



MØTEREFERAT

Vår dato: 15.06.23

Til stede:

Per Morten Lund, Statens vegvesen
Rita Ottervik, 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

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune
Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Statsforvalteren
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune

<http://miljopakken.no/>

Fra:

Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 09. juni kl. 10:00 – 14:00.**

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

Agenda

Orienteringer

23/23 Trafikkrapport (Sek)
24/23 Evaluering av måloppnåelse (Sek)
25/23 Årsrapport (Sek)
26/23 Tertialrapport (Sek)
27/23 Gateprosjektene – status (Trfk)
28/23 Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 - MST29 (Trfk)
29/23 Kongens gate – styringsramme og oppstart (Trfk)
30/23 RVU og byindeks - resultater (Svv)

Eventuelt

- Endrede indekser RNB (Svv)
- Timesregel (Svv)
- Indekser og tall i revidert BVA (Svv)
- Godkjenning og signering av revidert BVA (Svv)



Kommentar til agenda:

- *Malvik ber Jernbanedirektoratet orientere om status for arbeidet med kapasitetsøkende tiltak i neste KU.*

Møtereferat

Referat fra møte 12. mai 2023 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer

Beslutning i programrådet per e-post

Standardvalg GS-veg i Tempevegen: Statens vegvesen har foreslått løsninger for å unngå standardskift mellom GS-veg ifbm. Nydalsbrua og eksisterende sykkelveg i Tempevegen. Programrådet slutter seg til anbefalt alt. 3. Kostnaden finansieres i utgangspunkt innenfor Nydalsbruprojektet.

Beslutninger i programrådet 02. juni

- *Kapasitetsutvidelse av kollektivtrafikken fra januar 2025:* Programrådet ber fylkeskommunen utarbeide beslutningsgrunnlag for mulig utvidelse av kapasitet i kollektivtrafikken, og for endelig beslutning i kontaktutvalget høsten 2023. En behandling tidligere enn det ordinære løpet for arbeidet med handlingsplan for Miljøpakken for 2024 – 2027 vil være nødvendig for å gjøre tilleggskapasitet tilgjengelig til VM 2025.
- *Merforbruk Steintrøvegen:* Programrådet bevilger 0,8 MNOK for å dekke merkostnader i prosjekt "Snuplass og holdeplass i Steintrøvegen". Merkostnader forskutteres fra HP 2024 – 2027.
- *Evaluerer av dagens kollektivsystem - oppdragsbeskrivelse:* Programrådet stiller seg bak oppdragsbeskrivelsen og ber partene bidra inn i evalueringen med relevant datagrunnlag, på forespørsel fra valgt tilbyder.
- *Rv. 706 Nordtvedts gate – Pirbrua:* Bevilger 1 mill. i bompenger til gjennomføring av en utvidet prosjektutvikling slik at Statens vegvesen kan bistå BaneNor Eiendom i planleggingen av hovedsykkelvegen over Nyhavna.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 23/23 Trafikkrapport (Sek)

Bente Gravaas orienterte (se presentasjon).

Oppsummering trafikkrapport

De viktigste punktene fra trafikkrapporten nevnes nedenfor. Flere tall, utfyllende tekst, figurer og kart kan leses i vedlegget.

Endring i trafikkmengde

Byindeksen for Trondheimsområdet viser at trafikken i januar - april 2023 var 1,8 prosent høyere enn samme tidsperiode i 2019.

Elbil

Per april 2023 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av rundt 130 000 biler. Dette er på samme nivå som samme tid 2022.

Elbilene utgjør 28 prosent av personbilene i Miljøpakken. Gjennom Miljøpakkens bommer var elbilenes andel av passeringer med «lette» biler på 35 prosent i april 2023. Dette er på samme nivå som forrige måned og høyere enn noen gang tidligere.

Kollektiv

Tall fra AtB viser en positiv utvikling for mars og april sammenlignet med 2022. Det var nærmere tre millioner påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A i april 2023. Dette er en økning på 10 prosent sammenlignet med april 2022.

Tall fra SJ Norge viser en fortsatt positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen. I månedene januar-april 2023 ble det foretatt drøyt 149 000 reiser i gjennomsnitt per måned og 78 000 (52%) av disse reisene var innad i sone A. Sammenlignet med januar-april 2019 er det en økning på 19 prosent på Trønderbanen.

Sykkel

På Svingbrua og Rotvollekra var antall syklende i januar - mars på samme nivå som i 2019. I april var det færre syklende sammenlignet med 2019. Været vil være av betydning her.

Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data på sykkel og på sikt etablere en sykkelindeks for Trondheim. En del av dette arbeidet har bestått i å kartlegge de sykkeltellerne som finnes i dag og status på disse tellerne. Videre arbeides det med å få flest mulig sykkeltellere, som nå ikke er i drift, til å bli operative. Statens vegvesen vil etablere en ny teststrekning i Trondheim for å teste utstyr slik at flest mulig av sykkeltellerne kan godkjennes og innlemmes i Trafikkdata.no. Det er også besluttet å etablere ytterligere registreringspunkt for syklende og gående i Trondheim gjennom Miljøpakken. Dette er et arbeid som er godt i gang.

Kommentarer:

- *Overrasket over at det er ukoordinert anskaffelse av sykkelteller i partnerskapet. For fremtiden bør det være lik teknologi som kan snakke sammen.*
- *Viktig å få på plass flere sykkeltellere som kan gi oss en sykkelindeks. Vegdirektøren avsetter midler for gjennomføring av testing av nye sykkeltellere for å kvalitetssikre dem slik at de kan inngå i en sykkelindeks.*
- *Elbilene utgjør 28% i Miljøpakke-området, men står for 35% av passeringene i bommene. Tolker det slik at elbilsjåfører kjører mer bil enn andre bilsjåfører. Nullvekstmålet handler om å få ned den samlede biltrafikken. Veksten i elbil gir mer biltrafikk, og det er ikke meningen.*
- *Veksten i elbil blir en utfordring for oss. Antallet biler i området vårt har stoppet opp, noe som er et positivt tegn. Må følges med fremover. Vi skal sette i gang utredning knyttet til bomtakster, og vi må se på hvor fort vi skal regulere taksten på elbil.*
- *I Stavanger utgjør elbilene 31% og 17% av bominntektene. Her utgjør elbilene 28%, men bare 8% av bominntektene.*

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 24/23 Evaluering av måloppnåelse (Sek)

Bente Gravaas orienterte (se presentasjon).

Måloppnåelse

Her er en kort oppsummering av måloppnåelse i Miljøpakken for 2022. For sammendrag og utfyllende informasjon vises det til vedlagte rapport.

Reiseaktiviteten og reisemiddelvalg i januar og februar 2022 var fortsatt påvirket av koronarestriksjoner. Trafikken i 2022 var 0,4 prosent høyere enn i 2019. Noen av denne veksten kan skyldes økt næringstransport og gjennomgangstrafikk, som ikke skal inngå i nullvekstmålet. Samtidig viser de nasjonale reisevaneundersøkelsene en positiv utvikling i 2022 med at andelen bilreiser er redusert sammenlignet med 2019. I sum tyder det på måloppnåelse på nullvekstmålet i 2022.

Delvis skyldes måloppnåelsen på nullvekstmålet at starten av 2022 var preget av koronarestriksjoner med lavere reiseaktivitet. Veksten i personbiltrafikken på slutten av 2022 og første del av 2023 er derimot større, noe som gjør at vi om ikke lenge kan få utfordringer med å nå nullvekstmålet.

Arealbruken i miljøpakkeområdet har i all hovedsak gått i ønsket retning. Når det gjelder de lokale delmålene, går utviklingen i hovedsak i positiv retning mens for noen av målene er det en stabil situasjon. Det vil være noen naturlige svingninger fra år til år for enkeltmål, men det er viktig å se på måloppnåelse over tid.

Oppfølging av evalueringsrapporten

Det er viktig at funnene i evalueringen følges opp gjennom arbeidet med handlingsprogrammet og i øvrig arbeid i Miljøpakken. Er det funn som gjør at noen innsatsområder bør styrkes? Fra de andre byområdene rapporteres det også om at evaluering og tiltak i for liten grad henger sammen.

Vi ser at nullvekstmålet er i ferd med å bli en utfordring for oss. Selv om nullvekstmålet er et langsiktig mål som vi skal levere på over år, er det viktig at partnerskapet i Miljøpakken allerede nå begynner å vurdere aktuelle tiltak for å sikre måloppnåelse. Det er vi forpliktet til gjennom byvekstavtalen. Hvilke verktøy har vi som vi kan ta i bruk? Her er det både positive og negative virkemidler. På den positive siden kan vi forsterke innsatsen på de grønne reiseformene (kollektiv, gange og sykkel). På den negative siden kan vi vurdere økte bomsatser og parkeringsrestriksjoner. Dette for å nevne noe. Det er viktig at det lages og velges tiltakspakker som treffer (jf. byutredningen). Så er det selvsagt en utfordring at det skjer ting både i og utenfor miljøpakkeområdet som bidrar til trafikkvekst og som vi ikke har direkte innvirkning på.

Prosess

Sekretariatet har laget et utkast til rapport av måloppnåelse i Miljøpakken for 2022 i samarbeid med partene. Det er opp til partene hvordan den lokale behandlingen legges opp.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 02.05.23. Kommentarer:

- Ifølge evalueringen har vi måloppnåelse på nullvekstmålet på grunn av korona. Nå ser vi en trafikkvekst. Er det grunn til å begynne å diskutere hvilke virkemidler vi har dersom denne trenden fortsetter? Det mest effektive og minst populære virkemiddelet vi har er å øke bomprisene. Hvilken pakke av tiltak skal vi ha dersom vi ser at trafikken fortsetter å øke?*
- Det glidende snittet på 3 år i byindeksen, viser en tilsørt sannhet når den inneholder koronaperioden. Vi har faktatall som viser at ikke bare biltrafikken, men hele mobiliteten i samfunnet øker. I sist KU fikk vi tall som viste at alle transportmidler økte, noe som må bety at vi har fått en befolkningsøkning.*

- Vanskelig å se at denne rapporten skal gi grunnlag for en radikal endring og tilsi at vi bør ta andre grep enn det vi gjør per i dag. Hva er status på den langsiktige tiltaksplanen? Den bør peke ut konkrete grep dersom det er behov for endringer.
- Den langsiktige tiltaksplanen er satt på pause til forhandlingene er avklart. Vi må se om det blir en ny avtale og en forlengelse på fire år. Byutredningen hadde ulike tiltakspakker. Skal denne revideres?
- Det har vært diskusjoner om revidering av byutredning. Det er flere ting som melder seg i flere byer. For Miljøpakken er det snakk om en bompengepakke med større endringer hvor det skal revurderes bompunkt.
- Det må tydeliggjøres at lavere reiseaktivitet skyldes corona. Det er mye som tyder på at trafikken øker.
- Vårt neste budsjettforslag og de store sakene må vise hvordan vi kan nå nullvekstmålet. Hvis vi leverer forslag til budsjett som ikke tar oss i riktig retning, er det problematisk.
- Budsjettet vårt hjelper med at vi bruker mer på de grønne reisemåtene, men budsjettet vårt hjelper ikke mot den økende trafikken.

Kommentarer:

- Det har blitt en veldig bra rapport, informativ og godt strukturert. Gir et godt bilde av situasjonen.

Konklusjon:

- **KU godkjenner evalueringen av Miljøpakkens måloppnåelse for 2022.**
- **KU påpeker at vi er i en utfordrende situasjon mht. nullvekstmålet og at det må vurderes mulige tiltak for å motvirke den negative utviklingen. Dette må gjenspeiles i alle MPs prosesser, blant annet arbeid med HP, arbeid med ny bompengeutredning, eventuell ny byutredning og øvrig arbeid i Miljøpakken.**
- **Evalueringen oversendes partene.**

Sak 25/23 Årsrapport (Sek)

Øystein Røkke orienterte (se presentasjon).

Årsrapporten er laget med innspill fra partene og omhandler:

- Økonomi 2022, bevilgning og regnskap knyttet til finansieringskilder
- Partenes beskrivelser av hovedaktiviteter, samt vurdering av styring og kontroll med egen virksomhet. Oversikt over ferdigstilte tiltak, rapportering på sekkeposter og prosjektpakker
- Prosjektstatus og økonomi pr etat pr prosjekt, knyttet til etatenes prosjektrengnskap (vedlegg)

Årsrapporten inneholder oversikt over 351 prosjekt, hvorav 280 er pågående prosjekt og 71 avsluttede prosjekt (sluttrapportert).

23 anlegg ble bygd ferdig, snarveier flertallet.

De største pågående byggeprosjektene var Rv. 706 Nydalsbrua med tilhørende veganlegg, Fv. 704 Tanem - Tulluan, Saupstadbrua gang- og sykkelbru og ny hovedsykkelveg øst for Trondheim sentrum.

Miljøpakken regnskapsførte et forbruk på vel 1,3 mrd. kr i 2022, med Rv. 706 Nydalsbrua og Fv. 704 Tanem - Tulluan som de største enkelttiltakene. Omtrent 285 mill. kr er knyttet til drift av kollektivtrafikken. Bidraget dekker anslagsvis 25 prosent av hva det koster å drive kollektivtilbudet i

storbyområdet.

Forbruket i 2022 var på samme nivå som de faktiske inntektene. Det akkumulerte mindreforbruket i Miljøpakken er i underkant av 1 mrd. kr, tilsvarende som i 2021. Hovedforklaringen er at fremdriften er lavere enn planlagt, og manglende realisme i budsjettinnspill.

Staten er største bidragsyter til Miljøpakken med litt over halvparten av midlene, hovedsakelig i form av belønningsmidler og riksvegmidler. Bompenger utgjør omtrent 39 prosent, og ca. 10 prosent er tilskudd fra kommunene og fylkeskommunen, samt mva-kompensasjon.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 02.06.23. Kommentarer:

- *Trfk har egen seksjon for gjennomføring og tror at det vil gi effekt på produksjonen. Så må vi få realistiske prognoser på prosjekt for å redusere etterslepet*
- *Staten kan trekke tilbake penger som ikke brukes og disse må da retileles.*
- *Statens vegvesen har en utfordring med tilgang på planmidler. Kampen om statlige kroner blir hardere. Vi kan gå glipp av store muligheter med det mindreforbruket vi har. Utfordrer kommunen til å se på organisasjonen for å få opp produksjonen.*
- *Mht. planmidler bør vi se på om MP på en eller annen måte kan bidra med slike midler til Statens vegvesen. Det er viktig at Statens vegvesen får midler til å planlegge bla. hovedsykkelnettet. Det er først da vi kan få utløst de store statlige midlene som ligger i avtalen.*
- *Vi ligger langt bak de andre byområdene i bruk av statlige midler.*
- *Er de andre delene av landet rigget annerledes enn oss? Bybanen i Bergen er et eget utbyggingsprosjekt*
- *Det er krevende å få tak i folk til utbygging. Vi har mye klart til de kommende årene.*
- *Vann og avløp er flaskehalsen. Det er en del utfordringer med mannskap.*
- *Malvik kommune har rigget prosjektavdelingen annerledes og oppnår god effekt av det. Vi bruker prosjektlederne i alle faser.*
- *Det kommer store prosjekter fra Trfk fremover*

Kommentarer:

- *Bildet i årsrapporten er likt bildet fra i fjor. Vi drar med oss et akkumulert mindreforbruk på i underkant 1 mrd. Det er en utfordring for oss som skyldes for dårlig fremdrift i en del prosjekter og for optimistisk budsjettering. Må ta med oss dette inn i arbeidet med neste års budsjett.*
- *Dette er litt generelle trekk for byveksttaltene. Vi har en sammenligning mellom de 4 byområdene som gir grunnlag for bekymring. Vi har en ramme statlige midler som vi kan bruke, men når vi ser på hvor mye de ulike byene har klart å hente ut av de statlige midlene (oppfylingsgrad), så ligger de 3 andre byen på rundt 50% mens vi ligger på 15%. Vi må få opp produksjonen og få i gang utbyggingsprosjekt, Ikke drive så mye med prosjektutvikling. Skal vi klare å bruke opp midlene i perioden, må vi opp med farta betraktelig. Det blir strammere fra staten fremover.*
- *Trondheim deler denne bekymringen. Skal ha møte på ledernivå for å sette fokus på dette. Er bekymret for de som skal gjennomføre de store planene vi har på gang. Vi kan rapportere tilbake til KU hvordan vi tenker å håndtere dette.*
- *Gateprosjektene (50/50-midlene) er ikke med i tallet på 15% oppfylingsgrad, men der er situasjonen den samme. Progresjonen er for dårlig både for gateprosjektene og hovedsykkelnettet.*
- *Fylkeskommunen mener dette er bekymringsfullt. Hvis vi ombestemmer oss i store prosjekter, er faren stor for at andre får midlene.*
- *Årsrapporten viser at mindreforbruket ikke har økt siden 2021. Resultatet i 2022 isolert er ikke en*

videreføring av det negative bildet.

Konklusjon:

Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens årsrapport 2022.

Sak 26/23 Tertiaryrapport (Sek)

Øystein Røkke orienterte (se presentasjon).

Tertiaryrapporten er laget ut fra etatenes rapportering på i underkant av 300 pågående prosjekter.

Pr 1. tertiary (T1) disponerer etatene økonomiske rammer på 2,6 mrd. kr, og det rapporteres en total årsprognose for forbruk på 2,0 mrd. kr. Dette gir et forventet mindreforbruk ved utgangen av året på vel 0,6 mrd. kr. Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til manglende fremdrift i forhold til vedtatte budsjettammer.

Enkelte av de største prosjektene rapporterer om forsert fremdrift sett i forhold til opprinnelig plan. Rv. 706 Nydalsbrua og Fv. 704 Tanem - Tulluan, rapporterer begge om en årsprognose som er høyere enn disponible midler, men innenfor vedtatte styringsrammer. Det periodiserte merforbruket for 2023 for prosjektene er omtrent 0,3 mrd. kr.

Korrigert for periodisert merforbruk 2023 for de ovennevnte prosjektene, er forventet mindreforbruk for den resterende porteføljen vel 0,9 mrd. kr

Det er fortsatt utfordringer knyttet til gjennomføring/fremdrift i en del prosjekter. Årsakene til dette er flere, men manglende ressurser internt i enkelte etater trekkes frem som en forklaring.

Partene har de senere årene utviklet omforente retningslinjer for prosjektarbeidet der arbeidet deles inn i flere faser og håndterlige delprosjekt. Hensikten er å begrense usikkerhet knyttet til planavklaring, eiendomserverv, kostnader og finansiering på tidlig stadium og gi et godt grunnlag for politisk prioritering. Rapporteringen viser at denne usikkerheten fortsatt er stor, og en viktig forklaringsfaktor til forsinket prosjektfremdrift.

Partene ble bedt om å rapportere på følgende:

1. Partene bes gi en kort overordnet vurdering av status for fremdrift og økonomi for egen prosjektportefølje.
2. Prosjektstatus økonomi og fremdrift pr 1 tertiary

Frist for innspill var 22. mai.

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 02.06.23. Kommentarer:

- *Det er viktig at prosjektene som spilles inn til HP blir gjennomført.*
- *Ved inngang til 2024 bør vi ta en realistisk gjennomgang av prosjektporteføljen.*

Kommentarer:

- *Bør gå gjennom porteføljen i starten på arbeidet med handlingsprogrammet.*
- *Har tydeligvis manglende kapasitet til å gjennomføre tiltakene vi foreslår, må vi prioritere prosjekter med måloppnåelse. Så må vi være trygge på realismen i budsjettinnspillene.*
- *Se på tiltak hos partene for å få gjennomført de store, viktige prosjektene. Fortsatt noe å gå på i samspillet mellom partene. Få opp saker med uenighet raskere.*

- Forstår at årets budsjett er 60% større enn fjorårets. Er det da realistisk å gjennomføre?
- Mange av prosjektene i Trondheim kommune er i sluttspurten på regulering. Forbruket blir større når vi kommer til bygging. Håper det skjer i 2024. Har vi nok kapasitet til å gjennomføre det? Er bekymret for gjennomføringsevnen. Mener vi må se på rekruttering av folk.

Konklusjon:

- **Kontaktutvalget godkjenner Miljøpakkens tertialrapport 1 – 2023**
- **Kontaktutvalget ber om at prosjektporteføljen gjennomgås i budsjettarbeidet høst 2023 for å avklare hvilke prosjekter som er realistisk å gjennomføre i 2024**
- **Kontaktutvalget ber om at hver part vurderer hvordan produksjonen kan økes for egne prosjekter**

Sak 27/23 Gateprosjektene – status (Trfk)

Jo Bernt Brønstad orienterte (se presentasjon).

Kommentarer:

- Når det gjelder Innherredsveien så har vi en felles veileder for sykkel som blant annet tar opp kryssinger. Oppfatter at det foreslås løsninger som ikke oppfyller den nye malen. Trondheim kommune er skeptisk. Ønsker mest mulig å få den samme lesbare løsningen uavhengig av veinummer.
- Trfk følger opp dette for å få omforent løsning. Bør løftes på høyt nok nivå for å få det avklart.
- Kommer det opp prinsippløsninger for Haakon VII's gate politisk i august? Finnes det alternative løsninger med kostnader? Det som legges fram nå er en konseptutredning for å finne ut hva vi skal planlegge videre. Har ikke kostnader nå, men prinsipper for løsninger. Vil bli lagt fram politisk i juni for fylkesutvalget, og vi har samkjørt oss med Trondheim kommune. Saken tas opp i programrådet i august.
- Viktig for Trondheim kommune å se på den totale trafikkavviklingen i området. Bra å koble på politisk nivå tidlig.

Konklusjon: Tas til orientering

Sak 28/23 Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 (MST29) – status lokalpolitisk behandling (Trfk)

Konrad Pütz orienterte.

Bakgrunn

Trøndelag fylkeskommune (Trfk) presenterte en sak for Kontaktutvalget 12.mai, som ga bakgrunnen for, formålet med og resultatet etter et arbeid med en felles plan for prosessen fram mot Mobilitetsanbud 2029 (MST2029).

Kontaktutvalget vedtok at «Kontaktutvalget ber prosjekteier oversende felles plan for prosess fram mot Mobilitetsanbud Stor-Trondheim 2029 (MST2029) for forankring hos partene. Det bes om rask tilbakemelding da siktemålet er behandling i Kontaktutvalgets møte 09.06.23.»

Trfk oversendte planen til partene 15.mai. Partene har selv vurdert behovet for lokalpolitisk behandling av planen. Denne saken presenterer innholdet i planen og status for forankring hos partene, slik det er kjent for Trfk.

Felles plan for prosessen fram mot MST2029

Om arbeidet med planen

Våren 2023 inviterte Trøndelag fylkeskommune (Trfk) Miljøpakkens parter til en prosess for å planlegge de første fasene av arbeidet med MST2029 (PR-34/23). Trfk har hatt bistand fra innleid konsulent fra rådgivningsselskapet PwC til å tilrettelegge prosessen. Formålet med prosessen var å lage en prosjektplan som er omforent mellom partene i Miljøpakken. Målet var å skape mest mulig forutsigbarhet i prosessen, og å rigge et prosjekt som både er godt forankret og tilstrekkelig robust.

Proessen har bestått av tre arbeidsmøter. Alle partene i Miljøpakkens var representert i alle møtene, i tillegg til AtB.

- Arbeidsmøte 1: Formålet med det første arbeidsmøtet var å sikre felles forståelse for prosessen frem mot prosjektplan, si noe om de overordnede ambisjoner for planen og diskutere læringspunkter fra tidligere prosesser.
- Arbeidsmøte 2: I arbeidsmøte 2 bidro deltakerne til å kartlegge avhengigheter og risikoer i prosjektet, og å identifisere hvilke strategiske beslutninger som må planlegges for. Resultatet viser kompleksiteten i prosjektet, og er oppsummert i vedlegg 2 – *Oppsummering av workshop i arbeidsmøte 2*.
- Arbeidsmøte 3: I forkant av det siste arbeidsmøte, var det sendt ut et (rå)utkast på en felles plan for prosessen fram mot oppstart av anbudet til deltakerne. Denne planen ble diskutert i møtet, og deltakerne kom med tilbakemeldinger på hva som skulle til for å kunne stille seg bak planen.

Tidlig i prosessen ble det tydelig at en detaljert prosjektplan ble for ambisiøst. Arbeidet har derfor endret seg til å handle om en *felles plan for prosessen fram mot oppstart av det nye anbudet*. Siden det siste arbeidsmøtet, har Trfk bearbeidet planen i henhold til diskusjonene og tilbakemeldingene. Deltakerne fra arbeidsmøtene har hatt planen på høring, riktignok med kort frist.

Felles plan for prosessen fram mot MST2029 ligger vedlagt.

Om tidslinje, delprosjekter og faser

Planens viktigste formål er å gi en overordnet organisering av og struktur i prosjektet. Det er skissert tre delprosjekt og åtte faser:

Delprosjekt A: Utredning av nytt mobilitetstilbud og infrastruktur

Delprosjekt B: Planlegging og utbygging av infrastruktur

Delprosjekt C: Anskaffelse av nytt mobilitetstilbud

Fase 1 er arbeidet med denne planen. Denne fasen er felles for, og forut for, de tre delprosjektene.

Fase 2 «Kunnskapsgrunnlag» er en omfattende fase, der hovedmålet er å innhente den innsikten og kunnskapen som trengs for å kunne vedta et mandat for utredning av det nye mobilitetstilbudet. Hva slags kunnskap som må innhentes i fase 2, avhenger dermed av hvilke rammer aktørene ønsker å avklare i mandatet. Denne fasen starter med en grundig evaluering av dagens tilbud og system.

Fase 3 handler om at partene må sette mål og rammer basert på kunnskapsgrunnlaget, og utforme et mandat for det videre utredningsarbeidet.

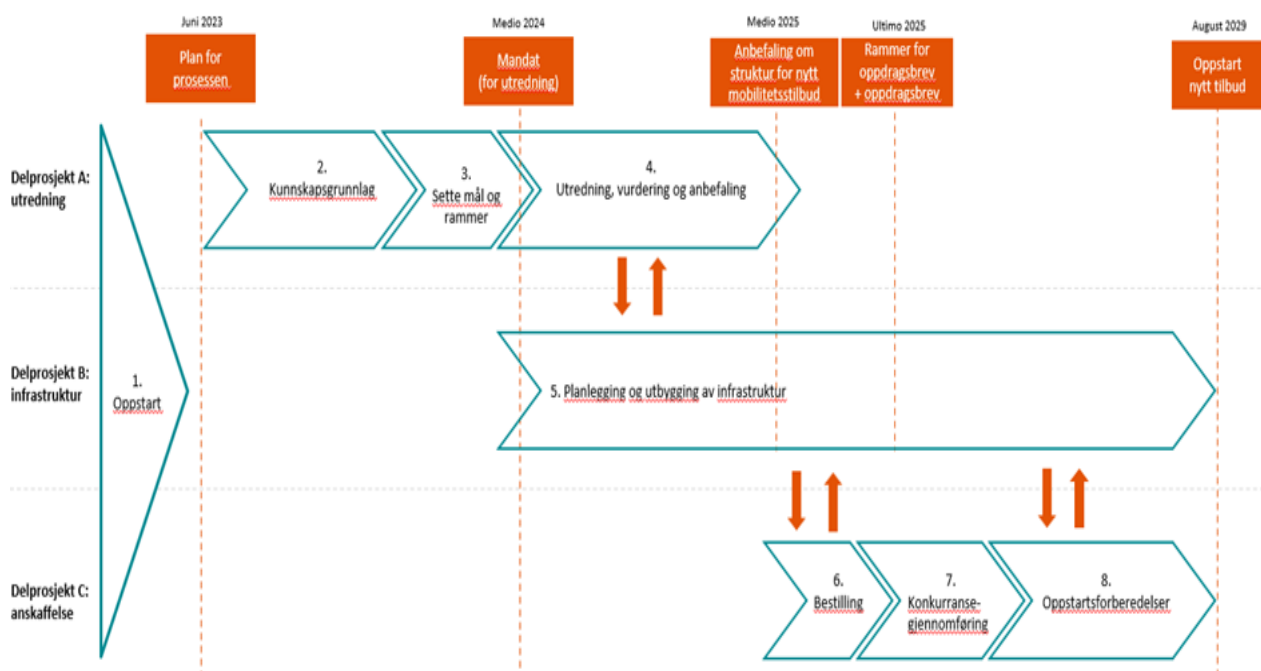
Fase 4 «Utredning, vurdering og anbefaling» er neste steg i utredningsarbeidet. Målet med denne fasen er å utrede hvordan det nye tilbudet kan se ut, innenfor de rammene som er satt i mandatet, og arbeidet skal lede til en anbefaling om struktur på nytt mobilitetstilbud fra 2029. Dette legges til grunn for å beslutte rammene for fylkeskommunens oppdragsbrev til AtB for arbeidet med anskaffelsen.

Fase 5 innebærer planlegging og utbygging av infrastruktur. Planlegging av et nytt mobilitetstilbud må skje med utgangspunkt i den infrastrukturen som finnes, og må ta høyde for alle pågående prosesser som vil medføre endringer i arealdisponering og infrastruktur, som nye vegprosjekter. Det er likevel all grunn til å tro at det nye tilbudet vil utløse behov for endringer i foreliggende infrastruktur. Erfaringer fra tidligere prosesser, og særlig Metrobussprosjektet, tilsier at en kritisk suksessfaktor i arbeidet er at det blir tett sammenheng mellom arbeidet med planlegging av tilbudet (delprosjekt A), arbeidet med infrastruktur (delprosjekt B) og anskaffelsen (delprosjekt C).

Fase 6 «Bestilling» handler om at partene utformer rammer for et oppdragsbrev til AtB for arbeidet med planlegging og gjennomføring av anskaffelsen. Selve oppdragsbrevet eies av fylkeskommunen som oppdragsgiver for AtB.

Fase 7 handler om AtBs planlegging og gjennomføring av anbudskonkurranse for kjøp av mobilitetstjenestene, innenfor rammene av oppdragsbrevet.

Fase 8 er oppstartsforberedelser både hos operatørene, AtB og de øvrige partene. I denne fasen vil det være stor aktivitet i arbeidet med infrastruktur, som må henge sammen med oppstartsforberedelsene.



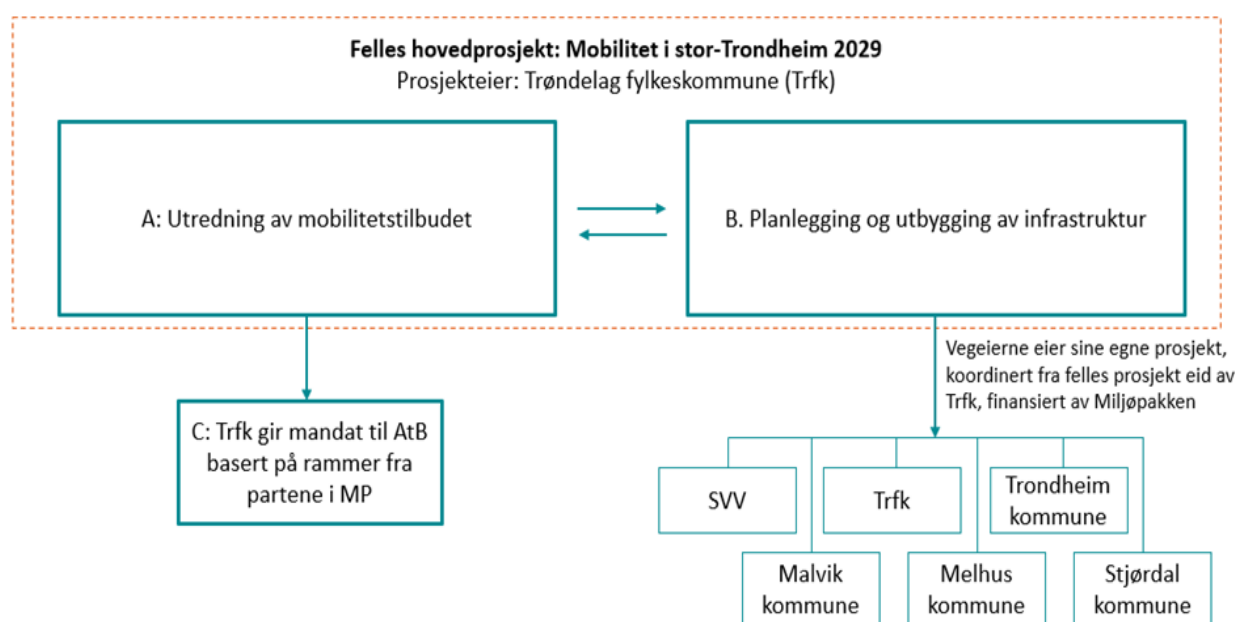
Figur 2: Delprosjekt og faser

Om organisering av prosjektet

I gjennomgangen av utkastet som ble sendt til partene i forkant av siste arbeidsmøte, var det organiseringen av prosjektet som ble diskutert mest. I utkastet foreslo Trfk at Miljøpakken skulle stå som prosjekteier av delprosjekt A og B. Argumentasjonen bak forslaget var å sikre felles eierskap og godt samspill mellom de to delprosjektene. Etter gode diskusjoner og innspill fra partenes representanter, ble konklusjonen å foreslå at Trfk eier prosjektet.

Selv om Trfk er prosjekteier skal partene gjennom Miljøpakken ta felles eierskap til utredningsarbeidet fra starten av, og man skal gjennom samhandlingsstrukturene i Miljøpakken sikre tilstrekkelig sammenheng mellom de to delprosjektene og andre pågående prosesser.

Et premiss for arbeidet er at det i størst mulig grad skal følge de ordinære prosessene og styringslinjene i Miljøpakken. Men arbeidet er omfattende og komplekst, og i intensive faser vil det være behov for tettere oppfølging enn hva som anses mulig innenfor rammene av de vanlige møtestrukturene i Miljøpakken. Derfor foreslås det å etablere en egen organisering for arbeidet, med et felles hovedprosjekt:



Figur 3: Overordnet organisering av MST2029

I intensive faser vil det være behov for en styringsgruppe som kan være tettere på prosjektet enn hva som er mulig innenfor de normale møtestrukturene i Miljøpakken. Prosjektgruppen foreslår derfor å etablere en felles styringsgruppe for prosjektet, eventuelt to ulike styringsgrupper for de to delprosjektene. Styringsgruppen(e) aktiveres først i de fasene det er behov for en særlig tett oppfølging, antagelig først i fase 4 og 5.

Prosjektledelsen for delprosjekt A legges til fylkeskommunen, som delegerer til AtB etter behov. De øvrige partene setter av ressurser til å delta i prosjektgrupper. Nærmere organisering av delprosjekt A skal avklares i løpet av fase 3.

For delprosjekt B vil det skje overleveringer fra det felles prosjektet til de ulike vegeierne som selv skal stå som prosjekteiere av egne utbyggingsprosjekt. Dette skal koordineres av det felles prosjektet. Organisering av delprosjekt B, herunder prosjektledelse, styringsprinsipper og

kommunikasjonslinjer mellom hovedprosjektet og utbyggingsprosjektene hos vegeierne, skal avklares i løpet av fase 3.

Status for forankring hos partene

Trfk er kjent med følgende status for lokal forankring:

- Trøndelag fylkeskommune: fylkesutvalget 30.mai
Hovedutvalg for transport og hovedutvalg for vei tok saken til orientering 25.mai.
- Trondheim kommune: formannskapet 6.juni
- Malvik kommune: formannskapet 6.juni
- Stjørdal kommune: formannskapet 8.juni
- Melhus kommune: kommunestyret 23.mai.

Vedtak:

«Kommunestyret i Melhus tar saken til orientering.

Melhus kommune forventer at det i prosessen sees helhetlig på mobilitet for innbyggerne i hele kommunen, herunder også mobilitet innad i Melhus kommune og med øvrige nabokommuner i tillegg til Trondheim. For helhetlige, sømløse reiser i hele kommunen er det viktig med gode reisemuligheter med både rutebuss, tog, fleksibel transport, delte mobilitetstjenester og andre transportmidler, som er tilpasset hverandre. Det trengs gode knutepunkt ulike steder i kommunen for eventuell omstigning, med pendlerparkering og nødvendig infrastruktur, og at mulighetene ny teknologi kan utnyttes.

Melhus kommune er bekymret for at å eventuelt binde opp store deler av handlingsrommet i form av brede takstreduksjoner vil redusere muligheten til å alternativt kunne forbedre og utvide kollektivtilbudet. Melhus kommune ber derfor om at det i arbeidet belyses hvilke konsekvenser å binde opp store midler i slike takstreduksjoner vil ha for utvikling av kollektivtilbudet.»

Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 02.06.23. Kommentarer:

- *Vi kommer tilbake til spørsmålet om en eller to styringsgrupper senere*
- *Lokalpolitisk er man opptatt av dette. Det er viktig å få fram når politisk nivå skal inn.*
- *Dette er en prosessplan. Fellesskapet skal mene noe om hva som er politisk relevant. Trfk kommer tilbake med en milepælsplan for lokal involvering.*

Anbefaling

Trfk anbefaler at Kontaktutvalget stiller seg bak planen.

Kommentarer:

- *Det må forutsettes at partene kobles tett på.*
- *Dette er en plan for prosessen, vi diskuterer ikke substans i løsninger.*
- *Realitetsdiskusjonene kommer senere.*

Konklusjon:

- **Kontaktutvalget stiller seg bak felles plan for prosessen fram mot Mobilitetsanbud 2029 (MST2029).**
- **Kontaktutvalget forutsetter at partene kobles tett på prosessen.**

Jo Bernt Brønstad orienterte.

Bakgrunn/innledning

Trøndelag fylkeskommune som vegeier skal på vegne av Miljøpakken etablere ny trafikkløsning og bygge ut Kongens gate på strekningen mellom Ilaparken og St. Olavs gate. Byggeprosjektet omfatter delstrekning 2 (Skansen/Nidareid) og delstrekning 3 (Voldgata - St. Olavs gate) av gateprosjektet Kongens gate. Trondheim kommune bygger delstrekning 1 (Nordre lilevollen).

Gateprosjektet Kongens gate er inkludert i Miljøpakken sin portefølje under Metrobuss, og ligger i Miljøpakkens handlingsprogram for 2023-2026 med en styringsramme, som indeksjustert utgjør 402 mill. 2023-kr.

Ny trafikkløsning skal baseres på gjeldende politiske vedtak fra Fylkesutvalgets behandling av [sak 140/22](#) i møte 31.05.2022 om prinsippavklaring for gateprosjektet Kongens gate, samt Bystyret i Trondheim kommunes sin behandlet i parallell sak i møte 25.8.2022 [sak PS 0151/22](#). Fylkesutvalget hadde en ny politisk behandling av Kongens gate den 18.4.2023, [sak 98/23](#). Denne sak omhandlet alternativ for utforming av kollektivgate nord på delstrekning 2, og dermed implisitt valg av kryssløsning ved Mellomila. I sakens ble det foretrukket alternativ 3, der det ikke tillates innkjøring til Mellomila fra Kongens gate. Dette alternativ, der det kun er utkjøring fra Mellomila krever imidlertid i henhold til Trondheim kommune sin vurdering reguleringsplan. Det legges derfor til grunn at reguleringsplansaken utføres parallelt med det øvrige prosjektarbeid, og vil være fullført før detaljprosjekteringen starter for denne anleggsdelen. Dette antas således ikke å påvirke anskaffelsen av entreprenør i nevneverdig grad, men kan ha fremdriftsmessige konsekvenser for ferdigstillelsen av denne delen av prosjektet.

Gjeldende sak omhandler Kontaktutvalget sin tilslutning til styringsramme for prosjektet samt oppstart av byggeprosjektet.

Samtidig beskrives kort forutsetninger for trafikkløsningene som legges til grunn for byggeplanleggingen. Alt noe som vil ivareta de knyttede politiske vedtak.

Fylkesutvalget i Trøndelag fylkeskommune har som vegeier, og dermed formell prosjekteier, behandlet tilsvarende sak om styringsramme og oppstart av prosjektet i møte den 30.05.2023, [sak 132/23](#).

Beløp i saken er inkludert merverdiavgift om ikke annet er angitt.

Saken er ikke behandlet i programrådet 2. juni, men kun kort orientert om. Dette fordi politisk behandling i fylkesutvalget 30. mai kom for tett på. Dermed går saken direkte til kontaktutvalget.

Faktiske opplysninger

Trafikkløsninger og prosjektmfang

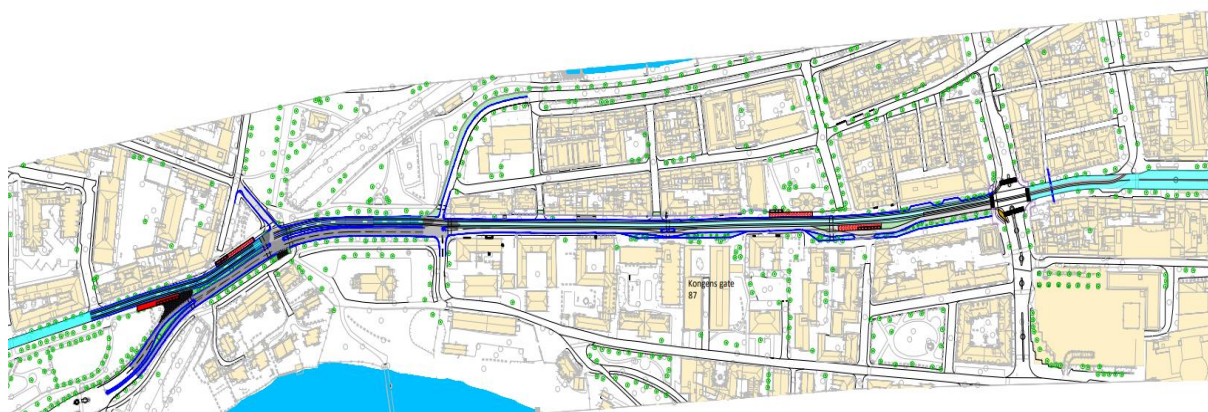
Trøndelag fylkeskommune har i notat beskrevet prinsippene for bygging av Kongens gate delstrekning 2 og 3, og herunder forutsetninger for trafikkløsningene (vedlegg 1). Dette legges nå til grunn for byggeplanlegging, og av premissgivende grunnlag for den videre gjennomføring av prosjektet kan nedenstående hovedpunkter nevnes:

- Strekningen over Skansen/Nidareid, mellom Ilaparken og Vollgate, skal utformes etter prinsippet «kollektivgate nord»
- Strekningen mellom Vollgate og St. Olavs gate utformes med tre kjørefelt, hvor kollektivfeltet østover mot Midtbyen blir et midtstilt felt
- Trikkespor og kjøreledning skal bygges om på hele strekningen

I tillegg til trafikkløsningene blir også prosjektmfanget konkretisert i grunnlaget (figur 1). I anlegget inngår således fire signalregulerte kryss, ett signalregulert gangfelt og fire holdeplasser for kollektivtrafikken.

For Nidareid tunnelene skal det i anlegget utføres rehabiliteringsarbeider i samarbeid med Bane Nor. Arbeid med fornying av vann- og avløpsløsningene, gatelys og elektrokabler mm. inngår i anlegget etter nært samarbeid med Trondheim kommune og kabeletater.

Kostnadsfordeling med nevnte samarbeidspartnere omtales under finansiering.



Figur 1. Geografisk utstrekning for Kongens gate delstrekning 2 og 3.

Kostnadsoverslag

I forprosjektet fra 2019 ble det gjennomført et kostnadsoverslag etter anslagsmetoden for hele gateprosjektet Kongens gate (delstrekningene 1-3). Forutsetningen for kostnadsoverslaget var basert på anbefalte trafikkløsninger fra forprosjektet. Med fradrag av delstrekning 1, Nordre lilevollen, og med indeksregulert prisnivå, anga dette kostnadsoverslag en forventet kostnad på rundt 350 mill. kr for delstrekning 2 og 3.

Med de vedtatte trafikkløsningene og oppdaterte prosjektforutsetninger, er kostnadsoverslaget revidert. Forventet kostnad (P50) er nå beregnet til 390 mill. 2023-kr.

Nøyaktigheten i overslaget, målt som standardavvik i sannsynlighetsfordelingen, er ca. 15 %.

De største usikkerhetsfaktorene i kostnadsoverslaget på dette stadiet er fremdrift og byggetid, trafikkavvikling i anleggsperioden, omfangsendringer, grunnforhold og hensynet til verneverdier.

Som prinsipp for trafikkavvikling i anleggsperioden er det ikke endelig bestemt behovet for å stanse trikketrafikken. Gråkallbanen krever å opprettholde trikketrafikken gjennom anleggsområdet og har antydning økonomiske konsekvenser ved stans. Anslaget forutsetter imidlertid at trikken ikke får gjennomkjøring i anlegget og at denne i stedet må snu i Ila.

Det er videre god dialog med AtB knyttet til avvikling av busstrafikken, og prosjektet har tatt høyde for at bussen skal få gå gjennom anleggsområdet. Endelig løsning er ennå ikke avklart, men må tas i samspillet med entreprenør og AtB.

Brann- og redningsetatene sikres framkommelighet i anleggsfasen.

Det eksistere fremdeles usikkerhet om den tekniske løsningen for å rehabilitere Nidareid tunnelene. Det er imidlertid forutsatt at denne usikkerheten tilhører Bane Nor. I kostnadsoverslaget er det tatt høyde for de kostnadene som det vurderes at prosjektet selv må dekke. I hovedtrekk gjelder dette ny overbygning og overvannsløsning, som sikrer at det ikke kommer vann inn i tunnelene.

Finansiering

Før prosjektet går videre med fasene anskaffelser og entrepriser, er det behov for å få bekreftet prosjektets forutsetninger, strategier, planer og kostnader.

Kostnadsoverslaget inkluderer flere poster som skal finansieres og betales av eksterne samarbeidsparter:

- Trondheim kommune, kommunalteknikk; Kommunal del av VA-løsningene (vann og spillvann)
- Tensio; Fornyelse av kabelanlegg
- Andre kabeleiere; Samtidige fornyelser i anlegget

Foreløpig estimat for disse kostnadene, med ekstern finansiering, er ca. 30 mill. kr eks. mva. I tillegg vil de eksterne partene belastes med byggherrekostnader og prosjektering som blir gjennomført innenfor deres fagområde.

VA-løsningen i Batterigata, som utføres som en forberedende delentreprise, inkluderes i prosjektkostnad for Kongens gate med prosjektets sin andel som er i størrelsesorden 15 mill. kr eks. mva.

For rehabilitering av Nidareid tunnelene inngår bare Miljøpakkens del av kostnadene i overslaget. For både prosjektering og anleggsgjennomføring kommer det dermed ytterligere kostnader som er forutsatt dekket av Bane Nor.

Med korreksjon for ekstern finansiering, er forventet kostnad (P50 +/- 10%) for gateprosjektet Kongens gate på 390 mill. 2023-kr.

Kuttliste

Prosjektet har arbeidet med kuttliste for prosjektet. Prosjektet er veldig definert gjennom føringer og prinsipper som er lagt til grunn i gjeldende vedtak for prosjektet. Det medfører at mange av de foreslåtte kuttene går på kvalitet samt besparelse på effektivitet ved å stoppe all trafikk i gaten.

Herunder angis mulige kuttområder:

- Reduksjon av granittbelegg
- Ikke bruke variert belegg i kollektivgate for å lede biltrafikk
- Enklere standard på holdeplassene
- Grøntanlegg med enklere beplantning
- Redusere utskifting av eksisterende overbygning
- Gjenbruk av eksisterende trikkefundament, nord
- Ikke erstatte gatelysmaster og KL-master, bruke eksisterende og kun skifte armatur
- Enklere overvannshåndtering
- Ingen inngrep på sidearealer/forhager/sidegater
- Besparelse ved full stenging for all trafikk

For siste kulepunktet, som er knyttet til å stenge anlegget helt for trafikk, er svært vanskelig å anslå effekten av, men det antas en mulig besparelse på 10-20 mill. kr. Sett bort fra dette punktet, er øvrige kuttpunkt priset med en total besparelse på ca. 60 mill. kr.

Sett opp mot ambisjonene for Kongens gate, og med de føringer og prinsipper som er lagt til grunn for prosjektet, vurderes det imidlertid ikke realistisk å hente ut mer enn 25-30 % av angitt kuttmuligheter.

Alt såfremt det bli aktuelt å gjøre betydelige kutt i prosjektet, vil det følge en ny sak for stillingtagen.

Uansett behov for anvendelse av kuttmuligheter vil prosjektet naturligvis jobbe for å ivareta effektiv gjennomføring og redusere kostnadene i prosjektet, uten at det skal gå på bekostning av kvalitet og trafiksikkerhet. Samspillet med entreprenør og målprisene vil avdekke eventuelle behov for kutt.

Organisering

Byggeprosjektet er organisert som en tradisjonell byggherreorganisasjon, med prosjekteier, prosjektleder, byggeledelse og fagteam. Eksternt samarbeid etableres med de viktigste samarbeidspartnere/interessenter. Prosjekterende konsulenter og utførende entreprenører blir innplassert i organiseringen avhengig av fase og entreprisform.

Entreprisform

Det samlede byggeprosjektet er planlagt delt i to entrepriser:

- Delentreprise, som et forberedende anleggsarbeid for å etablere VA-løsning i Batterigata, som utførelsesentreprise
- Hovedentreprise for Kongens gate, gjennomført som en totalentreprise med samspill

I totalentreprisen engasjerer entreprenøren prosjekterende konsulent, som dermed utfører detaljprosjekteringen. Konkurransgrunnlaget blir utformet som en funksjonsbeskrivelse. Prisingen

gjøres ut fra foreløpig estimerte mengder, enhetspriser og påslagsprosjenter. Samspillfasen skal avsluttes med en enighet om målpris for aktuelle anleggsdeler og det er først på dette tidspunktet at et enda sikrere kostnadsoverslag for anlegget vil foreligge. Det er imidlertid også mulighet for å foreta kutt i omfang og kvalitet, eller i ytterste konsekvens avbrudd av kontrakten om en ikke kommer til enighet med entreprenør om målprisene.

Status og fremdriftsplan for prosjektet

Trøndelag fylkeskommune har med utgangen av mai 2023, gjennomført oppstartsfasen for byggeprosjektet. Denne har pågått siden årsskiftet 2022/2023, og formålet med oppstartsfasen er å etablere planer og forutsetninger for prosjektet, slik at organisasjonen og interessentene er orientert om arbeidet som må gjøres i de videre fasene (anskaffelse og entreprise). Oppstartsfasen er også brukt til å definere omfanget og grensesnittene mer konkret, samt å etablere kontakt med viktige eksterne interessenter (Bane Nor, Trondheim kommune, kabeleiere, trafikketater, mfl.). Prosjektstyringsområdene med kontraktstrategi, prosjektorganisasjon, tidsplaner og kostnadsoverslag er også konkretisert i oppstartsfasen.

Tidsplanen er på dette stadiet usikker og påvirkes av flere forhold. Herunder trafikkavvikling i anleggsperioden, løsning for Nidareid tunnelene, reguleringsbehov, markedssituasjon etc. Foreløpig tidsplan som angitt under er overordnet, og vil etter hvert blir mer detaljert for kommende faser i prosjektet.

Delentreprise VA i Batterigata:

- Mai 2023 – Inngåelse av avtale med entreprenør
- August 2023 – Anleggsstart
- Desember 2023 – Utførte VA-arbeider
- Våren 2024 – Ferdigstillelse av anlegget

Hovedentreprise for Kongens gate:

- September 2023 – Kunngjøring av konkurranse
- Desember 2023 – Kontraktsinngåelse
- Januar 2024 – Oppstart av samspillfase og detaljprosjektering
- Våren 2024 – Anleggsstart
- Sommer 2026 – Ferdigstillelse av anlegget

Fylkeskommunens vurderinger

Kongens gate prosjektet definerte mange mål i de tidligere utredningene som går på å sikre kollektivtrafikkens fremkommelighet og gi bedre forhold for myke trafikanter ved å redusere barriereeffekten.

Det har pågått en omfattende prosess med politiske avklaringer rundt prinsipper og med knyttet samordning imellom Miljøpakkens parter.

Måloppfyllelse om framkommelighet for kollektivtrafikken er vurdert som god med vedtatte prinsipp-løsninger. Dette gjelder spesielt med løsningen «kollektivgate nord» over Skansen/Nidareid.

