



Vår dato
16.11.2020

MØTEREFERAT

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til stede:

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
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune
Per Morten Lund, Statens vegvesen

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

Agenda

Orienteringer

32/20 Trafikkutvikling (Sek)

33/20 Årsrapport 2019 (Sek)

34/20 Årsbudsjett 2021 (Sek)

35/20 Jernbanens oppfølging av byvekstavtalen (SK)

36/20 Koronaens betydning for kollektivtrafikkens driftsøkonomi (Trfk)

37/20 Ansvar og porteføljestyling i bypakkene/byvekstavtalene (SVV)

38/20 Orientering om Miljøpakken i media (TK)

Eventuelt

- **Status i arbeidet med langsiktig tiltaksplan**
- **Status for avklaring av bruken av midler til reduserte kollektivtakster**

Møtereftrat

Referat fra møte 28 august er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Forskutterer 3 mill. kr i sykkelmidler fra årsbudsjett 2021 til forprosjekt for sykkelveg med fortau langs Sverresborgruta.
- Forskutterer 1,2 mill. kr i kollektivmidler fra årsbudsjett 2021 til oppgradering av holdeplass ved Charlottenlund kirke.
- Forskutterer inntil 2 mill. kr i kollektivmidler fra årsbudsjett 2021 til detaljplanlegging av ny likeretter til trikken.
- Forskutterer inntil 2 mill. kr i sykkelmidler fra årsbudsjett 2021 til forprosjekt for sykkelveg med fortau langs Persaunevegen.
- Godkjenner byggestart for pendlerparkering på Ler.
- Bevilger 0,2 mill. kr for å utvikle og samordne tiltak i plan for offentlig rom i Bycampus Elgeseter.
- Godkjenner økt ramme for felleskostnader, 0,5 mill. kr for Trondheim kommune og 0,3 mill. kr for sekretariatets virksomhet i 2020, finansiert ved bruk av tilsvarende udisponerte midler.
- Forskutterer 1,5 mill. kr av midler til gange i årsbudsjett 2021 til byggeplanlegging av gang- og sykkelveg langs Saupstadringen.
- Bevilger inntil 0,5 mill. kr til sluttfinansiering av snøsmelteanlegg for pantografene på Tonstad, Romolslia, Øya, Dragvoll, Vikåsen, Grilstad og Marienborg finansier ved bruk av midler i Metrobussprosjektet.

Konklusjon: Tas til etterretning

Sak 32/20: Trafikkutvikling

Det har vært store variasjoner i trafikken hittil i år på grunn av korona (trafikknotat følger vedlagt).

Biltrafikken i Trondheim:

Biltrafikken gjennom bomstasjonene i Trondheim ligger samlet sett om lag 5 % lavere enn i 2019. Nedgangen kom i hovedsak i forbindelse med nedstengningen av samfunnet i vår, mens trafikken i høst er det noenlunde lik fjoråret. September har 3 % høyere trafikk enn i fjor, mens oktober har en nedgang på 2 %.

Andelen elbiler i bomstasjonene har vært stabil gjennom våren, men øker nå raskt – september 18 %, oktober 19 %. Mindre pendlertrafikk er nok en viktig forklaring på at økningen i nye elbiler ikke gjorde større utslag i trafikken i vår.

Nedgangene i bominntektene er mindre enn trafikknedgangen. Takstene ble konsumprisregulert i begynnelsen av året, og bominntektene blir sannsynligvis bare noen titalls millioner lavere enn forventet.

Biltrafikken i regionen:

På E6 øst er trafikknedgangen betydelig større, ca. 14 % hittil i år. På E6 sørover er trafikken omtrent uendret. Trafikken gjennom bommen i Hommelvik viser en nedgang på 16-17 %. Elbilandelen er om lag 20 % i Hommelvik og 31 % på Leistad. I målepunktet på E6 nord for Melhus er trafikken redusert med 5 %. Registreringene i Stjørdal er ikke gode nok til å si noe

om hvordan utviklingen har vært.

Kollektivtrafikk:

Vi har ikke sammenlignbare tall som synliggjør trafikkutviklingen i år. Billettvolument for buss i Stor-Trondheim er i perioden januar til august 32 % lavere enn i tilsvarende periode i fjor. I august er omsetningen 36 % lavere. Billettvolument er ikke et godt mål for trafikken.

Gang- og sykkeltrafikk:

Oversikten over sykkeltrafikken er fortsatt begrenset. Registreringene på Rotvollekra viser en nedgang på rundt 3 % hittil i år, men både september og oktober har betydelig vekst (12-13 % i snitt). Vi har ingen registreringer som viser utviklingen av gangtrafikk.

Reisevaneundersøkelsen i 2019:

Det foreligger nå tall for RVU 2019 for alle kommunene i byvekstområdet. Disse viser liten endring i Trondheim. Trondheimsområdet har mindre bilbruk og mindre bruk av motorisert transport enn Nord-Jæren og Bergensområdet. Trondheim har fortsatt høyest sykkelandel blant storbyene.

I Stjørdal, Malvik og Melhus er antallet intervju begrenset. Her foreligger ikke tall for 2018, men sammenlignet med 2013/14 er det samlet sett lite endring i bilbruken.

Kommentarer:

- Bra at reisevaneundersøkelsen viser gode tall, men hvordan er det med registrering av trafikk på bussen? Tellingene fungerer godt nå, men tallene er ikke sammenlignbare med tidligere år.
- Reisevaneundersøkelsen er viktig. Ber om at den sendes ut.
- 56 % bilandel - betyr det at bilbruken har vokst, eller er det tall for hele byvekstområdet. Det er tall for Trondheimregionen. Tallene for Trondheim er ca. 50 %.

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 33/20: Årsrapport 2019

Om arbeidet:

Vegvesenet har fram til 2019 utført den overordnede regnskapsføringen for de fleste prosjektene i Miljøpakken. Unntaket er midler til drift av kollektivtrafikk som regnskapsføres i fylkeskommunen og kommunale midler (inkl. mva) som regnskapsføres i kommunene. Sekretariatet kvalitetssikrer og viser de enkelte prosjektenes totaløkonomi i årsrapportene.

Ved utgangen av 2019 overtok Trøndelag fylkeskommune ansvaret for prosjektene på fylkeskommunalt vegnett fra Statens vegvesen. Overgangen har vanskeliggjort årsoppgjørdisposisjonene i Miljøpakkens prosjekter i 2019/2020. Dette fordi vegvesenet i år ikke har utarbeidet et årsbudsjett for prosjektene på fylkeskommunalt vegnett. Vi vet derfor ikke hvilke midler som regnskapsmessig overføres i prosjektene på fylkeskommunalt vegnett fra 2019 til 2020. En annen svakhet er at det kompetansemiljøet i vegvesenet som sekretariatet tidligere har kvalitetssikret og avstemt regnskapene mot, har smuldret opp i 2019.

Sekretariatet har fortsatt avstemt prosjektene ut fra vegvesenets regnskapssystem på vanlig måte og mener at dette gir et godt bilde av status for prosjektene i henhold til Miljøpakkens økonomi i 2019. Vi er derimot usikre på om alle prosjektene på fylkesveg har riktige rammer

i inneværende år. Det er viktig at dette kvalitetssikres. Sekretariatet har lenge tatt initiativ til å foreta en slik gjennomgang sammen med fylkeskommunen for 2020. Avstemming har hittil ikke vært mulig da fylkeskommunen ennå ikke kan rapportere på Miljøpakkens prosjekter.

Økonomi:

Miljøpakkens prosjekter ble tildelt ca. 1590 mill. kr i 2019 - litt høyere enn budsjettert grunnet økt ramme for belønningsmidler etter byvekstavtalen. Regnskapet viser kostnader på til sammen 1390 mill. kr. Halvparten av inntektene kommer fra bompenger, vel 40 % fra staten og om lag 10 % fra kommunale- og fylkeskommunale midler.

Utgående saldo i 2019 viser en likviditet ved inngangen til 2020 på ca. 560 mill. kr. Knapt halvparten (43 %) er ubenyttede statlige riksvegmidler. Ubenyttede fylkesvegmidler utgjør 24 %. Fylkeskommunens bidrag er ikke avstemt. Sekretariatet foretok i vår en gjennomgang av momsrefusjon på fylkeskommunalt vegnett helt tilbake til 2013 og trenger tilbakemelding fra fylkeskommunen.

Teoretisk sett har vi 108 mill kr i ubenyttede bompenger, men den faktiske likviditeten ved årskiftet var 22 mill. kr, blant annet på grunn av etterslep på inntekter.

Hovedaktiviteter:

Ferdigstillelse av stasjoner, knutepunkt og traséstiltak for buss til åpningen av Metrobuss i august 2019 har vært det mest synlige tiltaket. Ombyggingen av Christian Fredriks gate bedret forholdene for både buss og sykkel. Det ble videre gjennomført tiltak for sykkel på Lade, i Utleirvegen og på TMV-odden. Gang- og sykkelveg langs Fv 707 Spongdal/Stormyra – Berg og innfartsparkering på Være ble også bygd i 2019. Sluttarbeid ble utført på E6 sør og det ble planlagt oppstart av Nydalsbrua.

Årsrapporten synliggjør også at det er om lag 160 små eller store prosjekter med bevilgninger fra tidligere år som ikke er ferdigstilt. Spesielt er det mange prosjekter i innledende planfase som ennå ikke er rapportert. Presentasjonen fra møtet følger i vedlegg.

Kommentarer:

- God rapport og bra arbeid. Erfaringene fra Nord-Jæren er at en her har slitt med å få slike tall fram for styringsgruppa og ikke klart å skille mellom varige innsparinger eller forsinkelser i forbruket. Viktig å ha stålkontroll på økonomien for å unngå slike problemer.
- Registrerer at det par steder nevnes at vi ikke har konsolidert tallene fullt og helt. Dette må vi bare jobbe enda mer med, slik at tallene for inntekter, kostnader og likviditet blir riktige.
- Hva betyr det at 160 små og store prosjekt ikke er rapportert og er dette et gjennomgående nivå som også har vært vanlig tidligere? Holder prosjektene seg innenfor budsjetttrammene? Prosjektene er ikke fullført og avsluttet. Det betyr ikke at de ikke er rapportert. Når vi nå vier dem så mye oppmerksomhet så betyr det at det er høyere enn hva det har vært tidligere.
- Grei oversikt, om enn noe sent. Burde si noe mer om sammenhengen med miljø og hvordan vi rapporterer på dette.
- Et par kommentarer til prosjektstatus. Står ikke noe om Klett, det bør med. Vi behandlet problemstillingene her på slutten av 2019.
- Det har ikke vært aktivitet på Byåstunnelen, så dette avsnittet bør tas ut.

Konklusjon:

Årsrapporten godkjennes med de merknadene som er nevnt.

Sak 34/20: Årsbudsjett 2021

Arbeidet med årsbudsjett 2021 har vært krevende av flere grunner. Mange av forslagene har kommet svært sent og har i tillegg vært mangelfulle. Det har derfor vært umulig å legge fram et forslag til årsbudsjett i henhold til avtalt framdriftsplan. Partene har de siste ukene lagt ned en stor innsats for å sikre at vi nå kan legge fram et felles forslag til årsbudsjett for behandling i løpet av året.

Det er brukt mye tid til avklaring av innspill og kanskje ikke nok tid til helhetlige betraktninger. Programrådet har uttrykt bekymring for den store mengden innledende planoppgaver (prosjektutvikling) som mangler slutføring samtidig som det nå legges opp til å sette i gang mange nye prosjekter av samme type. Bekymringen er rettet mot hvor mye ressurser som benyttes til planlegging, til planleggingskapasiteten og til at det kan bli lite bygging de nærmeste par årene når mye ressurser benyttes til oppgaver i tidlig planfase.

Det har ikke vært rom for inngående drøfting og avklaring av hva som er mest hensiktsmessige prioritering av prosjekter for å sikre god framdrift ut fra tilgjengelig kapasitet og økonomiske ressurser. Alle forslagene som partene er enige om er tatt inn i hovedtabellene i forslaget til årsbudsjett. Det er i tillegg relativt mange andre innspill som det av ulike grunner ikke er enighet om å ta inn i hovedtabellen. Det kan skyldes ulike syn på om tiltaket bidrar til Miljøpakkens mål, om det er riktig prioritering av ressursbruken eller for stor usikkerhet i kostnader og/eller framdriftsplan. Alle innspillene er likevel omtalt i årsbudsjettet og synliggjort i egne tabeller etter hovedtabellene.

Det er lagt inn en forventet inntektsramme i 2021 på 1500 mill. kr, men her er det en del usikkerhet. Vi har bedt om 190 mill. kr mer i statlige midler enn det som per i dag ligger i forslag til statsbudsjett. Behovet for midler til Metrobuss er lavere enn foreslått tildelt i statsbudsjettet, og her vil udisponerte midler ikke kunne overføres til finansiering av andre prosjekt. Samlet kan dette bety at den disponible finansieringsrammen blir inntil 300 mill. kr lavere enn i forslag til årsbudsjett. Dette vet vi bedre når endelig statsbudsjett foreligger.

Partene er omforente om 135 innspill til tiltak. 52 av disse er knyttet til prosjektutvikling, 27 til detaljplanlegging og 32 til detaljplanlegging og utbygging. Det er fordelt 1041 mill. kr til disse tiltakene hvorav 41 % skal benyttes til kollektivtrafikk, 26 % til sykkel, 24 % til veg og 7 % til gange-, trafikksikkerhet- og miljøtiltak. Budsjettet for tiltak i de nye kommunene er:

- Melhus 37 mill. kr
- Malvik 13,4 mill. kr
- Stjørdal 4,5 mill. kr

I tillegg går også et uspesifisert beløp som tilskudd til bedre og billigere kollektivtilbud i kommuner utenfor Trondheim.

Samlede kostnader for de foreslåtte tiltakene som partene ikke er omforente om er 320 mill. kr. Det er ut fra usikkerheten i inntektsgrunnlaget ikke gitt at Miljøpakken vil kunne finansiere alt dette i 2021.

Grunnlaget for å utøve porteføljestyling ut fra nytte og kostnad er ennå mangelfullt. Det foreligger ikke grunnlag som kan synliggjøre nytten av de enkelte prosjektene i forhold til hverandre på en enkel måte. Prosjektene er beskrevet i egne prosjektark i kapittel 19 -27.

Programrådet har utarbeidet et forslag til årsbudsjett i tråd med gjeldende samarbeidsrutiner. Årsbudsjettet er et felles produkt for alle partene i Miljøpakken etter politiske innspill i forkant. Budsjettforslaget skal behandles politisk i kommunestyret, bystyre og fylkesting samtidig som staten avklarer sitt syn. Stat, fylke og aktuell kommune må være enige alle tiltakene i budsjettet. Vedtaket bør inneholde en delegert fullmakt til ordfører/fylkesordfører som gjør det mulig å avklare noen av de forslagene det ikke er enighet om i Kontaktutvalget i samråd med staten. Eventuelle vedtak om nye prosjekt betraktes som innspill til neste årsbudsjett.

Kontaktutvalget skal her avklare om budsjettforslaget er godt nok til å oversendes for høring/politisk behandling. Prinsipielle drøftinger som er viktige for å sikre gode politiske prosesser i etterkant er viktigste formål med dagens møte:

- Hvilken sikkerhet bør vi ha m.h.t. plangrunnlag og kostnader før vi gir tilsagn om utbyggingsmidler neste år?
- Er det innspill som ikke bidrar til Miljøpakkens måloppnåelse eller faller innunder partenes normale ansvarsområde utenfor Miljøpakken?
- Hvordan avklarer vi innspill om økte midler til drift av kollektivtrafikk utenfor Trondheim?
- Hvilken bør vi disponere ressursene mest mulig hensiktsmessig mellom de ulike planfasene for å sikre rask og god gjennomføring?
- Hvordan takle eventuelle utfordringer knyttet til manglende likviditet neste dersom inntektsgrunnlaget blir lavere enn anslått?

Kommentarer:

- Staten skal følge opp måloppnåelsen og bruken av midler i byvekstavtalen. Det må legges til rette for gode rutiner for oppfølgelsen både mht til bruk av midler og måloppnåelse. Dette er særlig viktig sett i lys av avviklingen av SAMS som gjør at vegvesenets og fylkeskommunens roller endres. Det er en forutsetning for utbetaling av midler gjennom avtalene at fylkeskommunene og kommunene rapporterer tilfredsstillende. Staten legger også vekt på at felles rutiner i Miljøpakken følges. Prosjekt kan ikke slippes videre til neste fase før de har fullført den prosjektfasen de er inne i. Må ha styringsmål for å gå videre til detaljering.
- Vi kan ikke budsjettere for et høyere nivå enn vi har disponibelt.
- Likviditet og økonomiske rammer må selvfølgelig overholdes, men et revidert budsjett i mai/juni vil gi et handlingsrom for å fange opp noen flere prosjekt enn de som p.t. er gryteklare med forsvarlig behandling i programråd og Kontaktutvalg på forhånd.
- Sekretariatet har gjort en god jobb med å sammenstille et komplisert grunnlag. Ryddig med en todelingen med prosjekter det er enighet om i hovedtabeller og de øvrige prosjektene i hvite tabeller. Er enig i at vi må diskutere prinsippene her. Drift av kollektiv skal inn i budsjettprosessen ihht byvekstavtalen, herunder spørsmål om driftsmidler til kollektivtrafikken utenfor Trondheim. Disse kommunen var ikke med da kollektivtilbudet for Trondheim og Metrobuss ble utredet i 2014-16. Tilskudd til kollektivtrafikken i Trondheim ble etter det utvidet med 100 mill. Det var ingen tilsvarende endring av tilbudet i de andre kommunene, og det er ikke sett hvordan dette kan samordnes med metrobuss. Fylkeskommunen lager mobilitetsplaner sammen med kommunene.
- Stjørdal har etter mobilitetsplanen spilt inn ønske om et utvidet bybusstilbud. Har bedt om 11,5 mill. kr, men behovet er mindre fordi fylkeskommunen allerede har kostnader i dag som kan fratrekkes. Merkostnaden er 6 mill. kr per år. Dette er en viktig prinsipiell sak for KU. I byveksttabellen står det en fordeling av investeringsmidler, men disse kan ikke benyttes til drift. Fylkeskommunen har ikke fått fordelt midler i byvekstavtalen. Er Kontaktutvalget villig til å bruke belønningsmidler utenfor Trondheim, og kan vi bruke belønningsmidler til dette? Endringen av tilbudet i Stjørdal må skje neste høst og må derfor inn i dette årsbudsjettet.
- Sluttes seg til skryten av sekretariatet. Deler programrådets bekymring for alle prosjektene i tidlig fase, Fra før har vi 87, og nå foreslår vi 52 nye. Hva gjør vi med det? Programrådet/

sekretariatet må få en oppgave med å avrapportere slik at vi får sortert ut de beste prosjektene og stanset de andre.

- Trondheim ønsker å legge fram et alternativt forslag. Investeringsprosjekt i hvite tabeller som det er enighet om i Kontaktutvalget flyttes til grønn tabell. Trondheim er enig i samtlige prosjekt i hvit tabell med unntak for bybuss og fv 6658 Utleirvegen. Har i tillegg et par punkt som er viktig for videre å sikre rask framdrift. Foreslår også å revidere årsbudsjettet i mai/juni neste år.
- Det er krevende for Kontaktutvalget å ta stilling til forslag som først blir lagt fram i eposter kvelden før. Budsjettet er godt og gjennomarbeidet. Viktig med prinsipielle problemstillinger. De prosjektene Trondheim tar opp nå er vel de prosjektene i hvit tabell som det ikke er enighet om. Enig i at det kan skapes et handlingsrom for revurdering i et revidert budsjett i løpet av året. Men det må behandles av programrådet på veg til Kontaktutvalget. Støtter forslag om å vektlegge tiltak som skal bidra til raskere framdrift, jf. punkt 2 og 3 i forslaget. De prinsipielle problemstillingene og enkeltprosjekt bør avklares i et annet forum enn Kontaktutvalget.
- Ikke vanskelig å støtte Stjørdals forslag om midler til buss, men det er prinsipielt. Det vil også være behov i de øvrige kommunene som må vurderes i denne sammenhengen. Byveksttalen fastslår at driftsmidler til kollektivtrafikk skal behandles på samme måte som andre prosjekt i årsbudsjettet. Kan først avklares når prosjektet er tilstrekkelig modnet.
- Støtter framdrift og fokus på prosjekt som er viktige. Ikke bekymret for mange prosjekt i innledende fase. Tre kommuner har nylig har blitt med og starter fra null. Det er da naturlig at disse har prosjektene i innledende fase.
- Stjørdal er endepunkt. Hvis vi får stoppet turene, plukket av bilen, på veg til byen blir det mange kilometer. Bør derfor vurdere tiltak om bedre lokalt tilbud.
- Kan ikke si noe om måloppnåelse for prosjektene fra Trondheim, men litt søkt å løfte inn prosjekter til godt over 300 mill kr siste kvelden, og så er det en 2 prosenter fra Stjørdal som blir holdt igjen. Må være logisk at belønningsmidler kan benyttes utenfor Trondheim.
- Enig. Det er komplisert for de nye kommunene. Målet er å benytte midlene det mest fornuftig. Bruk av belønningsmidler bør diskuteres for å få en felles forståelse. Vi må ta oss tid til dette. Vi har tiden fram til handlingsprogrammet. Kan være tiltak også i Melhus her.
- Hvorfor står prosjekt i hvit tabell? Har vi ikke nok finansiering til prosjektutvikling? Er det uenighet om disse prosjektene skal finansieres, eller er det uenighet om at de er modne nok. Er vel akseptabelt for Trondheim at de tas inn når de er kommet langt nok forutsatt rammeavsetning?
- Vi kan diskutere om prosjekter faller utenfor Miljøpakkens mål. Synspunkter på om prosjekter er innenfor eller utenfor er prinsipielt og bør meldes nå.
- Det kan settes av en ramme for at prosjekter kan komme videre når de er klare. Kan filosofere litt over hvilken prosess som skal til. Gi klarsignal for å gå videre og fange disse opp i revidert årsbudsjett.
- Takk til sekretariatet! Årsbudsjettet er stort og krevende å forstå - ikke minst politisk. Derfor viktig at vi setter oss godt inn i arbeidet og kan anbefale det. Belønningsmidler kan benyttes utenfor Trondheim. Det har vi gjort før. Det er ikke noe å diskutere. Diskusjonen om hva vi vil prioritere, er en prinsipiell diskusjon som vi bør ta nå.
- Hvorfor er ikke tabellen i eposten fra Trondheim kommune avklart i programrådet? Er den det? Og eventuelt hvorfor fremmes den her hvis programrådet ikke har diskutert den? De er ikke behandlet og godkjent av programrådet, men orientert muntlig. Trondheim tar selvkritikk her.
- Har i utgangspunktet ikke problemer med prosjektene i den hvite tabellen. Regner da med at programrådet har gått god for disse prioriteringene. Men hvis det stemmer at dette er prosjekter som Trondheim ikke har fått gjennomslag for i programrådet, blir det noe annet. Prosjektene i hvit tabell er prosjekt som det ikke er enighet om i programrådet.
- Slik kan vi ikke ha det. Kontaktutvalget er avhengig av at programrådet gjør en god jobb forut for behandlingen. Må få høre hva som er motforestilling. Hvis all uenighet skal videre til Kontaktutvalget, får Kontaktutvalget mye å gjøre. Det kan ikke være slik at Kontaktutvalget blir en arena for omkamper.
- Trondheim ønsker midler til Nordre Ilevollen. Her har vi 50 mill i handlingsprogram, men mener vi bør benytte noe mer midler. Her kan vi ikke vente på revidert årsbudsjett, men trenger avklaring nå for å få byggestart til sommeren. Mener også at Nordre Ilevollen bør likebehandles med Innherredsvegen så da må også Innherredsvegen stoppes. Ilevollen er et godt eksempel som viser

hvorfor det ikke har vært enighet i programrådet. Her foreslås det å benytte midler fra et annet prosjekt som også har knapt med midler, nemlig Kongens gate. Ilevollen kan ikke sammenlignes med Innherredsvegen som er politisk avklart og kostnadsvurdert tidligere. Prosjektet betraktes som bundet, og er påbegynt.

- Trondheims forslag kommer fra bystyrets behandling av handlingsprogrammet i sommer. Prosjektene vil bli etterlyst av politikerne ved behandling av årsbudsjettet. Hensikten er å varsle dette på nåværende tidspunkt slik at samarbeidspartene blir oppmerksomme på at det kommer mange forslag ved politisk behandling. Må få opp tempo. Nå er det for byråkratisk. Styrer prosjektene som er små like tungrodd som de til mange millioner.
- Prosjektene har midler til pågående faser og forsinkes ikke så lenge programråd og Kontaktutvalg har rammeavsetninger og kan benytte sine fullmakter. Programråd og Kontaktutvalg har stor fleksibilitet til å løfte fram prosjekter som det er enighet om når de er kommet langt nok og partene er enige. Miljøpakken er derfor mindre avhengig av revidert årsbudsjett slik som ellers i kommunal økonomi.
- Det vi kan sette av i en buffer må ligge innenfor det vi vil ha av likviditet. Det er usikkert nå, men det vet vi bedre i januar og fram mot sommeren. Selv om det ikke er enighet om alle prosjektene nå, følger alle årsbudsjettet vider til politisk behandling.
- Foreslår at Punkt 2, 3 og 4 i Trondheims forslag tas inn ved Kontaktutvalgets behandling. Vi kan ikke binde opp en bestemt økonomisk ramme på 74 mill kr, og vi kan ikke henvise til tabellen når denne ikke er behandlet av programrådet. Godkjenner ikke prosjekt som ikke er modne, men vi kan løfte fram de som tilfredsstillende kravene innenfor en likviditetsmessig forsvarlig ramme.
- Det tas sikte på å revidere årsbudsjettet i juni forutsatt at det er behov.
- Vi kan oppsummere følgende:
 - Vi kan fastslå at belønningsmidler kan benyttes i hele byvekstområdet - også til drift av kollektivtrafikk. Fylkeskommunen er rett aktør til å legge fram forslag om tilskudd til drift. Hva som er fornuftig og bidrar til størst mulig vekst. Denne diskusjonen er for stor og ikke moden nok til å ta her i årsbudsjettet
 - Forslag fra Trondheim kommune er krevende å ta rett inn i møtet. Det er ikke enighet om Trondheim kommunes utvidelsesforslag knyttet til hvite tabeller i årsbudsjettet og ny tabell. Vi kan sette av utdisponerte midler i en ramme, men det må være likviditetsmessig forsvarlig. Vi kan ikke ta inn prosjekter som mangler tilfredsstillende dokumentasjon og styringsmål. Vi har lagt rutiner som vi skal følge, så får vi skjerpe oss på det og ikke gå på akkord.
 - Vi trenger mer tid til å avklare Stjørdals ønske om mer midler til drift av kollektivtrafikk. Dette følges opp gjennom arbeidet med langsiktig tiltaksplan og neste handlingsprogram.
 - Vegvesenet og Samferdselsdepartementet vil bidra til avklaring av statlig finansiering, dels gjennom statsbudsjettet og dels gjennom omdisponeringer internt i vegvesenet.
 - Vi kan bli enige om å revidere årsbudsjettet i juni. Administrasjonen avklarer behov og fornuftige rammer for en slik prosess.

Konklusjon:

Kontaktutvalget sender forslag til årsbudsjett 2020 til partene for politisk behandling og statlig avklaring.

Fylkeskommunen utarbeider forslag til bruk av midler til drift av kollektivtrafikk i kommunene utenfor Trondheim. Dette følges opp i arbeidet med langsiktig tiltaksplan og handlingsprogram 2022-25.

Det settes av en ramme innenfor det som er likviditetsmessig forsvarlig som programrådet kan disponere for videreføring av prosjekter når grunnlaget for videre detaljplanlegging eller bygging er avklart.

Det utarbeides et revidert årsbudsjett 2021 i henhold til det partene blir enige om.

Sak 35/20: Jernbanedirektoratets oppfølging av byvekstavtalen

Konklusjon: Utsatt til neste møte

Sak 36/20: Koronaens betydning for kollektivtrafikkens driftsøkonomi

Konklusjon: Utsatt til neste møte

Sak 37/20: Ansvar og porteføljestyring i bypakkene/byvekstavgiftene (SVV)

Konklusjon: Utsatt til neste møte

Sak 38/20: Orientering om Miljøpakken i media

Konklusjon: Utsatt til neste møte

Eventuelt

Etterlyser framdrift for to bestilte saker. Det gjelder saken om fordeling av udisponerte midler og saken om bruken av 50 mill kr til takstiltak som ble bestilt av TØI/Urbanet. Førstnevnte kommer til underveisrapportering i programrådet før jul, sistnevnte kommer til neste møte i Kontaktutvalget 2. desember.

Kommentarer:

- Forutsetter at kommunen og fylkeskommunen har starte arbeidet slik at bystyret kan få en reell politisk debatt om fordeling av midlene i tilleggsavtalen i januar.
- Programrådet bør se på prosessene for behandling av saker i Kontaktutvalget. Bør unngå at vi får diskusjoner til feil tidspunkt i feil organer og se på forbedringer for å få tydeligere diskusjoner på riktig nivå i dette organet.