



Vår dato
10.06.2022

MØTEREFERAT

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til stede:

Per Morten Lund, Statens vegvesen
Roar Aas, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank Jenssen, Statsforvalteren
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Statsforvalteren
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune
<http://miljopakken.no/>

Fra:

Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Gjelder møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 10. juni kl. 09:00 – 13:00.**

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda

Orienteringer

- 23/22 Trafikkutvikling (Sek)**
- 24/22 Årsrapport 2021 (Sek)**
- 25/22 Evaluering av måloppnåelse 2021 (Sek)**
- 26/22 Samordnet parkeringspolitikk innenfor MP - høringsutkast (Tk)**
- 27/22 Mobilitetslab Elgeseter - involvering av MP (Trfk)**
- 28/22 Utleirvegen – status (Trfk)**
- 29/22 Kryssutbedring Jakobslivegen – forskuttering til utbygging (Tk)**
- 30/22 Holdeplasspakke 2 - finansiering (Tk)**

Eventuelt

- Møteplan høsten 2022 (Sek)



Møtereferat

Referat fra møte 13. mai 2022 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet 31. mai

- **Formingsveileder hovedsykkelruter:** Bevilger 0,2 mill. til revisjon av formingsveilederen etter høring.
- **Gang- og sykkelbruer i sentrum:** Bevilger midler til reg.plan for følgende bru-prosjekt
 - 3 mill. kr til bru i Rosenborgbassenget. Totalkostnad for reg.plan er estimert til 8,3 mill. kr
 - 1 mill. kr til bru ved Nidarø. Totalkostnad for reg.plan er estimert til 12,5 mill. kr

Midlene forskutteres fra årsbudsjett 2023 (bompenger). Programrådet støtter at prosjektet med ny gang- og sykkelbru i Kanalen avsluttes. Videre ber programrådet Trondheim kommune gå i dialog med Trøndelag Fylkeskommune og Statens vegvesen for å sikre gode alternative ruter for sykkel som er trygge og enkle å bruke for alle, blant annet over Jernbanebrua.
- **Gang- og sykkelveg Høgreina:** Foreslår å avslutte prosjektet fordi kostnader og kommunens ressursbruk vurderes å være for stor i forhold til nytten av tiltaket.
- **Kongens gate:** Ber om sak om gjennomføring og fremdrift til høsten når mer av grunnlaget er klart, som valg av løsning.
- **Brå bru:** Sender saken i retur for en ny runde i arbeidsutvalget. Det etterspørres presiseringer i saken.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 23/22: Trafikkutvikling (Sek)

Daniel Milford Flathagen (Sek) presenterte Trafikkrapport med oppdaterte tall fra Vegamot.

Antall passeringer gjennom Miljøpakkens bomstasjoner er seks prosent høyere i januar til mai 2022 enn tilsvarende periode i 2021, og tre prosent lavere enn i 2019. Med bomstasjonen på E6-Ranheim er trafikken innenfor bygrensa sju prosent høyere enn i 2021, men tre prosent lavere enn i 2019.

På E6 øst er trafikken 28 prosent høyere i januar til mai 2022 enn i 2021. Sammenlignet med 2019 er trafikken nærmere seks prosent lavere disse månedene.

Trafikktallene påvirkes fremdeles av koronapandemien. I tillegg påvirkes trafikkstrømmene av vegarbeid tilknyttet Nydalsbrua på Sluppen og Nye Veiers arbeid på E6 øst. Jordras over E6 i Malvik ga stengt europavei fra 4.–10. mai, noe som naturlig nok påvirket trafikken disse dagene.

I Melhus viser Statens vegvesens trafikkregistreringspunkt på E6 nord for Melhus 4 prosent høyere trafikk så langt i 2022 enn i samme periode i 2019. Sammenligner vi årets fem første måneder med 2021, er det 27 prosent flere passeringer. Forbi Øysand er trafikken så langt i år 2 prosent høyere enn tilsvarende periode i 2019, og 8 prosent høyere enn i 2021.

Trafikken i Stjørdal er 29 prosent høyere i perioden januar til mai 2022 enn i 2021, og 26 prosent høyere i enn i 2020. (Det var utfordringer med trafikkregistreringspunktene i Stjørdal i 2019, derfor sammenlignes 2022 med 2020.) I grunnlaget inngår fire tellepunkter (Bjørgmyra, to i rundkjøring ved Værnes og Kvislabakken på E6).

Elbilbestanden i miljøpakkeområdet utgjorde ved utgangen av mai 2022 rundt 22 prosent av bilparken, mens elbilens andel av nybilsalget i mai var i underkant av 77 prosent. Andelen solgte hybrider utgjorde i mai 15 prosent, mens øvrige fossile kjøretøy utgjorde 7,5 prosent. Hittil i år er det solgt én hydrogenbil i miljøpakkeområdet.

Tall fra AtB viser at antall som reiser kollektivt med buss og trikk i Stor-Trondheim er 38 prosent høyere i januar–april 2022 enn 2021. Sammenlignet med 2019 er antall reisende med buss og trikk så langt i år 5 prosent lavere.

Sett under ett er antall syklende forbi Rotvollekra og Svingbrua i januar til mai 8 prosent lavere enn i 2019, og 10 prosent høyere sammenlignet med 2021.

Kommentar:

- Ber om at det tas med tall fra de andre byområdene i neste KU.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 24/22: Årsrapport 2021 (Sek)

Øystein Røkke (Sek) la fram årsrapporten.

Årsrapporten er laget med innspill fra partene og omhandler:

- Oversikt over ferdigstilte tiltak 2021
- Økonomi: Detaljert prosjektstatus knyttet til økonomi og fremdrift 2021, samt status 2009-2021 (2029) knyttet til de ulike finansieringskildene i byvekstavtalen.
- Etatsvise beskrivelser av hovedaktivitetene, samt vurderinger av styring og kontroll med egen virksomhet. Status for prosjektpakker og sekkeposter inngår.

Kommentar:

- Leder (Per Morten Lund): Er bekymret for fremdriften i metrobuss-prosjektene. Viser til møte 3. mai med statsråden som bekymret for mindreforbruk i de store kollektivprosjektene. Det står ikke mye om status for metrobuss i årsrapporten. Ber om en redegjørelse for status og hva som gjøres for å få opp temaet.
- Sekretariatet kan ta med dette i neste tertialrapport
- Fylkesordfører støtter dette. Realiteten er at vi ikke bruker de midlene vi har fått. Det er en fare for at midlene dras inn.

- Det virker som det er liten vilje til å få fremdrift. Er det en ide å få en orientering om forventet fremdrift for gateprosjektene i KU? Trfk tar ansvar for det.

Konklusjon:

- *Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens årsrapport for 2021.*
- *Det bes om en orientering om fremdrift i gateprosjektene i neste kontaktutvalg.*

Sak 25/22 Evaluering av måloppnåelse 2021 (Sek)

Oddgeir Myklebust (Sek) la fram evaluering av måloppnåelse i Miljøpakken for 2021.

Prosess

Etter behandling i KU skal evalueringen sendes videre til behandling hos partene.

Måloppnåelse

Her gjøres det kort rede for hovedresultatene mht. måloppnåelse. For utfyllende informasjon vises det til evalueringsrapporten.

0-vekstmålet

Trafikken i 2021 var som følge av koronapandemien rundt 2 prosent lavere enn i 2019, og nullvekstmålet er nådd. Det gjøres oppmerksom på at 0-vekstmålet skal måles for hele avtaleperioden.

Pandemien skaper usikkerhet i hvordan reiseaktiviteten kommer til å utvikle seg fremover. På kort sikt ser vi at trafikkmengden varierte med ulike smitteforebyggende tiltak, mens det på lengre sikt er stor usikkerhet knyttet til hvilke endringer i antall reiser og reisemiddelvalg pandemien fører til.

Mål 1: CO2 - Det skal slippes ut mindre CO2.

De samlede utslippene fra transportsektoren i avtaleområdet går ned med ca. 6 % fra 2019 til 2020. Utviklingen går riktig vei.

Trondheim har ambisiøse mål for utslippskutt innen 2030. Det fanger også opp målene i Paris-avtalen. Trondheim er i rute for å nå målet i 2023, men takten i utslippskutt må økes dersom Trondheim kommune skal nå 2030-målet.

Mål 2: Miljøvennlige reiser - Flere skal reise miljøvennlig

RVU 2020 viser en høyere andel reiser med bil i Miljøpakke-området sammenlignet med RVU 2019. Antall reiser totalt er redusert for alle reisemidler bortsett fra fotturer.

Det var en lavere andel miljøvennlige reiser i 2020 enn i 2019. Samtidig er antall daglige reiser redusert. Mobiliteten og valg av reisemiddel i 2020 påvirkes av koronapandemien og er vanskelig å vurdere mot tidligere år.

Innad i kommunene varierer utviklingen noe:

- I Malvik er andelen reiser med sykkel og kollektiv lavere i RVU 2020 sammenlignet med RVU 2019.

Andelen som reiser med bil er høyere.

- I Stjørdal er andelen miljøvennlige reiser redusert i 2020. Andelen som går er høyere, mens andelen som reiser kollektivt eller med sykkel er redusert.
- I Melhus finner vi den minste reduksjonen i andelen miljøvennlige reiser. RVU 2020 viser en større andel bilførere og en lavere andel passasjerer. Korona og mindre samkjøring kan være en forklaring.
- For Trondheim viser RVU 2020 en liten reduksjon i andelen miljøvennlige reiser sammenlignet med 2019. Andelen gåturer øker, og har sammenheng med korona og mye hjemmekontor. Både sykkelandelen og kollektivandelen er redusert.

Sammenligner vi RVU 2019 og RVU 2020, påvirker korona antall reiser og valg av reisemiddel.

Antall som reiser kollektivt i 2020 påvirkes i stor grad av koronapandemien og må ansees som et unntaksår. **Oppsummert er antall påstigende passasjerer i 2021 omtrent 32 prosent lavere enn i 2019, men 17 prosent høyere enn i 2020.**

Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging

Indikator: Måleindikatorer for arealutvikling er nå utarbeidet og ble som følger:

- *Boliger på rett sted*
- *Virksomheter på rett sted*
- *Besøksintensive virksomheter på rett sted*
- *Parkering*

Måloppnåelse: Endringer i arealbruk i forhold til referanseåret 2019 er ikke så veldig stor. De aller fleste boligene var allerede etablert i 2019. Bidrag til måloppnåelse vil gå litt opp og ned fra år til år. For å se trender i arealutvikling bør man innhente tall over lengre tidsperioder.

Det er minimale endringer i boliglokalisering i forhold til kollektivtilbudet og senterstruktur. Når det gjelder areal til parkering på bakkeplan er det en positiv utvikling i både Midtbyen, Melhus sentrum og Stjørdal sentrum. I Hommelvik sentrum har det ikke vært noen endringer i areal til parkering på bakkeplan.

For å ta ut potensialet for miljøvennlig transportmiddelvalg, er det viktig at det opprettholdes/etableres et godt kollektivtilbud og at det bygges attraktive gang- og sykkelforbindelser til viktige målpunkt.

Mål 4: Tilgjengelighet - By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.

Mange opplever god tilgjengelighet til by- og tettstedsområder i byvekstområdet, men andelen som opplever det som enkelt å reise er redusert fra 2020. Undersøkelsen fra 2021 viser videre at det er rom for forbedring, særlig når det gjelder tilgangen til kollektivtransport i Malvik, Melhus og Stjørdal.

