



Arkivsak-dok. 201804374-9
Saksbehandler Bjørn-Arve Raanes

Saksgang	Møtedato	Utvalgssaksnr
Fylkesutvalget	22.08.2018	

Sak til KU ang Finansiering av depottiltak mellom partene i Miljøpakken

Fylkesrådmannens innstilling:

Fylkesutvalget tar saken til orientering og anbefaler at KU vedtar følgende innstilling:

1. Kontaktutvalget vedtar at skisse 1 legges til grunn for finansiering av kostnader for midlertidige tiltak på Sorgenfri samt kapasitetstiltak på Sandmoen I og II som beskrevet i denne saken.
2. Kontaktutvalget vedtar at skissert kostnadsfordeling i alternativ 3 mellom partene som beskrevet i denne saken legges til grunn i forhandlingene om Byvekstavtalen med staten.
3. Kontaktutvalget godkjenner en kostnadsfordeling for depot Øst som beskrevet i alternativ 3.
4. Kontaktutvalget støtter en intensjon om å ferdigstille depot Øst så snart som mulig, helst i løpet av 2022 og senest til 2024.

Vedlegg:

Vedlegg 1 Framdriftsplan Sandmoen og Sorgenfri

Vedlegg 2 Kostnader Parkering bussdepot

Vedlegg 3 Superbuss i Trondheim, vedlegg til Bymiljøavtalen

Vedlegg 4 Mulighetsstudie Bussdepot Brøset 22.06.18. V.01.

Andre refererte dokumenter i saken:

Bymiljøavtale mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag Fylkeskommune og Staten 2016 – 2023

GJELDENDE FORUTSETNINGER:

- HU-Veg 35/18 Investering- og igangsettingsbeslutning for ombygging av depot for ny rutestruktur fra 03.08.19.
- HU-Veg 1/18 Orienteringssak 1/18.
- FT-vedtak 5/18 Depot for ny rutestruktur fra 03.08.19
- FT-Vedtak 66/17 Samarbeidsavtale mellom Statsbygg, St. Olavs Hospital og Sør-Trøndelag
- FT-vedtak 76/16 Ny rutestruktur
- FT-vedtak 77/16 Mandat til bussanbud
- FT-vedtak 122/16 Strategi etablering av bussdepot.

- FT-vedtak 45/16 Bymiljøavtale Trondheim

Bakgrunn:

Trøndelag fylkeskommune har ansvar å besørge depot for det antall busser det var i Trondheim frem til partene i Miljøpakken gjennom Bymiljøavtalen forpliktet seg til det nasjonale nullvekstmålet i 2016.

Det var da ca. 300 busser i Trondheim. Det vil være samme antall busser ved oppstarten av ny rutestruktur i 2019. Behovet for bussdepot vil da løses med at ca. 150 busser i anbudspakke 1 lokaliseres på fylkeskommunens depot på Sandmoen mens ca. 140 busser i anbudspakke 2 lokaliseres på depotet på Sorgenfri som fylkeskommunen leier av Trondheim kommune.

Nullvekstmålet medfører et behov for 2-3% årlig vekst i kollektivtransporten. Dette utgjør 6-10 flere busser årlig. Fra ny rutestruktur innføres i 2019 og til utløpet av Bymiljøavtalen i 2023 må dermed depotkapasiteten økes med 25-50 busser.

Bymiljøavtalen er tenkt erstattet av en Byvekstavtale som skal gjelde ut 2029. Dette vil øke behovet med ytterligere 40-60 busser. I Fylkestingets sak 5/18 ble det vist til at AtB forventer at bussbehovet vil øke fra 294 busser i 2019 til 386 busser i 2029.

Gjennom Bymiljøavtalen (2016 – 2023) forpliktet Staten seg til å dekke 50% av det økte depotbehovet som Metrobuss-konseptet innebærer fram til 2024. Veksten etter 2024 vil måtte finansieres gjennom Byvekstavtalen. Miljøpakken må være ansvarlig for lokal egenandel. Bymiljøavtalen sier at partene er enige om at Miljøpakken skal finansiere «evt. økte omforente driftskostnader» forbundet med oppnåelsen av nullvekstmålet.

Metrobusskonseptet krever en annen struktur på bussparken enn det vi har i dag, i tillegg til dagens busser vil vi få:

- Busser med elektrisk drift
- Lange busser (25 m)

Konsept 1 i vedtaket i FT-sak 5/18, innebærer en todelt bussdepotstruktur med Sandmoen som permanent depot og Sorgenfri som et midlertidig depot fram til depot øst er ferdigstilt.

I HU-Veg sak 35/18 ble det vedtatt at fylkeskommunen forskutterer tiltakene på depotene Sandmoen og Sorgenfri, forutsatt at tilbakebetaling sikres igjennom vedtak i KU for Miljøpakken.

Som fylkestingets sak 5/18 viste står fylkeskommunen foran en stor fremtidig investering i Depot Øst, for å erstatte dagens depotkapasitet på Sorgenfri. Dette er fylkeskommunens ansvar. Samtidig vil deler av Depot Øst dekke fremtidig vekst, som skal finansieres av Miljøpakken/Staten. Sak 5/18 viste også behov for tiltak på Sandmoen for å klargjøre depotet for flere og større busser.

Det er viktig at partene i Miljøpakken så snart som mulig blir enige om fordelingen av ansvar og kostnader i denne saken.

Saksfremlegget i Hovedutvalg Vei sak 35/18 og i fylkestingets sak 5/18 danner grunnlaget for saken i Miljøpakken.

Faktiske opplysninger:

Fylkesrådmannen har utredet og detaljprosjektert konsept 1 som beskrevet i FT-sak 5/18. Ut ifra dette er ombygging og utbygging på Sandmoen sendt ut på anbud for en totalentreprise. Sorgenfri vil ha behov for mindre ombygginger og tilpasninger, her har fylkeskommunen innhentet egne tilbud for det enkelte fag, dette for å holde kostnadene nede og for å minimere risiko.

Depoter:

Sandmoen

Trøndelag fylkeskommune

Det er i konsept 1 tatt inn klargjøring for framtidig utbygging av vaske og klargjøringshaller på Sandmoen II. Det betyr at all infrastruktur som ligger i bakken for å kunne etablere vaske og klargjøringshaller på Sandmoen II blir lagt ned samtidig som konsept 1 blir gjennomført, dette for å kunne bygge ut området i framtiden ved behov.

Sandmoen skal tas i bruk 03.08.19 og skal stå ferdig innen denne fristen.
Sandmoen II er planlagt igangsatt medio juni 2018, se vedlagt framdriftsplan.

Bussdepotet på Sandmoen skal iht. fylkestingssak 5/18, ferdig utbygd ha en kapasitet på 150 + 44 totalt 194 busser. AtB har beregnet at det på Sandmoen vil være behov for 210 busser i 2029. Dette tilsier en underkapasitet på 16 busser, avhengig av type busser.

Sorgenfri

Sorgenfri har kapasitet til alle bussene som tilhører denne anbudspakken fram til 2024. Trøndelag fylkeskommune har inngått leieavtale med Trondheim kommune om leie av Sorgenfri fram til år 2022 med opsjon på leie ett år om gangen. En likelydende avtale er inngått med NTNU for leie av tilleggs tomt også kalt «Gasstomta». Sorgenfri vil bli utbygd med infrastruktur for alle el-bussene for ny rutestruktur, kostnadene vedrørende denne infrastrukturen bæres av el-bussprosjektet.

Sorgenfri skal tas i bruk 03.08.19 og skal stå ferdig innen denne fristen.
Sorgenfri er planlagt igangsatt desember 2018, se vedlagt framdriftsplan.
Sorgenfri er midlertidig og skal erstattes av Depot Øst.

Depot Øst

Sorgenfri er forutsatt erstattet med et nytt Depot Øst innen 2024.
Det er i følgende saker: FT-sak 122/16, FT-sak 5/18, HU-Veg 1/18 og FT-sak 66/17 pekt på Brøset som aktuell plassering av depot i Trondheim Øst. Trøndelag fylkeskommune har eierinteresser i tomten på Brøset sammen med Statsbygg.

Depot Øst er i sak 5/18 forutsatt å ha kapasitet på 139 + 86 busser = 225 busser. AtB har beregnet at det i 2029 vil være behov for 182 busser på Depot Øst. Dette tilsier en overkapasitet på 43 busser.

