



MØTEREFERAT KONTAKTUTVALGET

Vår referanse

Vår dato
26.9.2018

Dato og tid: **Torsdag 20.9.2018, 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
Lars Christian Stendal, Jernbanedirektoratet

Siri Rasmussen, Trondheim kommune
Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet
Harald Høydal, Fylkesmannen
Inger Mari Eggen Hansen, Trondheim kommune
Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen

Referent: Henning Lervåg, Miljøpakkens sekretariat

Orienteringer

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

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

Orienteringer

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

Kommentarer:

- Det etterlyses oppfølging av de to første sakene som har vært bestilt lenge.
- Arbeidet med oppfølging av nullpunktet er i gang. Arbeidet med saken om kostnader, trafikkinntekter og tilskudd til drift av kollektivtrafikken i 2016 og 2017 vil bli prioritert.

Konklusjon: Tas til etterretning

Sak 48/18: Føringer for årsbudsjett og handlingsprogram

Vegvesenet, fylket og kommunen utarbeider i år egne innspill til handlingsprogrammet. Prosessen har ikke fungert tilfredsstillende. Ingen av partene har levert i henhold til bestillingen og først nå er grunnlaget i ferd med å komme på plass.

Det legges opp til behandling av årsbudsjett 2019 og handlingsprogram 2020-2023 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.

Ambisjonen var opprinnelig å ha årsbudsjettet ferdig for behandling i bystyret og fylkestinget i løpet av året. Dette er nå ikke mulig pga forsinket innrapportering, men ambisjonen opprettholdes for neste års budsjett. Det foreslås et revidert årshjul og konkrete endringer for å sikre dette:

- a) Sterkere fokus på handlingsprogrammet. Handlingsprogrammet behandles med to runder i Programråd og Kontaktutvalg der rammer og føringer for arbeidet avklares i første runde og konkrete prosjekter i siste. Handlingsprogrammet sendes på høring og rådsbehandling og vedtas før sommeren, senest i juni hvert år.
- b) Enklere utarbeidelse av årsbudsjettet ut fra føringene i handlingsprogrammet og partenes konkretisering av oppgavene. Forslag til årsbudsjett behandles en gang i Programråd og Kontaktutvalg og sendes ikke på høring eller til rådsbehandling før

vedtak i Bystyret og Fylkestinget i desember.

- c) Innspillprosessen endres for å sikre samordning på et tidligere tidspunkt og forpliktelser mht framdrift.

Handlingsprogram 2020 - 23		Aug	
2018	Arbeid med avklaring av innspill til handlingsprogram	I	Sept
	Frist innspill	x	Okt
	Avklare rammer PR og KU	I	Nov
			Des
2019		I	Jan
	HPforslag PR og KU	I	Feb
		I	Mars
			Apr
	Høring/rådsbehandling		Mai
	Politisk beh. BS, FT	x	Juni
			Juli
			Aug
			Sep
			Okt
			Nov
			Des
			Jan
			Årsbudsjett 2020
		I	Arbeid med konkretisering av prosjektarbeid
		x	Frist for konkretisering
		I	
		I	Programråd - ÅB forslag
		I	Kontaktutvalg - ÅB forslag
			Nov
		x	Politisk beh. FT, BS
			Utarbeide bestillinger

Figur 48/18-1: Årshjul for arbeid med kommende handlingsprogram og årsbudsjett

Avklaringsbehov for videre arbeid med årsbudsjett og handlingsprogram:

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

Kommentarer:

- Prosessen med innspill må endres slik at vi sikrer at partene legger fram disse til rett tid.
- Programrådet bør involveres allerede i januar for å få mål for arbeidet i en tidlig fase.
- Hvis nabokommuner blir med i byvekstavtalen, skal det skje tiltak også hos dem. Hvordan får vi disse inn i årsbudsjett og handlingsprogram? Da må organiseringen endres og også Programrådet utvides. Må komme tilbake til dette når det blir aktuelt.
- Vi bør bli tydeligere på hva som er bundne, delvis bundne og ubundne/nye prosjekt. Hvorfor var Byåstunnele bundet i fjor? Det var bare årets planmidler som var bundet til Byåstunnele. Bør beskrive hva som er planmidler i årsbudsjett/handlingsprogram.
- Bundne er igangsatte prosjekt. Staten har også en slik praksis for inndeling. Andre bundne prosjekt er prosjekt som har fått klarsignal for igangsetting.
- Hvilke mål forholder vi oss til mht vurderingen av måloppnåelse. De vi har, og som avsluttes i år, eller de vi vil få? Det er vel de siste som er relevante for prioritering av nye prosjekt? De målene vi har står til nye mål kommer.
- Fylkeskommunen har lagt alle midlene sine inn i Miljøpakken. Miljøpakken må derfor løse alle behovene på fylkesveg - også de som ikke bidrar til Miljøpakkens mål. Viser til Miljøpakkens trinn 1 som klart beskriver at fylkeskommunen har satt av midlene til tiltak i pakken.
- Kommunen er uenig i denne forståelsen. Kommunen bruker også egne midler til både drift og vedlikehold i tillegg. Slike må det også være for fylkeskommunen. Ellers må også kommunen få dekket andre behov.
- Bare de tiltakene som det er enighet om har tidligere vært regnet med i Miljøpakken. Derfor har både kommunen og fylkeskommunen tidligere fått redusert sine bidrag
- Sekretariatet skiller ut og merker de aktuelle prosjektene som det er usikkerhet om slik at diskusjonen kan tas i forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet.

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 byvekstavgift.

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.

Innspill fra partene vurderes ut fra samsvar med Miljøpakkens mål og i forhold til om tiltaket representerer en ekstrainnsats (ikke en finansiering av partenes ordinære oppgaver). Sekretariatet markerer de prosjektene det kan være tvil om.

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

Arbeidet med kommende handlingsprogram og årsbudsjett og endres i samsvar med beskrivelsen i punkt a til c og figur 48/18-1. Partene må forplikte seg til å følge dette opplegget for å sikre et funksjonelt handlingsprogram til rett tid.

Sak 49/18: Hensiktsmessig framdrift i gateprosjektene

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.

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 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?

Det er krevende å gjennomføre byggingen av Elgeseter gate samtidig som det foregår bygging av Nydalsbrua. Det vil være redusert framkommelighet i Oslovegen og i perioder må vegen stenges. Av den grunn anbefales det å flytte anleggsstarten for Elgeseter gate ut ett år fra 2021 til 2022.

Det ser ikke ut til at presset i anleggsmarkedet vil avta de nærmeste årene. Utbygging av Innherredsvegen, Olav Tryggvasons gate, og Kongens gate gir mindre trafikale konsekvenser siden det finnes omkjøringsruter. Anleggsdriften vil innebære utfordringer for næringsvirksomheten i gata uavhengig av utbyggingstidspunkt. Konsentrert utbygging over kort tid kan være like greit for Midtbyen som å trekke anleggsperioden over flere år.

Det ser ikke ut til å være grunner til å endre framdriften for andre prosjekt enn Elgeseter gate nå. Det foreslås derfor at framdriften for planleggingen av Innherredsvegen, Olav Tryggvasons gate og Kongens gt opprettholdes.

Kommentarer:

- Etterlyser dialog med næringslivet i Midtbyen for å høre deres syn på utbyggingstidspunkt.
- Også trafikken i Elgeseter gate lar seg midlertidig avvikle i kortere perioder i sidegatene. Midlertidig åpning av sykehusbrua er et annet alternativ.
- Om vi opprettholder planframdriften, vil vi senere kunne ta stilling til hvilket utbyggingstidspunkt som passer best.
- Staten mener at 1 års utsettelse ikke vil føre til at vi mister pengene. De er sikret. Staten tilbyr ingen økning av rammen for investeringstilskudd i byvekstforhandlingene. Med ny byvekstavtale vil midlene dermed kunne anvendes helt fram til 2029.

Konklusjon:

Framdriftsplanen for planlegging av Innherredsvegen, Olav Tryggvasons gate og Kongens gate opprettholdes som før. Planleggingen av Elgeseter gate gjennomføres med sikte på byggestart i 2022.

Sak 50/18: Videre arbeid med Elgeseter gate

Bystyret vedtok 6. september å be om to reguleringsplaner for Elgeseter gate, en for midtstilte og en for sidestilte kollektivfelt. Gateprosjektet reviderer nå framdriftsplanen med 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, sykkeløsninger 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 politisk behandling. Det tas sikte på en snarlig sak til formannskapet og fylkesutvalget for å vise hvordan Bystyrets vedtak kan operasjonaliseres i det videre arbeidet.

Kommentarer:

- Rådmennene bør legge formelle beslutninger til fylkesutvalg og formannskap - ikke til seminar.
- Trenger detaljert uttegning av løsningene ved Studentersamfundet og lenger sør (Udbys gt)
- Må gå igjennom kritiske faktorer i en utsilingsprosess. Politisk seminar er viktig både for å gi kunnskap om, og eierskap til, arbeidet
- Kan vi grave opp gata hvis vi bygger sidestilt løsning? Vil staten akseptere dette med referanse til kravet om nøktern løsning?
- Det kan være at vi ikke gjør noe som helst, altså et 0-alternativ. Konsekvensene av det må beskrives.

Konklusjon:

Kontaktutvalget er enig i en skrittvis prosess for å avgrense oppgaven og nærme oss avklaring. Rådmennene legger fram sak med forslag til prosess for videre arbeid for fylkesutvalg og formannskap.

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

I juni og juli fikk vegvesenet problemer med utlysningene av nye byggeoppdrag på grunn av stor byggeaktivitet i byen. Prisene var betydelig høyere enn anslått og høyere enn for oppdrag på forsommeren da kommunen utlyste sine. En av byggepakkene fikk ingen tilbydere. Vegvesenet avviste de mest kostbare tilbudene og inngikk forhandlinger for å få ned prisene. Rammeavtale på byggeoppdrag ble brukt med forhandlinger der det ikke kom inn tilbud. En av entreprenørene ble 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. Det er nå inngått avtaler på bygging av de fleste av disse oppdragene. Prisene er forhandlet ned, men ligger fremdeles litt over anslått kostnadsnivå. Anleggene som skulle starte rett over ferien er noe forsinket.

Kommunens situasjon er 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 holdes budsjettrammen, men vegvesenet har brukt det meste av sin usikkerhetsavsetning på 25 mill kr. Programrådet har derfor reservert inntil 10 mill kr av den overordnede sikkerhetsavsetningen på 60 mill kr til SVVs portefølje. Kommunen har så langt i liten grad brukt av sin usikkerhetsavsetning. Tiller og Sivert Tonstads veg er en stor usikkerhet i denne porteføljen. Erverv av eiendom på Strindheim og i Sivert Tonstads veg er fremdeles krevende.

Følgende tiltak kan trekkes ut av bestillingen i vinter dersom usikkerhetsavsetningen blir for liten og det blir aktuelt med kutt:

- NTNU-Dragvoll (1 av 2 stasjoner, Loholt Allé beholdes) 5 mill kr
- Ringvålvegen, strekningstiltak 5 mill kr
- Skovgård stasjon 7 mill kr
- Lyngvegen 5 mill kr

Dette er stasjoner som bygges sent i perioden og som alternativt kan tilrettelegges på en enklere måte.

Kommentarer:

- Må vite hva AtB mener om eventuelle stasjoner som er plassert på kuttlisten.

Konklusjon:

Tas til etterretning

Sak 52/18: Metrobussenes innstegshøyde

Kontaktutvalget behandlet spørsmål om universell utforming for reisende med metrobussene i sak 41/18. Kontaktutvalget utsatte behandlingen og ba om et notat som viser 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.

Stavangers forsøk ble gjort for å vurdere hvilke kantsteinshøyder som skal brukes langs Bussveiens holdeplasser og omfattet:

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

Dersom det kun var Bussveien-busser som skulle benytte seg av busstraséen, ville holdeplassshøyde 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, sto valget mellom 18- og 23 cm.

De to laveste holdeplassshøydene fikk høyest karakter av testpassasjerer og bussjåførere. 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), gjorde at det anbefales å bruke 18 cm kantsteinshøyde på holdeplassene til Bussveien.

De anbefalte elektriske ramper for å redusere tidsbruk ved rampeutsetting, og for å heve brukervennligheten for passasjerer med nedsatt funksjon.

Norges handikapforbund har gitt en tilbakemelding hvor de anbefaler at det bygges en holdeplasshøyde på 23 cm innenfor Kollektivbuen for å unngå at rampene blir bratte. Utenfor må bussene knele. Videre bør alle metrobussene utstyres med automatisk rampe for å unngå at funksjonshemmede må ha hjelp.

Kommentarer:

- Vanskelig sak som har kommet dårlig ut. Har undersøkt nærmere i Stavanger, blant handikapforbundet og internasjonalt. Det er riktig med 18 cm plattformhøyde. Det er den horisontale avstanden som er vanskelig. Det ser vi også på tog og T-bane. "Mind the gap!"
- Automatiske ramper kan ikke brukes når vi har fartsdempere. Sikkerhetsforskriftene knyttet til bruk av automatiske ramper gjør det vanskelig å benytte dem. Det er utfordrende. Skulle gjerne sett en bedre løsning, men den ser vi ikke nå. Må tenke andre løsninger.
- Det skal ikke benyttes fartsdempere i metrobusstraséen. Hvorfor har vegvesenet bygget fartsdempere der?
- Kan være aktuelt med et prøveprosjekt for å teste ut en løsning med automatiske ramper og 18 cm perrong. Vil passasjerene oppleve det bedre?
- Vi kan ikke ha et system der handikappede er avhengige av hjelp fra passasjerene. Vet vi hva en automatisk ledelinje for bussen (slik at bussen kommer nærmere perrongen) koster?
- Partene må sette seg sammen for å se på alternative løsninger til neste møte. Det gjelder AtB, fylkeskommunen, kommunen, vegvesenet og brukerorganisasjonene. Kan vi utfordre leverandørene - Van Hool?
- Denne saken må kommunen avklare i formannskapet

Konklusjon:

Saken utsettes til neste møte. Kontaktutvalget ber AtB, fylkeskommunen, kommunen, vegvesenet og brukerorganisasjonene om å sette seg sammen for å komme fram med mulige løsninger til neste møte.

Sak 53/18: Trafikkdata

Kontaktutvalget har etterlyst et opplegg for innsamling og deling av trafikkdata. Det gjelder eksisterende data og nye trafikkdata, samt dedikering av ressurser til oppfølging. Det er foreslått å lage et "dashboard" der trafikkdata for gåing, sykling, bilkjøring og kollektivtrafikk, 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 og fylkeskommunen i oppgave å utforme et forslag til en datautvekslingsavtale.

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. Forslått 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.

Kommentarer:

- Behov for en person for å ta seg av trafikkdata, men er det riktig å plassere denne stillingen i sekretariatet? Kan bli vanskelig å opprettholde et faglig miljø med bare en person. Det finnes

- flere fagmiljø i byen fra før som kan ta på seg oppgaven, bl.a. i vegvesenet.
- Byplankontoret har et fagmiljø som er gode på statistikk som kan løse en slik oppgave.
 - Oppgaven må ligge til et felles ansvar. Utfordringen er å samle og håndtere informasjonen fra alle partene. Fylkeskommunen ønsker å etablere et "dashboard" og mener at sekretariatet må ta oppgaven med å samle trafikkdata fra partene.
 - Det er krav om å håndtere mye data som følge av byvekstavtalen. Bør staten ha ansvaret?
 - Det etterspørres en person som kan fungere som katalysator for å sikre at relevante data samles og distribueres med tilfredsstillende kvalitet. Vi har flere datamiljø og har i mange år forsøkt å få disse til å framskaffe nødvendige data uten å lykkes. Den nye personen kan bli en av medarbeiderne i sekretariatet som skal samarbeide tett med partenes fagmiljø.

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber sekretariatet ansette en person med ansvar for å samle og holde oversikt over relevante trafikkdata

Sak 54/18 Om trafikkutviklingen

Busstrafikken har hittil i år vokst med 3,3 % i Trondheim/Klæbu og med 3,7 % i Melhus/Malvik. Veksten på Gråkallbanen er 2,1 %.

Biltrafikken viser en nedgang på 1,4 % t.o.m. august. Elbilandelen er ca 10 %.

Konklusjon:

Tas til orientering