



Vår dato
9.12.2020

REFERAT fra møte i Kontaktutvalget

Dato: 2.12.2020

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
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

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

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Digitalt møte på Teams.

Agenda

Orienteringer

35/20 Jernbanens oppfølging av byvekstavtalen (SK)

36/20 Koronaens betydning for kollektivtrafikkens driftsøkonomi (Trfk)

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

38/20 Orientering om Miljøpakken i media (TK)

39/20 Ny prosess for årsbudsjett og handlingsprogram (Sek)

40/20 Orientering om takstutredning (Sek)

41/20 Forslag til måleindikatorer for arealutvikling (TK)

Eventuelt

- Innspill til konklusjoner og referat
- Møteplan vår 2021
- Etterlysning av sak om langsiktig tiltaksplan

Møtereferat

Referatet fra møte 5. november var godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Programrådet bevilget 12 mill. kr til gjennomføring av prosjektet Kollektivfelt Kolstadveien innenfor en samlet kostnadsramme på 14. mill. kr
- Programrådet vedtar å forskuttere 1 mill. kr ekstra fra budsjett 2021 til detaljplanlegging av sykkeltilbud i Fjordgata i 2020.

Biltrafikkutvikling

- Innstramningene pga koronaviruset har gitt merkbar nedgang i biltrafikken i Miljøpakkens bomstasjoner i november (-7,2 %). Hittil i år er nedgangen ca. 4,5 % og vil sannsynligvis ende på omtrent 5 % for hele året.
- Nedgangene på E6 øst for byen er 25,4 % i november. Hittil i år er nedgangen 15,3 %
- Det er bare marginal nedgang i trafikken på E6 sør for byen hittil i år (-1 %)
- Trafikken med elbil vokser igjen raskt etter å ha vært stabil i første halvår. Elbilandelen er 19,3 % i Miljøpakkens bomstasjoner i november, og hele 24,2 % på E6 Ranheim.

Konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 35/20: Jernbanedirektoratets oppfølging av byvekstavtalen (JD)

Jernbane var et avgjørende kriterium for utvelgelse av kommuner for byvekstavtalen i Trondheimsområdet. Satsing på jernbanen skal i henhold til avtalen være med å sikre at nullvekstmålet kan oppnås. Det vises her til at Jernbanedirektoratet vil utarbeide planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Målet er realisering av to tog i timen innen 2024.

Avtalens parter er enige om at arealplanavklaring og plan for realisering og finansiering av knutepunktutviklingstiltak på Stjørdal, Hommelvik, Ranheim, Trondheim S og Melhus skulle foreligge i løpet av 2019. Jernbanedirektoratet og Bane NOR skulle avklare arealbehov for jernbanens virksomhet.

I oktober signaliserte Jernbanedirektoratet at to tog i timen på Trønderbanen Melhus – Steinkjer er tidfestet først til 2028 eller 2030. Dvs. vesentlig senere enn 2024 som er målet det vises til i byvekstavtalen. Det er stilt spørsmål til samferdselsministeren som har svart ved å vise til at to tog i timen ligger utenfor byvekstavtalen. Forutsetningene i byvekstavtalen opplevs endret og temaet ble drøftet i møte med Samferdselsdepartementet 23. oktober.

Status:

- Innfasing av nye tog som vil utvide kapasiteten går som planlagt. De første togene er ankommet landet og er til uttesting. De fleste plattformene er ombygd og tilpasset eller vil være det i løpet av neste år.
- Ranheim stasjon gjenåpnes til våren.
- Trafikkpakke 2 «Nord» får trafikkstart 8. juni, Opsjoner og satsingsprogram iverksettes i desember 2021:

- Dovrebanen for dobbelt så mange dagtog Trondheim – Oslo
- Trønderbanen får flere avganger kveld og helg
- Rørosbanen får en økning fra 3 til 4 avganger Trondheim – Røros og fra 6 til 7 avganger Røros – Hamar
- Meråkerbanen får en økning fra 2 til 3 avganger Trondheim – Storlien med sannsynlig forlengelse til Østersund.
- Utredning om to tog i timen er ferdigstilt og ligger til grunn for forslag til prioritering i NTP, men foreslås ikke prioritert innen knappe rammer. Bane NOR skal se om dette kan gjennomføres i flere skritt.
- Jernbanedirektoratet har inngått avtale med Bane NOR om elektrifisering:
 - Trondheim – Stjørdal og Stavne – Leangen planlagt ferdigstilt i 2023
 - Hell – Storlien planlagt ferdigstilt i 2024
- Sporplaner er avklart og kan legges til grunn for videre planlegging av knutepunktene:
 - I Melhus er tverrforbindelse etablert
 - Det blir oppstart av reguleringsplanarbeid i Hommelvik og Stjørdal i inneværende år
 - Nytt terminalbygg i Trondheim planlegges bygd i 2022 - 2044

Jernbanedirektoratets oppfølging er todelt, og det skilles mellom tiltak i byvekstavtalen og statens øvrige planer. Tiltakene i byvekstavtalen gjennomføres i samarbeid med lokale parter og følger i stor grad ambisjonene i avtalen.

To tog i timen er en langsiktig satsning som følges opp i dialog med Samferdselsdepartementet. Departementet mener at de følger opp sine forpliktelser. Det er ingen garanti for bevilgninger i statsbudsjettet. Økte kostnader i pågående prosjekt får konsekvenser for framdriften av nye. Staten vil følge opp, men det tar lengre tid. Vil jobbe for at det kan skje raskest mulig.

Kommentarer:

- Bakgrunnen for tidligere irritasjon var ønsket om at jernbanen skal bidra i måloppnåelsen. Det er nå en god prosess, og vi er fornøyde med oppfølgingen av de lokale tiltakene som foregår nå. Sporavklaring tok for lang tid, men positivt å se at det nå kan være mulig å forsere framdriften.
- Det er ikke greit å se at hovedmidlene til jernbane går til Østlandet som følge av kostnadsoverskridelser der. Dette er tatt opp med statsråden. Det er bra at det kan være mulig å framskynde gjennomføringen av to tog i timen slik at gjennomføringen ikke blir så forsinket. Ønsker nærmere informasjon om dette så snart det er klart.
- Bystyret har nå vedtatt sentrumsplan for Ranheim. Spørsmål om arealutvikling og fortetting er viktig. Båndleggingen til dobbeltspor på Ranheim gir en binding som hemmer fortettingen i området. Her bes det om en gjennomgang av hva som viktig for å komme videre. Jernbanedirektoratet må avklare med Bane NOR og kan invitere til et møte mellom Bane NOR og Trondheim kommune for å avklare de viktigste utfordringene.
- Vi er sterkt bekymret over statens manglende budsjettstyring som til at en må ta ut prosjekt av porteføljen. Hvordan skal vi forholde oss til at staten ikke ivaretar sin avtalte forpliktelser? Gjelder det samme motsatt også? Kan fylkeskommunen og kommunene også bruke pengene andre steder hvis det oppstår trøbbel på Frøya eller i eldreomsorgen? Dette er en helhet, en pakke hvor bil, kollektivtrafikk m.m. henger sammen. Det er tatt ganske store lokalpolitiske forpliktelser og

statens manglende finansiering får konsekvenser. Statusen må avklares og det trengs en prinsipiell avklaring og det må staten ta ansvar for.

- Det forberedes at reforhandling av avtalen starter høsten 2021. Det har vært en progresjon hvor jernbanen har fått en stadig viktigere rolle. Er det fortsatt grunnlag for å basere seg på tiltak for jernbane i det videre arbeid, eller må vi nå konsentrere oss om andre transportere?
- Også statens vegvesen får mye lavere budsjett neste år, bl.a. som følge av disse kostnadsoverskridelsene. Byvekstavtalen er en politisk avtale hvor forpliktelsene ligger i forhold til rammene i NTP. Men bevilgningene avhenger av årlig behandling i statsbudsjett.

Konklusjon: Tas til orientering. Det holdes møte mellom Trondheim kommune, Jernbanedirektoratet og Bane NORD for oppfølging etter sporavklaring på Ranheim.

Ad sak 36/20: Koronaens betydning for kollektivtrafikkens driftsøkonomi (Trfk)

I dag er busstilbudet i Stor-Trondheim i grove trekk som det ville ha vært uten COVID-19. På grunn av smitteverntiltak er kapasiteten til tider problematisk selv om antall reisende er betydelig redusert. Selv om det gjenstår avregning av den konkrete fordelingen av koronatilskudd, ser det ut til at det vesentligste av inntektsbortfallet lar seg løse i samspill med staten.

Det vil fortsatt være betydelig usikkerhet knyttet til langtidsvirkninger og økt bruk av hjemmekontor når samfunnet åpnes opp. Nivået på dagens driftskostnader er besluttet i fellesskap, og konsekvenser av eventuelle tilbudsreduksjoner vil ramme fellesskapet i Miljøpakken. Fylkeskommunen ønsker å drøfte hvordan partene i Miljøpakken kan samspille for å dele risiko og redusere sannsynligheten for negative driftskonsekvenser.

En oversikt over ruteproduksjon og tilbudt kapasitet:

- Januar – 12. mars: 100 % produksjon, 100 % kapasitet og økt trafikk
- 13. mars – 3. mai: 65 % produksjon, 50 % kapasitet og 75-90 % redusert trafikk
- 4. mai til – 15. juni: 100 % produksjon, 50 % kapasitet og 30-40 % redusert trafikk
- 15. juni – 10. august: 65 % produksjon (85 % fra 10.7), 50 % kapasitet og 40 – 50 % redusert trafikk
- 10. august ->: 100 % produksjon, 70 % kapasitet og 25 – 45 % redusert trafikk

Veldig få avganger med trengsel nå, men langt unna normal trafikk og trafikkinntekt Ca. 20 mill. kr lavere inntekt per måned enn budsjettet. Staten har kompensert dette fullt ut.

AtB hadde en trafikkinntekt på 280 mill. kr i 2021. Staten har bidratt med 240 mill. kr. I henhold til forslag i statsbudsjettet er vi sikret et statlig bidrag på 100 mill. kr og usikkerheten er 140 mill. kr gitt samme økonomiske forutsetninger som i år. Fylkeskommunen forventer, og vil jobbe for, at staten dekker mer, men vet ikke dette nå. Fylkeskommunen ber derfor Miljøpakken garantere for dekning av halvparten av usikkerheten for å sikre at det ikke blir nødvendig med kutt i rutetilbudet neste år.

Kommentarer:

- Opplever at vi har to forslag til vedtak. Det er ikke enighet i programrådet om fylkeskommunens forslag, og programrådet sender saken til behandling i kontaktutvalget uten innstilling. I tillegg fremmer fylkeskommunen i ettersendt vedlegg forslag om at Miljøpakken og fylkeskommunen

- deler ansvaret og hver for seg garanterer for halvparten av inntektsusikkerheten i 2021.
- God orientering. Det er riktig å drøfte behov for korrigerende tiltak her i Kontaktutvalget i henhold til føringene i byvekstavtalen. Forslaget er ikke enkelt: Miljøpakken kjenner ikke AtB, men fylkeskommunen. Fylkeskommunen eier AtB 100 %. Vi vet ikke konsekvensen nå, og det er for tidlig å fatte vedtak som binder Miljøpakken til gi noe tilskudd før behovet er kjent. Vet heller ikke hvordan staten vil agere.
 - Skjønner intensjonen med forslaget. I saken pekes det på at Miljøpakken ikke har myndighet til å garantere, men partene kan. Har ikke myndighet til å binde Stjørdal til å påta seg garantiansvar her og nå. Hvis vi går inn på en garanti, så må vel garantien ha en tydelig ramme?
 - I Bymiljøavtalen står det at partene stiller seg solidarisk, da er problemstillingen bare en teknikalitet, en obstruksjon.
 - Kommunen kan ikke gi en slik driftsgaranti etter kommuneloven, og det er heller ikke formålstjenlig. Miljøpakken er bare et navn og ingen juridisk enhet og kan ikke være garantist. Vil presisere at det ikke er bymiljøavtalen, men byvekstavtalen som er mest relevant og som viser hvordan vi skal forholde oss.
 - Fint at kollektivtrafikken bidrar i den vanskelige smittesituasjonen. Vi vet lite nå, men kommunen regner med at forholdene vil normalisere seg til sommeren. Hvordan er situasjonen de siste månedene? Er problemene like store?
 - Partene må være enige. Sier en kommune stopp, så er det stopp. Vil ikke synliggjøre overfor staten at Miljøpakken tar ansvar nå. Vi må være tydelige overfor staten og forvente full kompensasjon.
 - Garanti betyr at vi må sette av midler og trekke ned budsjettet et annet sted. Fylkeskommunen bør være 100 % ansvarlig inntil videre, men vi kan komme tilbake til dette når situasjonen er avklart. Miljøpakken er beredt til å kunne omdisponere midler for å hindre kutt i tilbudet dersom det blir enighet om dette.
 - Fylkeskommunens forhold til AtB er litt misforstått. Fylkeskommunen styrer ikke gjennom generalforsamlingene. Både Miljøpakken og fylkeskommunen er kunder hos AtB og fylkeskommunen styrer gjennom bestilling, ikke gjennom styret.
 - Styret i AtB må være ansvarlig og gi beskjed når det oppstår problem. Det har de gjort. Fylkeskommunen vil fortsatt presse på staten for å få 100 % inndekning. Tema her nå er hva som må gjøres hvis dette ikke skjer. Da vil det være den som bærer risikoen som bestemmer hvordan tilbudet tas ned. Det er forståelse for at Miljøpakken ikke vil være med å bære risiko. Da må fylkeskommunen og AtB om en plan for hvordan tilbudet kan tas ned. Da kan ikke fylkeskommunen få kritikk fra Miljøpakken i ettetid. Dette ønskes protokollført.
 - Vi kan verken garantere eller gi en blankofullmakt for å ta ned tilbudet nå. Miljøpakken ønsker dialog og ønsker å følge utviklingen nøye. Kan komme tilbake til dette i løpet av våren.
 - Enten gjøre vi dette sammen eller så overlates det til fylkeskommunen. Kan ikke være med å bestemme uten å bære ansvar. Det er for sent å gjøre vurdering i april. Tilbudet må bestilles til AtB tre måneder i forvegen. Med tett dialog er «worst case» (tre måneders varslingsplikt) er at Miljøpakken garanterer for 36 mill. kr og fylkeskommunen for 36 mill. kr.
 - Det forventes ikke at partene i MP skal ha innflytelse på de vurderingene AtB gjør. Beslutningen ligger hos AtB, men det vil være fornuftig med en dialog og oppdatering.
 - Vanskelig å si hva de reelle tapene vil bli nå, så dette må uansett følges opp. Må forvente at staten dekker reelle tap. Hvis ikke 100 % kompensasjon, så må AtB gjøre innsparinger og det får konsekvenser for Miljøpakken og nullvekstmålet. Det er uheldig med kutt og målet er å unngå det.

Konklusjon:

Kontaktutvalget er orientert om den økonomiske situasjonen og konsekvensene som kan oppstå dersom staten ikke dekker alle reelle tap, men kan ikke gi noen garanti for dekning av inntektstap i dag. Fylkeskommunen må håndtere dette, og fylkeskommunen har myndighet til å gjøre de beslutningene som er nødvendige for å foreta økonomiske disponeringer. Miljøpakken forventer at fylkeskommunen kommer tilbake med orientering om den økonomiske situasjonen gjennom 2021, og vil da være rede til å disponere penger til drift av kollektivtrafikk hvis dette viser seg nødvendig ut fra ønsket produksjon og manglende statlige

kompensering.

Ad sak 37/20: Ansvar og porteføljestyring i bypakkene/byvekstavgiftene (Sek/SVV)

Bypakkene involverer mange aktører med ulikt ansvar. På Nord-Jæren har dette resultert i manglende oversikt og styring av økonomien, spesielt ved overgang til Bymiljøpakken. Det ble tatt beslutninger på feil grunnlag slik at det oppsto en underdekning på over en milliard.

PwC ble engasjert av styringsgruppen for Bymiljøpakken til å foreta en ekstern gjennomgang av overføringen av bompengepakken for Nord-Jæren til Bymiljøpakken. Det omfattet en gjennomgang av økonomisk status, rapportering og oppfølging, organisering og ansvar og redegjør for hvilke lærdommer som kan trekkes av erfaringene. Her trekker PwC fram følgende læringspunkter:

- Én aktør bør ha overordnet ansvar for pakkens prosjekter
- Regelmessig rapportering
- Økt kvalitet på økonomisk rapportering
- Tilstrekkelig ressurser i sekretariatet
- Notoritet på opplysninger (dokumentert og kontrollbare)
- Opprettelse og oppdatering av styrende dokumenter
- Kun rekvirering av bompenger innen prosjektets budsjett
- Konkret usikkerhetsstyring i prosjekter

For nærmere informasjon, se <https://bymiljopakken.no/wp-content/uploads/2020/09/Rapport-om-Bymiljopakken-30.09.20.pdf>

Det er to elementer i læring som er spesielt viktige her. Det ene alvorlige feilen på Nord-Jæren var at prosjekteier ikke ga korrekt informasjon om økonomi og framdrift i prosjektene. Det hviler et betydelig ansvar på hver enkelt prosjekteier. Gjelder også driftsmidler til kollektivtrafikk. I pakkene er budsjettrammen lik styringsrammen og ingen prosjekteier kan overskride denne, fordi det får konsekvenser for rammen på andre prosjekt. Det andre er at det er viktig at vi har et sekretariatet som er kompetent, det har vi, men må bare understreke at dette er viktig.

Mange av utfordringene er de samme selv om problemene av flere grunner ikke har vært like store i Miljøpakken. Fortsatt er rapportering og økonomioversikten mangelfull i forbindelse med flyttingen av ansvaret for tiltak på fylkesveger (jf. KU-sak 20-33 om årsrapport 2019).

Vegvesenet har som leder i de fire styringsgruppene i byvekstavgiftene tatt initiativ til en klargjøring av rolle- og ansvarsdelingen mellom partene, deriblant ansvar for rapportering og økonomistyring av prosjektene i porteføljen. Styringsgruppens mandat og hva porteføljestyring innebærer er også tema.

Selv om byområdene er ulike er det viktig at vi følger samme hovedprinsipper for rolle- og ansvarsdeling mellom partene, porteføljestyring og styringsgruppens mandat. Vegvesenet har hatt et møte med sekretariatene for Miljøløftet, Oslo-pakke 3, Miljøpakken og Bymiljøpakken for å diskutere dette. Det vi å bli avholdt månedlige møter mellom bysekretariatene for drøfting av felles utfordringer framover.

Miljøpakken har det siste året hatt lokale utfordringer om oppfølgingen og tolkningen av rammene for samarbeid. Partene vil derfor parallelt drøfte disse med sikte på å få tydeligere rutiner for styring og håndtering av samarbeidet mellom partene.

Kommentarer:

- Det hadde vært enklere å forstå hensikten med denne saken om vi hadde tatt utgangspunkt i våre utfordringer og drøftet læringspunktene fra Nord-Jæren i lys av disse. Det er feil å ha så sterk fokus på kontrollervirksomheten hos oss. Situasjonen på Nord-Jæren gir et misvisende bilde av våre utfordringer her og nå. Noe av det som det rapporteres på, har vi hatt problemer med tidligere og blitt bedre på. Noe gjenstår det litt på, men de største utfordringene våre ligger på framdrift.
- Bra at vi har samarbeid med andre, men ikke slik at staten skal ta tilbake all makt. Også folkevalgte og lokale parter skal ha samme tilgang til styringssystemet. I arbeidet med å forbedre styringsrutinene våre bør det legges vekt på avviksrapportering. Her har vi et viktig forbedringspotensial. Vi trenger bedre oversikt over avvik på framdrift og konsekvensene av dette. Dersom partene ikke følger opp de oppgavene de får til enhver tid, blir det ingen reell porteføljestyring.
- Sekretariatet er bekymret for at partene ikke frambringer god nok informasjon til rett tid. Det mangler fortsatt en del rapporter, og det er helt nødvendig at alle nå rapporterer på alle prosjekter i 2021.
- Det er spørsmål om sekretariatet har nok kapasitet. Sekretariatet må vurdere om de har nok kapasitet til å utføre sine oppgaver og varsle styret om det er behov for mer ressurser.

Konklusjon:

Kontaktutvalget er orientert om at det jobbes videre med å tydeliggjøre retningslinjer for oppgavene og partene i Miljøpakken. Det bes om at det i tillegg til vektlegging av økonomisk kontroll også legges stor vekt på oppfølging og rapportering av avvik. Kontaktutvalget er bekymret for avvik mht framdrift og for at partene ikke frambringer god nok informasjon til rett tid. Sekretariatet bes rapportere på status og bes også melde tilbake hvis de mangler kapasitet til å utføre de pålagte oppgavene.

Ad sak 38/20: Orientering om Miljøpakken i media

Norce har sammenlignet presseomtalen av byvekstavgiftene i Trondheimsområdet, Bergensområdet og Stavangerområdet. De konkluderer med at Miljøpakken har mange omtaler og mange positive omtaler. Egne undersøkelser av Miljøpakkens omdømme viser at mange er positive til transporttilbud i egen kommune og til Miljøpakken. Det gjelder både i Trondheim og i de nye byvekst-kommunene.

Det er stor oppslutning om Miljøpakkens piggdekkaksjon hvor ca 600 vintersyklister nå får tilbud om dekning av halvparten av kostnadene. Det er også laget to korte filmer om vintersykling. Samferdselsministeren har åpnet Nydalsbrua. Søbstad Spadser- og Humørklubb ble kåret til årets fotgjenger(e).

Det er utlyst ny stilling etter Kristin som har sluttet i Miljøpakken.

Kommentarer:

- Det etterlyses aktivitet i Melhus for å spre informasjon om Miljøpakkeprosjektene her. Mange viktige prosjekt er allerede i gang (pendlerparkering på Ler, undergang ved stasjonen og bru over E6). Dette følges nå opp med markering ved åpning av brua.

Konklusjon: Tas til orientering.

39/20 Ny prosess for årsbudsjett og handlingsprogram (Sek)

Opplegget for årsbudsjett og handlingsprogram ble diskutert i programrådets møte 20. november. Programrådet anbefaler følgende prosess for neste revisjon:

Ny tidslinje og felles handlingsprogram og årsbudsjett

Dagens to prosesser slås sammen slik at et handlingsprogram og årsbudsjett lages som ett dokument. Årsbudsjettet er første år i handlingsprogrammet. Andre år i handlingsprogrammet er innspill til statsbudsjett og neste årsbudsjett. Handlingsprogrammet rulleres årlig.

Dokumentet skal inneholde nytte- og kostnadsvurderinger og sendes på høring til råd, brukerutvalg og nabokommuner utenfor byvekstavtalen. Prosessene og tidsfristene vil være forpliktende for partene og krever at alle prosjekter er avklart og innmeldt til rett tid.

Alt. 1b	HP og ÅB (med høring og bearbeiding av nytte- og kostnadsvurderinger)
Febr	Sekretariatet utarbeider forslag til føringer
Mars	Føringer og avklaringsbehov behandles i PR og KU Sekretariatet sender bestilling til partene
April	Partene koordinerer og bearbeider innspill
Mai	1. Partenes frist for innspill (liste med innspill) Avklaring og kvalitetssikring av partenes innspill
Juni	1. Partenes frist for innsendelse av dokumentasjon Bearbeiding av nytte- og kostnadsvurderinger Sekretariatet lager utkast til handlingsprogram
Aug	Drøfting med prioritering i AU
Sept	Sekretariatet utarbeider forslag til handlingsprogram Forslag til handlingsprogram behandles i PR
Okt	Forslag til handlingsprogram behandles i KU 10. Forslag sendes på høring til brukerutvalg og kommuner (svarfrist 4 uker)
Nov	12. Saksbehandling hos partene, høring i råd og politisk høring Sekretariatet sender svar fra brukerutvalg, kommuner og politisk høring til partene Saksbehandling hos partene, behandling i komité og utvalg
Des	Forslag behandles lokalpolitisk
Jan	Samordning i KU
Febr	Forslag behandles i politisk styringsgruppe

Partene oppfordres til å starte forberedende arbeid internt i egen etat i god tid før de mottar bestilling på innspill til handlingsprogrammet fra sekretariatet i mars. Dette innbefatter avklaring av politiske innspill, oppdatering av status for pågående prosjekter og vurdering av tilgjengelige ressurser for å gjennomføre oppgavene. Dette for å ha nødvendig kunnskap til å utforme realistiske innspill til handlingsprogrammet.

Revidert årsbudsjett:

I KU-sak 34/20 ble det vedtatt at årsbudsjett 2021 skal revideres i løpet av 2021. Muligheten for å utforme et revidert budsjett dersom det skjer vesentlige endringer i forutsetningene holdes åpen, men primært tas det sikte på å utnytte den fleksibiliteten som alt ligger i programrådet. Muligheten for å revidere framdrifts- og finansieringsplaner behandles i utvalgte møter gjennom året. Programrådet kan her foreta justeringer som følge av endringer i finansieringsrammer, planframdrift og kostnadsendringer innenfor fireårig handlingsprogramperiode. Vedtak forutsetter at tilfredsstillende dokumentasjon foreligger, at partene er enige og at likviditeten tillater det.

Konsekvenser:

Dagens praksis med handlingsprogram og årsbudsjett som to separate dokumenter og to ulike prosesser er vanskelig å forstå, både for partene og ikke minst for politikerne. Ny foreslått prosess vil være en forenkling.

Nye foreslåtte prosesser vil gi et årshjul som i større grad harmonerer med partenes interne prosesser (budsjett og økonomiplan).

Det vil være mer krevende å håndtere handlingsprogram og årsbudsjett i ett og samme dokument, både rent arbeidsmessig også med tanke på behandlingen av overordnede føringer og detaljerte disponeringene på samme tid. Framdriftsplanen er stram og gir ikke rom for å ta inn innspill etter fristen.

Fristen for innspill til årsbudsjett og spesielt statsbudsjett blir vesentlig tidligere. År 2 i handlingsprogrammet er innspill til statsbudsjett, og dokumentasjon om tiltak som skal med i statsbudsjett må være klar ett og et halvt år før budsjettåret. Det betyr at man på dette tidspunktet normalt vil ha dårligere grunnlag for å oppfylle nødvendig dokumentasjonskrav og vurdere reell fremdrift for de tiltak som spilles.

Kommentarer:

- Er et godt opplegg, men vi må ikke undervurdere hva som kreves av alle partene for å få den ønskede kvalitet og framdrift. Vi må ta inn over oss hva dette krever av hver part.
- Fornuftig og ryddigere å få alt i en prosess. Det vil nok være en tilvenning med større press på administrasjonen.
- Ser veldig bra ut, Med så tydelig årshjul forpliktes partene mye mer, og det er positivt. Muligheten for budsjettjustering er også bra og kan være nødvendig for å få opp beslutningstempo.
- Det er behov for styringsinformasjon til politisk nivå. Trenger en oversikt over status for alle bestilte prosjekter, spesielt de som de andre partene i samarbeidet har i oppgave å utføre. Ønsker at dette tas inn med en linje i februar for alle vedtatte prosjekt enten det er planlegging eller bygging. Gjelder først og fremst de som er bestilt tidligere og ikke kommet fram til beslutning og ikke er beskrevet i årsbudsjettet.
- Det innhentes nå et grunnlag for årsrapport med prosjektstatus ved årsskiftet. Kan ta utgangspunkt i dette for å beskrive status til KU i januar.

Konklusjon:

- Arbeidet med årsbudsjett og handlingsprogram slås sammen til en prosess.

- At man går for en prosess med tid til høring og felles bearbeiding av kost-nytte vurderinger (alt 1b). Det legges opp til at KU møtes tidlig i januar og politisk styringsgruppe sent i januar
 - Det legges opp til en mulighet for å revidere budsjettet i løpet av året
 - Høring gjelder kommuner utenfor Miljøpakken
 - Det utformes et opplegg for strukturert behandling i PR av prosjekt med behov for utvidet finansiering eller som er klare til å gå videre til neste fase i planlegging/utbygging.
- Kontaktutvalget ber også om at det gis en oversikt over status for bestilte prosjekter og vedtak til neste møte i Kontaktutvalget i januar.

40/20 Orientering om takstutredning (Sek)

Gjennom tilleggsavtalen til byvekstavtalen mottar Trondheimsområdet årlig 50 mill. kr som skal gå til reduserte kollektivtakster. Avtalen viser til at midlene skal benyttes til takstreduksjoner som gir størst mulig effekt på målene i byvekstavtalen. Tilleggsavtalen peker på tre satsingsområder:

- Pendlertrafikk: Takstreduksjon for å få en overgang fra bil til kollektivtransport, på jobbreiser mellom Melhus, Stjørdal og Malvik til/fra og i Trondheim.
- Utnyttelse av ledig kapasitet: Øke passasjerbelegget i lavtrafikkperioder for å få flere fritidsreiser over på kollektiv.
- Andre tiltak

Eksempel på tiltak som skal utredes i henhold til avtalen:

- Takstreduksjonene søkes rettet mot grupper som intuitivt gir størst effekt med tanke på realisering av nullvekstmålet
- Vesentlig reduksjon i takster for barn og unge (0-20 år)
- Utvidelse av sone A for kollektivbilletter til å gjelde hele byvekstavtaleområdet
- Utvidet overgangstid for helg og etter kl. 17:00 på hverdag for Trondheim
- Generell takstreduksjon
- Samordning av billettering mellom buss og tog innenfor byvekstområdet
- Redusert takst for barn og unge i følge med voksne på hverdager
- Utvidet gyldighetstid for billetten utenfor rushtid

For å få et bedre grunnlag for å vurdere hvordan disse midlene bør benyttes, har fylkeskommunen ønsket en ekstern vurdering. TØI og Urbanet Analyse har hatt parallelle oppdrag med å vurdere hvilken effekt ulike typer takstreduksjoner kan ventes å få. Oppgaven har bestått i å benytte erfaringer fra tidligere undersøkelser til å belyse forventede effekter gjennom vurderinger og grove beregninger. Dette er ment som innspill i fylkeskommunens og AtBs arbeid med å utforme forslag til bruk av disse midlene. Jernbanedirektoratet er sentralt der tiltakene berører tog.

TØIs og Urbanets arbeid har sett på forhold knyttet til billett og reisetall og ikke vurdert dette i lys av andre lokale markedsmessige forhold som påvirker kundenes reiseatferd. Taksttiltak er «gulrot» mens virkningene på nullvekstmålet også henger sammen med bruk av «pisk». AtB vil sammen med fylkeskommunen vurdere innspillene i lys av markedssituasjonen i Trondheimsområdet og egne erfaringer.

TØI og Urbanet har tilnærmet seg oppgaven på ulike måter, men er ganske samstemte i vurderingen av hvilke takstreduksjoner som betyr mest for nullvekstmålet. De har i stor grad også samme oppfatning av hvor takstreduksjonene gir mest kollektivtrafikk.

Størst effekt på nullvekstmålet:

Størst betydning for nullvekstmålet får taksttiltakene når de rettes mot trafikanter som har bil som alternativ til kollektivtransport og som har et kollektivtilbud som er konkurransedyktig med bil. Bilistene er generelt lite følsomme for kollektivtakstene. Nullvekstmålet er ikke mest mulig kollektivtrafikk, men mest mulig overførte bilturer. Både TØI og Urbanet peker her på at taksttiltak rettet mot de litt lengre pendlerreisene inn mot Trondheim sentrum forventes å gi best effekt. Dette til tross for at disse turene allerede er lavt priset i periodekortene og også har relativt lav prisfølsomhet.

Mest kollektivtrafikk:

Takstreduksjon har størst effekt blant de prisfølsomme trafikantene. Prisfølsomheten er størst for tilfeldige reisende med enkeltbillett. Studenter og ungdom er prisfølsomme, men det er usikkert om fritidsreisene er det. Takstreduksjonen betyr mest på korte turer. Fotgjengere og spesielt syklistene er mer prisfølsomme enn bilister. Det er et dilemma at de taksttiltakene som har størst virkning på kollektivtrafikken også reduserer gang- og sykkeltrafikken mest.

Generell takstreduksjon:

Det statlige tilskuddet på 50 mill. kr vurderes å gi grunnlag for en generell reduksjon av takstene på nærmere 15 % på kort sikt forutsatt at driftskostnadene ikke øker. Dette ventes å gi en økning i kollektivtrafikken 7- 8 %. Den langsiktige effekten er betydelig større. Halvparten av trafikkveksten stammer fra bil, den andre halvdel er sykkel, gange og nyskapt trafikk. Bilturene antas å reduseres med ca. 0,8 %. Generell takstjustering gir mer kollektivtrafikk enn de mer målrettede nullvekst-tiltakene, men anbefales ikke.

Redusert takst for barn og unge:

Barn ventes å ha lav prisfølsomhet fordi billettene ofte betales av voksne og fordi barna ofte ikke har tilgang til alternativ transport. Ungdom har erfaringsmessig høy prisfølsomhet og god tilgang til alternativ transport, f.eks. sykkel. Lavere enkeltbillettpris for barn og lavere pris for reiser innen én sone antas å gi størst effekt. Effekten er størst på kortere turer, men ventes å ha liten betydning for nullvekstmålet.

Lengre varighet på billettene:

Grunnlaget for å vurdere betydningen av dette er mangelfullt siden vi ikke vet hvor mange som vil bli berørt av et slikt tilbud. I praksis gjør tiltaket reiser med enkeltbillett rimeligere. Tiltaket antas først og fremst å påvirke korte tur/returreiser i konkurranse med gange og sykkel og har i beste fall moderat effekt på bilbruken.

Utvidet bytakstområde:

Utvidelse av bytakstområdet slik at sone A omfatter Stjørdal gir betydelig lavere takster. Prisreduksjonen er her om lag 25 % på periodekort og 50 % på enkeltbillett. Dette ventes å gi en trafikkvekst på 14 % for disse reisene. I tillegg kan det bli en viss omfordeling av trafikk fra flybuss til rutebuss. Flybussens billettpris er imidlertid så høyt priset at det nok er andre grunner enn pris framstår som viktigst for valg av flybusstilbudet.

Samordning av buss og tog:

Takstintegrasjonen med tog er tiltak rettet inn mot litt lengre pendlerreiser med god virkning på nullvekstmålet. Med harmonisering av takstene mellom buss og tog (billigere togreiser), blir togreisen mellom Stjørdal og Trondheim rundt 20 % billigere. Endringene gir nedgang i trafikkinntektene. Togselskapet må ut fra dagens avtale kompenseres for alle trafikantenes prisreduksjonen. Det gjelder ikke bare for de som alt reiser med tog, men også for nye trafikanter som velger toget. Virkningene blir betydelig større om bytakst også innføres.

Endringene forventes å gi betydelig trafikkvekst og enda større nedgang i trafikkinntektene. Det vil med dagens avtaler være nødvendig å kompensere togselskapet for prisreduksjonen. Det gjelder ikke bare for de som alt reiser med tog, men også for de nye togtrafikantene som følger med reduserte takster. Urbanet Analyse regner med ca. 5 % trafikkvekst ved samordning av takstene og 13 % om også byvekstområdet utvides. TØIs beste estimat er 10 % for sistnevnte. Foruten trafikkveksten forventes det også overført trafikk til tog fra flybuss og rutebuss.

Kapasitetsmessige utfordringer:

TØI og Urbanet har ikke tilgang til informasjon om kollektivsystemets kapasitet, men viser til at de tiltakene som gir best effekt på biltrafikken foregår i rushtiden når både kollektivtrafikkens konkurransekraft og kapasitetsutfordringer er størst.

Metrobusstilbudet er i utgangspunktet dimensjonert for å dekke etterspørselen i 2024. Senere års trafikkutvikling og korona innebærer at trafikkbelastningen i hvert fall de nærmeste årene ventes bli lavere enn forutsatt. Likevel har enkelte avganger også i dag kapasitetsutfordringer i rushtidene. Effekten av taksttiltak som utløser behov for mer kapasitet må derfor også dekke inn økte driftskostnader.

Andre tiltak:

Økt bruk av hjemmekontor forventes å gjøre kollektivtilbudet relativt dyrere og mindre konkurransedyktig også etter korona. Her etterlyses nye mer fleksible billettslag som mottrekk mot dette.

Det pekes også på en forventning om at trafikantene i ettertid også vil ha større motstand mot trengsel. Tidsdifferensierte takster forslås for å omfordele trafikk fra de tidene hvor trafikken er størst til tidsrom med ledig kapasitet. Dette både for å motvirke trengsel i rushtidene og for å begrense trafikksekskapenes kostnader. Dette har åpenbare fordeler isolert sett for

kollektivselskapenes driftsøkonomi, men vil svekke konkurranseforholdet mot bil i de tidsrommene hvor kollektivtrafikken konkurrerer best.

Kommentarer:

- Solid grunnlag for videre vurderinger. Spørsmålet blir politisk, et dilemma om en skal prioritere nullvekstmålet, gjøre seg populære overfor de som reiser ofte med buss eller få flest mulig til å bruke bussen, herunder også fotgjengere og syklister. Burde teste ut bruken.
- Skulle gjerne ha sett den rapporten om tidsfølsomheten som det vises til fra Trondheimsområdet i 2017. Stiller seg tvilende til realismen i at 15 % prisreduksjon gir 8 % vekst. Har erfaringene fra at det er frekvens og tilbud som er viktigst. Kjører ikke bil fordi det er for dyrt å reise kollektivt. Vi har hatt betydelig vekst også når vi har økt takstene. Er det slik at hvis du senker prisen på månedskort, så reiser de som reiser med periodebillett oftere?
- Synes dette er veldig positivt, og vi bør ha lav terskel for å gjøre slike analyser. TØI og Urbanet har gjort mange tilsvarende analyser for mange oppdragsgivere i Osloområdet, også for Jernbanedirektoratet og bruker nå de samme erfaringene. JD setter i gang en egen prisutredning for å se prising inn mot byområdene tett opp mot nye prisavtaler med fylkeskommunene. JD deltar i et samarbeid sammen Ruter som er bredere - ikke bare prising, men også andre betalingsformer-/billettyper. Bør se på både nye muligheter for prising, betalingsformer og informasjon til kundene (om trengsel f.eks.). Formidler gjerne informasjon om det JD gjør senere.
- Interessant sak. Opplever at takstzone A druknet litt i mengden. Ser at taksteffekten på bilbruk er små. Helst når det gjelder kortere reiser. Må også se på trafikkutfordringene. Stjerdalingene vil ikke vil fylle opp parkeringsplasser i Hommelvik lengre med en utvidet takstzone.
- Hvilken beslutningsplan i forhold til organ og datoer har vi lagt opp til. Hvilken prosess har sekretariatet tenkt. Er opptatt at av at vi får effektivt tiltakene snart.
- Overrasket over at effekten beskrives uten at en ser på driftskostnadene. Vekst i rush på 7-8 % gir mer kostnad til drift. Litt av hensikten med bestillingen er å se hvordan vi kan legge til rette for mer kollektivtrafikk når det er ledig kapasitet. Tar fylkeskommunen høyde for det? Må ha en kombinasjon av noe som har effekt rett mot nullvekstmålet og noe midler til andre ting, bl.a. til å teste ut noen effekter. Er i tvil om realiteten ved noe av dette: Det er lurt å prøve ut for å se virkningene. 50 mill. kr er ikke fryktelig mye penger.
- Enig i at vi bør teste ut. Vet det er flere som verdsetter godt tilbud framfor billigere tilbud. Bør få til bedre samordning mellom buss og tog, billigere enkeltbilletter og en takstzone. De andre midlene går til sentrale strøk, men en takstzone er midler som er synlig for hele regionen.
- Fylkeskommunen følger opp sammen med AtB og også Jernbanedirektoratet. Her pekes på de lange reisene som konkurrerer mindre med gangtrafikk. De går parallelt med jernbane. Må se på elastisitetsmodellene også. At ti prosent prisreduksjon gir fire prosent økt trafikk er benyttet i 20 år før korona, Må være åpen for at grunnlaget kan være noe annet nå.
- Står overfor et valg om å gjøre store grep eller å teste ut først. Har erfaring fra 2011 der vi gjorde mange grep som ga en voldsom trafikk- og kostnadsvekst. Lurt å teste ut for å se trafikk- og kostnadseffekten for å sikre at vi har råd til alt.
- Fylkeskommunen kommer tilbake ganske raskt etter en forankring av strategien i programrådet og avklaring med AtB og Jernbanedirektoratet. Vi er i en situasjon med korona som forhindrer oss i å gjøre store grep nå. Vi må også vurdere hva som er riktig tidspunkt for å gjennomføre tiltak. Kommer tilbake til Kontaktutvalget tidlig på nyåret med anbefalinger.
- Det er både pendlerparkering og andre P-plasser som fylles opp i Hommelvik. Samordning buss tog vil være ekstra viktig nå de nærmeste fem årene på grunn av trafikkproblemer i forbindelse med utbygging av ny veg.

