



17.2.2017

MØTEREFERAT

Møtet gjelder: KONTAKTUTVALGET
Dato og tid: Fredag 3. 2.2017, kl. 10:00 – 13:45
Sted: Fylkestingsal B, Fylkeshuset 5. etg.

Til stede:

Lars Aksnes, Vegdirektoratet	Heidi Fosslund, Trondheim kommune
Rita Ottervik, Trondheim kommune	Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen
Tore Sandvik, Sør-Trøndelag fylkeskommune	Harald Storrønning, AtB (sak 1)
Dagfinn Berge, Jernbanedirektoratet	Ada Myhren, Statens vegvesen (sak 3)
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune	Øyvind Sørbøl, Trondheim kommune (sak 4)
Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen	Oddgeir Myklebust, Sekretariatet (sak 4 og 7)
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet	http://miljopakken.no/
Erlend Solem, Sør-Trøndelag fylkeskommune	
Harald Høydal, Fylkesmannen	Fra:
Eva Solvi, Statens vegvesen	Henning Lervåg, Sekretariatet

Saksliste:

Orienteringer

- 1/17 **Orientering om ruteanbudet**
- 2 /17 **Kort om Trafikkpakke Nord**
- 3/17 **Føringer for arbeid med Superbusstiltak fram til 2019**
- 4/17 **Prinsippavklaring for bruk av midtstilte eller sidestilte kollektivfelt**
- 5/17 **Planer og kostnader for strakstiltak sykkel og gange**
- 6/17 **Arbeid med tiltak på statlig vegnett/innspill til handlingsprogram NTP**
- 7/17 **Saksgangen i Miljøpakkesaker**
- 8/17 **Miljøpakkens handlingsplanprosess – behov for involvering og høring**
- 9/17 **Planleggingskostnader Superbuss 2016**
- 10/17 **Om informasjonsarbeidet**
- 11/17 **Om trafikkutvikling**

Eventuelt:

Beslutninger i Programrådet

- Oppfølging av prøveprosjekt i Innherredsvegen er igangsatt.
- Bestilt forprosjekt for å vise alternative løsninger for krysset Isdamveien – Østre Rosten.
- Tilslutning til at fylkeskommunen initierer en prosess for å avklare begrepsbruk og innhold i konseptet superbuss med sikte på behandling i Kontaktutvalget til sommeren.

Bestillinger fra Kontaktutvalg

- Avklare om mandat til byutredningen er OK.
- Prinsipiell avklaring av Miljøpakkens bidrag til finansiering av planlegging og eventuelt forvaltning kommer i Kontaktutvalgets møte 22. mars.
- Vurdering av kollektivprioritering gjennom anleggsområdet på E6 pågår.

Konklusjon:

Beslutningene i Programutvalget tas til etterretning. Byutredningens mandat anses godkjent under forutsetning av at omegnskommunene trekkes med i arbeidet.

Sak 1/17: Orientering om ruteanbudet

Føringene som ligger til grunn for nytt ruteanbud er viktige for framtidige kostnader til drift av kollektivtrafikken. I henhold til bymiljøavtalen vil staten, fylkeskommunen og kommunen ta ansvar for eventuelle økte omforente driftskostnader som ikke finansieres gjennom belønningsordningen eller fylkeskommunens rammetilskudd.

Harald Storrønning orienterte om utsendt anbudsgrunnlag. Tilbudsfristen er 31. mars og frist for vesentlige endringer er uke 9. Pris teller 75 % og kvalitet 25 %. Dagens stoppmønster er lagt til grunn for anbudet. Det er stilt krav om busser med 23,5 – 25 meters lengde med nyskapende utseende i retning trikk/bane. Bussene skal benytte fossilfritt drivstoff fra 2019. Motorkraften skal være tilstrekkelig til at en fullsatt buss skal kunne ha en hastighet på 45 km/t på toppen av Okstadbakken. Det er noe høyere enn dagens busser (39 km/t). Avtalen åpner for at rutetilbudet kan økes med 40 % og reduseres med 10 %.

Konklusjon:

Tas til orientering.

Sak2/17: Kort om Trafikklpakke Nord

Dagfinn Berge orienterte om Samferdselsdepartementets anskaffelsesprosedyre for Trafikklpakke Nord som ble kunngjort i februar 2016. Konkurransen om å drive persontrafikken skal bidra til et bedre togtilbud og omfatter driften av tog på Dovrebanen, Raumabanen, Rørosbanen, Trønderbanen, Meråkerbanen, Nordlandsbanen og Saltpendelen.

Det tas sikte på oppstart i desember 2019. Operatørene må inngå avtaler om sportilgang, leie av togmateriell, billettering og vedlikehold. Togets rolle i den lokale kollektivtrafikken må avklares. Jernbanen må levere for å være en del av løsningen. Det legges til grunn at deler av materiellet skal kunne benytte både diesel og elektrisk kraft.

*Konklusjon:
Tas til orientering*

Sak 3/17: Føringer for arbeid med Superbusstiltak fram til 2019

Ada Myhren orienterte om forslag til plassering, standard og kostnader for superbusstasjonene. Gjennomsnittlig stasjonsavstand er ca 710 meter for linje 1 og 2 og 580 meter for linje 3. Noen steder er det spesielt langt mellom stasjonene. Det gjelder Grilstadvegen, Dybdahls veg, Bratsbergvegen, Kongen gate og Okstadbakken hvor avstandene er mer enn 800 meter.

De fleste holdeplassene innenfor Kollektivbuen vil bli etablert permanent senere når gateprosjektene bygges ut. Det gjelder i Elgeseter gate, Kongens gate, Olav Tryggvasons gate og i Innherredsvegen. Her er det nå i gjennomsnitt 430 meter mellom holdeplassene og spørsmål om hvor store endringer og kostnader som bør tas for å etablere midlertidige holdeplasser. Superbusprosjektet argumenterer for at det er viktig å bygge gode midlertidige holdeplasser.

Det anbefales å benytte kantstopp framfor stopp i busslomme. Prosjekteringsanvisningen for superbusstasjonene viser tre ulike lengder på leskur og plattform ut fra antall ruter og funksjon. Samlet kostnad for alle stasjonene er ca 350 mill kr. Vanligvis koster en ensidig stasjon i størrelsesorden 2 – 7 mill kr. Det finnes også kompliserte stasjoner som koster 8 - 19 mill kr.

Kostnadene kan reduseres med 77 mill kr gjennom å forenkle standarden og med 49 mill kr ved å utsette bygging av Leangen stasjon. Stasjonene Travebanen og Gildheim kan i tillegg finansieres med 23 mill kr over riksvegbudsjettet. Samlet reduseres da kostnaden med 149 mill kr.

*Konklusjon:
Jernbanen vil bygge anlegget ved Leangen stasjon slik at dette er klart i 2019.*

Det legges fram en sak for bystyret og fylkestinget for å avklare stoppmønster. Saken må synliggjøre konsekvenser og kostnader og gi politisk handlingsrom. Kontaktutvalget orienteres på neste møte, men saken kan fremmes parallelt til politisk behandling.

Midlertidige holdeplasser planlegges med svært nøktern standard. Endelige holdeplasser finansieres i gateprosjektene. Tilrettelegging for bedre atkomst til holdeplassene planlegges og finansieres over gang- og sykkelvegbudsjettene. Byggingen gjennomføres på mest hensiktsmessige måte og ikke nødvendigvis av vegeier.

Det legges fram en sak om bruken av midlene til superbuss i hele perioden fram til 2019. Her skal AtBs bestilling prioriteres.

Det legges fram en sak for Kontaktutvalget om hvordan arbeidet med superbuss organiseres med tydelig hovedansvar for oppgaver fram til 2019, og for oppgaver i et lengre perspektiv. Tiltak i etappe 2 må avklares nærmere.

Kontaktutvalget gir Sekretariatet fullmakt til å ivareta Kontaktutvalgets interesser overfor Prosjektstyret. Sekretariatet har ansvar for å formidle føringer for Superbusprosjektets arbeid og rapportere tilbake til Kontaktutvalget med utgangspunkt i egne vurderinger. Det etableres en controllerfunksjon underlagt Sekretariatet for å styrke økonomioppfølgingen.

Referatene fra Prosjektstyret skal kunne sendes til KU

Sak 4/17: Prinsippavklaring for bruk av midtstilte eller sidestilte kollektivfelt

Øyvind Sørbøl orienterte om arbeid med avklaring av midtstilt eller sidestilt superbustrase i Kollektivbuen. Her har en gruppe jobbet med å sammenstille informasjon om konsekvenser av midtstilte løsninger. Utgangspunktet er primært eksisterende kunnskap. Dette er tenkt som grunnlag for en ny politisk behandling av rammene for arbeidet med gateprosjektene.

Tidligere utredninger og politiske vedtak er oppsummert. Videre er graden av kompleksitet og konsekvenser knyttet til midtstilt løsning på de ulike delstrekningene vurdert. I tillegg vurderes mulige vekslingspunkt mellom sidestilt og midtstilt løsning.

Konklusjon:

Grunnlagsmaterialet bearbeides videre før en tar stilling til om det er aktuelt med midtstilte holdeplasser. Det foretas en grovmasket vurdering med illustrasjoner som belyser konsekvenser og av trafikale prinsipp, herunder også økonomiske konsekvenser. Notatet legges fram for Kontaktutvalget i juni med sikte på politisk behandling over sommeren.

Sak 5/17: Planer og kostnader for strakstiltak sykkel og gange

Kontaktutvalget bestilte en vurdering av mulige nye sykkelprosjekt i møte 12.12.2016. Disse var da ikke kostnadsberegnet eller avklart med partene. Sykkeltiltakene dreier seg om ombygging av strekninger som er i dårlig forfatning (både kommunal og fylkeskommunal veg), diverse krysstiltak i Midtbyen, samt enkelte punkttiltak. Til sammen foreslås tiltak på 30 mill. kr i 2017.

Det foreligger også forslag til forsert utbygging av snarveger. To nye definerte prosjekt samt økning av ”snarvegpakke 4” med 5 mill. kr, til sammen 11,2 mill. kr.

Tiltakene kan finansieres med ekstra belønningsmidler fra budsjettforliket på Stortinget i desember 2016. Her er gitt tilsagn om 41 mill. kr til Trondheim som ikke er disponert i høringsutkastet til handlingsprogram 2017-20.

Konklusjon:

Det utarbeides et tilleggsnotat som oversendes kommunen og fylkeskommunen slik at tiltakene kan tas inn ved politisk behandling av handlingsprogrammet i mars.

Sak 6/17: Arbeid med tiltak på statlig vegnett/innspill til handlingsprogram NTP

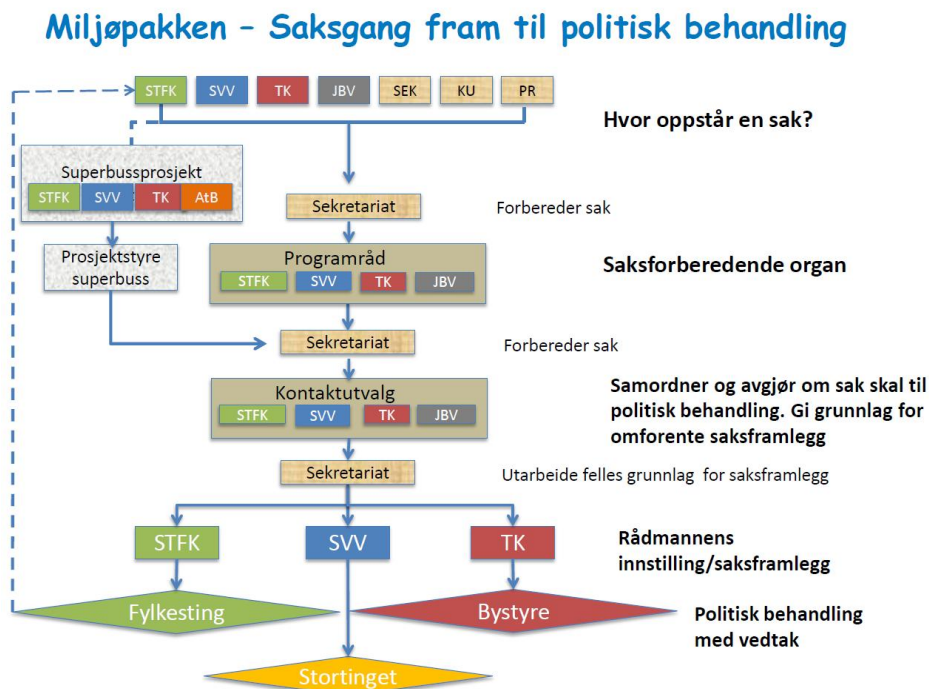
Tor-Erik Jule Lian orienterte om arbeidet med å klarlegge statlig ansvar for sykkelvegnett i Trondheim. Dette er avgjørende for å kunne fremme konkrete prosjekt som kan finansieres innenfor bymiljøavtalen, eventuelt også av nye statlige midler til sykkelekspressveg. Dette må være klart til juni i år.

Det er tre korridorer som vurderes å kunne ha en riksvegfunksjon: En korridor langs E6 fra Heimdal til Rotvoll/Ranheim, en langs Oslovegen/Nordre Avlastningsveg og en langs det riksvegnettet gjennom sentrum som er i ferd med å bli nedklassifisert (Elgeseter gate, Prinsens gate, Olav Tryggvasons gate og Innherredsvegen). Vegvesenet avklarer rammene for arbeidet og planlegger konkrete tiltak på kort og lang sikt i samarbeid med de andre partene i Miljøpakkesamarbeidet. Det vil orienteres fortløpende om arbeidet fram til forslag til innspill til handlingsprogrammet i Nasjonal transportplan foreligger.

Sak 7/17: Saksgangen i Miljøpakkesaker

På møte i Kontaktutvalget 07.10.16, sak 45/16, ble Programrådet bedt om å avklare en struktur som viser hvordan politiske saker håndteres i Miljøpakken.

Oddgeir Myklebust presenterte hvor saker oppstår og gangen gjennom Miljøpakkesystemet fram til politisk vedtak. Figuren viser hvordan administrative og politiske initiativ og vedtak følges opp og håndteres generelt. Kontaktutvalget har ansvaret for å samordne saker før de går til politisk behandling for å sikre at beslutninger fattes på bakgrunn av felles grunnlag og forståelse.



Noen retningslinjer for saksgangen i Miljøpakken:

- Partene bringer saker inn i Miljøpakkesamarbeidet via sekretariatet.
- Rådmennene har ansvar for å ta politiske initiativ inn i Miljøpakkesamarbeidet.
- Partene kan ta opp saker i Programråd og Kontaktutvalg.
- Sekretariatet forbereder sakene til Programråd og Kontaktutvalg. Dette kan være basert på saksgrunnlag fra partene.
- Programrådet innstiller normalt i saker til Kontaktutvalget. For saker som ikke er behandlet i Programrådet (for eksempel fra Prosjektstyret Superbuss) foreslår sekretariatet innstilling.
- Kontaktutvalget samordner og avgjør om sak skal til politisk behandling, samt drøfter samordning av grunnlag for saksframlegg.
- Saker skal som hovedregel drøftes i Miljøpakkens organer før de går til politisk behandling. Dette er et viktig prinsipp for å kunne bidra til omforente løsninger.

Konklusjon:

Kontaktutvalget slutter seg til retningslinjene for håndtering av politiske saker. Temagruppenes rolle bør tydeliggjøres. Rådmennene må melde inn politiske vedtak som berører Miljøpakken til Sekretariatet som følger opp saker med avvikende vedtak.

Sak 8/17: Miljøpakkens handlingsplanprosess – behov for involvering og høring

Programrådet har bedt om at etatenes arbeid med handlingsprogrammet starter i januar med frist for innspill i juni. Etatene har ansvar for innspillene, og temagruppene kan gi bidrag til disse.

Det er nødvendig å avklare hvilke prosesser mht til høring og politisk involvering som er ønskelig før en kan foreslå en fullstendig tidsplan for hele prosessen. Skal handlingsprogrammet sendes til nabokommuner og brukerutvalg før det behandles, ønskes det politiske innspill i forkant av arbeidet og er det ønskelig med rådsbehandling i forkant av den politiske prosessen?

Uavhengig av dette, kan etatens arbeid starte opp med følgende arbeidsoppgaver:

- Interne prosesser for gjennomgang av gjeldende handlingsprogram
- Forslag til justeringer i forhold til endrede rammer/framdrift/løsninger/oppgaver osv.
- Sjekke ut om eldre kostnadsoverslag er oppdaterte/realistiske

Konklusjon:

Etatene har frist for å levere innspill til handlingsprogram 2018-21/23 i juni. Utkast til handlingsprogram sendes på høring til brukerutvalg og nabokommuner før politisk behandling. Det gis mulighet til å komme med politiske innspill i forkant av arbeidet, for eksempel i de kvartalsvise orienteringsmøtene.

Sak 9/17: Planleggingskostnader Superbuss 2016

Arbeidet med superbussprosjektet startet i 2016. Planleggingskostnader framgikk ikke eksplisitt av handlingsprogrammet for 2016, men det ble satt av totalt 180 mill kr til bruk innenfor de ulike innsatsområdene, herunder 65 mill kr til holdeplasser og 30 mill kr til traséutbedringer.

Det er i 2016 arbeidet med å etablere prosjektorganisasjonen og identifisere og konkretisere aktuelle tiltak på strekninger, holdeplasser og i omstigningspunkt. Det er videre arbeidet med kostnadsanslag, kommunikasjonsplan og politisk forankring av tiltak. Totalt er det her forbrukt 11,4 mill kr i 2016, fordelt med om lag 6 mill kr til vegvesenet, 4 mill kr til kommunen og 1,5 mill kr til fylkeskommunen.

Konklusjon:

Kontaktutvalget godkjenner kostnadene til planlegging av superbuss i 2016. Forslag til finansiering innarbeides i tilleggsnotat som vedlegges til politisk behandling av handlingsprogrammet i mars, jf. sak 5/17.

Sak 10/17: Om informasjonsarbeidet

Mange saker i media (77 mot 48 i samme periode i fjor). Superbussen har vært mye omtalt. Det har også vært omtale av tog, skader på sykkelvegene, positiv omtale om lufta i Trondheim når andre storbyer sliter, om økende biltrafikk og redusert parkering av elbil i byen. Det var spesielt mange besøk på hjemmesida i forbindelse med stenging av E6. Facebook benyttes aktivt til informasjon om aktiviteter i Miljøpakkens regi.

Det er viktig å svare ut superbuss på en god måte framover. Det planlegges beboermøter og superbuss blir også tema på folkemøte med Adresseavisen.

Konklusjon
Tas til orientering.

Sak 11/17: Om trafikkutvikling

Mange milepæler for kollektivtrafikken. 2016 var første år med mer enn 32 mill reisende og første år med mer enn 25 mill reisende i Stor-Trondheim. November var første måned med mer enn 3 mill reisende. Veksten i kollektivtrafikken var totalt 4,6 % i 2016 og i Stor-Trondheim 5 %.

Veksten i biltrafikken avtok noe mot slutten av året og endte på 1,4 % i 2016. Biltrafikken fortsatte å vokse med 2,3 % i januar 2017. Vi hadde forventet at parkeringsavgiften på elbil fra nyttår ville begrense trafikken. Omfanget av elbilturer til/fra Midtbyen er imidlertid for lite til å gi synlig utslag i totaltrafikken. Andelen elbiler var 7 % ved utgangen av året og 7,4 % i januar.

Konklusjon
Tas til orientering.

Eventuelt:

Det er store teknologiske endringer på gang i samferdselssektoren og spørsmål om i hvilken grad Miljøpakken kan, og skal, engasjere seg i dette arbeidet. Selvkjørende busser kan bli en realitet om noen år, ulike pilotprosjekt kan være aktuelle. Utfordringen består i å finne de gode tiltakene.

Konklusjon:
Kontaktutvalget ber om en sak som redegjør for aktuelle tiltak og mulig finansiering av disse.