



MØTEINNKALLING

Kontaktutvalget - styringsgruppe for Miljøpakken

Vår dato
14.9.2018

Dato og tid: Fredag 20.9.2018, kl. 13:30 – 15:30
Sted: Formannskapssalen, Rådhuset

Til:	Harald Høydal, Fylkesmannen
Lars Aksnes, Vegdirektoratet	Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Rita Ottervik, Trondheim kommune	Kjetil Strand, Statens vegvesen
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune	Eva Solvi, Statens vegvesen
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet	Inger Mari Eggen Hansen, Trondheim kommune
Frank Jensen, Fylkesmannen	Endre Rudolfsen, Statens vegvesen
Lars Christian Stendal, Jernbanedirektoratet	Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune	http://miljopakken.no/
Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen	
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet	Fra:
	Henning Lervåg, Sekretariatet

Orienteringer

- 48/18 Føringar for årsbudsjett og handlingsprogram (Sek)**
- 49/18 Hensiktsmessig framdrift i gateprosjektene (Spilsberg)**
- 50/18 Videre arbeid med Elgeseter gate (Sek)**
- 51/18 Metrobuss 2019 – status og prioritering (Sek)**
- 52/18 Metrobussenes innstegshøyde (Sek)**
- 53/18 Trafikkdata (SVV)**
- 54/18 Om trafikkutviklingen (TRFK/Sek)**

Eventuelt

Møtereferat: Møtereferat fra møte 30. august er godkjent og lagt ut på vår hjemmeside

Orientering Beslutninger i Programrådet

- Gir Sekretariatet fullmakt til å godkjenne at inntil 10 mill kr av den overordnede sikkerhetsavsetningen til Metrobuss 2019 kan benyttes på vegvesenets prosjekt

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
- Avklare statens syn på hvorvidt statlige midler kan omdisponeres til bussdepot på Sorgenfri og Sandmoen

Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad Sak 48/18: Føringer for årsbudsjett og handlingsprogram (Sek)

Vegvesenet, fylket og kommunen utarbeider i år egne innspill til handlingsprogrammet. Prosessen har ikke fungert tilfredsstillende. Frist for innmelding til årsbudsjett 2019 og handlingsprogram 2020-2023 var henholdsvis 15. februar og 1. juni. Ingen av partene har levert i henhold til bestillingen og først nå er grunnlaget på plass. En arbeidsgruppe med representanter fra alle partene bistår nå sekretariatet med å samordne de ulike innspillene.

Det legges som tidligere opp til behandling av årsbudsjett og handlingsprogram i to etapper:

- a) viktige føringer og avklaringsbehov (dette møtet)
- b) utforming av forslag til årsbudsjett og handlingsprogram (15.11.18)

Deretter går høringsutkastet til nabokommuner, brukerutvalg og til politisk behandling i TRFK og TK (nærmere omtale i vedlegg 48-18).

De viktigste føringene og avklaringsbehovene gjelder:

- Hvilke finansierings- og kostnadsrammer som legges til grunn
- Krav til kostnadsoverslag og planavklaring
- Prinsipper for prioritering og porteføljestyring
- Krav til prosjekter som skal finansieres i Miljøpakken

Forslag til konklusjon:

Lokalpolitisk innspill til statsbudsjett 2019 med finansieringsplan fram til 2030 legges til grunn for handlingsprogrammet. Diskusjon av langsiktig fordelingsprofil henvises til revisjonen av Miljøpakken etter kommende byveksttale.

Det utarbeides et årsbudsjett for 2019 og handlingsprogram for 2020-23. Gjenværende ressurser utenfor denne fireårsperioden synliggjøres, uten å ta stilling til fordelingen av andre midler enn det som følger av bindinger i prosjektene.

Det videre arbeid med handlingsprogrammet tar utgangspunkt i foreslåtte rammer, men justeres ut fra nærmere avklaringer av kostnadstall og opplysninger om framdrift fram til behandling i Programråd i oktober og KU i november.

Prosjekter med investeringsmidler over 5 mill. kr i 2019 skal ha gjennomført Anslag innen juni 2018. Unntak gjelder samleposter og Metrobuss-prosjekter. Eventuelle ytterligere unntak spesifiseres i høringsutkastet.

Nye investeringstiltak over 5 mill. kr settes som hovedregel bare opp med forprosjektmidler før tilstrekkelig plan- og kostnadsgrunnlag foreligger.

For andre budsjettposter/samleposter til planlegging, utredning og forsøk bør det som hovedregel foreligge et spesifisert prosjektforslag før det settes av midler over 0,5 mill. kr. Innsatsen konsentreres til et begrenset antall prosjekter innenfor hvert temaområde.

Partene disponerer selv bruken av egne midler, men må være enige om de forslagene som inngår i Miljøpakkens handlingsprogram og være omforente om bruken av fellesmidler.

Prosjektene deles inn (prioriteres) i tre grupper på samme vis som i årsbudsjett 2018:

- a) bundne*
- b) delvis bundne*
- c) nye/ubundne*

Ved prioritering av utbyggingsrekkefølge vektlegges hensynet til å ferdigstille samordnede rutetilbud for trafikantene og tilrettelegge rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode.

Nye innspill fra partene vurderes ut fra samsvar med Miljøpakkens mål og i forhold til om tiltaket representerer en ekstrainsats (ikke en finansiering av partenes ordinære oppgaver).

Det forutsettes at partenes bevilgninger ivaretar de økonomiske forpliktelser som er lagt til grunn ved tidligere stortingsbehandling.

Ad sak 49/18: Hensiktsmessig framdrift i gateprosjektene (Spilsberg)

I sak 40/18 kom det fram spørsmål om det vil være anledning til å overføre deler av midlene i gjeldende bymiljøavtale til etter 2023, og eventuelle konsekvenser for neste NTP-prosess. Vegvesenet er bedt om å bekrefte dette. Samtidig ble det bedt om en vurdering av om framdriftsplanen i gateprosjektene er hensiktsmessig, særlig med fokus på om det er riktig å starte Elgeseter gate i 2021 (vedlegg 49-18).

Det er tre spørsmål som er viktige:

- Vil det gi unødvendig store belastninger for byens trafikanter å gjennomføre Elgeseter gate og andre gateprosjekter samtidig med anleggsdrift på Nydalsbrua?
- Vil for mange prosjekter samtidig gi utfordringer i entreprenørmarkedet og gi færre tilbydere og økte priser?
- Er det realistisk å komme i mål med planer for Elgeseter gate tidsnok til anleggsstart i 2021?

Programrådets forslag til konklusjon:

Planleggingsfasen for Elgeseter gate utvides med ett år tilpasset anleggsstart i 2022 i stedet for 2021.

Fremdrift for planlegging av de andre gateprosjektene endres ikke.

Ad sak 50/18: Videre arbeid med Elgeseter gate (Spilsberg)

Bystyret vedtok 6. september å be om to reguleringsplaner for Elgeseter gate, en for midtstilte og en for sidestilte kollektivfelt. Gateprosjektet jobber med å revidere framdriftsplanen for det videre arbeid som tar utgangspunkt i at planfasen utvides med ett år.

Det er mange frihetsgrader og mulige prinsipløsningene i gata, f.eks knyttet til bevaring av verneverdige bygninger, svingefelt, plassering av systemskifter, sykkelløsninger m.m. For å få en kostnadseffektiv prosess og unngå å lage unødig detaljerte planer for flere varianter, ser vi det nødvendig med en optimaliserings- og silingsfase underveis før man utarbeider konkrete reguleringsplanforslag. I denne fasen bør det være tett politisk involvering både i Trondheim kommune og Trøndelag Fylkeskommune, blant annet gjennom politiske verksted.

Programrådet anbefaler at alle aktuelle detaljløsninger illustreres og utredes på en god måte, og ber om at det planlegges flere orienteringsmøter/seminar der politikerne får anledning til å drøfte og bli godt kjent med de alternative løsningene før de kommer til behandling.

Det tas sikte på en snarlig sak til formannskapet og fylkesutvalget for å vise hvordan Bystyrets vedtak kan operasjonaliseres i det videre arbeidet.

Forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 51/18: Metrobuss 2019 – status og prioritering (Sek)

Prosjektet hadde god fremdrift til juni. I juni og juli fikk vegvesenet problemer med utlysningene av nye byggeoppdrag. Markedet var fylt opp med oppdrag på grunn av stor byggeaktivitet i byen. Prisene var betydelig høyere enn anslått og høyere enn for oppdrag på forsommeren da kommunen utlyste sine oppdrag.

En av byggepakkene til vegvesenet fikk ingen tilbydere. Byggherre avviste de mest kostbare tilbudene og inngikk forhandlinger for å få ned prisene. Vegvesenets rammeavtale på byggeoppdrag ble brukt med forhandlinger der det ikke kom inn tilbud. I tillegg ble en av entreprenørene slått konkurs i august/september. Vegvesenet forventer å få innhentet noe av underproduksjonen i høst, samt å flytte noe over til 2019 for å avlaste trykket i markedet denne høsten.

Vegvesenet har nå inngått avtaler på bygging for de fleste oppdragene. Prisene er forhandlet ned, men ligger fremdeles litt over anslått kostnadsnivå. Oppstarten på oppdrag som skulle startes rett over ferien er noe forsinket.

For kommune er situasjonen bedre. Der er alle oppdrag foruten knutepunkt på Tiller, signert for bygging og oppstart i 2018. For Tiller er det i hovedsak kostnader og byggestart som er usikkerheten. Tiller er i avsluttende planlegging og skal kostnadsberegnes i oktober.

Samlet holder prosjektet budsjettammen, men vegvesenet har brukt opp det meste av sin usikkerhetsavsetning på 25 mill kr. 10 mill kr av den overordnede sikkerhetsavsetningen på 60 mill kr er derfor foreslått reservert for SVVs portefølje. Kommunen har så langt i liten grad brukt av sin usikkerhetsavsetning. En stor usikkerhet i denne porteføljen er Tiller og Sivert Tonstads veg. Erverv av eiendom på Strindheim (der fylkeskommunen er medeier) og i Sivert Tonstads veg er fremdeles krevende.

Statusrapport vil bli ettersendt i løpet av mandag sammen med en liste som viser hvor det foreslås å spare dersom det blir aktuelt med kutt. Dette er i første rekke stasjoner som bygges sent i perioden og som alternativt kan tilrettelegges på en enklere måte.

Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 52/18: Metrobussenes innstegshøyde (Sek)

Kontaktutvalget behandlet spørsmål om universell utforming for reisende med metrobussene i sak 41/18. Kontaktutvalget utsatte behandlingen og ba om å få et notat som gjør rede for erfaringene i Stavanger og beskriver konsekvensene for alle brukergrupper. Det ble oppfordret til dialog med brukergruppene for å finne ut hva som er beste løsning.

Forsøket i Stavanger (vedlegg 52-18) ble igangsatt for å vurdere ulike høyder på kantstein som skal brukes langs holdeplassene til Bussveien. Det ble utført forsøk med ulik kantsteinshøyde, busstype og kategorier av passasjerer med funksjonsnedsettelse

Faktorene som er testet er:

- Kantsteinshøyde holdeplass: 18 cm, 23 cm, 26 cm
- Busstype: Ti busstyper med fire ulike dørløsninger
- Passasjer kategorier med funksjonsnedsettelse

Bussjåfører:

Sjåførene ble intervjuet for hver kombinasjon av buss og kantsteinshøyde som ble testet. Spørsmålene gikk ut på hvor håndterlig bussen var ved innkjøring til holdeplass, vurdert risikofare, brukervennlighet rampe og helhetlig inntrykk. Disse verdiene er summert opp for hver busstype, som deretter gir en total sum for hver holdeplasshøyde.

Testpersoner:

Testpersoners observasjoner av trafikanter som hadde behov for universell utforming er oppsummert fra filmingen av forsøket. Deres vurderinger er summert opp for hver busstype, som deretter gir en total sum for hver holdeplasshøyde.

Resultater:

Kantsteinshøyde	Observatør	Total sum vurdering
18 cm	Bussjåfør	16 +
	Testpassasjer	17 +
23 cm	Bussjåfør	11 +
	Testpassasjer	15 +
26 cm	Bussjåfør	5 +
	Testpassasjer	3 -

Anbefaling:

Dersom det kun var Bussveien-busser som skulle benytte seg av busstraséen, ville holdeplasshøyde på 23 eller 26 cm vært å anbefale, da disse fjerner behovet for nedsenkning, som gir høy skaderisiko. Ettersom det vil være andre busser i busstraséen, og det allerede er avgitt kontrakter for bussmateriell ut over 2023 når Bussveien skal stå ferdig, står valget mellom 18 og 23 cm.

De to laveste holdeplasshøydene fikk høyest karakter av testpassasjerer og bussjåfører. En lavere skaderisiko som følge av kontakt mellom holdeplass og karosseri, samt vurderingen som bussjåførene og testpassasjerene har gjort (33 + for 18 cm, 26 + for 23 cm), gjør at det anbefales å bruke 18 cm profilkantsteins-høyde på holdeplassene til Bussveien.

Det bør legges til grunn elektriske ramper for å redusere tidsbruk som følge av rampeutsetting, og for å heve brukervennligheten for passasjerer med nedsatt funksjon.

Testforsøket ble gjennomført med fagpersoner fra universell planlegging og testpersoner som hadde behov for universell tilrettelegging. Både sjåfører og brukere ga høyest score for dagens løsning med vis 18 cm i kombinasjon med kneling på bussene, slik som planlagt for metrobussene i Trondheim. Det gjaldt generelt for alle busstyper, men også for Van Hool-bussene.

Det er invitert til dialogmøte med Norges handikapforbund 17. september. Tilbakemeldingen rapporteres i møtet.

Sekretariatets forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet.

Ad sak 53/18: Trafikkdata (TRFK)

Kontaktutvalget har i flere sammenhenger etterlyst et opplegg for innsamling og deling av trafikkdata. I sak 28/18 ble det bestilt en oversikt over eksisterende og mulig tilgang til trafikkdata, samt forslag til dedikering av personalressurser til oppfølging. Ved behandling av sak 44/18 ble det foreslått å lage et ”dashboard” der trafikk tall for gåing, sykling, bilkjøring og kollektivtrafikken, og kanskje også parkering kan samles.

Programrådet ga kommunikasjonsgruppa i oppgave å komme med et forslag til organisering av innsamling og deling av trafikkdata i Miljøpakken (vedlegg 53-18a) og fylkeskommunen i oppgave å utforme et forslag til en datautvekslingsavtale (vedlegg 53-18b).

Kommunikasjonsgruppa foreslår å samle ansvaret hos en person i sekretariatet med kompetanse til å håndtere bestilling, analyse og bearbeiding av data, samt myndighet til å stille krav overfor leverandører av data. Forslaget til intensjonsavtale forplikter vegvesenet, kommunen og fylkeskommunen til å tilgjengeliggjøre oversikt over relevante datasett og gi Teknologigruppa adgang til nødvendige datasett knyttet til antall som går, sykler, tar buss og kjører bil i Trondheim.

Sekretariatets forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet

Ad sak 54/18: Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)

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

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt