



MØTEINNKALLING

Kontaktutvalget - styringsgruppe for Miljøpakken

Vår dato
24.8.2018

Dato og tid: Fredag 31.8.2018, kl. 13:30 – 16:00

Sted: Formannskapssalen, Rådhuset

Til:

Lars Aksnes, Vegdirektoratet
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Frank Jensen, Fylkesmannen
Lars Christian Stendal, Jernbanedirektoratet
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune
Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Harald Høydal, Fylkesmannen
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Eva Solvi, Statens vegvesen
Inger Mari Eggen Hansen, Trondheim kommune
Endre Rudolfsen, Statens vegvesen
Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen
<http://miljopakken.no/>

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Orienteringer

- 37/18** AtBs kommunikasjonsplan for Metrobuss (AtB)
- 38/18** Status stasjoner, trasé og knute-/omstigningspunkt - Metrobuss 2019 (Sek)
- 39/18** Økonomiske Metrobussrammer (Sek)
- 40/18** Status gateprosjektene Metrobuss (Spilsberg)
- 41/18** Metrobussenes innstegshøyde (Sek)
- 42/18** Finansiering av bussdepot (TRFK)
- 43/18** Trafikkindeks for nullvekstmål (SVV)
- 44/18** Trafikkdata (TRFK)
- 45/18** Miljøpakkens organisering (TK)
- 46/18** Om informasjonsarbeidet (SVV)
- 47/18** Om trafikkutviklingen (TRFK/Sek)

Eventuelt

Møtereferat: Møtereferat fra møte 8. juni er godkjent og lagt ut på vår hjemmeside

Orientering **Beslutninger i Programrådet**

- Vedtar forprosjekt for i Håkon 7s gt med omliggende områder med sikte på avklaring av langsiktig trafikk-løsning for Metrobuss.
- Godkjent finansiering av planlegging av holdeplass ved Rønningsbakken og Buran med sikte på bygging i gateprosjektet i Innherredsvegen.
- Vedtar at finansieringsbehov for nødvendig infrastrukturtiltak utenfor elbuss- og Metrobussprosjektet må spilles inn til neste handlingsprogram.
- Det blir muntlig orientering om beslutninger i møte 30. august.

Bestillinger fra Kontaktutvalg

- Iverksette en prosess for å få en omforent forståelse av kostnader og tilskudd til drift av kollektiv i Trondheim/Klæbu og Stor-Trondheim
- Legge fram en sak om kostnader, trafikkinntekter og tilskudd til drift av kollektivtrafikken i 2016 og 2017 til behandling i fylkesutvalg og formannskap
- Utarbeide en oversikt over eksisterende og mulig tilgang til trafikkdata, samt forslag til dedikering av personalressurser til oppfølging.

Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad Sak 37/18: Orientering om AtBs kommunikasjonsplan

Kontaktutvalget ba i forrige møte (sak 35/18) om at AtB inviteres til å orientere om sin kommunikasjonsplan for Metrobuss.

Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til orientering.

Ad sak 38/18: Status stasjoner, trasé og knute-/omstigningspunkt - Metrobuss 2019 (Sek)

Statens vegvesen og Trondheim kommune har nå ansvaret for bygging av hver sin portefølje. Kommunens prosjekt følger planen og det settes inn ekstra innsats på knutepunkt Tiller. Vegvesenet har utfordringer med framdriften på grunn av manglende kapasitet og høye priser i markedet. En av entreprenørene har økonomiske problemer med fare for konkurs. Det jobbes med tiltak for å unngå forsinkelser i denne sammenheng.

Totalt holder en seg innenfor den gitte rammen for fremdrift, økonomi og kvalitet til nå. Økte entreprispriser og presset kapasitet i markedet kan bli er stor utfordring, både økonomisk og fremdriftsmessig, dersom de vedvarer. Nærmere omtale i statusrapport i vedlegg 38-18.

Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til etterretning.

Ad sak 39/18: Økonomiske Metrobussrammer (Sek)

Både Bystyret og Fylkestinget har i mai/juni 2018 vedtatt revidert budsjett for Metrobussprosjektet hvor det benyttes noe mer midler til stasjoner, knute-/omstigningspunkt og traséutbedringer, og tilsvarende mindre til gateprosjektene (Elgeseter gt, Kongens gt, Olav Tryggvasons gt og Innherredsvegen). I henhold til bymiljøavtalen må også Staten ved Samferdselsdepartementet være enig i en slik omfordeling.

Det er utarbeidet en skisse til justert budsjett hvor det samtidig er lagt inn poster for felleskostnader og usikkerhetsavsetning på til sammen ca 200 mill kr (tabell 39-18).

Tabell 39-18: Skisse til reviderte rammer for Metrobussprosjektene

Grunnlag (tall i millioner kr.):	Forslag fordeling
Dybdahls veg	48
Jonsvannsvegen	116
Høgskoleringen	72
Infrastrukturprosjektet, stasjon, trase og knutepunkt	750
Overordnet planlegging	15
Sum fase 1	986
Kongens gate	260
Innherredsvegen	433
Olav Tryggvasons gate	174
Elgeseter gate	687
Overordnet planlegging	15
Sikkerhetsavsetning	188
Totalramme gateprosjekt	1.756
Total Miljøpakken (infrastruktur og gateprosjekt)	2.742
Investeringstilskudd Stat	1.356
Bussdepot	286
Sum Metrobuss	3.028

Vegvesenet orienterte i april om at de ved innspill til statsbudsjett for 2019 hadde fått føringer om at statlig innfratilskudd til Metrobuss skulle utbetales ekskl. moms. (Jf. sak 20/18). Lokalt var en uenig i denne tolkningen av Bymiljøavtalen og Kontaktutvalget ba staten avklare i brev form sitt syn på moms knyttet til bymiljøavtalen. Det ble her vist til avtalens tvisteløsningsregime dersom det er ulike syn.

Staten har besvart henvendelsen i brev av 29.06.2018 (se vedlegg 39-18). Her gis bl.a. følgende føringer:

”Tilskuddet skal fastsettes på bakgrunn av prosjektkostnaden eks. mva., og utgjør således 50 pst av fylkeskommunenes reelle utgifter knyttet til prosjektene. Dette gjelder også deltak som ligger på kommunal veg. For delprosjekter som ligger på riksvegnettet (i hovedsak for Bussveien på Nord- Jæren), vil tilskuddet beregnes på bakgrunn av prosjektkostnaden inkl. mva.”

Det er m.a.o. ulike syn og Bymiljøavtalen har følgende formulering knyttet til tvistebehandling:

”Dersom en eller flere parter hevdes ikke å ha fulgt opp sine forpliktelser skal styringsgruppen drøfte dette og søke å komme til en felles forståelse av om det foreligger mislighold. Dersom styringsgruppen er enig i at avtalen er misligholdt skal det settes frist for retting.”

For Miljøpakken betyr en endring i forventet utbetaling at Statens bidrag til Metrobuss reduseres fra totalt 1,5 mrd kr til 1,23 mrd kr, dvs. ca 275 mill kr. Dette må eventuelt tas hensyn til gjennom en ytterligere nedskjæring av budsjetttrammene i tabellen foran eller gjennom en overføring av midler fra andre poster i Miljøpakken. Avklaring av rammene, herunder fordelingen på gateprosjektene, blir tema ved behandling av føringer for handlingsprogramarbeidet i neste møte i Kontaktutvalget.

Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 40/18: Status gateprosjektene Metrobuss (Erik Spilsberg)

Arbeidet er noe på etterskudd i forhold til planen, men det tas sikte på å ha nødvendig plangrunnlag for prosjektoppstart som planlagt. Innledende kostnadsoverslag viser høyere kostnader for Elgeseter gate en tilgjengelig ramme og det er indikasjoner på at det samme blir tilfelle i de andre gatene. I løpet av høsten ser en nærmere på hvordan prosjektene best kan tilpasses kostnadsrammene og konsekvensene av dette.

Elgeseter gate:

Bystyret vil behandle en sak som sammenligner en løsning med midtstilte kollektivfelt med en parallellført kollektivgate i Elgeseter gate 6. september.

Olav Tryggvasons gate:

Prøveprosjektet startet 16. juli, mens antall kjørefelt ble redusert fra fire til to en måned tidligere. Bakke bru holdes fortsatt åpen for kjøring mot byen. Det foreligger lite resultater ennå, men observasjonene viste noen innkjøringsproblemer i starten. Trafikken flyter nå stort sett greit, men det er mye ulovlig kjøring. Kollektivtrafikken har fått om lag 20 sekunder lengre kjøretid i gjennomsnitt. Det jobbes med å justere skiltingen i gata for å få større respekt. Første fullverdige rapportering kommer i september.

Innherredsvegen:

Reguleringsplan for strekningen Statsingeniør Dahls gt – Saxenborg allé ventes ferdigbehandlet våren 2019.

Kongens gate:

Arbeid med alternativsanalyse er under oppstart.

Nærmere omtale i vedlagte notat: 40-18 a og 40-18 b.

Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 41/18: Metrobussenes innstegshøyde (Sek)

Kontaktutvalget behandlet spørsmål om universell utforming av Metrobusstilbudet i sak 29/18. Her ble det bedt om en vurdering av hva som kan gjøres for å redusere høydeforskjellen mellom plattform og bussgulv, hva det koster og hvilke konsekvenser det har (vedlegg 41-18).

AtB har vurdert det som lite ønskelig å endre bestillingen av bussmateriell og frarår også å knele bussene mer enn planlagt ut fra at det medfører tidstap og ekstra slitasje. Statens vegvesen frarår å heve plattformene fordi det vil medføre økte kostnader, forsinket framdrift og skade på bussmateriell.

Sekretariatet har drøftet ulike forslag til tiltak med AtB og Metrobussprosjektet. Det anbefales å øke plattformhøyden for stasjonene som bygges i Kollektivbuen til 23 cm. Dette gir noe kostnadsøkning, men er ikke kritisk for framdriften. Innstegshøyden reduseres da til 2-4 cm. Dette er kantstopp som metrobussene og de fleste regionbussene kan benytte uten store problemer. Flybusser og noen regionbusser må holde litt avstand til plattformen for å unngå konflikt ved åpning av dørene.

Utenfor Kollektivbuen er det stort sett for sent å endre plattformhøyden uten større konsekvenser, men selv med 18 cm plattformhøyde blir forholdene bedre enn i dag. Bussene stopper helt inntil kantsteinen og med noe mindre innstegshøyde enn tidligere. Sjåførene må da tilrettelegge for universell utforming ved behov ved enten å knele bussen dypere, eller ved selv å legge ut en rampe foran døren.

*Sekretariatets forslag til konklusjon:
Kontaktutvalget anbefaler at plattformene innenfor Kollektivbuen bygges med 23 cm høyde.*

Ad sak 42/18: Finansiering av bussdepot (TRFK)

De ulike prosjektene i Bymiljøavtalen er beskrevet i avtalens vedlegg. Det vises her til planlegging av nytt bussdepot for superbussene under bakken i østlige bydeler. Kostnaden er anslått til 280 mill kr, hvor Staten og fylkeskommunen bidrar med halvparten hver.

Fylkestinget vedtok i sak 5/18 en todelt bussdepotstruktur med Sandmoen som permanent depot og Sorgenfri som et midlertidig depot fram til depot øst er ferdigstilt. Hovedutvalg veg vedtok i sak 35/18 at fylkeskommunen forskutterer tiltakene på depotene Sandmoen og Sorgenfri forutsatt at tilbakebetaling sikres gjennom vedtak i KU for Miljøpakken. Tilpasning av Sorgenfri og Sandmoen før Metrobuss settes i rute 3.8.19 har en samlet

kostnad på 101,8 mill kr som skisseres fordelt med 57,2 mill kr på Miljøpakken og 44,6 mill kr på Staten.

Sorgenfri er forutsatt erstattet av et nytt depot i øst innen 2024. Brøset er sett på som aktuell plassering. Kostnaden for et nytt bussdepot i øst er beregnet til 720 mill kr (2018-kr). Fylkesrådmannen anbefaler at partene samles om et finansieringsalternativ der:

- 139 mill kr dekkes av Trøndelag fylkeskommune,
- 290,5 mill kr dekkes av Staten,
- 290,5 mill kr dekkes av Miljøpakken,

og at dette legges til grunn i forhandlingene med Staten om en ny Byvekstavgift.

Fylkesutvalget behandlet saken 22.08.2028 og vedtok da å anbefale at Kontaktutvalget vedtar skissen til fordeling av tilretteleggingskostnader på Sorgenfri og Sandmoen (til 2019) og at fordelingen av kostnader for et depot i øst (ferdig senest 2024) legges til grunn i forhandlingene om Byvekstavgift med Staten.

Nærmere omtale i vedlegg 42-18

Sekretariatets kommentar: Kontaktutvalget kan som styringsgruppe anbefale bruk av midlene i gjeldende bymiljøavtale, men kan formelt sett ikke legge premisser for forhandlingene om framtidig byvekstavgift.

Forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet

Ad sak 43/18: Trafikkindeks for nullvekstmål (SVV)

Det ble ved behandling av sak 36/18 avdekket avvik mellom trafikktutviklingen i bompunktene og rapportering av trafikkindeks. Kontaktutvalget ba om en oppfølging for å se hva avvikene skyldes.

Det viste seg at det ennå ikke foreligger tilfredsstillende trafikkdata for å måle utviklingen i trafikkindeks. For sammenligning av 2017 og 2018, var bare to av totalt 12 supplerende målepunkt operative (foruten bompunktene). I løpet av høsten regner en med at alle 12 er på plass. Første år med trafikkdata blir da 2019 og første sammenligning av utvikling i trafikkindeks kan foregå i 2020.

Bomstasjonen på Ranheim inngår ikke i trafikkindeksen og det er vanskelig å se hvordan det er mulig å trekke ut gjennomgangstrafikken uten at også denne tas med.

Inntil trafikkindeksen er operativ, vil trafikktutviklingen kunne beskrives ut fra endringene i bompunktene som tidligere.

Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til etterretning.

Ad sak 44/18: Trafikkdata (TRFK)

Kontaktutvalget ba i sak 28/18 om at Miljøpakkens teknologigruppe utarbeider en oversikt over eksisterende og mulig tilgang til trafikkdata, samt forslag til dedikering av personalressurser til oppfølging.

Det foreslås å lage et ”dashboard” der trafikk tall for gåing, sykling, bilkjøring og kollektivtrafikken og kanskje parkering samles. Det trengs en datautvekslingsavtale mellom partene. Fylkeskommunen lager et forslag som ettersendes før møtet.

Sekretariatets forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet

Ad sak 45/18: Miljøpakkens organisering (TK)

I sak om Evaluering av Miljøpakkens resultater 12. april i år (sak 44/18) orienterte Rådmannen om at han ville legge fram en sak om erfaringene med den nye organiseringen som ble innført ifm bymiljøforhandlingene. Bystyret gjorde tre vedtak knyttet til dette:

- *Bystyret viser til den manglende koblingen mellom måloppnåelse og bruken av midler og organisering av miljøpakken, gjennom uklare styringslinjer og roller. Dersom man skal kunne nå miljøpakken mål må organiseringen og styringen av miljøpakken tydeliggjøres, og nødvendige delegasjoner avklares. I varslet sak om miljøpakkens organisering bes rådmannen komme med klare vurderinger om hvordan dette kan løses. I tillegg ber bystyret at sammenhengen mellom budsjett, handlingsprogram og måloppnåelse inkluderes i fremtidige evalueringer av miljøpakken.*
- *Organiseringen av Miljøpakken må være et element i drøftingene med Staten om en ny Bymiljøavtale, med sikte på å sikre en effektiv organisasjon.*
- *Evaluering av miljøpakken bør også inneholde en vurdering av organisering, graden av åpenhet og mulighet for påvirkning.*

I senere sak om revidert budsjett for Metrobuss 31. mai i år gjorde bystyret ytterligere ett vedtak:

- *Bystyret viser til vedtak i sak 44/18 Evaluering av Miljøpakken, der bystyret er kritisk til organiseringen av miljøpakken. Bystyret mener at denne saken viser at ikke bare Trondheim kommune overordnet*

organisering må gjennomgås, men at dette gjelder hele organiseringen av Miljøpakken.

Spørsmålet legges fram for diskusjon med sikte på å avklare om dette er noe partene vil gjøre i fellesskap, og eventuelt på hvilken måte en i så fall ønsker dette gjennomført.

Forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet.

Ad sak 46/18: Om informasjonsarbeidet (SVV)

Vegvesenet orienterer om saker i media siden forrige møte

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 47/18: Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)

Fylkeskommunen orienterer om utviklingen i kollektivtrafikken.
Sekretariatet orienterer om utviklingen i biltrafikken.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt