



MØTEREFERAT KONTAKTUTVALGET

Vår referanse

Vår dato
7.9.2018

Dato og tid: Fredag 31.8.2018, kl. 13:30 – 15:30

Sted: Formannskapssalen, Rådhuset

Tilstede:

Lars Aksnes, Vegdirektoratet

Rita Ottervik, Trondheim kommune

Tore O. Sandvik, Trøndelag fylkeskommune

Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet

Frank Jensen, Fylkesmannen i Trøndelag

Lars Christian Stendal, Jernbanedirektoratet

Harald Høydal, Fylkesmannen

Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Inger Mari Eggen Hansen, Trondheim kommune

Eva Solvi, Statens vegvesen

Olaf Løberg, Trondheim kommune

Hans Kringstad, Trondheim kommune

Referent: Henning Lervåg, Miljøpakkens sekretariat

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

Orienteringer

Beslutninger i Programrådet

- Vedtar forprosjekt for i Håkon 7s gt med omliggende områder med sikte på avklaring av langsiktig trafikkløsning 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 infrastrukturiltak utenfor elbuss- og Metrobussprosjektet må spilles inn til neste handlingsprogram.
- Vedtar at tidspunktet for Miljøpakkens evaluering flyttes slik at en får med seg hele året og presenteres ved påsketider som grunnlag for neste handlingsprogram.
- Vedtar utvidet kostnadsramme (+4 mill kr) for sykkel og Metrobuss i Eidsvolls gt. i samsvar med anbudspris.

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.

Konklusjon: Tas til etterretning

Sak 37/18: Orientering om AtBs kommunikasjonsplan

Grethe Opsal orienterte. Vi skal lære en hel by å reise annerledes. Skape tillit, trygghet og positive holdninger til et nytt kollektivsystem. Gi kunnskap og kjennskap til reisemuligheter, interesse og entusiasme for et felles prosjekt i byen vår. Målet er å få flere til å reise, sykle eller gå. Henvender seg til eksisterende kollektivreisende, potensielt nye og hele befolkningen. Kommunikasjonen tilpasses de enkelte brukergruppe, bedrifter og bydeler/borettslag.

Starter med overordnet informasjon om bakgrunnen for endringen, hva det betyr for byen og de reisende. Dernest i vinter om reisemuligheter i bydeler, bedrifter og brukergrupper. Avslutningsvis ved oppstart om individuelle behov.

Konklusjon: Tas til orientering.

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 gått konkurs. Det jobbes med tiltak for å unngå forsinkelser i denne sammenheng.

Hittil holder en seg innenfor gitte rammer for fremdrift, økonomi og kvalitet. Press i

markedet og økte entreprispriser er en utfordring som har ført til behov for forhandlinger og ny utlysning av jobber. utfordringene kan bli store, både økonomisk og fremdriftsmessig, dersom det pressede markedet vedvarer.

Kommentarer:

- Krevende med sterkt press i markedet som gir høye priser. Det blir ikke bedre av at Nye veier kommer på markedet med strekningen Ranheim - Stjørdal i løpet av høsten.
- Bør forberede en sak for KU for å diskutere hvilke prioriteringer som skal legges til grunn om det blir behov for kutt.

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber om en sak for å diskutere hvilke prioriteringer som legges til grunn dersom det av økonomiske grunner blir nødvendig med kutt.

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.

Vegvesenet orienterte i april om at i innspill til statsbudsjett for 2019 var det gitt føringer om at statlig innfratilskudd til Metrobuss skulle utbetales ekskl. moms. (Jf. sak 20/18). Lokalt er en uenig i denne tolkningen av bymiljøavtalen og ba staten avklare i brev form sitt syn på moms knyttet til bymiljøavtalen.

Staten har bekreftet dette i brev av 29.6.2018.

For Miljøpakken betyr denne endringen 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 nedskjæring av eller gjennom en overføring av midler fra andre poster i Miljøpakken.

Kommentarer:

- Samferdselsministeren har i spørretimen 28. juni i år presisert at staten vil dekke 50 % av kostnadene inklusive moms innenfor gjeldende bymiljøavtale. Endring av praksis vil legges til grunn for reforhandlingene av den nye byvekstavtalen.

Konklusjon:

Staten dekker kostnader til Metrobuss infrastruktur på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett inkl. mva innenfor gjeldende bymiljøavtale. I byvekstavtalen tilbys en dekning av kostnader ekskl. mva., og dette blir tema i forhandlingene.

Sak 40/18: Status gateprosjektene Metrobuss

Erik Spilsberg orienterte om at arbeidet er noe på etterskudd i forhold til planen, men at det tas sikte på å ha nødvendig plangrunnlag for prosjektoppstart som planlagt. Fremdriften er utfordrende. 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 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 gjennom området 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.

Kommentarer:

- Ber om at det foretas en gjennomgang med kabeletatene om kostnadene knyttet til dette i Elgeseter gate. Erfaringene fra Torvet er at det er vanskelig å få disse med på finansieringen av slike anlegg.
- Trenger et notat som avklarer praksis og kostnadsansvar for Miljøpakken. Statens vegvesen kan lage et notat. Bør kontakte Hordaland fylkeskommunen som har vært inne i tilsvarende problemstillinger i forbindelse med bybanen.
- Det er et poeng å vurdere rekkefølgen på utbyggingen av de ulike gateprosjektene ut fra konsekvensene for bysamfunnet. Kan det være aktuelt å forlenge anleggsperioden ut over gjeldende avtaleperiode (2023)?
- Ikke noe problem for staten om det strekkes i tid. Kan være positivt
- Ber om at vegvesenet formelt avklarer om vi kan overføre deler av midlene på 1,4 mrd kr til etter 2023. Har det konsekvenser mht neste NTP?
- Ber om at sekretariatet lager et notat til neste møte som beskriver en hensiktsmessig utbyggingsrekkefølge ut fra hva som haster mest, tilgjengelige planressurser, press i markedet, konsekvenser for bysamfunnet og utfordringer knyttet til KS2 m.m. Også byggingen av andre store prosjekt som Nydalsbrua og E6 øst må med i vurderingen.

Konklusjon:

Vegvesenet utarbeider et notat som avklarer praksis og kostnadsansvar for Miljøpakken ved omlegging av ledningsanlegg.

Vegvesenet avklarer formelt om det er anledning til å overføre deler av midlene i gjeldende bymiljøavtale til etter 2023 og hvilke konsekvenser det eventuelt kan få i forhold til neste NTP-prosess.

Det bestilles et notat som beskriver en hensiktsmessig utbyggingsrekkefølge av de fire gateprosjektene ut fra hva som haster mest, planressurser og andre konsekvenser for prosjektene og bysamfunnet.

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.

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 forslag til tiltak med AtB og Metrobussprosjektet. Det foreslås å øke plattformhøyden på stasjonene 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.

Kommentarer:

- Flere uheldige forhold i denne saken: At organisasjonene ikke er hørt, at det har blitt mange missforståelser og at ikke rapporten fra Stavanger er presentert i saksframlegget. Stavanger har testet ut flere løsninger. Både sjåførere og passasjerer anbefaler 18 cm høy plattform. Fylkeskommunen kan derfor ikke gå for å øke plattformhøyden til 23 cm.
- Beste løsning er å senke bussen ved behov. Bussene senkes ikke så ofte, og passasjerene får knapp å trykke på ved behov. Det er ikke noe argument at bussene må stå lengre på holdeplassen. Det er få passasjerer det gjelder, bare 2-3 hver dag.
- Overrasket når en i vinter hører at høydeforskjellen mellom plattform og buss blir så stor. Bussene skal være tilgjengelige for alle. I bygg er kravet maks 2,5 cm. Svært uheldig at ikke organisasjonene har blitt hørt.
- Det er ønskelig å få testet en automatisk rampe.
- Ber om at saken utsettes slik at vi får bedre tid til å sette seg inn i erfaringene fra Stavanger og bedre tid til å vurdere ulike muligheter.
- Det må gjennomføres en dialog med brukergruppene for å finne ut hva som er beste løsningene.

Konklusjon:

Kontaktutvalget utsetter saken og ber om å få et notat tilbake som gjør rede for erfaringene i Stavanger og beskriver konsekvensene for alle brukergrupper.

Sak 42/18 Finansiering av bussdepot (TRFK)

Prosjektene i Bymiljøavtalen er beskrevet i avtalens vedlegg. Det vises her til 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 til 2019 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 byvekstavtale.

Fylkesutvalget behandlet saken 22.8.2028 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 ny byvekstavtale.

Kommentarer:

- Overrasket over denne saken. Staten har en avtale med fylket om å bygge et bussdepot i øst innenfor en ramme på 280 mill kr. Dette bryter med disse forutsetningene.
- Det har ikke vært mulig å få på plass et bussdepot i øst før oppstart i 2019. Har alternativt falt ned på en løsning med midlertidig bruk av Sorgenfri og Sandmoen. Dette krever investeringer på vel 100 mill kr.
- Bussdepot inngår ikke i den gamle Miljøpakken, men finansieringen inngår i bymiljøavtalen som nå utgjør den nye Miljøpakken. Slik sett er depotet nå en del av Miljøpakken, men egenandelen er finansiert gjennom et tilleggsbidrag på 140 mill kr fra fylkeskommunen.
- Kontaktutvalget er bare styringsgruppe for gjeldende avtale og kan bare diskutere bruken av disse midlene. Skal Miljøpakken finansierer lokale egenandel i stedet for fylkeskommunen?
- Spørsmålet om en eventuell utvidelse av kostnadsrammen for å finansiere bussdepot i øst hører hjemme i byvekstforhandlingene. Staten minner om at den bare finansierer anlegg med nøktern standard, ikke underjordiske anlegg.
- Partene i Miljøpakken skal ihht gjeldende avtale, hvis de er enige, bare dekke merkostnadene til drift av kollektivtrafikk, ikke investering.
- Dette har betydning for handlingsprogrammet. Kommunen ønsker en politisk sak, herunder behandling av spørsmålet om en omdisponering av midler innenfor gjeldende bymiljøavtale.
- Det haster med den infrastrukturen som må på plass til 2019. Denne prosessen er i gang og fylkeskommunen trenger en avklaring på om statens midler kan benyttes i dette arbeidet.

Konklusjon:

Kommunen behandler saken politisk. Vegvesenet avklarer statens syn på hvorvidt statlige midler kan omdisponeres til bruk på Sorgenfri og Sandmoen.

Sak 43/18 Trafikkindeks for nullvekstmål (SVV)

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 ikke foreligger tilfredsstillende trafikldata 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 trafikldata blir da 2019 og første sammenligning av utvikling i trafikkindeks kan foregå i 2020. For 2018 må en bruke tall fra bomsnittene.

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.

Kommentarer:

- Utvelgelse av tellepunktene i en trafikkindeks må skje i samråd med fagfolk i kommunen. Politisk ledelse ønsker også å holdes orientert.

Konklusjon:

Trafikktutviklingen beskrives som tidligere ut fra trafikken i bompunktene inntil trafikkindeksen er operativ. Kommunen trekkes med og holdes orientert om arbeidet med trafikkindeksen.

Sak 44/18: Trafikkdata (TRFK)

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

Teknologigruppa foreslår å lage et ”dashboard” der trafikkdata for gåing, sykling, bilkjøring og kollektivtrafikken og kanskje parkering samles. Det trengs en datautvekslingsavtale mellom partene.

Kommentarer:

- Det foreligger utkast til en avtale for utlevering av data til et ”dashboard” som kan sendes med referatet.
- Det er koordineringen og behandlingen av data som er vanskelig, ikke selve presentasjonen. Hvem skal sitte med ansvaret for å håndtere data? Forslag til organisering av arbeidet bør fram i neste møte.

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber om at det legges fram et forslag til organisering av arbeidet med å holde oversikt over trafikldata på neste møte.

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.

Kommentarer:

- Det er svakheter i hvordan MP er organisert på administrativt nivå.
- Gi sekretariatet ansvar til å foreslå et opplegg for å diskutere organiseringen.
- Bør diskuteres i programrådet.

Konklusjon: Sekretariatet får ansvar for å lage et forslag til opplegg for å diskutere organiseringen i Miljøpakken i programrådet.

Sak 46/18: Om informasjonsarbeidet (SVV)

226 saker i media så langt, 55 % mer enn for tilsvarende periode i 2017. Mye omtale av Metrobuss, spesielt stasjonstiltak, universell utforming og valg av løsning i Elgeseter gate. Det har vært mange reportasjer om Miljøpakken i Stavanger aftenblad i forbindelse med bompengedebatten som raser der. Samferdselsminister Kjetil Olsen refererte til Trondheim som eksempel på nøktern bruk av kollektivmidler.

Facebook er benyttet til å spre informasjon om aktiviteten i Miljøpakken i sommer.

Fakta er svært viktig for kommunikasjonsarbeidet. Kommunikasjonsgruppa er utålmodig etter å få på plass noen som kan ta ansvar for å legge til rette og holde

oversikt over trafikkdata.

Konklusjon:

Tas til orientering.

Sak 47/18: Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)

Det er i Stor-Trondheim en akkumulert vekst i kollektivtrafikken ut juni på 3,3 % sammenlignet med samme periode i fjor.

Biltrafikken over bomsnittene har samlet gått ned med ca 1,4 % fram t.o.m. juli.

Konklusjon:

Tas til orientering.

Eventuelt: Ingen saker