Samlet depotkapasitet

Planlagt utbygging tilsier at det vil være en samlet depotkapasitet på 225 + 194 = 419 busser i 2029. AtB beregner behovet til å utgjøre 210 + 182 = 392 busser. Gjeldende plan vil dermed kunne ha en reservekapasitet på ca. 27 busser, eller i 6,9% i 2029.

Type buss	Dagens	2019	2024	2029	Midi
12 m	276	132	148	173	6
15 m	10	34	38	45	0
19 m	14	70	77	92	0
25 m	0	58	64	76	0
Totalt	300	294	327	386	6

Statlig støtte

I bymiljøavtalen har staten forpliktet seg til å bidra med 50% av kostnadene for et nytt depot opp til en andel på 140 mill. kr.

Investeringsbudsjett

Som det framgår av sak i HU-Veg 35/18 er det budsjettet med 101,8 mill. for ombygging og klargjøring av depot for oppstart av metrobusskonseptet 03.08.19.

Finansiering

Tilpasning av Sorgenfri er i stor grad kostnader knyttet til innføring av lange- og elektriske busser, som er en kostnad knyttet til innføring av Metrobuss, som Miljøpakken skal dekke. Kostnaden for utbygging av Sandmoen II er knyttet til å tilpasse depotet for ny

rutestruktur, med flere og lengre busser. Dette er merkostnader knyttet til innføring av Metrobuss og tiltak statens tilskudd kan benyttes til. Dette er dermed kostnader som bør finansieres av Miljøpakken og staten med 50% hver.

Det medfører en skisse til kostnadsfordeling for tilpassing av depot fra 03.08.19:

	TrFK	Miljøpakken	Staten	Totalt
Tilpasning av Sorgenfri		12,6 mill.		12,6 mill.
Sandmoen II		44,6 mill.	44,6 mill.	89,2 mill.
Sum		57,2 mill.	44,6 mill.	101,8 mill.

Skisse 1

Skisse 1 legger til grunn at staten bidrar med 44,6 mill. for tilrettelegging på depot for innføring av Metrobuss. Gjenstående tilskudd fra staten vil da være 95,4 mill.

Etablering av permanent depot Øst er delvis for å erstatte Sorgenfri (139 busser) og delvis for å dekke det økte behovet nullvekstmålet utløser (86 busser).

Etablering av parkeringsareal for depot under bakken vil koste ca. 3,7 mill. per langbuss (25m) og ca. 2,7 mill. per 15 m buss. Det er vanskelig å forutse hvilken fordeling av lengder på busser vi får i framtiden, derfor er det regnet med ca. 3,2 mill. per buss under bakken ($3,7 + 2,7 = 6,4/2 = 3,2$). Over bakken vil det koste ca. 1 mill. per buss hvis vi legger til grunn samme forutsetning. Se vedlegg X.

Hvis vi legger til grunn behov for kapasitet for parkering av 225 busser (139 + vekst 86) i 2029, vil parkeringsanlegg for buss koste i 2018 kr:

	Busser	Kostnad per buss	Totalt kost
Over bakken	225	1 mill.	225 mill.
Under bakken	225	3,2 mill.	720 mill.
Differanse		2,2 mill.	495 mill.

Skisse 2

Kostnad for å legge bussparkering under bakken kontra overflateparkering er 495 mill.

Drøftinger:

Fylkesrådmannen konstaterer at det vil være nok depotkapasitet for oppstart av ny rutestruktur fra 03.08.19. når bygging og ombygging av sandmoen I og II, samt tilpasninger på Sorgenfri er ferdig.

Denne saken viser at planlagt depotstruktur vil gi tilstrekkelig kapasitet frem til 2029 samlet sett, men at det er behov for å se om noe av kapasiteten kan omdisponeres fra Depot Øst til Sandmoen. Dette er forhold den videre prosessen må vurdere.

Som det framgår av vedlegg til Bymiljøavtalen «Superbuss i Trondheim» under kapittel Depot er følgende kriterier lagt vekt på:

- Sentral plassering
- Østlig bydeler
- Redusere tomkjøring
- Redusere driftskostnader
- Redusere ressursbruk
- Anlegg under bakken i forbindelse med byutvikling
- Midlertidig løsning fram til permanent depot.
- Fylkeskommunen bidrar med egenandel

Et Depot i Trondheim Øst bør etableres på Brøset, parkeringsareal for bussene på depot bør etableres under bakken for en god utnyttelse av området på sikt. Dette gir god bydelsutvikling og en merverdi for området, samt et godt kundegrunnlag for bussen. Brøset har potensialet til å kunne fungere som et stort depot i tillegg til Sandmoen, slik at strukturen på depot tilsvarer to store depot. I et fortetningsperspektiv er det lite ønskelig at sentrale tomteareal utbygges med plateparkering for oppstilling av busser. Utfra kostnads- og miljøperspektiv er det hensiktsmessig at depot ligger så sentralt som mulig. En velfungerende kollektivtrafikk er grunnlaget for en ønsket byutvikling. Bydeler som

utvikles med betydelig bolig- og næringsareal må ha tydelig infrastruktur for kollektivtrafikk. Kollektivanlegg under bakken kan gi den samlede utbygging merverdi.

Finansiering

Som sak 35/18 i Hu-Veg viser, mener fylkesrådmannen at det skal ligge til Miljøpakken og staten å finansiere tiltakene for depot på kort og lang sikt. Dette er ikke forankret i Miljøpakken. Det er heller ikke avklart i detalj hvordan statens bidrag på kr. 140 mill. i Bymiljøavtalen skal benyttes. For å sikre nødvendig fremdrift er det vedtatt at fylkeskommunen forskutterer statens og Miljøpakkens finansiering ut i fra skisse 1, forutsatt at tilbakebetaling sikres i vedtak i KU i Miljøpakken.

Fylkesrådmannen mener at Staten må finansiere sin andel av tilrettelegging av Metrobuss på depot ut i fra skisse 1. Gjenstående tilskudd på 95,4 mill. mener fylkesrådmannen bør legges inn i forhandlingene med staten om ny Byvekstavtale. Fylkesrådmannen ser for seg at gjenværende tilskudd kan være en del av statens bidrag for etablering av depot Øst for å bidra til målet om nullvekst i Trondheim i ny Byvekstavtale.

Depot Øst forutsettes ferdigstilt til senest 2024. For å få til en god løsning for depot øst mener fylkesrådmannen at depotet bør ligge under bakken. Det vil koste ca. 2,2 mill. mer per buss å for å kunne å bidra til å nå nullvekstmålet og ta hensyn til:

- Jordvern
- Miljø
- Areal
- Byutvikling
- Sentral plassering
- Østlig bydeler
- Redusere tomkjøring
- Redusere driftskostnader
- Redusere ressursbruk
- Anlegg under bakken i forbindelse med byutvikling
- Midlertidig løsning fram til permanent depot.
- Fylkeskommunen bidrar med egenandel

Parkeringsdelen av depotet bør ligge under bakken for å beslaglegge minst mulig areal på bakkenivå som med fordel kan benyttes til andre formål

Med knapphet på tomter og høye tomtepriser er det viktig å se muligheter for å bygge depot under bakken og benytte allerede eksisterende eide tomter. Fordelene med å kunne bygge under bakken er at det frigjør areal på oversiden som kan være med å finansiere tomtekostnad og gi en merverdi for området, dette gjelder spesielt i bynære strøk.

Nytt depot Øst bør tilrettelegges som et ledd i en bydelsutvikling hvor parkeringsdelen av depotet legges under bakken med andre eiendomsformål over bakken. Dette vil styrke en bydelsutvikling tilrettelagt for kollektivtrafikk og økt oppnåelse på klimamålsetninger og nullvekstmålet.

Utfra kunnskap til etablering av tilsvarende anlegg i Sverige samt rapporter fra Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) knyttet til parkeringsanlegg under bakken og risiko knyttet til ulike drivstofftyper, finner Fylkesrådmannen det hensiktsmessig å anbefale slike anlegg etablert. Dette forutsetter at anlegg utrustes med nødvendige installasjoner for å ivareta sikkerhet

Fylkeskommunen har forpliktet seg til å dekke kostnadene for depot for de 300 bussene som lå til grunn ved inngåelse av Bymiljøavtalen.

Innen 2029 vil bussparken ha økt til 386 busser, ut i fra beregninger gjort av AtB. Ut i fra tolkningen til fylkesrådmannen vil det bety at Miljøpakken og staten vil måtte dekke depot kostnadene for de siste 86 bussene.

Fylkeskommunens bidrag til miljøet og for å nå nullvekstmålet er å stille med tomt på Brøset til Depot/kollektivanlegg, denne tomten ligger strategisk til når det gjelder tomkjøring og ikke minst for å kunne bygge opp under en bærekraftig byutvikling og nullvekstmålet. Fylkeskommunen setter som en forutsetning for å kunne tilby tomt i

Trøndelag fylkeskommune

Trondheim Øst at det er mulig å få innregulert depot/kollektivanlegg i området på Brøset som fylkeskommunen har eierandel i.

Utover dette har også fylkeskommunen forpliktet seg til å stille med følgende på depot:

- Vaskeanlegg
- Klargjøringsanlegg
- Drivstoff-/energifylleanlegg

Gjennom Bymiljøavtalen skal Staten finansiere 50 % av investeringer knyttet til tiltak for å nå nullvekstmålet. Dette er forstått til å omfatte investeringskostnader til bussoppstilling, men ikke til driftstekniske installasjoner knyttet til vedlikehold og drivstoff. Statens tilskudd er begrenset oppad til 140 mill. i nåværende bymiljøavtale.

Kostnaden forbundet med Bussdepot Øst bør derfor fordeles slik at Miljøpakken og staten dekker kostnadene med økt antall busser utover 300 og merkostnader for å etablere depot under bakken som ett ledd i byutvikling med redusert arealbruk i et miljøperspektiv og for å underbygge nullvekstmålet i Trondheim kommune.

Med utgangspunkt i at all vekst i bussparken fram til 2029 legges til depot Øst i tillegg til flytting av Sorgenfri bussdepot til Depot Øst vil det være behov for 225 oppstillingsplasser for busser i bussdepot Øst i 2029.

Nedenfor er det skissert 3 alternative mulige finansieringsdelinger mellom TrFK, Miljøpakken og staten for parkering under bakken på depot Øst oppgitt i 2018 kr. Eksakt kostnad må beregnes i en nærmere prosjektering og må betraktes med en usikkerhet på P50.

Alternativ 1:

Fylkeskommunen tar kostnader for parkering av bussene på bakkeplan og miljøpakken og staten dekker tilleggskostnader for parkering av alle bussene under bakken med 50% hver

		Kostnad per buss	Kostnader fordelt på partene			
	Busser		TrFK	Miljøpakken	Staten	Totalkost
Over bakken	225	1 mill.	225 mill.	0	0	225 mill.
Tillegg Under bakken	225	2,2 mill.	0	50% = 247,5 mill.	50% = 247,5 mill.	495 mill.
Sum			225	247,5	247,5	720 mill.
%-vis fordeling			31,25%	34,375%	34,375%	100%

Andel mellom staten og Miljøpakken deles 50/50

Alternativ 2:

staten og Miljøpakken tar økningen på 86 busser og fylkeskommunen tar resten av de 139 bussene.

		Kostnad per buss	Kostnader fordelt på partene			
	Busser		TrFK	Miljøpakken 50%	Staten 50%	Totalkost
Bakkeplan	139	1 mill.	139 mill.	0	0	169 mill.
	86	1 mill.		43 mill.	43 mill.	86 mill.
Tillegg under bakken	139	2,2 mill.	305,8			86 mill.
	86	2,2 mill.	0	94,6 mill.	94,6 mill.	189,2 mill.
Sum			444,8 mill.	137,6 mill.	137,6 mill.	720 mill.
%-vis fordeling			61,78%	19,11%	19,11%	100%

Andel mellom staten og Miljøpakken deles 50/50

Alternativ 3:

Trøndelag fylkeskommune

Miljøpakken og staten dekker kostnadene med økningen på 86 busser + merkostnader for å etablere depot under bakken for 225 busser. Fylkeskommunen dekker kostnaden for 139 busser på bakkeplan.

