



Vår dato  
15.01.2020

# MØTEREFERAT

## Kontaktutvalget for Miljøpakken

**Dato og tid:** 17.12.2019, kl. 16 – 19:30  
**Sted:** Formannskapssalen, Rådhuset i Trondheim

---

### Til:

Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen  
Rita Ottervik, Trondheim kommune  
Thomas Hallem, Trøndelag fylkeskommune  
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune  
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune  
Trond Hoseth, 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  
Tore Rømo, Stjørdal kommune  
Katrine Lereggen, 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**

### 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 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. 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.

#### Kommentarer:

- Vi må se utviklingen over lengre tid før vi har et godt nok grunnlag for å vurdere opp mot nullvekstmålet.

*Konklusjon: Tas til orientering*

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

På grunn av bildebehandling 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 føreset 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
<b>Bomsnitt</b>								
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 først innføres i 2022. Selv om elbilveksten senere år er sterkere enn forventet, medfører det ikke større problemer for inntektene ennå.

Etter vår forståelse gir de nye retningslinjene for porteføljestyrte bompakker en øvre grense for framtidige bomtakster. Da 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 trafikantperspektiv vil det være mest oversiktlig å innføre takst for elbiler samtidig i de to bomsystemene (Miljøpakken og E6 øst).

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 «forsyner 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.

### Kommentarer:

- Tidligere vedtak i bystyret og fylkestinget om løpende konsumprisjustering anses tilstrekkelig som grunnlag for konsumprisjustering av takstene i Miljøpakken
- Skal Malvik behandle sak om elbiltakst? Elbiltakst i Miljøpakken behandles av fylkeskommunen og Trondheim. Malvik, Stjørdal og fylkeskommunen behandler sak om elbil på E6 øst.
- Første skritt mht. elbiltakst vil være å få et faktagrunnlag fra Vegamot til behandling i Bystyret og Fylkestinget i mars.
- Vegvesenet kan ivareta arbeidet med rekvirering av bompenger inntil ny avtale er på plass.
- Ikke sikkert at det er nødvendig med ny avtale. Nedleggingen av sams vegadministrasjon forplikter fylkeskommunen til å overta en del oppgaver uten ny avtale fra nyttår.

### *Konklusjon:*

*Konsumprisjusteringer foretas løpende uten behov for ytterligere lokalpolitisk behandling. Vegamot lager grunnlag for en politisk sak om innføring av takst for miljøkjøretøy. Vegvesenet avklarer nærmere hvordan rekvirering av bompenger skal foregå i 2020.*

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

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

Bussene fungerer bra på vinterføre. Kundetilfredsundersøkelsene viser at trafikantene i Trondheim fortsatt er godt fornøyd med det nye tilbudet, mens tilfredsheten har gått noe ned i omegnskommunene.

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 mener 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 budsjetttramme for 2020/2021 for utvikling av tilbudet fra august 2020.

### Kommentarer:

- Når har vi passasjertellingene på plass? Vi trenger styringsinformasjon for å kunne videreutvikle/eventuelt justere tilbudet
- Ambisjonen er at nye trafikk tall er på plass i januar. Hvis ikke vil AtB utføre manuelle tellinger.
- Melhus er fornøyd med rutejusteringen som medførte at trafikantene fikk tilbake direktebussen.

### *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 mill. kr 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.

Kommentarer:

- Takstjusteringen er nå vedtatt i fylkestinget.

*Konklusjon: Saken tas til etterretning.*

## 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	17.616
<b>Sum kostnader</b>	<b>387.698</b>	<b>444.784</b>

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
<b>Sum finansiering</b>	<b>365.635</b>	<b>440.702</b>
<b>Resultat</b>	<b>-22.064</b>	<b>-4.082</b>

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 belønningmidler 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.

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

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. AtB trenger tid for å forberede/eventuelt justere rutetilbudet neste år. Tilskuddet Miljøpakken yter til drift av kollektiv er også forankret i den gamle bymiljøavtalen.

#### Kommentarer:

- Hva er engangsavgift og hva er varig kostnadsøkning. Det meste er engangsutgifter, ca. 20 mill. kr. 4,2 mill kr er varige kostnader.
- Det er flere parter som påføres ekstra kostnader som de ikke kan kreve inndekning for i forbindelse med ny rutestruktur. Kommunen får bl.a. høyere utgifter til vegvedlikehold. Det må finnes andre måter å finne inndekning på, ikke bare kutte i tilbud.
- Hvilke andre måter? Kutte i urasjonell drift, unødvendige kostnader, takle midlertidige variasjoner over disposisjonsfond. Miljøpakkens buffer kommer i tillegg. Høye kostnader til AtBs administrasjon.
- Fylkeskommunen har tømt disposisjonsfond tidligere. AtB optimaliserer fortløpende og kan kutte noe med lite betydning innledningsvis, men det blir mer krevende etter hvert.
- Behov for en prinsipiell løsning for den totale rammen. Det trengs trafikktegninger for å driftsoptimalisere tilbudet. Må kunne nedjustere tilbud med lite belegg.
- Fylkeskommunen har en avtale om nullpunkt. Denne avtalen er utformet ved bruk av konsulenter.

Noen kostnader er tilleggskostnader pga rutestrukturprosjektet. Dersom det ikke blir en avklaring av mer midler i år, må fylkeskommunen gjennomføre kutt. Innsparing på 25 millioner krever tregangen i kutt i produksjonen, dvs. 75 mill kr.

- Det er fornuftig at programrådet går en runde til. Det er enklere å diskutere en engangskostnad enn en varig kostnad som får betydning også senere år.
- Vi må venne oss til at vi har rammer for tilskuddet og at tilbudet må tilpasses innenfor disse rammene. Forståelse for at det har vært et spesielt år i år på grunn av nytt rutetilbud.
- AtBs midler er disponert. Behovet er 30 mill kr høyere. Uten avklaring må det kuttes.
- Kommunen har ikke fullmakt fra bystyret til å godkjenne denne kostnadsøkningen.
- Det er positiv vilje til å finne en løsning på problemene. Vi trenger en prosess i programrådet for nærmere avklaring av potensialet for effektivisering, samt å gjennomgå de enkelte utgiftspostene nærmere med sikte på å avklare om alt hører med.
- Vi har hatt en prosess i programrådet. Det er ikke forståelse her. Det er uheldig med vedtak i bystyret som begrenser forhandlingsrommet.
- Det er positiv vilje. Ønsker ikke rutekutt, men ønsker effektivisering.
- Effektivisering er rutekutt. Kutter der det betyr minst. Partene disponerer 2000 millioner som ikke er fordelt.
- Saken må løses. På lang sikt er dette marginalt. Mener den bør tilbake til programrådet. Det er helt vanlig i den kommunale hverdagen at det ikke er nok penger, og da må det foretas kutt. Ber om at en synliggjør konsekvensene av de tiltakene som kan gjennomføres. Det er vanlig praksis. Vi vet at noen busser kjører med lite passasjerer.
- Å finne inndekning for en varig kostnad på 4 mill kr innenfor et budsjett på 440 mill kr kan ikke være vanskelig.
- Engangskostnaden er noe høyere, totalt 7,2 mill kr. Riktig at noen busser har lite passasjerer, men her må vi huske at tilbudet er dimensjonert til å vare til 2023. På grunn av endringsprisen blir det dyrere å ta tilbake noe senere som vi tar bort nå. Realiteten er kutt.
- Vi skal ikke diskutere endringer i innkjøp, men ber om effektivisering innenfor rammen. Programrådet holder et møte til før jul. Tolker det slik at det er støtte til å se på effektivisering av kostnadselement. Forskjell på varig og engangskostnad må fram, likeså informasjon som gjør det mulig å diskutere de enkelte postene i regningen. Programrådet bør få fullmakt til å finne en løsning før nyttår.

### *Konklusjon:*

*Kontaktutvalget gir programrådet myndighet til å avklare en eventuell økning av Miljøpakkens driftstilskudd til AtB i 2020. Programrådet kaller inn til møte før nyttår. De enkelte postene i regningen gjennomgås og effektivisering av kostnadselement vurderes. Forskjellen på varige kostnader og engangskostnader dokumenteres.*

## **Ad sak Ny 23/19: Status og videre arbeid i metrobussprosjektet (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 med entreprenørene:

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

### Videre arbeid

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

Det foreslås å forenkle det videre arbeidet gjennom å avslutte Metrobussprosjektet ved årsskiftet og overføre gjenværende oppgaver som ett eller flere enkeltprosjekt som styres på vanlig måte av programrådet. 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.

*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 til sammen 1756 mill. kr til disposisjon, hvorav 167,6 mill. kr er usikkerhetsavsetning. Det foreligger foreløpig ikke grunnlag for å revidere styringsrammene for 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/styringsramme 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 ga 12. desember sin tilslutning til at alternativene i Kongens gate kan legges 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. En trafikkmodell vil kunne synliggjøre trafikale konsekvenser av alternative forslag til planløsning. Det er utskifting av prosjektledelsen. Midlertidig prosjektleder fungerer i påvente av en erstatning.