Videre i Kongens gate er det først og fremst kvalitetsforbedring av trikkespor, vegdekke og teknisk infrastruktur som er effekten av prosjektet. For gangtrafikken medfører den vedtatte prinsipp-løsning liten endring fra dagens situasjon, men det vil bli en merkbar kvalitetsheving. Kapasitet og framkommelighet for biltrafikk blir lite påvirket av de nye trafikkløsninger.

Det er samtidig med gode trafikale løsninger, viktig å sikre god kvalitet på de løsninger som bygges. Dette er med til å sikre bærekraft for prosjektet. Standard og erfaring fra Innherredsveien bør her legges til grunn. Herunder er det også viktig å bruke de tekniske designelementer som det i fellesskap er etablert innenfor Miljøpakken.

Når det gjelder plattformlengder og kryssutforming er forutsetningene som ligger til grunn for de politiske saker førende.

Det er et overordnet mål om å sikre og etablere så mye grøntanlegg som mulig i gata. I arbeidet med byggeplan er det derfor et ønske om å være kreativ og søke løsninger som gir gate et grønt preg.

Med tanke på kryssutforming mot Mellomila i forbindelse med kollektivgate nord, pågår en dialog med Trondheim kommunes byplankontor for avklaring. Men som tidligere nevnt er tilbakemeldingen så langt, at om at det kun er utkjøring, da krever reguleringsplan.

Prosjekteier følge videre opp denne saken og vil søke minst mulig konsekvens for fremdriften.

Samlet sett vurderes det at Kongens gate prosjektet med dets vedtatte prinsipper og nærmere angitte premisser ref. notat (vedlegg 1), er et godt og modent prosjekt klar for gjennomføring og det anbefales derfor oppstart.

Med tanke på nødvendig avklaring rundt styringsrammen for prosjektet før det går videre i fasene, er det i saken pekt på at kostnadsoverslag for gateprosjektet Kongens gate med korreksjon for ekstern finansiering, angir en forventet kostnad på 390 mill. 2023-kr (P50 +/- 10%).

Gateprosjektet Kongens gate er imidlertid som opplyst inkludert i Miljøpakken sin portefølje med en styringsramme på 402 mill. 2023-kr.

Summert vurderes at det under gjeldende forutsetninger rundt usikkerhet knyttet til grensesnitt og finansiering fra eksterne, samt under gjeldende usikkerheter om kostnadsutvikling innenfor veganlegg, blir mest hensiktsmessig om styringsrammen for prosjektet fastholdes på 402 mill. 2023-kr, tilsvarende som den er satt innenfor Miljøpakken sin portefølje.

Uavhengig av styringsramme vil prosjektet, som det generelt er gjeldende, jobbe for å ivareta effektiv gjennomføring og redusere kostnadene i prosjektet, uten at det skal gå på bekostning av kvalitet og trafikksikkerhet.

Anbefaling

Miljøpakkens kontaktutvalg anbefales å godkjenne at styringsramme for gateprosjektet Kongens gate, delstrekning 2 og 3 settes til 402 mill. 2023-kr inkl. mva.

Det anbefales videre at Kontaktutvalget slutter seg til øvrige vurderinger i saken og godkjenner prosjektering og gjennomføring av prosjektet i henhold til prinsippene angitt i saksfremlegg med vedlegg.

Kommentarer:

- Før det settes i gang noen bygging, så må det til en politisk behandling i Trondheim kommune og dialog før det slik at vi ikke mister fremdrift. Sann som det er nå, har vi ikke en enighet om løsningen. Må også ha en forsikring om at hvis fotgjengerløsningen i Kongens gate ikke blir bedre, så må vi ha på plass et vedtak om å starte planlegging av fortau med universell tilgjengelighet som kan brøytes om vinteren i Erling Skakkes gate. Per nå fins det ikke noen bestilling på det, så Trondheim kommune bør få planleggingsmidler til å sette i gang arbeidet. Ber om at programrådet tar stilling til hvordan vi løser dette. Trondheim kommune bør få oppdraget. Trfk støtter dette.
- Statens vegvesen tenker at dette er en god løsning.
- Av- og påkjørsel ved Skansen er det en uenighet rundt. En av løsningene utløser fort krav om regulering. Krav om regulering henger i realiteten på 7 svingbevegelser. Blir krevende å utvikle byen videre med slike krav om regulering. Dette må vi kunne ordne opp i. Ber Trondheim kommune tenke seg nøye om da dette kan danne presedens. Det er totalsituasjonen i området som utløser kravet.

Konklusjonen:

1. Kontaktutvalget godkjenner at styringsramme for gateprosjektet Kongens gate, delstrekning 2 og 3 settes til 402 mill. 2023-kr inkl. mva.
2. Kontaktutvalget slutter seg til vurderingene i saken og godkjenner oppstart av prosjektet.
3. Det må gjennomføres en ny behandling knyttet til avkjøring ved Skansen.
4. Programrådet forbereder sak om løsning for gange og sykkel i Erling Skakkes gate

Sak 30/23 RVU og byindeks - orientering (Svv)

Tor-Erik Jule Lian orienterte om byindeksen og Oskar Kleven orienterte om RVU (se presentasjoner).

Kommentarer:

- Ser ut som parkeringsrestriksjoner begynner å virke. Antallet biler flater også, så det er noen lyspunkter.
- Tallene kunne sett annerledes ut hvis vi hadde brukt den 1 mrd, vi har i etterslep.
- Dette er tall for hele byvekst-området. Viktig å få på plass flere tellepunkter så vi kan måle effektene litt mer lokalt.

Konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt

Endrede indekser i revidert nasjonalbudsjett (RNB)

Jofrid Burheim orienterte. Viser til brev fra bypakke-sekretariatene til SD om økning i byggekostnad og statens indekser ikke øker i samme grad. I RNB er det foreslått at budsjettindeksen fra 22 til 23 økes til 5,5% for post 30, og 5,2% for post 63 og 66. Det er uvanlig at dette skjer. Må se an behandling i Stortinget før sommeren. Over sommer får vegdirektoratet et supplerende tildelingsbrev som sier noe om resultatene.

Konklusjon: Tas til orientering

Timesregel

Jofrid Burheim orienterte. Regjeringen har besluttet at i bomringer i bypakkene, skal timesregelen også skal gjelde de uten brikke. Rettferdighet som er bakgrunnen for dette. Det er uttrykt bekymring for inntektene i pakkene da flere får rabatt.

Kommentar:

- Vegamot melder at det er små konsekvenser at dette forslaget for Miljøpakken.

Konklusjon: Tas til orientering

Indekser og tall i avtaleteksten

Kjetil Strand orienterte.

Det ble gjort noen feil i indeksering av beløp i revidert BVA. Dette er rettet opp og sendt ut slik at det kan bli med i den politiske behandlingen. Hovedbudskaper er at staten står ved sine forpliktelser.

For programområdemidlene er statens bidrag etter indeksering på 4,195 mrd. (23-kr), og belønningsmidlene er på 3128,3 mill. (23-kr).

Hovedbudskapet er at tabellen i BVA er rettet opp, og det påvirker ikke statens bidrag.

Konklusjon: Tas til orientering

Godkjenning og signering av revidert BVA

Jofrid Burheim orienterte. Har dialog med departementene om å fine dato for signering. Bør være de som forhandlet avtalen lokalt som også signerer den.

Kommentarer:

- Rart at de lokale partene behandler avtalen, og så skal det gå så lang tid før signering.
- Departementene bør også kunne sende statssekretærer, trenger ikke være en statsråd. Departementet får vurdere dette.
- Bør få godkjent avtalen slik at Skaun og Orkland får være med i neste KU. Der skal vi begynne å diskutere 2024. Bør få unna formalitetene slik at de kan inkluderes i prosessene for 2024.
- Signering kan skje før valget.

Konklusjon: Statens vegvesen følger opp.