



Vår dato
21.04.2020

MØTEREFERAT

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til:

Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank Jenssen, Fylkesmannen
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen

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

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Orienteringer:

8/20 Handlingsprogram 2021 - 24 (Sek)

9/20 Opptrekk av bompenger etter 2019 (SVV)

10/20 Trafikksikkerhetstiltak på Klett (SVV)

11/20 Trafikkutvikling og nullvekstmålet (Sek)

12/20 Muligheten for å framskynde prosjekter for å bidra til sysselsetning (Sek)

13/20: Økt tilskuddsbehov for kollektivtilbudet i byvekststave-området pga. koronapandemien (TRFK)

Eventuelt

Møtereferat

Referat fra møte 31. januar var godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Omdisponerer 1,0 mill. kr (ubrukte belønningsmidler) til innkjøp og oppsetting av sykkelparkeringsplasser på utfartssteder nær marka og badeplasser i Trondheim.
- Omdisponerer 0,7 mill. kr (ledige belønningsmidler i Sivert Thonstads veg) til ferdigstilling av kollektivtiltak i krysset Søbstadvegen/Bjørndalen.
- Godkjenner oppstart av sykkelveg med fortau i Strandvegen med ramme 4,5 mill. kr – en utvidelse på 0,5 mill. kr (ubrukte midler til punkttiltak sykkel).

Arealpolitikk

Innfører en fast post i programrådet for orientering om aktuelle arealsaker.

Mobilitetsplan

AtB har på bestilling fra Hovedutvalg for transport startet arbeid med mobilitetsplaner for Stjørdal, Malvik og Melhus som en oppfølging av Byvekstavtalen. Målet er å få et bedre analysegrunnlag for beslutninger om kollektivtilbudet i kommunene.

Konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 8/20: Handlingsprogram 2021 – 2024 (Sek)

De siste dagers utvikling av koronaviruset endrer transportvanene betydelig. Vi ser at bominntektene nå er betydelig redusert, det samme gjelder billettinntektene til kollektivtrafikken. Prosjektframdriften kan også bli hemmet. Vi vet i dag ikke hvor sterke effektene blir og heller ikke hvor lenge de varer.

Sekretariatet mener at denne usikkerheten ikke gir grunn til å utsette behandlingen av handlingsprogrammet. Miljøpakken har en robust økonomi og ingen gjeld å betjene. Bominntektene utgjør omtrent 1/3 del av finansieringen. Dagens trafikksituasjon kan gi 30-40 % lavere bominntekt tilsvarende 10-15 % svikt i totalinntekten. Koronaviruset kan også forsinke framdriften på enkelte prosjekt. Det er derfor vanskelig å si hvor mye likviditeten påvirkes i år.

Det er bare 30 % av kostnadene som anses som bundet i handlingsprogrammet. Mye er rammeavsetninger. Gjennom porteføljestyling kan vi over tid regulere kostnadene etter inntektene og eventuelt ta opp lån om nødvendig. De endelige føringene for bevilgningene i 2021 avklares først i årsbudsjettet i høst. På det tidspunktet vil vi ha et bedre grunnlag for å vurdere konsekvensene på inntektssiden og eventuelle også behov og mulighet for å øke investeringene om ønskelig.

Det er tre viktige planer for Miljøpakkens aktivitet:

- Årsbudsjettet som avklarer hvilke prosjekter som gjennomføres neste år og økonomiske rammer for disse. Årsbudsjettet tar utgangspunkt i handlingsprogrammet og behandles før jul.
- Fire-årig handlingsprogram legger rammer for virksomheten de nærmeste årene. Det inneholder rammer for avklarte prosjekt fordelt over år og ellers rammeavsetninger og

omtale av andre prosjekt som kan komme til utførelse dersom de planavklares. Handlingsprogrammet tar utgangspunkt i utbyggingsplanen, revideres årlig og vedtas før sommeren

- Utbyggingsplanen legger rammer for aktiviteten i hele Miljøpakkeperioden, dvs. fram til 2030. Vi har per i dag ingen utbyggingsplan som er ajour, bare et sett av ulike politiske vedtak som det refereres til i handlingsprogrammet. Det arbeides med å lage et forslag til utbyggingsplan i løpet av våren.

Utkast til handlingsprogram sendes nå på høring til brukerutvalg, nabokommunene Skaun og Orkland og formannskap/fylkesutvalg hos partene før endelig behandling i kommunestyre, bystyre og fylkesting.

Forslag til handlingsprogram 2021-24 er utarbeidet på bakgrunn av etatsinnspill fra Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus. Det fireårige handlingsprogrammet rulleres årlig.

I handlingsprogrammets finansieringsrammer er det lagt til grunn en avtale med staten som følge av regjeringens bompengeforlik. Miljøpakkens langsiktige utbyggingsplan er opp til diskusjon, og resultatet av denne prosessen vil innarbeides ved neste revidering av handlingsprogrammet. Den udisponerte reserven utgjør nå ca. 3,2 mrd. kr.

Vi har en forventning om en inntekt på 6,9 mrd. kr i handlingsprogramperioden. De årlige inntektene varierer fra 1,5 mrd. kr i 2021 til 1,9 mrd. kr i 2024. Bominntektene utgjør 37 % og statlige midler 53 %. Kostnadene er noe lavere slik at vi ventes å ha vel 300 mill. kr i kapitalbeholdning ved utgangen av perioden. Det er marginalt lånebehov i 2022 og 2023 (<100 mill. kr).

Hovedveg: 1403,7 mill. kr

E6 sør ferdigstilles, Nydalsbrua og fv. 706 Tanem - Tulluan bygges, og midler avsettes til arbeid med reguleringsplan for knutepunkt Sluppen i planperioden. Byåstunnelen er vedtatt, men ikke finansiert. Midlene til hovedveg utgjør 21 % av rammen i handlingsprogrammet.

Lokal veg: 50,7 mill. kr

Det er avsatt midler til egenandel for Metrobuss i Elgeseter gate. Brundalsforbindelsen (del 1: Omkjøringsvegen - Yrkesskolevegen) er vedtatt, men ikke finansiert. Midlene utgjør 0,7 % av rammen i handlingsprogrammet.

Gatebrukstiltak: 29,2 mill. kr

Det er foreløpig bare satt av rammer for aktiviteten i planperioden. Forslag til prosjekt spilles inn til årsbudsjettet. Midlene utgjør 0,4 % av rammen i handlingsprogrammet.

Metrobuss: 854 mill. kr

Bygging av de fire gateprosjektene. Det forutsettes nærmere avklaring av fremdrift og økonomiske rammer i det pågående arbeidet med langsiktig utbyggingsplan. Handlingsprogrammets rammeavsetninger vil kun være veiledende og er basert på antakelser om tidligste mulig anleggsstart. Det er tatt høyde for finansiering av Kongens gate og Innherredsveien del 2 i 2021-22, Innherredsveien del 1 i 2024 og Olav Tryggvasons gate i 2023-24. Oppstart Elgeseter gate i 2024. Midlene utgjør 13 % av rammen i handlingsprogrammet.