Parkering:		Kostnad per buss	Kostnader fordelt på partene			
	Busser		TrFK	Miljøpakken 50%	Staten 50%	Totalkost
Bakkeplan	139	1 mill.	139 mill.	0	0	139 mill.
Bakkeplan	86	1 mill.		43	43	86 mill.
Tillegg Under bakken	225	2,2 mill.	0	50% = 247,5 mill.	50% = 247,5 mill.	495 mill.
Sum			139 mill.	290,5	290,5	720 mill.
%-vis fordeling			19,3%	40,35%	40,35%	100%

Andel mellom staten og Miljøpakken deles 50/50

Fylkesrådmannen ser at alternativ 1 for finansiering gir en jevn fordeling mellom partene når man ser bort ifra at fylkeskommunen også skal stille til rådighet øvrige depotfasiliteter som administrasjonsbygg med sjåførfasiliteter, vaske og klargjøringshaller og drivstoff/energifyllepunkt. I tillegg er fylkeskommunen part i Miljøpakken og bidrar også med sin del inn i Miljøpakkesamarbeidet for å nå nullvekstmålet. Set i lys av dette mener fylkesrådmannen at Trøndelag fylkeskommune sitt bidrag for å nå nullvekstmålet i Trondheim kommune er ufordelaktig høyt. Ut ifra det anbefaler ikke fylkesrådmannen alternativ 1 som grunnlag for videre forhandlinger i en Byvekstavtale med Staten.

Fylkesrådmannen ser at alternativ 2 gir Trøndelag fylkeskommunen en urimelig høy finansieringsandel for å nå nullvekstmålet i Trondheim kommune. Gitt begrunnelsen for alternativ 1 kan heller ikke alternativ 2 anbefales av fylkesrådmannen.

Fylkesrådmannen ser at alternativ 3 for finansiering er i tråd med ansvaret fylkeskommunen har for etablering av depot for 300 busser som lå til grunn ved inngåelse av nåværende Bymiljøavtale. Fylkesrådmannen ser det som naturlig at Miljøpakken og staten tar ansvar for økning i bussparken på 86 busser, samt ansvar for merkostnad for å tilrettelegge for depot under bakken som underbygger nullvekstmålet i Trondheim kommune og ønsket byutvikling med fokus på:

- Jordvern
- Miljø
- Areal
- Byutvikling
- Østlig bydeler
- Redusere tomkjøring
- Redusere ressursbruk
- Anlegg under bakken i forbindelse med byutvikling

Fylkesrådmannen vil ut i fra dette anbefale at partene samles om finansieringsalternativ 3 som legges til grunn for forhandlingene med staten om ny Byvekstavtale.

Konsekvensen av å ikke komme til enighet om skisse til finansiering av bussdepot som legges til grunn for forhandlingene med staten om ny Byvekstavtale vil kunne være at bussdepot ikke blir lagt til Brøset og ikke blir en del av byutvikling for å bygge opp under nullvekstmålet på grunn av manglende finansiering.

Fylkesrådmannen mener at partene i Miljøpakken må komme til enighet om kostnadsfordeling for depot:

- På kortsikt for å tilrettelegge for oppstart av ny rutestruktur 03.08.19 på Sandmoen I og II samt Sorgenfri.
- På lengre sikt for et nytt depot Øst som skal ta vekst i antall busser fra 2024 og ut 2029 samt flytting av depotkapasitet fra Sorgenfri til depot Øst innen 2024.

Fylkesrådmannens konklusjon:

Fylkesrådmannen konkluderer med følgende:

- Fylkesrådmannen mener det må ligge til Miljøpakken og staten å finansiere midlertidige tiltak på Sorgenfri samt kapasitetstiltak på Sandmoen I og II, da dette utelukkende er tiltak for å forberede ny rutestruktur, for Metrobuss.
- Fylkesrådmannen anbefaler at tilskuddsbehov og –fordeling iht. sakens alternativ 3 legges til grunn for forhandlingene med staten om ny Byvekstavtale.
- Fylkesrådmannen mener det er viktig å benytte denne saken til å få forankret fremtidig depotløsning inkl. fordeling av kostnader i Miljøpakkesamarbeidet.
- Fylkesrådmannen mener det er viktig å tenke byutvikling ved etablering av nytt depot Øst, som kan underbygge en miljøby og som kan bidra til å nå nullvekstmålet i Trondheim kommune.
- Fylkesrådmannen anbefaler at valgt kostnadsdeling mellom partene legges til grunn i forhandlingene om Byvekstavtalen med staten.