

MØTEREFERAT

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til stede:

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
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Statsforvalteren
Carl-Jakob Midttun, Malvik kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Olaf Løberg, Trondheim kommune

[Lenke til dokumenter](#)

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Teams-møte fredag 11. juni kl. 9:00 – 11:30.

Agenda

- 23/21 Trafikkutvikling (Sek)**
- 24/21 Utvidet kostnadsramme for sykkelprosjekt i Breidablikkvegen (TK)**
- 25/21 Forslag til bruk av midler til reduserte kollektivtakster (Trfk)**
- 26/21 Årsrapport 2020 (Sek)**
- 27/21 Tertialrapport 1/2021 (Sek)**
- 28/21 Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan (Sek)**
- 29/21 Finansiering av Sluppen fase 1 (SVV)**
- 30/21 Videreført drift av sykkelheisen Trampe (TK)**

Eventuelt

- **Framdrift og prosess for prosjektet Nordre Ilevollen**
- **Møteplan høsten 2021(Sek)**

Møtereferat

Referatutkast fra møte 5. mai 2021 er godkjent med en justering der referansen til sekretariatet er tatt ut av konklusjonen i sak 20/21 om forvaltningsrevisjonen.



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Godkjenner en utvidelse av rammen på 200 000 kr for installasjon av snøsmelteanlegg på pantografer. Hentes fra sekkepost for framkommelighetstiltak.
- Godkjenner oppstart på Rotvollruta (sykkel) mellom Anton Kalvås gt. og Thoning Ovesens gt. innenfor en ramme på 8,5 mill. kr. Finansieres gjennom omdisponering av 2,5 mill. kr fra Brattørruta og forskuttering av 6 mill. kr fra budsjett 2022.
- Godkjenner utvidelse av prosjektutvikling for Sverresborgruta (sykkel) med 1 mill. kr.
- Godkjenner å lemppe litt på kravet om at alle prosjekt som har behov for utvidede rammer i årsbudsjett må avklares gjennom egen behandling i programrådet på forhånd. Alle økninger på inntil 10 % eller inntil 100 000 kr unntas fra kravet.
- Godkjenner utvidelse av rammen med 1 mill. kr for prosjektutvikling av ny sykkelbru over Holtermanns veg ved Byporten for å lage teknisk grunnlag for reguleringsplan. Finansieres ved omdisponering av ledige planmidler fra avsluttet prosjekt Tillerruta.
- Godkjenner en utvidelse av rammen for snuplass/holdeplass på Østmarka med 3,55 mill. kr (fra 6,5 mill. kr til 10,05 mill. kr). Finansieres av ledige midler i prosjektet «Fremkommelighetstiltak utenfor Metrobuss langs fylkesveg».

Ad sak 23/21: Trafikkutvikling (Sek)

Biltrafikken i Trondheim:

Det er noen endringer på gang mht registreringen av trafikk gjennom bomstasjonene. Vi har derfor ikke tall for mai klare før vi har sett nærmere på hva disse endringene betyr.

Rapporteringen baserer seg på status ved utgangen av april.

Generelt er biltrafikken noe høyere enn i fjor og noe lavere enn i 2019. Det er i snitt 3 % flere passeringer gjennom bomstasjonene i Trondheim enn i tilsvarende fire måneder i 2020. I Miljøpakkens bommer er det en økning på 2 % og på E6 øst en nedgang på 12 %. Trafikken er 8 % lavere enn i 2019 i byens bomstasjoner.

Elbilandelen er i april 21 % i Miljøpakkens bommer og 23 % på E6 øst (Ranheim).

Nybilsalget i miljøpakkeområdet viste 59 % registrerte elbiler og 41 % registrerte fossile biler i mai 2021.

Biltrafikken i regionen:

- Nedgangen i biltrafikk mellom E6 og flyplassen på Værnes er 9 %. På E6 nord for Stjørdal er trafikken 3 % høyere og på Fv. 705 mot Selbu 9 % høyere. Tilsvarende endring målt i forhold til 2019 er -13 %, -9 % og +16 %.
- På E6 er trafikken på 15 % lavere i Hommelvik og 8 % høyere på Leistad. Tilsvarende endring i forhold til 2019 er henholdsvis -30% og -20%.
- Det er vanskelig å si noe om utviklingen på E6 ved Melhus på grunn av vegarbeid. Trafikken på E39 (Øysand) er 5 % høyere enn i 2020 og 5 % lavere enn i 2019. På Klett er trafikken 1 % høyere enn i 2020 og 3 % lavere enn i 2019.
- Elbilandelen er 22 % i Hommelvik og 32 % på Leistad.

Kollektivtrafikk:

Det er 80 000 – 90 000 påstigende passasjerer daglig etter påske, men bare 65 000 daglige passasjerer de siste ukene.

Gang- og sykkeltrafikk:

Sykkeltrafikken på Rotvollakra er hittil 9 % lavere enn i 2020. Dette skyldes først og fremst betydelig lavere tall i januar og februar, noe som også har klimatiske årsaker.

Nærmere omtale av trafikktutviklingen i KU-vedlegg 21-23

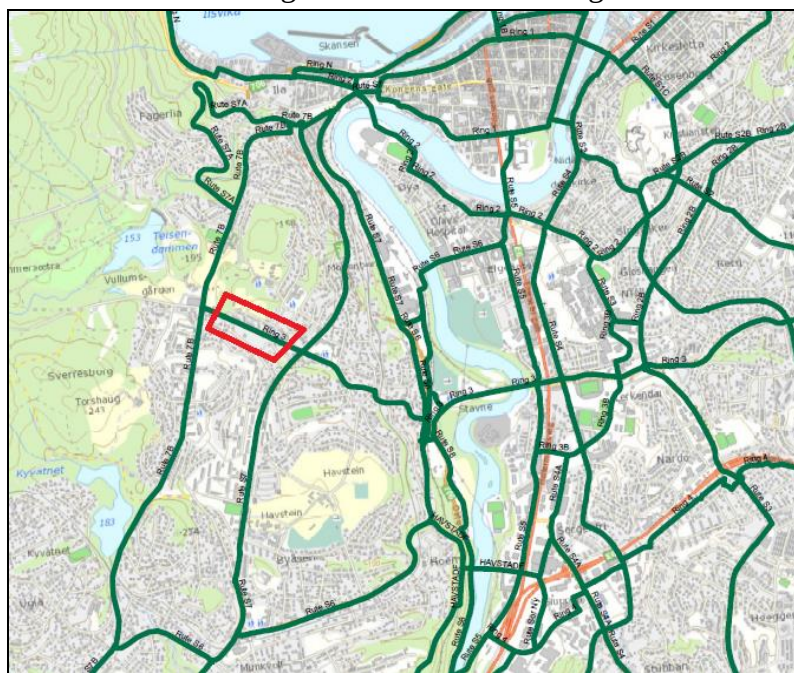
Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 24/21: Utvidet kostnadsramme for sykkelprosjekt i Breidablikkvegen (TK)

Arbeidet med sykkeltiltak i Breidablikkvegen er nå kommet så langt at det kan lyses ut entreprise med sikte på at bygging kan starte i september 2021. Arbeidet samkjøres med vann og avløp. Dersom alt går etter planen, vil anlegget stå ferdig sommer 2023.

Det foreligger tilfredsstillende dokumentasjon av kostnader og forventet nytte. Programrådet anbefaler at arbeidet settes i gang, men på grunn av beløpets størrelse må dette besluttes av Kontaktutvalget.

Breidablikkveien er vedtatt som del av hovednett for sykkel i Sykkelstrategi fra 2014. Den aktuelle strekningen er markert i rødt i figur 1 under.

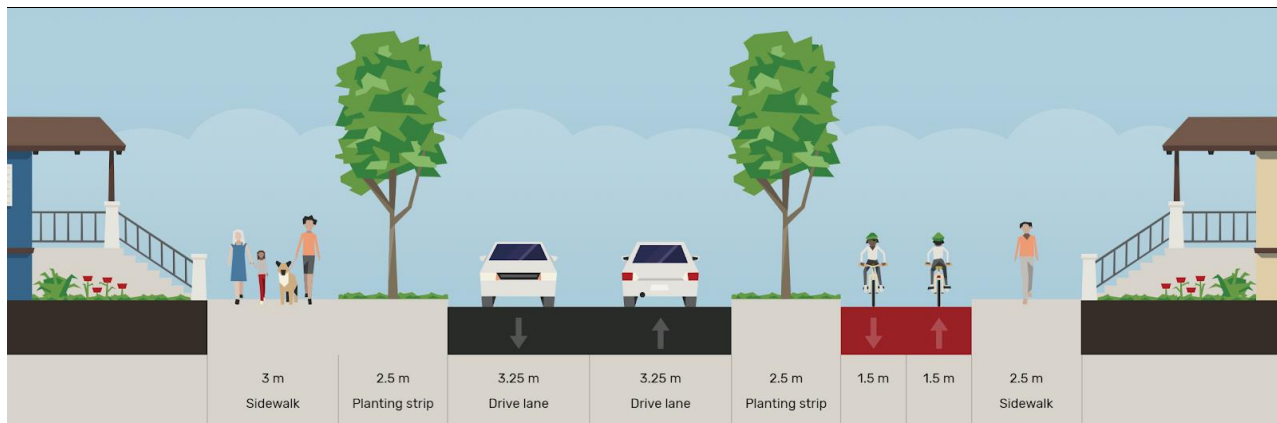


Figur 1: Utsnitt av hovednett for sykkel, med del av Breidablikkveien markert i rødt

I februar 2021 var det en vannlekkasje i Breidablikkveien som har ført til at det også må gjøres gravearbeider for å oppgradere VA anlegg i gata. Byggeplan med kostnadsanslag er

levert. Resultatet viser en P50¹ kostnad på 35 millioner. Strekningen er litt over 700 meter. Løpemetertprisen kommer da på ca. 50 000 kr.