Kollektivtiltak: 1993,5 mill. kr

Det settes av betydelige midler til trikken i 2021 med videreføring av tilskudd til infrastruktur trikk, investering i likeretter og arbeidsmaskin, og nytt spor på strekningen Bergsligata - Skansen. Tilskudd til drift av kollektivtrafikk (215,5 mill. kr pr. år) er prisjustert og ellers videreført på samme nivå. Bidrag til reduserte billettpriser som følge av bompengeforliket gir ytterligere 51,5 mill. kr pr. år til drift av kollektivtrafikk. Øvrige investeringsmidler til kollektivtiltak avsettes i hovedsak som rammebevilgninger som konkretiseres i årsbudsjett. Midlene utgjør 29 % av rammen i handlingsprogrammet.

Jernbane, knutepunkt og stasjoner: 245,9 mill. kr

Byvekstavtalens midler til knutepunkt og stasjoner avsettes til Trondheim S, jernbaneundergang i Melhus og ellers som rammebevilgninger for avklaring i årsbudsjett. Midlene utgjør 3,6 % av rammen i handlingsprogrammet.

Samlet utgjør midlene til kollektivtrafikk 46 % av rammen i handlingsprogrammet.

Trafikksikkerhet: 188 mill. kr

Utbygging av fortau i Hans Finnes gate. Ellers avsettes generelle rammebevilgninger for avklaring i årsbudsjett. Midlene utgjør 2,8 % av rammen i handlingsprogrammet.

Sykkel: 1500,1 mill. kr

Det er avsatt statlige programområdemidler til bygging av hovedsykkelrute på strekningen Lilleby - Leangen og til gang- og sykkelbru over E6 i Melhus. Økt standard vinterdrift videreføres og trappes opp i handlingsprogramperioden. Det er ellers avsatt rammebevilgninger som avklares i fremtidig årsbudsjett. Midlene utgjør 22 % av rammen i handlingsprogrammet.

Støy: 89 mill. kr

Det avsettes rammebevilgninger for konkretisering i årsbudsjett. Midlene utgjør 1,3 % av rammen i handlingsprogrammet.

Gange: 113,5 mill. kr

I tillegg til detaljplanlegging av gang- og sykkelveg i Saupstadringen er det avsatt samleposter for snarveger samt rammebevilgninger for konkretisering i årsbudsjett. Midlene utgjør 1,7 % av rammen i handlingsprogrammet.

Øvrige tiltak: 69,7 mill. kr

Midler til informasjon, mobilitetsrådgivning, evaluering og trafikkdata, næringstransport, komparative studier bymiljøpakker og teknologiprosjekter er avsatt som veiledende rammebevilgninger hvor aktivitetsnivået avklares i årsbudsjett. Midlene utgjør 1,0 % av rammen i handlingsprogrammet.

Behandling av handlingsprogrammet i Programrådet

Programrådet ga støtte til det meste av innholdet i handlingsprogrammet, men partene var uenige i to konkrete innspill. Siden det kreves enighet mellom staten, fylkeskommunen og aktuell kommune for ta prosjektene inn i handlingsprogrammet, er disse ikke innarbeidet.

Midler til bussdepot:

Fylkeskommunen har spilt inn et forslag om å innarbeide 20 mill. kr til bussdepot i handlingsprogrammet. Dette er begrunnet ut fra at Staten bare har akseptert å benytte 120

mill. kr til bussdepot nå, mens det opprinnelig var satt av 140 mill. kr i bymiljøavtalen. Det er derfor bare satt av 120 mill. kr til bussdepot i den veiledende fordelingen av midler som vegvesenet utarbeidet under byvekstforhandlingene i 2019, mens resten (1380 mill. kr) er fordelt til prosjektene i Miljøpakken.

Midler til utvidelse av gateprosjektet i Kongens gate:

Det er foreslått satt av midler til Boreal til oppgradering av bysporet på strekningen Bergsligata – Kongens gate i 2021 (fra foten av Byåsvegen langs vestsiden og nordsiden av Ilparken). Dette er tiltak som Rambøll i sin tiltaksrapport har ment bør gjennomføres raskt. Trondheim kommune har spilt inn forslag om å utvide gateprosjektet i Kongens gate langs Nordre Ilevollen slik at holdeplasser og fortau kan utbedres samtidig. Dette er i samsvar med politiske vedtak i bystyret og fylkestinget i mai/juni 2018. Det er bedt om 75 mill. kr til denne utvidelsen.

Programrådets vedtak:

Programrådet oversender handlingsprogram 2021-24 til behandling i KU med følgende merknader:

1. Trondheim kommune sender ut skriftlig info om tilleggsprosjektet i Kongens gate til partene og informerer om det i KU.
2. Trøndelag fylkeskommune tar forbehold om tilslutning til tilleggsprosjektet i Kongens gate ut fra at behovet ikke er størst i den delen. Det må legges fram en kostnadsramme før det kan tas en beslutning.
3. Det er ikke støtte blant partene til å sette av 20 mill. kr til bussdepot som Trøndelag fylkeskommune har spilt inn til handlingsprogrammet.
4. Trøndelag fylkeskommune er ikke enig i betraktningen i Handlingsplanen om at bussdepot håndteres av fylkeskommunen utenfor Miljøpakken.

Sekretariatets kommentar:

Midlene til bussdepot er knyttet til avtalen mellom staten og fylkeskommunen. Miljøpakken har forholdt seg til rammene i bymiljøavtalen og ikke utvidet rammene til Miljøpakkens prosjekter fordi om staten har lagt begrensninger på utbetalingen til bussdepot, De 20 millionene har en verdi på 22,3 mill. kr i 2020-kr, er udisponert og ikke med i Miljøpakkens handlingsprogram. Dette er et berettiget krav som fylkeskommunen har i henhold til staten i bymiljøavtalen utenfor Miljøpakken og som derfor ikke hører hjemme i Miljøpakkens handlingsprogram.

Det har etter behandlingen i programområdet vært dialog mellom Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune om å komme i gang med planleggingen av tiltakene i Nordre Ilevoll raskt. Sekretariatet har på den bakgrunn utformet et forslag som muliggjør dette uten å binde alle midlene før det foreligger et bedre beslutningsgrunnlag.

Merknader:

- *Trenger modne prosjekter inn i handlingsprogrammet. Dette gjelder også Nordre Ilevollen. Prosjektene må tilfredsstille tre krav: God måloppnåelse, fastsatt styringsramme og være ferdig regulert. Trenger en prosess på dette fram til neste møte.*
- *Trenger mer informasjon også knyttet til de langsiktige avklaringene i Miljøpakken. Dette gjelder bruken av 50/50-midlene i Metrobuss-prosjektene slik det er vist til i byvekstavtalen. I tillegg etterlyses det en helhetlig plan for aktiviteten i Miljøpakken gjennom arbeidet med en langsiktig utbyggingsplan. Ber om at dette legges fram på neste møte.*
- *Staten vil ikke diskutere bussdepot nå, men heller sette ned en arbeidsgruppe.*
- *Fylkeskommunen mener man må se tilbake til Bymiljøavtalen når bussdepot skal diskuteres.*

- Trenger en forsikring om at den politiske prosessen (som nå er krevende) er tilstrekkelig til å rekke vedtak og avklaringer før sommeren slik at vi også får tilgang til midlene i tilleggsavtalen i år. Behandling av tilleggsavtalen i april er tidsnok. Sekretariatet avklarer prosessen med vegvesenet.
- Foreslår lokalt innspill om å finansierer gang- og sykkelbru på Melhus og halvparten av gang og sykkelbru over Bjørndalen (60 mill kr) med bruk av programområder riksveg. Forutsetter at disse prosjektene gjøres byggemodne gjennom å tilfredsstillе de samme tre punktene som nevnt i forhold til Metrobuss og at det foreligger en inngått tilleggsavtale og prioritering i Statsbudsjettet.
- Ønsker å ta ut omtalen av gang og sykkelveg langs E6 og E14, kulepunkt 3 og 4 fra handlingsprogrammet.
- Handlingsprogrammet bør ha en generell omtale av oppfølging av arealpolitikken.

