



SAKSDOKUMENTER

Samferdselskomiteen 2011-2015

Dato: 08.04.2015 kl. 09:00
09.04.2015 kl. 08:30
Sted: Fylkestingsal A
Arkivsak: 201500021

Saksliste

- [14/15](#) Godkjenning av møteinnkalling og saksliste
- [15/15](#) Godkjenning av protokoll fra komiteens møte 10.-11. februar 2015
- [16/15](#) Fylkesrådmannens orientering
- [17/15](#) Komitéleders orientering
- [18/15](#) Referatsaker
- [19/15](#) Årsrapport 2014 med årsberetning og regnskap
- [20/15](#) Ny organisering av bompengenvirksomheten
- [21/15](#) Orientering - Fv. 364 Knarrlagsund bru
- [22/15](#) Omklassifisering av E6 gjennom Trondheim sentrum fra riks- til fylkesvei
- [23/15](#) Orientering - Fv. 714 Dolmsundet bru
- [24/15](#) Mandat til forhandling om ny Bymiljøavtale

- [25/15](#) Eventuelt

Sak 24/15 Saksdokument ikke ferdigstilt – ettersendes til møtet

14/15 Godkjenning av møteinnkalling og saksliste

Arkivsak-dok. 201500020-13
Saksbehandler Bente Molden

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Samferdselskomiteen 2011-2015	08.04.2015	14/15

FYLKESRÅDMANNENS INNSTILLING:
Møteinnkalling og saksliste godkjennes

15/15 Godkjenning av protokoll fra komiteens møte 10.-11. februar 2015

Arkivsak-dok. 201500020-14
Saksbehandler Bente Molden

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Samferdselskomiteen 2011-2015	08.04.2015	15/15

FYLKESRÅDMANNENS INNSTILLING:

Protokollen fra komiteens møte 10.-11. februar 2015 godkjennes.

16/15 Fylkesrådmannens orientering

Arkivsak-dok. 201500020-15
Saksbehandler Bente Molden

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Samferdselskomiteen 2011-2015	08.04.2015	16/15

FYLKESRÅDMANNENS INNSTILLING:

Samferdselskomiteen tar framlagt informasjon til orientering.

17/15 Komiteleders orientering

Arkivsak-dok. 201500020-16
Saksbehandler Bente Molden

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Samferdselskomiteen 2011-2015	08.04.2015	17/15

FYLKESRÅDMANNENS INNSTILLING:

Samferdselskomiteen tar framlagte informasjon til orientering.

18/15 Referatsaker

Arkivsak-dok. 201500020-17
Saksbehandler Bente Molden

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Samferdselskomiteen 2011-2015	08.04.2015	18/15

FYLKESRÅDMANNENS INNSTILLING:

Referatsakene tas til orientering

1. Brev av 26.02. 2015 fra Rennebu kommune til Sør-Trøndelag fylkeskommune. TT-ordningen – Innspill til forslag.
2. Oppsummeringsnotat fra møtet i Vegforum Rv3 - Tynset fredag 9. januar 2015.
3. Uttalelse fra Formannskapet i Ørland 13.03.15 – fergekapasitet og rutetilbud.
4. Kopi av brev av 24/3-15 fra ordfører og rådmann i Ørland kommune til AtB AS Rutekutt i ferjesambandet Garten-Storfosna.
5. Protokoll UFU-møte 29.01.15

19/15 Årsrapport 2014 med årsberetning og regnskap

Arkivsak-dok. 201500211-43
Saksbehandler Berit Johnsen Gausdal

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Opplæringskomiteen 2011-2015	08.04.2015	18/15
2 Samferdselskomiteen 2011-2015	08.04.2015	19/15
3 Kultur, velferd og miljøkomiteen 2011-2015	08.04.2015	14/15
4 Regional utviklingskomite 2011-2015	08.04.2015	18/15
5 Fylkesutvalget 2011-2015	14.04.2015	
6 Fylkestinget 2011-2015	22.04.2015	

FYLKESRÅDMANNENS INNSTILLING:

1. Fylkestinget godkjenner den framlagte årsrapporten med regnskap og årsberetning 2014
2. Udekket beløp i investeringsregnskapet, kr 103 942 809, dekkes av låneopptak
3. Mer- og mindreforbruk iht. vedlagte liste overføres til 2015
4. Differansen mellom overført mindreforbruk og overført merforbruk, kr 35 769 000 dekkes av disposisjonsfond
5. Budsjetterte renteutgifter i 2015 reduseres med 40 mill. kr
6. Avsetning til disposisjonsfond økes med 40 mill. kr

VEDLEGG:

Nummererte vedlegg som følger saken:

1. Årsrapport 2014 med årsberetning og regnskap 2014
2. Oversikt over enhetenes mer-/mindreforbruk i 2014. Disponering av mindreforbruk og inndekking av merforbruk
3. Revisjonsberetning
4. Kontrollutvalgets uttalelse (behandles 13. april)

Andre refererte dokumenter i saken:

FT 93/2013 Strategiplan 2014 – 2017 med budsjett 2014
FT 100/2013 Endringer i Strategiplan 2014 – 2017 med budsjett 2014
FT 111/2013 Orkdal videregående skole – Nytt bygg til erstatning for bygg E
FT 7/2014 Godkjenning av nye vedtekter for Rørosmuseet – Endring av aksjekap. i MiST
FT 12/2018 Revidert handlingsprogram samferdsel 2014-17
FT 18/2014 Fv 603 Fordbrua, bygging av ny bru
FT 26/2014 Kantinetjeneste
FT 27/2014 Årsrapport 2013 med årsberetning og regnskap 2013 Årsrapport 2013 STFK
FT 36/2014 Utbygging av Trondheim Fagskole på Byåsen videregående skole
FT 69/2014 Revidert budsjett 2014
FT 74/2014 Virksomhetsrapport 1. halvår 2014
FT 89/2014 Endring av STFKs reglement for finansforvaltning
FT 103/2014 Revidert budsjett 2014
FU 392/2014 Fullmakt til å binde renta på deler av fylkeskommunens låneportefølje

GJELDENE FORUTSETNINGER:

Regnskapet er avsluttet iht. Forskrift om årsregnskap og årsberetning (for kommuner og fylkeskommuner), fastsatt av Kommunal- og regionaldepartementet 15. desember 2000 med hjemmel i lov av 25. september 1992 nr. 107 om kommuner og fylkeskommuner § 48 nr. 6.

Behandling av årsregnskapet er omhandlet i forskriftenes § 10 Regnskapsfrister og behandling av årsregnskap og årsberetning som sier:

«Årsregnskapet og årsberetningen skal vedtas av kommunestyret og fylkestinget selv senest seks måneder etter regnskapsårets slutt.

Årsregnskapet skal være avlagt innen 15. februar i året etter regnskapsåret.

Administrasjonssjefen eller kommune-/fylkesrådet utarbeider årsberetningen, og fremmer denne for det organ kommunestyret eller fylkestinget bestemmer. Årsberetningen skal avgis uten ugrunnet opphold, og senest innen 31. mars. Hvis årsberetningen ikke fremmes for kontrollutvalget, skal den oversendes til kontrollutvalget før kontrollutvalget avgir uttalelse til årsregnskapet. Årsberetningen skal foreligge til behandling i kommunestyret eller fylkestinget samtidig med at årsregnskapet skal behandles.

Der det er vesentlige avvik mellom utgifter i årsregnskapet og bevilgning til formålet i regulert budsjett, skal det redegjøres for avviket. Tilsvarende gjelder ved avvik mellom inntekter i årsregnskapet og regulert budsjett.

Administrasjonssjefen eller kommune-/fylkesrådet skal vurdere tiltak for å bedre den økonomiske oppfølgingen gjennom året dersom det oppstår vesentlige avvik fra regulert budsjett.»

Endret ved forskrifter 15. juni 2004 nr. 906 (i kraft 1 juli 2004), 10. desember 2007 nr. 1681 (i kraft 1 jan 2008).

BAKGRUNN:

Regnskapet ble oversendt revisor den 16. februar 2015. Revisjonsberetning og kontrollutvalgets uttalelser ligger som vedlegg til denne saken.

Årsberetningen ble oversendt revisor den 20. mars.

Regnskapet viser et resultat etter strykning på kr 0.

Investeringsregnskapet er oppgjort med et udekket beløp på kr 103 942 809.

FAKTISKE OPPLYSNINGER:

Investeringsregnskapet er avsluttet med et udekket beløp og fylkestinget må fatte vedtak om hvordan dette skal dekkes.

Udekket beløp pr. 31.12.2014 er kr 103 942 809. Dette skyldes i hovedsak manglende låneopptak fra lånefondet, jfr. note 26.

Disponering av mindreforbruk og inndekking av merforbruk

Fylkestinget har tidligere vedtatt at enhetene skal belastes for merforbruk og få godtgjort for eventuelle mindreforbruk i påfølgende budsjettår (jfr. FT 85/2000). Videre har fylkestinget i forbindelse med behandlingen av økonomiplan 2003-2006 med budsjett 2003 (jfr. FT 105/2002) vedtatt regler for behandling av mer-/mindreforbruk.

Totalt vil overføring av mindreforbruk i 2014 være større enn overføring av merforbruk. Dette innebærer at en ikke har tilstrekkelig finansiering til overføring av mindreforbruk. Differansen må dekkes fra disposisjonsfond.

En oversikt over overføring av mer-/mindreforbruk og strykninger for de enkelte ansvarsområder ligger som vedlegg til denne saken.

DRØFTINGER:

For drøfting av denne saken vises til vedlegg1: Årsrapport 2014 med regnskap og årsberetning 2014. I dette saksframlegget drøftes bare behandling av udekket beløp i investeringsregnskapet.

Udekket beløp i investeringsregnskapet, kr 103 942 809, skyldes manglende dekning i lånefondet og foreslås dekket av låneopptak.

Disponering av mindreforbruk og inndekking av merforbruk

Som hovedregel foreslås mer- og mindreforbruket ved den enkelte enhet i 2014 overført til 2015. Det er etter vurdering gjort enkelte unntak.

Etter en samlet gjennomgang står en igjen med et mindreforbruk på kr 35 769 000 som skal overføres fra 2014 til 2015. Disse overføringene må tas fra disposisjonsfond, frie midler.

Disposisjonsfond, frie midler

Pr. 31.12.2014 står dette fondet i null. Det er i 2015 budsjettet med en avsetning på kr 24 979 000. Dette er ikke nok til å dekke overføringene.

Budsjetterte renteutgifter

Det er i 2015 budsjettet med en rente på 4 %.

Sør-Trøndelag fylkeskommunes finansreglement ble endret i sak FT 89/2014 slik at det skulle være mulig å binde rentenivået over lengre tid. Dette ble fulgt opp i sak FU 392/2014, hvor fylkesutvalget ba fylkesrådmannen om å binde renten på opp til 2,0 milliarder kr.

Hittil er det inngått rentesikringsavtaler på til sammen 1,8 milliarder kr i 10 år. Gjennomsnittlig rente er 1,76 %. En regner med å sikre renten på ytterligere 0,2 milliarder kr på omtrent samme nivå.

En endring av budsjetterte rente fra 4 % til 2 % på 2 milliarder kr betyr en reduksjon i renteutgiftene på 40 mill. kr. Disse foreslås avsatt på disposisjonsfond, frie midler.

FYLKESRÅDMANNENS KONKLUSJON:

1. Fylkestinget godkjenner den framlagte årsrapporten med regnskap og årsberetning 2014
2. Udekket beløp i investeringsregnskapet, kr 103 942 809, dekkes av låneopptak
3. Mer- og mindreforbruk iht. vedlagte liste overføres til 2015

4. Differansen mellom overført mindreforbruk og overført merforbruk, kr 35 769 000 dekkes av disposisjonsfond
5. Budsjetterte renteutgifter i 2015 reduseres med 40 mill. kr
6. Avsetning til disposisjonsfond økes med 40 mill. kr

20/15 Ny organisering av bompengevirksomheten

Arkivsak-dok. 201505842-4
Saksbehandler Oddveig Kipperberg

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Samferdselskomiteen 2011-2015	08.04.2015	20/15
2 Fylkesutvalget 2011-2015	14.04.2015	

FYLKESRÅDMANNENS INNSTILLING:

Fylkesutvalget gir sin tilslutning til vedlagte høringsvar.

VEDLEGG:

Nummererte vedlegg som følger saken:

1. Forslag til høringsvar
2. Brev fra Samferdselsdepartementet (høring)

Andre refererte dokumenter i saken:

GJELDENE FORUTSETNINGER:

BAKGRUNN:

Med en svært stor fremvekst av bompengeselskaper i Norge over de senere årene (nå over 50 prosjekter) har det vokst frem behov for endret organisering. Dagens organisering bærer preg av at det opprinnelig var langt mellom hvert prosjekt, liten naturlig kobling mellom prosjektene rent geografisk samt at det med tidligere tekniske løsninger mer begrensede muligheter for stordrift.

I dag ligger mange bompengeprojekter svært tett og for trafikantene kan det være utfordrende å forholde seg til mange innkrevere.

For bompengeselskapene har det også vært noen år med et utfordrende marked for innkjøp av driftstjenester og man har sett en rekke tilfeller av at dette har blitt kostnadsdrivende og medført uryddige prosesser.

Bransjen, Vegdirektoratet, trafikantene og politikere har i flere år etterlyst en ny organisering. Hvilke behov man har ønsket løst har ikke alltid vært sammenfallende. Man har drøftet aspekter knyttet til lokalt eierskap og påvirkningsmulighet, rasjonell og kostnadseffektiv drift, konsekvensene av offentlige reguleringer (EU), tekniske løsninger, konkurranseutsetting, betingelser for lånefinansiering, grensesnittet mot trafikantene. Bransjen har opplevd store utfordringer for eksempel knyttet til begrensninger i muligheten for å kunne slå sammen innkrevingen av flere prosjekter.

25.februar i år var fylkeskommunene samlet til møte med samferdselsminister Solvik-Olsen for å drøfte spørsmål knyttet til ny organisering av bompengevirksomheten. Spørsmålet var da om fylkeskommunene ville bidra til å etablere regionale selskaper (1-5) eller om man

ønsket at Staten i stedet skulle etablere og eie disse. I etterkant at dette møtet har STFK mottatt vedlagte brev hvor man ber om fylkenes synspunkter på forslag til organisering.

FAKTISKE OPPLYSNINGER:

Sør-Trøndelag Fylkeskommune har sammen med Nord-Trøndelag Fylkeskommune allerede etablert Trøndelag Bompengeselskap AS (TB) som sitt regionale bompengeselskap og er rigget for å gå inn i de oppgaver som samferdselsdepartementet skisserer.

DRØFTINGER:

Det er i brevet fra samferdselsdepartementet reist 4 spørsmål:

1. *Hvordan Fylkeskommunene kan ivareta de overordnede føringene som er avgjørende for staten (kostnadseffektiv drift, brukervennlighet, kryssubsidiering, non-profit, statlig oppfølging)*
2. *Hvordan stiller fylkeskommunene seg til forslag til geografisk inndeling*
3. *Når kan det nye selskapet være etablert*
4. *Utskilling av utstederrollen*

Det er viktig at vårt tilsvaret knytter seg til disse spørsmålene og ikke prøver å flytte fokus til andre problemstillinger, som hvordan de 5-6 fylkene som skal slås sammen skal organisere dette seg i mellom. I denne omgangen må fylkeskommunene tydeliggjøre ovenfor staten at man er beredt og villig til å ta rollen for på den måten å ha mulighet til lokal innflytelse. Staten gir nå tydelige signaler på at det skal finnes 3 selskaper og at disse skal ha 100 % fylkeskommunalt eierskap, og ingen andre aksjonærer. Lokal oppfølging må skje gjennom prosjektansvarlige, prosjektgrupper, styreverv i datterselskaper el. Uansett er dette noe fylkene sammen må finne gode løsninger på når man først er kommet i posisjon. Den nye ordningen vil bety reelle endringer – ikke bare et overbygg over dagens selskaper. Det vil bety at private aksjonærer må løses ut (gjelder prosjekter som i dag ligger utenfor TB).

Spørsmål 1:

Kostnadseffektiv drift og brukervennlighet er hovedsakelig knyttet til utstederrollen (hvem er brikkeutsteder og har kundeavtalene). Samordnet drift for flere prosjekter og samlet innkreving for passeringer med og uten avtale er de viktigste elementene i denne sammenheng. Om staten ønsker å legge dette utenfor de regionale bompengeselskapene vil en viktig forutsetning falle bort.

Når det gjelder problemstillingen rundt kryssubsidiering gjelder dette spørsmålet trolig valg av modell (prosjektmodell eller konsernmodell). I tidligere drøftelser har dette ofte vært et tema. Prosjektmodellen er den som er i bruk i TB i dag. Denne modellen fungerer godt (25 års praksis), er kostnadseffektiv og betryggende i forhold til kryssubsidiering, men man kan tenke seg at den med et stort antall prosjekter kan bli uoversiktlig. Konsernmodellen må også forutsette felles drift og grensesnitt mot trafikantene. Således vil valg av modell reelt bli et valg mellom modeller for regnskapsrapportering, ikke eierskap mot prosjektene. Det blir derfor viktig at fylkene i denne omgang ikke lar uenighet om dette punktet bli til hinder for å komme i posisjon i forhold til staten, men har et praktisk løsningsorientert fokus.

Spørsmål 2:

I statens forslag til regioninndeling er Sør-Trøndelag lagt til region Nord/Midt bestående av Finnmark, Troms, Nordland, Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag. Møre og Romsdal er lagt til

region Vest i det ene alternativet og til vår region i det andre alternativet. Det største skillet i alternativer til regioninndeling er plassering av Buskerud, Telemark og Vestfold. Dette skillet vil ha betydning for størrelsen på region Vest og Øst, og dermed balansen de 3 regionene i mellom. Det anses som viktig for Sør-Trøndelag at de 3 regionale selskapene blir så like i størrelse som mulig, for å kunne sammenligne de med hverandre mhp. effektivitet (benchmarking). Dette vil bidra til å utvikle fagmiljøene og medføre at de vil kunne stå seg bedre mot hverandre.

Spørsmål 3:

I forhold til etablering av et stort regionalt selskap så gir staten tydelige signaler på at man ønsker disse raskt på plass. Det vil si i løpet av 2015. Alle de 3 skisserte regionene har i dag etablerte kompetansemiljøer som kan bidra til dette om man (fylkeskommunene) enes om å bygge på det som allerede finnes. Ellers vil det synes vanskelig å oppnå ønsket fremdrift. Sør-Trøndelag fylkeskommune må derfor gå inn i en løsningsorientert prosess med en pragmatisk tilnærming sammen med de andre fylkene i vår region om dette skal lykkes. Felles målsetninger om regionalt eierskap og innflytelse må lage grunnlaget for de gode løsningene.

Spørsmål 4:

Forutsetningen og bakgrunn for statens arbeid med sammenslåing til tre store selskap er felles drift for å oppnå stordriftsfordeler og ett grensesnitt ut mot trafikantene. Hele poenget med «reformen» er forenkling, færre selskaper og felles innkreving for mange prosjekter (en kundeavtale). En utsetting av utstederrollen til andre selskaper (altså brikkene og kundeavtalene) medfører at det vil bli et lite reelt innhold igjen i de regionale selskapene, ved at all kontakt med trafikantene overlates til andre. Det er derfor i forslag til svar lagt mye vekt på å omtale utstederrollen.

Sitat: «Utstederrollen er hovedaktiviteten for bompengeselskapene. Den er grensesnittet mellom innkrevingsretten, finansieringsforpliktelsen og møtet med trafikantene. Det er her oppgavene ligger og drivkraften for arbeidet med økt brikkeandel, økt brukervennlighet, gode og samfunnsnyttige løsninger. For trafikantene vil skillet mellom innkreving av passeringer med og uten brikke virke uforståelig, forvirrende og lite løsningsorientert. Å etablere nye selskapsstrukturer for å ivareta utstederrollen kan ikke for hverken brukere, samfunnet eller bompengeselskapene anses som et fremskritt. Enkel og kostnadseffektiv innkreving med utstederrollen lagt til de tre regionale bompengeselskapene er etter vårt syn det som på best måte ivaretar statens mål.

Vi ønsker å utdype dette noe:

I vedtak om tilslutning til EUs EETS-direktiv fremgår det (St. Prop 39 S (2012-2013)): «I praksis vil det si at ingen av dagens norske bompengeselskap kan utstede EETS-brikker. Det er imidlertid ingen juridiske begrensninger mot at de fortsetter å utstede AutoPASS-brikker som tidligere.» Videre fremgår av samme: «Brukere som velger ikke å knytte seg til EETS, vil kunne velge nasjonale løsninger som tilbys.» Det er dermed ingen krav i EETS-direktivet som tilsier at man må skille ut utstederrollen for AutoPASS-brikkene.

Strukturen for bompenginnkreving i Norge skiller seg fra innkreving i andre land gjennom den etablerte strukturen: I Norge er det i dag 47 bompengeselskap, hvorav 32 er utstedere av AutoPASS-brikker med egen avtale. AutoPASS-brikkene er knyttet til EasyGO, som gjør at de i dag også kan benyttes i Sverige og Danmark. Det er i dag ingen utstedere av EETS-brikker i Norge.

Det er vanskelig å se for seg et skille mellom utsteder og operatør i Norge. Dagens takststruktur er kompleks, bruk av brikke er frivillig og det er mye ressursbruk knyttet til innkreving fra passeringer uten brikke. Samtidig er passering med og uten brikke knyttet sammen i kundebehandlingen, ved at ugyldige brikker registreres som passering uten brikke.

Å skille ut utstederfunksjonen uten en planmessig prosess og uten at disse forholdene er bragt i orden, vil skape betydelig merarbeid og ulempe for brukerne. Samtidig vet vi det skjer en betydelig teknologisk utvikling, der det etter hvert kanskje ikke blir behov for brikker på samme måte som tidligere, som for eksempel bruk av GPS eller kun bilderegistrering av passeringer. Under et slikt regime vil utstederrollen få et nytt og endret innhold. Videre er det for øyeblikket under utvikling et nytt sentralsystem, som også vil innebære endrede muligheter og begrensninger. Vi vil derfor sterkt anbefale at utstederrollen knyttes til de regionale bompengeselskapene.»

FYLKESRÅDMANNENS KONKLUSJON:

Oppsummert anbefaler vi derfor:

1. Fylkeskommunene vil på en svært god måte kunne ivareta statens målsetninger gjennom de regionale selskapene.
2. Vi anbefaler en inndeling i regioner som gir en mest mulig jevnbyrdig størrelse for på den måten å oppnå gode kompetansemiljøer og grunnlag for å sammenligne effektivitetsmålinger.
3. Under forutsetning om raske beslutningsprosesser vil vår region kunne være etablert og satt i drift i løpet av 2015.
4. Med mål om samfunnsøkonomisk gevinst og effektiv/brukervennlig innkreving så bør utstederrollen legges til de tre regionale bompengeselskapene.

21/15 Orientering - Fv. 364 Knarrlagsund bru

Arkivsak-dok. 201506561-1
Saksbehandler Torben Broskov Jensen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Samferdselskomiteen 2011-2015	08.04.2015	21/15

FYLKESRÅDMANNENS INNSTILLING:

1. Samferdselskomiteen tar framlagt informasjon til orientering.
2. Fylkesrådmannen bes om å fremme en sak om situasjonen med alternative løsningsvalg for Fv. 364 Knarrlagsund bru, så snart dette foreligger.

VEDLEGG:

Nummererte vedlegg som følger saken:

1. Forprosjekt Fv. 364 Knarrlagsund bru.

GJELDENDE FORUTSETNINGER:

1. FT saksnr 87/13. Handlingsprogram samferdsel 2014-17.

BAKGRUNN:

Fylkestinget vedtok i sak 87/13 følgende ramme for utredning av Knarrlagsund bru: «Knarrlagsundet bru reduseres til 1 mill for å avklare hvilke behov som foreligger etter at lakseslakteriet flytter». Med dette lagt til grunn har Statens vegvesen gjennomført et forprosjekt med nåverdiberegning av alternativene vesentlig vedlikehold kontra ny bru.

FAKTISKE OPPLYSNINGER:

Knarrlagsund bru er ei 182 m lang bru som går mellom Ulvøya og Fjellværsøya i Hitra kommune. Brua er en buebru i betong med overliggende betongplate i 7 meters spenn og kun ett kjørefelt. Brua ble bygget i 1965. På den tiden ble bruer bygget for kortere levetid enn i dag. Trafikkgrunnlaget på brua viser en ÅDT på 380 fra 2013 og med en estimert tungtrafikkandel på 10%.

I 2011 har Rambøll Norge AS på oppdrag fra Statens vegvesen utført spesialinspeksjon av Knarrlagsund bru. Inspeksjonen avdekket høye kloridkonsentrasjoner i de fleste dybder, også nær armeringen. Årsaken er sannsynligvis at det ble benyttet sjøvann i betongen, forsterket med høyt saltinnhold i vind og regn.

Dette har ført til en armeringskorrosjon i kontinuerlig forverring, som over tid vil føre til avskalling av betongen og reduksjon av bæreevne.

Ved bruk av katodisk beskyttelse kan levetiden av konstruksjonen forlenges. Dette vil være hovedelementet i et vedlikeholdsalternativ. Et katodisk anlegg er en elektrokjemisk reparasjonsmetode som begrenser videre korrosjon av armeringen.

Dersom det ikke gjennomføres tiltak på brua innen kort tid, antas restlevetiden maksimalt å være frem til 2025.

Et forprosjekt utført av Statens Vegvesen i perioden august 2014 – januar 2015 vurderte tre strategier med nåverdiberegning (beløp i 2014 kr):

1. Omfattende vedlikehold på eksisterende bru (katodisk utbedring)
 - a. **Anslag 30 mill. kr** (+/- 25 %)
 - b. **Nåverdi 157 mill. kr** med ny bru om 15 år
 - i. Nåverdi blir høyere dersom brua kan bygges senere ved at vedlikeholdstiltakene gjentas.
2. Ny bru parallelt med eksisterende
 - a. **Anslag 127,6 mill. kr** (+/- 25 %)
 - b. **Nåverdi 137 mill. kr**
3. Ny bru vest i sundet
 - a. **Anslag 157,5 mill. kr** (+/- 25 %)
 - b. **Nåverdi 166 mill. kr**

Det vises til muntlig orientering og rapporten i sin helhet for ytterligere detaljer.

22/15 Omklassifisering av E6 gjennom Trondheim sentrum fra riks- til fylkesvei

Arkivsak-dok. 201506530-3
Saksbehandler Erik van der Veer

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Samferdselskomiteen 2011-2015	08.04.2015	22/15
2 Fylkestinget 2011-2015	22.04.2015	

FYLKESRÅDMANNENS INNSTILLING:

1. Sør-Trøndelag fylkeskommune har ikke innvendinger mot at de omtalte deler av vegnettet klassifiseres slik som foreslått av Statens vegvesen under følgende forutsetninger:
2. Når det gjelder Veglovens § 7 om oppfylning av tekniske krav før omklassifisering, forutsettes det at staten følger opp med nødvendige midler til å gjennomføre arbeidet for sin andel i forbindelse med ombygging av de aktuelle gatene til miljøgate/kollektivgate som del av Miljøpakken. Dette gjelder også gjennomføring av lovpålagte miljøtiltak som for eksempel støy.
3. Det forutsettes at nødvendige (vedlikeholds-) tiltak for å oppfylle tekniske og miljøtekniske krav er gjennomført i forkant av at omklassifiseringen settes i verk for de strekningene som ikke omfattes av planlagte tiltak i Miljøpakken.
4. Det forutsettes videre at staten følger opp sin forpliktelse til å erstatte Brattørbrua (inkludert flytting og reetablering av eksisterende bru i tråd med Riksantikvarens krav), som forutsatt i Statens vegvesens Handlingsprogram for 2014-17.
5. Strakstiltak som skilting forutsettes gjort i forbindelse med omklassifiseringen.
6. Det forutsettes at det gis tilstrekkelig midler for å kunne drifte og vedlikeholde de sentrumsvegene som blir klassifisert som fylkesveger i Trondheim.

VEDLEGG:

Nummererte vedlegg som følger saken:

1. Brev fra Statens vegvesen om Omklassifisering av E6 gjennom Trondheim sentrum - fra riksveg til fylkesveg med i seg følgende vedlegg
 - a. Oversiktskart over forslag til omklassifisering
 - b. Kart over veglenker som ble omklassifisert juni 2014
 - c. Fremtidig riksvegnummerering - notat
 - d. Retningslinjer for tekniske krav til veger som skal omklassifiseres (Narundskriv nr. 97/13)

Andre refererte dokumenter i saken:

[Støysonekart vegtrafikk Trondheim kommune 2012](#)

GJELDENE FORUTSETNINGER:

[Veglova](#) § 7.

BAKGRUNN:

I forbindelse med bygging av Nordre avlastningsveg ble det i 2009 forutsatt at vegnettet gjennom Trondheim skulle omklassifiseres til fylkesveg. Nordre avlastningsveg åpnet i mai 2010. På bakgrunn av dette har Statens vegvesen sendt en omklassifiseringssak på høring.

FAKTISKE OPPLYSNINGER:

Fylkesrådmannen viser til brev med vedlegg fra Statens vegvesen i saken for en utfyllende beskrivelse og oversiktskart av de ulike punktene av vegnettet som vil bli berørt.

Statens vegvesen har bekreftet at fristen som oppgis i høringsbrevet utsettes til 24.04.15 i og med at denne saken krever fylkestingets behandling.

Aktuelle strekninger om foreslås omklassifisert:

- Strekningen fra E6 ved Sluppen - Holtermanns veg - Elgesetergate - Elgeseter bru – Prinsensgate - Olav Tryggvasons gate - til og med rundkjøringen sørøst for Bakke bru (i dag E6 hp 61- 63 og E6 hp 451).
- Strekningen fra krysset Olav Tryggvasons gate og Søndregate - til og med rundkjøringen ved Trondheim sentralstasjon (i dag E6 hp 51 og E6 hp 450).
- Strekningen fra krysset Kjøpmannsgata og Olav Tryggvason gate - Brattørbrua – til og med krysset Gryta og Havnegata (i dag E6 hp 52).

Strekningene som foreslås omklassifisert har en total lengde på 5,505 km. Se vedlegg for oversiktskart over strekningene.

Det følger av veglovens § 7 at vedtak om omklassifisering og nedlegging av riksveg og fylkesveg ikke kan tre i kraft før vegen oppfyller tekniske krav i samsvar med retningslinjer gitt av Samferdselsdepartementet. I dette tilfellet vil det ikke foretas en eventuell standardoppjustering av vegnettet langs Elgesetergate før det planlagte prosjektet i Elgesetergate gjennomføres. Det er foreløpig noe usikkert når dette blir gjennomført.

Dersom omklassifiseringen vedtas, vil Sør-Trøndelag fylkeskommune overta driften av vegnettet. I henhold til refusjonsavtalen mellom Statens vegvesen og Trondheim kommune viser regnskapet til Trondheim bydrift en totalsum på kr 14,5 millioner vedrørende drift av riksvegene i Trondheim sentrum i 2014. Veilenkene som ble omklassifisert i juni 2014 er inkludert i denne summen. Kart over veilenkene som ble omklassifisert i juni 2014 er vedlagt. Driftskostnader knyttet til E6 hp 61 må legges til de totale driftskostnadene for riksveger i Trondheim sentrum, da E6 hp 61 driftes av Mesta. Vegvesenet anslår at årlig drift knyttet til E6 hp 61 utgjør 300 000 kr.

Riksvegnettet i Trondheim sentrum, inkludert E6 hp 61 og de veilenkene som ble omklassifisert i juni 2014, utgjør til sammen 9,973 km, til en enhetspris på 1,48 mill kr/km. Sør-Trøndelag fylkeskommune skal belastes for driftskostnader i 2015 for vegnett som er omklassifisert til fylkesveg. Ikrafttredelsestidspunktet for omklassifiseringen er 1. september 2015.

Spørsmål om nummerering av de enkelte fylkesvegparceller forutsettes avklart administrativt på et senere tidspunkt. Vegvesenet vil imidlertid foreslå at hovedparsell 61-63 og hovedparsell 451 av E6 omklassifiseres til fylkesveg 905, og at hovedparsell 51-52 og hovedparsell 450 av E6 omklassifiseres til fylkesveg 910. Dette vil skape en sammenheng med de eksisterende fylkesvegene i området.

DRØFTINGER:

Det er naturlig at det eksisterende vegnettet i et område hvor det bygges ny veg som en del av det overordnede stamvegssystemet gjennomgår en omklassifisering. Fylkesrådmannen mener at forslaget som foreligger etter en bred prosess både med Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune er et godt grunnlag for en omklassifisering.

Det er en kjent sak at de aktuelle vegstrekningene er blant de (om ikke de) mest støy- og støvbelastete strekninger i byen. Siste støykartlegging fra 2012 f.eks. viser at det aktuelle vegnettet er i overkant av 65 dBa det vil si i rød støysone og store deler er over 75. Dette innebærer at fylkeskommunen som framtidig anleggseier i henhold til Forurensingsloven kommer til å stå for lovpålagte støytiltak (innendørs støy) hvis ikke de er innfridd før overtagelsen. Samme gjelder økt renhold i forbindelse med støvforurensing fra vegnettet. Når det gjelder Veglovens § 7 om oppfylling av tekniske krav før omklassifisering, forutsetter fylkesrådmannen at staten følger opp med sin andel av forbindelse med ombygging av de aktuelle gatene til miljøgate/kollektivgate som del av Miljøpakken. Dette gjelder også gjennomføring av lovpålagte miljøtiltak som for eksempel støytiltak. Strakstiltak som skilting forutsettes gjort i forbindelse med omklassifiseringen.

Det forutsettes videre at staten følger opp sin forpliktelse med å erstatte Brattørbrua (inkludert flytting og reetablering av eksisterende bru i tråd med Riksantikvarens krav), som forutsatt i Statens vegvesens Handlingsprogram for 2014-17.

FYLKESRÅDMANNENS KONKLUSJON:

Fylkesrådmannen tilrår å overta vegnettet som nevnt i Statens vegvesens høringsbrev, under ovennevnte forutsetninger.

23/15 Orientering - Fv. 714 Dolmsundet bru

Arkivsak-dok. 201401920-5
Saksbehandler Torben Broskov Jensen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Samferdselskomiteen 2011-2015	08.04.2015	23/15

FYLKESRÅDMANNENS INNSTILLING:

1. Samferdselskomiteen tar framlagt informasjon til orientering.
2. Komiteen setter pris på fylkesrådmannens plan om å gi en orientering om status for prosjektet i hvert komitémøte inntil prosjektet er slutført.

GJELDENDE FORUTSETNINGER:

- FT saknr 172/13. Fv 714 Dolmsundprosjektet – anmodning om aksept for videre utbygging, herunder inngåelse av kontrakt vedr. bru entreprisen.
- FT saknr 10/14. Fv 714 Dolmsundprosjektet – prognose for sluttkostnad
- FT saknr 98/14. Handlingsprogram samferdsel 2015-18.

BAKGRUNN:

Det er vedtatt å bygge ny bro på FV 714 på Dolmsundet med lengde ca. 462 m. Prosjektet hadde oppstart 01.07.2013 med opprinnelig kontraktmessig ferdigstillelse satt til 30.05.2015. Det har vært store utfordringer i prosjektet, og gjeldende fremdriftsplan er 14.06.2016 ny dato for ferdigstillelse.

FAKTISKE OPPLYSNINGER:

Over ett år forsinket ferdigstillelse medfører store konsekvenser for alle parter. Byggherre (SVV) og entreprenør (NCC) er ikke omforent om krav om fristforlengelse og mengdeøkning som er fremsatt.

Det vil bli gitt en muntlig orientering om status i komitémøtet.

På grunn av sakens omfang og alvor vil Fylkesrådmannen besørge at Samferdselskomiteén gis en oppdatering av status på hvert komitémøte inntil saken er avklart.

24/15 Mandat til forhandling om ny Bymiljøavtale

Arkivsak-dok. 201506552-1
Saksbehandler Erik van der Veer

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Samferdselskomiteen 2011-2015	08.04.2015	24/15
2 Fylkestinget 2011-2015	22.04.2015	

Saksdokument ikke ferdigstilt. Ettersendes til møtet

25/15 Eventuelt

Arkivsak-dok. 201500020-18
Saksbehandler Bente Molden

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Samferdselskomiteen 2011-2015	08.04.2015	25/15

FYLKESRÅDMANNENS INNSTILLING:

Ingen innstilling