Mål 5: Reduksjon i antall trafikkulykker

Den generelle utviklingen har de siste årene gått riktig vei. Både nasjonalt og i Trøndelag. Utviklingen i Miljøpakke-området frem til 2020 var nedgang i antall ulykker og antall drepte/skadde i trafikken. I 2020 er antall ulykker noe høyere, opp fra 109 til 116, mens antall hardt skadde/drepte økte fra 17 til 18 i 2020. Per trafikantgruppe, er antall drepte/skadde fotgjengere økt fra 13 til 22, mens antall ulykker med sykkel og moped/MC er redusert.

Mange av Miljøpakkens tiltak retter seg mot opplevd trygghet/ sikkerhet – spesielt på skoleveg og andre steder der barn ferdes, men det er også gjennomført noen tiltak på steder med mange

trafikkulykker. Fokus på ulykkespunkter er viktig. Med nullvisjonen som overordnet rettesnor er ambisjonene høye. Det må jobbes hardt med å redusere antall trafikkulykker.

Mål 6: Luftkvalitet

Luftforurensning: Det er en god situasjon med lite luftforurensning i avtaleområdet.

Lufta i Trondheim blir stadig renere og luftkvaliteten har ikke vært bedre siden målingene startet på 90-tallet. Ser vi på årene 2019, 2020 og 2021, er det tydelig at 2020 var et spesielt år. Perioder med full nedstenging av samfunnet pga. pandemien ga nedgang i trafikk, noe som virket svært positivt inn på bylufta.

2021 er mer sammenlignbart med 2019. I 2021 er Trondheim kommune godt innenfor grenseverdiene til luftkvalitet i forurensningsforskriften og folkehelseinstituttet (FHI) sine anbefalinger for årsmiddelverdier for alle kriterier, bortsett fra døgnmiddelverdier for svevestøv, og timeverdier for nitrogendioksid.

Gode rutiner for renhold og støvdemping av hovedvegnettet, større andel nullutslippskjøretøy, mindre tungtrafikk gjennom sentrum og økt bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange framfor bil har bidratt til dette.

Drivstofforbruk: Ikke grunnlag for å evaluere.

Piggdekkgebyr: Omsetningen av piggdekkgebyr før jul er forholdsvis stabilt, men redusert etter jul. Redusert omsetning av piggdekkgebyr tyder på at færre kjører med piggdekk, noe som er bra for luftkvaliteten i Trondheim. Det er noe usikkerhet i disse vurderingene siden vi ikke vet fordelingen av årsoblater/korttidsoblater, eller hvor langt de som har betalt piggdekkgebyr har kjørt.

Mål 7: Trafikkstøy – reduksjon

Støytiltak: Det er noen pågående prosjekter på området, men lite er ferdigstilt i 2021.

Opplevd støy: Spørreundersøkelsen viser at en stor andel opplever lite støy, men andelen som opplever støy innendørs og utendørs øker i alle kommunene bortsett fra i Melhus. Andelen som opplever støy innendørs er rundt 10 prosent, mens andelen som opplever støy utendørs er mellom 8 og 15 prosent. For de som opplever stor eller svært stor grad av støy, er det likevel et betydelig problem. Det er fortsatt behov for tiltak. Miljøpakken må bidra til å redusere støy gjennom de tiltakene vi har ansvar for.

Beregning av støysituasjon hvert 5. år: Har ikke grunnlag for å vurdere måloppnåelse. Avventer nye beregninger.

Mål 8: Næringstransport - grønnere og mer effektiv.

Grønnere: Næringstransporten blir grønnere. Det er en positiv utvikling både med tanke på andel elektriske varebiler og mer miljøvennlige motorer (Euroklasse). Andelen "grønne" kjøretøy er

fremdeles lav, men utviklingen går i riktig retning. Ambisjonen om utslippsfri anleggsvirksomhet i Miljøpakkeprosjekter er også positiv.

Mer effektiv: Det er ikke grunnlag for å vurdere om næringstransporten er blitt mer effektiv. Det må eventuelt jobbes videre med indikatorer.

Mål 9: Økt brukertilfredshet

De fleste er fornøyde med hverdagsreisen sin, men andelen som er fornøyd med hverdagsreisen sin er redusert. Tall fra NAFs trafikkbarometer for Trondheim viser en positiv utvikling fra siden 2013 til 2019, men en liten nedgang i undersøkelsen gjennomført i 2021.

Fremdeles er 2 av 3 positive til Miljøpakken.

Holdningsundersøkelsen viser det er forskjeller mellom de nye kommunene i Miljøpakke-samarbeidet og Trondheim, men forskjellene er mindre enn i 2020. Resultatene kan sikkert forklares på mange måter, men det er neppe tvil om at tiltakene i Miljøpakken har stor betydning for tilbakemeldingene. Samtidig viser svarene fra holdningsundersøkelsen at den positive utviklingen med en stadig større andel fornøyde innbyggere er stoppet opp, særlig i Trondheim. Hvordan pandemien har påvirket og endret hverdagsreisene våre kan være en mulig forklaring.

Kommentar fra sekretariatet

Det er fremdeles noen mål som har indikatorer som det står skal utredes/vurderes nærmere. Disse er:

Mål 4 Tilgjengelighet:

- Universell utforming på holdeplasser.
- Antall snarveger som bedrer tilgangen til holdeplasser.
- Mer målrettede spørsmål i holdningsundersøkelsen om opplevd tilgjengelighet for grupper med nedsatt funksjonsevne.

Mål 6 Luftkvalitet:

- Drivstoff-forbruk (SSB/Miljødirektoratet).

Mål 8 Næringstransport:

- *Effektiv næringstransport*
- *Antall og andel miljøvennlige varebiler hos de som driver med vareleveranser.*
- *Antall og andel miljøvennlige offentlige kjøretøy.*
- *Offentlige innkjøp og leveranser.*

Arbeidet har stoppet opp og det bør settes i gang en avsluttende prosess for å vurdere om indikatorene er aktuelle å ta i bruk.

Kommentar:

- Hvordan kan vi måle tilgjengelighet for de med nedsatt funksjonsevne? Dette er en av indikatorene vi må jobbe mer med (jf. konklusjon).
- Er det teorier om årsaker til sykkelsvikten? Tenker at mulighet for hjemmekontor under pandemien er en del av forklaringen. Folk valgte bort de litt lengre turene til jobb.
- Gjerne få frem tydeligere at areal er hovedmål 2 i avtalen, det er litt underkommunisert. Også løfte fram at arealbruken i byområdet går i riktig retning gjennom fortetting og at ting lokaliseres

på rett plass. Viser til det overordnede målet om å bidra til mer attraktive byer og tettsteder. Få en diskusjon om hvilke indikatorer vi kan bruke for å oppnå dette.

- Hva med den 29 prosenten som er misfornøyd med hverdagsreisen? Vet vi noe om hvorfor? Skal vi gjøre noe for å få dem mer fornøyd? Vi har ikke svar på dette nå, men sekretariatet kan se på en utvidelse av spørreundersøkelsen.

Konklusjon:

- *Kontaktutvalget godkjenner evalueringen av Miljøpakkens måloppnåelse for 2021.*
- *Evalueringen oversendes partene.*
- *Kontaktutvalget ber sekretariatet ta ansvar for en prosess for å vurdere og komme med en anbefaling mht. de uavklarte indikatorene og en vurdering av nye indikatorer for å måle attraktive bysentre og tettsteder.*

Sak 26/22 Samordnet parkeringspolitikk innenfor MP - høringsutkast (Tk)

Esther Balvers (Tk) orienterte om høringsutkastet.

I Byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2019-2029, ble det avtalt at de lokale partene skal utarbeide en samordnet parkeringspolitikk for avtaleområdet. Målet med prosjektet er å få et omforent politisk vedtak om en samordnet parkeringspolitikk i Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal som støtter opp under nullvekstmålet.

Tema som inngår er pendlerparkering, senterparkering, arbeidsplassparkering, parkering ved egne virksomheter, parkering ved idrettsanlegg, boligparkering og forvaltning. For hvert tema er det utformet strategier for både sykkelparkering, bilparkering og øvrige tiltak. «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» skal følges opp av alle partene i Miljøpakken.

Prosess

En prosjektgruppe hvor alle partene er representert har utarbeidet et høringsutkast til «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken». Arbeidsutvalget i Miljøpakken har fungert som styringsgruppe.

Det har blitt arrangert medvirkningsseminarer med næringsaktør i kommunesentrene i Stjørdal og Melhus kommune, både underveis i prosjektet og rett før ferdigstilling av høringsutkastet.

Det finnes mange forskningsrapporter og flere storbyregioner i Norge har samordning av parkeringspolitikk på den politiske agendaen. Kunnskap fra forskning og de andre storbyregionene har vært et nyttig kunnskapsgrunnlag.

For å tilpasse parkeringspolitikken til den lokale situasjonen i Trondheimsområdet, er det samlet inn lokale fakta.

Kommentar:

- Det er viktig å være obs på at det er ulike forutsetninger og at det skal være en samordnet parkeringspolitikk, ikke lik. Noen steder kan det være aktuelt å bygge p-plasser for å legge til rette for at folk kan reise kollektivt.
- Parkeringspolitikk er sammensatt. Det har god effekt å gjøre det vanskeligere med parkering på arbeidsplass. Samspill mellom bil og kollektiv er viktig. Park & Ride gir god effekt. Vil understreke at det er folk som handler, ikke bilen. Fint med mer kunnskap om handel og reising.
- Trondheim parkering jobber med kunstig intelligens for å kartlegge bruk av p-plasser.

- Det ble innført tidsbegrensning på parkering i Stjørdal for å unngå langtidsparkering i sentrum fra folk som reiste fra Værnes. Viktig at vi spiller på lag med næringslivet.
- Vi kan ikke innføre p-avgift på privat grunn.
- Trondheim kommune har mye kunnskap om hvem som handler og hvordan de reiser. Eller er det viktig at staten jobber sammen med oss. Vi innførte full betaling for elbil, men staten sier vi kun kan ta 50% betalt.
- Kan ikke se på enkeltløsninger lenger, men må se på mobilitet samlet som en tjeneste. Trondheim er dårligste by for å etablere bildeling bla. fordi vi mangler ladestasjoner. Nå stimulerer staten til bilhold, noe som bidrar til at nullvekstmålet ryker. Det blir mer bilkjøring. Ruter har et tilbud om 2 timer med leiebil i uka hvis du betaler 400 kr ekstra på periodekortet. P-politikken er viktig, men må ses i sammenheng med andre virkemidler/tiltak.

Konklusjon:

- Høringsutkast til «Samordnet parkeringspolitikk innenfor Miljøpakken» sendes på høring:
 - Først en ekstern høring med høringsfrist 2. september 2022.
 - Deretter sendes høringsforslaget med innkomne høringsuttalelser for behandling til partene i Miljøpakken med høringsfrist 02.12.2022.

Sak 27/22 Mobilitetslab Elgeseter - involvering av MP (Trfk)

Konrad Pütz (Trfk) og Agnar Johansen (NTNU) presenterte forslag til organisering og involvering av MP i prosjektet (det vises til utsendt notat):

- Vi må etablere et samspill mellom MP og NTNU
- Saken handler om involvering av MP i prosjektet
- Det må etableres en samspillsform hvor begge parter har innflytelse siden dette er et prosjekt mellom to finansierende parter.
- Styringssystemet skal forankres i PR
- Viktig å samhandle med andre eksisterende teknologiprojekter.
- En slik lab må være dynamisk og kunne ta inn ting/prosjekter underveis.
- Det må tegnes en avtale mellom MP og NTNU
- Rapportering 2 ganger/år

Kontaktutvalget behandlet sak om Mobilitetslab Elgeseter den 6. april (sak 9/22) og vedtok følgende:

- Kontaktutvalget vedtar at det settes av 4 mill. kr i 2022 og 25,4 mill. kr totalt i programperioden til prosjektet MobilitetsLab Elgeseter (forskuttering av belønningsmidler).
- Kontaktutvalget forutsetter:
 - at alle parter skal inn i styringen av prosjektet
 - at bestillinger forankres i styringsgruppen
 - undervegsleveranser
- Presentasjon fra fylkesordfører er en del beslutningsgrunnlaget for Kontaktutvalgets tilslutning til prosjektet.
- Kontaktutvalget ber om sak om hvordan Miljøpakkens involvering skjer i praksis.

Denne saken er en oppfølging av det siste vedtakspunktet om involvering av Miljøpakken i prosjektet.

Saken er i prosess, blant annet opp mot NTNU, og det vil orienteres i møtet om hvilken organisering som foreslås som vil ivareta føringene fra Kontaktutvalget.

Kommentar:

- MP er ikke prosjekteier, det er partene. I denne saken er det vel Trfk som er det på vegne av MP.
- Det er mange aktører som også jobber med relevante ting. Spørsmålet for oss i KU er om vi har oversikt over alt vi driver med på av teknologiprosjekter som er forankret i BVA. Det bør rapporteres på alle innovasjons- og teknologiprojektene. Savner også en tydeliggjøring av hva som er formålet med prosjektet. Hva skal vi oppnå?
- Det går klart fram av prosjektdokumentene hva vi ønsker å oppnå.
- Vi har hatt lange diskusjoner om nytten av prosjektet opp mot BVA. Forutsetter at fylkesordførers innlegg i tidligere KU er del av grunnlaget. Viktig at vi tar saken til orientering nå og knar på saken ihht. BVA.
- Er det overføringsverdi til store byutviklingsprosjekter som Sluppen og Nyhavna? Ja, vi ønsker at forskningen vår skal være relevant.
- Er det PR eller Trfk som er prosjekteier? Trfk er den formelle parten på vegne av MP.
- spennende at MP er med og det er en vinn- vinn situasjon å få med studenter på dette.
- En kjernesak for PR vil være avtalen vi skal inngå.
- Styringskomiteen skal sørge for forankring opp til begge eierne. Det er et operativt organ hvor både MP og NTNU sitter.
- anbefaler at vi gir PR jobben med å finne ut av den praktiske organiseringen. PR får også finne ut om vi trenger en styringskomite.

Konklusjon: Kontaktutvalget ber Trfk fremme en sak til programrådet om den praktiske organiseringen og representasjon i prosjektet.

Sak 28/22 Utleirvegen – status (Trfk)

Frank Lien (Trfk) orienterte om status og fremdrift for tiltak i Utleirvegen:

- Prosjektet er delt opp i 4 delstrekninger
- Delstrekning 3 er prioritert på topp
- Ønsker oppstart tidligere enn det som er angitt (2025)

I programrådets møte 12.05.21, fikk sekretariatet fullmakt til å samle pågående prosjekter på nevnte strekning slik at planlegging av sykkelveg, støyskjerming og TS-tiltak kan ses i sammenheng. På bakgrunn av dette godkjente sekretariatet at 2 mill. kr avsatt i årsbudsjett 2020, kan benyttes til arbeid med regulering av sykkelveg med fortau og støyskjerm på østsiden.

Kommentarer:

- For Tk er delstrekning 3 viktigst mht. støy. Det er en viktig sak for innbyggerne på Utleira. Vi ønsker en oppdatert fremdriftsplan skriftlig.
- Vi legger ved presentasjonen med oppdatert fremdrift når referatet sendes ut.
- Trfk ønsker å se ting i sammenheng og er opptatt av bedre fremdrift.
- Svv berømmer Trfk for helhetlig tenkning her.
- Finansiering av planlegging er på plass, resten spille sinn til handlingsprogrammet.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 29/22 Kryssutbedring Jakobslivegen – forskuttering til utbygging (Tk)

Inger Mari Eggen (Tk) orienterte om prosjektet.

Prosess

Saken har vært oppe i programrådet. Grunnen til at en så liten sak løftes til Kontaktutvalget, er Miljøpakkens føring om at enten detaljplanlegging eller utbygging skal være politisk behandlet.

- Prosjektet fikk midler til prosjektutvikling i årsbudsjett 2021 (politisk behandlet)
- Overgang til detaljplanlegging ble vedtatt av programrådet i sak 49/21 (administrativt)
- Det bes nå om godkjenning av oppstart utbygging (politisk behandling)

Siden vedtak om detaljplanlegging ikke ble politisk behandlet, men kun er behandlet administrativt i programrådet, må vedtak om utbygging behandles i Kontaktutvalget. Dette vil være en mer fleksibel løsning med tanke på fremdrift enn å kreve at tiltaket spilles inn til årsbudsjett for 2023. Som det går fram av saken, vil vedtak nå bidra til at tiltaket bygges i år.

Bakgrunn

I krysset Jakobslivegen x Hørløcks veg (nord) er det i dag smale fortau med lav kantstein i tillegg til at det er vanskelig for busser å svinge inn i Hørløcks veg når det er trafikk i krysset. Prosjektet vil løse problemet med at bussen kommer opp på fortau i svingen og vil gjøre krysset tryggere og mer oversiktlig, spesielt for gående og syklende. Tiltaket er nå detaljplanlagt og kan bygges i løpet av året hvis finansiering kan forskutteres fra budsjett 2023. Tiltaket samkjøres med holdeplass Jakobslivegen Nedre.

Det ble i årsbudsjett 2021 bevilget 0,5 MNOK til prosjektutvikling av tiltaket. Det påløp 0,1 MNOK til prosjektutvikling, mens 0,4 MNOK ble satt av til detaljplanlegging. Det er senere omdisponert 0,34 MNOK til ferdigstilling av detaljplanleggingen.

Utredning

Det er vurdert noen omfattende tiltak som å endre trasé på bussen, endre trafikkstrømmer, bredere vei, utarbeide ny reguleringsplan og å signalregulere krysset. Alle disse tiltakene er forkastet pga. for omfattende tiltak mtp. tid og kostnad, eller at de ikke vurderes som hensiktsmessig for å løse problemet. Prosjektet anbefaler en løsning som innebærer flytting og oppgradering av kantsteiner for å få bredere fortau og unngå at buss og biler kjører på fortau. I tillegg etableres ny belysning og ny sandfangskum.



Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående gjennom krysset. Det blir også lettere for busser å svinge fra Jakobsivegen inn i Hørløcks veg.

Kostnader

Tiltaket vil ha en utbyggingskostnad på 5,9 MNOK. Det er tidligere påløpt ca. 0,8 millioner til planlegging. Total prosjektkostnad vil være 6,7 millioner.

D SUM ENTREPRISEKOSTNADER		4.286.440
E BYGGHERREKOSTNADER	17 % av D	728.695
F PROSJEKTERING	12 % av D	514.373
G ERVERV		
H PROSJEKTKOSTNAD INKL. MVA (SUM D + E + F)		6.729.711
I MERVERDIAVGIFT	25 % AV D + F	1.200.203
J PROSJEKTKOSTNAD INKL. MVA (SUM H + I)		6.729.711
K USIKKERHET I ANSLAGET	Spenn i usikkerhet	+/- 10 %
Intervall (lav-høy)	lav	6.056.740
	høy	7.402.682

Prosjekteringskostnaden er tidligere bevilget og er trukket fra finansieringsbehovet.

Anbefaling til Kontaktutvalget

Det anbefales at Kontaktutvalget bevilger 5,9 MNOK til utbygging av kryssutbedring Jakobsivegen. Dette tiltaket vil gjøre det mer attraktivt for gående gjennom krysset og det blir lettere for busser å svinge fra Jakobsivegen inn i Hørløcks veg. Tiltaket vil bli bygget i år, og samkjøres med holdeplass Jakobsivegen nedre (holdeplasspakke 2).

Kommentar:

- Svv støtter at prosjektet settes i gang.

Konklusjon:

- *Kontaktutvalget vedtar at det bevilges 5,9 MNOK inkl. mva. til utbygging av kryssutbedring i Jakobslivegen.*
- *Midlene forskutteres fra budsjett 2023 (belønningsmidler).*

Sak 30/22 Holdeplasspakke 2 - finansiering (Tk)

Inger Mari Eggen (Tk) orienterte om prosjektet.

Prosess

Saken har vært behandlet i programrådet. Grunnen til at saken løftes til KU er at det bes om en forskuttering som går ut over rammen for hva programrådet kan vedta som er på 15 mill. kr.

Bakgrunn

Holdeplasspakke 2 består av Christian Jelstrups vei, Alfheimsvingen, Oppsynsmann Eggens vei og Jakobslivegen nedre. Thaulowbakken holdeplass var tidligere del av holdeplasspakken, men er utsatt på grunn av pågående reguleringsplan i området.

Etter rutestrukturendringen i 2019 ble metrobusslinjene prioritert for ombygging. De resterende holdeplassene ble ikke oppgradert, men en rekke av disse betjenes nå av 18 meter lange leddbuss. Kun et fåtall av holdeplassene er tilpasset leddbussens lengde. Leddbussene klarer dermed ikke å legge inntil plattform med alle innganger. Trondheim kommune har igangsatt en systematisk gjennomgang av holdeplasser på kommunal vei. Holdeplassene inndeles i pakker, som årlig meldes inn til budsjett. Holdeplasspakke 2 er nå detaljplanlagt og kan bygges i løpet av året hvis finansiering kan forskutteres fra budsjett 2023.

Det ble bevilget 0,5 MNOK til prosjektutvikling av holdeplassene i 2021 og 2 MNOK til byggeplanlegging i 2022. Midler til byggeplanlegging ble forskuttet i PR-sak 47/21.