- **Olav Tryggvasons gate**

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

### Nyhavna

Metrobusstraséen 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 i 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 trafikanter. Det planlegges en politisk sak for avklaring av videre arbeid på nyåret.

#### Kommentarer:

- Gateprosjektene har ikke en samlet ramme, men individuelle rammer.
- Mye prosess. Forutsetter at vi organiserer oss innenfor våre nye roller etter årskiftet.
- Innherredsvegen er utsatt i Trondheim kommune på grunn av kostnadene. Hva må det koste? Ønsker å se om det kan gjøres rimeligere som grunnlag for ny behandling i januar.
- Gatebruksplanen skal være ferdig i september 2020 og vil være avgjørende for flere av gateprosjektene.
- Det er en egen utredning for avklaring av metrobusstraséen over Nyhavna. Her foreligger avklart prosess.
- Avstemming av mål mellom partene er viktig. Har føringer på at midlene skal gå til kollektivtrafikktiltak. Tiltakene i Metrobuss skal forankres i de målene staten har gitt. Miljøpakken kan i tillegg ivareta andre mål.

#### *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.

Innledende forprosjekt ga grunn til å forvente at en straksløsning, og på sikt en fly-over-løsning, ville kunne fungere. Rambøll har kvalitetssikret disse vurderingene.

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 ingen av de vurderte strakstiltakene gjennomføres, 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.

Kommentarer:

- Vegvesenet mener de vurderte strakstiltakene ikke er gode nok og vil utrede nye alternativ som tilfartskontroll og mindre utvidelser for å sikre tilstrekkelig trafikksikkerhet. Ønsker samarbeid for å få en planskilt løsning i NTP
- Eksisterende rundkjøring er dårlig planlagt. Den gamle hadde to felt og ville ha fungert godt. Farlig med fart og ulykker. Må tenke kort og langt samtidig.
- Er bekymret for trafikksikkerheten. Tilstrekkelige tiltak, hva er det?
- Slik det er referert betyr anbefalingen ingen tiltak, bare modifisering.
- Oppfatter saken slik at en ikke anbefaler dyre tiltak, men hvorfor ikke sette ned farten, for eksempel midlertidig inntil forholdene er forbedret? Vil ikke utelukke en løsning med rundkjøring på nåværende stadium. Det må bystyret få vurdere.
- Det er bare i korte perioder at kapasiteten er problematisk. Fartsregulering i rushtid er et alternativ.
- Det åpnes nå for porteføljestyring mellom statlige prosjekt. Betyr at vi kan flytte midler fra prosjekter med mindreforbruk til Nydalsbrua som har behov for mere. Men det fungerer ikke når også E6 har behov for mer. Advarer mot å tro at det er rom for mye kostnadsøkning.
- Vegvesenet er ikke mot skiltvedtak, men det er treghet i systemet. Foreløpig er det ikke tatt initiativ til hastighetsbegrensning, men det vil bli gjort.
- Hva gjør vi for å få prosjektet inn i NTP? Det vil være en langsiktig løsning. Får ikke inn prosjekter de første 6 årene som ikke er ferdig regulert. Kommunene kan spille inn til

fylkeskommunen som er høringspart for NTP. Må være forberedt på at det tar tid før gjennomføring, kanskje 10 år.

#### *Konklusjon:*

*Statens vegvesen jobber videre for å finne aktuelle strakstiltak som bedrer trafikksikkerheten, deriblant sendes forslag om fartsbegrensning til behandling. Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune oppfordres til å legge et løp med sikte på å fremme et fullverdig planskilt kryss i sine høringsinnspill til NTP 2022-2033.*

#### **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 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.

Kommentarer:

- Hvor langt er en kommet i planarbeidet, er det kostnadsramme eller styringsramme? Prosjektet er på forprosjekt/kommunedelplannivå +/-25 % og må reguleres. Kostnadene er styringsramme.
- Det er utfordrende å se prosjektet isolert uten å se hvilken betydning der har for mulighetene til å tilgodese kollektivtrafikk, fotgjengere og syklistene i tilstøtende gater, eksempelvis Bøckmans veg og Byåsvegen.
- Hvordan kan vegen bidra til nullvekstmålet når det blir flere bilturer? Det blir marginalt flere bilturer, men fordi turene blir kortere også marginalt mindre transportarbeid.
- Bør se på hva en kan gjøre i Bøckmans veg og resten av vegsystemet.
- Også se på endringer i busstilbudet.
- Ønsker et prosjekt hvor Byåstunnelen ses i en større sammenheng.

