2029 som forelå 9. april. Det orienteres også om Trafikklpakke nord.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 26/18 Om informasjonsarbeidet (SVV)

Statens vegvesen orienterer om saker i media siden sist.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 27/18 Orientering om BRT-vurdering for Elgeseter gate(TK)

Kontaktutvalget ba i siste møte om å få en orientering om det arbeidet som er gjennomført for å vurdere BRT-standarden i Elgeseter gate med dagens

løsning og ny løsning med sidestilte eller midtstilte kollektivfelt.

BRT-standarden er et evalueringsverktøy som er utviklet i fellesskap av en rekke internasjonale fagmiljø for å kunne gjennomføre en helhetlig vurdering av kollektivtilbud med høy kvalitet.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 28/18 Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)

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

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt