



Miljøpakken

– bedre by



TRONDHEIM KOMMUNE



Trøndelag
fylkeskommune



Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet

Vedlegg 49-18

NOTAT

Gateprosjekter - Mulig ny framdrift

Vår referanse

Vår dato

Saksnr. **Feil!** Fant ikke referanse-
kilden. **Feil!** Fant ikke referanse-
kilden. **Feil!** Fant ikke referanse-
kilden.

23.08.2018

Til: Kontaktutvalget

Framdriftsplan i mandatet

I arbeidet med Metrobuss har det så langt vært en premiss at alle tiltakene skal være ferdig innen 2023. Planarbeidet for gateprosjektene er basert på et mandat med følgende framdriftsplan.

	2018												2019												2020				
	feb	mar	apr	mai	jun	jul	aug	sep	okt	nov	des	jan	feb	mar	apr	mai	jun	jul	aug	sep	okt	nov	des	jan	feb	mar	apr	mai	jun
Elgeseter gate		Prinsippavklaringer																		KS2									
			Reguleringsplan																	Byggeplan									
Innherredsvegen		Prinsippavkl. Bakkegt - Stats Ing D gt																											
		Regplan Saksenb St. Ing Dahls gt																	KS2										
							Byggeplan Saksenb - Babassengb															Byggeplan Bassengb - Bakkegt							
Kongens gate		Prinsippavklaringer																											
										Byggeplan																			
Olav Tryggvasons gate	Prøveprosjekt																												
												Prinsippavklaringer																	
												Byggeplan																	

Premissene for å få tatt opp prosjekt til bevilgning er at det foreligger formelle planer der det er nødvendig, KS2 der det er nødvendig samt en teknisk plan med byggherreoverslag i mai/juni året før anleggsstart. Planarbeidet forutsetter at Innherredsvegen østre del, Kongens gate og Olav Tryggvasons gate skal ha anleggsstart i 2020, mens Elgeseter gate og Innherredsvegen vestre del skal ha anleggsstart i 2021. Avhengig av prosjektenes størrelse, kompleksitet og etappeløsninger vil anleggstiden kunne forventes å være ett til to (kanskje tre) år.

Elgeseter gate er særlig komplisert da trafikkmengden er betydelig, omkjøringsmuligheter er begrenset og prosjektet kan ikke deles i etapper på grunn av systemskiftene i begge ender. Her kan det tenkes to til



Miljøpakken
– bedre by



TRONDHEIM KOMMUNE



Trøndelag
fylkeskommune



Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet

tre års anleggstid.

Det er stilt spørsmål om framdriftsplanen i mandatet er hensiktsmessig, med særlig fokus på om det er riktig å starte Elgeseter gate i 2021. 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 tidnok til anleggsstart i 2021?

Vedtak i kontaktutvalget 31. august 2018

På møte i KU 31.08.2018 ble det orientert om status for gateprosjektene (sak 40/18). En av konklusjonene var at KU bestilte 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.

Det presiseres at vurderingene i dette notatet er basert på hensiktsmessighet i forhold til planprosess og gjennomføring, og det er ikke tatt stilling til prioritering ut fra gateprosjektenes viktighet,

Foreløpig vurdering av prosjektenes anleggsgjennomføring

Gateprosjektene er ulike og har ulik kompleksitet. Et hovedformål med ombyggingene er bygge om stasjonene og sørge for framkommelighet for metrobussen. I tillegg skal prosjektene ivareta en rekke andre målsetninger. Hvor mye av gatestrekningene som må bygges om, kan variere fra strekning til strekning. De mest omfattende anleggsarbeidene vil foregå der det er behov for å grave opp hele gata og skifte ut overvannssystemer og VA-anleggene samtidig. Planarbeidet er ikke kommet langt nok til å identifisere hvor mye av gatene som skal graves opp. Dette må også avstemmes i forhold til økonomiske rammer. Det vil sannsynligvis ikke være nok penger til å bygge om alle gatene slik at de ivaretar mål om levetid. En samlet vurdering av tiltakenes omfang planlegges lagt fram høsten 2018.

Uansett må det forventes omfattende anleggsarbeid for flere av gatestrekningene.

Flere av prosjektene har fleksibilitet og kan bygges ut etappevis, mens Elgeseter gate sannsynligvis må gjennomføres samlet.

- Elgeseter gate - Dersom det vedtas egen midtstilt bussgate med systemskifte i begge ender vil muligheten til etappevis utbygging være små og prosjektet må gjennomføres samlet. Elgeseter gate er eneste innfartsvei sørfra, har dobbelt så høye trafikkmengder som de andre gatestrekningene, to metrobusslinjer og svært begrensede omkjøringsuter. Elgeseter gate må derfor vies spesiell oppmerksomhet når det gjelder anleggsgjennomføring.
- Olav Tryggvasons gate – Lite hensiktsmessig å dele opp og bør gjennomføres samlet – Usikkerhet knyttet til behovet for arkeologiske forundersøkelser og utgravninger. Mulige

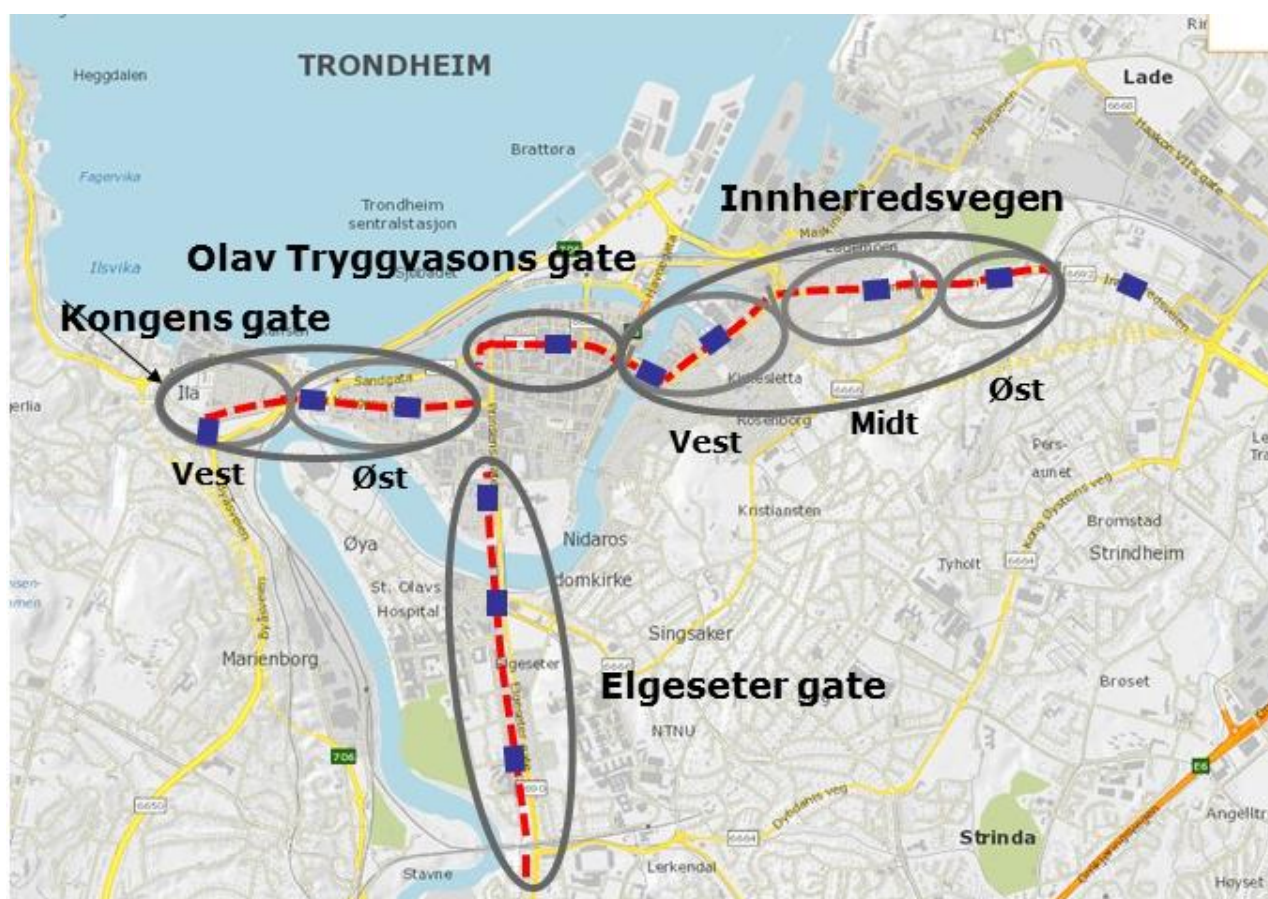
omkjøringsruter både i Fjordgata og Nordre avlastningsveg. Moderate konsekvenser for trafikkavvikling i anleggsfasen

- Innherredsveien – Kan deles i tre naturlige anleggsparseller

- a) Vest (Bakke bru – Bassengbakken) –
- b) Midt (Bassengbakken – Stadsingeniør Dahls gate)
- c) Øst (Stadsingeniør Dahls gate – Saxnaborg alle)

For delstrekning b og c er planarbeidet kommet relativt langt, og det diskuteres muligheten for å forsere tiltak allerede i 2019. Det vil bli en egen sak om dette i programrådet 27. september. Konsekvensene for trafikkavvikling anses moderate da det er alternativt vegsystem på hele strekningen.

- Kongens gate – Ila stasjon (og eventuelt Nordre Ilevolden) ble innlemmet i prosjektet. Det vil være mulig å bygge den vestre delen som en egen delparsell. Moderate konsekvenser for trafikkavvikling dersom man kan benytte Sandgata som omkjøringsrute.



Figur 1 Mulige anleggsparseller

Konsekvenser av bygging av Nydalsbrua

Anleggsdriften på Nydalsbrua er planlagt startet opp høsten 2019. Anleggstiden er beregnet til ca. 2,5-3 år. Det jobbes med faseplaner og konkretisering av trafikkavvikling i anleggsperioden.

Det skal sprenges store områder langs Oslovegen. Dette arbeidet vil trolig pågå i 2020-2021. Prosjektet legger opp til at Oslovegen må stenges i denne fasen. Det kan dreie seg om en varighet mellom ¾ til 1 års varighet.

Gamle Sluppen bru vil være åpen gjennom hele anleggstiden, men rampen fra E6 sørfra vil bli stengt under hele anleggstiden. Trafikk sørfra mot Sluppen bru må derfor ta av på Tonstad og bruke gamle Okstadbakken eller kjøre videre og ta av ved Bratsbergvegen. Også i perioder hvor det ikke er stengt, vil framkommeligheten i Osloveien være dårlig.

Både framdriftsplanen og kostnadsoverslaget er basert på at det tillates stengning av Oslovegen i en lengre fase. Dersom det ikke skulle være mulig, vil det ifølge prosjektledelsen få følgende konsekvenser:

- Det må bygges midlertidige omkjøringsveger ut i elva
- Kostnadene øker
- Anleggstiden øker
- Ulykkesrisikoen øker

Det er ikke mulig på dette tidspunktet å kvantifisere økningene i kostnad og anleggstid, men de vurderes av prosjektledelsen som vesentlige. Kostnader og framdrift må i så fall gås gjennom på nytt.

Ved stengning av Oslovegen vil det trolig få følgende konsekvenser:

- Dagens trafikk mellom E6 sør og Ila/ nordre avlastningsveg må finne nye veger. Noen vil kjøre E6 Omkjøringsvegen og inn østfra, noen vil kjøre over Byåsen og ned Byåsvegen eller Breidablikkvegen, mens mange vil ganske sikkert finne veien gjennom Elgeseter gate mot og gjennom sentrum.
- Dagens trafikk mellom Byåsen og Sluppen/Omkjøringsvegen må finne nye veger. Dette vil trolig øke belastningen i Byåsvegen, Nordre avlastningsveg og gjennom Midtbyen.

Det er vanskelig å gi et fullstendig bilde på trafikk situasjonen ved stengning av Oslovegen uten modellberegninger. Trafikanter vil ha en tendens til å finne de kjøreruter som gir minst kø og kortest reisetid dit de skal uavhengig av om det gir lengre reisevei. Men det er ikke mye reservekapasitet i vegsystemet i rushtiden og Elgeseter gate vil være den logiske kjøreruten for mange, både lette og tunge kjøretøy.

Mulige effekter for handel og næringsvirksomhet i Midtbyen

Det diskuteres jevnlig hvilken effekt de ulike tiltakene i Trondheim har for handelen både på kort og

lang sikt. Ombygging av de viktigste gatene inn mot og gjennom sentrum vil uansett gi komplikasjoner og forsinkelser. Det er derfor viktig å gjennomføre tiltakene på en måte som er mest mulig skånsom og minimerer negative konsekvenser for tilgjengelighet til midtbyen for alle trafikantergrupper.

Et spørsmål er hvor mange gater det er hensiktsmessig å bygge samtidig. Man kan tenke seg en avveining mellom store konsekvenser over kort tid eller moderate konsekvenser over lengre tid. Det er imidlertid kompliserte årsaks og virkningssammenhenger og vi har ikke nok grunnlag til å fastslå med sikkerhet hvilken utbyggingsstrategi som er mest hensiktsmessig med tanke på handel og næringsdrivende.

Unntaket er sammenhengen mellom Nydalsbrua og Elgeseter gate i sør, som er beskrevet spesielt.

Mulige effekter for entreprenørmarkedet

Det er for tiden stor aktivitet i anleggsmarkedet i Trondheimsregionen. Det har vært stor aktivitet knyttet til gater og metrostasjoner i Trondheim, samt E6 Klett – Tonstad.

Det har vært eksempler på anbud med ingen eller svært få tilbydere. I en slik situasjon er det risiko for at prisene blir høyere enn normalt.

Når Metrobuss er ferdig i 2019, kan det være at dette normaliseres, men samtidig vet vi at det skal skje veldig mye i Trondheim og omegn de kommende år etter 2020 også. De kommende årene skal det bygges flere store anleggsprosjekter i Trondheimsområdet, mange i regi av Nye veier. Selv om dette er store prosjekter med nasjonale og internasjonale tilbydere, vil underentrepriser kreve kapasitet i det lokale entreprenørmarkedet.

	Byggherre	Kostnad	Planlagt framdrift								
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Nydalsbrua	Statens vegvesen	Ca 1,5 mrd									
E6 Ranheim - Værnes	Nye veier	Ca 4,8 mrd									
E6 Kvithammer – Åsen	Nye veier	Ca 4,5 mrd									
E6 Kvål – Melhus	Nye veier	Ca 1 mrd									
E6 Gyllan - Kvål	Nye veier	Ca 4,8 mrd									
E6 Korporals bru – Gyllan	Nye veier	Ca 3,2 mrd									

Selv om 2021 kan synes å ha særlig stor aktivitet, er det stor sannsynlighet for at vi vil oppleve et presset entreprenørmarked i mange år også etter dette. Siden det ikke anses aktuelt å skyve gateprosjektene veldig mange år ut i tid, er dette en situasjon vi må ta høyde for uansett hvilket år vi starter opp de enkelte gateprosjektene. Vi foreslår derfor å ikke la dette aspektet få vesentlig vekt ved planlegging av framdriften for gateprosjektene. Det er mulig å redusere utfordringene gjennom god informasjon og mest mulig forutsigbarhet i markedet, inndeling i hensiktsmessige kontraktsstørrelser osv.

Planprosessen

Inntil i dag er det lagt opp til en prosess for Elgeseter gate hvor man har som mål å ha ferdig reguleringsplan i 2019 og byggeplan/KS2 våren 2020. Dette er en meget stram framdrift med betydelig risiko. Allerede nå er arbeidet forsinket i forhold til planen. Det er ikke lagt inn særlig rom for politiske diskusjoner og forankring og heller ikke rom for en helhetlig vurdering av omfang og måloppnåelse i forhold til økonomiske rammer. Det er i tillegg knapp tid til KS2.

Det har vært omfattende politiske diskusjoner om prinsippløsning for Elgeseter gate, og det er grunn til å tro at usikkerheten kan vedvare. I bystyret 6. september ble det vedtatt at det skal legges fram to reguleringsplaner, en med midtsilte kollektivfelt og en med sidestilte kollektivfelt. Dette gir mulighet for en sammenligning av løsningene med samme detaljeringsnivå, men også økt behov for planleggingsressurser og økt tid til politisk behandling.

På bakgrunn av dette vil en forskyvning av oppstart i Elgeseter gate med ett år være svært gunstig, sannsynligvis nødvendig. I tillegg vil en utsettelse gi mulighet til å komme lengre i planprosessen for de andre gatestrekningene slik at det mulig å se dem i sammenheng og Det vil gi mulighet til en helhetlig vurdering av økonomi og trafikksystem og komme frem til de løsningene som fungerer best samlet for byen.

For de andre gatestrekningene pågår arbeid med å vurdere krav til prosess Foreløpig er det antatt at man ikke trenger reguleringsplan, men det må tas høyde for byggesaksbehandling. Selv om det er risiko for uforutsette forsinkelser, vil det være gunstig å fortsette planleggingen som planlagt.

Det planlegges en samordnet utarbeidelse og utlegging av planprogram for Olav Tryggvasons gate, Innherredsveien og Kongens gate i oktober 2018.

Oppsummering og anbefaling

Det anbefales å legge opp til anleggsstart for Elgeseter gate i 2022 i stedet for i 2021. Det betyr at ferdigstillelse kan forventes i 2024 i stedet for 2023. Begrunnelsen for dette er todelt:

- Unngå samtidighet med bygging av Nydalsbrua.
- Mulighet til å legge opp en bedre planprosess som gir tid til gode konsekvensutredninger og politisk forankring, og mulighet for samordning av de ulike gateprosjektene.

Når det gjelder de andre gatestrekningene anbefales å opprettholde de milepælene som står i mandatet. Men det gjøres oppmerksom på at det er usikkerheter knyttet til alle parsellene og risiko for at man må skyve på ett eller flere av dem. Det er likevel fornuftig å planlegge alle parallelt både for å få mulighet til helhetlige systembetraktninger og for å få best mulig planberedskap dersom man møter på forsinkelser for ett av dem. Etter å ha kommet lengre i planprosessen, vil man ha et bedre grunnlag for å vurdere gjennomføringstidspunkt for de ulike delparsellene.

Status Gateprosjektene

Vår referanse

Vår dato

Saksnr.

23.08.2018
