



Vår dato
8.2.2019

MØTEINNKALLING

Kontaktutvalget - styringsgruppe for Miljøpakken

Dato og tid: Fredag 15.2.2019, kl. (13:30)14:00 – 16:00

Sted: Formannskapssalen, Rådhuset

Til:

Lars Aksnes, Vegdirektoratet
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Frank Jensen, Fylkesmannen
Bjørne Grimsrud, Vegdirektoratet
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

Åpent møte: Møtet starter i utgangspunktet kl 14:00. Dersom byvekstforhandlingene avsluttes tidligere enn planlagt, vil møtet starte inntil en halv time tidligere. Byvekstforhandlingene er lukket og det blir gitt beskjed når møtet starter.

Orienteringer

- 1/19 Oppfølging av vedtak om universell innstegshøyde Metrobuss (TK)**
- 2/19 Bruk av statlige midler til bussdepot (TRFK)**
- 3/19 Kommunedelplan for Sluppen (TK/SVV)**
- 4/19 Midlertidige utbedringstiltak på Sluppen (SVV/TK)**
- 5/19 Metrobuss 2019 – status (Sek)**
- 6/19 Metrobuss gateprosjektene (Spilsberg)**
- 7/19 Om informasjonsarbeidet (SVV)**
- 8/19 Om trafikktutviklingen (TRFK/Sek)**

Eventuelt

Lukket møte:

- 9/19 Innspill til statsbudsjett 2020 (SVV) Unntatt offentlighet (offentlighetsloven §6)**

Møtereferat: Møtereferat fra møte 15. november er godkjent og lagt ut på hjemmeside.

Beslutninger i Programrådet

- Programrådet godkjenner en utvidelse av kostnadene for metrobusstiltak på Tiller til 38,5 mill kr ved å foreta kostnadskutt i Lyngvegen og omfordeling av kommunens reserve i metrobussbudsjettet.
- Trondheim kommune utarbeider forslag til strakstiltak for å bedre framkommeligheten for Metrobuss mellom Prinsenkrysset og Olav Tryggvasons gate.
- Opparbeidelse av holdeplasser på riksveg ved Gildheim finansieres av programområdemidler og ikke som metrobusstiltak.
- Finansiering av billettautomater og validatorer hører til i Miljøpakken innenfor 50-50 rammen.
- Støytiltak på Ringvålvegen i tilknytning til arbeid med Metrobuss finansieres med 1 mill kr av midler avsatt til å gjennomføre tiltak etter støvforskriften på fylkesveg i 2018-budsjettet.
- Programrådet godkjenner at det gjøres forsøk med et arbeidsutvalg som forbereder og kvalitetssikrer saker før behandling i programrådet.

Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad Sak 1/19: Innstegshøyde Metrobuss (Sek)

Sak om innstegshøyde og universell utforming av metrobussene ble behandlet politisk i november, med følgende vedtak:

Formannskapet/fylkesutvalget slutter seg til at Miljøpakken gjennomfører et prosjekt sammen med ATB og brukerorganisasjonene for å komme fram til:

a) Mulige tiltak som på kort sikt skal lette av - og påstigning til og fra Metrobussene for personer med nedsatt funksjonsevne, I tillegg må det jobbes med permanente tiltak, og her vil kollektivbuen være spesielt viktig.

b) Forslag til tiltak som bør utredes og utprøves nærmere for innføring i løpet av gjeldende anbudsperiode.

c) Formannskapet ber om rapportering fra prosjektet i løpet av våren 2019.

Trondheim kommune har prosjektledelsen, og jobber med utlysning av konsulentoppdrag. Det forventes at utlysningsgrunnlaget er klart i løpet av to uker. Arbeidet er tenkt delt i to, der den første delen ser på hva som kan gjøres av strakstiltak for å forbedre tilgjengeligheten i innværende anbudsperiode, mens den andre ser på hvilke tiltak som kan være mulige på lengre sikt ifm. nye tilbud.

Det planlegges opprettet en referansegruppe der brukerorganisasjonene og AtB medvirker for å komme fram til gode løsninger.

Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til etterretning.

Ad Sak 2/19: Bruk av statlige midler til bussdepot (TRFK)

Staten og fylkeskommunen har blitt enige om følgende avtale for bruk av tilskudd til depot i bymiljøavtalen for Trondheim:

Formål:

Bymiljøavtalen fra 2016 inkluderer et statlig tilskudd på 140 mill. kr. til bussdepot, beskrevet som: ...«Statens sin halvdel av første trinn av Superbussløsningen utgjør per dagsdato 1,4 mrd.kr inkludert halvparten av bussdepotet»...

Staten har i ettertid endret avtalen til å gi tilskudd eks. mva. Dette gir en ramme for statens tilskudd på kr. 120 mill.

Denne avtalens formål er å fastsette hvordan statens tilskudd til depot skal benyttes.

Fylkeskommunens ansvar:

Partene er enige om at fylkeskommunen har ansvar for å opprettholde den depotkapasitet som var før partene forpliktet seg til nullvekstmålet. Dette utgjør 300 busser med de servicefunksjoner det er naturlig å ha på et depot.

Formålet med statens tilskudd til depot:

Tilskuddet i bymiljøavtalen skal finansiere inntil 50% av kostnadene, for oppstillingsplasser samt nødvendige tilpasninger til innføring av Metrobuss i 2019. Statens tilskudd er til kostnader eks. mva.

Bruk av statlige tilskudd til bussdepot i bymiljøavtalen:

	Tiltak	Budsjett: eks. mva.	Statens andel	Fylkets andel
1	Tilpasninger på Sorgenfri	26,4 mill.	12	14,4
2	Tilpasninger på Sandmoen	38,8 mill.	17	21,8
3	Tomteanskaffelse Sandmoen	20,5 mill.	9	11,5
4	Økt oppstillingskapasitet på Sandmoen (30 busser)	24,0 mill.	10	14,0
5	Tomteanskaffelse depot øst	50,0 mill.	22	28,0
6	Opparbeidelse av oppstillingsplasser depot øst	120,0 mill.	50	70,0
7	Administrasjonsbygg	40,0 mill.		40,0
8	Vaskehall	16,0 mill.		16,0
9	Servicehall	24,0 mill.		24,0
	Sum kostnader eks. mva.	360,0 mill.	120	240,0
	Mva. (25% foruten tomtekjøp)	90,0 mill.		90,0
	Sum kostnader inkl. mva.	450,0 mill.	120	330,0
	Statens andel av kostnader eks. mva	120,0 mill.		
	Fylkeskommunens andel av kostnader eks. mva	240,0 mill.		

Statens tilskudd utbetales etterskuddsvis mot dokumentasjon av faktiske kostnader. Utbetaling kan skje etter hvert som det enkelte tiltak (1-6) er gjennomført og dokumentert. Partene er innforstått med at de faktiske

kostnadene vil kunne avvike noe fra avtalens budsjetterte kostnader. Staten aksepterer avvik på enkeltposter i oversikten, innenfor den samlede rammen av 120 mill.

Forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget slutter seg til forslag om bruk av statlig tilskudd til bussdepot

Ad sak 3/19: Kommunedelplan for Sluppen (TK/SVV)

Arbeidet med kommunedelplan for Sluppen er ikke tidligere behandlet i Kontaktutvalget. Programrådet ga sin tilslutning til å finansiere planarbeidet for hovedgrep samferdsel i PR-sak 58/18, og behandlet prinsipper for videre arbeid i PR-sak 120/18.

Formannskapet i Trondheim ba 13.02.18 rådmannen igangsette arbeid for en helhetlig byutvikling på Sluppen hvor det blant annet vedtas:

“Det er avgjørende viktig å få en raskest mulig avklaring av plassering, utforming og utbygging av kollektivknutepunkt på Sluppen og kulvertløsning for Omkjøringsvegen.”

“Framdriften kommunedelplanen må sikre at veiprosjekter på og rundt Sluppen kan inngå i grunnlaget for neste NTP.”

Fylkesutvalget i Trøndelag pekte ved behandling av ”Mulighetsstudie for Sluppen” (06.03.18) på Sluppen som et viktig kommunikasjonsknutepunkt, ikke minst for kollektivtrafikk, og ba om snarlig oppstart med tanke på å få tiltaket inn i NTP 2022-2033.

Planprogrammet (bygningrådet 23.10.2018) gir føringer for saksgangen:

Før et planforslag med konsekvensutredninger utarbeides, skal det velges en eller flere prinsipløsninger som videreføres. Anbefaling av prinsipløsning oversendes for beslutning hos Formannskapet, vedlagt en uttalelse fra Miljøpakken (programråd eller kontaktutvalg). Etter valg av prinsipløsning, velges ett eller flere alternativer som utvikles og konsekvensutredes.

På grunn av meget stram fremdriftsplan er det ikke ett eller flere prinsipp som på nåværende tidspunkt er så rendyrket at de kan konsekvensutredes. Prosjektgruppen jobber videre med prinsipp 1 og 3. (se vedlegg 3-19 som vil bli ettersendt). Politisk behandling i kommunen 05.03.19 og eventuelt fylkekommunen samme dato.

Forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet

Ad sak 4/19: Midlertidige utbedringstiltak på Sluppen (SVV/TK)

Holdeplassene rett nord for Kroppanbrua er besluttet nedlagt i sak om ”Stasjonsstruktur og prinsipper for superbuss” medio 2017. Dette er

begrunnet ut fra farlige trafikksituasjoner når bussene på veg nordover må krysse avkjøringsrampen til Omkjøringsvegen på veg ut fra holdeplass. Neste holdeplass i nordlig retning er da i Holtermannsveien etter krysset med Bratsbergveien. Gangavstanden til viktige nærings- og serviceområder på Sluppen sør for Omkjøringsvegen blir svært lang, ca 1,2 km.

Det er drøftet ulike tiltak med sikte på å bedre situasjonen før metrobussene settes i drift 3. august:

- Kommunen ønsker å opprettholde holdeplassen ved Kroppan bru midlertidig med noen grep – eksempelvis nedsatt fartsgrense 70 km/t, skilting av kollektivfelt før og etter holdeplassen og reduksjon fra 3 til 2 nordgående felt forbi holdeplassen.
- Vegvesenet tar ikke stilling til om holdeplassene består eller ikke, men anser redusert fartsgrense som et ikke aktuelt tiltak på grunn av reelt fartsnivå. Fartsgrensene reguleres av vegtrafikkloven og fastsettes av Statens vegvesen.
- Vegvesenet peker på muligheten for å gjenåpne Siemens-kulverten under Omkjøringsvegen, bygge ny gangforbindelse nordover langs Siemens og etablere ei midlertidig bru over Holtermannsveien. Gitt nye holdeplasser i Holtermannsveien (fylkesveg) ønsker kommunen fortrinnsvis kryssing i plan.

Programrådet ga våren 2018 (sak 14/18) sin tilslutning til igangsetting av et reguleringsarbeid for midlertidige tiltak på Sluppen. Dette inneholder etablering av en kryssing for gående og syklende under Omkjøringsvegen, utvidelse av E6 rampene til 2 felt begge veger til/fra Omkjøringsvegen, en redusering av antall kjørefelt i Holtermannsveien og nye holdeplasser nærmere Kroppan bru. Det er ikke tatt stilling til hva som kan finansieres ved bruk av midlene i Miljøpakken eller ved eventuelt nye statlige vegbevilgninger. Ingen av tiltakene kan anses som ledd i en trinnvis utvikling på Sluppen i tråd med løsningene i kommunedelplanarbeidet.

Kommunen ønsker å ta nye vegløsninger som ikke er i tråd med kommunedelplanene, ut av Miljøpakken slik at en unngår å bruke midler på tiltak som senere skal ombygges. Det foreslås alternativt å planlegge en trinnvis utbygging i tråd med kommunedelplanen og disponible ressurser i bymiljø/byvekstavtalen for gjennomføring tidlig i neste NTP-periode (2022-32). Statens vegvesen mener denne beslutningen ikke bør tas nå, men etter videre utredninger av hvilke effekter de foreslåtte tiltakene vil ha for nullvekstmålet.

Forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet

Ad sak 5/19: Metrobuss 2019 – status (Sek)

Byggingen er nå inne i siste fase. Den økonomiske usikkerheten er redusert. Det meste av avtalene er signert (Vegvesenet 95 %, kommunen 100 %). Kostnadene på Tiller er betydelig høyere enn først antatt, men avviket håndteres innenfor kommunens kostnadsramme. Den overordnede

sikkerhetsavsetningen på 60 mill kr er urørt. Halvparten er avsatt som sikkerhet i byggefasen og resten som sikkerhet til sluttoppgjør.

Framdriften er usikker for noen delprosjekt. Det gjelder knutepunkt på Tiller, strekningstiltak i Østre Rosten, bussoppstillingsplasser i Falkenborgvegen og fortau med stasjoner i Sivert Tonstads veg. Tiller ligger fortsatt an til ferdigstillelse i november. Tiltak i Falkenborgvegen og Sivert Tonstads har utfordringer med erverv av areal. Det jobbes med nødvendige midlertidige løsninger til oppstart av nytt rutetilbud i august.

Stasjon i Søbstadvegen og Lyngvegen bygges bare som enkel midlertidig stasjon da disse vil bli berørt av annet anleggsarbeid i nær framtid.

Det er utfordringer knyttet til høye krav til produksjon i resten av byggeperioden og en viss bemanningmessig usikkerhet i forbindelse med omorganisering og flere som slutter i vegvesenet.

Byggherrene er bedt om:

- å gjennomgå de mest tidskritiske delprosjektene med sikte på å avklare hva som må være ferdig til august 2019, hva som bør stå ferdig og hva som kan utsettes
- å gjennomføre en sårbarhetsanalyse av bemanningssituasjonen og en tiltaksplan for å minimere sårbarhet

Nærmere omtale i vedlegg 5-19.

Forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 6/19: Metrobuss gateprosjektene (Spilsberg)

Planlegging av gateprosjektene går inn i en intensiv periode. Det er engasjert konsulentgrupper for hvert prosjekt, og det jobbes nå med alternativsvurderinger, konsekvensvurderinger, trafikkanalyser og tekniske planer for alle gatene. Planprogrammene som legger rammer og føringer for planarbeidet er vedtatt i bygningsrådet for alle gatene.

Planarbeidet for Innherredsveien, Olav Tryggvasons gate og Kongens gate er inntil nå lagt opp for å muliggjøre anleggsstart i 2020, dvs. at man har ferdig teknisk plan, kostnadsoverslag og finansieringsvedtak våren 2019 i henhold til opprinnelig mandat for arbeidet. Denne framdriftsplanen er det nødvendig å ta opp til ny vurdering.

For Olav Tryggvasons gate vil det være nødvendig å utsette plan- og finansieringsvedtaket minst ett år som følge av behandlingen av planprogrammet. Noen av løsningene vil ha konsekvenser for bruken av tilstøtende gater og bør ses i sammenheng med gatebruksplanarbeidet som tidligst ferdigstilles i slutten av 2019.

Den vestre delen av Innherredsveien (Bakke bru – Bassengbakken) bør også ses i sammenheng med Olav Tryggvasons gate, da de løsningene man velger bør harmonere. Den østre delen av Innherredsvegen framstår som

mest avklart og det er realistisk å gjøre ferdig planene tidsnok til anleggsstart i 2020.

Det foreslås å følge opprinnelig framdriftsplan for Kongens gate, men det kan bli nødvendig å diskutere framdriften senere.

For Elgeseter gate er planleggingsprosessen tidligere justert med sikte på anleggsstart i 2022. Nærmere omtale av status for planarbeidet i vedlegg 6-19a.

Kontaktutvalget har bestilt en vurdering av praktisk anleggsgjennomføring og rekkefølge for prosjektene for å minimere negative konsekvenser for byen. Vurderingen er svært kompleks, og det foreligger enda ikke nok kunnskap til å kunne gi klare anbefalinger om dette. Anleggsarbeidene vil oppleves som svært belastende for bosatte og virksomhet i de berørte gatene, men også ha indirekte betydning for tilstøtende områder og den generelle tilgjengeligheten til Midtbyen. Det er gjort noen overordnede drøftinger og vist alternative gjennomførings modeller som spenner fra en konsentrert utbygging over ca 4 år til en trinnvis utbygging over 8 år (se vedlegg 6-19b).

Forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møte

Ad sak 7/19: Informasjon (TRFK)
Vegvesenet orienterer om saker i media siden sist

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 8/18: Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)
Fylkeskommunen orienterer om utviklingen i kollektivtrafikken.
Sekretariatet orienterer om utviklingen i biltrafikken.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt

Lukket møte:

Ad sak 9/18: Innspill til statsbudsjett 2020 (SVV)
Vegvesenet orienterer om forslag til innspill til statsbudsjettet i lukket møtet da denne informasjonen er unntatt offentlighet.