Konklusjon:

Kontaktutvalget godkjenner at forslag til handlingsprogram 2021-2024 sendes på høring og videre til politisk høring og politisk behandling

Det settes av 50 mill. kr til utbedring av Nordre Ilevollen i 2021 under forutsetning av at dette er tilstrekkelig modent og tilfredsstillende kravene til bevilgning. Eventuelt behov for ytterligere midler kan avklares ved senere behandling av årsbudsjettet og neste revisjon av handlingsprogrammet når bedre beslutningsgrunnlag foreligger.

Midler til bussdepot tas ikke inn. Vi må komme tilbake til hvordan finansiering av bussdepot skal skje senere. Staten setter ned en arbeidsgruppe for å følge opp føringene i bymiljøavtalen.

Det tas inn innspill om å finansiere gang-/sykkelbru over E6 i Melhus og 60 mill kr til gang-/sykkelbru over Bjørndalen med statlige programområdemidler inn i det videre budsjettarbeidet.

Det bes om en konkretisering av hvordan midlene i 50/50-ordningen benyttes til Metrobuss og en langsiktig utbyggingsplan for all aktiviteten i Miljøpakken til neste møte.

Ad sak 9/20: Opptrekk av bompenger etter 2019 (SVV)

Statens vegvesen har frem til 31.12.19 hatt ansvar for den helhetlige økonomioppfølgingen i Miljøpakken. Dette inkluderer ansvar for opptrekk av bompenger på alle vegkategorier (og bompenger til drift av kollektivtrafikk). Etter at Sams vegadministrasjon ble nedlagt 31.12.19 er dette annerledes.

Det legges nå opp til følgende praksis:

- I byvekstavtaler/bompengepakker er det den største utbygger/tiltakseier som skal være ansvarlig for å rekvirere bompenger. Forholdet mellom SVV og lokale parter må avklares i de enkelte avtalene.
- I de avtaler der fylkeskommunen er ansvarlig for rekvirering, skal Transport og samfunn koordinere SVVs behov for rekvirering til etatens prosjekter.
- I de avtaler der SVV er ansvarlig for rekvirering, gis divisjonsdirektør Transport og samfunn fullmakt til å inngå finansieringsavtale med bompengeselskapet og rekvirere bompenger. Fullmakten kan kun delegeres ett nivå.

En by-/vegpakke består av en portefølje av prosjekter som ofte involverer opptil tre ulike vegeiere; stat, fylkeskommune og kommune. Regelen er at det skal være en finansieringsavtale pr. bompengeprojekt.

Når det er flere parter på utbyggingsiden, kan det være usikkerhet knyttet til hvem av aktørene som skal ivareta rollen som oppdragsgiver overfor bompengeselskapet. Statens vegvesen legger til grunn at oppdragsgiveransvaret fordeles mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen ut fra den vegeier som har det største utbyggingsinteresser i pakken.

Det er behov for at bypakkens styringsgruppe tar stilling til om det er Statens vegvesen eller fylkeskommunen som skal ha ansvar for videre opptrekk av bompenger etter 01.01.20. Statens vegvesen anbefaler at dette fortsatt tilligger Statens vegvesen. Dette på bakgrunn av at staten har de største utbyggingsinteresser finansiert av bompenger totalt, historisk sett, og for å sikre kontinuitet i økonomioppfølgingen.

Sekretariatet er opptatt av å sikre at all behandling av opptrekk og rapportering foregår på samme sted for å sikre at prosjektfinansiering blir i tråd med vedtatte årsbudsjett. Vi vil komme tilbake til øvrig økonomioppfølging i en egen sak til KU.

Merknader:

- *Vegvesenet og fylkeskommunen er enige om at vegvesenet viderefører ordningen med opptrekk av bompenger*

Konklusjon;

Statens vegvesen har ansvaret for opptrekk av bompenger etter 1.1.2020. Kontaktutvalget ber partene komme tilbake med en egen sak som redegjør for hvordan vi sikrer god oversikt og kontroll med at bruken av Miljøpakkens midler blir i samsvar med vedtatte budsjett.

Ad sak 10/20: Trafikksikkerhetstiltak på Klett (SVV)

Kontaktutvalget har tidligere tatt opp spørsmål om tiltak for å bedre trafikksikkerheten ved køproblemer på Klett i møter 19.6.2019, 26.9.2019 og 17.12.2019. Det ble i siste møte konkludert med følgende:

«Det skal gjøres tiltak for å bedre trafikksikkerheten på kort sikt, deriblant sendes forslag om fartsbegrensning til behandling. I tillegg ses det på enklere investeringstiltak og legges et løp med sikte på å fremme et større prosjekt som kan spilles inn til neste NTP. Forslag til tiltak legges fram for lokalpolitisk behandling.»

Det er fortsatt perioder der det danner seg kø fra rundkjøringen på E39 på Klett bakover og inn på E6 sørgående. E6 har her fartsgrense 100 km/t. Problemet er noe mindre enn tidligere, men fortsatt skjer dette - spesielt på fredag ettermiddag.

Det er ca. 1100 meter fra stedet der fartsgrense 100 km/t starter ned til avkjøringsrampen mot E39 og det er stilt spørsmål om å flytte fartsgrenseskiltet slik at 80 km/t beholdes fram til etter avkjøringsrampen mot E39. Dette for å redusere risikoen for ulykker:

- Dersom kjørende nedover i høyre felt er uoppmerksom og kjører inn i stillestående kø

- Dersom noen i køen velger å legge seg ut i venstre felt og kan bli påkjørt bakfra av kjørende i venstre felt

Det er stilt spørsmål om det kan være fornuftig å redusere fartsgrensen fra 100 km/t til 80 km/t ned til avkjøringsrampen mot E39.

Staten vegvesen regionalt vil ikke anbefale overfor Vegdirektoratet å sette ned fartsgrensen på denne strekningen. Dette er begrunnet ut fra følgende:

- Vegen er bygd etter vegklasse H9 - Nasjonale hovedveger og øvrige veger med , ÅDT>20 000 og fartsgrense 100 km/t1 (N100, 2013)
- Strekningen med 100 km/t er i dag ca 4 km - og kortere enn minstekravet i fartsgrensekriteriene på 5 km. Dersom strekning med fartsgrense 80 km/t forlenges ned til avkjøringsrampen vil strekning med fartsgrense 100 km/t bli ca 2,7 km.
- Fartsgrense 100 km/t vedtas av Vegdirektoratet etter uttalelse fra politiet. Utrykningspolitiet (UP) og Trøndelag Politidistrikt er negativ til en alternativ løsning med reduksjon av fartsgrensen til 80 km/t på hele strekningen fram til skiltet hastighet 90 km/t ved Brubakken i sør. Dette begrunnes i hovedsak med manglende samsvar mellom fartsgrenser og omgivelser samt strekningens lengde.

