



# MØTEREFERAT

Vår referanse

Vår dato  
16.6.2017

**Dato og tid:** Fredag 9.6.2017, kl. 9:45 – 13:45  
**Sted:** Fylkeshuset, Fylkestingsal A, 5. etg.

---

**Til stede:**

Lars Aksnes, Vegdirektoratet  
Rita Ottervik, Trondheim kommune  
Tore Sandvik, Sør-Trøndelag fylkeskommune  
Dagfinn Berge, Jernbanedirektoratet  
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune  
Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen  
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet  
Erlend Solem, Sør-Trøndelag fylkeskommune  
Harald Høydal, Fylkesmannen  
Eva Solvi, Statens vegvesen

Heidi Fosslund, Trondheim kommune  
Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen  
Janne Solli, AtB (sak 36-37/17)  
Harald Storrønning, AtB (sak 36-37/17)  
Oddgeir Myklebust, Sekretariatet (sak 39/17)  
Endre Rudolfsen, Sekretariatet (sak 43/17)  
Terje Simonsen, Statens vegvesen (sak 44 - 45/17)  
Joar Nordtug, Statens vegvesen (sak 46/17)  
<http://miljopakken.no/>

**Fra:**

Henning Lervåg, Sekretariatet

---

**Saksliste:**

**Orienteringer**

- 36/17**      **Finansiering av utvidet busstilbud i 2017 (AtB)**
- 37/17**      **Ny takstmodell for Trøndelag (AtB)**
- 38/17**      **Om informasjonsarbeidet, herunder konseptet Superbuss (SVV)**
- 39/17**      **Holdeplassprinsipp i Kollektivbuen (Sek)**
- Lunsj**      **11:15 - 12:15 med orientering om sak 40/17: Handlingsprogram (lukket møte)**
- 41/17**      **Omdisponering av statlige midler og bompenger på riksveg (SVV)**
- 42/17**      **Bruk av midler til planlegging av superbuss i 2017 (Sbus)**
- 43/17**      **Revidert plan og avtale for finansiering av superbuss (Sek)**
- 44/17**      **Arbeid med Byåstunnel (SVV)**
- 45/17**      **Videre arbeid med Sluppen bru (Nydalsbrua) (SVV)**
- 46/17**      **Status for arbeidet med byutredningene (SVV)**
- 47/17**      **Byutviklingsavtaler (TK)**
- 48/17**      **Om trafikkutvikling (STFK/Sek)**

**Møtereferat**      Referat fra møtet 28.4.2017 er godkjent og lagt ut på <http://miljopakken.no/>

## Beslutninger i Programrådet

- Godkjenner aktivitetsplan for reiserådgivervirksomheten i 2017
- Avsetter planleggingsmidler for Fv 704 Tanem - Tulluan gjennom forskuttering av midler avsatt i Handlingsprogrammet for 2019
- Presiserer at hovedinnsatsen til gågrappa skal være arbeid med snarveger, men åpner for at gågrappa kan foreta kartlegging av mer helhetlige forbindelser sammen med trafikkikkerhetsgruppa
- Godkjenner en rammeøkning for tiltak i Bromstadvegen med 6 mill kr (fra 32 mill kr) og åpner for at rundkjøring i krysset med Kong Øysteins veg bygges om, forutsatt at forholdene for kryssende fotgjengere bedres.
- Avslo forespørsel om dekning av arbeid med utvikling av "levende lab" i Elgeseter gate, men åpnet for at en kan komme tilbake med forespørsel om støtte til konkrete prosjekt

## Bestillinger fra Kontaktutvalg

- Erfaringer med samarbeid og organisering av arbeidet i Miljøpakken (21.9.2017)
- Avklaring av Miljøpakkens bidrag til finansiering av planlegging og eventuelt forvaltning (21.9.2017)

## Sak 36/17: Finansiering av utvidet busstilbud i 2017 (AtB)

AtB orienterte om vedtak om å utvide kollektivtilbudet i 2017/18. Kollektivtrafikken har hatt betydelige merinntekter i Trondheim og ønsker å benytte disse sammen med ekstra tildelte belønningsmidler til finansiering av en utvidelse av kollektivtilbudet. Kostnaden er anslått til 16,3 mill kr i 2017 med et utvidet tilskuddsbehov på 6,5 mill kr. Helårseffekten er anslått til 43,5 mill kr for kostnadene og 17,4 mill kr for tilskuddsbehovet.

### Kommentarer:

- Det er positivt at det går bra med økonomien. De grepene som gjennomføres synes fornuftige, men beslutningsprosessen må bli slik at Kontaktutvalget kommer inn før beslutningene fattes.
- Positivt at kapasiteten økes der det er trengsel i dag. Dette må gå foran nye ruter.
- Opptrappingen av tilbudet skaper bindinger og forventninger neste år. Er det risiko for at utvidelsen bruker opp handlingsrommet for å bedre tilbudet i 2018?
- Dette ligger innenfor AtBs handlingsrom. Ikke rimelig at verken fylkeskommunen eller Miljøpakken driver detaljstyring på rutenivå. Føringerne må gis i leveranseavtalen.
- Dette er tiltak som kan få konsekvenser for kollektivtrafikkens økonomi/tilskuddsbehov, og som bør forelegges Kontaktutvalget før beslutning. I år har vi ekstra belønningsmidler som vi ikke kan forvente neste år.
- Kan ikke drive kollektivtrafikk med bestillinger fra år til år. Det er AtB som tar risikoen og bærer det økonomiske ansvaret. AtB har nå rikelig med egne inntekter i 2016 og 2017 som de ønsker å overføre til 2018.

### Konklusjon:

*Tas til etterretning. Kontaktutvalget ønsker en bedre prosess med orientering på forhånd neste gang.*

## Sak 37/17: Ny takstmodell for Trøndelag (AtB)

Janne Solli orienterte om forslag til endring av takststrukturen i Trøndelag. Det foreslås en felles takstzone for Stor-Trondheim tilsvarende det som ligger innenfor bytakstområdet i dag.

Det foreslås totalt 11 soner der takstene i prinsippet øker proporsjonalt med antall soner opp til 5. Grunntakst er 37 kr for mobillett og 60 kr ved betaling til sjåfør.

Det blir en høringsprosess etter vedtak i fellesnemnda 15. juni og deretter lokal politisk behandling. Høringsfrist er medio september. Sendes også på høring til regionrådet.

Kommentarer:

- Forholdet til toget bør avklares på lengre reiser. Jernbanedirektoratet ønsker å komme i dialog og være mer enn en høringsinstans. Det kan ha store konsekvenser om vi ikke gjør dette riktig.
- Det er per i dag ikke så stor kapasitetsreserve på Trønderbanen og lite lønnsomt å senke takstene.
- Kan ikke vente med å få på plass en ny takstmodell. Dersom jernbanen ikke har nødvendig kapasitet, kan det bli aktuelt å gi konsesjon for rutebuss på strekningen Trondheim - Steinkjer.
- Hva med flybuss i framtida? Flybussen har konsesjon ut 2021. Når fylkesgrensa forsvinner, overtar fylkeskommunen konsesjonsmyndigheten. Må utredes nærmere i nytt anbud/ruteopplegg.

*Konklusjon: Tas til orientering. Det oppfordres til dialog med Jernbanedirektoratet før valg av takstmodell*

### **Sak 38/17: Om informasjonsarbeidet, herunder konseptet Superbuss (SVV)**

Jørn Arve Flått orienterte om arbeidet med en revidert kommunikasjonsstrategi for hele superbusskonseptet. Behov, utfordringer, budskap og tiltak er drøftet og nedfelt i et notat. Gruppen er bedt om å se på navnevalget og har ulike syn på om det er fornuftig å endre navnet på konseptet til MetroBuss. Det er både gode argumenter for beholde navnet og for å endre.

Kristin Gjærevoll orienterte om saker i media siden sist. Det har vært litt mindre enn i samme periode i fjor, men fortsatt ganske mye. Flere oppslag om Elsykkel og superbuss. Planene for oppstart av tre større prosjekt: Jonsvannsvegen, Høgskoleringen og Johan Tillers veg er presentert, likeså pågående arbeid på E6 sør.

Det arbeides med ny nettside med fokus på prosjektaktiviteten. Nettsida har foreløpig visse systembegrensninger som det tar tid å løse. Fire reiserådgivere er nå i arbeid innenfor fem ulike innsatsområder rettet mot skole, sykkel og buss. Fjorårets sommerarrangement ble drevet av innleide ferievikarer og følges ikke opp i år. Miljøpakken er fortsatt behjelpelig med å stille utstyr for sykkelparkering til disposisjon ved større arrangement.

Kommentarer:

- Hvorfor skal Trondheim som eneste by kalle det superbuss. Superbuss er et lite innarbeidet begrep som det intuitivt er vanskelig å kjenne innholdet i.
- Viktig at det kommuniseres et nettverkssystem med knutepunkt som inneholder mer enn superbusslinjene.
- Gjenkjennbarheten taler for at metro som signaliserer et høykapasitetssystem bør brukes i markedsføringen også i Trondheim.
- Viktig å ha fokus på å informere de som blir direkte berørt gjennom grunnerverv, gravearbeider, trafikkompplikasjoner ol. Dette har stor betydning for omdømme.
- Det skjer en rekke parallelle ting som fordrer at partene er godt orientert og koordinert i arbeidet framover.
- AtB har en sentral rolle i kommunikasjonen av rutetilbudet og må styrke seg fram mot at et nytt tilbud settes i drift i 2019.

*Konklusjon: Navnet endres til MetroBuss*

### **Sak 39/17: Holdeplassprinsipp i Kollektivbuen (Sek)**

Oddgeir Myklebust orienterte om arbeidet med å avklare mulighetene for etablering av midtstilte kollektivfelt. Graden av kompleksitet og konsekvenser knyttet til midtstilt løsning på de ulike delstrekningene er vurdert, herunder også økonomiske forskjeller mellom midtstilte og sidestilte kollektivfelt/stasjoner. Det er også sett på mulige vekslingspunkt mellom sidestilt og midtstilt stasjonsplassering, og på om det kan la seg gjøre å etablere midtstilte kollektivfelt dersom antall bilfelt begrenses. Arbeidet har som mål å peke på hvilke muligheter for midtstilte kollektivfelt som foreligger og hvilke konsekvenser som er knyttet til disse. Arbeidet skal danne grunnlag for politisk avklaring og behandling hos partene i Miljøpakken.

Foreløpig konklusjon er at midtstilte kollektivfelt/stasjoner kan etableres uten større komplikasjoner på strekningen mellom Sluppen og Prinsen kino, og delvis midtstilte felt i en trefeltsløsning i Kongens gate. Det er ikke vesentlige kostnadsforskjeller i Elgeseter gate og Kongens gate, mens midtstilte holdeplasser koster mer i Holtermannsvegen og Prinsens gate.

Kompleksiteten med midtstilte felt kan reduseres på hele strekningen østover til Stavne/Leangenbanen ved å stenge Prinsenkrysset og Olav Tryggvasons gate for biltrafikk, ta bort et kjørefelt for bil inn til byen over Bakke bru og opprettholde den foreslåtte løsningen med prøveprosjekt i Innherredsvegen. Dette vil ha trafikale konsekvenser.

Kommentarer:

- Har fått for kort tid til å se på de nye trafikkberegningene. Bør se nærmere på disse og ber om at vi tar oss bedre tid og utsetter behandlingen til møtet i Kontaktutvalget i september.
- Vi kan ikke vente lengre med å få en politisk behandling. Kan se nærmere på manglene og sende saken direkte til politisk behandling. Frist for å få saken behandlet i august er 15. juli.
- Vi må også ta inn følgekostnadene i sidegatene - hva det koster å sikre seg mot gjennomkjøring i sidegatene. Må også vurdere om kostnadsanslagene er gode nok.
- Trafikksituasjonen i Prinsenkrysset er mye endret siden spørsmålet om biltrafikk gjennom terminalområdet ble behandlet politisk. Vi har et annet faktabilde nå som må synliggjøres.
- Vi må se spørsmålet om trafikkstrømmer og kapasitet for kollektivtrafikk i et lengre perspektiv. Hvordan blir situasjonen med fortsatt vekst i kollektivtrafikken fram til 2040/2050? De løsningene vi nå velger må ha en lang holdbarhetsdato.
- Byen vokser. Gatene har den størrelsen de har og kapasitetsøkningen må ses innenfor dette handlingsrommet.

*Konklusjon:*

*Saken sendes direkte til politisk behandling etter at det er gjort nærmere rede for de trafikkmessige og økonomiske konsekvensene.*

### **Sak 40/17 Handlingsprogram (SVV)**

Vegvesenet orienterte om innspill i statlig budsjettarbeid i lukket møte.

*Konklusjon: Tas til orientering*

## Sak 41/17 Omdisponering av statlige midler og bompenger på riksveg (SVV)

Forslag til omdisponering av ubrukte statlige midler og ubrukte bompenger på riksveg framgår av tabell. Fullmakten til å foreta disse omdisponeringene ligger til Vegdirektoratet og Regionvegsjefen som ønsker å avklare dette med Kontaktutvalget før justeringene spilles inn som grunnlag for statsbudsjettet for 2018.

Programområde	Prosjekt	Statlige midler mill kr	Bompenger mill kr
Store prosjekt	E6 Sentervegen - Tonstad	-12,5	-70
Store prosjekt	Rv 706 Dorthealyst - Stavne		-3,5
Miljøtiltak	Støytiltak Sivert Dahlens v.	-0,915	
Miljøtiltak	Støytiltak Okstad - Kroppan bru	-12,468	
Miljøtiltak	Miljøgate Trondheim (Olav Trygv. gt)	-4,927	-20,308
Trafikksikkerhetstiltak	Utbedring ulykkespunkt Trh	-10,334	-10,2
Store prosjekt	E6 Jaktøya - Sentervegen		53
Store prosjekt	Rv 706 Nydalsbrua (Sluppen bru)		51
Trafikksikkerhetstiltak	Kryssutbedring Isdamvegen	15	
Trafikksikkerhetstiltak	Fortau ved Nidar/Sirkus shopping	7	
Kollektivtrafikk	Superbuss riksveg (Tonstad og Leangen)	15	
Sykkel	Punkttiltak riksveg (etter GS)	4,1	

### Konklusjon:

Kontaktutvalget har ingen innvendinger til at vegvesenet omdisponerer 41,1 mill kr i ubrukte statlige midler som vist i tabell, og 104 mill kr i ubrukte bompenger til store prosjekt. Endringene innarbeides ved revisjon av neste års handlingsprogram.

## Sak 42/17 Bruk av midler til planlegging av superbuss i 2017 (Sbus)

Superbussprosjektet har utarbeidet en oversikt over behovet for planleggingsmidler i 2017. Det meste av midlene er knyttet til reguleringsplanarbeidet eller nødvendig forarbeid til dette. Dette er kostnader som staten dekker 50 % av gjennom tilskudd til superbuss i bymiljøavtalen, men først etter at byggingen er igangsatt.

Type tiltak	Planbudsjett 2017
Holdeplasser	46 mill kr
Knute- og omstigningspunkt	23 mill kr

Strekningstiltak	9 mill kr
Totalt	78 mill kr

**Konklusjon:**

*I alle Miljøpakkens prosjekter skal planleggingskostnader inngå i tiltakenes prosjektrammer. Kontaktutvalget er kritisk til at det ikke foreligger en oversikt over superbussprosjektets planleggingskostnader på et tidligere tidspunkt og ber prosjektstyret styrke arbeidet med med styring og økonomikontroll. Det forutsettes at alle planleggings-/reguleringskostnader dekkes innenfor politisk avklarte kostnadsrammer. Eventuelle behov for justeringer må avklares gjennom revisjon av handlingsprogram.*

**Sak 42/17 Revidert plan og avtale for finansiering av superbuss (Sek)**

Det er gått ett år siden vi signerte bymiljøavtalen for Trondheim. Kontaktutvalget ba i sak 17/17 om at det utarbeides en revidert helhetlig plan for framdrift og ressursbehov i de ulike prosjektene.

Planen skal vise en oversikt over:

- tiltak utenfor Kollektivbuen hvor byggeplanene kan legges til grunn for beregning av statens bidrag
- tiltak i Kollektivbuen som skal kvalitetssikres gjennom KS2.

En del prosjekt er allerede igangsatt, og flere ventes i hovedsak ferdigstilt innen utgangen av 2019. Det gjelder enkeltprosjekt som ombygging av Dybdahls veg, Jonsvannsvegen, Høgskoleringen, samt brorparten av trasé og holdeplasstiltakene utenfor Kollektivbuen. Endelig ferdigstillelse av omstigningspunktene og ombyggingen av gatene innenfor Kollektivbuen for Superbuss vil ta noe lengre tid og håndteres stort sett i gateprosjektene. Planen skal danne underlag for de kommende avklaringer og avtaler med staten i forhold til tilskuddsnivå i tråd med den underskrevne bymiljøavtalen.

Kommentarer:

- Dette er et viktig underlag for arbeidet med MetroBuss-prosjektet som skal gi grunnlag for budsjetteringen. Må få det ferdig så fort som mulig - før sommeren.
- Prosjektbeskrivelsen er OK og et godt utgangspunkt for innmelding av behov til staten. Faseinndelingen må organiseres på en litt annen måte og vi må bli mer konkret på hvert prosjekt i forhold til statlige forpliktelser.
- Det er ikke nødvendig med KS2 for tiltak i Kongens gate. Disse ligger under 750 mill kr og innebærer verken vesentlige endringer fra dagens situasjon og eller krav om reguleringsendring.
- Det bør ikke være nødvendig med KS2 for Olav Tryggvasons gate? Dette er et prosjekt langt under 750 mill kr som har liten risiko. Det har vært avklart i lang tid, og det haster med å komme i gang. Heller ikke behov for regulering.
- Det er viktig at det gjennomføres KS2 for de to prosjektene med størst behov for kvalitetssikring, Elgeseter gate og Innherredsvegen.
- Det er viktig å behandle behovene for knutepunktsutvikling i innmeldingen til departementet. Det anses ikke nødvendig å foreta KS2 for etableringen av et bussdepot.
- Miljøpakken bør lage et forslag som departementet kan respondere på. Dokumentet bør revideres og utkast sendes på en rask epost-runde i Kontaktutvalget før sommeren. Det er ønskelig med en politisk orienteringssak.

*Konklusjon:*

*Notatet revideres ut fra kommentarene i møtet og avklares gjennom en epost-runde i Kontaktutvalget. Det utarbeides en politisk orienteringssak.*

### **Sak 43/17: Arbeid med Byåstunnel (SVV)**

Det er gjennomført risikoanalyser og kostnadsberegninger for ulike standardløsninger og tunneltrasèer for Byåstunnelen. Fravikssøknader knyttet til stigning, kryss i tunnel og antall tunnellop er oversendt til behandling hos Vegdirektoratet før de går videre til Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Kommentarer:

- Det foreligger ikke svar fra Vegdirektoratet på fravikssøknadene. Svaret bør sendes ut som underlag for behandling i Kontaktutvalget i september
- Vi ser for oss behandling av fravikssøknaden i fylkestinget i september.

*Konklusjon:*

*Tas til orientering. Behandles i kontaktutvalget i september når svar på fravikssøknad foreligger.*

### **Sak 44/17: Videre arbeid med Sluppen bru (Nydalsbrua) (SVV)**

Reguleringsplan for Rv. 706 Osloveien Sluppen – Sivert Dahlens veg ligger ute til førstegangs offentlig ettersyn. Strekningen er en del av hele ringvegssystemet rundt de sentrale byområdene i Trondheim. Det er gjennomført kostnadsberegning for reguleringsplan og inngått kontrakt med konsulent for byggeplanlegging. Det tas sikte på å sende planvedtak på høring våren 2018 og fortsette prosjektering parallelt med gjennomføring av KS2. Da vil det kunne bli byggestart våren 2020 med ferdigstilling i 2022.

Vegvesenet foreslår at ny rampe fra Sluppen bru opp til Okstadbakken tas med i reguleringsplanen, noe rådmannen ikke anbefaler ut fra konflikter med viltinteresser. Anslaget viser 1050 mill kr for bru med ramper. Denne utvidelsen av kostnadsrammen lar seg finansiere hvis vi dekker 100 mill kr med sykkelmidler over programområdene og får statlige midler i henhold til NTP-forslag.

Departementet har ikke tatt stilling til om vi kan forskuttere bruk av bompenger til arbeid med Nydalsbrua i høst. Programrådet tilrådte 4 mai at prosjekteringen av Nydalsbrua likevel starter opp.

Kommentarer:

- Søknad om økt takst og utvidet bomperiode er ennå ikke behandlet og vil ikke bli framlagt for Stortinget før sommeren.
- Det er stilt spørsmål i Stortinget om Miljøpakken der statsråden svarer at det fortsatt er uavklarte spørsmål knyttet til bompengenebehovet.
- Vegdirektoratet oversender grunnlagsmaterialet til departementet i juni, og det er ingen mangler knyttet til spørsmål om bompengenebehov.
- Viktig å fortsette arbeidet med prosjektering og det anses forbundet med liten risiko
- Vanskelig å ta stilling til kostnader og konsekvenser over bordet. Kontaktutvalget har for fremtiden behov for å få seg forelagt slik informasjon skriftlig før behandling.

