



# MØTEREFERAT KONTAKTUTVALGET

Vår referanse

Vår dato  
21.11.2018

**Dato og tid:**           **Torsdag 15.11.2018, kl. 14:00 – 15:30**

**Sted:**                   **Formannskapssalen, Rådhuset**

---

**Til stede:**

Lars Aksnes, Vegdirektoratet  
Rita Ottervik, Trondheim kommune  
Tore O. Sandvik, Trøndelag fylkeskommune  
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet  
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune  
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune

Olaf Løberg, Trondheim kommune  
Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen  
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet  
Eva Solvi, Statens vegvesen  
Harald Høydal, Fylkesmannen  
Aslak Heggland, Trondheim kommune  
Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen

Referent: Henning Lervåg, Miljøpakkens sekretariat

---

## 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:** Nytt møtetidspunkt til erstatning for 5. desember

**Møtereferat:**       Møtereferat fra møte 30. august er godkjent og lagt ut på vår hjemmeside

## Orienteringer

### 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

#### Kommentarer:

- Hva betyr det at leien legges inn i fylkeskommunens driftskostnader innenfor avklart nullpunkt? Kommer det i tillegg til det fylkeskommunen ellers dekker, eller blir det Miljøpakken som dekker det? Det siste stemmer.

*Konklusjon: Tas til etterretning*

### 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 bomstasjonene i trondheim. For lette kjøretøy er andelen 12,2 % i Miljøpakken og 14,4 % 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.

Kommentarer:

- Er det aktuelt å vurdere avgift på elbiler i Miljøpakken? Spørsmålet er gjenstand for forhandling i byvekstforhandlingene.

*Konklusjon:*

*Tas til orientering*

### **Sak 56/18: Bompengbidrag 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 bompengeprognet for Miljøpakken på ordinær måte.

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 bompengbehov på 400 – 500 mill kr.

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.

Kommentarer:

- Både kommunen og fylkeskommunen har åpnet for bruk av bompenger fra andre bomstasjoner enn de på Fv 885 og Fv 704 til finansiering av strekningen Tanem – Tulluan. Dette framgår av søknad om økt takst og utvidet innkrevingsperiode (trinn 3).

*Konklusjon:*

*Kontaktutvalget bekrefter at det er lokalpolitisk enighet om også å benytte bominntekter fra andre bomstasjoner enn de på Fv 885 og Fv 704 til finansiering av utbyggingen av Fv 704 del 2, Tanem – Tulluan.*

### **Sak 57/18: Forslag til årsbudsjett 2019 (Sek)**

Det legges nå fram et forslag til årsbudsjett for Miljøpakkens aktivitet i 2019. 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 metrobussprosjektene hadde ikke klar byggeplan i juni 2018 og får først statlig bevilgning i 2020. Bompenginntektene antas å øke til 615 mill kr 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 moms kompensasjonen 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 trafiksikkerhet, 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 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.

Kommentarer:

- Formuleringene i Statsbudsjettet er tilstrekkelige til at bomselskapet kan ta opp lån innenfor rammen på 1 mrd kr under forutsetning av at de lokalpolitiske garantiene foreligger.
- Viktig å få en oversikt over balansen ved inngangen til året og behovet for lån på kort og lang sikt. Vet vi om det i dag kan være underdekning eller ledige midler i pågående prosjekt? Dette skal være innmeldt i arbeidet med årsbudsjettet. Eventuelle behov som kan oppstå i løpet av året må håndteres med porteføljestyring innenfor vedtatte kostnadsrammer i samsvar med gitte rutiner.
- Det bør holdes kvartalsmøte med informasjon om årsbudsjettet til politikere i januar.
- Sekretariatet ettersender høringsuttalelser til politisk behandling

*Konklusjon:*

*Kontaktutvalget sender forslag til årsbudsjett 2019 på høring. Høringsuttalelsene følger saken til politisk behandling. Det arrangeres et politisk orienteringsmøte om årsbudsjettet i januar.*

#### **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 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.

Kommentarer:

- Hva tilsvarer 25 % av budsjettet i kroner? Tilsvarer 100 mill kr.

- Programrådet har bedt om, og fått, en kuttliste slik at vi er forberedt på å kunne treffe de mest fornuftige tiltakene for å holde kostnadsrammen om nødvendig.
- Hva er kostnadsrammen for Metrobuss: 2,8 mrd kr, og forbruk: 1 mrd kr. Da er det ikke snakk om kostnadssprekk.

*Konklusjon:*

*Tas til etterretning*

### **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 vedtok i PR-sak 104/18 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 tilbudsprisen var lavere enn anslått. Prosjektleder mente det var rom for å gjennomføre prosjektet med 2-felts rundkjøring innenfor budsjettammen. 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 for kostnadsoverskridelser i prosjektet.

Nærmere gjennomgang 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. Alle midlene i byggherrens usikkerhetsavsetning (25 mill kr) er da disponert. Resterende prosjekt (ca 25 % av rammen) må da gjennomføres innenfor finansieringsrammen.

Begrunnelsen for å bygge 2-felts rundkjøring:

- Unngå kø av biler og næringstrafikk og bedre framkommelighet for bussene
- Anleggsmessig fordel å bygge rundkjøring samtidig som omstigningspunkt.
- Behov for økt kapasitet vil øke i takt med økende fortetting og utbygging
- Vanskelig å bygge en fjerde arm for boliger i Sjetnhaugan uten rundkjøring
- Kan dekkes ved bruk av byggherrens sikkerhetsavsetning

Begrunnelsen for ikke å bygge 2-felts rundkjøring:

- AtB ser ikke behov for å utvide rundkjøringen til 2 kjørefelt for metrobuss
- Gevinster skal ikke disponeres før all risiko for økte kostnader/kutt er borte
- Eventuelt ledige ressurser må disponeres til de tiltakene som gir størst nytte.

Kommentarer:

- Kommunen mener at det er flere andre strekninger og behov som er viktigere. Må ikke bruke mer midler enn nødvendig. Bør spare penger der det blir besparelser, slik at disse kan benyttes der gevinstene er størst.
- Fylkeskommunen ser ikke grunn til å bygge rundkjøring som ikke er etterspurt av AtB. Viktig å bli ferdig til rett tid.
- Vegvesenet mener at det så ut til at vi kunne greie å bygge rundkjøring innenfor

kostnadsrammen, men forstår at det kan være nyttig å ha en del i reserve til eventuelt senere behov.

*Konklusjon:*

*Tidligere vedtak om bare å gjennomføre enkle tiltak for så langt som mulig å sikre framkommeligheten for Metrobussene i rundkjøringen opprettholdes.*

**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. Det lages en planberedskap som gjør det mulig å gjennomføre gateprosjektene samtidig. Spørsmålet om det er hensiktsmessig kommer vi tilbake til.

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 for avklaringer i Elgeseter gate før jul. Gangbar teknisk kulvert i gata er ikke lenger aktuell. Det jobbes nå med tilbudsutlysninger for prosjekteringsgrupper for alle fire gateprosjektene med tanke på å ha konsulentgruppene klare på nyåret.

Kommentarer:

- Hva er mest hensiktsmessig utbyggingsrekkefølge, trafikkteknisk og for byen. Kontaktutvalget ønsker å få en slik plan til diskusjon i februar.
- Arkeologiske forhold utgjør den største risikoen for prosjektenes framdrift.

*Konklusjon:*

*Tas til orientering*

**Sak 61/18: Informasjon (TRFK)**

Vegvesenet orienterte om saker i media siden sist. Det var i gjennomsnitt 3,7 saker i media hver dag, og det er betydelig høyere enn i fjor. Statsbudsjettet, byvekstforhandlingene, handel og trafikk i Midtbyen, utbygging av E6 og Metrobuss har vært mest omtalt. Det er ulike synspunkter på trafikkforholdene i Midtbyen. Sentrumshandelen sliter, men også i andre byer. Endringene i kjøremønsteret på E6 fanger klart størst oppmerksomhet på vår nettside.

Skatteetaten ble årets sykkelvennlige arbeidsplass. Det har ellers vært kåring av årets fotgjenger, matpakkeaksjon i Olav Tryggvasons gate og sykkelservice og elsykkeltesting på Bakklandet. Det er nå godt samarbeid med St Olavs hospital,

bl.a. med utlån av elsykler. Reisevaneundersøkelsen på St Olavs viser 32 % kollektiv, 26 % sykkel, 24 % bil og 15 % gange. Samarbeidet med skolene utvides, men tellingene viser at mange igjen kjøres til skolen med bil. Kanskje som følge av dårlig vær?

*Konklusjon:*

*Tas til orientering*

**Sak 62/18: Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)**

Fylkeskommunen orienterte om 5,9 % vekst i oktober og 3,3 % vekst i kollektivtrafikken hittil i år i trondheimsområdet.

Det er 1,6 % nedgang i biltrafikken tom oktober, herunder 1,3 % vekst i Ranheimsbommen og 1,9 % nedgang i Miljøpakkens bommer. Elbilandel utgjør 11,5 % totalt (lette og tunge).

Kommentarer:

- Hvordan er utviklingen på E6 sør?

*Konklusjon:*

*Tas til orientering*

**Eventuelt**

Kontaktutvalgets møte 5. desember flyttes til 17. desember kl. 13-15.