- Det tas sikte på å komme tilbake til Kontaktutvalget med et konkret forslag til reduksjon av takstene i januar og politisk behandling i mars.

Konklusjon:

Fylkeskommunen lager konkret forslag til disponering av de midlene som staten stiller til disposisjon for reduserte kollektivtakster i 2021 til neste møte i Kontaktutvalget.

41/20 Forslag til måleindikatorer for arealutvikling (TK)

De lokale partene skal i henhold til byvekstavtalen utarbeide måleindikatorer for arealutviklingen slik at vi kan se om arealutviklingen i avtaleområdet støtter opp under nullvekstmålet. Staten har utviklet et felles minimum indikatorsett for arealutvikling som alle byregioner med en byvekstavtale er pålagt å rapportere på. En arbeidsgruppe med representanter fra partene i Miljøpakken foreslår i tillegg noen flere indikatorer. De foreslåtte indikatorene til bruk i Trondheimsområdet er:

1. Boliger på rett sted

- 1.1. (pålagt) Boligenes gjennomsnittlige avstand til større sentra/store kollektivknutepunkt
- 1.2. Andel boliger innenfor gangavstand holdeplass med et godt kollektivtilbud
- 1.3. Andel boliger med stor eller middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg

2. Virksomheter på rett sted

- 2.1. (pålagt) Besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplassers gjennomsnittlige avstand til større sentra/store kollektivknutepunkt
- 2.2. Andel besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser innenfor sentrale senterområder

3. Besøksintensive virksomheter på rett sted

- 3.1. Mangfold av besøksintensive etableringer i sentrale senterområdene

4. Parkering

- 4.1. (pålagt) I parkeringsnorm: antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder.
- 4.2. (pålagt) Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter
 - 4.2.1. andel av disse som har begrenset tid (1-3 timer)
 - 4.2.2. andel av disse som har avgift
- 4.3. Andel areal til parkering på bakkeplan i sentrale senterområdene

Grunnlaget for å rapportere situasjonen i kommunene utenfor Trondheim foreligger ikke ennå, men ventes å være klart tidlig neste år. For å synliggjøre hva rapportering på de foreslåtte indikatorene vil inneholde, er det laget en rapportering for referanseåret 2019. Måleindikatorerne for hva som er «miljøvennlig» og hva som skaper «mangfold» bør etter sekretariatets vurdering tydeliggjøres slik at det blir enkelt å evaluere om utviklingen går i riktig retning.

Kommentarer

- Arealbrukspolitikken er også et nytt område som staten må forholde seg til. Staten har mye virksomhet i Trondheim.
- Spennende område med mye politikk. Melhus skal ivareta alle sine syv tettsteder med varierende kollektivtilbud. Tenker at Ler også er et knutepunkt med tog, ikke bare Melhus. Skal det rapporteres på dette for å vise om vi lykkes eller ikke. Bli litt problematisk hvis vi bare kan bygge rundt Melhus skysstasjon.
- Hensikten er å rapportere på hvordan arealbruken bidrar til nullvekstmålet. Skal rapporteres her i styret og noe skal også rapporteres videre.
- Dette er et tema som det ble brukt mye tid på i forhandlingene om byvekstavtalen. Kapittel 5 om arealplanlegging og kapittel 3.2 om parkering må inn i dokumentet slik at vi har originalteksten og slipper en ny diskusjon om formuleringene her. Det er ytterst viktig for ikke å miste fokus på det vi har blitt enige om.
- Stjørdal er største tettsted utenfor Trondheim med 60 % av innbyggerne i kommunen: Det er da merkelig at bare 30 % av boligene er innenfor det som SSB har definert som tettstedet. Hell er ikke nevnt og må inn på kartet som tettsted. Det samme gjelder Værnes lufthavn med togstasjon.
- Understreker at utgangspunktet her er avtalen og denne er ikke oppe til diskusjon. Avtaleteksten ligger fast. Tema nå er hva som er en fornuftige, overkommelig og transparent måte å måle om vi beveger oss i riktig retning i henhold til avtalen og målene for denne. Indikatorene endrer ikke på avtalen. Staten har ingen alvorlige innvendinger til forslagene som ikke er behandlet av staten ennå.
- Trondheim har heller ikke behandlet dette ennå. Henger nøye sammen med byutviklingsstrategien som skal behandles i bystyret nå før jul. Det er ikke bare Metrobuslinjene, men kollektivtilbudet som teller. Skal være kritisk til antall indikatorer, men finne de mest hensiktsmessige. Må ta det tilbake til Kontaktutvalget etter politisk behandling.

Konklusjon:

Fastlegging av indikatorer representerer ingen reforhandling av avtalen. Ordlyden om arealplanlegging og parkering i byvekstavtalen legges inn i dokumentet før forslag oversendes til politisk høring. Hensikten med indikatorene er å synliggjøre om vi beveger oss i riktig retning. Saken tas opp på nytt i Kontaktutvalget for samordning etter politisk behandling.

Eventuelt

- Enighet om å være tydeligere på oppsummering av konklusjoner i Kontaktutvalget, men det skal fortsatt være mulig å komme kommentarer til referatet. Referat fra programrådet avklares med partene før innstilling ved behandling i Kontaktutvalget.
- Forslag til møtetidspunkt for Kontaktutvalget våren 2021:
 - Fredag 27. januar 2021, 10 – 14
 - Torsdag 11. mars 2021, 12 – 15:30
 - Onsdag 5. mai 2021, 10 – 14
 - Fredag 11. juni 2021, 9 – 12:30

Det første møte settes opp på Teams, så ser vi an smittesituasjonen for de øvrige møtene.

- Arbeidet med langsiktig tiltaksplan prioriteres med sikte på å ha en sak til behandling i Kontaktutvalget i mars.