Aktuelle tiltak:

Statens vegvesen anbefaler køvarsling i variable skilt som tiltak nå i første omgang. Det står i dag to dynamiske skilttavler ved Sandmoen. Som et umiddelbart tiltak er det igangsatt programmering av det variable skiltet på Sandmoen (sørgående) for å varsle fareskilt om køsituasjoner (skilt 149 "Kø") i gitte intervaller om ettermiddagen. Det forventes at dette er på plass i løpet av få dager.

I tillegg til dette er det igangsatt arbeid med etablering av enda et variabelt skilt i Storlersbakken. Dette og det skiltet på Sandmoen vil i neste fase bli sensorstyrt, slik at kø kan detekteres og varsles i de aktuelle skiltene.

Arbeidet med å se på mindre tiltak i rundkjøringa fortsetter

Merknader:

- *Vegvesenet har fått uttalelse fra Trondheim kommune og politiet som begge anbefaler at farten ikke settes ned. SVV, Transport og samfunn har spilt dette inn i saken som går til Vegdirektoratet for avgjørelse.*
- *Trondheim kommune advarer mot å sette opp et generelt skilt om fare for kø som ikke er sensorstyrt. Hvor lang tid tar det å få sensorstyring på plass. Usikkert hvor lang tid det tar, muligens et halvt år. Det må da kunne gjennomføres raskere?*
- *Det er gått 10 måneder siden Kontaktutvalget ba vegvesenet se på muligheten for å sette ned fartsgrensen. Skjøner ikke problemstillingen om at det ikke går å endre fartsgrensene. Det er satt opp skilt med 100 km/t i dag til tross for at dette ikke er i samsvar med regelverket. Derimot foreslår en ikke å sette opp 80 km/t fram til rampene (som ønsket) og deretter 90 km/t videre til Melhus som er i samsvar med regelverket. Hvorfor er ikke dette vurdert? Konsekvensene av en ulykke vil være fatale og skjønner ikke at en er så lite konstruktiv mht til å endre hastigheten.*

¹ ÅDT på strekningen: 23.000 kj/d (2018), Minste horisontalkurveradius: 1000 meter
Stigning: De første 300 metrene av 100-sonen er det fall på 5,9 %. Dette går over til 3,6 % og flater ut til 1,6 % i området ved avkjøringsrampen.

- Vegvesenet advarer mot å skilte for lav hastighet når vegen er bygd for 100 km/t. Deres fagfolk mener at dette bidrar til flere ulykker. Ønsker den samme fartsgrensen på hele strekningen, ikke litt 80, litt 90 og litt 100. Trondheim kommune burde ha stilt seg bak forslaget om å ta ned hastigheten hvis vegvesenet skulle anbefale dette overfor direktoratet.
- Det konstateres at alle mener at sensorstyringen må på plass så snart som mulig. Her må tøffere prioritering til.
- Hvor langt har vegvesenet kommet i vurdering av mindre tiltak i rundkjøringen? Her trenger vi et beslutningsgrunnlag. Er saksgrunnlaget klart og når kan vi få dette til behandling? Det jobbes med å se på en enkel løsning for å få trafikken til gli bedre. Tiltak som ifølge trafikkmodellen gir bedre flyt, ble presentert i Kontaktutvalget i desember. Tiltakene som nå vurderes vil ikke gi noen effekt ifølge disse beregningene. Ambisjonen er å legge dette fram til neste møte i KU i mai.
- Hvordan ligger vi an med å foreslå en større ombygging på Klett? Er dette spilt inn til neste NTP? NTP-prosessen er nå endret og dette er nytt terreng. Det er mange prosjekt og Vegvesenets oppgave er å utarbeide et teknisk økonomisk grunnlag for å synliggjøre samfunnsnytte. Klett-krysset er ikke med her. Inngår ikke i det oppdraget en fikk fra departementet som var basert på samfunnsøkonomisk lønnsomme kriterier, men vil kunne komme inn under KVV arbeid for Orkdalsregionen. Den politiske diskusjonen må tas direkte mot departementet.
- Melhus kommune mener det er OK med køvarsling. 80 km/t gir falsk trygghet. Anbefaler at Miljøpakken forskutterer en større ombygging av Klettkrysset. Prosjektet må inn i NTP også dersom det forskutteres. Dette er store kostnader som partene i Miljøpakken i så fall må være enige om å prioritere.
- Når avklares mindreforbruket i E6-prosjektet? Dette var med i drøftingen av finansieringen av Nydalsbrua. Det blir kanskje mindre igjen her nå dersom midlertidige tiltak gjennomføres? Mindreforbruket avklares uten midlertidige tiltak da sistnevnte ikke er med i kontraktsgrunnlaget. Sluttoppgjør foreligger trolig før sommeren.
- Det foreslås å komme tilbake til disse spørsmålene i neste Kontaktutvalg. Må vite hva vi ønsker å gjøre. Både en sak om midlertidige tiltak og i tillegg en redegjørelse for NTP-prosessen som også omhandler prosjektet på Klett.
- Fylkesutvalget har behandlet sak om trafikksikkerheten på Klett og vil ansvarliggjøre vegvesenet for eventuelle konsekvenser av manglende handling. Det bør framgå av referatet at Kontaktutvalget har etterlyst tiltak lenge og ber om at det skjer noe snart.

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber vegvesenet etablere sensorstyrt køvarsling raskt. Til neste møte legges det fram et beslutningsgrunnlag for midlertidige tiltak som kan bedre framkommeligheten i rundkjøringen på Klett. Det bes også om en orientering om NTP-prosessen, herunder hvordan spørsmålet om en langsiktig løsning for Klett-krysset følges opp.

Ad sak 11/20: Orientering om trafikkutvikling og nullvekstmålet (Sek)

Kontaktutvalget ba i forrige møte om en gjennomgang av biltrafikken vurdert opp mot nullvekstmålet. Nullvekstmålet betyr at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Næringstrafikk og gjennomgangstrafikk skal ikke inngå i biltrafikken når måloppnåelse vurderes. Samferdselsdepartementet bestemte mot slutten av 2019 at nullvekstmålet fremover skal måles som et treårige glidende snitt.

Tiltakene rettet mot å hindre spredningen av koronaviruset har ført til store endringer i reiseaktiviteten og måten folk reiser på. Bruken av kollektive transportmidler er kraftig redusert. Det antydes en nedgang på 75 % og mer. Trafikken gjennom bomstasjonene har gått ned, mest for små biler. Tellepunktene for syklistene og fotgjengere viser også stor nedgang. Onsdag 18. mars var endringene i forhold til onsdagen før -14 % for tunge kjøretøy, -44 %

for små biler, -51 % for sykkel og -74 % for passeringer i Ravelsveita (i hovedsak fotgjengere).

Ingen vet per i dag hvor lenge dette vil vare, men at det får merkbare utslag på trafikken i 2020 er sikkert. Ivaretagelse av nullvekstmålet vil ikke være en relevant problemstilling i år og nok heller ikke på flere år målt med glidende snitt.

