



Vår dato
20.9.2019

MØTEINNKALLING

Velkommen til møte i Kontaktutvalget - styringsgruppen for videre arbeid med Miljøpakken etter byvekstavtalen

Dato og tid: Torsdag 26.9.2019, kl. 10:00 – 14:00

Sted: Formannskapssalen, Rådhuset i Trondheim

Til:

Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen

Rita Ottervik, Trondheim kommune

Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune

Gunnar Krogstad, Melhus kommune

Ivar Vigdenes, Stjørdal kommune

Bernt Ole Ravlum, Malvik kommune

Frank Jensen, Fylkesmannen

Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

<http://miljopakken.no/>

Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune

Kjetil Strand, Statens vegvesen

Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune

Harald Høydal, Fylkesmannen

Carl-Jakob Midttun, Malvik kommune

Anne Kathrine Slungård, Stjørdal kommune

Katrine Lereggen, Melhus kommune

Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Orienteringer

Ny 1/19 Trafikkutvikling (Sek)

Ny 2/19 Erfaringene med oppstart av nytt rutetilbud (AtB)

Ny 3/19 Organisering av arbeidet med Miljøpakken (Sek)

Ny 4/19 Nye retningslinjer for porteføljestyrte bompengepakker (SVV)

Ny 5/19 Konsekvenser for Miljøpakken av bompengeforliket (Sek)

Ny 6/19 Langsiktig utbyggingsplan/ressursfordeling (Sek)

Ny 7/19 Årsrapport 2018, halvårsrapport 2019 (Sek)

Ny 8/19 Status for infrastrukturtiltak Metrobuss (Sek)

Ny 9/19 Status gateprosjektene – styringsmål for Innherredsvegen (Spilsberg)

Ny 10/19 Regelverk for signalregulering av prøveprosjekt (TK)

Ny 11/19 Status for arbeid med tiltak på Klett (SVV)

Ny 12/19 Styringsramme for Nydalsbrua (SVV)

Ny 13/19 Informasjon om Miljøpakken i media

Eventuelt

Møtereferat: Referat fra møte 19. juni er godkjent og lagt ut på hjemmesiden



Orienteringer:

Ny organisering

- Byvekstavtalen for Miljøpakken ble inngått 25.06.19 mellom Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal og Trøndelag fylkeskommune. Avtalen gjelder perioden 2019-2029.
- Kontaktutvalget er utvidet med fire fullverdige medlemmer: Ordførerne i Stjørdal, Malvik og Melhus, samt Fylkesmannen i Trøndelag. Staten representeres ellers av Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, hvorav Statens vegvesen leder arbeidet i Kontaktutvalget.

Beslutninger i Programrådet

- Godkjenner at prosjektrammen for Isdamvegen økes med 3 mill kr som finansieres med bruk av udisponerte bompenger avsatt til trafikksikkerhet.
- Fra midler avsatt til sykkelparkering i Midtbyen i 2019 benyttes:
 - 525 tusen kr til detaljplanlegging av sykkelhotell på Leüthenhaven
 - 230 tusen kr til utvikling av en app-løsning for sykkelhotell
 - 350 tusen kr til et prøveprosjekt med sykkelskap
- Godkjenner tildeling av 2,9 mill. kr til planlegging av gang-/sykkelbru over E6 i Nedre Melhus. Finansieres med ledige sykkelmidler i 2019 og spilles inn for refinansiering med programområdemidler i statsbudsjett 2021
- Omdisponerer av ubrukte planmidler avsatt til punkttiltak sykkel i 2017:
 - Byggeplan for sykkelveg med fortau langs Risvollan HVS (0,5 mill kr)
 - Byggeplan sykkelveg med fortau Jonsvannsv. på Dragvoll (0,5 mill kr)

Proessen for arbeid med årsbudsjett og handlingsprogram

- Midlertidig handlingsprogram 2020 ble vedtatt av Bystyret i Trondheim 13.06.19 og av Fylkesutvalget 18.06.19. Programmet er sammen med innspill fra Malvik, Melhus og Stjørdal retningsgivende for arbeidet med årsbudsjett 2020 og innspill til statens arbeid med handlingsprogram for 2021.
- Forslag til årsbudsjett 2020 kommer til behandling i Kontaktutvalget 23. oktober med sikte på politisk behandling i Bystyre og Fylkesting i løpet av året.
- Byvekstavtalen for Trondheimsområdet, som ble undertegnet 25. juni, er sammen med midlertidig handlingsprogram og innspill fra nabokommunene førende for arbeid med nytt handlingsprogram.
- Nytt handlingsprogram 2020 – 2023 kommer til behandling i Kontaktutvalget 6. desember og går deretter på høring før behandling i Fylkesting og Bystyre februar/mars 2020.

Forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad ny sak 1/19: Trafikkutvikling (Sek)

Biltrafikk:

Det var 1,2 % trafikkvekst i bomstasjonene i Trondheim (Miljøpakken + Ranheim) i august. Dette gir en samlet vekst hittil i år på 1,6 %. Kravet til nullvekst i bymiljøavtalen er ivaretatt grunnet nedgang i trafikken tidligere år.

Det har vært vekst på riksvegnettet og ellers noe nedgang over bomsnittene langs Omkjøringsvegen og på Byåsen. Veksten skyldes først og fremst økt trafikk på ny E6 sørover (17,6 %). Mye av dette skyldes omfordeling av trafikk fra andre deler av vegnettet, men samlet sett er det en vekst på 6,5 % mellom Trondheim og kommunene lenger sør.

Andelen elbiler i bomstasjonene har økt med 35 % siden i fjor og utgjorde 12,9 % av totaltrafikken i august.

Kollektivtrafikk:

Ved utgangen av juli var det en akkumulert vekst i trafikken på bussrutene i Trondheim/Klæbu på 3,7 % sammenlignet med i fjor. Trikken hadde en vekst på 5,4 % og bussrutene mellom Malvik og Melhus 9,1 %.

Fra nytt rutetilbud ble satt i drift i august skal telling av passasjerer på bussruter i Trondheim foregå i busdørene ved hjelp av kamera. Det vil fortsatt ta noe tid før disse tellerne er operative, og resultatene vil av flere grunner ikke være sammenlignbare med tidligere tellinger.

I påvente av nytt tellesystem kan omsetning og billettstatistikk gi en indikasjon på utviklingen. Resultatene kan tyde på at trafikken har gått noe ned, men det er vanskelig å fastslå ut fra bare en måned.

Gang/sykeltrafikk

Vi har ikke nye tall for fotgjengere og syklistene. Det arbeides med forbedre rapporteringsrutinene, og vi regner med å ha nye tall til neste møte. Nærmere oversikt over trafikkutviklingen i vedlegg Ny sak 1-19.

Forslag til konklusjon.

Tas til etterretning

Ad ny sak 2/19: Erfaringene med oppstart av nytt rutetilbud (AtB)

AtB vurderer at omleggingen har godt som planlagt og at den har vært vellykket, tatt i betraktning omfang av endring.

Som forventet ble det utfordringer med ikke ferdigstilt infrastruktur, systemer, feilkjøring/kvalitetsfeil og informasjon til publikum om alle endringene. Av mer uventede utfordringer nevnes; lite fungerende overganger-/ korrespondanser utenfor rushtimene til nabokommuner, feil på busdører, manglende strøm på metrostasjoner, sjåføropplæring og fremkommelighet i sentrum som de vesentligste.

Fokus og status er at det jobbes for å bedre nevnte forhold, både mot andre etater/veieiere, systemleverandører og operatørselskap. I forhold til nabokommuner er det opprettet dialog og gjort avbøtende tiltak og dette fortsetter.

Det er planlagt en rutejustering i januar 2020 som vil omfatte de forhold som AtB rekker å ruteplanlegge til 01.11.2019. Tiltakene oversendes da selskapene for driftsplanlegging.

Forslag til konklusjon:

Tas til orientering

Ad sak 3/19: Organisering av arbeidet med Miljøpakken (Sek)

Bystyret og Fylkestinget ba i Bystyresak 44/18 og Fylkestingssak 61/18 om en nærmere vurdering av Miljøpakkens organisering. Det pekes på følgende:

- Manglende kobling mellom måloppnåelse og bruken av midler og organiseringen av Miljøpakken, gjennom uklare styringslinjer og roller
- Behov for å tydeliggjøre organisering og styring og avklaring av nødvendige delegasjoner
- At sammenhengen mellom budsjett, handlingsprogram og måloppnåelse inkluderes i fremtidige evalueringer av Miljøpakken
- At organisering, graden av åpenhet og mulighet for påvirkning vurderes.

Etter at vedtakene ble fattet, har staten inngått en byvekstavtale med fylkeskommunen og et utvidet antall kommuner i Trondheimsområdet. Styringssystemet er fastlagt i avtalens kapittel 9, men det er behov for å konkretisere dette noe nærmere.

En sak som omhandler aller sider ved Miljøpakkens organisering ville blitt svært omfattende. Vi har her begrenset oppgaven til å omtale de endringene av betydning som berører problemstillingene reist ovenfor, samt konkretisere byvekstavtalens formelle styringssystem nærmere (vedlegg ny sak 3-19).

Det er over tid jobbet med forbedring av Miljøpakkens organisering i mange sammenhenger. Svakheter er løpende forsøkt forbedret. Handlingsprogram og årsbudsjett er videreutviklet for å tydeliggjøre både bindinger, partenes forpliktelser og rammer for bruken av Miljøpakkens midler. Bestillingsrutiner er forbedret. Det stilles tydeligere krav til dokumentasjon for prioritering av ressurser, men det er fortsatt behov for ytterligere rutiner for å sikre oppfølging. Økonomifunksjonen er styrket og det arbeides med å innføre rutiner som gir partene og sekretariatet bedre oversikt over økonomien.

Den overordnede styringen av samarbeidet mellom partene framgår av byvekstavtalen. Ytterligere avklaring av styringsorganenes mandater framgår av forslag til vedtak.

Forslag til konklusjon:

1. For byvekstavtalens styringssystem foreslås det følgende konkretiseringer:

- *Medlemmene i Kontaktutvalget har ved enighet fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor gjeldende årsbudsjett og handlingsprogram med en ramme på inntil 30 millioner kroner pr prosjekt, og 50 millioner kroner samlet i budsjettåret. Overstiges dette beløpet må saken behandles politisk. Dette er å tolke som periodisering, dvs. uten å påvirke den totale fordelingen av midler til de ulike tiltaksområdene i handlingsprogrammets 4-årsperiode.*
- *Medlemmene i Programrådet har ved enighet fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor hvert av programområdene med en ramme på inntil 15 millioner kroner pr prosjekt. (Overstiges dette beløpet lages innstilling til Kontaktutvalget). Dette gjelder i saker uten prinsipiell eller politisk karakter.*
- *Programrådet består av 8 administrative ledere (4 kommuner, fylkeskommunen, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen). Partene kan i tillegg ta med seg 1 person hver som bisitter (eksempelvis Miljøpakke-kontaktpersonen). Ved behov i spesielle saker, kan partene ta med seg andre fagfolk som bisittere.*
- *Programrådets rolle som styre for arbeidet i Gateprosjektene fortsetter som før. De nye partene stemmer ikke i saker som omhandler gateprosjektene (Elgeseter gate, Innherredsveien, Olav Tryggvasons gate og Kongens gate).*
- *I Arbeidsutvalget, nedsatt av Programrådet, stiller i utgangspunktet partenes Miljøpakke-kontaktperson.*
- *Når det gjelder sekretariatets fullmakt til å godkjenne utvidelse av kostnadsramme oppad til 2 mill kr, må saker av prinsipiell og politisk karakter løftes til Programrådet.*

2. Sekretariatets vurdering av de politiske vedtakene i Bystyre og Fylkesting om Miljøpakkens organisering tas til etterretning.

3. Det anbefales at det jobbes videre med følgende tema/problemstillinger:

- a. Hva vil partene med Miljøpakken? Herunder vurdere ulike samarbeidsformer for å sikre best mulig måloppnåelse i tråd med avtalen.*
- b. Retningslinjer for samarbeid og beslutninger*
- c. Behov for temagruppene?*
- d. Rammer for bruk av fellesressurser i Miljøpakken*

Ad sak 4/19: Nye retningslinjer for porteføljestyrte bompengepakker (SVV)

Vegdirektoratet oversendte før sommeren nye retningslinjer for porteføljestyrte bompakker (vedlegg ny sak 4-19). Hensikten er å etablere en strammere praksis for porteføljestyring for å sikre at det er samsvar mellom prosjektene i porteføljen og forventede inntekter. Presiseringen er spesielt rettet mot vegpakker og bypakker, herunder byvekstavtaler og gjelder ikke for standard strekningsvise bompengeprojekter.

Kostnadsøkninger og inntektssvikt skal håndteres innenfor vedtatt økonomisk ramme, og forlenget innkrevingsperiode er derfor ikke aktuelt virkemiddel i pakkene. Muligheten for å heve gjennomsnittstaksten og forlenge innkrevings-tiden med inntil fem år faller bort. Endringene skal gjelde alle pakker som skal legges fram for Stortinget, herunder reforhandling av byvekstavtaler. Dagens bompengesatser i byer med inngått byvekstavtale (slik som Miljøpakken) er å betrakte som et tak på hvor høyt bompengenivået kan være. Kostnads-reduksjoner i porteføljen som bidrar til å frigjøre ressurser kan dersom det er balanse mellom kostnader og inntekter benyttes til å senke bompengenivået.

Ved behandling av Miljøpakkens trinn 3, Prop. 36 S (2017-2018), er det lagt til grunn en gjennomsnittstakst for bomstasjonene i Miljøpakken på 8 kr per passering. Dette gir noe høyere inntekt enn dagens takster. Statens vegvesen er gitt fullmakt til å behandle søknad fra bomselskapet om justering av grunn-takstene i tråd med fastsatt gjennomsnittstakst. Forslaget må være forankret hos fylkeskommunen og garantist før Statens vegvesen kan fatte vedtak.

Slik sett vil det være rom for å heve inntektene i bomsystemet gjennom å innføre betaling for elbil uten at en av den grunn må redusere takstene for kjøretøy med fossilt drivstoff nå. Dette betinger tilslutning fra de samme lokale myndigheter som var med å fatte det vedtak som ligger til grunn for Prop. 36 S, dvs. Trøndelag fylkeskommune og Trondheim bystyre.

*Forslag til konklusjon:
Tas til etterretning.*

Ad ny sak 5/19: Konsekvenser for Miljøpakken av bompengeforliket (Sek)

Statsministeren la 23. august fram et forslag til forlik som er akseptert av de fire regjeringspartiene (vedlegg ny sak 5a-19). Relevante punkter for Miljøpakken:

Byvekstavtalen mellom staten og Trondheimsområdet ligger fast

Regjeringas bompengeforlik inneholder temaer som Trondheimsområdet inviteres til å ta stilling til. Det er opp til lokale parter å si ja til tilbudene.

Økt statlig bidrag i 50/50-ordningen

Staten tilbyr kommunene å øke det statlige bidraget til 66 % i 50/50-prosjektene. Forutsetningen er at halvparten av tilskuddsøkningen øremerkes reduserte bompenger og halvparten går til bedre kollektivtilbud (etter lokal prioritering). Statens bidrag opprettholdes selv om kostnadene i den samlede prosjektporteføljen reduseres og kan dermed utgjøre mer en 66 %. Forutsetningen for utbetaling er at nullvekstmålet nås.

Vi vil først få en avklaring av bompengeforlikets betydning for størrelsen på det statlige bidraget etter behandlingen av statsbudsjettet. Men slik sekretariatet tolker forliket, vil det for Miljøpakkens del bety 544 mill. kr mer i statlig investerings-tilskudd til Metrobuss. 272 mill. kr av disse går til redusert egenandel, og 272 mill. kr går til reduserte bominntekter. Sistnevnte utgjør 27,2 mill. kr/år, dvs. ca. 4 % av bominntektene. Det er ikke foretatt takstjustering i tråd med konsumprisindeks etter vedtak i Stortinget i mars 2018. I perioden mars 2018 til juli 2019 er konsumprisindeksen steget med 3,8 %. Reduksjonen i bompenger betyr at

bomtaksstene kan holdes uforandret. Alternativt kan takstene i tråd med konsumprisindeksen snart økes med 4 % samtidig som bompengebelastningen reduseres på annet vis.

Mulighet for å innføre tretimes-regel på ettermiddag

Regjeringen stiller seg positiv til at timesregelen i bompengefinansierte bypakker kan utvides til en tretimes-regel for bompasseringer på ettermiddagen. En slik regel vil bare bli innført dersom lokal myndigheter initierer og vedtar det, og det er rom innenfor den økonomiske ramma i pakken. Det må også vurderes ny sak for Stortinget dersom det er lokalpolitisk ønske om en endring.

Miljøpakken har en annen struktur enn de andre bomprosjektene og består av 7 ulike snitt. Besparelsene vil av den grunn bli mindre og er også vanskelig å anslå presist. Beste anslag er per i dag en reduksjon i inntektene på i størrelsesorden 6-9 %. Dette er mer enn ovennevnte reduksjon på 4 %.

Bidrag til reduserte billettpriser for kollektivtrafikk

Staten tilbyr 300 mill. kr årlig til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de store byene. Trondheim vil få tilbud om en del av dette, men fordelingen mellom byene er ikke kjent. Den vil framgå av forslag til statsbudsjett for 2020.

Prognosen for AtBs trafikkinntekter i Stor-Trondheim i 2020 ligger per nå på 485 mill. kr. Ut fra det vil et statlig tilskudd på for eksempel 30 mill. kr/år kunne erstatte 6 % av trafikkinntektene og 50 mill. kr/år om lag 10 %. Lavere takster gir normalt også litt mer trafikk og trafikkinntekter uten at det i dagens situasjon utløser vesentlig høyere kostnader. Det skyldes at dagens kapasitet er dimensjonert ut fra at den med 2,5 % årlig trafikkvekst skal kunne holde ut anbudsperioden. Det kan være aktuelt med en utvidelse av kapasiteten midtveis i perioden dersom trafikkveksten blir høyere og viljen til finansiering er til stede.

Før vi kjenner størrelsen på tilskuddet, er det vanskelig å gi noe nærmere avklaring av hva dette vil kunne bety for takstene. Tilskuddet vil trolig kompensere for den normale takstøkning som vanligvis gjennomføres etter årsskiftet 2019/20 og kanskje også gi et lite bidrag til reduksjon av dagens takster.

Større fleksibilitet i bruk av statlige midler

Regjeringa vil i forslag til statsbudsjett for 2020 foreslå grep for å øke fleksibiliteten for bruk av statlige midler på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde. Dagens belønningsmidler og dagens programområdetiltak i byvekstavtalen foreslås samlet i en felles post.

Det ligger allerede inne en formulering i gjeldende byvekstavtale om at dersom det åpnes for en utvidet tolkning for bruken av programområdemidlene, så vil den også være gjeldende for vår avtale.

Programområdemidlene utgjør 3,686 mrd. kr og er den største enkeltposten i avtalen. Økt fleksibilitet er svært viktig fordi fleksibiliteten både kan bidra til at midlene benyttes til prosjekter med større nytte og fordi bruken av midlene på lokale hovedruter kan erstatte bruken av bompenger.

Belønningsmidlene utgjør 2,724 mrd. kr og er den nest største posten i byvekst-avtalen. Belønningsmidlene har allerede en fri bruk, og vi vet ikke om bruken kan bli begrenset om disse to statlige finansieringsmidlene samles i en felles post.

20 % egenandel for investering på fylkeskommunalt/kommunalt vegnett

Regjeringens bompengeforlik forutsetter en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 % for investeringer på kommunale og fylkeskommunale prosjekt i nye bypakker. Metrobussprosjektet skal holdes utenfor beregningen. Utformingen skal utredes nærmere, og kravene vil ikke omfatte Miljøpakken (jf. svar på spørsmål til Samferdselsministeren fra Lars Haltbrekken i vedlegg ny sak 5b-19).

Alle lokale parter i Miljøpakken har allerede forpliktet seg til bidra med en egenandel i vår byvekstavtale. Bidraget er sannsynligvis ikke særlig forskjellig fra det nivået som staten skisserer, men det vet vi først når egenandelsordningen er nærmere avklart.

Andre forhold

Det foreslås at statens styringssystem for avtalene gjennomgås med sikte på å etablere en fornuftig insentivstruktur for å holde kostnadene ved statlige prosjekter nede, og for å begrense omfanget av statlige prosjekter for å holde bompengepresset på et akseptabelt nivå.

Gjenstående statlige prosjekter i Miljøpakken omfatter først og fremst Nydalsbrua, programområdemidler til kollektiv og sykkel og eventuelle tiltak for å bedre kapasiteten gjennom rundkjøring på Klett.

Regjeringen gjør også oppmerksom på at det tas sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på redusert utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), støy, framkommelighet og arealbruk innen utgangen av 2019.

Det vises også til utløsning av opsjoner for bedre tilbud til passasjerene, blant annet flere avganger i toppakke 2 Nord med SJ, som eksempel på bruk av 250 mill. kr bevilget til bedret kollektivtrafikk, fortrinnsvis utenfor de store byene.

Prosess for videre arbeid:

De økonomiske konsekvensene av bompengeforliket for Miljøpakken er langt på veg avklart. Statlige bevilgninger til reduksjon av kollektivtakstene og bruksområde for programområdemidler vil foreligge i forslag til statsbudsjett 7.10.

Lokalt må vi ta stilling til om det er ønskelig å benytte seg av statens tilbud og eventuelt til innhold i en utvidelse av avtalen. Her skisseres forslag til en prosess for avklaring av dette i løpet året:

- Kontaktutvalget gir føringer for utarbeidelse av et forslag til innhold i tilleggsavtale 26.9.2019
- Formannskap og fylkesutvalg behandler forslag til innhold i tilleggsavtale 22.10.2019
- Behandling i Kontaktutvalget 23.10.2019 (med eventuell samordning av politiske vedtak etter fullmakt)
- Søknad sendes staten innen 5.11.2019

- Eventuelle avklaringsmøter med staten i november 2019
- Politisk behandling av tilleggsavtale i Fylkesting og Bystyre når staten har akseptert avtalen.

Forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget ber om at det utarbeides et forslag til innhold i en tilleggsavtale til byvekstavtalen. Forslaget fremmes for snarlig politisk behandling i Fylkesutvalg og Formannskap.

Ad ny sak 6/19: Langsiktig utbyggingsplan/ressursfordeling (Sek)

Handlingsprogrammene inneholder planer for tiltak og rammer for finansiering av aktiviteten i Miljøpakken de nærmeste fire årene. Arbeidet skal også synliggjøre hvordan aktiviteten disse årene bidrar til å følge opp byvekstavtalen og hvilke konsekvenser disponeringen av ressursene i programperioden har for senere aktivitet.

Staten la til grunn at vi lokalt måtte være omforente om bruken av de midlene som var i Miljøpakken før byvekstforhandlingene startet. Fylkestinget og bystyret behandlet derfor sommeren 2018 en utbyggingsplan basert på kjente inntekter fram til 2019. Det var krav om at lånebehovet skulle ligge innenfor gjeldende garantiramme på 1 mrd. kr og at det skulle la seg nedbetale innen utløpet av 2029. Planen viste bl.a. forskuttering av Nydalsbrua og var innspill til statsbudsjett 2029.

Planen inneholder omforente rammer for disponeringen av det meste av Miljøpakkens inntekter. I tillegg var det en uspesifisert reserve på 1,2 mrd. kr som partene ville ta stilling til senere. Reserven ble bl.a. som følge av endrede forutsetninger i ordningen med momsrefusjon til Metrobuss og utvidede rammer for tiltak på lokalveg i årsbudsjett 2019, redusert til ca. 750 mill. kr.

Gjennom byvekstavtalen er Miljøpakken tilført ca. 5,1 mrd. kr. Disse midlene er i stor grad bundet, enten til tiltak på riksveg, tiltak i nabokommunene eller som egenandel til utvidede tiltak for Metrobuss. Den udisponerte rammen har etter byvekstavtalen økt til i størrelsesorden 1,75 mrd. kr.

Regjeringens bompengeforlik inneholder tilbud om ekstra midler på gitte premisser. (Jf. ny sak 5-19). Denne finansieringen kan utvide rammen for utbyggingsplanen dersom det er enighet om å takke ja til tilbudet. Hvor mye er ikke avklart, men det kan ligge i størrelsesorden 600 – 800 mill. kr.

Bystyret har lagt følgende føringer for arbeidet med en ny handlingsprogram etter byvekstavtalen (Jf. sak 90/19):

- Rammene for kollektiv, sykkel, sikkerhet og miljøtiltak opprettholdes og i tillegg økonomisk rom for å bygge de tidligere vedtatte vegprosjektene Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen og Johan Tillers veg.
- Arbeide videre med planer for Søbstadvegen og Håkon VIIIs gate slik at disse kan vurderes i handlingsprogrammet ved senere revisjoner
- Ber om en sak om konsekvensene av å innføre avgift for elbil i Miljøpakkens bomstasjoner
- Åpner for at strakstiltak på Klett kan finansieres ved omdisponering av investeringsmidler fra andre vegprosjekt

Fylkesutvalget har også bedt om at konsekvensene av å innføre avgift på elbil belyses, men ikke gitt andre føringer for arbeidet med nytt handlingsprogram. Fylkesadministrasjonen har i innspill til arbeidet med årsbudsjettet for 2020 bedt om at tilskuddet til drift av kollektivtrafikk økes mer enn det som fra før er avtalt mellom partene. Her bes det også om midler til oppstart av planlegging av nytt vegprosjekt: Tunnel Ila – Trolla – Flakk.

I tillegg gir Stortingets vedtatte styringsramme for Nydalsbrua med tilknytninger behov for å tilføre dette prosjektet 80 mill. kr mer enn det som tidligere har vært avsatt (Jf. ny sak 12-19).

Forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget ber om at det fremmes en sak for politisk avklaring av bruken av udisponerte midler i en langsiktig utbyggingsplan. Saken skal belyse muligheter og konsekvenser av bompengeforliket og de politiske og administrative innspillene foran.

Ad ny sak 7/19: Årsrapport 2018 og halvårsrapport 2019

Årsrapport 2018 (vedlegg ny 7a-19)

Det er i 2018 vedtatt brukt 1,534 mrd. kr og bevilget (tildelt) 1,442 mrd. kr. 1,535 mrd. kr er regnskapsført brukt. Nesten halvparten (49 %) er brukt på hovedveger, i hovedsak E6 sør. 34 % er benyttet til kollektivtiltak (hvorav mer enn halvparten til Metrobuss), 6 % til lokale veger og 5 % til sykkeltiltak.

I arbeidet med årsrapport 2018 er det nå også foretatt en gjennomgang av tidligere regnskap for prosjekter regnskapsført i Trondheim kommune og Statens vegvesen. Dette gir oversikt over ubrukte midler fra tidligere bevilgninger. Rapportering fra fylkeskommunen mangler, men vil bli forsøkt innarbeidet i årsrapport for 2019. Foreløpig er regnskap her satt lik tildeling.

Det er regnskapsført 6,6 mrd. kr i årene 2009 – 2018. Halvparten er finansiert med bompenger, 40 % med statlige midler og resterende 10 % med lokale midler.

Etterslepet er redusert med om lag 150 mill kr og restbeholdningen ved utgangen

av året er om lag 565 mill kr. Av dette utgjør bompengene 209 mill kr, mens bomselskapets likviditet er 23 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak ulik periodisering der bomselskapet regnskapsfører utestående fordringer på et senere tidspunkt enn Miljøpakken.

Halvårsrapport 2019 (vedlegg ny 7b-19)

Det er regnskapsført 735 mill. kr innen utgangen av juli i år. Dette utgjør 49 % av den vedtatte årsrammen på 1,51 mrd. kr. Det forventes ikke behov for låneopptak i 2019 ut fra gjeldende prognose for bominntekter og opptrekk av bompenger.

46 % er benyttet til kollektivtrafikk (ekskl. driftstilskudd). Det meste av dette er Metrobusstiltak. 27 % er brukt til hovedveger, for det meste E6 sør, 9 % til sykkel, 6 % til støytak og 5 % til trafikksikkerhetstiltak.

Forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget godkjenner årsrapport 2018 og halvårsrapporten for 2019

Ad ny sak 8/19: Status for infrastrukturtiltak Metrobuss (Sek)

Alle stasjoner er i bruk unntatt Håkon VII's gt øst, alle knutepunkter unntatt Tiller og alle strekningstiltak er tatt i bruk unntatt Østre Rosten.

Oppkobling av validatorer (for periodekort) og sanntidsskjermer har vært utfordrende og pågår fortsatt med høy prioritet. Oppstart av tre tiltak (strekningstiltak i Mellomvegen og stasjoner på Dragvoll og i Biskop Sigurds gate) holdes foreløpig igjen som økonomisk sikkerhet. Bygging på Tiller vil foregå i hele høst, mens etterarbeid på de øvrige anleggene ferdigstilles til oktober.

Økonomien holder seg innenfor budsjettammen og usikkerheten er betydelig mindre nå etter hvert som de fleste anleggene er ferdige. Men det er fortsatt litt usikkerhet på Tiller og Østre Rosten. I henhold til de siste prognosene gjenstår ca 20 mill. kr av sikkerhetsavsetningen. Nærmere informasjon i vedlegg ny sak 8-19.

Forslag til konklusjon:

Tas til orientering

Ad ny sak 9/19: Status gateprosjektene – styringsmål for Innherredsvegen (Spilsberg)

Det foreligger snart grunnlag for en politisk sak om løsningsvalg i Kongens gate. Dette fremmes for formannskap og fylkesutvalg i løpet av høsten. Intensjonen er oppstart neste år, men det er noe usikkert.

For Elgeseter gate vil det ta noe mer tid. Her forventes det at en sak for politisk avklaring av hvilke løsninger vi går videre med fremmes over nyttår.

Arbeidet i Olav Tryggvasons gate er satt på vent i påvente av erfaringene fra prøveprosjektet.

I Innherredsvegen er prinsipløsningen for østre del (øst for Bassengbakken) avklart, og det foreligger nå et grunnlag for å velge ambisjons- og styringsmål

for videre planlegging (vedlegg ny sak 9-19). Programrådet ønsker som styringsgruppe å få Kontaktutvalgets synspunkter før saken sendes videre til politisk behandling.

Den veiledende rammen for Innherredsvegen har vært 433 mill. kr. Det foreligger imidlertid ingen nyere vurdering av hvordan ressursene bør fordeles mellom de fire gateprosjektene. Gateprosjektene har ulik framdrift. Det er spørsmål om vi kan fremme østre del av Innherredsvegen til politisk behandling nå før behovet for midler i de øvrige gatene foreligger på tilsvarende nivå, og eventuelt hvilket styringsmål som foreslås lagt til grunn.

Det anbefales benyttet mest midler i Innherredsvegen på strekningen øst for Bassengbakken hvor mulighetene og behovet for forbedring er størst. Strekningen mellom Bassengbakken og Bakke bru har bedre bæreevne og mulighet for enklere tiltak. Her skisseres tre ulike alternativ for gatas østre del:

- «God» standard (322 mill. kr)
- «Meget enkel» standard (277 mill. kr)
- «Balansert» standard (290 mill. kr)

Alternativene viser tre ambisjonsnivå hvor forskjellene i hovedsak ligger over bakken. Variasjonene er ikke særlig store siden de største kostnadskomponentene ligger under bakken. Programrådet stilte spørsmål om det også burde være et fjerde alternativ med høyere kostnad.

