

MØTEREFERAT

Til Kontaktutvalget:

Vår dato: 22.11.23

Medlemmer:

Jan Fredrik Lund, Statens vegvesen - leder

Eugen Sørmo, Malvik kommune

Einar Gimse-Syrstad, Melhus kommune

Hanne Nyhus, Orkland kommune

Gunn Iversen Stokke, Skaun kommune

Renate Trøan Bjørshol, Stjørdal kommune

Kent Ranum, Trondheim kommune

Pål Eiden, Trøndelag fylkeskommune

Knut Sletta, Jernbanedirektoratet

Frank Jenssen, Statsforvalteren

Kjetil Strand, Statens vegvesen

Bisittere:

Jofrid Burheim, Statens vegvesen

Stig Roald Amundsen, Malvik kommune

Katrine Lereggen, Melhus kommune

Kristin Wangen, Orkland kommune

Petter Lindseth, Skaun kommune

Geir Aspenes, Stjørdal kommune

Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune

Inger Mari Eggen, Trondheim kommune

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune

Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune

Jo Bernt Brønstad, Trøndelag fylkeskommune

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Harald Høydal, Statsforvalteren

Emma Bersvendsen, Statens vegvesen

<http://miljopakken.no/>

Fra: Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 17. november kl. 09:00 – 13:00.**

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda:

45/23 Kontaktutvalgets funksjon i Miljøpakken - orientering (Sek)

46/23 Videreutvikling av styringsgrupper for byvekstavtaler - beslutning (Svv)

47/23 Status måloppnåelse/trafikkutvikling – orientering (Sek)

48/23 Tertialrapport T2 – beslutning (Sek)

49/23 Konsekvenser av forslag til statsbudsjett for MP og hovedsykkelveg rv 706 - drøfting (Sek)

50/23 Takstendringer i Miljøpakkeområdet fra januar 2024 - beslutning (Trfk)

51/23 Behov for utvidet tilskudd i 2024 for kollektivdriften i Miljøpakkeområdet - beslutning (Trfk)

52/23 Styringsramme Brøset-ruta - beslutning (Tk)

53/23 Styringsmål Brundalsforbindelsen - beslutning (Tk)

54/23 Status gateprosjektene – orientering (Trfk)

55/23 Kommunikasjon – orientering (Sek)

Eventuelt

Møtereferat

Referat fra møtene 06. og 20. oktober 2023 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutninger i programrådet 20. oktober

- *Lundvegen fortau og holdeplasser:* Bevilger 4,9 millioner for å fullfinansiere bygging av fortau og to holdeplasser i Lundvegen. Ny styringsramme for prosjektet settes til 19,5 millioner. Tilleggsbevilgningen tas inn i Miljøpakkens handlingsprogram for 2024-2027
- *Belysning fv. 715 Trolla-Flakk:* Prosjektet avsluttes. Behovet innarbeides i prosjektet Ila-Flakk.

Beslutninger i programrådet 09. november

- *Brattsbergveien, Baard Iversen veg-Leirfossvegen:* Setter av 11,0 millioner i 2024, hvorav 10,0 millioner i tilskudd til planlegging og utbygging av sykkelvei med fortau og 1,0 mill for byggeplanlegging del 2. Tiltaket innarbeides i HP 24-27. Foreslås finansiert med bompenger.
- *Forprosjekt fv 6806 omlegging Innherredsvegen (Stjørdal) og sanering av planovergang:* Godkjenner ramme til planlegging i 2024 på 5 mill. kr. Ber Trøndelag fylkeskommune komme tilbake til programrådet med et kvalitetssikret forslag til planramme i løpet av 1. halvår 2024. Forslag til ramme på 5 mill. kr. innarbeides i HP 24-27. Foreslås finansiert med bompenger.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 45/23 Kontaktutvalgets funksjon i Miljøpakken - orientering (Sek)

Oddgeir Myklebust orienterte.

Kontaktutvalget er styringsgruppe i Miljøpakke-samarbeidet. Siden dette er det første ordinære møtet i Kontaktutvalget med nytt mannskap, tas det en kort gjennomgang av styringsgruppens funksjon/rolle.

Kommentarer:

- Ber om sak som forklarer statlig finansiering og indekser.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 46/23 Videreutvikling av styringsgrupper for byvekstavtaler - beslutning (Svv)

Jan Fredrik Lund orienterte.

Saksopplysninger

Formålet med saken er at styringsgruppen skal få en orientering om arbeidet som er gjort i arbeidsgruppen, samt behandle forslag om at felles prinsipper for rolle- og ansvarsbeskrivelser og felles årshjul for byvekstavtaler legges til grunn for styringsgruppens arbeid. Det bes om at det arbeides videre med disse, ved å se på eventuelle lokale tilpasninger.

Forslagene til prinsipper er utarbeidet på grunnlag av drøftinger i en arbeidsgruppe som ble opprettet etter ønske fra Vegdirektøren.

Vegdirektøren anbefaler at de presenterte forslagene legges til grunn for styringsgruppens arbeid. Tilsvarende sak vil legges frem for styringsgrupper i øvrige byvekstvtaleområder.

Bakgrunn for arbeidet

Som ansvarlig for den løpende oppfølgingen av byvekstvtalene, har Vegdirektøren tatt et initiativ til å se på potensialet for forbedringer og effektivisering av arbeidet i styringsgruppene, innenfor rammene beskrevet i NTP 2022-33. Formålet var å forenkle og samordne praksis og skape enda bedre rammer rundt styringen av byvekstvtalene i de lokale styringsgruppene, samtidig med at det tas hensyn til byområdenes egenart og lokaldemokratiske prosesser. Det ble sendt et brev til partene i gjeldende byvekstvtaler om dette 21. februar 2023, og gitt en orientering i styringsgruppene.

Det ble etablert en arbeidsgruppe med bred deltakelse på tvers av de fire største byområdene som har byvekstvtaler, ledet av Statens vegvesen. Arbeidsgruppens mandat (vedlegg 1) er vedtatt av Vegdirektøren. Det er utarbeidet et kunnskapsgrunnlag (vedlegg 2) basert på dokumentstudier, intervjuer og arbeidsmøter. Arbeidet har vært strukturert rundt fire hovedtemaer: Organisering og styring, saksforberedelse, porteføljestyling, måloppnåelse og rapportering. Kunnskapsgrunnlaget har vært drøftet i arbeidsgruppen, og forslag til prinsipper for forbedring og effektivisering bygger på dette grunnlaget.

Nærmere om anbefalingene

Arbeidsgruppen har gjennomført diskusjoner i fellesskap, og analysen av kunnskapsgrunnlaget har avdekket variasjoner i styrker og svakheter blant de ulike byområdene. Samtidig har innsatsen med å avdekke beste praksis vært givende, og etter grundige drøftinger anbefales noen felles prinsipper som kan danne et grunnlag for videre arbeid. Det er viktig å fremheve at visse prinsipper kan ha større relevans og betydning i noen områder enn i andre. Det er derfor opp til den enkelte styringsgruppe å fastslå hvilke prinsipper som først og fremst bør prioriteres i deres arbeid.

Det er arbeidsgruppens oppfatning at dagens samarbeidspraksis og organisering av byvekstvtalene i hovedsak fungerer godt, men at det er muligheter for forbedring og effektivisering.

Det er utarbeidet fem overordnede prinsipper med tiltak som kan bidra til forbedring og effektivisering i styringsgruppene. Se tabellen under.

#	Prinsipp	Tiltak
1	Tydelige roller og ansvar	Definere rolle- og ansvarsbeskrivelser for aktørene i samarbeidet
2	Felles årshjul	Etablere felles tematisk årshjul
3	Felles forståelse av porteføljestyling	Sikre felles tilnærming, definisjon og terminologi for porteføljestyling
4	Tydelige forventninger til måloppnåelse og rapportering	Utvikle veileder for måloppnåelse
5	Forventninger til god saksforberedelse	Etablere forventninger, sjekkliste og prosess for god saksforberedelse

I tillegg til disse prinsippene er det identifisert noen utfordringer utenfor arbeidets primære målsetting, men som potensielt kan bidra til økt effektivitet og som bør følges opp videre. (se vedlegg 4, s. 17).