Her følger en gjennomgang av den historiske trafikktutviklingen siden nullvekstmålet ble introdusert i bymiljøavtalen for fire år siden.

Biltrafikken

De første tallene for byindeksen for Trondheim ble publisert i februar år. Vi kan dermed vurdere den historiske trafikktutviklingen både ut fra utviklingen i bomstasjonene og ut fra utviklingen av byindeksen. Byindeksen er den offisielle indikatoren. Her kommer omtrent halvparten av trafikken fra bompunktene og den andre halvparten fra andre faste tellepunkt i Trondheim.

Ingen av disse kildene gir mulighet til å korrigere for gjennomgangstrafikk, og vi kan bare delvis korrigere for næringstrafikk i begge. Det gjøres ved å ta ut tunge biler fra statistikken.

Byvekstavtalen har 2019 som referanseår. Vi kan derfor si lite om utviklingen i forhold til denne, bare vise tall fra bompunktene i januar og februar i 2020. Disse viser at veksten fra 2019 fortsatte (+2,3 %), men med de kraftige endringene som nå skjer blir dette som krusninger å regne. Veksten var sterkest langs E6.

Elbilandelen fortsetter å stige. Den utgjør 16 % i av alle passeringer i Trondheims bomstasjoner i januar og februar, og 17 % for små biler. Andelen er høyest i bomstasjonene i øst. Gjennom bommen på E6 på Ranheim er andelen 21 % og på Leistad og Hommelvik 17-18 % for små biler.

Bymiljøavtalen har 2016 som referanseår og utviklingen er belyst både med tall fra byindeksen og tall fra bompunktene. Disse har noe ulikt grunnlag og kvalitet. Begge viser trafikkvekst i 2019. Det er registrert en vekst på 2,1 % fra 2018 til 2019 for små biler gjennom bomstasjonene, mens byindeksen viser en vekst på 1,3 %.

Trafikken viser en liten nedgang (-0,4 %) for små biler gjennom bomstasjonene i treårsperioden fra 2016 til 2019. Byindeksen viser derimot en vekst på 1,2 % i samme periode. Kvaliteten på byindeksen er imidlertid svært dårlig de to første årene fordi storparten av de faste tellepunktene var helt eller delvis ute av drift.

Måloppnåelsen (nullvekstmålet) i byvekstavtalen skal måles ut fra trafikken i et tre års glidende snitt. Det kan vi ikke gjøre nå siden referanseåret er 2019. Bymiljøavtalen har ingen slik presisering, men også trafikken målt med tre års glidende snitt er i bomstasjonene lavere enn utgangspunktet i 2016.

Kollektivtrafikk

Tellesystemet for passasjerer med buss i Stor-Trondheim ble endret ved innføring av nytt ruteanbud i august 2019. Nye data er foreløpig ikke pålitelige og heller ikke sammenlignbare med gamle tall. AtB har foretatt overordnede vurderinger ut fra blant annet inntektstall og finner at trafikken på årsbasis har økt med 2,7 %. Veksten i årets syv første måneder er om

lag 4 % og i de fem siste månedene om lag 1 %. Veksten tre siste år (2016 – 2019) er knapt 8 %, tilsvarende en årlig gjennomsnittlig vekst på 2,5 %.

Trafikkutviklingen for andre kollektivtilbud i 2019:

- Regionbuss +0,9 %
- Trikk + 9,5 %
- Båt – 3,5 %

Gang/sykkeltrafikk

Tellinger av gang- og sykkeltrafikk inn mot Midtbyen gjennomføres et par dager i året. Resultatene er av den grunn følsomme for tilfeldige variasjoner. Tallene viser en tydelig vekst i trafikken fram til 2015 og liten endring etter dette. Årets tall har noe høyere sykkelbruk, men tilsvarende lavere gangtrafikk. Nytt av året er registrering av sparkesykler som utgjør 1,6 %.

Tall fra de automatiske tellesløyvene på Elgeseter bru, Rotvollekra, Mellomila og Svingbrua er beheftet med noen mangler, men gir grunn til å anta at det har vært en gjennomsnittlig årlig vekst i sykkeltrafikken her på om lag 4 % siden 2016.

Merknader:

- *To viktige momenter å merke seg:*
 - *Elbil øker fortsatt, og det er viktig å avklare om det skal innføres avgift på elbil, alternativt høyere takster for fossilbil for å begrense inntektsbortfallet.*
 - *Byindeksen er ennå ikke perfekt, og det må jobbes med å forbedre denne slik at den måler i henhold til nullvekstmålet.*
- *Har AtB tall for trafikkutviklingen nå? Er sensor på bussene på plass nå. Ja, de er stort sett på plass. Det er tall fra disse sensorene som viser de dramatiske endringene i trafikken som følge av korona, men de er ikke sammenlignbare med tidligere tall. Regner med å få OK tall herfra når situasjonen normaliserer seg.*
- *AtB har ikke kapasitet til å følge opp ordinære rapporter nå på grunn av at en må rette fokus mot trafikk og økonomi. Må ha forståelse for det.*
- *Hva kan vi lære nå som vi kan dra fordel av i nullvekstmålet på veg ut av krisen, herunder også forholdet til Nye Veier? Viktig å benytte anledningen til å se på positive effekter framover. Hvordan kan vi komme sterkere tilbake mht nullvekstmålet når forholdene normaliseres.*
- *Skoleskyss kan bli krevende når skolene settes i gang, spesielt med undervisning i ulike puljer/tidsrom.*

Konklusjon:

Kontaktutvalget gir honnør til AtB for en god jobb og ønsker løpende rapportering av trafikkutviklingen. Ber også om at vi vurderer om det er noe vi kan lære nå som gjør oss bedre rustet til å møte utfordringene knyttet til nullvekstmålet når forholdene normaliseres.

Ad sak 12/20: Muligheten for å forsere arbeidet i Miljøpakken (Sek)

Det er reist spørsmål om hva Miljøpakken kan gjøre for å framskynde prosjektene i Miljøpakken og dermed bidra til sysselsetning. Mulig framdrift og finansiering er her avgjørende.

Miljøpakkens prosjektframdrift har i alle år vært begrenset av manglende avklaringer og planarbeid i tidlig planfase. Dels har dette sin bakgrunn i manglende politiske og

administrative avklaringer og dels i begrenset kapasitet til utarbeidelse av forprosjekt, reguleringsplaner, byggeplaner og grunnerverv.

Miljøpakken har derimot en robust økonomi. Bompengene utgjør ca. 1/3-del av inntektene og vi har ingen gjeldsforpliktelser. Vi har avklarte finansieringsrammer 9-10 år fram i tid og har økonomisk fundament til å praktisere en motkonjunkturpolitikk i en begrenset periode.

Økonomiske rammebetingelser:

Vi har i skrivende stund ikke fullstendig oversikt over den økonomiske situasjonen ved inngangen til året, men hovedtrekkene antas klare. Udisponerte midler utgjøre et par hundre millioner, mens ubrukte midler ligger i størrelsesorden 0,5 mrd. kr. De største postene er ubrukte riksvegmidler og ubrukte fylkesvegmidler som det vil være fordelaktig å omsette før vi tar i bruk mer bompenger.

Hvis dagens trafikksituasjon vedvarer ut året kan bominntektene bli i størrelsesorden 250 mill kr lavere enn forutsatt. Vegamot har anledning til å ta opp lån i inneværende år basert på en realistisk plan for nedbetaling uten ytterligere behandling. Det fordrer en tydelig dialog vedrørende framtidige kontantstrømmer for å sikre at lånet kan betjenes innen prosjektets levetid.

Forsering av framdrift:

Framdriften kan forseres på flere måter avhengig av hvilke begrensninger som ligger i de ulike prosjektene. Sekretariatets oppfatning er at framdriften ikke bare bedres gjennom økonomiske rammer og beslutninger, men også gjennom endringer i måten det arbeides på:

- Administrative avklaringer omfatter både interne avklaringer av løsningsvalg hos den enkelte part og avklaring av omforente løsninger mellom partene. Begge forhold er begrensende for framdriften i flere prosjekter og vil kreve sterkere styring internt og samarbeidsvilje for å finne løsninger som ivaretar ulike parters interesser.
- Politiske avklaringer er også begrensende i flere prosjekter. Manglende avklaring bunner både i reelle politiske interessemotsetninger og i stort tidsforbruk knyttet til tilrettelegging av grunnlagene for beslutning. Her etterlyses mer effektive beslutningsprosesser.
- Delt ansvar og lav plankapasitet har vært en utfordring for framdriften i mindre og mellomstore prosjekt i alle år. Gjennomføring etter «stafettprinsippet» der ulike avdelinger har ansvar for ulike deler av arbeidet er lite effektiv. Helhetlig ansvar kan tydeliggjøres gjennom prosjektorganisering eller gjennomgående prosjektledelse. Innleie av konsulenter er et virkemiddel for å øke kapasiteten på avgjørende faser for framdriften.
- Prosedyrene for prosjektgjennomføring er de senere år strammet inn primært for å bedre framdrift og økonomistyring. Enkelte mener at prosjektene jobber mer effektivt med åpnere rammer. Sekretariatets oppfatning er at vi gjennom myndigheten som ligger til Programrådet og Kontaktutvalget har den fleksibilitet som er nødvendig for å håndtere ønsker om avvik når dette er nødvendig.
- Det meste av planlegging og prosjektering foregår av konsulenter. Innkjøpsrutinene medfører betydelig tidsforbruk når en er avhengig av kanskje 2-4 innkjøpsprosesser før en kommer til bygging. I hver enkelt fase skal det settes av tid til utarbeidelse av tilbudsgrunnlag, tid til utarbeidelse av tilbud, vurdering av tilbud og tidsfrist for klage, eventuelt også klagebehandling. Her kan bl.a. vurderes større/enklere bruk av

rammeavtaler, totalentrepriser, kjøp av oppdrag med opsjoner på videreføring og høyere rammer for enkle innkjøp uten anbud.

- Grunnerverv kan i enkelte prosjekter være tidkrevende og forsinke framdriften i flere år. Tidlig oppstart og søknad om bruk av forhåndstiltredelse vil gi en ekstra sikkerhet mot dette.

Prosjekter:

Forsert framdrift betyr i utgangspunktet å gjennomføre flere prosjekt enn det som allerede er planlagt. Erfaringsmessig har vi hatt etterslep på prosjektgjennomføringen og har behov for å forsere planleggingen for å opprettholde planlagt framdrift. Her er det spesielt viktig å sikre framdriften på store prosjekt som Nydalsbrua, Fv 704 Klæbu, Innherredsvegen, Kongens gate, Gang/sykelbru over Bjørndalen, utbedringer for trikken, Trondheim Sentralstasjon og gang/sykelveg på Lilleby/Leangen. Dette er prosjekter som ligger inne i gjeldene årsbudsjett og forslag til handlingsprogram 2021-2024.

Fylkeskommunen har i sin nylig vedtatt tiltakspakke foreslått en aktivitet for 2020 som samsvarer godt med vedtatt årsbudsjett. Det er noe mer midler for 2021 enn det som ennå er konkretisert i foreslått handlingsprogram. Mange av tiltakene i 2021 konkretiseres først gjennom årsbudsjettet som vedtas på slutten av året. Her kan vi ta inn alle prosjekter som har realistiske framdriftsplaner.

Det er også sett på muligheten for å komme i gang med nye prosjekt. Det største tiltaket her er utvidelsen av gateprosjektet i Kongens gate som omtales i sak 8/20. I beste fall kan vi også komme i gang med noen mindre tiltak til fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikk med en omsetning på et par titalls millioner i inneværende år.

Det er store rammeavsetninger for 2021 i foreslått handlingsprogram. Utfordringen er å avklare tilstrekkelig med planer for å kunne omsette disse i tiltak neste år. Rammene i årsbudsjett 2021 vil også kunne økes ut over det som ligger i handlingsprogrammet dersom vi får på plass en større planberedskap.

Kort oppsummert mener sekretariatet at de viktigste tiltakene for å forsere framdriften av prosjektene i Miljøpakken består i å øke kapasiteten på planlegging og effektivisere måten det arbeides på.

Merknader:

- *Vegvesenet har gitt beskjed om at regninger skal betales raskest mulig for å kutte ventetiden på oppgjør.*
- *Bra sak, det tenkes slik i kommunene nå, men gjenstår å omsette det i praktisk handling. Bør trykke på mer for arealavklaringene slik at dette kan utløse aktivitet. Knutepunktsutvikling blir viktig.*
- *Viktig å ha stort fokus på små og mellomstore prosjekter da disse er viktige for mindre entreprenører. Kan vi øke aktiviteten her – framskynde prosjekter fra 2021 til 2020? Ja, i den grad det foreligger planavklaring, men det krever bedre framdrift på planarbeidet og få byggeplaner på plass før sommeren.*
- *Trondheim kommune har nok kapasitet til å få fram reguleringsplaner.*
- *Ledighet og permittering av konsulenter gjør det lettere å leie inn kapasitet på planlegging. Den muligheten må utnyttes.*

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber om at arbeidet med planavklaring, byggeplaner, avklaring av båndlagte arealer intensiveres, herunder også økt fokus på tilrettelegging av små og mellomstore prosjekt. Plankapasiteten kan økes gjennom å kjøpe bistand fra arbeidsløse som permitteres.

Ad sak 13/20: Økt tilskudsbehov for kollektivtilbudet i byvekstavnale-området pga. korona-pandemien (TRFK)

Fylkeskommunen har fått skriftlig info fra AtB om konsekvensene som pandemien og tiltakene for å bekjempe pandemien har på AtBs tilskudsbehov. Det er i form av et brev fra styret i AtB til fylkeskommunen som eier. I dette er det et vedlegg som beskriver de økonomiske konsekvensene. Tilskudsbehovet øker med ca. 40 mill kr. pr. måned. Av dette er 27 mill. skapt i Miljøpakkens område. Dette er basert på opprettholdelsen av et begrenset tilbud som tilsvarer et litt forsterket lørdagsrutetilbud.

Fylkeskommune forutsetter at dette dekkes av Miljøpakken, inntil staten forhåpentligvis trer inn og løser dette. Det vises til byvekstavtalen som åpner for å benytte bompenger og belønningsmidler til drift av kollektivtrafikk til omforente tilbud, og som har en formulering om at «behov for korrigerende tiltak behandles gjennom Miljøpakkens Programråd og/eller Kontaktutvalg».

Samtlige aktører innenfor kollektivtransporten, fra NTH Transport, Kollektivtransportforeningen, administrasjonsselskapene og fylkeskommunene har laget en felles sak overfor regjeringen på dette. Dette var en del av diskusjonen på Stortinget i helga, Stortinget avsatte 1 mrd. kr. til kollektivtrafikken, og varslet at de vil vurdere mer i revidert statsbudsjett.

Vegvesenet opplyser at fylkeskommunen nå også har fått utbetalt alle belønningsmidlene slik at disse nå er tilgjengelige tidligere enn ellers. Det dreier seg her om 256 mill kr hvorav 197,6 mill kr er avsatt til drift av kollektivtrafikk i budsjettet for 2020. 44,4 mill kr er satt av til andre tiltak - planlegging og bygging av tiltak for kollektivtrafikk, trafikksikkerhet, sykkel, informasjonsarbeid, mobilitetsrådgivning, evaluering og teknologiprojekt.

Den nasjonale krisepakken vil redusere eller eliminere det ekstra tilskudsbehovet innenfor Miljøpakken på sammen måte som i resten av Trøndelag og landet forøvrig. Fylkeskommunen har meldt inn behov for 10 mill. kr pr. uke, som utgjør hele underdekningen for AtB. Hvordan midlene vil bli fordelt og om staten tenker å kompensere 100% vet vi ikke ennå.

Ut fra omtalen i media kan det tyde på at behovet er dekket i ca 5 uker. Sammen med forskutteringen av belønningsmidlene antar vi at likviditeten er ivaretatt fram mot sommeren. Vi antar videre at det vil være behov for i størrelsesorden 200 mill. kr til i 2020 dersom situasjonen vedvarer ut året.

Selv om vi ikke helt vet konsekvensene ennå, ber fylkeskommunen Kontaktutvalget diskutere prinsippene for bruk av midler fra Miljøpakken til dekning av denne type kostnader. Partene får vurdere om det er aktuelt å foreta en prinsipiell drøfting nå før konsekvensene for Miljøpakken er bedre kjent.

Spørsmålet berører tre problemstillinger:

- Har Miljøpakken formelt sett mulighet til å dekke slike kostnader?

- Er partene i Miljøpakken enige om å prioritere midler fra Miljøpakken til dekning av de økonomiske utfordringene som følger med koronaviruset?
- Hvilke prosjekter skal i så fall utgå i årsbudsjett for 2020 (og eventuelt senere)?

De to siste punktene er av politisk karakter og omtales ikke nærmere her. I det etterfølgende presenterer vi de mest sentrale føringene for spørsmålet om Miljøpakken formelt kan finansiere denne type kostnader. Staten er en viktig aktør som premissgiver her.

Drift av kollektivtrafikk kan finansieres med belønningsmidler og bompenger.

Belønningsmidler

Bruken av belønningsmidler er lite regulert. Her er det ett spesifikt krav. Tiltaket skal være et virkemiddel som bidrar til nullvekstmålet. Hovedtyngden av belønningsmidlene benyttes i dag til driftstilskudd til kollektivtrafikken. Men vi har også en del andre oppgaver som er avhengige av finansiering med belønningsmidler. Det gjelder bl.a. vinterdrift av sykkelveger, informasjonsarbeid, evaluering, mobilitetsarbeid, teknologiprojekt, sekretariatsarbeid og tidlig planlegging.

Bompenger

Det er derimot flere krav som må være oppfylt for å kunne benytte bompenger til drift av kollektivtrafikk.

St. Prop. 172 S (2012- 2013):

Bruken av bompenger til drift av kollektivtrafikk er hjemlet i St.Prop. 172 S (2012-2013) og innstillingen fra Transport og kommunikasjonskomitéen, Innst. 494 S (2012-2013). Her stilles tre krav:

- Bompengene skal være et supplement til den ordinære innsatsen, og fylkeskommunen må forplikte seg til opprettholde samme nivå på tilskuddet i ettertid.
- Det skal foreligge en strategi for hvordan driftsoppgavene håndteres etter opphør av bompengefinansieringen
- Det må framgå hva som skal skje ved en eventuell svikt i inntektene.

Det første kravet er ivaretatt gjennom lokal avklaring av «nullpunktet» som regulerer fylkeskommunens forpliktelse.

De to øvrige betingelsene er i mindre grad formalisert. Det er gjort greie for disse i tilleggsutredningen om kollektivtrafikk som lå til grunn for stortingsbehandlingen. Her står følgende²:

«For å møte denne situasjonen etter at bompengeinnkrevningen er avsluttet, kan en del alternativer tenkes:

- *Effektivisering av driften som følge av raskere framkommelighet (superbuskonsept, raskere billettering etc.)*
- *Rutetilpasninger, effektiviseringer*
- *Takstøkning*
- *Økt offentlig kjøp av rutetjenester*
- *Inntektsoverføring fra et videreutviklet og permanent bompenge/ miljøsonesystem»*

² NTP 2006-15- Storbyomtale Trondheim Tilleggsutredning Miljøpakken. Kollektivtransport. 3. januar 2012

Bymiljøavtalen 2016-2023:

Bymiljøavtalen tydeliggjør ansvar og åpner for utvidet bruk av midler til å dekke merkostnadene knyttet til nullvekstmålet.

«Konseptet med Superbuss skal sammen med satsing på annen kollektivtrafikk, sykling og gåing bidra til å nå nullvekstmålet. Ved innføring av Superbusskonseptet øker trolig kostnadene til drift av kollektivtransporten.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune forutsetter at staten jobber for at Trondheim skal få dekket en større del av driftskostnadene til kollektivtransport enn de gjør i dag, for eksempel gjennom belønningsordningen eller over rammetilskuddet til fylkeskommunen.

Det er Sør-Trøndelag fylkeskommune som har ansvaret for drift av kollektivtransport. Inntil det er avklart hvordan merkostnader til driften av tiltak for å nå nullvekstmålet skal finansieres vil Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten via Miljøpakkesamarbeidet, ta ansvar for eventuelle økte omforente driftskostnader som ikke finansieres gjennom belønningsordningen eller over fylkeskommunens rammetilskudd»

Byvekstavtalen 2019 – 2029:

Byvekstavtalen har en generell formulering som åpner for å finansiere omforente tilbud ut over fylkeskommunens ordinære driftstilskudd. Den har føringer for fylkeskommunens forpliktelser, bevilgningsprosessen og hvilke midler som kan benyttes. Det gis ikke anledning til å ta opp lån for å finansiere drift av kollektivtiltak

«Kollektivtilbudet i avtaleområdet finansieres delvis av Trøndelag fylkeskommunes ordinære driftstilskudd i det utvidede miljøpakkeområdet (Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal) og delvis av tilleggsfinansiering gjennom Miljøpakken.

Fylkeskommunens ordinære tilskudd skal tilsvare det fylkeskommunes tilskuddsnivå antas å ville vært uten Byvekstavtale. Fylkeskommunens ordinære tilskudd er beregnet å utgjøre kr. 178 mill. i 2016-kr».

«Omforente tilbud ut over det rutetilbudet som finansieres av fylkeskommunens ordinære driftstilskudd skal finansieres ved bruk av belønningsmidler og eventuelt bompenger».

«Kollektivtiltak som finansieres av Miljøpakken styres på samme måte som Miljøpakkens øvrige tiltak, med fordeling av økonomiske rammer gjennom Miljøpakkens budsjettprosess. Før tiltak iverksettes skal partene være enige om rutiner for å begrense og behandle risiko. Behov for korrigerende tiltak behandles gjennom Miljøpakkens Programråd og/eller Kontaktutvalg».

«Låneopptak er ikke tillatt for å finansiere drift av kollektivtrafikk».

Merknader:

- Realitetene har endret seg med statlig forslag om å kompensere fylkeskommunene for bortfall av trafikk og inntekter. Den første krisepakken vil vare i knappe to måneder og så vil det komme flere. Det er også varslet at problemstillingen tas opp i revidert budsjett.

- Dette er ikke en lokal problemstilling som bare gjelder for Trondheim. Ikke riktig å diskutere dette som tiltak bare for bypakken i Trondheim. Dette er et forhold mellom staten og fylkeskommunen som gjelder i alle bypakkeområdene.
- Enig i at dette må løses nasjonalt. Det er en diskusjon om hvordan de nasjonale midlene som stilles til disposisjon skal fordeles mellom byområdene. Oslo og Trondheim kommer ikke gunstig ut her.
- Nye bestilling for å ivareta smittevern vil kunne øke behovet for kapasitet, spesielt skoleskyss.
- Det vil være særdeles ugunstig å først kjøpe selskapene ut av kontraktene for deretter å kjøpe dem inn igjen senere når behovet øker.
- Det vil fortsatt være uavklarte problemstillinger og vi vil ha en økonomisk unntakstilstand i minst ett år. Utelukker ikke at vi senere tar opp dette i handlingsplanarbeidet. Må være forberedt på at ikke alle kostnadene vil bli kompensert.
- Dersom belønningsmidler kan benyttes til å tette hull har vi egentlig tatt stilling til saken om at de kan brukes. Nei, tidlig utbetaling av belønningsmidlene er et likviditetstiltak og de kan ikke benyttes til finansiering.
- Bør utsette diskusjonen til vi har en ny fase etter korona. Det er for tidlig å diskutere dette nå. Også Trondheim kommune har mange ekstraordinære kostnader som følge av korona som må håndteres på ordinært vis.
- Er en omforent mellom staten og fylkeskommunene om hvordan en dokumenterer ekstra kostnader til kollektivtrafikk – ikke bare beregnede kostnader, men dokumentasjon av faktiske kostnader? Dette må (og avklares nå) i tett dialog mellom fylkeskommunen og kommunalministeren. Denne hører ikke hjemme på dagsorden her.
- Vi kan ikke utelukke at vi må se hvordan dette utvikler seg i en handlingsprogramsetting på veg ut av krisen.
- Viktig at kommunene opprettholder kjøp av taxi-tjenester da det også er en samfunnskritisk funksjon som fylkeskommunen må opprettholde.
- Kontaktutvalget må være klar over at det ikke finnes noen mulighet for at fylkeskommunen går inn med mer midler til kollektivtrafikken. Dersom det ikke kommer nok fra staten, må resten hentes inn med mer midler fra Miljøpakken eller gjennom igjennom kutt i rutetilbudet.
- Vi kan ikke forhåndsomtale hvordan dette løses. Dette utsagnet må stå som uttrykk for fylkeskommunens mening. Vi får drøfte dette når vi ser hvordan situasjonen blir.

Konklusjon:

Det er dialog mellom fylkeskommunene og kommunaldepartementet om kompensasjon.

Derfor hører ikke den konkrete problemstillingen hjemme på dagsorden her.

Belønningsmidlene er et likviditetstiltak og kan ikke benyttes på andre måter enn det som allerede er bestemt. Kan ikke utelukke at vi må se på driftstilskuddet fra Miljøpakken

nærmere på veg ut av krisa når vi ser hvordan dette faktisk blir på sikt. Dette hører hjemme i en handlingsplandiskusjon av de langsiktige effektene på et senere tidspunkt.

Eventuelt

To tog i timen

Viser til innspill Jernbanedirektoratets innspill hvor en sikter seg inn på to tog i timen fra 2026, mens i byvekstavtalen skal dette skje fra 2024. Henstiller til at staten følger opp forpliktelsene i byvekstavtalen.

NTP-oppgavet er annerledes i år og Jernbanedirektoratet er bedt om å levere lister basert på tekno-økonomiske rammer, ramme A og ramme B. Disse er basert på samfunnsøkonomiske betraktninger. Det er departementet og Stortinget som foretar prioriteringene. Viktig at fylkeskommunen og storbyene spiller inn synspunkt i høringsuttalelsene.

Retningslinjer for sekretariatenes arbeid

Vegdirektoratet ser behovet for å utarbeide noen enkle retningslinjer for sekretariatene i byvekstavtaler og har invitert sekretariatene til å komme med innspill. Det åpnes for lokale forskjeller, men retningslinjene bør i hovedtrekk være sammenfallende på tvers av byområdene. Formålet er å sikre at alle parter har tillit til at sekretariatene er partsuavhengige, bistår styringsgruppen og er til disposisjon for alle parter. Frist for innspill til oppdraget er 27. april og frist for innspill til retningslinjene 1. juni.

Miljøpakkens sekretariats oppgaver og rolle er ganske detaljert beskrevet i byvekstavtalen. Sekretariatet sender i første omgang dette som innspill med kopi til kontaktutvalgets medlemmer. Utkast til retningslinjer vil senere bli sendt til drøfting i styringsgruppene (Kontaktutvalget) - etter planen ca. 15. april.

Arbeid med planlegging av bussdepot øst

Fylkeskommunen har i mange år forsøkt å finne en egnet lokalisering for et bussdepot på østsiden av byen og har nå ikke lenger tro på at det er mulig å ha noe ferdig i Trondheim til 2024. Fylkesutvalget har godkjent at søket utvides til Malvik. Det vil gi flere kilometer tomgangskjøring og høyere driftskostnader, men ikke mer klimagassutslipp siden bussene er klimanøytrale.

Trondheim kommune er enig i at det har tatt for lang tid og vil nå ta initiativ til et felles arbeid med et klart mål om å finne en løsning innenfor Trondheims grense. Kommunen anser dette som den beste løsning for alle parter da det ikke er gitt at økte kostnader til tomgangskjøring vil bli dekket av Miljøpakken.

Brev fra Melhus kommune til Fylkesmannen

Formannskapet i Melhus sender brev til Fylkesmannen angående boligbygging og nullvekstmålet. Det vises til boligfeltet Brandåsen på Kvål. Fylkesmannen mener dette strider imot byvekstavtalen. Melhus kommune ønsker ikke å møte dette argumentet fra Fylkesmannen hver gang.

Merknader:

- Areal kan diskuteres i handlingsprogrammet
- Fylkesmannen tar gjerne imot henvendelsen fra Melhus kommune og tar en bilateral dialog.
- Areal er en del av virkemiddelpolitikken