



Vår dato
9.2.2021

MØTEREFERAT 27.1.2021 og 4.2.2021 Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til:

Per Morten Lund, 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, Statsforvalteren
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

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

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Teams-møte onsdag 27. januar kl. 10 – 14 og torsdag 4. februar 9-11.

Agenda

Orienteringer

01/21 Trafikkutvikling i 2020 (Sek)

02/21 Forslag til bruk av midler til takstreduksjon (Trfk)

03/21 Oversikt over status for bestilte prosjekt (Sek)

04/21 Samordning etter behandling av forslag til årsbudsjett (Sek)

05/21 Muligheter for planskilt fotgjengerkryssing Rv 706 ved Tollboden (SVV)

Eventuelt

Møtereferrat

Referatet fra møte 2. desember 2020 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Setter av 1 mill. kr til utvidet arbeid med konseptutvikling/teknisk forprosjekt for 4 delprosjekt langs Jonsvannsveien. Arbeidet finansieres med gjenstående midler fra sykkelanlegg på Baklandet.
- Gir sin tilslutning til at det arbeides videre med forprosjekt for følgende alternative løsninger for Johan Tillers veg mellom E6 og Industrivegen:
 - Veg i dagen
 - Miljøkulvert uten lokal veg
 - Miljøkulvert med nedsenket rundkjøring (i kryss med Industrivegen).
- Bevilger 0,8 mill. kr til ferdigstillelse av arbeid med formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim. Finansieres av gjenværende fellesmidler.
- Setter av til sammen 6,5 mill. kr til reguleringsplaner for delstrekninger langs Bromstadruta og anbefaler at strekningene med høyest nytte-kostnadsforhold prioriteres. Midlene forskutteres fra sykkelbudsjett 2022.

Bomtakter:

- KPI-justering gjennomføres fra 1. mars 2021
- Justering av bomtakter i henhold til tilleggsavtale til byvekstavtalen gjennomføres etter lokalpolitisk avklaring (mars 2021?)

Kommentarer:

- Er midlene avsatt til formingsveileder for sykkel noe kommunene utenfor Trondheim også drar nytte av? Ja, det er relevant for all sykkelsatsing, men det kan være aktuelt med noe tillemping i praktiseringen i Stjørdal, Malvik og Melhus.

Konklusjon: Tas til etterretning

Sak 01/21: Trafikkutvikling i 2020

Det har vært store variasjoner i trafikken hittil i år på grunn av korona.

Biltrafikken i Trondheim:

Det er 5 % færre passeringer gjennom bomstasjonene i Trondheim i 2020 enn i 2019. Nedgangen kom i hovedsak i forbindelse med nedstengningen av samfunnet i vår og på slutten av året. I bomstasjonen på E6 ved Ranheim er nedgangen 14 %. I sør mot Klæbu og på Klett har trafikken i gjennomsnitt vært som i 2019, mens nedgangen er 4 % på Byåsen og 6 % i bomstasjonene langs Omkjøringsvegen.

Andelen elbiler i bomstasjonene var stabil gjennom våren og økte raskt utover høsten. Ved årskiftet (desember) var andelen 19,8 %.

Tross trafikknedgang ligger inntekten i Miljøpakkens bomstasjoner an til å bli omtrent som budsjettert. Det skyldes at takstene ble konsumprisregulert i begynnelsen av året.

Biltrafikken i regionen:

På E6 øst er trafikknedgangen i gjennomsnitt 15 % hittil i år og størst i Hommelvik (-18 %). Det er vanskelig å si noe om utviklingen på E6 sørover på grunn av vegarbeid, men utviklingen på Klett tyder på at trafikken samlet sett har vært omtrent som i 2019. På E39 (Øysand) er det en nedgang på 3 %.

Ved utgangen av året er elbilandelen 20 % i Hommelvik og 31 % på Leistad. På Klett er elbilandelen 15 %.

Kollektivtrafikk:

Trafikkutviklingen er svært påvirket av korona. Vi har heller ikke tall som er sammenlignbare med 2019 siden tellesystemet er endret i 2019. Billettvolument gir en viss indikasjon og er 35 % lavere i 2020 enn i 2019. Trafikken på Gråkallbanen er 28 % lavere enn i fjor.

Gang- og sykkeltrafikk:

Oversikten over sykkeltrafikken er fortsatt begrenset. Registreringene på Rotvollekra viser omtrent uforandret trafikk for hele 2020, men dette skjuler en nedgang i vår og tilsvarende vekst i høst.

Kommentarer:

- Hva med togtrafikken? Jernbanedirektoratet kan ikke offentliggjøre tall på lokalt nivå, men jobber med å gjøre slike tall tilgjengelige. Det har vært stor nedgang i togtrafikken under korona, spesielt på langdistanserutene (opp mot 70 %).
- Hva skyldes den sterke nedgangen i elbilandelen på Leistad i mai -juli 2020? Det er en sannsynlig effekt av redusert pendlingsandel disse månedene.