Tiltak 1: Definere rolle- og ansvarsbeskrivelser

Det er utarbeidet et forslag til felles rolle- og ansvarsbeskrivelser for styringsgruppene oppfølging av byvekstavtalene (se vedlegg 3, s. 6-15). Disse beskrivelsene er utviklet for å tydeliggjøre hvilken rolle og ansvar de ulike forane og aktørene har, og hvilke forventninger som knytter seg til deres bidrag i byvekstsamarbeidet. Av hensyn til byområdenes egenart og lokaldemokratiske prosesser foreslås det en prosess der det etter en orientering i styringsgruppene arbeides videre med eventuelle lokale tilpasninger for endelig behandling av roller og ansvar.

Tiltak 2: Etablere felles tematisk årshjul

Det er utarbeidet et felles tematisk årshjul for styringsgruppene (se vedlegg 3, s. 17-18). Dette årshjulet er utarbeidet for å synliggjøre rammer for nødvendig møteaktivitet i styringsgruppene gjennom året, og for å sikre effektiv og strukturert tilnærming til styringsgruppemøtene.

Det er i vedlegget synliggjort hvordan det felles årshjulet passer inn med dagens praksis, møtefrekvens og milepæler i de ulike styringsgruppene (se vedlegg 3, s. 19-22). Dette kan danne grunnlaget for en drøfting i de enkelte styringsgruppene rundt gjeldende praksis med tanke på mest mulig effektivt arbeid i styringsgruppene.

Det tematiske årshjulet må tilpasses byvekstområdets egenart og prosesser, og relevante aktiviteter utover nøkkelaktivitetene i rammen bør innarbeides. I tillegg må det gjøres en vurdering av hvilke typer saker som bør behandles i styringsgruppen og hva som er hensiktsmessig møtefrekvens. Dette bør ses og drøftes i sammenheng med rolle- og ansvarsbeskrivelse for styringsgruppe og administrativ gruppe, herunder hvilke mandater og fullmakter de ulike forane skal ha.

Forslag til implementering

Det anbefales at tiltakene beskrevet i tabellen over implementeres trinnvis i styringsgruppene i løpet av 2024, se eksempler for implementeringsplan i vedlegg 3, s. 24-25 og vedlegg 4, s. 14-15. En etablert felles praksis for de fire største byområdene kan også danne grunnlaget for styringsgrupper i eventuelle nye byvekstavtaler.

Vedtak:

Styringsgruppen ber om at sekretariatet i samråd med partene kommer tilbake til Styringsgruppen med forslag til rolle- og ansvarsbeskrivelse og årshjul som skal gjelde for Byvekstavtalen i Trondheimsområdet. Forslaget skal ta utgangspunkt Vegdirektørens anbefalinger til felles rolle- og ansvarsbeskrivelser og årshjul for byvekstavtaler, og drøfting i møtet.

Sak 47/23 Status måloppnåelse/trafikkutvikling – orientering (Sek)

Det orienteres i møtet. Saken gjelder en løpende orientering om status for måloppnåelse og trafikkutviklingen i miljøpakkeområdet.

Trafikkutviklingen hittil i år viser en økning i personbiltransport på 3,8 prosent sammenlignet med samme periode 2019. Les flere tall og utfyllende beskrivelser i vedlegget.

Kommentarer:

- Måloppnåelse for nullvekstmålet må komme tydeligere frem i rapporten

Konklusjon: Tas til orientering. Trafikkrapport justeres etter innspill i møtet.

Sak 48/23 Tertilrapport T2 – beslutning (Sek)

Øystein Røkke orienterte.

Tertilrapporten ble behandlet i programrådet 20.10.23 og sendes til behandling i Kontaktutvalget.

Sekretariatet (SEK) koordinerer arbeidet med tertilrapporten. Tertilrapporten er laget ut fra etatenes rapportering på 281 prosjekt. Pr 2. tertial (T2) disponerer etatene økonomiske rammer på omtrent 2,6 mrd. kr, og det rapporteres en total årsprognose for forbruk på i overkant av 1,9 mrd. kr. Dette gir et forventet mindreforbruk (både periodisert og varig) ved utgangen av året på vel 0,7 mrd. kr.

Periodisert mindreforbruk oppstår når årlige budsjetttildelinger er større enn kostnadene for de samme årene (motsatt for periodisert merforbruk). Varig mindreforbruk oppstår når tiltak gjennomføres med en lavere kostnad¹ enn avsatt budsjetttramme/styringsramme. I Miljøpakken skal ingen prosjekt gå utover sine budsjett-/styringsrammer uten at det er avklart blant partene.

Enkelte av de største prosjektene rapporterer om forsert fremdrift sett i forhold til opprinnelig plan. Både Rv. 706 Nydalsbrua og Fv. 704 Tanem - Tulluan og Fv. 950 Reppe - Være², rapporterer en årsprognose som er høyere enn disponible midler, men innenfor vedtatte styringsrammer. Det periodiserte merforbruket for 2023 for prosjektene er omtrent 0,3 mrd. kr og vil finansieres i kommende budsjett.

Korrigert for periodisert merforbruk 2023 for ovennevnte prosjekter, er forventet mindreforbruk for den resterende porteføljen i underkant av 1,0 mrd. kr. Vel 90% av rapportert mindreforbruk er knyttet til periodisering, og 10% til varig mindreforbruk.

Beslutningstakere og publikum bør kunne forvente at budsjettvedtak blir gjennomført i henhold til plan. Flere typer statlige midler/tilskudd trekkes inn dersom de ikke benyttes som forventet (statsbudsjett), og må rebeviges i senere statsbudsjett.

Hovedforklaringene til manglende gjennomføring/fremdrift er intern organisering, mangel på interne ressurser og vel optimistiske budsjettinnspill. Enkelte etater har tatt grep og forventer bedre gjennomføringsevne fremover.

Partene har de senere årene utviklet omforente retningslinjer for prosjektarbeidet der

¹ Det er etablert rutiner for å håndtere ledige midler fra avsluttet prosjekt.

² Prosjektet rapporter om totalprognose høyere enn vedtatt styringsramme, og viser til kommende sak til programrådet.

arbeidet deles inn i flere faser og håndterlige delprosjekt. Hensikten er å begrense usikkerhet knyttet til planavklaring, eiendomsserverv, kostnader og finansiering på tidlig stadium og gi et godt grunnlag for politisk prioritering. Rapporteringen viser at denne usikkerheten fortsatt er stor, og en viktig forklaringsfaktor til forsinket prosjektfremdrift.

Som oppfølging av Kontaktutvalgets behandlingen av T1-rapport (møte 9. juni sak 26/23) ble partene til T2-rapporten bedt om å "vurder spesielt hvordan produksjonen kan økes for egne prosjekter og realismen i gjennomføring av prosjektporteføljen med bakgrunn i vedtatte budsjett". Dette er i liten grad svart ut i T2-rapporteringen fra partene. Men partene er bedt om å gjennomgå egen prosjektportefølje i forbindelse med den politiske behandlingen av handlingsprogrammet 2024-2027.

Kommentarer:

- Dette er alvorlig. Er en utfordring for de andre bypakkene også.
- Trondheim kommune vurderer å be Statens vegvesen å ta over noen av de store sykkelprosjektene.
- Partene bes om å ta en kritisk gjennomgang av egen portefølje i forbindelse med behandling av HP 24-27

Vedtak:

Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens tertialrapport 2 - 2023

Sak 49/23 Konsekvenser av forslag til statsbudsjett for MP og hovedsykkelveg rv 706 - drøfting (Sek)

Statens vegvesen orienterte om konsekvenser av forslag til statsbudsjett for blant annet hovedsykkelveg rv 706 (langs jernbanen østfra).

Forslag til statsbudsjett 2024 ble fremlagt 6. oktober 2023. I Samferdselsdepartementets budsjettforslag Prop. 1 S (2023-2024) viser tabell 4.21 foreløpig fordeling av midler i 2024. I forslaget settes det av 58 mill. kr til statlige investeringsmidler til mindre tiltak (gange-, sykkel- og kollektiv), mens innmeldt behov fra Miljøpakken var på 364 mill. kr.