Utredning

Alfheimsvingen

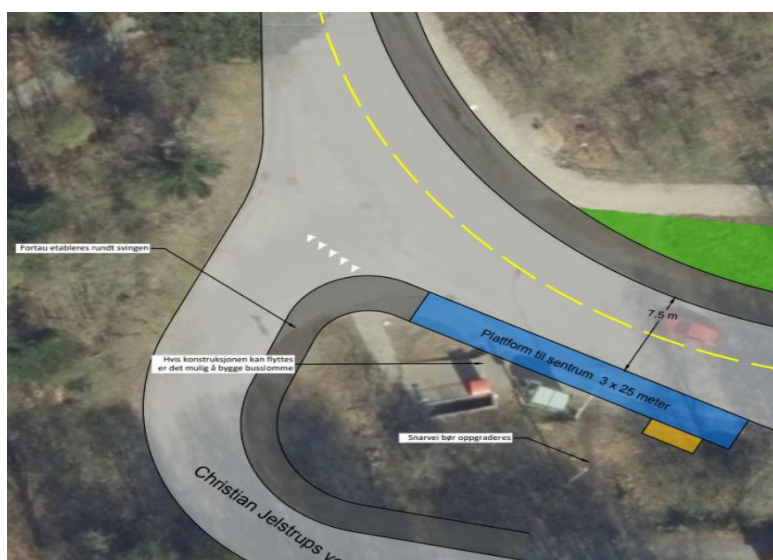
Alfheimsvingen har i dag busslomme i begge retninger. Holdeplass i retning mot Stavset endeholdeplass har en geometri som gjør det vanskelig for leddbuss å komme inntil holdeplassen med alle inngangene. Holdeplass er ikke universelt utformet med hensyn til innstegshøyde og taktil merking. Holdeplass i retning mot sentrum er ikke universelt utformet med hensyn til innstegshøyde og taktil merking. Det bygges nytt kantstopp i retning mot Stavset endeholdeplass, med kantsteinvis 18 cm og taktil merking. Holdeplass i retning sentrum oppgraderes med kantsteinvis 18 cm og taktil merking. Holdeplass i retning mot Stavset endeholdeplass trenger endret geometri for å kunne betjenes av leddbuss. Kantstopp er den systemløsningen som i minst grad griper inn i landskapet langs Leirelva. Holdeplass i retning mot sentrum har tilstrekkelig lengde for å kunne betjenes av leddbuss. Den ligger i innerkurve, noe som gir dårlige siktmuligheter ved bruk av kantstopp. Busslomme beholdes derfor av trafiksikkerhetshensyn. Tiltakets lengde er omtrent 130 meter.





Christian Jelstrups vei

Holdeplass har en geometri som gjør det vanskelig for leddbuss å komme inntil kantstein med alle inngangene. Holdeplassen er ikke universelt utformet med hensyn til innstegshøyde, taktil merking eller bredde, med hensyn til vinterdrift. Adkomst til holdeplass er svært smal på grunn av nærhet til VA-installasjon. Holdeplassen mangler belysning. Holdeplass trenger endret geometri for å kunne betjenes av leddbuss. Kantstopp er den systemløsningen som i minst grad krever terrenginngrep i skråning opp mot Christian Jelsrups vei. Kantstopp vil ha en fartsdempende virkning i Roald Amundsens vei. Det bygges nytt kantstopp med kantsteinvis 18 cm og taktil merking. Det etableres snarvei med håndløper fra plattform til sørover mot Christian Jelstrups vei. Tiltakets lengde er omtrent 130 meter. Trondheim kommune jobber nå med et konseptvalg for sykkeltilbud i Roald Amundsens vei. Holdeplassen er på motsatt side av sykkeltilbudet, og vil derfor ikke være berørt av tiltaket.



Jakobslivegen nedre

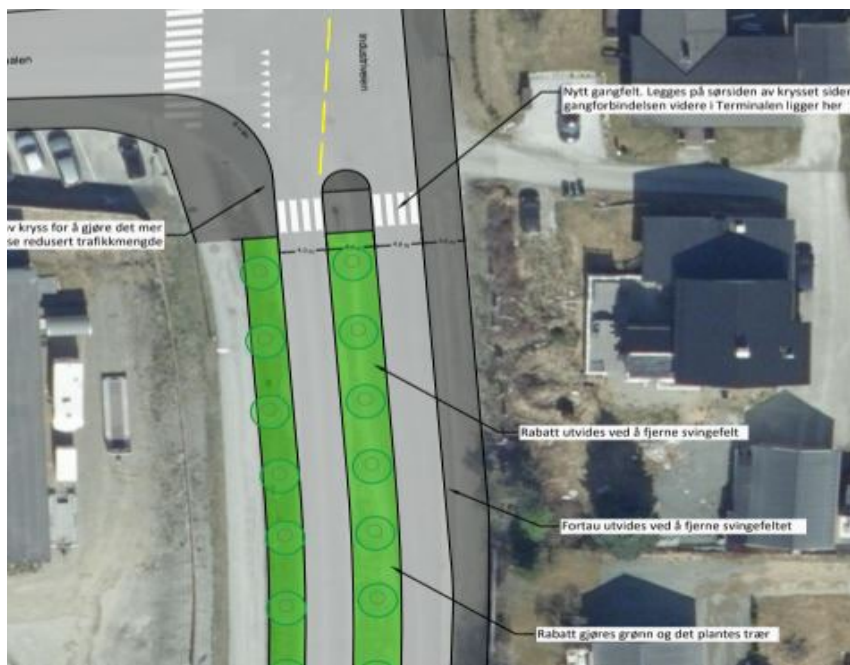
Holdeplassen ligger på hovedrute, og tilfredsstiller ikke krav til universell utforming og adkomst. Begge holdeplasser, særlig holdeplass i retning fra Strindheim (nordlig side) ligger på smale fortau som hindrer sikker og universelt utformet adkomst. Kantsteinhøyde på fortau er for lav for universelt utformet innstegshøyde. Fortauet utvides. Det etableres kantstein med 18 cm vis (kasselstein) på begge holdeplasser. Etablering av nytt dekke og taktil merking. Tiltaket samkjøres med kryssutbedring Jakobslivegen.



Oppsynsmann Eggens veg

Tosidig stopp i Industrivegen med om lag 120 meters avstand. Holdeplass i retning mot Torgård (sørgående) er busslomme på 17 meter med plattform på gang- og sykkelveg. Holdeplass i retning Lundåsen (nordgående) er skilt på stolpe på gruslagt plass utenfor vegarealet, uten plattform. Holdeplass i retning mot Torgård har en geometri som hindrer leddbuss i å komme inntil plattform med alle innganger. Holdeplassen oppfyller ikke krav til taktil oppmerking eller universelt utformet innstegshøyde. Plattformen blokkerer gang- og sykkelveg ved av- og påstigning. Holdeplass i retning mot Lundåsen mangler plattform og skille mellom brukerens venteareal og bussens oppstillingsplass. Brukere har ingen beskyttelse mot trafikken på Industrivegen. Innstegshøyde er ikke universelt utformet. Taktil oppmerking mangler. Adkomst for gående fra boliger i nærområdet og fra gang- og sykkelveg er ikke sikker. Dekke er mangelfullt. Holdeplassene bygges om til kantstopp. Fortau oppgraderes og kryss oppstrammes og bygges om for å tilpasses redusert trafikkmengde. Tilrettelagt krysningspunkt nord for holdeplass i retning mot Lundåsen. Restarealer beplantes.





Kostnader

De siste kostnadsberegningene antyder en samlet prosjektkostnad på 29 millioner. Mye av årsaken til økningen ligger i at tiltakene i Oppsynsmanns Eggens veg er mer omfattende enn kun holdeplassene alene. Her er det også planlagt for gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak som å etablere nytt gangfelt og utvide fortau, samt noen tiltak for å bedre traséen for buss. Dette tiltaket kan til en viss grad skaleres ned for å tilpasses en ramme som ikke utvides så mye som saken etterspør. Se nærmere beskrivelse av mulige kutt lenger ned.

Prosjekt: 94106053 Holdeplass Pakke 2						TRONDHEIM KOMMUNE, KOMMUNALTEKNIKK					
KOSTNADSBEREGNING HOLDEPLASSPAKKE 2 (SAMLESKJEMA)						Dato: 18.05.2022					
A	SUM SPESIFISERTE ARBEIDER										
B1	DIVERSE UFORUT SETT / USPESIFISERT										
B2	INDRE OG YTRE PÅVIRKNINGER										
C	RIGG OG DRIFT										
D	SUM ENTREPRISEKOSTNADER (A + B + C)										
E	BYGGHERRKOSTNADER										
F	PROSJEKTERING										
G	ERVERV										
H	PROSJEKTKOSTNAD EKS. MVA (SUM D + E + F)										
I	MERVERDI AVGIFT										
J	PROSJEKTKOSTNAD INKL. MVA (SUM H + I)										
HOLDEPLASS	A	B1	B2	C	D	E	F	G	H	I	J
ALFHEIMSVINGEN	3 100 373	620 075	310 037	806 097	4 836 582	725 487	483 658	50 000	6 095 727	1 330 060	7 425 787
CHRISTIAN JELSTRUPS VEG	1 626 756	325 351	162 676	422 957	2 537 739	380 661	253 774	0	3 172 174	697 878	3 870 053
JAKOBSLIVEGEN NEDRE	1 914 091	382 818	191 409	497 664	2 985 982	447 897	298 598	0	3 732 477	858 470	4 590 947
OPPSYNSMANN EGGENS VEG	6 554 400	1 310 880	655 440	1 704 144	8 520 826	1 278 124	852 083	100 000	10 751 033	2 343 227	13 094 260
PROSJEKTKOSTNAD	13 195 620	2 639 124	1 319 562	3 430 861	18 881 129	2 832 169	1 888 113		23 751 412	5 229 635	28 981 047
TIDLIGERE BEVILGET											2 320 000
BYGGKOSTNAD											26 661 047
USIKKERHET I ANSLAGET											
lav											
høy											

Prosjekteringskostnaden er tidligere bevilget og er trukket fra finansieringsbehovet.

Det ble i forbindelse med budsjett 2022 satte en styringsramme på 22,5 millioner for

Holdeplasspakke 2.

Det er tidligere bevilget 2,5 millioner til planlegging. Det vil derfor være behov for en bevilgning på 26,5 millioner for å finansiere tiltakene som beskrevet i saken.

Mulige kutt

Ved å kutte i omfanget på tiltakene i Oppsynsmanns Eggens veg kan man redusere kostnaden med opptil 6,9 millioner, noe som vil gi en beregnet total kostnad på 22,1 millioner. Det innebærer kutt av følgende elementer:

- ombygging av krysset Industriveien/Terminalen
- ingen endring av bredde på fortau sør for kryss
- ingen endringer på trafikkøy, svingefelt på sørsiden av kryss beholdes, ingen beplantning.
- gangfelt sør for kryss utgår
- dagens grøntarealer beholdes, ingen oppgradering og ingen beplantning av nye trær.
- utbedring av veg på sørsiden av Johan Tillers veg utgår samt setting av kantstein.
- nye kantsteiner på vestsiden av Johan Tillers veg mot grøntdel utgår
- antall nye gatelystmaster reduseres fra 14 til 10

Det som gjenstår i tiltaket, er da ombygging av busslommene til kantstopp og bygging av fortau mellom holdeplass og eksisterende fortau. Dette ivaretar oppgradering av selve holdeplassene, men vil redusere måloppnåelse på tilgjengelighet, trafiksikkerhet og attraktivitet.

Anbefaling til Miljøpakken

Trondheim kommune anbefaler at Kontaktutvalget øker totalrammen til 29 millioner kroner og bevilger 26,5 MNOK til utbygging av holdeplasspakke 2, slik at holdeplassene kan bygges i år. Midlene forskutteres fra budsjett 2023.

Kommentar:

- Dette er en pakke hvor det bør drives porteføljestyring. Har man ikke råd til å bygge alt, kuttet det prosjektet som står nederst på lista. Har vi ulike forståelse av disse pakkene?
- Tk støtter at det kan tas en gjennomgang av dette.
- I en slik sak bør det vises konsekvenser for resten av porteføljen.

Vedtak:

- *Kontaktutvalget vedtar at det bevilges 26,5 MNOK inkl. mva. til utbygging av holdeplasspakke 2.*
- *Midlene forskutteres fra budsjett 2023 (bompenger)*

Eventuelt

Møteplan høsten 2022 (Sek)

26.august (9-13)

23.september (9-13)

9.november (9-13)

2. desember (9-13)