Anslagsrapporten viser til marked, omfang av omlegging av veiprofil og ukjente forhold i grunnen som de største usikkerhetene i prosjektet. Markedssituasjonen har også en positiv usikkerhet og prosjektet vurderer markedssituasjonen i regionen som gunstig nå.



Figur 2: Tverrsnittet som anbefales bygd i Breidablikveien

Effektivrurdering

Det ble foretatt telling av myke trafikanter i oktober 2020. Tellingen inkluderer trafikk på begge sider av gata. I rush var det i snitt rundt 100 gående og syklende i timen. Det gir en ÅDT på omtrent 1.000.

Tabell 1: Resultater fra telling av myke trafikanter ved Breidablikveien 100

	Ut av byen		Inn mot byen		Sum
27.10.20	Gående	Syklist	Gående	Syklist	
07.00 - 09.00	12	3	109	71	195
15.00-17.00	61	69	50	11	191

Justert for sesong og vær på telledagen antas det at det på det meste er rundt 300 som sykler Breidablikveien i dag - enten på GS-veg eller i kjørebane. Tiltaket ligger nær både lokalsenter, inngang til bymarka, Åsveien barneskole og Sverresborg ungdomsskole. Så det er et høyt potensial for et stort antall brukere. Planløsningen er vist i vedlegg 21-24a og 21-24b.

Kommentarer:

- Det er nødvendig å samordne kommunens prosjekt i Breidablikveien med fylkeskommunens sykkelprosjekt i Byåsveien. Kommunen ber om å bli involvert i arbeidet med utformingen av krysset. Fylkeskommunen bekrefter at det vil bli ivaretatt.

¹ P50-estimatet har 50 % sannsynlighet for å unngå overskridelse.

Konklusjon:

- *Kontaktutvalget beslutter oppstart for utbygging av sykkeltiltak i Breidablikveien med en styringsramme på 35 millioner. 2,5 mill. kr er tidligere bevilget, og resterende 32,5 mill. kr spilles inn til budsjett 2022 av Trondheim kommune. Av dette forskutteres nå 15 millioner for å kunne starte bygging i september 2021.*

Ad sak 25/21: Orientering om arbeid med forslag til reduserte kollektivtakster (Trfk)

Det ble orientert om enkelte problemstillinger i drøftingene mellom Jernbanedirektoratet og fylkeskommunen under eventuelt i siste møte (5.05.21). Partene har senere jobbet videre med å belyse alternative muligheter og konsekvensene av disse. Programrådet behandlet saken 3.06.21 og konkluderte med at den ennå ikke er helt klar for oversendelse til Kontaktutvalget.

Vi orienterer her om status og aktuelle problemstillinger og planlegger å legge saken fram til behandling i Kontaktutvalget i første møte etter sommeren.

Tilleggsavtalen til byvekstavtalen ble signert i 2020 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:

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

Fylkeskommunen la fram en anbefaling om bruken av midlene til behandling i KU-sak 08/21. Det ble her skilt mellom tiltak som kan iverksettes hurtig, tiltak som krever noe systemutvikling og tiltak som krever nærmere utredning/utprøving.

- **TILTAK SOM KAN IVERKSETTES HURTIG:**
 - a. **Informasjonskampanjer:** Publikum informeres om at buss og trikk er trygt å bruke og om hvilke tiltak AtB gjør for trygge reiser. Dette er et viktig tiltak, men det faller utenfor tilleggsavtalens kriterier og må eventuelt finansieres på annen måte. *Forslag til ramme: 10 millioner kroner per år i to år*
 - b. **Rabattkampanjer:** rettet mot brede kundegrupper, billettyper eller mot spesifikke reisesegment/spesifikke dager. *Forslag til ramme: 20 millioner kroner per år i to år*
 - c. **Andre enkle tiltak med rask implementering:** Dette er tiltak som kan gjennomføres uten vesentlig utvikling av systemene. De er varige og vil ha innvirkning på tilskuddsnivået utover normaliseringsperioden. To tiltak er særlig aktuelle:
 1. Utvidet aldersgrense for barnebillett fra dagens 4 - 16 år til 6 - 18 år. Skal stimulerer til økt bruk av kollektiv blant unge på fritidsreiser. Dette er en aldersgruppe som er prissensitiv og kan utnytte ledig kapasitet. Endringen innenfor miljøpakkeområdet antas å være 12 - 15 mill. kr/år, minkende til 9 -

12 mill. kr/år med økt reisevolum. Endringen vil også ha en kostnad utenfor miljøpakkeområdet.

2. Utvidelse av sone A til hele byvekstavtaleområdet. Dette tiltaket er estimert til en årlig kostnad på ca. 15 mill. kr. Utvidelse kan påvirke flybussens reisegrunnlag - og om tiltaket innføres uten å utvide takstsamarbeidet for toget tilsvarende - også for jernbanen.

Totalt vil disse hurtige tiltakene ha en estimert kostnad på rundt 250 millioner kroner for avtaleperioden, hvorav ca. 50 millioner utgjør kortsiktige tiltak. Da gjenstår ca. 200 millioner kroner til fordeling.

- **TILTAK SOM KREVER SYSTEMUTVIKLING:**

Varige tiltak, som vi er relativt sikker på effekten av, men som krever større eller mindre grad av systemutvikling for å kunne gjennomføres og som sannsynligvis tidligst vil være aktuelle fra 2022:

- a. **Nye produkter** tilpasset hjemmekontoristen: Utforme produkter som bedre treffer de som reiser jevnlig på jobb, men ikke hver dag.
- b. **Hybridløsninger:** Et kombinasjonsprodukt som både har lavere pris og lavere marginalkostnad for neste reise enn enkeltbilletter.

- **TILTAK SOM KREVER UTREDNING/PILOTERING:**

Mulige varige tiltak hvor det er betydelig usikkerhet rundt effekt og innretning.

- e. **Tidsdifferensierte/Dynamiske takster:** Tidsdifferensierte takster er godt forankret teoretisk (køprising), men har betydelig praktiske utfordringer og potensiale for utilsiktede effekter. Tiltak krever nærmere utredning-/utviklingsarbeid før det er mulig å ta dem i bruk, også i en pilotfase.

Jernbanedirektoratet har utredet effekter av å utvide takstsamarbeidet til en utvidet sone A – både gjeldende for bare periodebilletter og for også å gjelde enkeltbilletter:

- Nettokostnaden for å betale for prisdifferansen mellom fylkeskommunal takst og togets takst for periodebilletter er ca. 1,7 millioner, i tillegg til dagens kostnad på ca. 1 mill. kr. Det antas å kunne føre til en passasjerøkning på rundt 1,8 %.
- En utvidelse til også å gjelde enkeltbilletter gir en samlet ny nettokostnad på ca. 11,6 millioner kroner for et helintegrrert billett- og takstsamarbeid. Dette antas å gi Trønderbanen en passasjervekst på nesten 21 % blant enkeltbillett-kunder (noe overført fra buss).

Togsett med dobbel kapasitet fases inn i løpet av 2021 med mål om 2 tog i timen på strekningen Melhus – Steinkjer. Takstsamarbeidet er et godt eksempel på tiltak som styrker togets posisjon. Jernbanedirektoratets endringsordre ovenfor operatør innebærer at operatøren verken skal tjene eller tape økonomisk på endringen. Det betyr i dette tilfellet at økonomiske effekter av at flere reisende tar toget vil tilfalle staten og ikke Miljøpakken eller togoperatøren. Fylkeskommunen mener at dette er unaturlig.

Jernbanedirektoratet er villig til å se på muligheten for å endre praksis slik at gevinstene tilfaller Miljøpakken, men viser til at dette må skje gjennom endring av avtalene. Dette vil ta noe tid.

AtB mener det er uavklarte forhold knyttet til MVA. Det er en risiko for at AtB blir tolket å overta inntektsansvaret for togoperatøren sin transporttjeneste innenfor sone A. De anbefaler at en slik mulig «vriding» i ansvarsforholdet bør utredes nærmere spesielt med tanke på lovligheten sett opp mot bl.a. Merverdiavgiftsloven. Dette er en problemstilling som er ukjent for Jernbanedirektoratet som har gjennomført tilsvarende avtaler i andre byer.

Fylkeskommunen har orientert Avinor og bussoperatør om mulighetene for soneutvidelse og utvidet takstsamarbeid og bedt dem om innspill/kommentarer (jf. vedlegg 21-25b).

- Avinor peker i sin foreløpige risikovurdering på at rimeligere togtakster kan flytte passasjerer bort fra flybussen og svekke grunnlaget for en privat virksomhet (flybuss).
- Unibuss ber primært om:
 - At ordningen med bytakst på både enkeltbilletter og periodekort for tog ikke gjennomføres før i neste anbudsperiode, dvs. ikke før 1.2.2025.
 - at den begrenses til å gjelde periodekort
 - at styrking av busstilbudet bør skje med en ekspressbuss som ikke kjører innom Værnes

Sekundært bes det om at ordningen utsettes så lenge som mulig slik at tiltaket ikke sammenfaller med Covid-19 pandemiens virkning og ettervirkning.

Det er fylkeskommunens anbefaling at Miljøpakken gir fylkeskommunen i oppdrag å iverksette en soneutvidelse av sone A kombinert med en samtidig utvidelse av takstsamarbeidet til ny sone for periodebilletter. Videre anbefaler fylkeskommunen at AtB i samarbeid med JBD får i oppdrag å etablere et detaljert vurderingsgrunnlag for full fremtidig billettintegrasjon som legges fram for Kontaktutvalget over sommeren.

Jernbanedirektoratet anbefaler alternativ 1, full billettintegrasjon (jf. KU vedlegg 21-25a)

Programområdet anbefaler at en fullintegrert løsning, hvor både periodebilletter og enkeltbilletter inngår, gis høy prioritet.

Kommentarer:

- Fylkeskommunen følger opp programrådets ambisjon om å få på plass en fullintegrert løsning. Vil jobbe med å avklare gevinstfordeling sammen med Jernbanedirektoratet. Er også opptatt av konsekvensene for flybuss og vil se noe nærmere på disse før behandling.
- Etterlyser tempo. Har lyst på en rask politisk behandling slik at vi er i posisjon til å kunne få på plass en førstepakke rett over sommeren når vi kan forvente mer normalisering etter pandemien.
- Støtter de to foregående innlegg og programrådets anbefaling. I tillegg bør det ses på utjevne urimeligheter i takstene som følger av sonestrukturen - at det koster dobbelt så mye å reise Hell - Muruvik som Muruvik - Ler. Det kan heller ikke være slik at vi ikke kan gjennomføre tiltak som påvirker trafikkgrunnlaget for flybuss. Må kunne akseptere at flybusstilbud reduseres når det kommer som en følge av forbedret totaltilbud.
- Jernbanedirektoratet har tatt initiativ til en prosess overfor fylkeskommunen med sikte på å avklare en gevinstfordelingsmodell før sommeren.
- Trenger stimuleringstiltak for kollektivtrafikken som bl.a. bedre togtilbud, nå - parallelt med pågående vegbygging for å sikre kollektivtrafikkens konkurransekraft.
- Mener at alle busstiltakene kan effektueres raskt etter politisk behandling. Aktuell framdrift kan være politisk behandling i august med sikte på etterfølgende samordning i Kontaktutvalget.

- Trenger vi en ny runde i Kontaktutvalget før politisk behandling? Trondheim kommune har tilstrekkelig underlag til å lage en politisk sak og trenger det ikke.

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 26/21: Årsrapport 2020 (Sek)

Årsrapporten (jf. vedlegg 21-26) er laget ut fra innspill fra etatene. Det er utarbeidet et fast opplegg for rapporteringen som vil være mal for senere arbeid med både tertial- og årsrapporter. Rapporten inneholder følgende tema:

1. Partenes egevaluering av arbeidet som er gjennomført
2. Sammenligning av bevilgninger, tildelinger og regnskapstall for større prosjekt og rammer for tiltaksområder
3. Likviditet/utgående saldo
4. Status for framdrift for utvalgte prosjekter og regnskapstall for alle prosjekter innenfor hvert tiltaksområde.

Sekretariatets mulighet for kvalitetssikring og kontroll er begrenset til punkt 2 og 3.

Avstemming av fylkeskommunens historiske forpliktelser og faktiske tildeling av fylkeskommunale midler, mva-kompensasjon og belønningsmidler mangler fortsatt. Dette er også etterlyst tidligere i årsrapport 2018 og 2019.

I Trondheim ble metrobussprosjektet i Jonsvannsvegen formelt åpnet i 2020 og knutepunktet på Tiller sto ferdig. Det er videre bygd 22 snarveger og ferdigstilt fire sykkelprosjekt. I Melhus åpnet en jernbaneundergang ved skysstasjonen og sykkelparkering ble tilrettelagt på Ler.

Det ble tildelt 1255 mill. kr til prosjekter i løpet av året og produsert for 1050. mill. kr. Årets tildeling består av 54 % statlige midler, 36 % bompenger og 11 % lokale midler. Budsjettet disponerte ikke alle bominntektene. Sammen med etterslep i produksjonen bidro dette til at utgående saldo (likviditeten) økte fra 557- til 912 mill. kr.

Kommentarer:

- God innretning med overordnet likviditetsstyring. I tillegg bør malen for senere rapportering også inneholde en detaljert oversikt over framdriften i de enkelte prosjektene. Her må det rapporteres både på framdrift og kostnader i forhold til plan slik at vi kan se om prosjektene også kostnadsmessig er i rute.
- Sekretariatet har valgt å holde framdriften på rapporteringen framfor å vente på denne informasjonen. Foreslår å presentere en oversikt over framdriften i de enkelte prosjektene så snart denne informasjonen er kjent.

Konklusjon:

Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens årsrapport for 2020. Kontaktutvalget ber om å bli orientert om framdrift og kostnader for de enkelte prosjekt.

Ad sak 27/21: Tertialrapport 1/2021 (Sek)

Tertialrapporten (jf. vedlegg 21-27) er laget ut fra etatenes rapportering på 350 prosjekter. Vi viser ikke regnskapstall så tidlig på året, men konsentrerer oss om prognosene for forventet framdrift. Regnskapstall vil bli produsert i neste rapport. Det er vel 1,8 mrd. kr disponible midler til gjennomføring av prosjektene. Prognosene viser et forventet forbruk på knapt 1,3 mrd. kr (70 %). Erfaringsmessig er prognosene tidlig på året vel optimistiske. Vi må derfor regne med at vi også i år vil ende opp med et betydelig etterslep ved utgangen av året.

Størst etterslep forventes for kollektiv infrastruktur der prognosen er 250 mill. kr lavere enn finansieringen. Det ligger ellers an til et etterslep på 96 mill. kr for trafikksikkerhetsprosjektene og 87 mill. kr for sykkelprosjektene og mindre avvik for de øvrige tiltaksområdene. Innenfor ett område, «gange», ligger det per i dag an til at vi kan få behov litt mer midler

Kommentarer:

- Glad for at vi nå har tertialrapporteringen på plass. Det er en god utvikling som gir mer styringsinformasjon. Ønsker litt mer innhold i rapportene etter hvert, men det er en bra start.
- Når vi ser at det er betydelig etterslep, kan vi gå inn med større rammer de enkelte år og dermed sikre finansieringen av flere prosjekt.

Konklusjon:

Kontaktutvalget godkjenner tertialrapport 1-2021.

Ad sak 28/21: Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan (Sek)

Miljøpakken forvalter store verdier på vegne av fellesskapet. Staten er største finansieringskilde, og krever en langsiktig plan for bruk av midlene. Langsiktig tiltaksplan (LTP) svarer ut statens krav. LTP skal fungere som kunnskapsgrunnlag ved prioritering av tiltak i Miljøpakken. LTP skal videre synliggjøre konsekvensene av prioriteringer i perioden 2022-2029. I løpet av disse årene må partene i Miljøpakken ta valg med vidtrekkende samfunnsmessige virkninger.

Dokumentet (jf. vedlegg 20-28):

- beskriver mål og framtidige utfordringer,
- viser Miljøpakkens økonomi fram til i dag og for perioden 2022-2029,
- drøfter deretter ulike modeller for bruk av midler som ikke er vedtatt disponert,
- viser en nærmere oversikt over gjeldende rammer samt vedtatte og aktuelle prosjekt.

Økonomien Miljøpakkens økonomi er kompleks. Den består på den ene siden av ulike finansieringskilder med varierende grad av binding til type tiltak. På den andre siden finnes flere tiltaksområder med rammeavsetninger hvor det gjenstår å fordele midlene på konkrete prosjekt. Noen midler hører hjemme i byvekstavtalen og skal benyttes i alle fire kommuner. Noe er gamle midler bundet opp i gamle avtaler forut for byvekstavtalen.

Tiltaksområdene: LTP skal ikke avklare alle enkeltprosjekt, men fastsette rammer for tiltaksområdene. Disse områdene er i hovedsak: - Kollektivtrafikk

- Sykkel

- Gange, trafikkisikkerhet og miljø
- Hovedveger og lokale veger

Midler til disposisjon: Kontaktutvalget i Miljøpakken har vedtatt en veiledende utbyggingsplan som forutsetter at ca 16 mrd. kr. er til disposisjon i årene 2022-2029. Det meste er fordelt på de ulike tiltaksområdene, og en del av beløpet er bundet opp i konkrete prosjekt. Ca. 2,7 mrd. kr. er ikke fordelt. De tiltakene vi ønsker å gjennomføre koster imidlertid mye mer enn 2,7 mrd. kr.

Partene vil stå overfor flere kryssende hensyn når man skal bestemme bruken av disse midlene. Blant kriteriene ved prioritering mellom ulike tiltak er:

- ☐ Miljøpakkens mål/måloppnåelse
- ☐ samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- ☐ framdrift/mulighet for hurtig omsetning av midlene

Tre scenarier 2022-2029: LTP beskriver tre modeller eller scenarier ved fordeling av udisponerte midler. Forenklet:

1. Det udisponerte beløpet fordeles i sin helhet på programområdene kollektivtrafikk, sykkel og gange/trafikkisikkerhet/miljø.
2. Det udisponerte beløpet settes i sin helhet av til vegformål. Da vil Byåstunnelen kunne finansieres i løpet av 2022-2029.
3. En mellomløsning der noe går til veg og noe til de andre programområdene. En slik modell vil ikke finansiere Byåstunnelen, men den kan åpne for Johan Tillers veg del 2 og/eller Brundalsforbindelsen som også er vegprosjekt uten finansiering.

Byåstunnelen blir et sentralt tema når partene i Miljøpakken skal legge en plan for resten av avtaleperioden. Det er også mulig å omfordele midler internt mellom de "grønne" programområdene av hensyn til måloppnåelse, samfunnsøkonomi og framdrift.