Mindre investeringstiltak (mill. kr)	Statsbudsjett	Innspill	Avvik
Post 30 (riksvei)	58	291	-233
Post 66 (kommunal og fylkeskommunal vei)	0	73	-73
Sum	58	364	-306

Miljøpakken får altså 306 mill. kr mindre enn innmeldt behov, noe som har konsekvenser.

Det er viktig å få frem at dette er midler som det er avtalt at Miljøpakken skal få gjennom ny byvekstavtale for 2023-2029, signert i oktober 2023. I avtalen har staten forpliktet seg til å bidra med vel 3819 mill. 23-kr i avtaleperioden, dette tilsvarer en årlig gjennomsnittlig tildeling på vel 545 mill. 23-kr. Med 58 mill. kr i forslag til statsbudsjett 2024, blir det svært vanskelig for Miljøpakken å kunne ta ut de avtalte statlige midlene med en tidshorisont til 2029.

En konsekvens er at prosjektet med sammenhengende hovedsykkelveg på Rv. 706 mellom Gildheim

og Pirbrua, hvor to av delstrekningene er klare til å starte utbygging, kan bli nødt til å stoppe. Prosjektet utføres av Statens vegvesen og finansieres av post 30 midler. Dette er et av sykkelprosjektene i Miljøpakken som leverer. De første etappene er bygd og man er klar for å bygge de neste etappene. Vi høster måloppnåelsen først når hele strekningen mellom Gildheim-Pirbrua er bygget ut. Spesielt er strekningen mellom Lilleby skole og Nordtvedtsgate (klar til bygging) avgjørende for å kunne snakke om noen måloppnåelse i prosjektet. Det bør finnes en løsning for å unngå stans i prosjektet.

Det forverrer situasjonen at Statens vegvesen får signaler om at de får mindre planmidler. Dermed får de ikke planlagt prosjekter i Miljøpakken som trengs for å kunne hente ut de statlige investeringsmidlene.

Miljøpakken er allerede dårligst i klassen av alle de 4 bypakkene mht. å hente ut statlige midler med en oppfyllingsgrad på kun 15% (42%-55% for de andre bypakkene). Forslag til statsbudsjett for 2024 gjør ikke situasjonen bedre. Vi får i liten grad de statlige midlene vi ber om når vi trenger dem og får ikke midler til å planlegge nye tiltak. På denne måten gjør staten det praktisk veldig vanskelig for Miljøpakken å hente ut de 3819 mill. 23-kr som ligger i byvekstavtalen.

Det innmeldte behovet for mindre investeringstiltak på kommunal og fylkeskommunal veg (post 66) på 73 mill. kr er i sin helhet strøket i statsbudsjettet. Tiltakene kan alternativt finansieres med bompenger, men er avhengig av lokalpolitisk enighet. Ved å finansiere tiltakene med bompenger tar partene i Miljøpakken risikoen knyttet til usikkerheten om fremtidige statlige tildelinger.

Forutsatt at det ikke kommer statlige midler til byggestart på de to deletappene på hovedsykkelvegen langs Rv. 706, kan alternativ finansiering vurderes, men manglende formalisering hindrer muligheten for finansiering fra alternative finansieringskilder i Miljøpakken. Det skyldes at Statens vegvesen ser på hovedsykkelveg langs Rv. 706 som fem individuelle prosjekt, ikke som et prosjekt. Det vil si at det ikke er noen formell aksept i Statens vegvesen for gjennomføring av de resterende strekningene, selv om man har finansiert to delstrekninger allerede. Dette er utfordrende, særlig med tanke på at prosjektets måloppnåelse handler om et sammenhengende tilbud, en strekning alene gir ikke noen måloppnåelse.

Denne saken reiser noen grunnleggende spørsmål:

- *Hvorfor får ikke Miljøpakken det innmeldte behovet?*
- *Hvorfor følger staten i liten grad opp sine avtalte forpliktelser?*
- *Hvilket signal er det staten gir Miljøpakken? Dette sett i lys av de statlige forpliktelsene i nylig underskrevet byvekstavtale for perioden 2023-29.*

Det bes om at Kontaktutvalget drøfter hvordan denne situasjonen bør håndteres. Det er naturlig å ta opp temaet i neste møte med politisk styringsgruppe.

Kommentarer:

- *Det bør være mulig å se på alternativ finansiering av hovedsykkelveg rv 706 og andre sykkelprosjekter for å unngå stans i prosjektene. En mulig alternativ finansiering kan ha konsekvenser for andre prosjekter, noe som må belyses.*
- *Statens vegvesen bes avklare hva som er formelt mulig.*
- *Er det aktuelt for MP å finansiere planlegging av prosjekter som i utgangspunktet skulle vært finansiert med statlige planmidler?*

Konklusjon: Kontaktutvalget ber om at det legges fram sak for programrådet om alternativ finansiering av sykkelprosjektet hovedsykkelveg rv 706 for å unngå stopp i prosjektet. Det gjelder også alternativ finansiering av andre sykkelprosjekter. Konsekvenser for måloppnåelse og porteføljen må også belyses.

Sak 50/23 Takstendringer i Miljøpakkeområdet fra januar 2024 - beslutning (Trfk)

Konrad Pütz orienterte.

Saken ble behandlet i programrådet 09.11.23 og sendes til behandling i Kontaktutvalget.

Bakgrunn

Fylkesdirektøren har i sitt forslag til budsjett for Trøndelag fylkeskommune foreslått en generell takstøkning på all kollektivtransport på 4,8% fra 1.januar 2024. Prosentbeløpet tilsvarer økning i konsumprisindeksen september 2022 til september 2023 på 3,3 prosent oppjustert med 1,5 prosentpoeng. Den takstmodellen som er etablert i Trøndelag innebærer at takster og takstendringer innenfor og utenfor Miljøpakkeområdet inntil videre må følge hverandre. Dette medfører at det som vedtas av endringer fra januar 2024 må være likt og koordinert mellom partene i Miljøpakken og fylkeskommunen.

Faktiske opplysninger

Takster og takstendringer innenfor Miljøpakkeområdet behandles og vedtas gjennom samarbeidsorganene i Miljøpakken. Dersom det ønskes etablert forskjellig takstnivå innenfor og utenfor Miljøpakken må det gjennomføres større systemendringer. Det er ikke utredet i detalj hvordan ulike takstnivå kan løses teknisk og hvor lang tid det vil ta før dette er gjennomførbart. Kommunikasjonsmessig vil dette også innebære noen komplikasjoner i forhold til takster og takstpåslag ved kryssing av soner. AtB og fylkesdirektøren må derfor komme tilbake med løsningsforslag og en gjennomføringsplan dersom det er et ønske fra Miljøpakkens side å åpne for muligheten med avvikende takster.

Det er mange fordeler ved å beholde samme takst innenfor og utenfor Miljøpakkeområdet, men takst er også et viktig styringsverktøy for å nå nullvekstmålet i Miljøpakkeområdet.

AtB har i sitt foreløpige budsjett for 2024, og som det kommer fram i den parallelle saken til KU «Behov for utvidet tilskudd i 2024 for å opprettholde kollektivdriften i Miljøpakkeområdet» lagt til grunn en takstøkning på 4,8%. Dersom takstøkningen i Miljøpakkeområdet besluttet annerledes, vil dette medføre endringer i signalisert tilskuddsbehov. Grovt beregnet gir hvert prosentpoeng takstendring ca 5 millioner kroner i inntekts-/tilskuddsendring.

Tidligere praksis og gjennomførte takstøkninger

Fylkesdirektøren kommuniserte i sin økonomiplan 2021-2024 en anbefaling om å gjennomføre årlige takstøkninger lik den generelle prisutviklingen i samfunnet (KPI september -september). Dette for å gi takstjusteringene en viss forutsigbarhet..

