



Vår dato
9.11.2018

MØTEINNKALLING

Kontaktutvalget - styringsgruppe for Miljøpakken

Dato og tid: Torsdag 15.11.2018, kl. 13:30 – 16:00

Sted: Formannskapssalen, Rådhuset

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	Inger Mari Eggen Hansen, 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

- 55/18** Orientering om status og elbil fra bomselskapet (Vegamot)
- 56/18** Bompengebidrag til finansiering av ny fylkesveg til Klæbu (SVV)
- 57/18** Forslag til årsbudsjett 2018 (Sek)
- 58/18** Metrobuss 2019 – status (Sek)
- 59/18** Tonstad - spørsmål om å utvide rundkjøring til 2 kjørefelt (Sek)
- 60/18** Status for gateprosjektene (Spilsberg)
- 61/18** Om informasjonsarbeidet (SVV)
- 62/18** Om trafikkutviklingen (TRFK/Sek)

Eventuelt

Møtereferat: Møtereferat fra møte 20. september er godkjent og lagt ut på hjemmesiden

Orientering

Beslutninger i Programrådet

- Programrådet støtter fylkeskommunens forslag om å inngå en leieavtale med Bane NOR for å bedre framkommelighet for buss i Heimdal sentrum. Leien legges inn i fylkeskommunens driftskostnader (innenfor avklart nullpunkt).
- Programrådet vedtar å overføre 10,5 mill kr fra Metrobussprosjektet i Dybdahls veg til Metrobussprosjektet i Jonsvannsveien som følge av flytting av holdeplasser.

Bestillinger fra Kontaktutvalg

- Avklare statens syn på hvorvidt statlige midler kan omdisponeres til bussdepot på Sorgenfri og Sandmoen
- Politisk sak med forslag til prosess for videre arbeid Elgeseter gate
- Avklaringer knyttet til løsninger for universell utforming/innstegshøyde Metrobuss

Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad Sak 55/18: Orientering om status og elbil fra bomselskapet (Vegamot)

Bomtastene økte 1. juni i år. I perioden før takstendringene avtok biltrafikken med 1,2 % sammenlignet med samme periode i 2017. Etter takstendringen har nedgangen vært 2,0 % (juni-oktober).

Elbilandelen fortsetter å vokse og har hatt en markert økning i sommer. Den utgjør nå 11,5 % i oktober i Miljøpakkens bommer. For lette kjøretøy er andelen 14 % i Miljøpakken og 17 % på E6 øst.

Inntektstallene er ennå noe usikre da det tar 2-3 måneder før en har full oversikt. I perioden juli – august registreres en vekst på 7,9 mill kr/måned som er litt i underkant av prognosen på 8,3 mill kr/måned.

Takstjusteringen ble gjennomført to måneder senere enn forutsatt i årsbudsjett 2018. Dette sammen med trafikknedgangen første halvår indikerer at bominntektene kan bli om lag 20 mill kr lavere enn i budsjettet. Prognosene for trafikkutvikling, elbilutvikling og inntektsutvikling ser foreløpig ut til å samsvare bra med forventningene.

Stortinget har bestemt at det skal være bortfall av fritaksordningen for nullutslippskjøretøy, med innføring av takst på mellom 0 og 50 % av ordinær takst. Regjeringen har lagt opp til at det nå lokalt kan fastsettes en takst for nullutslippskjøretøy i alle bompengeanlegg, og vegvesenet er bedt om å gjøre bompengeselskapene kjent med dette. Myndigheten til å fatte takstvedtak er delegert til vegvesenet/Vegdirektoratet.

Nærmere omtale i vedlegg 55-18a, 55-18b og 55-18c

*Forslag til konklusjon:
Tas til orientering*

Ad Sak 56/18: Bompengebdrag til finansiering av ny fylkesveg til Klæbu (SVV)

Stortingets behandling av Miljøpakkens trinn 2 la til grunn at nettoinntektene fra de to bomstasjonene på Fv 885 og Fv 704 mot Klæbu skal inngå i finansieringen av ny fylkesveg til Klæbu (Fv 704). Samferdselsdepartementet har etter forespørsel opplyst at det kan legges til grunn 15 års innkrevingsperiode selv om dette ikke framgår eksplisitt av proposisjonen. Departementet vil orientere stortinget om dette, noe som ennå ikke er gjort.

Stortingets behandling av Miljøpakkens trinn 3 viser til at utbyggingen av andre etappe av Fv 704, Tanem – Tulluan, skal inngå i porteføljen til Miljøpakken og at bomstasjonene på Fv 885 og Fv 704 skal inkluderes i bompengeprogget for Miljøpakken på ordinær måte.

Inntektene fra disse to bomstasjonene vil ikke alene være nok til å finansiere både første og andre etappe. Vegvesenet ber derfor partene i Miljøpakken avklare om det er enighet om å benytte bompenger også fra andre bomstasjoner.

I søknad til departementet om å få øke takstene og utvide innkrevingsperioden (trinn 3) viser fylkeskommunen og kommunen til enighet om å ta andre byggetrinn av Fv 704 inn i Miljøpakken og restfinansiere utbyggingen ved bruk av bominntekter. Det vises her til et forventet utvidet bompengenebehov på 400 – 500 mill kr.

Vegdirektoratet ber om at spørsmålet om å kunne benytte bompenger også fra andre bomstasjoner enn bomstasjonene på Fv 885 og Fv 704 til finansiering av utbygging av del 2, Tanem – Tulluan, nå behandles av Kontaktutvalget for Miljøpakken. Nærmere omtale i vedlegg 56-18.

*Forslag til konklusjon:
I henhold til drøftinger i møtet*

Ad sak 57/18: Forslag til årsbudsjett 2019

Det legges nå fram et forslag til årsbudsjett for Miljøpakkens aktivitet i 2019 (vedlegg 57-18). Handlingsprogrammet 2020 – 2023 legges fram for Kontaktutvalget i mars 2019 med lokalpolitisk behandling før sommeren samme år. Arbeidet med årsbudsjett 2020 starter på nyåret slik at dette kan behandles lokalpolitisk i desember (Jf. prosess avklart i KU-sak 48/18).

Inntektene antas å bli 1314 mill kr i 2019. Statlige midler er hentet fra statsbudsjettet. Mange av metrobusprosjektene hadde ikke klar byggeplan i juni 2018 og får først statlig bevilgning i 2020. Bompenginntektene antas å øke til 615 mill kr. Bominntektene øker som følge av helårsvirkning av takstjusteringen i 2018. Det er tatt høyde for fortsatt økende andel el-biler. Forutsetningene om kommunalt og fylkeskommunalt delbidrag framgår av

stortingsvedtak og av lokalpolitiske vedtak om Miljøpakkens trinn 2. Både kommunen og fylkeskommunen har vedtatt å tilbakeføre momskompensasjonen til Miljøpakken.

De prosjektene som alle partene er omforente om, er delt inn i tre grupper. Innenfor hvert programområde vises tiltak med ulik grad av binding/prioritering:

- Bundne
- Delvis bundne
- Ubundne

Bundne prosjekt utgjør tiltak med en samlet kostnadsramme på 1315 mill kr. Ytterligere 110 mill kr er knyttet til tiltak som beskrives som delvis bundet og 52 mill kr til tiltak som beskrives som ubundne. Bundne prosjekt kan mao akkurat gjennomføres innenfor inntektsrammen, mens gjennomføring av delvis bundne og ubundne prosjekt vil kunne kreve låneopptak. Lånebehov kan bli nødvendig av likviditetsmessige grunner, men det kan også hende det ikke blir nødvendig grunnet etterslep i produksjonen.

Kostnadene til tiltak innenfor de ulike programområdene varierer noe i forhold til gjennomsnittsnivået i de langsiktige finansieringsplanene. Dette gjelder spesielt trafikkikkerhet, som har en aktivitet som er mer enn dobbelt så høy, og støy som har en aktivitet som kun utgjør 1/3-del. Dette skyldes litt varierende klarering av byggeklare prosjekt og utlignes over senere års aktivitet.

I tillegg legges det også fram en oversikt over prosjekt hvor det er tvil eller uenighet om tiltakene understøtter Miljøpakkens mål eller er en del av ordinært etatsansvar. Disse utgjør 37 mill kr.

Statsbudsjettet åpner for bruk av 680 mill kr i bompenger i 2019. Her vises det til at byggeaktiviteten for Metrobuss i 2019 forventes å bli større enn det som er lagt til grunn for forslaget i statsbudsjettet, og at dette forutsettes finansiert ved økt kommunalt/fylkeskommunalt bidrag og/eller bompengebidrag. Det må avklares om disse formuleringene i statsbudsjettet er tydelige nok til å gi adgang til låneopptak.

Alle partene må være omforente om de prosjektene som skal inngå i årsbudsjettet. Dette avklares ved den politiske behandlingen i februar/mars.

*Forslag til konklusjon:
Kontaktutvalget sender forslag til årsbudsjett 2019 på høring.
Høringsuttalelsene følger saken til politisk behandling.*

Ad sak 58/18: Metrobuss 2019 – status (Sek)

Det var god fremdrift i oktober og vegvesenet har innhentet noe av forsinkelsen fra august-september. Forsinkelsen hadde sin bakgrunn i en entreprenørkonkurs og manglende tilbud på utlyste byggeoppdrag.

Det ser bedre ut etter oktober, men det mangler fortsatt tilbud/avtaler for 25 % av vegvesenets portefølje. Dermed er det ennå usikkerhet med disse prosjektene, spesielt på kostpris, før mottatte tilbud og signerte avtaler foreligger.

Trondheim kommune har utfordringer med erverv på 3 delprosjekt. Disse sakene sendes nå til ekspropriasjon for å sikre tilgang til våren 2019. Dette gjelder prosjektene i Sivert Tonstads veg, Lyngvegen stasjon og oppstillingsplasser i Falkenborgvegen.

Kommunen har greid å innhente 3 av 6 måneders forsinkelse på Tiller. Tiller forventes nå ferdigstilt til november 2019.

Samlet sett er Metrobuss-prosjektet innenfor sine rammer til og med oktober. Prosjektets overordnede sikkerhetsavsetning på 60 mill kr er urørt. Halvparten av beløpet holdes igjen for å dekke usikkerhet i forbindelse med sluttoppgjør. Resterende 30 mill kr er ment å dekke usikkerhet i byggefasen neste år.

Usikkerhet fremover:

- Kostnad for Tiller. Det er en betydelig risiko for at kostnadene vil overstige rådmannens estimat.
- Kostnadene for resterende 25 % av vegvesenets portefølje. Signering av avtaler forventes her i november og desember. Da er usikkerheten både for fremdrift og økonomi minsket.

Nærmere omtale i vedlegg 58-18

Forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 59/18: Tonstad - spørsmål om å utvide rundkjøring til 2 kjørefelt

Vegvesenet tok som byggherre opp spørsmål i Programrådet (PR- sak 90/18) om å bedre framkommeligheten i rundkjøringen på Tonstad gjennom å utvide diameteren fra 30- til 45 meter til en estimert kostnad på 18 mill kr.

Programrådet ba om et notat som dokumenterer behovet for tiltak og alternative løsninger, men godtok justering innenfor 5 mill kr i samsvar med Metrobuss-prosjektets anbefalinger.

Programrådet vedtok i neste møte (PR-sak 194/18) et revidert forslag om å legge bort planene for 2 kjørefelt og bare å gjennomføre en mindre justering av rundkjøringen innenfor rammen på 5 mill kr.

Etter mottatt tilbud tok vegvesenet opp spørsmålet på nytt (PR-sak 107/18) da det viste seg at laveste tilbudspris var lavere enn anslått. Prosjektleder viste til

at det nå var rom for å gjennomføre prosjektet med 2-felts rundkjøring innenfor budsjettrammen, og ba Programrådet ta stilling til om prosjektet kan disponere midler fra egen prosjektereserve for å bygge en 2-felts rundkjøring før all risiko i prosjektporteføljen er avklart. Risikoen er først og fremst knyttet til at det ikke er mottatt tilbud for om lag 25 % av porteføljen.

Tall fra bestillinger og tilbud framgår av tabell:

Delprosjekt	Avklart finansiering	Tilbudspris inkl byggherrekostnad og usikkerhetsreserve ¹
Omstigningspunkt	39,6 mill kr	50,6 mill kr
Kiss&ride	3 mill kr	
Sykelhotell	2 mill kr	2 mill kr
Rundkjøring	5 mill kr	9,2 mill kr ²
Østre Rosten	31,5 mill kr	26,6 mill kr
Del av Tiller knutepunkt	9,2 mill kr	12,6 mill kr
Støytiltak Tonstadbrinken	5,2 mill kr	6,1 mill kr
Prosjektets usikkerhetspost	7,74 mill kr	
Sum totalt	103,24 mill kr	107,5 mill kr

Tabellen viser at den samlede tilbudsprisen inklusive 2-felts rundkjøring ligger 4,26 mill kr høyere enn avklart finansiering. Dette kan byggherren finansiere ved bruk av resterende midler i sin samlede usikkerhetsavsetning. Da er alle midlene i byggherrens usikkerhetsavsetning på 25 mill kr disponert. Det forutsetter at resterende prosjekt (ca 25 % av rammen) gjennomføres innenfor avklarte finansieringsrammer for å unngå behov for tilleggsfinansiering.

Metrobuss-prosjektet disponerer ytterligere 60 mill kr i en felles usikkerhetspost som skal dekke behov for tilleggsfinansiering i kommunens og vegvesenets prosjekter. Halvparten av beløpet holdes igjen for å dekke usikkerhet i forbindelse med sluttoppgjør. Resterende 30 mill kr er ment å dekke usikkerhet i byggefasen neste år.