*Konklusjon: Tas til orientering. Kontaktutvalget ber om at det etableres et prosjekt for å se hvilken betydning Byåstunnelen kan få for gang, sykkel og kollektivtrafikken i bydelen.*

### **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.

Kommentarer:

- Nærmer oss nå en avklaring og en avtale. Viktig at staten har akseptert at mindreforbruk på E6 sør kan benyttes på Nydalsbrua og at eventuelt mer-/mindreforbruk på Nydalsbrua kan overføres til andre statlige prosjekter i Miljøpakken. Innledende kostnader til grunnerverv (14,5 mill kr) skal inngå i Nydalsbruas styringsramme.
- Ønsker god oppfølging og kostnadskontroll i prosjektet. Trenger rapportering til programråd og Kontaktutvalg for å sikre at alle parter er involvert og delaktig i beslutninger av betydning for kostnadene. Ønsker en beskrivelse av en prosess for å sikre dette.
- Dette følger av porteføljestyringen. Det skal føres endringslogg som gjør rede for alle tiltakene som endrer kostnadene eller nytten av prosjektet.

*Konklusjon: Alle beslutninger som har betydning for prosjektets nytte eller kostnad skal legges fram for behandling i programråd eller Kontaktutvalg. Kontaktutvalget ber om å få beskrevet en prosess som sikrer dette.*

### **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»*

Kommentarer:

- Her er det snakk om en misforståelse. Det er en fast dag for justering av togtilbudet i Europa, og dette er 2. helga i desember. Når tilbudet er lovet på plass innen året, så betyr det i løpet av året.
- Er det risiko for forsinkelse. Nei.

*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 kryssubsidiering.
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). Utvikling av prosjektidé er på samme måte partenes ansvar å finansiere. Ansvar for finansiering av utredning og innledende planlegging av tiltak inn mot neste revidering av byvekstavtalen fremgår av byvekstavtalens punkt 2.12.

*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.

Det er lite detaljerte planer for nye prosjekt. 35 mill. kr er avsatt i statsbudsjettet for 2020 til hovedsykkelveg langs jernbanen øst for Trondheim. Midlene vil bli brukt til flytting av vernede hus ved Lilleby skole, grunnverv 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.

Kommentarer:

- Vi har en signert byvekstavtale som innebærer at vi også skal kunne vurdere andre sykkelprosjekter. Programrådet må få dette til behandling. Trenger nærmere beskrivelse av prosjektene
- Viktig å få prosjektene fram.
- Statens vegvesen skal jobbe fram en metode for å vurdere nytte sammen med partene og beskrive et opplegg for rapportering av midler.

*Konklusjon: Innspill til statsbudsjett drøftes i programrådet før det kommer tilbake til Kontaktutvalget.*

### **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.

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».*



Reguleringsplanen 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? 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.

Kommentarer:

- Malvik er utålmodig, mener partene må ta ansvar. Nye Veier tar ikke ansvar.
- Malvik er bekymret for konsekvensene for fylkesveg 950 under anleggsperioden. Økt busstilbud kan være virkemiddel for å lette situasjonen.
- Utforming av rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen og tiltak for økt miljøvennlig transport er to ulike framgangsmåter. Malvik kommune kan bruke sin planmyndighet. Vegeiernes arbeid rigges i eget prosjekt. Usikker på hva som er Miljøpakkens oppgave her.
- Er kanskje ikke beredt til å slutte seg til anbefalingen ennå. Byvekstavtalen har formuleringer som staten har vært enig i. Kan ikke løpe fra disse nå. Har fortsatt ansvar. Staten må bestemme seg for hvilke tiltak man skal bruke.
- Nye tog og økt kapasitet vil være et kjempetiltak. Arbeidsgruppa bør sette i gang arbeidet med å se på tiltak.
- Den nedsatte arbeidsgruppen bør sette i gang arbeidet med å vurdere aktuelle tiltak.

*Konklusjon: Krav som kan sikre en trygg og forsvarlig trafikkavvikling i anleggsperioden bør innarbeides som rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen. Arbeidsgruppen følger opp mht aktuelle tiltak ut over dette. KU ber om en ny sak hvor man ser på forpliktelsene som ligger i avtaleteksten i byvekstavtalen.*

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

Regjeringens bompengeavtale datert 23. august 2019 innebærer økt statlig bidrag til Trondheimsområdet. Det statlige bidraget til Metrobuss øker fra 50 til 66 pst., dvs. om lag 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 byvekstavtale for Trondheim trådte i kraft i juni 2019. Det er derfor aktuelt å inngå en tilleggsavtale om bompengeavtalen dersom lokale parter takker ja til avtalen. Bompengeavtalen 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 bompenggeavtale.
- 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.

*Konklusjon: Saken ble diskutert i lukket møte.*