



Vår dato
12.12.2019

MØTEINNKALLING

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

Dato og tid: 17.12.2019, kl. 16 – 19:30

Sted: Formannskapssalen, Rådhuset i Trondheim

Til:

Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Ole Herman Sveian, Malvik kommune
Frank Jenssen, Fylkesmannen
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Fylkesmannen
Carl-Jakob Midttun, Malvik kommune
Geir Aspnes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggan, Melhus kommune
Olaf Løberg, Trondheim kommune
<http://miljopakken.no/>

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Orienteringer:

Ny 18/19 Trafikkutvikling (Sek)

Ny 19/19 Orientering fra bomselskapet (Vegamot)

Ny 20/19 Erfaringer med nytt rutetilbud (AtB)

Ny 21/19 Orientering om forslag til endring av kollektivtakst (Trfk)

Ny 22/19 Samordning av rammer for drift av kollektivtrafikk i årsbudsjett

Ny 23/19 Status og videre arbeid i metrobussprosjektet (Sek)

Ny 24/19 Metrobuss - status for gateprosjektene og Nyhavna (Spilsberg)

Ny 25/19 Alternativ for utbedring av E6 på Klett (SVV)

Ny 26/19 Status for arbeidet med Byåstunnelen

Ny 27/19 Avtale om finansiering av Nydalsbrua (SVV/TK)

Ny 28/19 Status for arbeidet med innfasing av to tog i timen (JD)

Ny 29/19 Praksis for timeføring på Miljøpakkeprosjekt (Sek)

Ny 30/19 Arbeid med hovedruter for sykkel (SVV)

Ny 31/19 Gode reisevaner ved utbygging av E6 øst (Trfk)

Ny 32/19 Tilleggsavtale som oppfølging av bompengeforlik (SVV)

(Forhandlinger om forslag til innhold i tilleggsavtale i lukket møte)



Eventuelt:

- Status for arbeidet med metrobussholdeplass på Sluppen

Møtereferat

Referat fra møte 23. oktober er godkjent med noen mindre justeringer og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside. <https://miljopakken.no/om-miljopakken/politisk-styring/kontaktutvalget>

Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Miljøpakkens pilotprosjekt for varsling av gangfelt «See mee» betraktes som avsluttet. Det er opp til vegeier å eventuelt videreføre løsningen.
- Ordningen med tilskudd til private for skjerming av støyutsatte uteoppholdsområder er ikke implementert og foreslås avsluttet.
- Det er etablert en arbeidsgruppe under ledelse av Trondheim kommune for konkretisering av forslag til arealindikatorer og felles parkeringspolitikk (jf. byvekstavtalen).
- Midlertidig løsning for knutepunkt på Sirkus videreføres inntil ny plan for området foreligger.

Status for Jonsvannsvegen

Vegdirektoratet har godkjent et prøveprosjekt for signalanlegget i krysset Jonsvannsvegen/Frode Rinnans veg med varighet fram til 1.11.2020. Politiet har stilt krav om at midtrefugen ved holdeplassen må gjøres overkjørbar, samt at også søknad om godkjenning av signalanlegget i krysset Jonsvannsvegen/Dybdahls veg skal være godkjent før de godkjenner skiltplanen. Signalanlegget åpnes så snart dette er på plass. Det er krav om ekstern uavhengig evaluering av løsningen som er bygd, samt utredning av en alternativ løsning med fire felt. Det må søkes Vegdirektoratet på nytt dersom det er ønskelig at reguleringen fortsetter utover prøveperioden.

Forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad ny sak 18/19: Trafikkutvikling

Nærmere omtale i vedlegg 19-18

Biltrafikk:

Det mangler tall fra byindeksen, og vi viser derfor utviklingen i bomstasjonene. Disse omfatter færre registreringspunkt og inneholder også gjennomgangstrafikk og næringstrafikk som skal være utelatt i byindeksen. Det var 0,6 % trafikkvekst i bomstasjonene i Trondheim (Miljøpakken + Ranheim) i november. Samlet vekst hittil i år er 1,86 %.

Økningen er på hovedvegene/riksvegnettet, mens det er noe nedgang over bomsnittene langs Omkjøringsvegen og på Byåsen. Veksten skyldes først og fremst økt trafikk på ny E6 sørover

(19,2 %). Mye av dette skyldes omfordeling av trafikk fra andre deler av vegnettet, men samlet sett er det likevel en vekst på 6,9 % mellom Trondheim og kommunene lenger sør.

Trafikken over kommunegrensa Trondheim/Malvik har økt med 0,8 % og gjennom bommen på E6 Hommelvik med 1 % hittil i år. Stengninger av Helltunnelen gjør det vanskelig å vurdere utviklingen på grensa Malvik/Stjørdal. Trafikkveksten På E6 sør for Melhus sentrum er 15,2 %.

Andelen elbiler i bomstasjonene har økt med 35 % siden i fjor og utgjorde 15,3 % av totaltrafikken i november.

Kollektivtrafikk:

På nytt rutetilbud skal telling av passasjerer på bussruter i Trondheim foregå i busbdørene 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. Billettstatistikken indikerer så langt en liten nedgang i trafikken, men er ikke et godt mål på utviklingen.

Gang/sykeltrafikk

Tall fra de automatiske tellesløyvene på Elgeseter bru, Rotvollekra, Mellomila og Svingbrua viser om lag 4,5 % flere syklister ved utgangen av oktober sammenlignet med 2018.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad ny sak 19/19: Orientering fra bomselskapet (Vegamot)

På grunn av bilbehandling og prosessering av passeringer tar det ca. 3 måneder før vi kjenner bominntektene eksakt. Ut fra den oversikten vi har per i dag, ventes det at Miljøpakkens bominntekter i 2019 vil ligge i samme størrelsesorden som forventningene i årsbudsjettet (615 mill. kr netto).

Konsumprisjustering av bomtakstene

Bomtastene ble sist konsumprisjustert i arbeidet med endring av takstsystemet høsten 2017, men først implementert sammen med økningen i takstnivå i juni 2018 (Miljøpakkens trinn 3). Bystyret og Fylkestinget ba ved behandling av Miljøpakkens trinn 2 om at bomselskapet gis anledning til å prisjustere bomtakstene årlig. Dette ble akseptert av Stortinget ved behandling av Prop. 172 S (2012-2013), men med en begrensning om at justeringen ikke kan være høyere enn prisstigningen.

«I lokalpolitiske vedtak er det lagt til grunn at takstene blir regulert årlig i tråd med konsumprisindeksen, men minimum med 2,5 pst. Samferdselsdepartementet foreset at justeringar i bompengetakstane ikke skal overstige prisstigninga, i tråd med takstretningslinjene.»

I perioden desember 2017 til oktober 2019 er konsumprisindeksen økt med 4,9 %. Det ble først informert om at takstene kunne justeres eksakt i kroner og øre. Senere har vegvesenet varslet at takstene skal avrundes til hele kroner. For Miljøpakken betyr dette følgende takster:

	Dagens takst (kr)				Konsumprisjustert takst (kr)			
	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2		Takstgruppe 1		Takstgruppe 2	
	Rush-tid	Utenfor rush	Rush-tid	Utenfor rush	Rush-tid	Utenfor rush	Rush-tid	Utenfor rush
Bomsnitt								
Øst, Sør, Klæbu, Fossestuvn	30	15	72	36	31	16	76	38
Sluppen	30	15	48	24	31	16	50	25
Omkj.vn, Byåsen, Tonstad	14	11	33	26	15	12	35	27
Holtermannsvn	14	11	55	41	15	12	58	43

Bomselskapet har 4 ukers varslingsplikt, så dersom det ikke er behov ny lokalpolitisk behandling vil endringene i praksis kunne gjennomføres fra 1. februar 2020.

Forberedelse til innføring av takst for miljøkjøretøy/elbil

Vi forventer en gjennomsnittlig elbilandel på 18 % i 2020 dersom dagens utvikling fortsetter. Miljøpakkens inntektsprognoser er basert på en forventning om at elbiltakst innføres i 2022. Den sterke elbilveksten medfører derfor ikke større problemer for inntektene ennå.

Etter vår forståelse gir de nye retningslinjene for porteføljestyrte bompakker en øvre grense for framtidige bomtakster. På grunn av dette vil urealisert inntekspotensial i dag ikke la seg kompensere senere ved å heve takstene over grensene for gjennomsnittstakst senere. Det gjelder for eksempel det bortfall av inntekter vi har ved elbilfritak.

Inntjeningen på E6 øst er lavere enn forutsatt. Her vil det være nødvendig å innføre takst for miljøkjøretøy i nær framtid eller vurdere andre måter å øke gjennomsnittstaksten på. Sett fra et trafikanterperspektiv vil det være mest oversiktlig å innføre takst for elbiler samtidig i de to bomsystemene (Miljøpakken og E6 øst).

Prosedyren for innføring av takst for elbiler består i:

1. Vegamot søker Statens vegvesen om innføring av elbiltakst
2. Statens vegvesen forbereder sak for politisk vedtak
3. Politisk behandling i fylkeskommunen og Trondheim kommune

Forutsatt behandling i bystyre og fylkesting februar/mars 2020, vil 50 % takst for elbil kunne innføres fra 1. mai 2020. Vegamot trenger en tilbakemelding på om de skal starte forberedelsene nå.

Rekvisisjon av bompenger

Statens vegvesen administrerer nå alt i tilknytning til rekvisisjonsplaner og rekvirering av bompenger, enten det går til vegvesenets prosjekter, til kommunens eller fylkeskommunens. Vi vet ikke om dette fortsetter neste år etter organisasjonsendringer i Statens vegvesen da ingen kan bekrefte dette per i dag.

Vegamot vil ikke ha tilstrekkelig oversikt og kapasitet til å administrere dette alene, men vi kan heller ikke ha en situasjon hvor alle tre aktører «forsyrer seg» hver for seg. Det haster

med avklaring, og ved en eventuell endring må det også utarbeides nytt avtaleverk mellom Vegamot og ny rekvirent.

Grønne lån

Det er nå i ferd med å komme grønne lån på markedet med marginalt gunstigere betingelser enn vanlige lån. Dette er lån som kan benyttes til spesielt bærekraftige prosjekt, Miljøpakken har prosjekter som antagelig kan bli godkjent for slike lån. Cicero gjennomfører godkjenning av aktuelle lånetakere. Miljøpakken har ikke behov for låneopptak neste år, men Vegamot vil se nærmere på om grønne lån kan være aktuelt når behovet melder seg.

Forslag til konklusjon:

I henhold til drøftinger i møtet:

- *Trenger konsumprisjusteringene ytterligere politisk behandling?*
- *Skal Vegamot forberede innføring av redusert rabatt for elbil?*
- *Hvem tar ansvaret for å rekvirere bompenger i 2020?*

Ad sak 20/19: Erfaringer med nytt rutetilbud (AtB)

AtB vurderer at utviklingen er positiv, med en svak passasjervekst i november sammenlignet med 2018 på 0,6%. Dette baserer seg på omsetningstall og ikke registrerte påstigninger og inneholder derfor noe usikkerhet.

Det er planlagt noe justering av tilbudet 03.02.2020 basert på erfaringer i høst. Ikke ferdigstilt infrastruktur på Sluppen, Tiller, Østmarka og på Lade, samt redusert fremkommelighet gjennom Trondheim sentrum utfordrer driften og påvirker tilbudets attraktivitet. AtB vurderer at dette har påvirket billettinntektene negativt.

Sanntidssystemet er selvlærende og leverer stadig bedre prognoser for forventet passeringstid på stasjoner i app. Det pågår arbeid mot leverandør på stadig forbedringer fremover mot sommeren. I dette ligger også bedre kundeinformasjon om overgang og korrespondanser. AtB avventer endelig budsjettramme for 2020/2021 for utvikling av tilbudet fra august 2020.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad ny sak 21/19: Orientering om forslag til endring av kollektivtakst (Trfk)

AtB, Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune drøftet tilskuddsbehovet til kollektivtrafikken i Stor-Trondheim for 2019 og behandlet saken i fylkesutvalg (sak 313/18) og formannskap (sak 250/18). Her var det enighet om å løse utfordringene i 2019 gjennom en økning av tilskuddet (11 mill. kr), bruk av AtBs akkumulerte mindreforbruk (30 mill. kr) og økte takster (6 %).

Prisøkning på seks prosent fra 1. januar 2019 var beregnet å ha en inntektseffekt på 11,3 millioner kroner i 2019, men ble ikke gjennomført. Takstendringen anses nå som nødvendig for at AtB skal kunne drive kollektivtrafikken innen miljøpakkeområdet i økonomisk balanse uten behov for økt finansiering eller kutt i rutetilbud. Den vurderes også som rimelig, gitt at takstene ikke ble økt i 2018 og at takstøkningen i 2019 var på 3 prosent, på nivå med allmenn prisøkning.

Fylkestinget er takstmyndighet og behandler saken 11-12 desember (vedlegg 19-21). Det innstilles på at AtB gis fullmakt til å øke takstene med 6 % innenfor miljøpakkeområdet. Dette kan effektueres fra 2. januar med mindre det blir kompliserte forslag til endring.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering.

Ad sak Ny 22/19: Samordning av rammer for drift av kollektivtrafikk i årsbudsjett

I Miljøpakkens årsbudsjett 2020 foreslås det avsatt 208,5 mill. kr til drift av kollektivtrafikk. Dette er i samsvar med omforent avtale mellom partene forutsatt at fylkeskommunen dekker kostnadene opp til avtalt nullpunkt. Fylkeskommunen har spilt inn behov for ytterligere 25,1 mill kr. Dette er begrunnet ut fra merkostnader etter oppstart av ny rutestruktur i Stor-Trondheim. Dette følger av ikke ferdigstilt infrastruktur, av høyere leiekostnader for snuplass/reguleringsplass og av høyere depotkostnader på Sorgenfri.

Etterfølgende tabeller viser en oversikt over kostnadsprognoser og finansiering basert på tall fra fylkeskommunen. Det er her lagt til grunn 6 % takstøkning i 2020.

Kostnader	2019	2020
Buss i miljøpakkeområdet	244.211	296.856
Trikk	11.675	12.076
Merkostnad utvidet enhetstakstområde samt kapasitetstiltak Trondheim - Stjørdal	19.167	18.000
Fordelt AtB Administrasjonskostnad (57 %)	70.870	70.274
Fylkeskommunale driftskostnader, infrastruktur, depot	34.600	29.962
Ekstra rutekostnader pga ikke ferdigstilt infrastruktur	7.175	11.396
Sum kostnader	387.698	444.784

Finansiering	2019	2020
Fylkeskommunal finansiering jan – juli (0-punkt 160 mill i 2016-kr)	102.324	
Fylkeskommunal finansiering aug – des (0-punkt 178 mill i 2016-kr)	81.311	
Sum fylkeskommunal finansiering	183.635	202.202
Miljøpakkens finansiering	182.000	208.500
Bruk av AtBs Miljøpakkebuffer (tidligere års mindreforbruk)	-	30.000
Sum finansiering	365.635	4.082

Tabellene viser en underdekning på 22.064 kr i 2019 og 34.082 i 2020. Dette løses delvis ved disponering av Miljøpakkens buffer på 30 mill. kr fra tidligere år i 2020. Resten (26,1 mill.kr) krever inndekning – enten i form av økte takster/større bidrag fra partene, eller reduserte kostnader/tilbudskutt. I henhold til byvekstavtalen skal omforente tilbud ut over det rutetilbudet som finansieres av fylkeskommunens ordinære driftstilskudd finansieres ved bruk av belønningsmidler og eventuelt bompenger. Avtalen fastlegger også at midlene til

drift av kollektivtrafikk skal fordeles i årsbudsjettet. Før tiltak iverksettes skal partene være enige om rutiner for å begrense og behandle risiko.

En enkel sammenligning med tall fra Bergens- og Stavangerområdet viser at det totale driftstilskuddet til kollektivtrafikken i Trondheimsområdet (Miljøpakken+fylkeskommunen) er en del lavere enn i Stavangerområdet og betydelig lavere enn i Bergensområdet regnet i kroner per hode. Dette indikerer kostnadseffektiv drift og/eller høyere trafikkinntekt.

Trøndelag fylkeskommunes tilskudd er lavere enn i de to andre fylkeskommunene. Det utgjør likevel nesten like stor andel av det totale tilskuddet som i Stavangerområdet. Hordaland bidrar med betydelig mer midler, kanskje som en følge av kostnadene til drift av bybanen.

Det er ønskelig å avklare spørsmålet om økte midler til drift av kollektivtrafikk i løpet av året. Dette av hensyn til AtB som trenger tid for å forberede/eventuelt justere rutetilbudet neste år. Tilskuddet Miljøpakken yter til drift av kollektiv er også forankret i den gamle bymiljøavtalen. Både staten, fylkeskommunen og Trondheim kommune vil ha et grunnlag for forhandling klart til møtet.

Forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet

Ad sak Ny 23/19: Status og videre arbeid i metrobusprosjektet (Sek)

Status

Alle tiltak som var planlagt ferdige til august 2019 er nå fullført. Det gjenstår to tiltak:

- Permanent rundkjøring i Østre Rosten (knutepunkt Tiller)
- Stasjon i østre del av Håkon 7. gate.

Arbeidene er nå stilt i bero, mens noe beplantning og mindre sluttarbeid blir gjennomført til våren. To tiltak er holdt igjen som sikkerhet inntil sluttoppgjør er avklart med entreprenørene. Det gjelder:

- Stasjon NTNU Dragvoll
- Strekningstiltak i Mellomvegen og Ranheimsvegen

Sluttoppgjør ventes avklart i mars. Det tas da stilling til hvorvidt disse to siste tiltakene kan gjennomføres. Prognosene per i dag tilsier at disse kan gjennomføres innenfor økonomisk ramme. Gjenværende usikkerhet er knyttet til godkjenning av ombygging fra lyskryss til rundkjøring på Østre Rosten. Nå fungerer en midlertidig rundkjøring i anleggsperioden.

Noen stasjoner er bygd enkle i påvente av at permanente løsninger vil bli bygd senere i andre prosjekt. Det gjelder stasjonene i Kollektivbuen, en stasjon i Søbstadvegen og tre i Byåsvegen.

Videre arbeid

Det pågår ikke arbeid i vinter, og fra 2020 overtar fylkeskommunen arbeidet med ferdigstilling av de prosjektene vegvesenet hadde tidligere. Sistnevnte medfører at byggeprosjektene overføres til nye system, prosjektorganisering og prosjektnummer.

Det foreslås ut fra dette å forenkle det videre arbeidet gjennom å avslutte Metrobussprosjektet ved årskiftet og overføre gjenværende oppgaver som ett eller flere enkeltprosjekt som styres på vanlig måte av programrådet. I en modell med ett prosjekt får en av byggherrene ansvaret for å følge opp prosjektet på vegne av begge byggherrene. Alternativt fordeles kostnadsrammen mellom kommunen og fylkeskommunen som hver for seg får ansvaret for å følge opp egne prosjekt.

Forslag til konklusjon: Arbeidet videreføres av byggherrene i to prosjekt – ett i kommunal regi og ett i regi av fylkeskommunen. Endelig ramme og bidrag fra overordnet sikkerhetsavsetning avklares i egen sak i programrådet i mars.

Ad ny sak 24/19: Metrobuss - status for gateprosjektene og Nyhavna (Spilsberg)

Gateprosjektene

Alle prosjektene er forsinket i forhold til framdriftsplanen. Det er bare i østre del av Innherredsvegen at vi er kommet så langt at det kan være klart til bygging neste år. Kostnadene til planlegging ligger også langt under budsjett, men det er begrenset med midler igjen til innledende planlegging (før byggeplan).

Prosjektene har foreløpig en samlet ramme på 1756 mill. kr hvorav 167,6 mill. kr er en felles usikkerhetsavsetning. Det foreligger foreløpig ikke grunnlag for å foreta en fordeling av midler mellom de ulike gateprosjektene. Gjennom indeksregulering og byvekstforhandlingene er den totale rammen for metrobussprosjektene vesentlig økt. Det gjenstår i størrelsesorden 1 mrd. kr som ikke er fordelt på prosjekt. Her inngår også midler til en omlegging av linje 2 over Nyhavna og på Lade.

- **Innherredsveien**

Prosjektet er overført til byggherreorganisasjonen i fylkeskommunen for videre detaljering med sikte på oppstart høsten 2020. Sak om ambisjonsnivå/kostnadsramme legges fram for politisk behandling i formannskapet og fylkesutvalget.

- **Kongens gate**

Byggestart for Kongens gate må utsettes til 2021. Byggeplan med kostnadsanslag skal foreligge til 15 juni neste år for tildeling av statlige midler. Det foreligger nå et ganske omfattende grunnlag for å avklare planløsning. Programrådet behandler 12. desember spørsmålet om det er nå er aktuelt å legge alternativene fram for politisk behandling.

- **Elgeseter gate**

Det arbeides med grunnlag for en politisk sak for å avklare om det er aktuelt å rive de tre bygningene som ligger inne i gateløpet i Elgeseter gate. Det er jobbet også med å klargjøre en trafikkmodell for å kunne synliggjøre trafikale konsekvenser av alternative

forslag til planløsning. Det er utskifting av prosjektledelsen. Midlertidig prosjektleder fungerer i påvente av en permanent erstatning.

- Olav Tryggvasons gate
Arbeidet er lagt på is og kontrakten med plankonsulenten avsluttes i påvente av at gatebruksplanen ferdigstilles.

Nærmere omtale av gateprosjektene i vedlegg 19-24.

Nyhavna

Metrobusstracéen over Nyhavna inngår som grunnlag for byvekstavtalen, men framgår ikke eksplisitt av teksten i avtalen. Spørsmålet om plassering av en fremtidig Metrobusstrasé over Nyhavna ble ikke løst i kommunedelplanen. Det ble dermed bestilt et arbeid med å vurdere alternative muligheter og konsekvenser av disse før anbefaling av trasé. Det er prinsippet to hovedalternativ – enten å bruke dagens trasé for både bil og buss, eller å bygge en ny bilveg som frigjør dagens trasé for busser og myke trafikkanter. Det planlegges en politisk sak for avklaring av videre arbeid på nyåret.

Forslag til konklusjon: Kontaktutvalget tar statusrapporten til orientering.

Ad sak Ny 25/19: Alternativ for utbedring av E6 på Klett (SVV)

Vegvesenet skisserte forslag til avbøtende tiltak på kort og lang sikt i Kontaktutvalgets møte i september (sak 11/19). Kontaktutvalget ba her om at det framlegges informasjon som gir et handlingsrom for valg, herunder «quick-fix»-løsninger og mulighet for variabel nedskilting av hastigheten i nytt møte. Vegvesenets redegjørelse er nærmere omtalt i vedlegg 19-25a.

Innledende forprosjekt ga grunn til å forvente at det en straksløsning, og på sikt en fly-over-løsning, ville kunne fungere. Rambøll har kvalitetssikret disse vurderingene (vedlegg 19-25b).

Alternativ 1 omfatter to mulige strakstiltak som innebærer en utvidelse av rundkjøringen til to felt i hovedretningene. Den enkleste anses overbelastet allerede i dag, mens den andre antas å kunne fungere trafikalt i inntil 4 år. Kostnadene varierer fra 6-15 mill. kr for den enkleste, til 28-65 mill. kr for den mest omfattende. Kontaktutvalget kan bestemme å ta et av disse strakstiltakene inn i Miljøpakken.

Alternativ 2 omfatter bygging av helt ny rundkjøring til en kostnad på 58-135 mill. kr. Denne anses å ha en levetid på 20-25 år. Det må avklares med Samferdselsdepartementet om en slik ombygging kan gjennomføres som del av gjeldende vegprosjekt.

Alternativ 3 og 4 er åpenbart nye prosjekt, og må derfor vurderes inn mot kommende NTP'er. Alternativ 3 består av en «fly-over» for kjørefelt i øst-vestlig retning, mens vest-østlig trafikk går via rundkjøringen. Alternativ 4 er en ombygging til et fullverdig planskilt kryss. Begge alternativene anses å gi tilfredsstillende økt trafikkapasitet. Kostnadene er ikke presentert.

Vegvesenet mener alternativ 1 har for kort levetid i forhold til investeringen. Alternativ 2 gir OK levetid, men til en forholdsvis høy kostnad. Alternativ 3 har alt for høy kostnad i forhold

til alternativ 4. Alternativ 4, nytt to-planskryss, fremstår som eneste riktige retningsvalg.

Vegvesenet anbefaler at det ikke gjennomføres strakstiltak, kun enklere tiltak for å bedre trafikksikkerhetssituasjonen på kort sikt. For løsning på lang sikt bør partene i Miljøpakken arbeide for at nytt toplans-kryss blir innarbeidet i kommende NTP.

Forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet.

Ad sak Ny 26/19: Status for arbeidet med Byåstunnelen

Kontaktutvalget behandlet Byåstunnelen i sak 52/17 høsten 2017. Det ble bestilt et forprosjekt med de føringene som ligger i Vegdirektoratets sikkerhetsvurdering, samt en trafikkanalyse som synliggjør virkningene av hele prosjektet sett i sammenheng, herunder mulighetene for å prioritere buss. I sikkerhetsvurderingen besluttet/anbefales to tunnellop med maksimalt 5,5 % stigning (6 % over kortere strekninger).

Vegvesenet leverte sluttrapport ved utgangen av 2018 (vedlegg 19-26) og avslutter med det sitt arbeid med prosjektet. Fra 2020 overtar fylkeskommunen.

De viktigste konklusjonene fra rapporten:

- Byåstunnelen bidrar positivt til nullvekstmålet. Trafikken i tunnelen er beregnet til ca 15.000 kjt/døgn i 2030. Det blir totalt sett en marginal vekst i antall bilturer, men antall kjørte kilometer med bil reduseres likevel som følge av kortere kjørelengde. Biltrafikken reduseres på Byåsen, i sentrum og videre fram til St Olavs hospital og Sirkus. Trafikken øker på Nydalsbrua, langs Omkjøringsvegen fram til Rotvoll, i Bjørndalen, Holtermannsvegen og sørlige deler av Elgeseter gate.
- Det er vanskelig å beregne nytten av byprosjekter. Netto nytte er beregnet til -0,2 for virkemiddelpakke 1 + Byåstunnel. Her er benyttet en kostnad på 1,6 mill. i 2016-kr etter kostnadsanslag med anslagsmetodikken.
- GIS-analyser med bruk av ATP-modellen belyser konkurranseforholdet på Byåsen mellom de ulike transportmåter, med og uten Byåstunnel. Byåsen tunnel vil isolert sett øke sannsynligheten for at beboere på Byåsen vil velge bil framfor andre reisemiddel for reisemål som ligger øst fra Byåsen. Det er meget dårlig busstilbud mellom Byåsen og Tempe/Sluppen i dag. Dersom det legges inn en ny bussrute fra Hallset til Tempe/Sluppen via Byåstunnelen vil konkurranseforholdet mellom bil og buss endre seg i positiv retning for buss. Også busspassasjerer vil dra stor nytte av tunnelen.
- Det blir en anstrengt trafikal situasjon i begge ender av Byåstunnelen. Reservering av to av feltene på Nydalsbrua til kollektivtrafikk gir bedre framkommelighet for kollektivtrafikken over brua, men gir avviklingsproblemer som kan gi store forsinkelser også for busser i omkringliggende vegnett. Kollektivfelt kan innføres uten større problemer om trafikken reduseres med 20%.
- Byåstunnelen gir positive ringvirkninger i andre deler av vegnettet og mulighet for å tilrettelegge bedre for gang- og sykkeltrafikk i bl.a. Bøckmans veg og Byåsvegen.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 27/19: Avtale om finansiering av Nydalsbrua (SVV/TK)

Saken om Nydalsbrua ble behandlet i siste møte, ny sak 16/19. Konklusjonen var at det var behov for ytterlig avklaringer før en lokalt var rede til å anbefale forslaget til forskutteringsavtale. Vegvesenet ble bedt om å legge fram en detaljert oversikt over hva de innledende planleggingsmidlene er benyttet til (ikke bare hvem som benyttet dem) samt en kuttliste som gir reelt handlingsrom for kostnadsstyring.

Spørsmålet om fordeling av risiko mellom staten og Miljøpakken ble også drøftet. Spesielt ble det ansett urimelig at Miljøpakken skal bære hele ansvaret ved en kostnadsoverskridelse, men ikke skulle kunne beholde alt mindreforbruket dersom kostnadene blir lavere enn styringsrammen. Spørsmålet avklares med Samferdselsdepartementet.

Forslag til konklusjon: I henhold til drøftingene i møtet

Ad sak 28/19: Status for arbeidet med innfasing av to tog i timen (JD)

Jernbanedirektoratet redegjør for framdriftsplanen for innføring av to tog i timen. Bakgrunnen er et spørsmål om framdriften er i samsvar med formuleringen i byvekstavtalen etter en orientering som ble holdt i Jernbaneforum på Hell 15. november.

I jernbaneforum presenterte Jernbanedirektoratet en oversikt over hvordan målet om to tog i timen innen 2024 kan følges opp. Det ble vist en tidslinje hvor ruteendringer for å endre til to tog i timen gjennomføres i desember 2024. To tog i timen er da på plass fra januar 2025.

I byvekstavtalen pkt 2.4, tredje kulepunkt heter det:

«Jernbanedirektoratet vil utarbeide planer for kapasitetsøkende tiltak på trønderbanen. Målet er realisering av 2 tog i timen på strekningen Melhus – Steinkjer innen 2024 i tråd med jernbanesektorens handlingsprogram 2018 – 2029 og Prop. 1 S (2018-2019). Dette innebærer utvikling av rutemodeller for økt frekvens med full og delvis elektrifisering, beregning av tidsbesparelser, nytte og kostnader for tiltakene. I jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029, er rammene for utvikling av Trønder- og Meråkerbanen satt til 4127 mill. 2019-kr»

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 29/19: Praksis for timeføring på Miljøpakkeprosjekt (Sek)

Det er ulik praksis blant partene i Miljøpakken med hensyn til fakturering av timer som belaster konkrete prosjekt og felleskostnader. Partene har derfor drøftet overordnede føringer for faktureringen, spesielt føringene for bruk av fellesmidler. Det skjer store endringer i aktiviteten med overføring av oppgaver fra vegvesenet til fylkeskommunen og inkludering av tre nye kommuner. 2020 blir derfor en læringsperiode for å skaffe erfaring om hvordan disse endringene påvirker partenes grunnlag for fakturering.

Timeprisen på prosjekter og felleskostnader (ekskl. sekretariat) varierer i dag fra 815- til 945 kr og utgjør mellom 1,2- og 1,36 % av gjennomsnittlig årslønn. Det regnes 1700 timer per årsverk. Sekretariatets medarbeidere faktureres med en timepris som utgjør mellom 0,72- og 1,34 % av årslønn.

Føringer for timepriser, timeføring og fakturering i Miljøpakken:

1. Partenes fakturering skal gjenspeile faktiske kostnader for arbeid i regi av Miljøpakken, ingen krysssubsidierting.
2. Timeprisen for arbeid i regi av Miljøpakken skal gjenspeile 1,2 promille av årslønn. Dette er en mye brukt beregningssats både i næringsliv og offentlig sektor, og betraktes gjerne som et tak for honorering av arbeid for forskningsrådet. Timeprisen skal dekke alle direkte og indirekte kostnader knyttet til den ansattes arbeid i Miljøpakken, også reisekostnader.
3. Timeprisen for ansatte som jobber i sekretariatet beregnes som refusjon ut fra den ansattes årslønn med 40 % påslag for sosiale kostnader. Timeprisen er lavere fordi en stor del av de direkte og indirekte kostnadene dekkes over sekretariatets budsjett.
4. Det regnes 1700 arbeidstimer pr. årsverk.
5. Timer som føres på prosjekt skal være avklart med prosjektleder.
6. Bidrag til arbeid av generell karakter i regi av Miljøpakken begrenses til oppgaver som normalt ikke dekkes gjennom annen offentlig finansiering.
7. Felleskostnader som bevilges til kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal dekkes innenfor kostnadsrammen avsatt for tiltak i disse kommunene.
8. Kostnader påløpt til generell planlegging/koordinering rapporteres på samme måte som for øvrige prosjekt i Miljøpakken.

Føringer for oppgaver som kan finansieres med felleskostnader:

Generell planlegging/koordinering i regi av Miljøpakken:

- Partenes oppfølging av Miljøpakken internt og eksternt på overordnet nivå. Gjelder primært Miljøpakkens kontaktperson hos partene.
- Deltakelse i Miljøpakkens styringsorgan, inkludert forberedende arbeid
- Forberedelse av saker til politisk behandling (føres evt. på konkrete prosjekt)

Overordnet planlegging programområder:

- Deltakelse/ledelse temagrupper (om gruppene videreføres i Miljøpakkens regi)
- Overordnet planlegging på programområdenivå (for eks. innspill årsbudsjett)

Mulighetsanalyser, utredninger og generelle planer med sikte på å dokumentere behov for tiltak som spilles inn til Miljøpakken finansieres av kommunene og fylkeskommunen (ref. byvekstavtale punkt 2.12). Finansiering av idéutvikling er på samme måte partenes ansvar. Ansvar for finansiering av utredning og innledende planlegging av tiltak inn mot neste revidering av byvekstavtalen fremgår av byvekstavtalens punkt 2.12.

Forslag til konklusjon: Kontaktutvalget slutter seg til prinsippene for timeføring og fakturering av oppgaver i Miljøpakken

Ad sak 30/19: Arbeid med hovedruter for sykkel (SVV)

Gjennom bymiljøavtalen i 2016 og byvekstavtalen i 2018 er Miljøpakken tilført betydelige ressurser til tiltak langs riksveg eller til gang- og sykkelvegstreknings med riksvegfunksjon - nærmere 3,8 mrd. kr regnet i 2020-kr. Det gir rom for stor satsing på sykkel, men det

foreligger ennå ingen rammer for fordeling av midlene mellom de ulike trafikantgruppene, eller på prosjekter.

Midlene er nærmest urørt, og det er også lite detaljerte planer for nye prosjekt. Det er i statsbudsjettet for 2020 gitt 35 mill. kr til hovedsykkelveg langs jernbanen øst for Trondheim (som tilbud for rv.706). Disse midlene vil bli brukt til flytting av vernede hus ved Lilleby skole, grunnerverv og forberedende arbeid.

Det er ferdig reguleringsplan for to områder langs strekningen, og igangsatt planlegging av strekninger uten godkjent reguleringsplan. Disse ventes ferdig i løpet av 2020. Det vil bli fastsatt styringsmål for prosjektet primo 2020, og det er aktuelt med byggestart på ferdig regulerte strekninger i 2021. Vegvesenets frist for forslag til innspill av prosjekter til statsbudsjett 2021 er februar neste år. Disse prosjektene må være kommet så langt at byggeplan med kostnadsanslag vil foreligge innen fristen 15. juni neste år. Vegvesenet redegjør for status for aktuelle prosjekt på møtet. Status beskrives for tiltak i to korridorer:

- Melhus sentrum - Trondheim sentrum
- Trondheim sentrum - Stjørdal sentrum

Bompengeforliket åpner for å benytte de statlige midlene til sykkelanlegg mer fleksibelt. De kan benyttes til tiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett der dette vurderes å gi større samfunnsnytte eller bedre måloppnåelse. Sykkeltiltak i andre korridorer kan ut fra dette også være aktuelt. Her gjenstår arbeid med avklaring.

Ambisjonen nå er å bli enige om en prosess som sikrer:

1. byggeklare sykkelprosjekt til 2021
2. planprosesser for å framskaffe byggemodne sykkelprosjekt i 2022
3. avklaring av mulige tiltak i andre korridorer med høy samfunnsnytte/måloppnåelse

Vegvesenet ønsker en forankring av prosjekter for innspill til Statsbudsjett 2021 og til Miljøpakkens handlingsprogram 2021-24.

Forslag til konklusjon: Prosjekt på aksene Melhus – Trondheim – Stjørdal hvor byggeplaner kan ferdigstilles til sommeren 2019 spilles inn til statsbudsjett 2021. Planlegging langs de samme aksene prioriteres med sikte på å framskaffe andre byggeklare prosjekt til statsbudsjett 2022. Tilsvarende gjelder avklaring av mulige tiltak i andre korridorer med høy samfunnsnytte/måloppnåelse.

Ad sak 31/19: Gode reisevaner ved utbygging av E6 øst (Trfk)

Vi har mottatt svar på spørsmål til Samferdselsdepartementet om ansvar for finansiering av trafikkavviklings- og tilretteleggingstiltak ved utbygging av E6 sør og øst for Trondheim (vedlegg19-31).

Under byvekstforhandlingene ble det pekt på at byggeperioden på E6 øst og sør burde kunne utnyttes for å danne gode reisevaner. SVV, Nye Veier, AtB, Jernbanedirektoratet, kommunene og fylkeskommunen fikk i oppgave å se på strakstiltak under byggeperioden. Det ble etablert en arbeidsgruppe som et koordinerende forum som kunne motta forslag fra partene i Miljøpakken.

I brevet ber SVV Samferdselsdepartementet om en avklaring om Nye Veier skal ha ansvar for avbøtende tiltak for å bedre trafikksituasjonen i anleggsperioden i tråd med praksis som er fulgt i andre vegprosjekter. Brevet ble besvart 20/11 og der sies det at

«Samferdselsdepartementet vurderer at Nye Veier AS sitt økonomiske ansvar i den type problemstillinger som løftes i direktoratets henvendelse er avgrenset til å omfatte tiltak som anses nødvendige for å opprettholde en trygg og forsvarlig trafikkavvikling in anleggsperioden. Tiltak utover dette, eksempelvis motivert ut fra målsettinger om endret reisemiddelfordeling, faller etter departementets vurdering ikke inn under Nye Veier AS sitt økonomiske ansvar. Vi vil likevel påpeke at det kan være hensiktsmessig å ressursbruken fra Nye Veier AS og andre aktører i sammenheng dersom partene skulle vurdere dette som formålstjenlig».

Reguleringplanen for E6 Leistad – Helltunnelen, med planforslag og høringsdokumenter, har høringsfrist 15/12. Anleggsfasen for dette arbeidet vil ha innvirkning på kollektivtransport, trafikkvolum på fylkesvegen med mer. Innspill til rekkefølgebestemmelser inngår i høringen, blant annet omtales innfartsparkeringer, plan for trafikkavvikling, fremkommelighet for nød – og nyttekjøretøy samt kollektivtransport i anleggsfasen, støytiltak, sikkerhetstiltak.

Spørsmålet er om hvordan vi kan følge opp dette videre. Hvordan kan vi legge føringer for å sikre god, trygg og forsvarlig trafikkavvikling i anleggsperioden?

Forslag til konklusjon: Krav som kan sikre en trygg og forsvarlig trafikkavvikling i anleggsperioden bør innarbeides som rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen. Tiltak utformes i samarbeid med Nye Veier.

Ad sak 32/19: Tilleggsavtale som oppfølging av bompengeforlik (Sek)

Regjeringens bompengesavtale datert 23. august 2019 innebærer økt statlig bidrag til Trondheimsområdet. Det statlige bidraget til Metrobuss øker fra 50 til 66 pst., dvs. 60 mill. kr årlig i perioden 2020-2029. Halvparten av disse midlene skal gå til reduserte bomtakster og halvparten til økt kollektivsatsing. I tillegg gis det et statlig bidrag på 50 mill. kr årlig til reduserte kollektivtakster i perioden 2020-2029. Betingelsen er at nullvekstmålet nås.

Ny byvekstavgift for Trondheim trådte i kraft i juni 2019. Det er derfor aktuelt å inngå en tilleggsavtale om bompengesavtalen dersom lokale parter takker ja til avtalen. Bompengesavtalen skal sees som en helhet, det er ikke mulig å forhandle om enkelte elementer fra denne avtalen.

Følgende betingelser må være på plass for å inngå en tilleggsavtale:

- Lokale parter må gi en skriftlig tilbakemelding om hvordan de forholder seg til statens tilbud på bakgrunn av regjeringens partienes bompengesavtale.
- Bruken av midler til reduserte bomtakster, økt kollektivsatsing og reduserte kollektivtakster må konkretiseres og omtales i avtalen.
- Prosjektene i Miljøpakkens portefølje må framgå i prioritert rekkefølge.

Krav til framdrift:

- Bruk av programområdemidler til gang-, sykkel- og kollektivtiltak konkretiseres og prioriteres ved rullering av handlingsprogram våren 2020.
- Opplegg for rapportering på bruk av belønningsmidler skal foreligge til 1. april 2020.

Nærmere omtale av hva bompenggeavtalen innebærer for byvekstavtalen i vedlegg 19-32a og av føringer for måling av nullvekst i vedlegg 19-32b.

Eventuelt:

- Vegvesenet orienterer om status for arbeidet med metrobussholdeplass på Sluppen