Det var ikke enighet om konklusjonen blant partene i Programrådet. Vegvesenet og fylkeskommunen anbefalte at det ble gitt klarsignal til bygging av 2-felts rundkjøring, mens kommunen var uenig. Også sekretariatets controller for Metrobussarbeidet frarådet dette så lenge det fortsatt er risiko i prosjektet. Derfor løftes saken til Kontaktutvalget.

Begrunnelsen for å bygge 2-felts rundkjøring:

- Det anbefales å bygge rundkjøringen for å unngå kø av biler og næringstrafikk og dermed sikre en bedre framkommelighet for metrobussen ved et sentralt omstigningspunkt.
- Det er en fordel anleggsmessig at rundkjøringen bygges samtidig som Tonstad omstigningspunkt.

¹ Usikkerhetsreserven er satt til 8,82 mill kr, men ikke spesifisert på enkeltposter

² Gjelder 2-felts rundkjøring og tilsvarer beregnet besparelse ved å ta rundkjøringen ut av tilbudet.

- Behovet for økt kapasitet i rundkjøringen vil øke i takt med økende trafikk etter 2019 på grunn av fortetting og utbygging i området.
- Dagens rundkjøring vanskeliggjør en utvidelse til en fjerde arm som er fremmet som et mulig rekkefølgekrav ved videre utbygging av boliger i Sjetnhaugan.
- Byggherrens sikkerhetsavsetning kan disponeres fritt mellom prosjektene (men ikke som her til å utvide tiltak).

Begrunnelsen for ikke å bygge 2-felts rundkjøring:

- AtB vurderer at man ikke behøver å utvide rundkjøringen ut over de tiltakene som kan gjennomføres innenfor rammen på 5 mill kr for å sikre en tilfredsstillende framkommelighet for buss og metrobuss i området. De mener en i stedet bør finne en alternativ bruk av disse midlene.
- Gevinster skal ikke disponeres i enkeltprosjekt så lenge det gjenstår risiko i hovedprosjektet. Det er fortsatt risiko i vegvesenets og kommunens prosjekt som kan føre til økte kostnader og/eller uønskede kutt.
- Eventuelt ledige ressurser må disponeres til de tiltakene som gir størst nytte. Andre tiltak anses viktigere for Metrobuss enn denne rundkjøringen.

Forslag til konklusjon:

I henhold til drøftinger i møtet

Ad sak 60/18: Status for gateprosjektene (Spilsberg)

Det er høy aktivitet i planleggingen av gateprosjektene. Selv om fremdriftsplanen er svært stram, og med en god del risiko, anser vi det som realistisk å klargjøre planer for byggestart i 2022 for Elgeseter gate og 2020 for de andre gatene. Prosjektet samordner de fire planprosessene mest mulig, for effektiv ressursbruk og mulighet til å se løsninger i sammenheng.

Det ligger nå planprogram ute til høring for Olav Tryggvasons gate, Innherredsveien (vestre del) og Kongens gate. Planprogrammene skal søke å avklare plankrav, utredningsbehov, medvirkning m.m. tidlig slik at vi slipper overraskelser i ettertid. Det antas foreløpig at det er tilstrekkelig med byggesaksbehandling og ikke reguleringsplan for disse strekningene.

Det er skissert et forslag til en politisk beslutningsprosess fram mot valg av prinsipp i Elgeseter gate høsten 2019. Det forventes at likelydende sak om dette fremmes i formannskapet og i fylkesutvalget i november.

Etter dialog med vann- og avløpsetaten i kommunen er det avklart at gangbar teknisk kulvert i Elgeseter gate og de andre gatestrekningene ikke har en nytte som svarer til kostnaden. Dette gjør kompleksiteten i gateprosjektene noe lavere, men det blir likevel mye graving for å skifte ut eksisterende vann og avløpssystem som til dels er over 100 år gammelt.

Det jobbes nå med tilbudsutlysninger for prosjekteringsgrupper for alle fire gateprosjektene med tanke på å ha konsulentgruppene klare på nyåret.

Forslag til konklusjon:
Tas til orientering

Ad sak 61/18: Informasjon (TRFK)
Vegvesenet orienterer om saker i media siden sist

Forslag til konklusjon:
Tas til orientering

Ad sak 61/18: Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)
Fylkeskommunen orienterer om utviklingen i kollektivtrafikken.
Sekretariatet orienterer om utviklingen i biltrafikken.

Forslag til konklusjon:
Tas til orientering

Eventuelt