*Konklusjon:*

*Kontaktutvalget gir klarsignal for oppstart av prosjektering av Nydalsbrua. Det må foreligge skriftlig grunnlag før møtet for behandling av saker som har økonomiske konsekvenser.*

### **Sak 45/17: Status for arbeidet med byutredningene (SVV)**

Joar Nordtug redegjorde kort om status i arbeidet med byutredningen og spesielt om de ulike arealbruksalternativene som er under vurdering. Arbeidsgruppene i byutredningen er i ferd med å ferdigstille innspill til virkemiddelpakker og det er gjennomført innledende beregninger av basisalternativ. Forslag til sammensetning av virkemiddelpakker kommer på plass i siste halvdel av august. Det er ønskelig med et møte i styringsgruppa/Kontaktutvalget om hvilke virkemiddelpakker som skal inngå i beregningsalternativene.

Kommentarer:

- Kan finne tidspunkt for et to-timers møte i siste del av august
- Vegdirektøren ønsker å ha et møte med styringsgruppene i de aktuelle byene i forbindelse arbeidet med byutredningene. Kan være aktuelt med et felles møte.

*Konklusjon:*

*Tas til orientering. Det blir ekstra møte i styringsgruppa for byutredningen i siste del av august.*

### **Sak 46/17: Byutviklingsavtaler (TK)**

Trondheim, Melhus, Malvik, Stjørdal, STFK og FMST har utarbeidet et utkast til Byutviklingsavtale som grunnlag for mandat til forhandling mellom partene. Begrepet byutviklingsavtale er knyttet til den gjeldende bymiljøavtalen, men kan være et grunnlag for det påbegynte arbeidet med en revisjon av avtalen - en byvekstavtale som også åpner for mulig deltagelse fra omegnskommuner.

Kommentarer:

- Vanskelig å gå inn i slike forhandlinger nå når vi ikke vet hva det forhandles om siden motparten mangler forhandlingskort. Dette hører hjemme i byvekstavtalen.
- Departementet er bedt om å begrunne behovet for en avtale og handlingsrommet i denne. Statsråden opplyser i brev av 7. juni at det ikke er noe reelt å forhandle om nå og har ingen motforestillinger mot at dette håndteres i byvekstavtalen (Se vedlegg).
- Fylkesmannen opplyser at det har vært et godt samarbeid om et utkast som gir en viktig kobling til arealbruk

*Konklusjon:*

*Problemstillingene i en byutviklingsavtale hører inn under revisjonen av byvekstavtalen.*

### **Sak 47/17: Om trafikkutvikling (STFK/Sek)**

Det har vært en akkumulert vekst på 6,4 % for kollektivtrafikken i storbyområdet hittil i år. Vi rapporterte en akkumulert vekst i biltrafikken på 2 % i samme tidsrom. I ettertid har bomselskapet opplyst at de har sendt oss feil tall for april. De korrigerede tallene viser 13,6 % nedgang i biltrafikken i april (påske) noe som innebærer en gledelig utvikling og akkumulert nullvekst (-0,36 %) hittil i år.



Kommentarer:

- Det er ønskelig å se nærmere på veksten i biltrafikk. Vi må se etter tiltak for å stoppe denne utviklingen.
- Hva vet vi om veksten og hvordan den er fordelt områdevis? Ønskelig med en trafikksak som redegjør for dette.
- Vi må få et bedre grunnlag for å se hvordan trafikkstrømmene flyter. Trondheim burde være den byen i verden som vet mest om trafikantenes ferdsel og hva som bidrar til trafikken.
- Etter at bomstasjonene ble tatt ned på E39 har trafikken vokst med om lag 5 %, men veksten er tiltagende.

*Konklusjon: Tas til orientering. Det bestilles en gjennomgang av trafikkutviklingen for å beskrive hvor veksten har kommet.*

**Generelt:**

Det er ofte mange saker og kort tid til behandling i Kontaktutvalget. Det er lite tid til presentasjoner og viktig at det foreligger korte, poengterte skriftlige orienteringer før møtet slik at Kontaktutvalgets medlemmer kan sette seg inn i disse på forhånd. Minner om tidligere føringer om at slike vedlegg som belyser problemstillingen normalt holdes innenfor 2 sider.