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 02/21: Forslag til bruk av midler til takstreduksjon (Trfk)

Tilleggsavtalen til byvekstavtalen ble signert 20 mars i 2021 og sekretariatet har i tiden etter fått anskaffet to utredninger av mulige tiltak, og lagt fram disse for programråd og kontaktutvalg. Avtalen innebærer at Trondheimsområdet årlig vil motta 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:

1. Takstreduksjonene søkes rettet mot grupper som intuitivt gir størst effekt med tanke på realisering av nullvekstmålet
2. Vesentlig reduksjon i takster for barn og unge (0-20 år)
3. Utvidelse av sone A for kollektivbilletter til å gjelde hele byvekstomtalenområdet
4. Utvidet overgangstid for helg og etter kl. 17:00 på hverdag for Trondheim

5. Generell takstreduksjon
6. Samordning av billettering mellom buss og tog innenfor byvekstområdet
7. Redusert takst for barn og unge i følge med voksne på hverdager
8. Utvidet gyldighetstid for billetten utenfor rushtid

Analysegrunnet fra Urbanet og TØI ble presentert for kontaktutvalget i sak 40/20. Kontaktutvalget ba fylkeskommunen legge fram et konkret forslag til bruk av midlene. Forslaget er nærmere redegjort for i KU-vedlegg 21-2.

I dagens varierende smittesituasjon vil det bryte med smitteverninteressene å stimulere til økt trafikk ved å redusere takstene. Partene må derfor forberede tiltak som skal iverksettes den dagen samfunnet er tilstrekkelig normalisert.

Det er risikabelt å disponere alle midlene i en tiltakspakke, da det vil være stor usikkerhet mht. både om tiltakene vil oppnå ønsket effekt og mht. de økonomiske konsekvensene av tiltakene på lengre sikt. Fylkeskommunen anbefaler at det søkes å teste effekten av tiltak i mindre omfang i første fase, før oppskalering vurderes. Det anbefales å teste ut følgende tiltak først:

- a) Konkurransesflater på pendlerstrekninger.
- b) Tiltak overfor grupper med høy prisfølsomhet.
- c) Tidsdifferensierte takster for å utnytte lavtrafikkperioder

Det er ikke hensiktsmessig å iverksette tiltak som krever investering i systemtilpasning i et billettsystem som er i ferd med å fases ut. I tillegg er det forbundet med betydelig risiko å innføre nye prismodeller og andre systemendringer samtidig med innføring av nytt billettsystem. Endringene bør innføres når systemet har fått stabil drift. Teknisk-/administrative utfordringer framgår av tabell.

Tiltak/vurdering	Enkelt teknisk	Enkelt administrativt	Enkelt avtalemessig	Enkelt for harmonisering/ driftsøkonomi utenfor BV-avtalen	Kan innføres hurtig
Tiltak tilpasset konkurranseflater med særlig vekt på pendlerstrekninger	Nei	Nei	Avhengig av løsning	Avhengig av løsning	Nei
Generell takstreduksjon eller rettet mot spesifikke grupper	Ok	Ok	Ok	I liten grad for forsiktige endringer	Ja, men kan kreve politisk behandling i fylket
Samordning og endrede billettsalg	Nei	Nei	Avhengig av løsning	Avhengig av løsning	Nei
Tidsdifferensierte takster for å utnytte ledig kapasitet	Nei	Ok	Avhengig av løsning	Avhengig av løsning	Nei

Merknader:

- Tilnærming er OK sett i lys av situasjonen med korona. Ønsker grunnlaget så tidlig at det blir tid til behandling av strategi i formannskap før neste behandling i Kontaktutvalget. Tanken er å la Kontaktutvalget diskutere dette før det sendes til politisk behandling.
- Må vi avvente pandemien? Det er usikkert når denne er over, og det kan være unormale forhold i lang tid etter det. Ser behovet for å gjøre enkelte grep før den tid. Det er nødvendig med punkt 1. Det tar uansett tid å lande en løsning.
- Riktig å ta hensyn til smittesituasjonen. Kan ikke stimulere til økt trengsel når nasjonale myndigheter ber om det motsatte. Takstjusteringen er bare en liten del av det vi bidrar med i støtte til kollektivtrafikken. Kan ikke være i motstrid til andre tiltak. Fylkeskommunen og kommunen møtes ukentlig for å drøfte tiltak i pandemien.
- Det viktigste tiltaket for kommunene utenfor Trondheim er å få utvidet takstsone A. Det må være mulig å innføre dette for buss uten å koble det opp mot tog slik det er gjort i vurderingene. Dagens takstsoner er urimelige. Det er dyrere å reise fra Muruvik til Hell enn fra Muruvik til Melhus.
- Jernbanen er også part i byvekstavtalen og en viktig del av transportsystemet. I dag har vi prissamarbeid i sone A. Utvides sone A, følger tog med. Tilleggsavtalen omfatter hele kollektivtrafikken, ikke bare buss.
- Det går ikke tog til Muruvik. Må kunne utredes separat. Tiltaket vil ha en viktig symbolverdi slik at nye kommuner opplever at de er fullverdige medlemmer.
- Taksttiltakene må rettes inn mot hovedmålet på lang sikt som er nullvekst. Uttesting må foregå i en normalsituasjon. Vi kan ikke teste dette bare mot de trafikantene som uansett må reise, mens store mengder sitter på hjemmekontor. Urbanet og TØI baserer seg på gamle erfaringer. Kunnskapsgrunnlaget er utdatert. Situasjonen er endret og må undersøkes på nytt.
- Kontaktutvalget vil i neste møte inviteres til å gi føringer før politisk behandling. Er ikke fremmed for å vurdere tidsdifferensierte takster og billettyper tilpasset 2-3 reiser i uka i en langsiktig strategi. Fylkeskommunen deltar i nasjonal work-shop som har «tilbake til normalen» som tema.
- Både kortsiktige og langsiktige tiltak skal til politisk behandling. Vi ber AtB utforme en kortsiktig plan. Administrasjonen i Miljøpakken bør lage den langsiktige planen.

Konklusjon:

- 1) *Kontaktutvalget anbefaler at det ikke innføres taksttiltak så lenge det er lokale eller nasjonale restriksjoner overfor kollektivtrafikken.*
- 2) *Midlene for 2020 og 2021 avsettes i sin helhet til en egen tiltaksplan for raskest mulig å komme opp til den nye «normalen» etter pandemien. Kontaktutvalget ber om å få fremlagt utkast til plan i neste møte.*
- 3) *Der usikkerheten ved effektene av tiltak er betydelig, anbefales at tiltak testes i mindre skala før en helhetlig gjennomføringsplan utformes og iverksettes.*
- 4) *Kontaktutvalget ber om å få fremlagt endelig forslag til tiltaksplan på neste møte.*
- 5) *Kontaktutvalget behandler planene før de går videre til politisk behandling.*

Ad sak 03/21: Oversikt over status for bestilte prosjekt (Sek)

I sak 37/20 ber Kontaktutvalget om en oversikt over status for bestilte prosjekter og vedtak til neste møte. Kapittel 17 i forslag til årsbudsjett 2021 viser en oversikt over de 200 pågående prosjektene med tildelte midler før 2021. Vi har kvalitetssikret og oppdatert status for 145 av disse prosjektene i KU-vedlegg 21-3. Oversikten viser framdriften for fire prosjekttyper:

Sykkel, trafikksikkerhet, støy og kollektivtrafikk (ekskl. Metrobuss).

Oversikten viser at mange prosjekter fortsatt befinner seg i innledende fase selv etter mange år. Dette gjelder spesielt fylkeskommunens prosjekter. Mange prosjekt krever omfattende planlegging og tar lang tid å gjennomføre. Valg av løsning har betydning for når tiltakene kan gjennomføres. Enkle tiltak uten krav til regulering kan i beste fall gjennomføres ganske raskt. Store kompliserte prosjekt som krever regulering og betydelig erverv er krevende og tar tid.

Dette illustreres av følgende figur:

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	ÅR
Strakstiltak	PU	UB									2
Enkle tiltak uten regulering	PU	BP	UB								3
Små tiltak med regulering uten erverv	PU	REG	BP	UB							4
Små tiltak med regulering og erverv	PU	REG	BP	EV	UB						5
Vanlige prosjekt (regulering, erverv og VA)	PU	REG	BP	EV	VA	UB					7
Kompliserte prosjekt (regul., erverv og VA)	PU	REG	BP	EV	VA	UB					10

Figur: Forventet tid til gjennomføring av tiltak avhengig av kompleksitet.

PU=prosjektutvikling, REG=reguleringsplan, BP=byggeplan, EV=ervervsprosess, VA=bygging av VA-anlegg, UB=utbygging av tiltak

Figuren illustrerer sekretariatets opplevelse av en normal framdriftsprosess. Med dette som utgangspunkt, vil bygging av enkle tiltak som ikke krever regulering først stå ferdig til 2024, tiltak med regulering i perioden 2026 – 28, og kompliserte prosjekt først helt mot slutten eller etter at gjeldende miljøpakkeperiode er over.

Framdriften kan under spesielle omstendigheter gå raskere, som for metrobussprosjektene i fase 1. Arbeidet hadde meget høy prioritet fordi forsinkelser ville ha store samfunnsmessige konsekvenser. Prosjektporteføljen besto av mange relativt enkle og repeterende prosjekter, og det var etablert en planleggings- og utbyggingsorganisasjon med en overordnet prosjektleder og et eget prosjektstyre.

Erfaringen er imidlertid at det ofte tar lengre tid. En gjennomgang av prosjektene i KU-vedlegg 21-3 indikerer at det er vanlig at planlegging inkl. regulering tar nærmere 7 år, mens prosjektering, erverv og utbygging tar vel 4 år. Det største tidsforbruket ligger i det innledende planarbeidet, men manglende erverv kan også bety forsinkelser rett før utbygging.

Kontaktutvalget har tidligere bedt om en spesiell tilbakemelding om status for bestillingene langs Byåsveien. Her rapporterer fylkeskommunen følgende:

Vi har flere bestillinger langs Byåsveien. Fylkeskommunen har nettopp startet en utredning der vi ser de som er i fasen prosjektutvikling i sammenheng. Dette gjelder på strekningen Munkvoll – Ila. Utredningen vil være ferdig tidlig høst 2021, men med ferdig prioriteringsgrunnlag for innspill til B2022/HP2022-25 innen mai. Bestillinger som gjelder strekningen sør for Munkvoll vil bli sett delvis i sammenheng. Vi antar disse kan ferdigstilles i løpet av 2021. Det vil være behov for noe avklaring på de bestillingene som gjelder støy. Når

det gjelder Trondheim kommunes vedtakspunkt 7e har ikke fylkeskommunen mottatt bestilling på gjennomføring av punkttiltak. Det vil imidlertid bli bestilt en TS-inspeksjon på strekningen Ila og Munkvoll som kan danne grunnlag for innspill til gjennomføring av mindre punkttiltak. Kortsiktig tiltak nederst i Byåsveien utsettes til nevnte utredning er ferdig.

Programrådet har økende fokus på framdrift. Partene har de senere årene utviklet omforente retningslinjer for prosjektarbeidet der arbeidet deles inn i flere faser og håndterlige delprosjekt. Prosjektutviklingsfasen er spesielt viktig i så måte:

- Beskrive formålet med prosjektet
- Vurdere alternative løsninger
- Anbefale konsept
- Beskrive nytten av tiltakene
- Utarbeide grovt kostnadsanslag
- Beskrive videre prosess (tekniske forhold, behov for regulering og erverv m.m.)

Hensikten er å begrense usikkerhet knyttet til planavklaring, eiendomserverv, kostnader og finansiering på tidlig stadium og gi et godt grunnlag for politisk prioritering. Miljøpakken har etter forslått årsbudsjett for 2021 vel 250 aktive prosjekt hvorav 100 er i innledende fase med prosjektutvikling. Prioritering vil etter hvert bli langt viktigere når vi ikke lenger har nok midler til å gjennomføre alle tiltakene, men må velge hvilke som skal realiseres.

Programrådet behandlet saken i møte 19.1.2021.

Kommentarer:

- Spørsmål om framdrift for tiltak i Løvsetvegen. Det har status «prosjektutvikling». Videre står det at arbeidet ikke er påbegynt, men skal være ferdig allerede 21.10.2021. Den aktuelle datoen angir når planfasen skal være ferdig. Det vil her si når prosjektutvikling er ferdig. Fylkeskommunen svarer ut Melhus etter møtet.
- Bra analyse som følger opp bestillingen godt. Mener vi bør finne en god og felles mal å rapportere på for å sikre partenes og offentlighetens innsyn. Forslår å innføre tertialrapportering på økonomi og framdrift til programråd og Kontaktutvalg slik at dette kan bidra til å styrke framdriften.
- Spørsmål om hvordan vi kan samarbeide bedre for å få bedre framdrift i sykkelprosjektene. Hvordan få et bedre samarbeid mellom arbeid på riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Kommunen har tatt initiativ til dette i høst og oppfatter at også Fylkestinget har signalisert ønsker om dette. Bør finne måter å samarbeide på - på tvers av de forvaltningsmessige ansvars grensene til vegeierene.
- Vi har ikke felles organisasjon for samarbeid i dag, men det betyr ikke at det ikke er samarbeid. Det er samarbeid på mange enkeltstående prosjekter både i tidlig fase og underveis. Det er mange grunner til at et felles opplegg ikke er hensiktsmessig. Til det er kommunens og fylkeskommunens rutiner for forskjellige på mange områder. Fylkeskommunen ser ikke merverdien av å ha et tettere samarbeid, men det kan selvsagt diskuteres.
- Noe av utfordringen er at vi ikke har felles rapporteringssystem. Opplever at vi ikke har nok styringsinformasjon og kraft. Derfor bør kommunen, fylkeskommunen og staten ha en felles måte å rapportere på. Fylkestinget og bystyret har gitt samme informasjon og marsordre mht å få til bedre samarbeid i sykkelprosjektene. Et eksempel er Byåsvegen som er fylkesveg og Breidablikkvegen som er kommunal der vi har flere ulike prosjekt. Det er mange gode grunner til at vi bør samarbeide. Kanskje introdusere en felles styringsgruppe for disse prosjektene. Både for å få til de gode løsningene, bruke pengene riktig og få til framdrift.
- Veldig bra gjennomgang av status og samtidig en skremmende gjennomgang. Den peker på utfordringene i en situasjon hvor vi mangler prosjekt til gjennomføring. Analysen viser at vi

benytter 5-6 år på innledende arbeid med prosjektutvikling. Det hjelper lite å fylle på med flere prosjekter, men vi må komme videre og rapportere på de vi har.

- Forslaget om tertialrapportering støttes. Rapporteringen kan være skjerpene og bør legges på et hensiktsmessig nivå, ikke bli for detaljert. Det er viktig å komme tettere på framdriften både i programrådet og i Kontaktutvalget, Vi trenger å følge arbeidet med prosjektutvikling og reguleringsplanlegging bedre.
- Det kan være at noen av prosjektene som ble satt i gang for fire og fem år siden ikke lenger er like aktuelle. Vi må avrapportere gamle prosjekt, slik at vi også kan lande prosjekter som ikke går videre.
- Noen prosjekter har mangelfull dato. Det står f.eks. 1905 i skjema. Bør rettes opp.
- Må følge opp innspillene om bedre rapportering og samarbeid. Det framgår delvis av forslag til vedtak, men kan presiseres tydeligere. Ber sekretariatet ta ansvar for dette.
- Bedre rapportering har stått på dagsordenen til programrådet lenge. Forholdene for felles rapportering er nå til stede når fylkeskommunen kommer i gang med rapportering i år.
- Samarbeid er et aktuelt tema. Vegvesenet deltar snart i etatsstyringsmøte med statsråden der tema er hvordan vi kan samarbeide bedre med utvikling av gang- og sykkelveger med kommuner og fylkeskommuner.

Konklusjon:

Kontaktutvalget tar statusoversikten til orientering.

Oversikten viser at det er betydelige utfordringer mht framdrift i prosjektene. Det er allerede startet prosesser for å få bedre rutiner for prosjektgjennomføring. Det må arbeides videre med strategier for å øke gjennomføringsevnen. Disse legges fram for behandling i Programrådet og Kontaktutvalget.

Kontaktutvalget ber om tertialrapportering på status til programråd og Kontaktutvalget og ber sekretariatet ta initiativ til å finne samarbeidsløsninger som styrker sykkelsatsingen.

Ad sak 04/21: Samordning etter behandling av forslag til årsbudsjett (Sek)

Statsbudsjettet:

Det var ved utarbeidelse av forslag til årsbudsjett noe usikkerhet knyttet til statsbudsjettet og mulig justering av dette. Usikkerheten er nå avklart, og det blir ingen endringer i budsjettet. En omdisponering internt i Statens vegvesen sikrer likevel bevilgning til hovedsykkelrute Dalenbrua - Lilleby.

Konsekvenser:

- Det er ikke programområdemidler til tilbakebetaling av 32,3 mill. kr til Nye Veier for finansiering av pågående arbeid med gang-/sykkelbru over E6
- Det er ikke programområdemidler til finansiering av gang-/sykkelbru over Bjørndalen (66 mill. kr).
- Det er ikke jernbanemidler (30 mill. kr) til arbeid med byggeplan m.m. for Trondheim sentralstasjon. Bane NOR undersøker mulighetene for alternativ finansiering.
- Det er ikke jernbanemidler (4,4 mill. kr) til finansiering av påbegynt arbeid med jernbaneundergang på Melhus.
- Det er satt av 140 mill. kr i statlig andel til Metrobuss, dvs. 100 mill. kr mer enn innmeldt behov. Dette er øremerkede midler som ikke kan benyttes til andre formål.

Utbygging av prosjektene i punkt 1, 2 og 4 er påbegynt og vil uansett kreve finansiering i 2021. Miljøpakken vil derfor opprettholde aktiviteten som foreslått i årsbudsjett 2021.

Det er imidlertid ikke anledning til å benytte bompenger til forskuttering av disse statlige prosjektene. Muligheten for bruk av andre finansieringskilder i Miljøpakken avklares. Disponible inntekter vil fortsatt være høyere enn kostnadene i 2021. Det er også avklart at Miljøpakken vil kunne foreta låneopptak om nødvendig.

Lokalpolitiske vedtak (jf. KU-vedlegg 21-4a):

Fylkesutvalget, bystyret i Trondheim og kommunestyrene i Stjørdal, Malvik og Melhus har alle sluttet seg til forslag til årsbudsjett for Miljøpakken i 2021. Alle har også gitt delegert fullmakt til å framforhandle et omforent årsbudsjett.

Stjørdal, Malvik og Melhus har vedtatt forslaget til årsbudsjett slik det foreligger.

Trondheim har i tillegg vedtatt 8 av de 9 kommunale innspillene som det ikke var enighet om i programråd og kontaktutvalg (hvit tabell). I tillegg har Trondheim vedtatt en utvidelse av ett av tiltakene fylkeskommunen har spilt inn i hvit tabell og 6 andre nye prosjekt som ikke er omtalt i årsbudsjettet.

Fra hvit tabell:

- 25 mill. kr til likeretter Gråkallbanen
- 28,5 mill. kr til arbeidsmaskin Gråkallbanen
- 4 mill. kr til sykkelparkering ved kommunale enheter
- 5 mill. kr til fartsreducerende tiltak
- 1 mill. kr til å ombygge nedlagte holdeplasser
- 0,5 mill. kr til detaljplanlegging Utleirvegen/Tors veg
- 75 mill. kr til gateprosjekt i Nordre Ilevollen
- 35 mill. kr til nytt trikkespor Bergsligata – Skansen
- 0,5 mill. kr til kryssutbedring v/Øvre Sjetnhaugan

Prosjekt som ikke er omtalt i årsbudsjett:

- Utvidelse av prosjekt i Utleirsvegen/Tors veg (inkl. støytak)
- 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av sykkelprosjekt i Bøckmansvegen
- Arbeid med realisering av snarveg i Granvegen på Jakobsli
- 0,5 mill. kr til innledende arbeid med bybaneutredning
- 1 mill. kr til trafikkikker kryssing av Oslovegen i Bjørndalen
- Det er i hovedtabell i årsbudsjett satt av 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av jernbaneundergang på Selsbakk. Vedtaket omfatter også detaljplanlegging og utbygging.

Fylkeskommunen har vedtatt 3 av de 6 fylkeskommunale innspillene som det ikke var enighet om i programråd og kontaktutvalg. Fylket vedtar også å åpne for å gi programrådet fullmakt til å igangsette alle prosjekter i hvit tabell etter hvert som de avklares.

Fra hvit tabell:

- 78,6 mill. kr til utbygging Fv 704 Tanem – Tulluan
- 2,3 mill. kr til drift av busstilbudet i Stjørdal (5,5 mill. kr årlig deretter)
- 17,5 mill. kr til Brå bru.

Prosjekt som ikke er omtalt i årsbudsjett:

- 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av sykkelprosjekt i Bøckmansvegen

I tillegg har fylkeskommunen noen innspill til arbeidet i Miljøpakken som ikke direkte berører økonomien i årsbudsjett 2021. Trondheim kommune har ett tilsvarende innspill.

Både Trondheim kommune og fylkeskommunen vedtar å ta ut setningen om at «Den politiske behandlingen skal bare avklare prioritering og videre arbeid med tiltakene i forslag til årsbudsjett. Det forhindrer ikke at det kan fremmes nye forslag til tiltak, men disse betraktes i så fall som innspill til neste årsbudsjett.»

Statlig behandling (jf. KU-vedlegg 21-4b):

Staten slutter seg til forslag til årsbudsjett og støtter at to prosjekt i hvit tabell tas inn i årsbudsjettet:

- Fv 704 Tanem - Tulluan
- Utbedring av trikkesporet Bergsligata-Skansen (Nordre Ilevollen).

Staten vektlegger at de omforente retningslinjene for samarbeidet i Miljøpakken følges og er ikke rede til å gi tilslutning til andre prosjekt i hvit tabell før det foreligger tilfredsstillende dokumentasjon fra tidligere fase og enighet om måloppnåelse. Staten åpner for at programrådet kan gis fullmakt til å avgjøre dette når tilfredsstillende grunnlag foreligger.

Samordning

En eventuell innarbeidelse av alle nye prosjekt og prosjekt i hvit tabell, vil kreve en utvidelse av årsbudsjettets kostnadsramme på ca. 275 mill. kr. Det er fortsatt mulig uten låneopptak.

Det foreligger imidlertid ingen felles tilslutning fra både kommune, fylke og stat til å ta inn noen nye prosjekt i årsbudsjettet. Det er tre prosjekt som to av partene enige om:

- Kommunen og fylkeskommunen er enige om å ta inn prosjektutvikling av sykkelprosjekt i Bøckmans veg (0,5 mill. kr).
- Kommunen og staten er enige om å ta inn midler til utbedring av trikkespor Bergsligata – Skansen (35 mill. kr).
- Fylkeskommunen og staten er enige om å ta inn bygging av Fv 704 Tanem - Tulluan (78,6 mill. kr).

Vedtaket fra lokalpolitisk og statlig behandling er gjengitt i sin helhet i vedlegg.

Oppklarende kommentarer:

- Jernbanedirektoratet har avklart at Bane NOR dekker kostnadene til undergang på Melhus. Er også innstilt på å gå videre med arbeidene på Trondheim S i avtale med Bane NOR.
- Fylkeskommunen påpeker at det skjer en intern omdisponering slik at det ikke er behov for 2,3 mill. kr ekstra til drift av kollektivtrafikk i Stjørdal.

Trondheim kommune la fram et konkret forslag til vedtak av enkeltprosjekt på møtet. Staten var ikke forberedt på å ta en diskusjon av enkeltprosjekt før prosjektenes status var nærmere avklart. Staten fremmet et prinsipielt forslag til vedtak som åpnet for å gi programrådet fullmakt til å treffe beslutninger på senere tidspunkt når prosjektene var nærmere avklart.

Saken ble utsatt i påvente av en nærmere gjennomgang. Til Kontaktutvalgets møte 4.2.2021 fremmet staten og Trondheim kommune to forslag som var nesten like. Partene er enige om følgende:

Konklusjon:

1. Tiltak fra hvit tabell, som vist i tabell 1, tas inn i årsbudsjettet for 2021.

<i>Tabell 1</i>		
Prosjekter som tas inn i budsjett 2021		
Prosjekt	Beløp	Ansvarlig part
Utleirvegen /Tors veg inkl. sykkel- og støytiltak, detaljplanlegging	0,5	TRFK
Fartsreducerende tiltak langs busstraséene, planlegging og utbygging	5,0	TK
Bybaneutredning, prosjektutvikling	0,5	TK
Bøckmans veg, sykkel, prosjektutvikling	0,5	TRFK
Kryssutbedring Øvre Sjetnhaugan, prosjektutvikling	0,5	TRFK
Ombygging nedlagte holdeplasser, planlegging og utbygging	1,0	TK
Fv. 704 Tanem – Tulluan, utbygging	78,6	TRFK
Sum	86,6	

2. Prosjekter som er klare til å gå videre til neste fase i løpet av 2021 finansieres gjennom omdisponering av midler i vedtatte årsbudsjett eller gjennom forskuttering av midler innenfor gjeldende fireårig handlingsprogram

<i>Tabell 2</i>		
Prosjekter som er klare til å gå videre til neste fase i løpet av 2021 finansieres gjennom omdisponering av midler i vedtatte årsbudsjett eller gjennom forskuttering av midler innenfor gjeldende fireårig handlingsprogram		
Prosjekt	Beløp	Ansvarlig part
Brå bru, utbygging	17,5	TRFK
Nordre Ilevollen, kollektivtrasé og holdeplasser, utbygging	75,0	TK
Trikkespor Bergsligata- Skansen, utbygging	35,0	TK
Fv. 707 Berg-Høstadkrossen, gang- og sykkelveg, utbygging	30,0	TRFK
Mindre trafikktekniske tiltak (økning utover ramme)	2,0	TK
Sum¹	*	

3. Kontaktutvalget slutter seg til at tiltak fra hvit tabell som mangler nødvendig

¹ Bevilges i tråd med realistisk forbruk i 2021

dokumentasjon, som vist i tabell 2, kan startes i 2021 når nødvendig dokumentasjon er ferdig og behandlet av programrådet

4. Prosjekter i Tabell 2 som det ikke blir enighet om i programrådet, løftes til vedtak i Kontaktutvalget

5. Finansiering av ny likeretter og arbeidsmaskin for trikken avklares i en egen sak, etter prinsipiell avklaring av fremtidig drift og modernisering av trikk.

6. Prosjektet Fv 704 Tanem-Tulluan tas inn i grønn tabell og bevilges 78,6 millioner kroner til bygging i 2021.

7. Prosjektet Nordre Ilevollen legges frem til behandling i Kontaktutvalget våren 2021 for avklaring av prinsipielle spørsmål som kvalitetsnivå, planløsning og finansieringsmodell for bygging. Finansiering av tiltaket skal ikke medføre reduksjon i rammen til Kongens gate-prosjektet. Partenes felles ambisjon er anleggsstart i august 2021.

8. Prosjektet sykkelparkering ved kommunale enheter tas ut av tabell 1 og avventer en sak i Kontaktutvalget om prinsipielle sider ved finansiering av sykkelparkering for arbeidstakere ved utvalgte virksomheter.

9. Prosjekt Osloveien i Bjørndalen, trafiksikker kryssing, følges opp av Nydalsbrua-prosjektet.

10. Prosjekt Malvikvegen Reppe - Værestrøa tas ut av tabell 1 i påvente av vurdering av om prosjektet bør fremmes som hovedrute langs riksveg. Spilles i så fall inn i statsbudsjettet for bevilgning av riksvegmidler.

11. Prosjekt mindre trafikktekniske tiltak flyttes fra tabell 1 til tabell 2 og bevilges når tidligere bevilget post på 2,5 mill. kr er rapportert til sekretariatet, som får fullmakt til å bevilge rammen.

Ad sak 05/21: Muligheter for planskilt fotgjengerkryssing Rv 706 ved Tollboden (SVV)

Kontaktutvalget har bedt om en status for arbeidet med forprosjekt for å bedre trafikkflyten på Nordre avlastningsveg ved Tollboden (jf. KU-sak 27/20).

Mulighetene er diskutert i flere år, blant annet i Kontaktutvalget tilbake i 2011. Bakgrunnen er at denne fotgjengerkryssingen antas å reduserer kapasiteten på Nordre avlastningsveg og tidvis skape køer i begge retninger. I årsbudsjettet for 2019 ble det satt av 0,5 mill. kr til et forprosjekt. KU-vedlegg 21-5 beskriver resultatene fra dette arbeidet.

Det er flere flaskehalser, men usikkert hvor stor del av problemet fotgjengerfeltet utgjør. Det er vurdert alternative avbøtende tiltak:

- Sykkelbru med universell utforming:
Kostnadene estimeres til 40 – 70 mill. kr avhengig av løsning. Dominerende spiralkonstruksjon som er kostbar og lite hensiktsmessig.
- Undergang (kulvert):
Vanskelig å finne gode løsninger på grunn av kjøreundergang. Det er ikke beregnet kostnader, men de antas å bli høye. Lite hensiktsmessig løsning.
- Enkel bru for fotgjengere:
Trappeløsning uten universell utforming. Dominerende konstruksjon og lite bytilpasset.
- Endring av lyssignal:
Lengre ventetid på fotgjengersignal kan muligens bedre køsituasjonen, men gir samtidig dårligere tilbud for gående.
- Fjerne gangkryssing ved Tollboden:
Forutsetter at myke trafikanter benytter tilbud på østsiden av Havnegata. Gir noe omveg og økt fotgjengertrafikk i lysregulert kryss i Havnegata. Kan være aktuelt å se på en kulvertløsning som bedrer forbindelsen til østsida av gata.

I en framtidig situasjon uten godsterminal kan Nordre avlastningsveg legges om og åpne for andre løsninger.

Kommentarer:

- Folk kvier seg for å bruke avlastningsvegen. Vi skal ha nullvekst, men det betyr ikke at trafikken blir mindre og problemene forsvinner ikke. Trafikkavviklings situasjonen bør analyseres nærmere. Dette er en avlastningsveg for biltrafikk og da må bilen prioriteres hvis vegen skal ivareta sin funksjon. Henger nøye sammen med biltrafikk gjennom sentrum.
- Kan vi strekke oss litt lengre. Hva med å senke bilvegen i kombinasjon med ei lavere bru?
- Kan se på muligheten for å ta bort fotgjengersignalet, men redd for at avviklingen da blir dårligere.
- Hvordan ta dette videre? Vi må prioritere å jobbe mer med problemene og komme med flere forslag.

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber om at det ses på nye forslag for å få en løsning som gir bedre trafikkavvikling ved Tollboden. Effekter av å fjerne eller justere fotgjengersignalet ønskes også dokumentert.

Eventuelt

Gang- og sykkelbru over Stjørdalselva mellom Værnes og Reppe.

Stjørdal er skuffet over at dette prosjektet ikke kom inn i handlingsprogrammet i samsvar med vedtak i kommunestyret. Prosjektet er innarbeidet i vedlegg, og det er ikke nok. Hvordan kan vi få synliggjort oppfølging av dette punktet slik at vi holder opp trykket?

Det er for sent å endre handlingsprogram 2021-24. Vi starter snart med revisjon av handlingsprogrammet for 2022 – 25, hvor dette prosjektet kan tas inn. Kontaktutvalget kan behandle saken for å sikre en bedre forankring inntil dette er på plass.

Konklusjon:

Det legges fram en sak for behandling i Kontaktutvalget i mars.

Fylkeskommunal revisjon av Miljøpakken

Det foreligger nå to høringsrapporter fra arbeidet med å revidere Miljøpakken. Den første er en helhetlig revisjon som konkluderer med at situasjonen i det store og hele er OK. Den andre berører arbeidet med E6 på Klett-krysset. Sistnevnte er mer krass og tar opp spørsmål om hvilke krav til dokumentasjon som skal foreligge. Rapportene skal være klare til behandling i fylkestinget i mars og antas å kunne legges fram for KU i møte i mars.

Konklusjon:

Revisjonsrapportene legges fram på KU-møte i mars.

Brev fra Samferdselsdepartementet

Partene i byvekstavtalen har mottatt brev fra departementet som oppfølging av spørsmål i politisk styringsgruppe i høst. Her redegjør departementet for reviderte planer for framdriften. Fylkeskommunen stiller spørsmål om partene skal besvare brev enkeltvis eller samarbeide om å besvare henvendelsen.

Kommentarer:

- Vi må svare, men det er ikke en sak der Kontaktutvalget (der også staten er med) uttaler seg. Kontaktutvalget er heller ingen juridisk enhet. De lokale partene kan samarbeide.
- Dette handler også om å opptre forutsigbart. Ingen av partene bør ta skritt som bryter med avtalen uten at det først drøftes med de andre partene.
- Vi trenger et nytt møte i politisk styringsgruppe. Dette handler om mer enn Miljøpakken. Det gjelder også de andre bypakkene. Trenger en avklaring med statsråd/Storting av hva byvekstavtalen betyr.
- Fylkeskommunen skal fremme en politisk sak for å svare ut henvendelsen og trekker inn de øvrige partene. Brevet inneholder to forhold. Det første er hva som nå planlegges. Det andre er det prosessuelle knyttet til at staten på egen hånd definerer forståelsen av avtalen.

Konklusjon:

Fylkeskommunen inviterer til samarbeid og kan koordinere partenes arbeid med å utforme svar på henvendelsen. Sekretariatet melder inn ønske om møte i politisk styringsgruppe.

Reforhandling av byvekstavtalen

Spørsmål om når og hvordan vi starter opp prosessen om reforhandling av byvekstavtalen.

Konklusjon:

Dette er en sak vi må komme tilbake til senere

Møtetidspunkt våren 2021:

- Tirsdag 11. mars kl. 12-15:30
- Onsdag 5. mai kl. 10-14
- Fredag 11. juni kl. 9-12:30