Forslag til konklusjon:

I henhold til drøftinger i møtet

Ad ny sak 10/19: Regelverk for signalregulering av prøveprosjekt (SVV)

Formannskapet (sak 56/19) og fylkesutvalget (sak 89/19) har bedt om at det søkes til Statens vegvesen om å få slå på signalanleggene i Olav Tryggvasons gate på nytt. Ved en misforståelse var denne søknaden ikke blitt sendt. Det har gått lang tiden siden vedtaket ble fattet og det vil fortsatt ta noe tid før søknaden behandles i Vegdirektoratet. Det er i denne forbindelse stilt spørsmål om hvordan regelverket fungerer for prøveprosjekt.

Etterspurte opplysninger om trafikksituasjonen er nå hentet inn gjennom fotgjengertelling i gangfeltet ved Krambugata. Søknaden vil bli sendt til Trondheim kommune og Politiet for uttalelse fredag 27.09.19. Deretter følger vanlig saksgang via Statens vegvesen videre til Vegdirektoratet for godkjenning.

Statens vegvesen orienterer i møtet.

Forslag til konklusjon:

I henhold til drøftinger i møte

Ad ny sak 11/19: Status for arbeid med tiltak på Klett (SVV)

Kontaktutvalget behandlet sak om framkommelighetsproblemer i rundkjøringen på Klett i siste møte. Vegvesenet skisserte her ulike avbøtende tiltak på kort, mellomlang og lang sikt.

Aktuelle avbøtende tiltak på kort sikt:

- Sette opp "fare for kø"-skilt
- Vurdere å flytte startpunkt for 100 km/t fartsgrense sørover på E6, til etter avkjøringsrampa til rundkjøringen
- Vurdere lysregulering av trafikken fra Melhus til rundkjøringen

På mellomlang sikt:

- Bygge om rundkjøringen med to parallelle vestgående kjørefelt inn, og gjennom, rundkjøringen samt filterfelt for å lede høyresvingende trafikk utenfor rundkjøringen.

På lang sikt:

- Etablere planfri kryssing. Vegvesenet vil bl.a. vurderer en enklere løsning for toplanskryss ved å føre rampen fra E6 over rundkjøringen. Løsning med toplanskryss vil være et åpent innspill i nåværende og eventuelt kommende NTP-prosesser.

Kontaktutvalget ba vegvesenet legge fram konkrete forslag til tiltak for å løse trafikkproblemene på Klett til dagens møte. Forslagene skal være tilstrekkelig utredet og kostnadsberegnet til å foreta retningsvalg mht løsning. Vegvesenet ble også bedt om å svare ut kronikk i Adresseavisen 19. juni.

Kostnader er ikke avklart, men vegvesenet presenterer alternative løsninger i møtet.

Forslag til konklusjon:

I henhold til drøftinger i møte.

Ad sak ny 12/19: Styringsramme for Nydalsbrua (SVV)

Saken ble behandlet av Kontaktutvalget i forrige møte. Det forelå på det tidspunktet ulike syn på hvorvidt den styringsrammen som Stortinget vedtok medførte økt behov for midler fra Miljøpakken. Kontaktutvalget ba programrådet avklare dette.

Prosjektet Rv 706 Nydalsbrua ble behandlet i Stortinget 20.06.19 for finansieringsbeslutning og fastsetting av styringsramme. Stortinget vedtok en styringsramme på 1220 mill. (2019-kr). Styringsrammen skal inneholde alle kostnader til prosjektering, grunnverv og utbygging. Dette er 45 mill. kr høyere enn prosjektrammen i NTP 2018-29, men inkluderer en tilpasning til Byåstunnelen som er forutsatt finansiert av midler til Byåstunnelen.

Det er i tillegg brukt 85,2 mill. kr over planleggingsrammen i perioden 2011-2018 som er holdt utenfor styringsrammen. Av dette er 80,1 mill. kr bompenger via Miljøpakken. 5,1 mill. kr finansieres av statlige planleggingsmidler. Det betyr at det er behov for å øke finansieringen fra Miljøpakken med 80,1 mill. kr. Dette spilles inn som forslag til nytt handlingsprogram for 2020-2023.

Forslag til konklusjon

Tas til orientering

Ad sak ny 13/19: Informasjon om Miljøpakken i media

Statens vegvesen orienterer

Forslag til konklusjon:

Tas til orientering

Eventuelt