For 2023 ble det vedtatt en takstøkning på 3 prosent selv om KPI hadde en økning på hele 6,9 prosent. En viktig begrunnelse var å stimulere til høyere passasjervekst etter koronaperioden. Samme forhold gjelder ikke i samme grad for 2024 og fylkesdirektøren har derfor i sitt budsjettforslag for 2024 foreslått å ta inn noe av inntektsetterslepet fra forrige taksregulering.

Takstendringene i Trøndelag har de siste årene vært som følger:

2019: 3,0%
2020: 5,0%
2021: 1,6%
2022: 4,1%
2023: 3,0%
2024: 4,8% (forslag i Trfks økonomiplan)

Dersom det vedtas ulik takstregulering innenfor og utenfor Miljøpakkeområdet, må AtB og fylkesdirektøren likevel gjennomføre en lik endring i hele Trøndelag, men vil umiddelbart starte arbeidet med de systemendringene som skal til for å kunne innføre differensierte takster.

Kommentarer:

- *Det er uheldig at Miljøpakkeområdet ikke skilles ut som egen takstsone. Kan være at vi ønsker andre taksttiltak innenfor området.*
- *Miljøpakkeområdet kan skilles ut som egen takstsone, men AtB trenger eventuelt tid til å gjøre en jobb.*
- *Det bes om at AtB beskriver dette.*

Vedtak:

- **Kontaktutvalget tar til etterretning at det innstilles på å øke kollektivtakster for 2024 med 4,8 prosent.**
- **Kontaktutvalget ber Trfk komme tilbake med en sak dersom fylkestinget vedtar en annen takst enn innstilt.**
- **AtB bes beskrive hvordan legge til rette for egen takstsone i Miljøpakke-området.**

Sak 51/23 Behov for utvidet tilskudd i 2024 for kollektivdriften i Miljøpakkeområdet - beslutning (Trfk)

Konrad Pütz orienterte.

Saken ble behandlet i programrådet 09.11.23 og sendes til behandling i kontaktutvalget.

Bakgrunn

Kollektivtilbudet i avtaleområdet finansieres delvis av Trøndelag fylkeskommunes ordinære driftstilskudd i avtaleområdet, og delvis av tilleggsfinansiering gjennom Miljøpakken. Fylkeskommunens ordinære tilskudd skal tilsvare det fylkeskommunens tilskuddsnivå antas å ville vært uten byvekstavtale (nullpunktet). Fylkeskommunens ordinære tilskudd er beregnet å utgjøre kr 223, 5 mill. i 2023-kr.. Denne saken handler om behov for utvidet tilskudd (garanti) fra Miljøpakken.

Da fristen for innspill til handlingsprogrammet for 2024-2027 utløp første juni, hadde ikke

fylkeskommunen tilstrekkelig oversikt over utviklingen i kostnadsindekser til å legge inn et forventet merforbruk - gitt uendret rutetilbud - i handlingsprogrammet. I tiden etter har fylkeskommunen i flere saker til programrådet og kontaktutvalget presentert økonomiske utfordringer innenfor driften av kollektivtrafikken i Miljøpakkeområdet.

- KU-sak 39/23 *rapportering på AtBs bruk av garanti for 2023 – behov for å utvide finansieringen*, ga et godt bilde av kostnadsutfordringer.
- KU-sak 36/23 *rapportering økonomisk status 2023 – taksttiltak som følge av «bompengeforliket»*, ble inntektsutfordringer presentert.
- I KU-sak 41/23 *drift kollektiv* ble det gitt en grundig gjennomgang av driften av kollektivtrafikken innenfor Miljøpakkeområdet. Her formidlet fylkeskommunen at *“kostnadsveksten forventes å gi merkostnader i drift på 40 MNOK i 2023 og vil ha effekt også for 2024”* og at *“kollektivtransporten i 2024 og framover vil ha økt tilskuddsbehov om ikke kostnadsreduserende tiltak, taksttiltak eller andre tiltak for å øke inntekter iverksettes.”* I sakens tabell 6, la fylkeskommunen inn et estimert garantibehov for 2024 på 40 millioner kroner og var tydelig på at det ville bli arbeidet videre med kvalitetssikring i tett samarbeid med AtB.

Denne saken vil belyse særlig kostnadsutfordringer for driften av det avtalefestede kollektivtilbudet i Miljøpakkeområdet for 2024, men kan også vil ha følger for resten av planperioden frem mot 2029.

Faktiske opplysninger

Det nye anbudet fra 2019 var basert på en forventning om gradvis vekst i passasjerinntektene. Under pandemien gikk passasjerantallet kraftig ned, og det var et samlet kompensasjonsbehov på 170 – 190 MNOK til drift av kollektivtrafikken i Miljøpakkeområdet i 2020 – 2022. Etter pandemien har det vært en god økning i passasjerinntektene.

Prisvekst:

Fra 2022 har det vært ekstraordinær kostnadsvekst m.a som følge av krigen i Ukraina og et urolig verdensbilde, og AtB sin indeksjusterte prisvekst har vært langt utover tilsvarende vekst i takster og kommunal deflator.

Kontraktene for buss i Miljøpakkeområdet reguleres halvårlig basert på flere underliggende faktorer som prisvekst (inkl diesel, biogass, elektrisitet), lønnsvekst, rentenivå mm. Indekser settes sammen av SSB og publiseres kvartalsvis med etterslep.

Gjeldende indekser hos SSB slår inn med drøye 1 års etterslep i AtB sin økonomi:

- 2018 med virkning ut i 2019: 4,3%
- 2019 med virkning ut i 2020: 2,1%
- 2020 med virkning ut i 2021: -2,2%
- 2021 med virkning ut i 2022: 10,57%
- 2022 med virkning ut i 2023: 14,77%
- 2023 med virkning ut i 2024: 2,03% (foreløpig estimat)

Takstendring:

Viser til forrige sak. AtB har i beregninger av budsjett 2024 lagt til grunn at takst økes med 4,8% i tråd med innstillingen til økonomiplan for kommende år i Trøndelag fylkeskommune.

Kommunal deflator:

Kommunal deflator legges frem som en del av statsbudsjettet, og danner grunnlag for

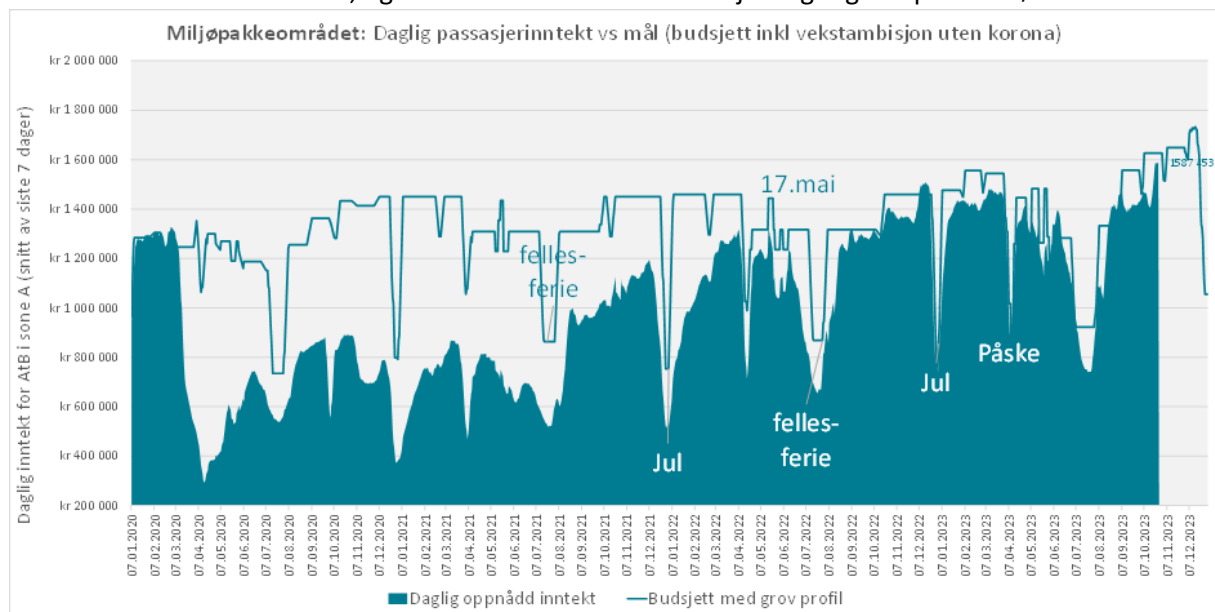
tilskuddsutviklingen og AtB sin budsjettering.

AtB har i beregninger av budsjett 2024 lagt til grunn at deflator justerer tilskuddene med 4,3% i tråd med statsbudsjett og Trfks forslag til økonomiplan.

I 2023 dekkes gapet mellom takst/deflator og prisvekst for AtB med mindreforbruk fra tidligere år, mindreforbruk på konkrete prosjekt i 2023, samt garantibeløp på 43,4 MNOK, ref vedtaket i KU-sak 39/23. Siden noen av prisene ble indeksert først i august 2023 vil endringene først få helårseffekt i 2024 og medføre en kostnadsutfordring på 65 MNOK. Noe av dette vil kompenseres av økte passasjerinntekter.

Passasjerinntektsutvikling:

Figur 1 viser utviklingen i passasjerinntekter målt mot AtB sitt budsjett siden 2020. Grafene er påvirket av innførte taksttiltak i forbindelse med bompengeforliket. Taksttiltakene har ført til at inntektene har blitt redusert, og at uten disse ville både budsjett og regnskap vært større i 2023.



Figur 1. Daglig passasjerinntekt vs mål (budsjett inkl. vekstambisjon uten korona). Kilde: AtB

Det har vært god vekst i både antall passasjerer og passasjerinntekter i 2023 sammenlignet med 2022.

AtB har løpende arbeidet med å forbedre reiseinformasjon, bedre overganger, øke betalingsandel og drevet målrettet markedsføring av tilbudet. I senere tid er mer av det helhetlige mobilitetstilbudet synliggjort gjennom aktiv markedsføring og i app (gange, bysykler, elsparkesykler, fleksibel transport og bildeling) og gamle billetteringssystemer utfases. Det er likevel usikkerhet knyttet til hvilken videre vekst man eventuelt klarer å oppnå i passasjerinntekter inn mot 2024. Til grunn for budsjettet i 2024 er det lagt til grunn dagens passasjerinntekt justert opp med 4,5%. Dette sammen med foreslått takstendring på 4,8% gjør at budsjettet passasjerinntekt i Miljøpakken er på 520 MNOK for 2024.

Tilbudsjusteringer:

Utover allerede gitt tilskudd til styrking av tilbudet, vil AtB legge opp til det samme rutetilbudet som i 2023 i arbeidet med budsjett for 2024. Det vil dermed som utgangspunkt budsjetteres med samme ruteproduksjon som i 2023 inntil nye vedtak foreligger. Dersom AtB bes om å løse økonomiske

utfordringer med nedjustering av tilbudet vil det ta ca. 4 måneder før man klarer å gjennomføre endringene med de vilkår som ligger i dagens kontrakter.

Drøftinger

Samlet viser estimering av passasjerinntekter og det faktum at det forventes høyere vekst i kostnadsindekser enn deflator og takst at AtB mangler 40 MNOK i 2024 for å kunne finansiere dagens rutetilbud. Regnestykket er som følger:

Utfordring:		
Rutekjøp pga prisvekst	65 MNOK	Helårseffekt av de 40 MNOK vi opplevde i 2023 i 2024 (referansen her er budsjett 2023)
Passasjersvikt UB 2023	37 MNOK	Svikt i 2023 inntekt (referansen er budsjett 2023)
Indeks fra 2023 -> 2024 snitt	18 MNOK	Ytterligere prisvekst utover dagens nivå basert på prognose (indeks blir kjent først i 2024 og kan variere mye)
	120 MNOK	
Finansiering:		
Ambisjon 4,5% passasjervekst	-22 MNOK	I tråd med Trfk forslag i økonomiplan øker takst med 4,8%
Takstøkning (KPI 3,3%+1,5%)	-23 MNOK	Fra utkast leveranseavtale fra Trfk øker tilskudd med 4,3% deflator
Mertilskudd i Leveranseavtale	-17 MNOK	Uspesifiserte kostnads- og inntektseffekter i detaljbudsjettet
Håndteres av AtB	-18 MNOK	
	-80 MNOK	
Estimert ekstra tilskuddsbehov:	40 MNOK	

Figur 2. Oppsummert utfordringsbilde for drift kollektivtrafikk. Kilde: AtB

Slik avtalene mellom AtB og operatørene er utformet, vil prisvekst det ene året få betydelig effekt i det påfølgende året. For resten av handlingsprogramperioden 2024 – 2027, er det fortsatt stor usikkerhet. Fylkeskommunen vil følge den økonomiske utviklingen til AtB tett, og rapportere tilbake til KU i tråd med vedtaket i «garantisaken», som redegjort for ovenfor.

Alternativet til å øke tilskuddet er å redusere rutetilbudet slik at driften holdes innenfor økonomiske rammer for 2024. I 2022 ble det kuttet i rutetilbudet for å tilpasse driften til økonomiske rammer. Ytterligere kutt vil utfordre nettverksmodellen med økt bruk av omstigninger, spesielt på kveldstid og i helgene. I rutekuttet fra 2022 ble særlig søndager rammet. I tillegg vil trengselen på noen avganger øke, noe som kan være negativt for videre passasjerutvikling. Om kontaktutvalget ikke vedtar å øke finansieringen, vil AtB kunne iverksette - og få økonomiske effekter ca. fire måneder etter bestilling, slik kontraktene mellom operatører og AtB er innrettet. Fylkeskommunen vil arbeide videre for å se på muligheter for kostnadsreducerende tiltak, og for å omprioriteringer innenfor økonomiske ramme uten at det går vesentlig utover Miljøpakkens måloppnåelse.

Samlet oversikt Miljøpakkens bidrag til kollektiv drift

Vedtak i KU-sak 44/23 erstatter fylkeskommunens opprinnelige innspill til årsbudsjettet 2024, det medfører en reduksjon på 23 mill. kr. Sett i forhold til vedtatt årsbudsjett 2023 utgjør det en økning på 81 mill. løpende kroner.

	Års- budsjett 2023	KU-sak 44/23	Innspill HP 2024-2027
(tall i mill. kr)	2023	2024	2024
Drift kollektivtransport, avtale	233,3	233,3	233,3
Reduserte billettpriser (øremerked belønningsmidler)	54,4	58,0	58,0
Ekstra driftstilskudd kollektivtransport	30,0	20,0	50,0
Drift lokalbuss Malvik og Melhus	6,3	6,3	6,3
Aldersvennlig transport	8,6	10,0	10,0
Mobilitetsspakke (HP 2023-2026)	16,0	16,0	16,0
Mobilitetsspakke, økning		16,0	16,0
Kapasitets/tilbudsutvikling		20,0	40,0
Reversering kutt 2022		10,0	23,0
Garanti 2023/2024		40,0	0,0
Sum	348,6	429,6	452,6

Anbefaling til programrådet

Fylkeskommunen anbefaler at Programrådet stiller seg positiv til å øke tilskuddet til drift av kollektivtrafikken for 2024. Programrådet ber om at fylkeskommunen tar en gjennomgang av rutetilbudet for å identifisere muligheter for effektiviseringstiltak.

Kommentarer:

- Vanskelig å diskutere denne saken isolert, den bør diskuteres i forbindelse med behandling av Handlingsprogram 2024-27
- Gjennomgang av bruk av belønningsmidler burde legges til grunn for denne saken
- Etterspør effektivisering
- Ny avtale har sterkere fokus på nullvekstmålet. Aldersvennlig transport er et eldrepolitisk tiltak, og bidrar lite til nullvekstmålet.
- Kan AtB kutte andre steder enn i rutetilbudet?
- AtB styret har sterkt fokus på effektivisering
- Gir vi ikke garanti, kan AtB bli nødt til å ta ned tiltak som vi faktisk ønsker
- Ønsker ikke å gi som tilskudd, men som en garanti hvor AtB får midler etter behov
- Det foreslås å gi 10 mill. nå, så behandle resten som del av HP.

Vedtak:

- **Kontaktutvalget anbefaler at det gis en garanti for drift kollektiv på 10 MNOK for 2024 og at fylkeskommunen gjør en gjennomgang av rutetilbudet for å identifisere muligheter for effektiviseringstiltak.**
- **Garantien innarbeides i handlingsprogram for 2024-27**
- **Ytterligere garanti diskuteres som del av handlingsprogram for 2024-27**
- **Kontaktutvalget ønsker ikke kutt i rutetilbudet, men at det ses på effektiviseringstiltak**
- **Saken må ses i sammenheng med sak om bruk av belønningsmidler**

Sak 52/23 Styringsramme Brøset-ruta - beslutning (Tk)

Saken ble behandlet i programrådet 09.11.23 og sendes til behandling i Kontaktutvalget.

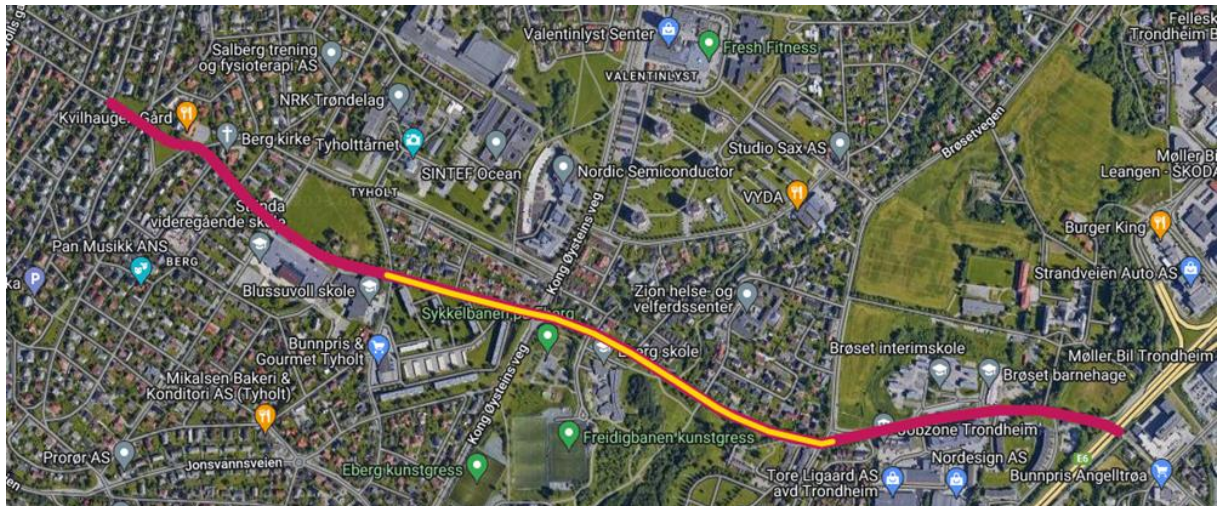
Bakgrunn

Strekningen mellom Lillebergvegen og Brøsetvegen utgjør delstrekning 5 og 6 av Brøsetruta og er nå ferdig regulert. Finansiering av detaljplanlegging og beslutning av styringsmål er spilt inn til Miljøpakkens handlingsprogram 2024-27. Denne saken er en kort redegjørelse for prosjektet som grunnlag for beslutning om gjennomføring og finansiering.

Strekningen langs Sigurd Jorsalfars veg (del 6) er tidligere besluttet gjennomført i Miljøpakken og fikk i 2019 en bevilgning på 27 millioner for bygging. Da frivillig erverv ikke lot seg gjennomføre, ble det behov for å regulere en løsning for strekningen. Reguleringen av denne delstrekningen ble derfor gjennomført sammen med delstrekning 5 på Brøsetruta i reguleringsplan Brøsetruta øst.

Reguleringsplan for delstrekning Nordahl Bruns veg - Harald Bothners er også ferdig regulert.

Delstrekningen mellom Brøsetvegen og Omkjøringsveien (del 7) reguleres av en privat utbygger og denne planen nærmer seg sluttbehandling. Til sammen utgjør disse 3 reguleringsplanene ca. 2,3 kilometer med sammenhengende tilrettelegging for sykkel og fortau.



Gul linje viser delstrekning 5 og 6 og rosa linje viser hele den 2,3 km lange strekningen på Brøsetruta.

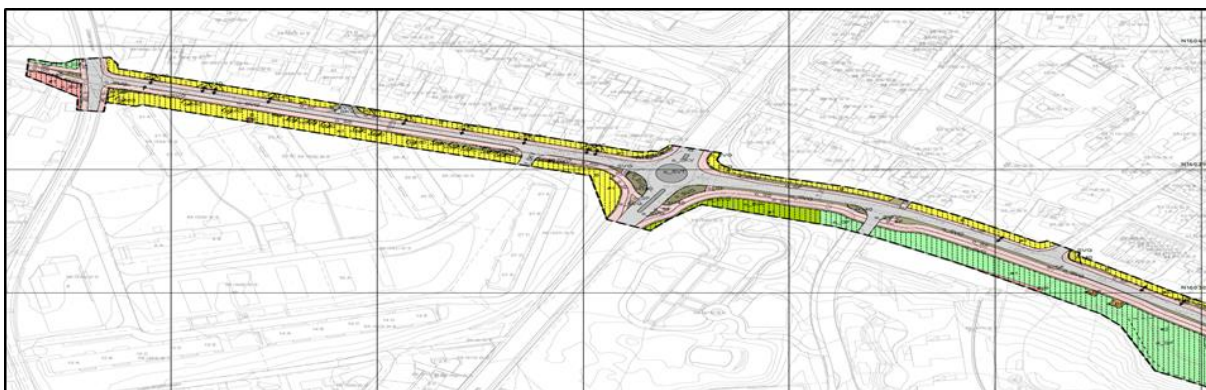
Utredning

Det er regulert ulike løsninger på de to delstrekningene.

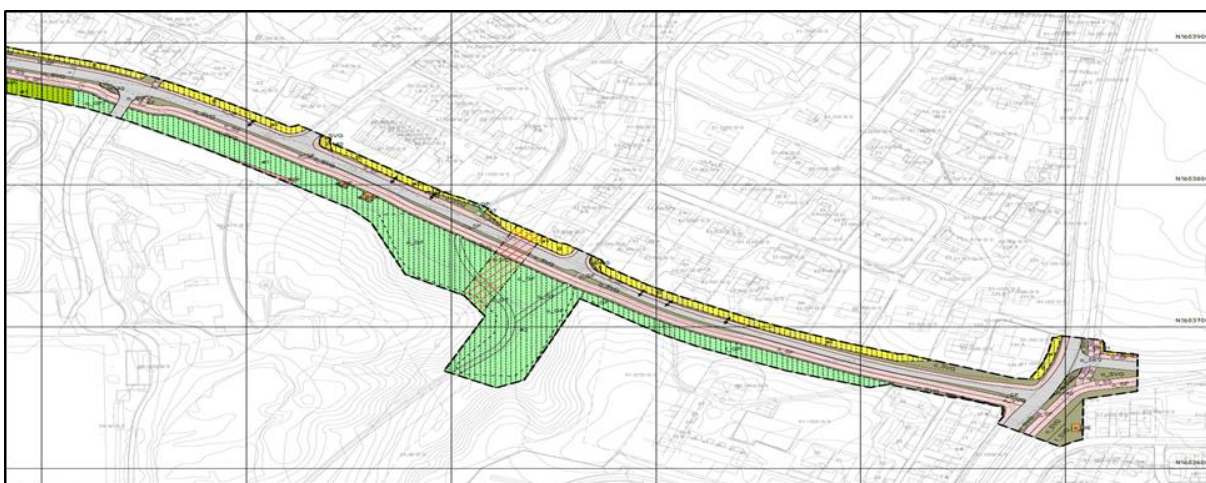
Strekningen Lillebergvegen - Kong Øysteins veg er ca 300 meter. Tiltaket omfatter oppgradering av dagens fortau på nordsiden, etablering av separat sykkelveg på sørsiden. Deler av strekningen envegsreguleres.

Strekningen Kong Øysteins veg - Brøsetvegen er ca 600 meter. Tiltaket omfatter ombygging av dagens gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau. Deler av strekningen envegsreguleres.

Tiltaket omfatter også ombygging av kryssing over Kong Øysteins veg og Brøsetvegen for å gi bedre forhold for myke trafikanter. Deler er enveisregulert for å redusere inngrep på privat eiendom og bevare trær. Det vil også føre til redusert biltrafikk og gjør det mer attraktivt å gå og sykle.



Plankart Brøsetruta øst - del 1, inkl. kryssing av Kong Øysteins veg.



Plankart Brøsetruta øst - del 2, inkl. kryssing av Brøsetvegen

Måloppnåelse

Tiltaket vil gi et trygt og attraktivt tilbud for syklende og gående i et område med mange målpunkt for barn og unge. Fire skoler, to barnehager, et stort idrettsanlegg og Eberg sykkelgård ligger langs de 2,3 km som utgjør denne delen av Brøsetruta. Strekningen har dermed en viktig lokalfunksjon samtidig som den er en del av en rute inn til byen. Det bygges og planlegges mange boliger i nærområdene som gjør at potensialet for å få flere til å sykle og gå er større enn tabellen under kan antyde.

Tiltak	Beskrivelse	Kostnad	Omfang	Antall brukere	Kostnad kr/m	Kostnad pr. bruker
Brøsetruta, del 5 og 6	Sykkelv. med fortau	68,5 mill	900m	1800-2300	76 111	16 000-24 500

Kostnader

Tiltaket utføres sammen med kommunal oppgradering av VA-anlegget langs strekningen og det er gjennomført et samlet Anslag for dette. Med en fordeling 70/30 mellom hhv. sykkel og VA ga Anslaget en forventet prosjektkostnad på 68,5 millioner for sykkelprosjektet (P50, 8,7% relativt standardavvik). Denne fordelingen legges til grunn ved endringer i prosjektet som ikke direkte kan legges på sykkel eller VA.

	Kostnadselement	Anslag mai 23
01-07	Entreprisekostnad	35,5
8	Byggherre, regulering, prosjektering	11,0
01-08	Byggekostnad	46,5
9	Erverv	3,5
10	Merverdiavgift	10,5
	Basiskostnad	60,5
11	Forventet tillegg	8,0
	Prosjektkostnad (P50)	68,5

Framdrift

Den største framdriftsusikkerheten er ervervsprosessen. Forventet framdrift og periodisert kostnad er pr. i dag slik:

År	Tom. 2023	2024	2025	2026	2027	2028	Sum
Aktivitet	Regulering	Byggeplan	Byggeplan/erverv	Bygging	Bygging	Avslutning	
Kostnad	5	6	7,5	15	25	10	68,5

Miljøpakken må ta stilling til om dette prosjektet kvalifiserer til bruk av statlige midler på post 66.

Anbefaling til programrådet

Trondheim kommune anbefaler at tiltaket starter byggeplanlegging og at det besluttet gjennomføring med en styringsramme på 68,5 millioner.

Vedtak:

- **Kontaktutvalget anbefaler at tiltaket tas inn i Miljøpakkens handlingsprogram for 2024-27 ihht. innspill fra Trondheim kommune.**
- **Kontaktutvalget anbefaler at styringsrammen for gjennomføring av prosjektet settes til 68,5 millioner.**

Sak 53/23 Styringsmål Brundalsforbindelsen - beslutning (Tk)

Saken ble behandlet i programrådet 09.11.23 og sendes til behandling i Kontaktutvalget.

Bakgrunn

Brundalsforbindelsen er kostnadsberegnet ved bruk av anslagsmetoden, og det må settes et styringsmål for å komme videre i prosjektet.

Trondheim kommune har gjort en vurdering av hvilke tiltak i reguleringsplanen for Brundalsforbindelsen som er aktuelle for bygging gjennom Miljøpakken, og baserer forslag til styringsmål på disse.

Fakta

I reguleringsplanen for Brundalsforbindelsen er det regulert et vegnett med strekninger som har ulike funksjoner. Se vedlagt reguleringskart.

Trondheim kommune har laget et forslag til hvilke tiltak i reguleringsplanen som er aktuelt for finansiering gjennom Miljøpakken. Det dreier seg om hovedforbindelsen mellom Haakon VIIs gate/ Omkjøringsvegen til Andreas Claussens veg med holdeplasser for kollektiv og sykkelveg med fortau langs hovedforbindelsen, gang - og sykkelveg mellom Yrkesskolevegen, General Wibes veg til Magnus Lagabøters veg inkludert sykkelbro over Brundalsforbindelsen. I tillegg utføres tiltak for å bedre trafiksikkerhet og bedre fremkommelighet for kollektiv nord i Hørløcks veg, hvor det stenges for gjennomkjøring for bil, samt trafiksikkerhetstiltak i Tunvegen ved Charlottenlund skole og idrettshall.

Kostnadsanslag

Det er utført kostnadsanslag for Brundalsforbindelsen etter prinsippene i Håndbok R764 Statens vegvesens anslagsmetode. Alle tiltak i Brundalsforbindelsen del 1 (Haakon VIIs gate - Andreas Claussens veg) har en forventet kostnad på 830 millioner kroner, målt i 2022-kroner. Del 1 er delt inn i to delstrekninger: 1a omfatter strekningen fra rundkjøringen ved Haakon VIIs gate til Hørløcks veg og 1b omfatter strekningen fra Hørløcks veg til Andreas Claussens veg.

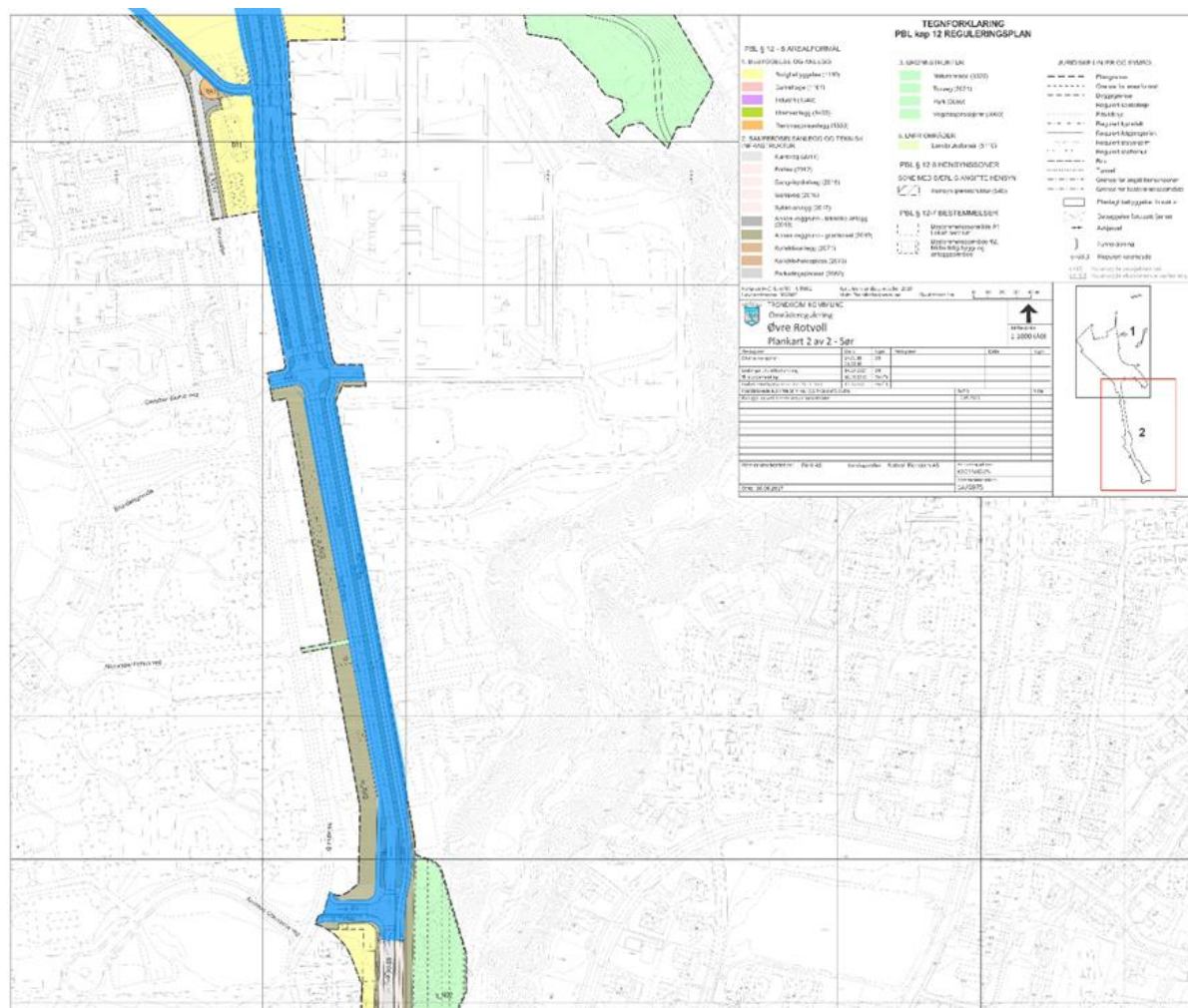
For å finne et styringsmål for tiltakene som skal inngå i Miljøpakken, er hver enkelt strekning/tiltak er skilt ut og prissatt. Tabell 1 viser en sammenstilling av de tiltakene Trondheim kommune foreslår som aktuelle for finansiering gjennom Miljøpakken.

Forslaget er basert på hvilke tiltak som er viktig for måloppnåelse i Miljøpakken.

Trondheim kommune vil gå i forhandlinger med utbyggerne som har rekkefølgekrav til Brundalsforbindelsen med tanke på private bidrag til prosjektet. Dette kan medføre at miljøpakkens andel av finansiering blir redusert noe.

Delstrekning	Kjøreveg m/fortau		Kollektivanlegg		Sykkelveg m/fortau		TS-tiltak		SUM
	%	kr.	%	kr.	%	kr.	%	kr.	
1a	39	163 000	33	138 000	26	108 000	2	8 000	417 000
1b	69	204 000	18	53 000	13	38 000	0	0	295 000
Sum		367 000		191 000		146 000		8 000	712 000

Tabell 1: Kostnadsanslag for tiltak i Brundalsforbindelsen med fire felt fram til Hørløcks veg (del 1a) og to felt videre (del i b)



Figur 1: Reguleringskart for Brundalsforbindelsen. Grønn markering er strekningene som foreslås finansiert gjennom Miljøpakken i delstrekning 1 a, blå markering er tiltak som foreslås finansiert gjennom Miljøpakken i delstrekning 1b.

Avklaring om utforming

Det er foreløpig ulike politiske vedtak om utforming av del 1a av Brundalsforbindelsen. Bystyret i Trondheim har vedtatt tre felt mellom Haakon VII's gate og Tunvegen, hvorav ett felt er forbeholdt kollektiv i retning mot øst, og to felt videre på strekning 1a og 1b. Dette vil redusere kostnadene med mellom 20 og 5 millioner, avhengig av om det skal bygges vegoverbygning tilsvarende fire felt eller ikke. Politisk avklaring rundt utforming ventes i løpet av høsten.

Mulige kostnadskutt

Trondheim kommune mener det kan være muligheter for å redusere kostnadene i prosjektet. Dette gjelder blant annet å se på mulighet for å benytte eksisterende veganlegg i Yrkesskolevegen og her bygge gang- og sykkelanlegg ved siden av eksisterende veg.

Ved at Brundalsforbindelsen del 2 ikke skal bygges ut bør behov for støyskjerming langs delstrekning 1b vurderes på nytt, da trafikkmengden på strekningen vil reduseres betydelig.

Mulige kostnadskutt trenger nærmere utredning, og det kan være behov for nytt detaljert kostnadsanslag i neste fase av prosjektet, ved endringer i anslaget vil prosjektet legge frem justert styringsmål.

Økt trafikk i Hørløcks veg som konsekvens av Brundalsforbindelsen

I trafikkberegningene som er gjort for området øker trafikken betydelig i Hørløcks veg mellom Jakobslivegen og Brundalsforbindelsen som følge av Brundalsforbindelsen.

Tallene viser at ÅDT kan øke fra dagens 600 til 5000 i 2030. Vegen er i dag ikke utformet for en slik trafikkøkning, det er smale fortau, og det vil bli nødvendig å ruste opp gaten for å sørge for god trafiksikkerhet for gående og syklende her. Trondheim kommune vil sette i gang prosjektutvikling av denne strekningen.



Figur 2: Gatebilde fra Hørløcks veg.

Finansiering

Det er gjennom lokal behandling av langsiktig tiltaksplan enighet om å disponere 200 millioner kroner fra Miljøpakkens udisponerte midler til Brundalsforbindelsen. Kostnadsanslaget viser at dette ikke er tilstrekkelig for å dekke prosjektet.

Prosjektet består av sykkeltiltak, kollektivtiltak og trafiksikkerhetstiltak.

Det foreslås derfor at det i tillegg til 200 millioner av Miljøpakkens udisponerte midler i form av bompenger, brukes programområdemidler sykkel, og programområdemidler kollektiv. Tabell 1 viser hvor stor andel av total kostnad som skyldes henholdsvis sykkel- og kollektivanlegg og kan brukes som vurdering av hvilke midler man henter finansiering fra.

Trondheim kommunes anbefaling

Det settes et styringsmål på 712 millioner kroner til Brundalsforbindelsen.

Kommentarer:

- Staten og fylkeskommunen er enige om at det skal være 4-felts veg med kollektivfelt. Viktig at det er tatt høyde for det i styringsmålet.
- 4-felts alternativet ligger inne i styringsmålet på 712 mill.
- Gjennomføres administrativt møte før politisk møte for å bli enige om løsning.

Vedtak:

Kontaktutvalget anbefaler at det settes et styringsmål for Brundalsforbindelsen på 712 millioner kroner inkludert private og øvrige offentlige bidrag. Miljøpakkens finansieringsbidrag fastsettes når en har mer kunnskap om mulig ekstern finansiering.

Sak 54/23 Status gateprosjektene – orientering (Trfk)

Jo Bernt Brønstad orienterte.

Som en del av metrobuss-satsingen i Trondheim er det en rekke gater som skal bygges om for å bli gode og effektive metrobusstraseer. Følgende gateprosjekt inngår i metrobussporteføljen:

- *Elgeseter gate*
- *Innherredsvegen østre og vestre*
- *Kongens gate*
- *Nordre Ilevolden*
- *Olav Tryggvasons gate*
- *Haakon VII gate*
- *Metrobusslinje Nyhavna*

Det orienteres om status i arbeidet med gateprosjektene i hvert møte i styringsgruppen.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 55/23 Kommunikasjon – orientering (Sek)

Camilla Valle Bakke orienterte om holdnings- og kommunikasjonsarbeidet i Miljøpakken samt resultatene av høstens holdningsundersøkelse.

Konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt

Prosess langsiktig tiltaksplan (LTP)

Oddgeir Myklebust orienterte.

I BVA 23-29 står det (s. 6):

Partene må bli enige om veiledende rammer for disponering av midler i Miljøpakken for hele avtaleperioden som grunnlag for utarbeidelsen av handlingsprogram.

Dette tenker vi å løse gjennom å utarbeide en LTP for perioden frem til og med 2029. Programrådet anbefaler at prosessen med LTP igangsettes igjen.

I LTP bør vi se på hele virkemiddelbruken for å nå nullvekstmålet. Sentrale spørsmål:

- *Hva skal MP bygge?*
- *Hvor mye skal MP bruke på drift av kollektiv?*
- *Bruk av restriktive virkemidler?*

Varsler om at vi kommer tilbake med sak i neste KU med forslag til prosess.

Konklusjon: Tas til orientering