Det foreliggende dokumentet er ment å tjene som kunnskapsbank og synliggjøre mulighetsrom for hva vi kan oppnå med de midlene vi forventer å ha til rådighet. Det foreslås en videre prosess med å:

- hente inn politiske innspill til prioritering av tiltaksområder basert på foreliggende grunnlag i formannskap, fylkesutvalg og statlige organ,
- samordne innspillene i Programråd og Kontaktutvalg,
- utarbeide et felles saksgrunnlag for politisk behandling av planen i kommunestyre, bystyre, fylkesting og statlige organ.

Kommentarer:

- En av de største og viktigste sakene til behandling i Miljøpakken som vi nå har fått et godt grunnlag for å behandle. Mye ufordelte ressurser - ikke bare 2,7 mrd. kr ufordelt, men også 7 mrd. kr som ikke er fordelt på tiltak. Vi har m.a.o. et stort handlingsrom.
- Mange av eksemplene og scenarioene har en historisk forankring fra analyser da Miljøpakken ble vedtatt i 2009. Men det har skjedd mye nytt siden: Finanskrise, vi har et helt annet fokus på klima og miljø, vi har hatt en elbilrevolusjon, vi har etablert metrobusprosjektet og ikke minst har vi hatt en pandemi. Fylkeskommunen mener at saken derfor bør gå til behandling med større vidsyn, selv om vi kanskje ender opp med mange av de samme prosjektene.

- Det politiske handlingsrommet bør synliggjøres tydeligere i saken. Hvordan når vi nullvekstmålet, hvordan kan vi knytte byen og omlandet optimalt og hvordan tar vi hensyn til mobilitet på basis av det vi nå vet og ikke ut fra hva vi visste i 2009. Vi må ha større idé om hva vi vil i nye byvekstforhandlinger enn bare Byåstunnelen.
- Vi har gjort mye for å skyte ned noe av grunnstrukturen i kollektivtrafikken, herunder det største kollektivprosjektet (Elgeseter gt.) og gått bort fra en kapasitetssterk metroløsning for byen som skulle erstatte bane. Må derfor ha den store diskusjonen om byens kollektivsystem som kan takle de langsiktige utfordringene i en voksende by. Ønsker vi et kapasitetssterkt kollektivtilbud?
- Urbanet spår at kollektivtrafikken ikke kommer tilbake til gammelt nivå etter pandemien. Kan forvente 8-19 % lavere trafikk på grunn av større motstand mot trengsel og mer bruk av hjemmekontor. Selv om det skjer overgang til bruk av bil, regner de med at også bilbruken reduseres på grunn av hjemmekontor. Da når vi nullvekstmålet uten begrensninger i biltrafikken.
- Hvis Urbanet får rett, vil driftskostnadene til kollektivtrafikken gå opp fordi det blir mindre trafikkinntekter. Hvordan løser vi dette? Tar vi ned driftskostnadene, tar vi også ned tilbudet. Mange grupper i samfunnet kan ikke ha hjemmekontor og er fortsatt avhengige av et godt tilbud. Staten må utfordres på dette. Trenger av den grunn en større diskusjon før vi kan drøfte en langsiktig tiltaksplan. Må ha en Miljøpakke som er tilpasset verden å la 2021.
- Trondheim mener at vi trenger en snarlig behandling av denne saken. Den er på overtid og vi kan ikke vente lenger. Saken er 1-2 år forsinket og må kunne landes før jul. Men vi må også ivareta de langsiktige perspektivene. Derfor trenger vi også en ny sak for å forberede byvekstforhandlingene. Den må ta opp i seg mange av de momentene som er nevnt slik at vi har vår strategi på plass før vi går i forhandlinger. Å få noen til å spå om framtiden nå, er krevende og vil inneholde mange andre faktorer enn det Urbanet nevner. Det er en større oppgave. Foreslår at vi nå kjører fram sekretariatets forslag med noe utvidet perspektiv som første skritt og også starter arbeidet med den andre saken som skal berede grunnen for forhandlingene om en ny byvekstavtale.
- I forrige runde forfordelte vi midler til gange, sykkel og kollektiv, og lite til veg. Nå må vi også ha en diskusjon om hvilke vegprosjekter som skal prioriteres nå. Vegprosjektene har også betydning for andre forhold, for gang-, sykkeltrafikk og kollektivtrafikken - og for å binde byen sammen.
- Scenarioene og prinsipielle betraktninger er for seg vidt greit, men det er viktigere å se hvilke prosjekt vi har behov for og som er gjennomførbare. Hvor mye penger har vi, og hva kan vi benytte dem til framover. Vi sliter med framdriften og derfor er gjennomførbarheten viktig.
- Vi har ikke nok midler til alle prosjekter og derfor må horisonten utvides til 2033 for å få mer egenfinansiering og mer statlige midler. Trenger at en ser dette i sammenheng med de beslutningene vi gjør nå.
- Komplekst, men veldig bra saksgrunnlag. Hvor førende blir den langsiktige tiltaksplanen i forhold til det videre arbeidet i Miljøpakken? Hva betyr det for arbeidet med handlingsprogrammet? Langsiktig tiltaksplan er en referanseramme for arbeidet med årsbudsjett og handlingsprogram som synliggjør konsekvensene av avvik. Den langsiktige tiltaksplanen er ikke bestemmende for utviklingen i hele perioden. Den avklarer situasjonen slik den framstår i dag. Planen vil bli revidert flere ganger før vi kommer til 2029, først etter reforhandling av byvekstavtalen om et par år. Da utvides sannsynligvis avtalen til å gjelde fram t.o.m. 2033.
- I det langsiktige arbeidet er det også viktig å forholde seg til de planene kommunene allerede har. Kommunene har arealplaner som er førende for utviklingen. Det kan skje endringer i framtida, men vi må ikke glemme at både samfunnsdel og arealplaner har et langsiktig blikk. Kommunene har mange oppdaterte planer og vi skjønner at fylkeskommunen trenger en litt tid for å skaffe seg oversikt over disse. Men det bør være overkommelig innenfor et halvt år.
- Fantastisk sak og sannsynligvis det største politiske handlingsrommet som vi gir politikerne i et tiår. Vår forsinkelse bør ikke gå på bekostning av politikernes mulighet til å få tid til å behandle saken. Har varslet politikerne om at dette er en stor sak som kommer, og håper at den ikke blir rushet nå. Den trenger en nærmere analyse av hvordan vi når målene. Det er lite belyst i saken, og det trenger vår administrasjon mer tid for å gjøre - spesielt fordi vi står i en periode hvor vi vet mye mindre enn før om hva som vil fungere framover. Håper vi kan legge fram et stort

handlingsrom og muligheter framfor begrensninger, modeller og tabeller. Gi nye politikere mulighet å påvirke ved å sette av god tid til å komme med gode og frie innspill.

- Det er fortsatt et betydelig politisk handlingsrom i den langsiktige planen og ikke minst innenfor de rammene som er fordelt på tiltaksområder (7mrd. kr). Det handler også å rydde mellom nye og gamle penger. Hører at det er argumenteres for å stryke gamle planer og ønske å begynne med blanke ark. Men vi må forholde oss til de planene og finansieringen som er inntatt i de avtalene vi har inngått.
- Det vil være hensiktsmessig for den politiske behandlingen av handlingsprogrammet at den langsiktige tiltaksplanen kan behandles parallelt i desember siden disse to prosessene henger så tett sammen. Handlingsprogrammet tar for seg de neste fire årene 2022-2025, og da er det ikke så mange flere år igjen før 2029.
- Fylkeskommunen tar gjerne imot saken før ferien. Det er viktige at det blir god tid til de politiske prosessene. Her trenger vi to runder - først en modningsprosess, og så må politikerne få den igjen. Vil vurdere om innspillene skal komme fra noen få i fylkesutvalget eller om at dette er så viktig at fylkestinget bør involveres slik at alle blir engasjert. Må få med mer i saksbehandlingen om pandemien og erfaringene derfra. Nå nådde vi nullvekstmålet uten store investeringer, så kanskje er digitale investeringer viktigere for å nå nullvekstmålet i framtida.
- Skjønner ikke spørsmålet om gammelpenger. Det har ingen relevans for det videre arbeid. Mener vi her at de nye kommunene ikke kan ta del i de gamle midlene? Vi har ikke gamle penger som ikke er disponert, det er snakk om framtidige inntekter. Det er vanskelig å forstå at det settes merkelapper på de framtidige pengene - at de udisponerte midlene bare er penger til disposisjon i Trondheim. Gammelpengene er beskrevet i notatet og også avklart gjennom byvekstavtalen. Det er både framtidige inntekter og udisponerte midler - i hovedsak bompenger og midler fra bymiljøavtalen i 2016 som skal disponeres i fellesskap av Trondheim kommune, fylkeskommunen og staten. Midlene kan benyttes utenfor Trondheim der de tre partene er enige om det, som f.eks. gjennom tilskudd til drift av kollektivtrafikk.
- Spørsmål om finansiering av fylkeskommunale prosjekt. Hvordan avgjør vi om finansieringen av et fylkesprosjekt i de nye kommunene skal tas fra kommunens pott eller fra fylkes midler. I henhold til byvekstavtalen er de nye kommunene også berettiget til investeringer ut over de midlene som er avsatt i byvekstavtalen (hvor også de fylkeskommunale bidragene til Miljøpakken er med). Byvekstavtalen viser derimot til at dette som hovedregel ikke er tilfelle i Trondheim, med unntak for større prosjekt som Flakk - Rørvik. Det er imidlertid ikke angitt noen kriterier for hvilke prosjekter i Stjørdal, Malvik og Melhus som fylkeskommunen yter tilskudd til utenfor Miljøpakken.
- Mener vi har et bra grunnlag nå. Bør få med noe mer om det overordnede perspektivet og få det oversendt før ferien. Partene kan også foreta suppleringer i egne saksframlegg. Sekretariatet kan supplere litt før neste programrådsmøte slik at saken er klar for utsendelse i løpet av juni. Hvilke konkretiseringer ønskes nå før saken sendes ut?
- Fylkeskommunen ser ikke mulighet for å supplere med gode innspill nå i løpet av ei uke. Foreslår at saken sendes ut slik den er slik at vi kan få en førstegangsbehandling. Så kan partene samles og fordele innspillene slik at partene er kjent med hverandres innspill til en andrerunde. For vi kommer til å bruke tid på dette.
- For Trondheim er det viktig å få saken ut nå før sommeren og foreslår at vi tar inn og forklarer i saken sammenhengen med neste forhandlingsrunde, samt har et tydeligere perspektiv på hva som er gjennomførbart. Det er ikke lenge til 2029. Prosjektene må være relativt gryteklare for at det er mulig å få dem realisert før det. Det er viktig å vise hele bildet. Her hører også vegprosjektene og beskrivelsen av fordelingen av gammelpenger med.

