



Vår dato
20.6.2019

MØTEREFERAT

Kontaktutvalget - styringsgruppe for Miljøpakken

Dato og tid: Onsdag 19.6.2019, kl. 8:00 – 11:30

Sted: Radisson Blu, Værnes

Til stede:

Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Frank Jensen, Fylkesmannen
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet
Olaf Løberg, Trondheim kommune

Harald Høydal, Fylkesmannen
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen
Frank Lien, Statens vegvesen
Inger Mari Eggen Hansen, Trondheim kommune
Lars Stendal, Statens vegvesen
Ole Hermann Sveian, Malvik kommune (fra sak 20)
Ole-Hermod Sandvik, Stjørdal (fra sak
<http://miljopakken.no/>)

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Orienteringer

Orienteringer

- 19/19 Miljøpakken i statsbudsjettet (SVV i lukket møte)
- 20/19 Trafikksituasjonen på Klett (SVV)
- 21/19 Status metrobussprosjektet 2019 (Sek)
- 22/19 Status gateprosjektene Metrobuss (Erik Spilsberg)
- 23/19 Videre arbeid med prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate (TK)
- 24/19 Status for arbeidet med holdeplasser ved Kroppan bru (TK/SVV)
- 25/19 Spørsmål om behov for KS2 for Metrobuss (Erik Spilsberg)
- 26/19 Evaluering av måloppnåelsen i Miljøpakken (Sek)
- 27/19 Disponering av ressurser i Miljøpakken etter byvekstavtalen (Sek)
- 28/19 Status for arbeidet med Nydalsbrua (SVV)
- 29/19 Prinsippplan for sykkeltiltak med riksvegfunksjon (SVV)
- 30/19 Om trafikkutviklingen (TRFK/Sek)

Eventuelt

- Status for oppfølging av spørsmål til Nye Veier om tiltak i anleggsperioden
- Etterlysning av felles retningslinjer ved fakturering

Kommentarer til dagsorden:

- Beklagelig at det var så mye uklarhet om hvorvidt det ble signering eller ikke, og om medlemmene fra nye kommuner skulle møte. Viktig å videreføre den positive stemningen etter byvekstforhandlingene.

Dagsorden ble godkjent med kommentarer.

Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Finansieringsrammen for knutepunkt på Tiller økes med 11 mill kr som finansieres gjennom kutt i Trondheim kommunes portefølje (3,5 mill kr), bruk av kommunens usikkerhetsavsetning (2,5 mill kr) og overførte midler fra knutepunkt Strindheim/Falkenborgvegen (5 mill kr).
- Programrådet vedtar å opparbeide midlertidig bussholdeplass på brannstasjonstomta i påvente av nødvendig grunnverv og reguleringsplan. Permanent løsning bygges etter avklaring i reguleringsplan. Når det tas midler fra Falkenborgvegen til finansiering på Tiller, så betyr ikke det at tiltak i Falkenborgvegen avlyses eller blir usikre av den grunn.
- Programrådet mener det ikke er riktig å bruke bompenger til gatekunst på støyskjerm i Dybdahls veg. Ber om at det ses på mulighet for støydemping.

Endringer i vegvesenets bemanning:

- Eva Solvi og Endre Rudolfson jobber ikke mer med Miljøpakken i vegvesenet. Frank Lien blir vegvesenets miljøpakkekoordinator, mens Tor Erik Jule Lian overtar ansvaret for oppfølgingen av gateprosjektene i Metrobuss. Kjetil Strand overtar Evas plass i Kontaktutvalget.

Konklusjon: Ingen merknader

Sak 19/19: Miljøpakken i statsbudsjettet (SVV i lukket møte)

Vegvesenet orienterte om kvalitetssikring og justering av innspill.

Kommentarer:

- Gang- og sykkelanlegg må ikke nødvendigvis ligge langs riksveg, det er tilstrekkelig at de har riksvegfunksjon. Definisjonen av riksvegfunksjon ligger i Byvekstavtalen.
- Bør undersøke om vi kan gjennomføre utbygging av hovedsykkelveg på strekningen Nyhavna - Rotvoll neste år
- Kan det finnes flere byggemodne prosjekt for gang- og sykkelveger med riksvegfunksjon som kan spilles inn som grunnlag for bevilgninger i statsbudsjett 2020?
- Det vil være en flott positiv signaleffekt om vi kunne komme i gang med tiltak med riksvegfunksjon i de nye kommunene allerede til neste år.
- Utfordringen med å ta med usikre prosjekt er at disse lett fører til mindreforbruk og legger beslag på midler som kunne ha vært brukt til andre samfunns-gagnlige formål
- Prosjektene må være modne for å komme med på lista.
- For å øke kollektivandelen trenger vi park&ride-anlegg. Er det mulig å bruke disse midlene på dette selv om det er Nye Veier som bygger?

Konklusjon.

Partene tar en rask vurdering av om det finnes flere byggemodne prosjekt som kan spilles inn som tiltak på riksveg i 2020.

Ad sak 20/19: Trafikksituasjonen på Klett (SVV)

Det er mye kø i rushtidene ved avkjøring fra E6 til rundkjøring på E39 på Klett. Dette er uheldig og uventet og har medført mange oppslag i media som kritiserer planløsningen og etterlyser tiltak. Vegvesenet orienterte om sitt syn på historien, hva de ser som årsaker til problemene, mulige tiltak på kort og lang sikt og framdriften i arbeidet med å utbedre disse.

Vegvesenet beklager at en trafikksikkerhetsrevisjon fra 2015 som pekte på faren for tilbakeblokkering på E6 ikke ble fulgt opp eller lagt fram for partene i Miljøpakken. Det ble også gjennomført en revisjon i 2017, men denne pekte ikke på de samme utfordringene.

Aktuelle avbøtende tiltak på kort sikt:

- Sette opp ”fare for kø”-skilt
- Vurdere å flytte startpunkt for 100 km/t fartsgrense sørover på E6, til etter avkjøringsrampa til rundkjøringen
- Vurdere lysregulering av trafikken fra Melhus til rundkjøringen

På mellomlang sikt:

- Bygge om rundkjøringen med to parallelle vestgående kjørefelt inn, og gjennom, rundkjøringen samt filterfelt for å lede høyresvingende trafikk utenfor rundkjøringen.

På lang sikt:

- Etablere planfri kryssing. Vegvesenet vil bl.a. vurderer en enklere løsning for toplanskryss ved å føre rampen fra E6 over rundkjøringen. Løsning med toplanskryss vil være et åpenbart innspill i nåværende og eventuelt kommende NTP-prosesser.

Kommentarer:

- Kvalitetssikringen burde ha vært bedre. Underlig at vi bygger en så liten rundkjøring og skilter opp hastigheten til 100 km/t før avkjøring på rampen.
- Vegvesenet bekrefter at Kontaktutvalget bare ble orientert om resultatene i Norconsult-rapporten fra 2012 og ikke fikk framlagt den kritiske rapporten fra Rambøll fra 2015. Trafikkberegningene i Norconsult-rapporten viste at rundkjøringen skulle være tilstrekkelig og studier viser nå at kapasiteten ble dårligere enn beregnet, bl.a. fordi det er større avstand mellom bilene enn forutsatt.
- Vegen er skiltet med fartsgrense 100 km/t fordi vegplanleggerne har valgt å dimensjonere vegen for denne farten ved bygging.
- Vegvesenet har planlagt en veg hvor kostnadene er mer enn fordoblet. Kan ikke framstille det slik at det er et problem at en må holde budsjettet.
- Lars Aksnes har svart Orkdalsregionen i brev at rundkjøringen var trafikksikker og har tilstrekkelig kapasitet. Her er det beregnet feil. Det er ikke kostnadsrammen som gjør at det regnes feil. Dette kan ikke skje igjen.
- Det er systemsvikt at trafikksikkerhetsrapporten ikke legges fram for Miljøpakken og heller ikke for fraviksmyndighetene.
- Vegvesenet må ta ansvaret. Kan vurdere å bygge en flybridge. Er det midler igjen innenfor sluttoppgjøret? Prosjektet kan utvikles innenfor styringsrammen, men hvis løsningen endres må det

søkes til departementet etter vanlige rutiner.

- Å gjøre om rundkjøringen høres ut som kort sikt. Hvis det trengs reguleringsmessige endringer er det mindre vesentlige endringer som bare tar kort tid.
- Vi har betalt en gang for dagens rundkjøring. Skal vi betale en gang til for en ny rundkjøring og en tredje gang for et planskilt kryss? Nei, nå ses det enten på en løsning med tiltak i rundkjøringen eller på en planskilt løsning.
- Problemene må løses raskt. Det er ikke lokal aksept for å vente på NTP, men det er også viktig at tiltakene blir riktige. Må komme tilbake til Kontaktutvalget med en sak som viser aktuelle tiltak, kvalitet og kostnader.
- Vegvesenet må svare ut omtalen fra beboere på Klett i dagens avis. Det beror på feil i beskrivelsen av kortsiktige tiltak der det ble opplyst at en tenkte å lysregulere fylkesveg 707, mens det riktige var rampen mellom E6 og E39 fra sør.
- Kontaktutvalget bør innkalle til et ekstraordinært møte i august dersom de konkrete tiltakene kan utredes tilstrekkelig til den tid. Vi må ta stilling til hva som skal gjøres videre. Vegvesenet er usikker på hva vi kan ha klart så raskt, men nok kunnskap til å foreta et retningsvalg bør kunne foreligge til neste KU-møte i slutten av september.
- Hvordan løses dette økonomisk? Kan være villig til å omprioritere.

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber vegvesenet legge fram konkrete forslag til tiltak for å løse trafikkproblemene på Klett til neste møte 26. september. Forslagene skal være tilstrekkelig utredet og kostnadsberegnet til å foreta retningsvalg mht løsning. Vegvesenet svarer ut kronikk i dagens avis.

Sak 21/19: Status metrobussprosjektet 2019

Sekretariatet mener byggherrene viser god kontroll på fremdrift i henhold til de planene som er lagt. Noen delprosjekt vil ikke bli ferdigstil før etter 3.august:

- Strekningstiltak, Østre Rosten
- Knutepunkt Tiller
- Stasjoner, Haakon VIIS gate øst:
- Stasjonene NTNU Dragvoll og Biskop Sigurds veg samt strekningstiltak i Mellomvegen holdes igjen som mulig kuttiltak om nødvendig.

Det er forventet at det vil foregå en del etterarbeid på flere anlegg etter august 2019, men dette skal ikke være til hinder for brukerne eller bussoperatørene, bortsett fra på Tiller.

Sekretariatet er bekymret for økonomien i prosjektene på Tiller og i Sivert Tonstads veg. Kostnadene har økt og fortsatt er ikke alt godkjent på Tiller. Sivert Tonstads veg ser ut til å bli dyrere enn varslet. Dette kan bli utfordrende om også andre kostnadsøkninger oppstår. I tillegg er det noe usikkerhet for prosjektet på Østre Rosten. Prognose for 2019 viser likevel at vi kan holde oss under rammen på 750 MNOK.

Følgende stasjoner bygges enklere som følge av andre planer i gatene:

- Alle midlertidige stasjoner i kollektivbuen (Kommende gateprosjekt)
- Stasjon Lyngvegen i Søbstadvegen (i påvente av vegutbedring) og stasjoner til byen i Byåsvegen: Åsveien skole, Nyveibakken, Tvetestien (i påvente av sykkelprosjekt)

Det meldes om tilstrekkelig bemanning for resterende del av byggefasen.

Kommentarer:

- Det gjenstår avklaring på Tiller fordi vi ønsker større sikkerhet mot tilbakeblokkering inn på E6.
- Det oppfordres til at innsigelsesmyndighetene setter seg sammen for å løse utfordringene i forkant slik at vi unngår forsinkelser og usikker framdrift underveis.
- Oppfølgingen av prosjektarbeidet har vært bra med fokus på de rette elementene: Budsjett, risiko og framdrift. Sekretariatet har hatt en viktig controllerfunksjon.
- Veldig bra arbeid med stort fokus på kostnadskontroll. Kontrollerfunksjonen fungerer godt. Formidle den positive tilbakemeldingen.
- Har vi planlagt tiltak for å hjelpe forvirrede passasjerer ved åpning? Har vi guider/verter som kan veilede folk. Aktuelt på både holdeplass og i buss. Det planlegges en oppstartsmarkering 3. august. AtB bør informere om dette i Programrådet.

Konklusjon:

Tas til etterretning. Kontaktutvalget er godt fornøyd med kostnadskontrollen i prosjektet. Programrådet bør invitere AtB til en dialog om tiltak ved oppstart av nytt rutetilbud i august.

Sak 22/19: Status gateprosjektene Metrobuss (Spilsberg)

Våren 2019 er det jobbet mest med planlegging av Innherredsvegen øst og Kongens gate. Begge disse prosjektene har kommet så langt at de har mulighet for anleggsstart i 2020.

De fire gateprosjektene har en samlet ramme på vel 1,5 mrd kr (ekskl. usikkerhetsavsetning).

Gateprosjekt	Veiledende budsjett (mill kr)
Kongens gate	260
Innherredsvegen	433
Olav Tryggvasons gate	174
Elgeseter gate	687
Sum	1554

Vi forholder oss nå til tidligere fordelte rammer. Detaljert fremdrifts- og finansieringsplan for de ulike delprosjektene skal i henhold til byvekstavtalen foreligge i løpet av året.

Innherredsveien Bassengbakken – Saxenborg allé:

Teknisk plan og kostnadsoverslag for denne østre delen av Innherredsvegen foreligger. Halve strekningen krever regulering og reguleringsplanen ventes til andre gangs behandling i september. Kostnadene er beregnet til 347 millioner kroner. Prosjektet har foreslått en enklere tilnærming for den resterende strekningen Bakke bru – Bassengbakken (kostnad på ca. 60 millioner kr) slik at man holder seg innenfor styringsrammen for prosjektet.

Kongens gate:

Det er utredet ulike alternativer for gatetverrsnittet og plassering av metrobusstasjoner i Kongens gate. Planleggingen rettes mot anleggsstart i 2020. Alternativsanalyse fremmes til politisk behandling i oktober for å avklare løsningsvalg. Det er utarbeidet tekniske plangrunnlag og kostnadsoverslag. Kostnadene er tilnærmet like for de ulike alternativene med en forventet kostnad på 260 millioner for strekningen fra Skansen til Tordenskjolds gate.

Elgeseter gate:

Her jobbes det med å legge til rette for å avklare prinsipielle løsningsvalg mellom midtstilte og sidestilte kollektivfelt. I tillegg er løsningsvalg utenfor Samfundet og avklaring om verneverdige bygningene skal rives eller bevares viktig for videre arbeid. Oppstart for Elgeseter gate blir tidligst i 2022, etter at Nydalsbrua etter planen skal ferdigstilles.

Olav Tryggvasons gate og vestre del av Innherredsveien:

Planarbeidet for Olav Tryggvasons gate og vestre del av Innherredsveien er bremset i påvente av avklaring av prøveprosjekt og gatebruksplan for Midtbyen. Det jobbes med kartlegging av tekniske behov under bakken, uavhengig av trafikkprinsipp. Oppstart blir tidligst i 2021.

I alle gatene utarbeides forslag til tiltak i henhold til styringsrammene i tabellen foran. I tillegg beskrives hva vi vinner med 20 % høyere kostnad og konsekvensene av å redusere kostnadene med 20 %. Dette som utgangspunkt for en revidert vurdering av kostnadsfordelingen mellom gateprosjektene.

Kommentarer:

- Fylkeskommunen skal ha en orienteringssak for fylkesutvalget og det er vanskelig å ta stilling til enkeltheter nå av flere grunner: Er det riktig å benytte statens penger til å fjerne ett kollektivfelt i Kongens gate, og er det hensiktsmessig å behandle en for byen viktig vegstrekning isolert før ny gatebruksplan er på plass?
- Tror det hadde vært bedre å først planlegge tiltak i samsvar med kostnadsrammen i stedet for å planlegge tiltak til høyere kostnad først som må barberes i ettertid. Prosjektet mener den arbeidsformen som er valgt er mest hensiktsmessig.
- Det er uaktuelt å ta bort kollektivfelt i Kongens gate. En midtstilt løsning med kollektivgate på nordsiden må være en del av saksgrunnlaget. Det er utenkelig å svekke fremkommeligheten for kollektivtrafikken.
- Bør vurdere planleggingen i Kongens gate i forhold til avklaringer i kommende gatebruksplan. Planen kommer først neste år og de løsningene som planlegges i Kongens gate vil være relativt uavhengige av løsningene i gatebruksplanen.
- Utgangspunktet for planlegging er veiledende kostnadsramme, men fordelingen mellom prosjektene skal i henhold til byveksttalen vurderes i løpet av året. Derfor vurderes i tillegg hva vi oppnår med høyere ramme og hva vi taper med lavere ramme i hvert enkelt prosjekt, slik at dette gir grunnlag for å vurdere kostnadsfordelingen mellom prosjektene på nytt.
- Tre spørsmål som skal vurderes: Timing i forhold til gatebruksplan, utforming av gata og kostnadsrammer.
- Avvikshåndtering må vurderes.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 23/19: Videre arbeid med prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate

Formannskapet (sak 56/19) og Fylkesutvalget (sak 89/19) har behandlet sak om evaluering av prøveprosjektet i Olav Tryggvasons gate. Begge vedtok å forlenge prøveprosjektet med visse endringer som skal gjennomføres raskt (før sommeren).

Det er enighet om å:

- gjeninnføre tre kjørefelt mellom Kjøpmannsgata og Søndre gate for å gi plass for svingefelt for bil og dermed redusere bussenes forsinkelse
- utvide sonen for varelevering i Jomfrugata ved Byhaven slik at det blir plass til tre lastebiler
- utvide bredden på bussfeltene mellom Søndre gate og Nordre gate til 3,25 meter
- søke vegvesen om innføring av signalregulering og finansiere dette med midler fra gateprosjektet for Metrobuss
- vurdere å gjeninnføre nattholdeplass for drosjer i Olav Tryggvasons gate
- vurdere en sykkelløsning i Fjordgata og avklare en permanent løsning for sykkel øst – vest gjennom Midtbyen i ny gatebruksplan

Det er også noen forskjeller i vedtakene:

- Fylkesutvalget har vedtatt å fjerne sykkelfeltene i hele gata, dvs. også på strekningen mellom Søndre gate og Munkegata. Det har ikke formannskapet.
- Formannskapet ber om at gatemøbleringen beholdes mellom Søndre gate og Nordre gate. Fylkesutvalget omtaler ikke gatemøbleringen.
- Begge ber om at det innføres en ny sone for varelevering i Olav Tryggvasons gate ved Olavskvartalet, men bare fylkesutvalget ber om at vareleveringen blir tidsbegrenset.
- Fylkesutvalget ber om at kjørefeltbredden for buss utvides også mellom Nordre gate og Munkegate, noe som ikke er omtalt i formannskapets vedtak.

Det er behov for å drøfte hvordan vi avklarer rammene for videre arbeid for strekningen mellom Søndre gata og Munkegata der vedtakene er ulike. Trondheim kommune har pekt på noen alternative muligheter:

1. Fjerne sykkelfeltene på begge sider, utvide bussfeltene til 3,25 meter, beholde møbleringen og utvide fotgjengerområdet på nordsiden.
2. Utvide bussfeltene til 3,25 meter, beholde sykkelfeltene, men skjerme dem fra busstrafikken og justere gatemøbleringen.
3. Fjerne sykkelfeltet på sørsiden, utvide bussfeltene til 3,25 meter og bygge en skjermet toveis sykkelveg tilpasset gatemøblering og varelevering på nordsiden.

Kommentarer:

- Olav Tryggvasons gate var ikke tenkt for sykkel og fungerer ikke for sykkel. Det er krampeaktig med møblering ute i gata. Det er lettere for varelevering og mer plass som butikkene kan disponere uten sykkelfelt. Konflikten mellom buss og fotgjengere/syklister må begrenses for ferdsel på langs og på kryss av gata.
- Det er mange hensyn som må ivaretas i byen og Olav Tryggvasons gate er ei bred gate som vi må forsøke å få til å fungere for alle. Møblering er ikke bra og bør flyttes mot veggen. Best å la de som driver i gata ta seg av møbleringen.
- Må være attraktivt å sykle i sentrum for å lykkes med sykkelsatsingen. Komplisert å legge sykling til Fjordgata. Kan utvide bussfeltene og skjerme syklistene fra busstrafikken.
- Kan være ønskelig med 3,5 m kjørefelt for buss.
- Oslo har erfart at blanding av kollektivtrafikk og gang-sykkel er vanskelig.
- Dette er byens sentrum. Sykkel vil bli en vesnetlig del av bybildet. Advarer mot å skyve syklistene opp på fortauet. Det vil gi konflikt mot gående. Trafikken bør adskilles, ikke blandes.
- Partene må sette seg sammen og her må også staten som TS-myndighet med.

- Kommunen og fylkeskommunen må søke å finne en omforent løsning basert på kommentarene i møtet. Det er innvendinger til en løsning med sykkelfelt og til en løsning uten tilbud for syklister. Må ta utgangspunkt i alternativet med atskilt sykkelveg på nordsida.

Konklusjon:

Alle parter jobber sammen med sikte på å finne et omforent forslag til løsning. Utgangspunktet er en løsning med utvidede bussfelt på hele strekningen, toveis sykkelveg på nordsida av gata tydelig avgrenset fra busstrafikken og med rom for møblering langs husfasadene.

Sak 24/19: Status for arbeidet med holdeplasser ved Kroppan bru (TK/SVV)

Kontaktutvalget behandlet i februar en sak om midlertidige utbedringstiltak på Sluppen når metrobussene settes i drift og holdeplassene nord for Kroppan bru nedlegges:

”Kontaktutvalget mener at eksisterende holdeplasser ved Kroppanbrua bør opprettholdes inntil vi har gode alternativ. Kommunen og vegvesenet bør i fellesskap se på nødvendige tiltak for dette. Kontaktutvalget ønsker en ny sak der partene setter seg sammen og også vurderer alternative løsninger for nye midlertidige holdeplasser.”

Partene i Miljøpakken har vurdert en straksløsning for metrobusstasjon på Sluppen. Den innebærer holdeplasser i Holtermanns veg ved Siemens som alternativ til dagens holdeplasser ved Kroppan bru. Det planlegges kryssing for gående og syklende over Holtermanns veg i plan uten signalregulering. Dette forutsetter reduksjon av ett bilfelt i hver retning, fartsgrense på 40 eller 50 km/t og opphøyde gangfelt. Atkomst til stasjonene er mot øst gjennom undergangen under Omkjøringsvegen ved Siemens, og mot vest til Tempeveien.

Gjenåpning av undergangen under Omkjøringsvegen (“Siemensundergangen”) gir forbindelse til de store arbeidsplassområder sør for Omkjøringsvegen. Undergangen blir ikke universelt utformet da det etableres en trapp fra undergangen opp mot gangvegen til stasjonene. Kjeldsberg AS vil være ansvarlig for gjenåpning av undergangen.

Tiltakene er foreløpig kostnadsberegnet til om lag 5 mill kr som i prinsippet kan finansieres ved bruk av statlige programområdemidler langs riksveg eller ved omdisponering av midler fra gateprosjektene til Metrobuss (krever lokalpolitisk tilslutning og statlig godkjenning).

Det er ikke avklart om Statens vegvesen vil godkjenne den fysiske løsningen som planlegges, og om man kan foreta avbøtende tiltak i mellomperioden fra metrobussene starter 3. august og fram til holdeplassene er bygd.

Kommentarer:

- Det foreligger nå et delvis omforent forslag, men det gjenstår å få godkjenning. Har en prosess med vegforvaltningen om dette. Har så langt fått negativ tilbakemelding på forslagene.
- Ønskelig med en tilslutning til arbeidet med å finne en kortsiktig løsning basert på en forutsetning om at AtBs krav til sikkerhet ivaretas.
- Intensjonen er å finne en løsning, men det vil fortsatt være noe usikkerhet så lenge vegforvaltningen ikke har avklart om de vil godkjenne løsningene.
- Det er ikke akseptabelt uten bussholdeplass. Man få finne en løsning.

Konklusjon:

Kontaktutvalget gir sin tilskutning til arbeidet med å planlegge midlertidig og permanent stopp for Metrobuss på Sluppen. Det gjenstår fortsatt noe usikkerhet, men vi må finne en løsning for busstopp som betjener området og midlertidige løsninger som sikrer kontinuerlig betjening av området.

Sak 25/19: Spørsmål om behov for KS2 for Metrobuss (Erik Spilsberg)

Bymiljøavtalen for 2016-2023 stilte krav om KS2 (Ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag) og dette ble tolket til å gjelde for de største gateprosjektene, Elgeseter gate og Innherredsvegen.

Det er spørsmål om hensiktsmessigheten av KS2 for disse prosjektene nå når Finansdepartementets terskelverdi er hevet til 1 mrd kr og finansieringsgrunnlaget for alle gateprosjektene enkeltvis er betydelig lavere. KS2 er en tidkrevende og kostnadskrevende prosess som forsinker framdriften.

Gateprosjektene er enkeltstående prosjekter med ulike gjennomføringstidspunkt. Dersom man skulle tolke det som krav om KS2 for hele porteføljen (alle gateprosjektene samlet) måtte man jobbe fram alle gateprosjektene til samme detaljnivå før man kunne gjennomføre KS2, noe som ville medført flere års forsinkelse for de prosjektene som er foreslått gjennomført først.

Programrådet behandlet saken i møte 2. mai 2019 og vedtok å oversende saken til Kontaktutvalget for avgjørelse uten anbefaling.

Kommentarer:

- Dette er fire forskjellige prosjekt som ikke krever KS2, men det er ikke til hinder for at det likevel gjennomføres en ekstern kostnadskontroll om det er ønske om dette.

Konklusjon:

Gateprosjektene betraktes som fire forskjellige prosjekt som ikke krever KS2. Dette er ikke til hinder for at vi selv kan velge å benytte ekstern kvalitetssikrer.

Sak 26/19: Evaluering av måloppnåelsen i Miljøpakken (Sek)

Evaluering av måloppnåelse i Miljøpakken for 2018 er ferdig. Saken kommer senere enn vanlig, noe som skyldes at tall fra nasjonal RVU har latt vente på seg. Nå har vi fått foreløpige hovedtall som legges til grunn i evalueringen.

Målhorisonten for Miljøpakkens 10 mål gikk ut i 2018. Gjennom Byvekstavtalen er det satt nye mål. Dermed blir dette den siste evalueringen av de gamle målene. Rapporten inneholder også en oppsummerende vurdering/evaluering av de 10 første årene med Miljøpakken og hva vi har oppnådd. Denne viser god måloppnåelse på mange områder. Her nevnes spesielt at det er full måloppnåelse både for målet om redusert klimagassutslipp i byområdet og for mer

miljøvennlig endret reisemiddelbruk.

Grunnet tidsfrister er evalueringsrapporten allerede sendt til partene som forbereder politisk sak. Evaluering 2018 legges ved den politiske saken om handlingsprogrammet for 2020-23.

Kommentarer:

- Mye bra arbeid på alle nivå som gir gode resultat. Dette må vi også formidle til andre.

Konklusjon:

Kontaktutvalget gir sin tilslutning til evalueringen for 2018 og ber om at de positive resultatene gjøres kjent for andre.

Sak 27/19: Disponering av ressurser i Miljøpakken etter byvekstavtale (Sek)

Kontaktutvalget behandlet i sak 12/19 handlingsprogram for perioden 2020 – 2023 som nå går videre til politisk behandling i kommunen og fylkestinget. Handlingsprogrammet er utarbeidet før byvekstavtalen og vil bli erstattet av et nytt program for samme 4-årsperiode som ventes lokalpolitisk behandlet i februar/mars 2020.

Det ”foreløpige” handlingsprogrammet viktigste funksjon er å avklare rammene for tiltak i årsbudsjett 2020, statsbudsjett 2020 og innspill til arbeidet med statsbudsjett 2021. Det er også sendt til de nye kommunene i byvekstsamarbeidet som orientering og grunnlag for innspill til arbeidet med nytt handlingsprogram 2020-2023 og årsbudsjett 2020.

Staten stilte krav om at fylkeskommunen og Trondheim kommune skulle være omforente om bruken av tidligere midler i Miljøpakken som grunnlag for byvekstforhandlingene. Fylkestinget og bystyret behandlet sommeren 2018 en utbyggingsplan basert på kjente inntekter fram til 2019. Lånebehovet skulle ligge innenfor garantirammen på 1 mrd kr og la seg nedbetale innen utløpet av 2029. Planen viste bl.a. forskuttering av Nydalsbrua og var innspill til statsbudsjett 2020. Foruten konkrete prosjekt- og tiltaksrammer inneholdt planen også en uspesifisert reservepost på ca 1,2 mrd kr som partene ville ta stilling til senere. To av vegprosjektene i Miljøpakkens trinn 2 mangler finansiering i det omforente grunnlaget. Det gjelder Byåstunnelen og Brundalsforbindelsen.

Den uspesifiserte reserven er før byvekstavtalen redusert til omlag 750 mill kr, først og fremst på grunn av endrede forutsetninger for statlig tilskuddsandel til Metrobuss og noe på grunn av utvidede rammer for tiltak på lokalveg i årsbudsjett.

Gjennom byvekstavtalen er Miljøpakken tilført ca 5 mrd kr. Midlene er i stor grad bundet til tiltak på riksveg, til tiltak i kommunene utenfor Trondheim og til egenandel for utvidelse av statlig tilskudd til Metrobuss. Udisponert ramme har med byvekstavtalen økt til nærmere 1,8 mrd kr.

Hensikten med denne orienteringen er først og fremst å synliggjøre at til tross for betydelig økning av finansieringsrammen i byvekstavtalen er det fortsatt begrensede ressurser innenfor visse tiltaksområder. Det er viktig å starte drøftingen av hvilke tiltak som er aktuelle å belyse slik at konsekvensene av prioriteringene framgår gjennom arbeidet med handlingsprogrammet.

- Skal Byåstunnelen bygges, legger dette helt andre føringer på annen bruk av midler

enn om den ikke bygges.

- Hva er konsekvensene av å øke bidraget til drift av kollektivtrafikk?
- Er den omforente fordelingen av midler til prosjekter og tiltaksområder, som ble vedtatt av kommunen og fylket i fjor sommer, bindende, eller skal alternative fordelingsmodeller belyses?
- Kan det være rom for å øke inntektsgrunnlaget, f.eks. gjennom avgift for elbil i bomstasjonene?

Kommentarer:

- Vi trenger et egnet verktøy for prioritering av prosjekt.
- Kommunen har behandlet dette politisk.
- Viktig med en prosess for å få med de nye kommunene i arbeidet. Ta vare på den gode prosessen som var under byvekstforhandlingene. Det er store forventninger.
- Styringsverktøyet må omfatte alle Miljøpakkens mål, ikke bare nullvekstmålet. Vi skal også bygge veg.
- Kommunestyrene har fullmakt til å disponere avtalte ressurser innenfor rammene i avtalen
- Programrådet beskriver en politisk og administrativ prosess som også ivaretar nye kommuner. En prosess for prioritering, men også for å sikre at vi har nok prosjekter innenfor avtalte rammer.

Konklusjon:

Administrasjonen får i oppgave å beskrive en prosess for å avklare prioriteringene. Her må også de nye kommunene trekkes med. Det er viktig å sørge for at vi har nok byggeklare prosjekt til å fylle opp innenfor rammene.

Sak 28/19: Status for arbeidet med Nydalsbrua (SVV)

Prosjektet Rv 706 Nydalsbrua behandles i Stortinget 20.06.19 for finansieringsbeslutning og fastsetting av styringsramme. Prosjektet har gjennomgått en statlig kvalitetssikringsprosess (KS2). KS2-rapporten foreslår en styringsramme som tilsvarer 1261 mill kr, men Samferdselsdepartementet har nedjustert denne til 1220 mill kr (2019-kr). Dette er 45 mill kr høyere enn prosjektrammen i NTP 2018-29, men inkluderer en tilpasning til Byåstunnelen som er forutsatt finansiert av midler til Byåstunnelen.

Det er inngått kontrakt med entreprenør for omlegging av høyspentlinje. Hovedentreprisen lyses ut etter Stortingsbehandling med forventet byggestart i mars 2020.

Vegvesenet viser til at fastleggelsen av styringsrammen ikke har annen økonomisk betydning for Miljøpakken enn tidligere forutsatt. Miljøpakken har imidlertid allerede finansiert alt arbeidet med prosjektet fram til i dag, i størrelsesorden ca 160 mil kr ved utgangen av 2018. For at styringsrammen ikke skal utløse mer behov for bompenger, må alle Miljøpakkens tidligere bevilgede midler dekkes innenfor styringsrammen. Dette er ikke avklart.

Vegvesenet anbefaler at Kontaktutvalget slutter seg til en styringsramme for Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger på 1220 mill 2019-kr.

Kommentarer:

- Stortinget fastlegger styringsrammen for arbeidet.
- Sekretariatet mener prosjektet har fått bevilget 160 mill kr og ikke 85 mill kr (som presentert).

Alt må finansieres innenfor styringsrammen dersom, ellers kreves større bruk av bompenger.

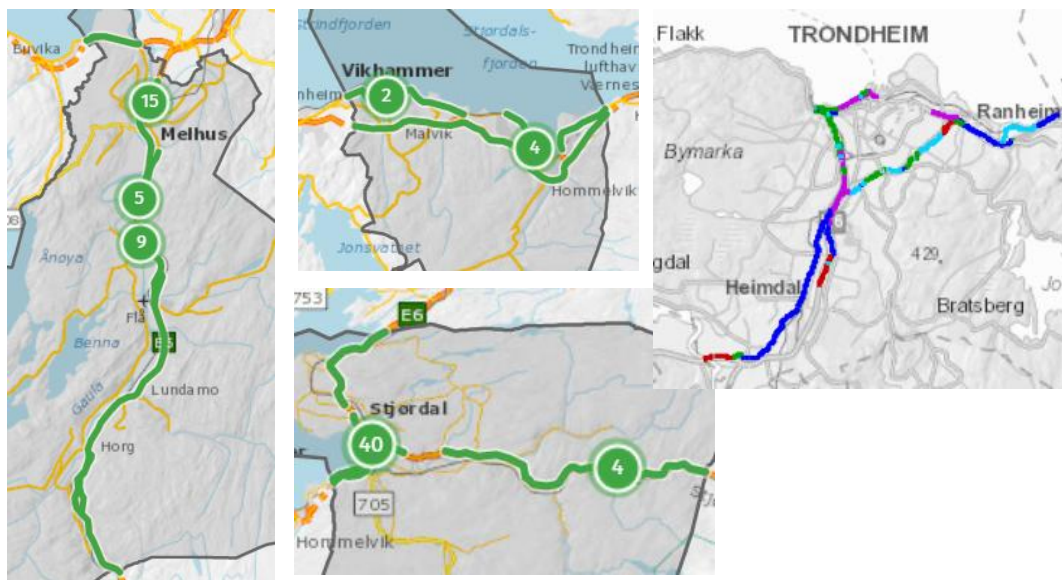
- Programrådet avklarer de økonomiske konsekvensene for Miljøpakken.

Konklusjon:

Programrådet får i oppgave å avklare de økonomiske konsekvensene av vedtaket for Miljøpakken.

Sak 29/19: Prinsippplan for sykkeltiltak med riksvegfunksjon (SVV)

I byvekstavtalen er det disponert nærmere 3,7 mill kr til tiltak for kollektiv, sykling og gange langs riksveg, hvorav ca 1,3 mrd kr for perioden 2019-23. Avtalen åpner for å bruke midler på tiltak som fyller riksvegfunksjon. Vegvesenets fortolkning for sykkel og gange framgår av kart.



Når det gjelder kollektivtrafikktiltak mener vegvesenet at avtalen også åpner for bruk til knutepunkt med tilhørende infrastruktur der hovedtilfarten skjer på riksveg.

Det foregår planlegging av to konkrete tiltak:

- Utarbeide reguleringsplan for kollektivfelt på strekningen Tonstad – Kroppanbrua, og tilhørende gang- og sykkelvegssystem på Tonstad. Forventes ferdig tidlig 2020.
- Utarbeide reguleringsplan Rv706 Falkenberg – Nyhavna, hovedsykkelveg fra øst. Forventes ferdig sent 2020.

Trondheim:

Vegvesenet foreslår følgende prioritering av sykkeltiltak, vurdert ut fra viktighet og tiltakets modenhet:

1. Rv706 Hovedsykkelrute fra øst mot sentrum
2. E6 Heimdal – Nardo
3. E6 Tiller – Selsbakk
4. E6 Rotvoll – Malvik grense og Rv706 Sivert Dahlensv. - Nyhavna
5. E6 Klæbuvegen – Moholt, Ranheim – Hommelvik, Klett – Melhus, Moholt – Rotvoll, Hommelvik – Stjørdal.

Følgende prioritering foreslås for kollektivtrafikk:

1. E6 Tonstad – Kroppan, kollektivfelt
2. E6 Sluppen – Skovgård, nye holdeplasser
3. E6 Sluppen, kollektivknutepunkt med tilhørende busstrasé på Sluppen
4. E6 Bratsbergvegen – Tunga, kollektivfelt
5. E6 Moholt, ny busstrasé over E6
6. E6 Kroppan – Sluppen, kollektivfelt

Utenfor Trondheim

Avventer innspill fra kommunene. Her nevnes:

- Kollektivknutepunkt og park&ride
- Tiltak for gående og syklende, bl.a. Homla bru (Malvik), Fv 6806 langs Innherredsvegen i Stjørdal og Melhus sentrum

Fordeling av investeringsmidler mellom Trondheim og kommunene utenfor framgår av Byveksttalen. Innenfor Trondheim foreslår vegvesenet at halvparten benyttes til kollektivtiltak og halvparten til tiltak for sykkel og gange og har laget utkast til kostnadsfordeling mellom de ulike tiltakene.

Kommentarer:

- Trondheim kommune er uenig i den fortolkningen som er lagt til grunn for arbeidet. Her forholder vi oss ikke til den utvidede fortolkningen av riksvegfunksjon som det åpnes for i byveksttalen.
- Hovedrutene må ikke ligge langs riksveg. Det kan mange steder være fordelaktig å velge andre ruter. Forslaget må sendes tilbake slik at det kan utarbeides et grunnlag som kommunene aksepterer.
- Programrådet bør samordne planleggingen.

Konklusjon:

Forslaget ivaretar ikke de føringene om at sykkelvegene ikke behøver å ligge langs riksveg og sendes tilbake. Det bes om at vegvesenet, kommunene og fylkeskommunen utarbeider nytt grunnlag i fellesskap. Programrådet får i oppgave å samordne planleggingen.

Sak 30/19: Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)

Utviklingen i kollektivtrafikken:

- Det er en akkumulert vekst hittil i år på 4,5 % for Trondheim og nærområdene inkl trikk.
- Veksten for Melhus – Malvik er 9 %
- Region sør har 4,4 % vekst og region nord 5,3 % nedgang

Utviklingen i biltrafikken:

- Det er 2,15 % vekst i biltrafikken gjennom Miljøpakkens bommer og bomstasjonen på E6 Ranheim siste måned. Akkumulert hittil i år 0,86 % vekst. Veksten i Miljøpakkens bommer er 0,79 % og veksten på E6 øst 1,82 %.
- Veksten på Klett er spesielt stor, samlet 11 % for E6 og Rv 706 hittil i år. Ser vi

bort fra Klett har det vært en nedgang i trafikken i de øvrige av Miljøpakkens bommer på 0,54 %.

- Andelen Elbil utgjør nå 13,6 % (samlet for lette og tunge kjøretøy).

Utvikling av gang-og sykkeltrafikk:

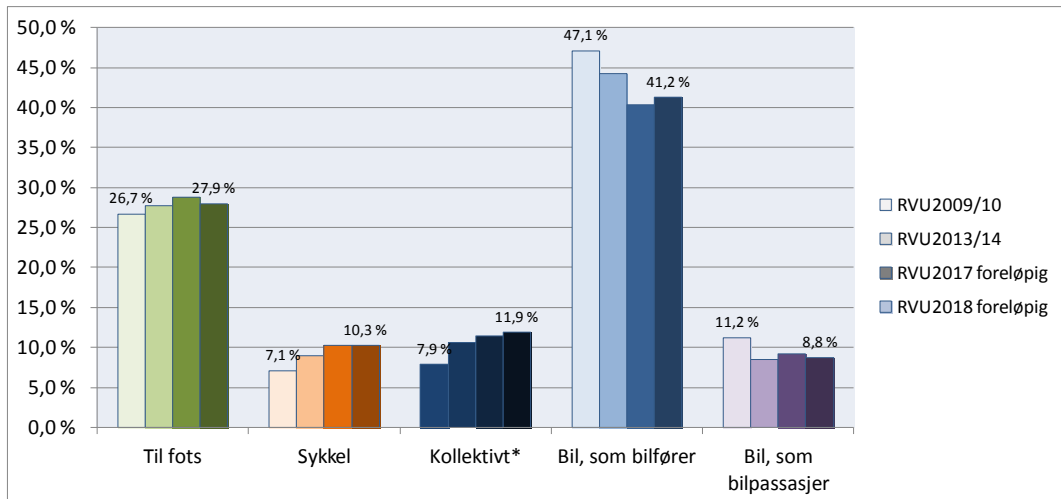
- Det er trekontinuerlige tellepunkt for sykkel som stort sett har vært i funksjon fra og med 2016 – ett på hver side av Elgester bru og ett i Ila ved Mellomila. Disse registrerer en god del av sykkeltrafikken fra sør og vest.
 - Elgeseter bru 2016 – 2018: +3,5 %
 - Ila 2016 – 2018: -2,7 %

Vi har også ett tellepunkt på Svingbrua ved Skansen. Dette har litt mangelfulle registreringer, men tallene indikerer en betydelig vekst +36 %.

- Det er foreløpig ingen kontinuerlig registrering av gangtrafikk som kan vise utvikling. Det jobbes med å få dette på plass.

Reisevaneundersøkelse:

Vi har nå mottatt foreløpige hovedtall for reisemiddelfordelingen. Det jobbes videre med kvalitetssikring av reisevanedata sentralt, og det vil fortsatt ta noe tid før det blir mulig å presentere detaljerte oversikter. Tallene for 2018 samsvarer godt med de prognosene vi utarbeidet ut fra resultatene for 8 måneder i 2017 (se figur).



Kommentarer:

- Er tallene korrigert for befolkningsutvikling. Nei, dette er den faktiske biltrafikken.
- Når får vi kjørte km? Svar: Først når hele reisevaneundersøkelsen foreligger over sommeren.
- Ønskelig å vurdere hvordan bilbruken utvikler seg i forhold til tilgangen til bil og i forhold

Konklusjon:

Tas til orientering. Kontaktutvalget ønsker også oversikt over utviklingen av antall kjøretøy og hvor stor andel av befolkningen som har bil.

Eventuelt

Status for oppfølging av spørsmål til Nye Veier om tiltak i anleggsperioden

Vegdirektoratet har formidlet Miljøpakkens spørsmål til Staten/Nye Veier til Samferdselsdepartementet. Spørsmålet går ut på å avklare hvilke tiltak Staten/Nye Veier kan gjøre for å sikre gode alternative tilbud med buss og tog som avbøtende tiltak i anleggsperioden for E6 øst. Nye Veier melder at de ennå ikke har fått noen henvendelse fra departementet om dette spørsmålet.

Konklusjon:

Kommunen og fylkeskommunen skriver felles brev til departementet for å få avklaring

Etterlysning av felles retningslinjer ved fakturering

Fylkeskommunen etterlyser en avklaring av felles retningslinjer for partene ved fakturering av arbeid i Miljøpakken.

Konklusjon

Det utarbeides en sak for Programrådet

-