Konklusjon:

Dokumentet «Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan» suppleres med en tydeliggjøring av sammenhengen med neste forhandlingsrunde for byvekstavtalen og en konkretisering av hva

som er mulig å gjennomføre innenfor gjeldende avtale. Dokumentet oversendes partene før sommeren.

Ad sak 29/21: Finansiering av Sluppen fase 1 (SVV)

Programrådet behandlet spørsmålet om finansiering av tiltak på E6/Holtermanns veg i PR-sak 18/21.

Programrådets konklusjon:

- *Programrådet støtter at rampetiltakene finansieres med statlige midler utenom Miljøpakken.*
- *Programrådet vurderer at sykkelvegssystemene og adkomst til Metrostasjonene kan være tiltak innenfor Miljøpakkens portefølje. Dette må dokumenteres og avklares mellom partene i Miljøpakken som grunnlag for politisk behandling.*
- *Programrådet ber Statens vegvesen og sekretariatet om å avklare muligheter for å omdisponere eller forskuttere statlige midler som kan finansiere sykkelvegtiltakene innenfor Miljøpakken. Dette må skje før saken kan sendes til KU.*

Trondheim kommune valgte å behandle dette i formannskapet og vedtok å utsette avgjørelsen til den ordinære budsjettprosessen høsten 2021. Formelt er det derfor pr. i dag ikke samlet tilslutning til at tiltaket finansieres med Statlige programområdemidler som del av Miljøpakken.

I forbindelse med arbeidet med Revidert Nasjonalbudsjett i februar ble Statens vegvesen bedt om å redegjøre for mulige programområdetiltak i byvekstområdet som er så byggeklare at de kan helt eller delvis finansieres i 2021. Det ble spilt inn restbehovet på Saupstadbrua, restbehovet på bru over E6 i Melhus samt sykkel- og kollektivtiltak på Sluppen som alle har vedtatt reguleringsplan.

Regjeringen har i revidert nasjonalbudsjett skrevet følgende:

For Trondheimsområdet foreslår regjeringa om lag 155 millionar kroner. Prosjekt som kan vere aktuelle, er lokalt sykkelvegssystem på Sluppen, gang- og sykkelbru over E6 i Melhus, og gang og sykkelbru over Bjørndalen (Saupstadbrua).

Med dette kan vi forvente at sykkelvegssystemene og adkomst til metrostasjonene på Sluppen er sikret finansiering- Tiltakene på Sluppen ligger ikke i Miljøpakkens årsbudsjett, og det må avklares om partene er enige om å ta dem inn.

Reguleringsplanen for Sluppen fase 1 er innrettet mot å løse tre ulike utfordringer for Sluppenområdet.

Trafikkavviklingen på E6.

Sluppenkrysset er i dag utformet slik at det er to kjørefelt inn mot byen og bare ett kjørefelt i hver retning langs E6. Planen viser utvidelse av rampene i nord og sørgående retning. Dette har stor

betydning for trafikksikkerhet, trafikkflyt og minimering av trafikklekkasje fra E6. Tiltaket finansieres utenfor Miljøpakken.

Tilgjengelighet til metrobusstasjoner på Sluppen.

Etter at bussholdeplassen på E6 lenger sør måtte stenges og flyttes mot Siemens av trafikksikkerhetsmessige årsaker er det behov for en bedre kollektivbetjening av Sluppenområdet. I dag er det en svært utilfredsstillende undergang under E6 ved Siemens og ingen planskilt kryssing av Holtermanns vei. Planen viser gang- og sykkelvegsystem som binder både nordgående og sørgående metrobusstasjon i Holtermanns vei til arbeidsplassene på Sluppen.

Gjennomgående sykkeltilbud mot sentrum

I dag er det mangelfullt sykkeltilbud fra Sluppenområdet mot sentrum. For arbeidsplassene i Sluppenveien vil et nytt hovedsykkelvegsystem korte inn forbindelsen mot sentrum med flere hundre meter.

Reguleringsplanen har rekkefølgebestemmelser som tilsier at sykkelvegsystemet og adkomst til metrostasjonene må bygges før E6-rampene kan tas i bruk.



Figur 1 Oversikt over tiltakene i fase 1 på Sluppen

De nye metrobusstasjonene vil betjene 5 700 arbeidsplasser på Sluppen og bedre tilgjengelighet til kollektiv transport vesentlig i forhold til dagens situasjon. Med ny gang og sykkelveg under E6 til erstatning for Siemensundergangen vil adkomsten bli noe kortere og bli universelt utformet. En ny sørgående metrostasjon ved Siemens kombinert med undergang under Holtermannsveien vil forkorte gangavstanden til arbeidsplassene på Sluppen med ca 500 meter eller ca 6 minutter gangtid.

For syklende fra arbeidsplassene i Sluppenveien vil nye underganger kombinert med sykkelveg langs Siemens til Bratsbergveien gi ca 500 meter innkorting sammenlignet med alternativet via Bratsbergveien eller Tempeveien.

Estimert antall syklende på østsiden av Holtermanns veg kan være i størrelsesorden på 75-100 syklende i makstimen. Antall syklist langs Holtermanns veg vil sannsynligvis på sikt være over 300 per time og antall gående over 200 per time. Det var tidligere registrert over 1 000 gående per dag til holdeplassene ved Kroppanbrua.

Statens vegvesen mener det er svært gunstig at det stilles midler til rådighet slik at både rampene og rekkefølgetiltakene kan finansieres, og ønsker å starte opp tiltaket i 2021. Vegvesenet anbefaler et samarbeid med sikte på snarlig gjennomføring.

Programrådet behandlet saken i møte 3.06.21 og anbefalte at partene gir sin tilslutning til at sykkel- og kollektivtiltakene tas inn i Miljøpakkens portefølje.

Kommentarer:

- Positivt at disse midlene har kommet inn i revidert statsbudsjett.

Konklusjon:

Partene gir tilslutning til at sykkel- og kollektivtiltakene i forbindelse med reguleringsplan for Sluppen fase 1 defineres som tiltak innenfor Miljøpakkens portefølje, og at Statens vegvesen jobber med detaljering med tanke på anleggsstart i 2021.

Ad sak 30/21: Videreført drift av sykkelheisen Trampe (TK)

Heisen ble nyrenovert og gjenåpnet i juni 2013. Ved siste ombygging ble det også lagt nye varmekabler i fortauet i Brubakken, og området langs heisen ble oppgradert. Prisen på oppgraderingen var 7,4 millioner kroner, finansiert av Miljøpakken, med Statens vegvesen som byggherre. Den har vært brukt til 20-30 000 turer i året og er et internasjonalt velkjent turistmål.

Statens vegvesen ønsker ikke å videreføre drift av sykkelheisen og driftsavtalen med selskapet som drifter Trampe ble sagt opp i 2020. Heisen er derfor stengt. De årlige driftsutgiftene har de siste årene ligget på rundt 300 000. I følge forskrift om taubaner § 2-9 kan ikke driftstillatelser overdras eller overlates til andre, og en eventuell ny drifter må derfor søke Statens Jernbanetilsyn om egen driftstillatelse.

Kommunedirektøren har siden i vår hatt dialog med Trøndelag fylke om et mulig spleiselag for å drifte sykkelheisen. Fylkeskommunen har konkludert med at de ikke vil bidra til å finansiere driften.

Formannskapet behandlet spørsmålet om å finansiere driften av sykkelheisen Trampe 11. mai i år. Formannskapet vedtak:

«Formannskapet ønsker at driften av sykkelheisen Trampe videreføres og ber kommunedirektøren gå i dialog med næringslivet for å undersøke muligheter for privat finansiering. Samtidig legges saken frem for Miljøpakkens kontaktutvalg for prinsipielle avklaringer knyttet til muligheter for finansiering av drift.

*Følgende flertallsmerknad fra partiene H, V, Sp, SV, R, MDG følger saken.
Kommunedirektøren bes komme tilbake til formannskapet med en avklaring innen
sommerferien. Dersom det ikke er mulig å få til finansiering / medfinansiering fra andre, bør
Trondheim kommune sikre fremtidig drift for Trampe».*

For å sikre forsvarlig bruk av Miljøpakkens midler, og en ensartet praksis mellom partene, er det enighet om noen føringer for bruken av Miljøpakkens midler. Her heter det:

«Miljøpakken bygger bare anlegg som vegeier er villig til å drifte og vedlikeholde. I det ligger det en forpliktelse til å ta vare på de verdiene som tilføres fra Miljøpakken»

Bruk av Miljøpakkens midler til drift av sykkelheisen er diskutert i Miljøpakkens programråd, men saken har en prinsipiell karakter og må behandles i Kontaktutvalget. Dette er knyttet spesielt to forhold:

- Den bryter med de felles rammene for bruk av Miljøpakkens midler som partene er enige om, dvs. vegeiers forpliktelse til å drifte og vedlikeholde anlegg som Miljøpakken bygger
- Saken er egnet til å skape presedens for bruk av Miljøpakkens midler til å finansiere også andre drifts- og vedlikeholdsoppgaver som normalt påligger vegeier. Miljøpakken har også fått spørsmål om å finansiere drift av Eberg sykkelgård, vinterdrift av Metrobussholdeplasser og drift av sykkelhotell m.m.

Sykelheisen er en turistattraksjon i Trondheim og er et unikt tilskudd til byen. Kommunedirektøren er derfor bedt om å undersøke om private aktører vil ønske å bidra til driften.

Kommunedirektøren er i dialog med private aktører som har vist interesse for å bidra til driften av sykkelheisen. Kommunen ønsker å sette i gang et samarbeid med næringslivet for en mer framtidsrettet løsning for Trampe som bygger oppunder Trondheim som teknologihovedstaden. For å finne en varig løsning for framtidig drift og eierskap, er det nødvendig med mer tid og en grundigere prosess.

Trondheim kommune mener at Trampe bør åpnes så raskt som mulig for inneværende sesong, og foreslår at Miljøpakken finansierer driften denne sesongen. I mellomtiden setter Trondheim kommune i gang en prosess for å avklare framtidig eierskap og modell for drift og utvikling i samarbeid med private aktører. Forslag til en mer langsiktig løsning for videre drift av Trampe fremmes til politisk behandling i god tid før våren 2022.

Trondheim kommune foreslår at Kontaktutvalget vedtar at Miljøpakken finansierer drift av sykkelheisen Trampe i inneværende sesong og at Trondheim kommune tar ansvar for å utarbeide en modell for finansiering av drift fra og med sesongen 2022.

Kommentarer:

- Vi har et etablert prinsipp om at vegeier drifter og vedlikeholder, men dette kan bli tunge forpliktelser for vegeier. Skal vi gå bort fra dette prinsippet bare når det gjelder Trondheim kommune, eller bør vi vurdere å endre prinsippet?
- Vegvesenet mener at det er viktig å holde på prinsippet for finansiering av drift. Bidrag på 300 000 kr til Trondheim for å få i gang driften av Trampe nå, må ses som en engangsdisposisjon for å løse en akutt problemstilling. Den varige driften senere år må kommunen bekoste. Melhus er

enige i dette. Fylkeskommunen støtter det også, men forventer da en raushet overfor behov som fylkeskommunen har.

- Trampe er et fantastisk utstillingsvindu for Miljøpakken. Miljøpakken bør vurdere om dette kan være et egnet profileringstiltak for å markedsføre Miljøpakken på lengre sikt.

Konklusjon: Miljøpakken bevilger 300 000 kr som en engangsfinansiering for å få i gang driften av Trampe nå. Mer prinsipielle drøftinger vedrørende finansiering av drift får vi eventuelt komme tilbake til senere.

Eventuelt:

- **Framdrift og prosess for prosjektet med Nordre Ilevollen**

Trondheim kommune ba om å få diskutert spørsmålet om framdrift og prosess for Nordre Ilevollen etter at formannskapet hadde behandlet en sak om løsning for kollektiv og trikk på Nordre Ilevollen.

Kontaktutvalget la følgende føringer for videre arbeid i februar, jf. KU-sak 04/21: 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. Partenes felles ambisjon er anleggsstart i august 2021.

Følgende faktagrunnlag fulgte saken:

- Nordre Ilevollen – usikkerhetsanalyse
- Alternativer Ila stasjon til sentrum
- Saksframlegg for behandling i programrådet (PR-sak 69/21)
- Vedlegg skisse holdeplassutforming

Kommentarer:

- Er overrasket over at saken kommer opp her nå. Det var vel meningen at saken skulle til programrådet. Kontaktutvalget skal ikke fungere som arena for omkamp.
- Ønsker bare avklaring av framdriften her. Er opptatt av å sikre beslutningsprosessen. Programrådet har ikke myndighet til å bremse framdriften i sakene og partene står fritt til å bringe disse vider for politisk avklaring.
- Intensjonen er å behandle denne saken i neste programråd. Er åpen for en ny behandling i ekstraordinært møte i Kontaktutvalget hvis det skulle vise seg nødvendig.
- Viktig med en siste kvalitetssikring av holdeplassene. Skansen er en svært viktig holdeplass og tiltaket i Nordre Ilevollen kan heller ikke gi føringer for planene for resten av Kongens gate.
- Viktig å avklare tilkoblingen av sykkelveg mot Byåsvegen og anleggene lenger nord. Kan sette av ekstra KU-møte før sommeren.

Konklusjon: Saken fremmes for behandling i neste programråd. Kontaktutvalget innkalles til kort møte før sommeren dersom dette er nødvendig for framdriften.

- **Møteplan høsten 2021**(Sek)

20. august kl. 9 - 12

22. oktober kl. 9 – 12

2. desember kl. 12:30 – 15:30

I tillegg bes sekretariatet avklare dato for et møte i slutten av september

Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan

HVA:

- Et kunnskapsgrunnlag for forståelse av Miljøpakkens økonomi og bindinger knyttet til denne
- En oversikt over mål, forventet utvikling og sannsynlige virkninger av ulike tiltak
- Beskrivelse av alternative handlingsrom for bruk av Miljøpakkens midler

HVORFOR:

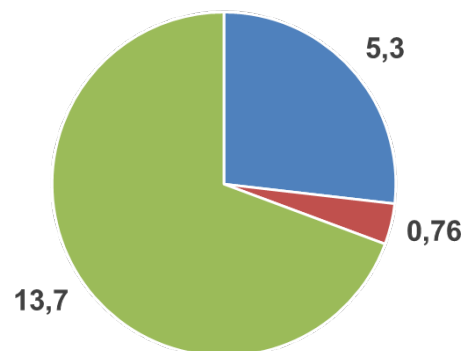
- Svare ut statens krav om å vite hva midlene brukes til
- Gi en mulighet for å synliggjøre konsekvensene Miljøpakkens løpende beslutninger over tid
- Gi større forutsigbarhet og mer rasjonelt og målrettet arbeid



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Byvekstavtalen på 20 mrd. kr, tilfører nye 6 mrd. kr (ca 30 %)

Miljøpakken 2019 – 2029
(mill 2020-kr)



25. juni 2019:

SD og KMD inngikk en byvekstavtale med Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Melhus og Malvik.

2. juli 2020:

Regjeringen gir sin tilslutning til den framforhandlede tilleggsavtalen til byvekstavtalen.

■ Byvekstavtale ■ Tilleggsavtale ■ Tidligere udisponert i MP



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Stjørdal, Malvik og Melhus disponerer en avtalt ramme

Tabell 0-1: Veiledende rammer i nye kommuner (mill. 2019-kr)

Tiltaksområde	Per år	(2019-2029)	Merknad
Riksveg programområdemidler	38,6	425	Kan anvendes til kollektiv, gange og sykkel med riksvegfunksjon
Tiltak på lokalt vegnett (Kv/Fv)	27,5	303	Kan anvendes på gang, sykkel, kollektiv, trafikk sikkerhet og støy. I hovedsak investeringer.
Stasjoner og knutepunkt	7,2	77	En omforent og endelig fordeling av midlene vil skje når tiltakene er detaljert og det samlede finansieringsbidrag er klarlagt, herunder midler fra andre aktører
Sum	73,4	805	

Er enige om å benytte 1/3 i hver kommune



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

16,5 mrd kr totalt til fordeling 2021-29

Veiledende fordeling foretatt av Kontaktutvalget i 2020

2020-kr

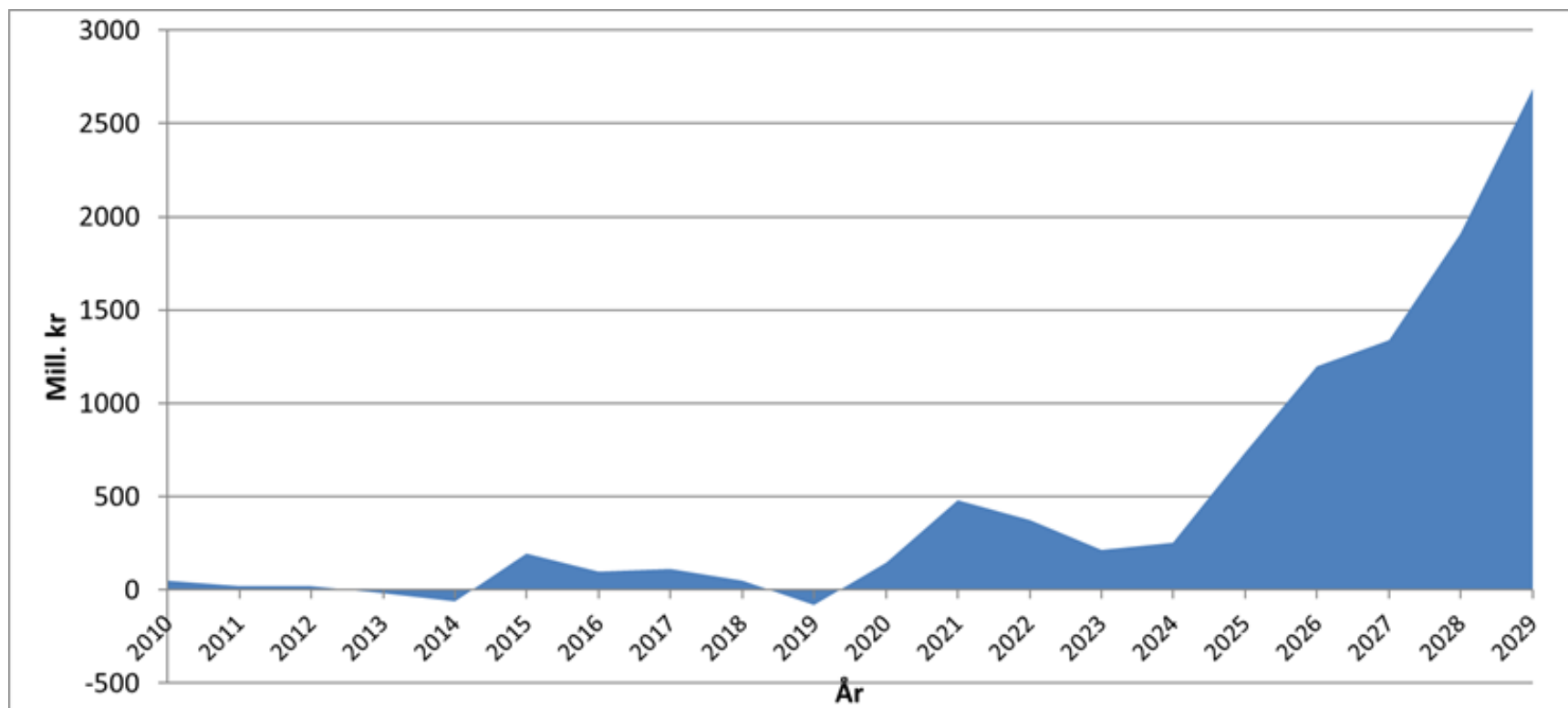
Tiltaksområde	Veiledende fordeling				
	Mill kr	Andel			
Kollektivtrafikk	7.220	44 %	Veger	1.660	10 %
-Driftstilskudd	2.330	14 %	-E6 sør	110	0,7 %
-Metrobuss	1.880	11 %	-Nydalsbrua	800	4,8 %
-Program kollektiv	1.890	11 %	-Tanem – Tulluan	410	2,5 %
-Annet koll invest	880	5,3 %	-Byåstunnel	0	0 %
-Knutepkt/stasjon	240	1,5 %	-Lokale veger	340	2,1 %
Sykkel	3.320	20 %	Annet	620	3,8 %
-Vinterdrift	100	0,6 %	-Usikkerh. avsetn	480	2,9 %
-Program sykkel	1.830	11 %	-Diverse	140	0,8 %
-Annet sykkelinvest	1.390	8,4 %	Ufordelt	2.780	17 %
Gang/TS/miljø	920	5,6 %	- Byåstunnel		
-Gangtiltak	230	1,4 %	- Brundalsforbindelsen		
-Trafikksikkerhet	450	2,7 %	- Johan Tillers v. del 2		
-Støytiltak	190	1,2 %	- Knutepunkt Sluppen ¹⁾		
-Gatebrukstiltak	50	0,3 %	TOTALT	16.520	100 %

¹⁾ Knutepunkt Sluppen kan om ønskelig i betydelig grad finansieres med programområdemidler på riksveg for kollektivtrafikk og sykkel. I tillegg også grunneierbidrag



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Alle midlene er ikke fordelt

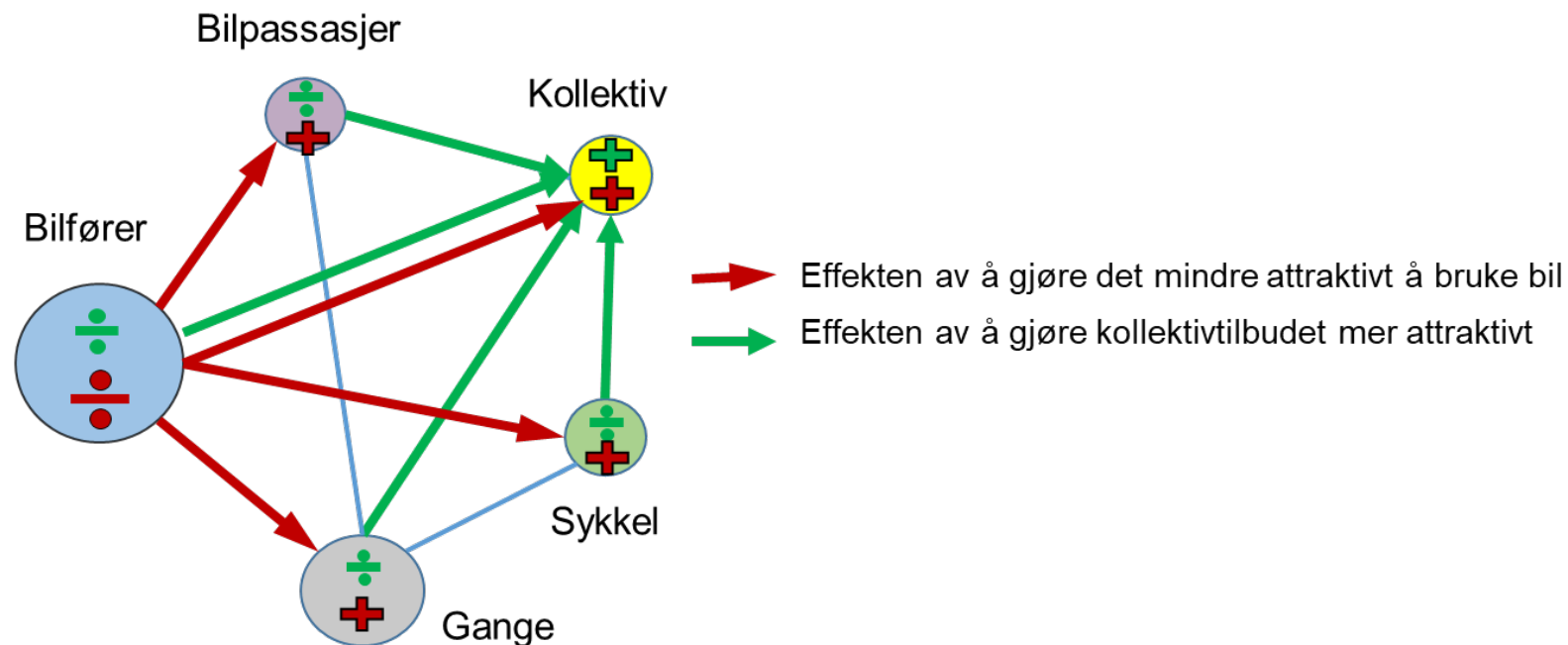


Gjenstår 2,7 mrd kr i 2029, tilsvarende ca 2,4 mrd. kr disponert underveis



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

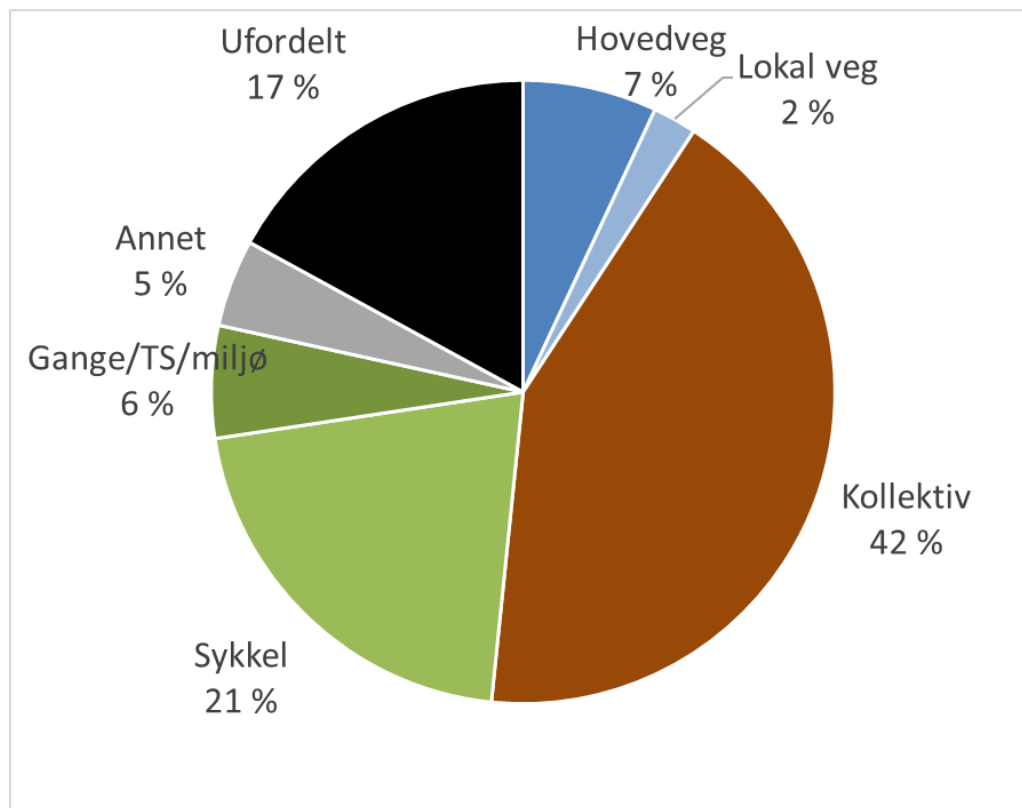
Mål og virkninger av tiltak



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Veiledende fordeling

Tiltaksområde	Veiledende fordeling	
	Mill kr	Andel
Kollektivtrafikk	6 732	42 %
-Driftstilskudd	2 163	14 %
-Metrobuss	1 809	11 %
-Program kollektiv	1 942	12 %
-Annet koll invest	607	3,8 %
-Knutepkt/stasjon	211	1,3 %
Sykkel	3 331	21 %
-Vinterdrift	120	0,8 %
-Program sykkel	1 825	11 %
-Annet sykkelinvest	1 386	8,7 %
Gang/TS/miljø	925,4	5,8 %
-Gangtiltak	241	1,5 %
-Trafikksikkerhet	406	2,6 %
-Støytiltak	199	1,3 %
-Gatebrukstiltak	79,4	0,5 %
Veger	1 463	9 %
-Byåstunnel	0	0,0 %
-Nydalsbrua	750	4,7 %
-Tanem – Tulluan	354	2,2 %
-Andre veger	0	0 %
-Lokale veger	359	2,3 %
Annet	718,2	4,5 %
-Usikkerh. avsetn	471,9	3,0 %
-Diverse	246,3	1,6 %
Ufordelt	2 704	17 %
TOTALT	15 873	



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Tre hovedalternativ

Viktigste spørsmål:

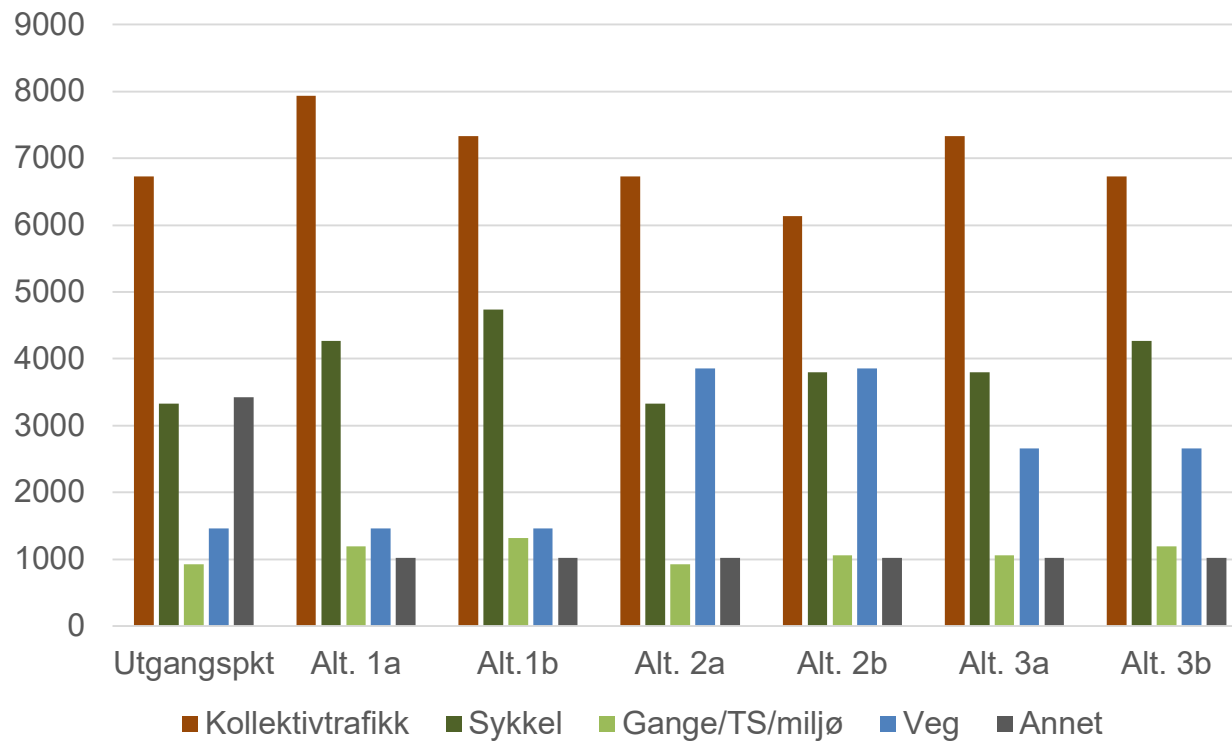
Bygge Byåstunnel eller ikke

Alternativ/ Tiltaksområde	Alt.1: Gang/sykkel/kollektiv		Alt.2: Veg/Byåsen		Alt. 3: Kombinasjon	
	Alt. 1a: GSK	Alt 1b: GSk	Alt. 2a: V	Alt. 2b: gsV	Alt. 3a: gskv	Alt. 3b: GSv
G/S/TS/Miljø	1,2	1,8	0	0,6	0,6	1,2
Kollektiv	1,2	0,6	0	-0,6	0,6	0
Veg	0	0	2,4	2,4	1,2	1,2
Sum	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Alternative handlingsrom



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Alternative handlingsrom

Tiltaksområde	Veiledende fordeling		ALT. 1: G/S/KOLLEKTIV				ALT. 2: VEG/BYÅSTUNNEL				ALT. 3: KOMBINASJON			
	Mill kr	Andel	Alt. 1a: GSK		Alt. 1b: GSk		Alt. 2a: gsV		Alt. 2b: V		Alt. 3a: gskv		Alt. 3b: GSv	
Kollektivtrafikk	6732	42 %	7 930	50,0 %	7 330	46 %	6 730	42,4 %	6 130	38,6 %	7 330	46,2 %	6 730	42 %
-Driftstilskudd	2163	14 %	2 900	18 %	2 600	18 %	2 160	14 %	2 600	16 %	2 600	16 %	2 600	18 %
-Metrobuss	1809	11 %	2 100	13 %	1 810	11 %	1 810	11 %	1 810	11 %	1 810	11 %	1 810	11 %
-Program kollektiv	1942	12 %	1 940	12 %	1 340	8,4 %	1 940	12,2 %	900	6 %	1 940	12 %	1 340	8 %
-Annet koll invest	607	3,8 %	730	4,6 %	1330	8,4 %	610	3,8 %	610	3,8 %	730	4,6 %	770	4,9 %
-Knutepkt/stasjon	211	1,3 %	260	1,6 %	250	1,6 %	210	1,3 %	210	1,3 %	250	1,6 %	210	1,3 %
Sykkel	3331	21,0 %	4 270	26,9 %	4 740	29,9 %	3 330	21,0 %	3 800	23,9 %	3 800	23,9 %	4 270	26,9 %
-Vinterdrift	120	0,8 %	150	0,9 %	170	1,1 %	120	0,8 %	120	0,8 %	140	0,9 %	150	0,9 %
-Program sykkel	1825	11 %	1 820	11 %	2 420	15 %	1 820	11 %	2 860	18 %	1 820	11 %	2 420	15 %
-Annet sykkelinvest	1386	8,7 %	2 300	14 %	2 150	14 %	1 390	8,8 %	820	5,2 %	1 840	12 %	1 700	11 %
Gang/TS/miljø	925	5,8 %	1190	7,5 %	1 320	8,3 %	930	5,9 %	1060	6,7 %	1060	6,7 %	1 190	7,5 %
-Gangtiltak	241	1,5 %	310	2,0 %	340	2,1 %	240	1,5 %	280	1,8 %	280	1,8 %	310	2,0 %
-Trafikksikkerhet	406	2,8 %	520	3,3 %	580	3,7 %	410	2,8 %	460	2,9 %	460	2,9 %	520	3,3 %
-Støytildtak	199	1,3 %	260	1,6 %	290	1,8 %	200	1,3 %	230	1,4 %	230	1,4 %	260	1,6 %
-Gatebrukstiltak	79	0,5 %	100	0,6 %	110	0,7 %	80	0,5 %	90	0,6 %	90	0,6 %	100	0,6 %
Veger	1463	9 %	1460	9,2 %	1460	9,2 %	3860	24 %	3860	24 %	2660	16,8 %	2 660	17 %
-Byåstunnel	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	2400	15 %	2400	15 %	0	0,0 %	0	0,0 %
-Nydalsbrua	750	4,7 %	750	4,7 %	750	4,7 %	750	4,7 %	750	4,7 %	750	4,7 %	750	4,7 %
-Tanem – Tulluan	354	2,2 %	350	2,2 %	350	2,2 %	350	2,2 %	350	2,2 %	350	2,2 %	350	2,2 %
-Lokale veger	359	2,3 %	360	2,3 %	360	2,3 %	360	2,3 %	360	2,3 %	1560	9,8 %	1560	9,8 %
Annet	718	4,5 %	720	4,5 %	720	4,5 %	720	4,5 %	720	4,5 %	720	4,5 %	720	4,5 %
-Usikkerh. avsetn	472	3,0 %	470	3 %	470	3 %	470	3 %	470	3 %	470	3 %	470	3 %
-Diverse	246	1,6 %	250	2 %	250	2 %	250	2 %	250	2 %	250	2 %	250	2 %
Ufordelt	2704	17 %	300	1,9 %	300	2 %	300	2 %	300	2 %	300	2 %	300	2 %
TOTALT	15873	100 %	15 870	100 %	15 870	100 %	15 870	100 %	15 870	100 %	15 870	100 %	15 870	100 %



Miljøpakken
– åpner nye muligheter

Videre prosess

. Det foreslås en videre prosess med å:

- hente inn politiske innspill til prioritering av tiltaksområder basert på foreliggende grunnlag i formannskap, fylkesutvalg og statlige organ,
- samordne innspillene i Programråd og Kontaktutvalg,
- utarbeide et felles saksgrunnlag for politisk behandling av planen i kommunestyre, bystyre, fylkesting og statlige organ.



Miljøpakken
– åpner nye muligheter