



# MØTEREFERAT KONTAKTUTVALGET

Vår referanse

Vår dato  
26.2.2019

**Dato og tid:**           **Torsdag 15.2.2019, kl. 10:00 – 12:30**

**Sted:**                   **Formannskapssalen, Rådhuset**

---

## **Til stede:**

Lars Aksnes, Vegdirektoratet

Rita Ottervik, Trondheim kommune

Tore O. Sandvik, Trøndelag fylkeskommune

Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune

Bjørne Grimsrud, Vegdirektoratet

Olaf Løberg, Trondheim kommune

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Harald Høydal, Fylkesmannen

Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune

Endre Rudolfson, Statens vegvesen

Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen

Referent: Henning Lervåg, Miljøpakkens sekretariat

---

## **Orienteringer**

**1/19 Oppfølging av vedtak om universell innstegshøyde Metrobuss (TK)**

**2/19 Bruk av statlige midler til bussdepot (TRFK)**

**3/19 Kommunedelplan for Sluppen (TK/SVV)**

**4/19 Midlertidige utbedringstiltak på Sluppen (SVV/TK)**

**5/19 Metrobuss 2019 – status (Sek)**

**6/19 Metrobuss gateprosjektene (Spilsberg)**

**7/19 Om informasjonsarbeidet (SVV)**

**8/19 Om trafikkutviklingen (TRFK/Sek)**

## **Eventuelt**

- **Oppfølging av vedtak om Miljøpakkens organisering**
- **Møtetidspunkt før påske**

*Lukket møte:*

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

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

### **Beslutninger i Programrådet**

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

*Konklusjon: Tas til etterretning*

### **Sak 1/19: Oppfølging av vedtak om universell innstegshøyde Metrobuss**

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

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

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

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

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

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

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

Kommentarer:

- Uttrykker utålmodighet da dette er en sak som ble tatt opp for lenge siden.
- Nasjonale standarder må ivaretas i planleggingen

*Konklusjon: Tas til etterretning.*

## Sak 2/19: Bruk av statlige midler til bussdepot

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

### Formål:

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

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

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

### Fylkeskommunens ansvar:

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

### Formålet med statens tilskudd til depot:

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

Tabell: Bruk av statlige tilskudd til bussdepot i bymiljøavtalen:

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

Statens tilskudd utbetales etterskuddsvis mot dokumentasjon av faktiske kostnader. Utbetaling kan skje etter hvert som det enkelte tiltak (1-6) er gjennomført og dokumentert. Partene er innforstått med at de faktiske kostnadene vil kunne avvike noe fra avtalens budsjetterte kostnader. Staten aksepterer avvik på enkeltposter i oversikten, innenfor den samlede rammen av 120 mill.

Kommentarer:

- Det var opprinnelig 140 mill. kr som skulle brukes til depot. Hvor har det blitt av resten?
- Det har sammenheng med at departementet har bestemt at staten dekker halvparten av kostnadene ekskl. mva siden fylkeskommunen har momsrefusjon.
- Det er to sider ved momsproblematikken – fordelingen av kostnadene mellom stat og lokalt avhengig av om en tar utgangspunkt i kostnader inklusive eller eksklusive moms, men også avtalens tallfesting av et totalbeløp som staten skal yte til gjennomføringen av metrobuss i Trondheim.
- Kommer tilbake til spørsmålet om moms i byvekstforhandlingene.
- Det er viktig å slå fast at det er staten som har senket ambisjonene knyttet til bussdepot, ikke Miljøpakken.
- Inntil videre (i påvente av avklaring av statens faktiske bidrag) kan vi være omforente om at 120 mill kr kan benyttes til bussdepot.

*Konklusjon:*

*Kontaktutvalget mener at det inntil videre kan benyttes 120 mill kr av statlig investeringstilskudd til bussdepot*

### **Sak 3/19: Kommunedelplan for Sluppen**

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

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

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

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

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

Planprogrammet (bygningsrådet 23.10.2018) gir føringer for saksgangen:

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

På grunn av meget stram fremdriftsplan er det ikke ett eller flere prinsipper som på nåværende tidspunkt er så rendyrket at de kan konsekvensutredes.

Prosjektgruppen jobber videre med prinsipper 1 og 3. Dette er beskrevet i utkast til saksframlegg til formannskapet og på kommunedelplanens nettside, se spesielt planprosess:

<https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/kdpsluppen/planprosess>

Politisk behandling i kommunen og eventuelt fylkeskommunen ventes 5.3.2019.

Kommentarer:

- I det videre arbeid er det viktig å få vurdert bebyggbart areal til annet enn trafikk. I tillegg også kost/nytte på et tidlig stadium i prosessen for å unngå at prosjektet blir for dyrt.
- Er mest opptatt av prosessen nå. Det er ikke mulig å anbefale prinsipper før vi vet mer om forslagene, kostnadene og konsekvensene.
- Kulvert er komplisert og det må ses nærmere på anleggsmessige spørsmål, tekniske og kostnadmessige sider ved å bygge mens trafikken pågår før det velges alternativ.
- Det etterlyses bedre kostnadsanslag enn de grove tallene som foreligger. Trenger informasjon om kostnader for å vurdere hva som er realistisk.
- Løfteevnen til private aktører må også vurderes, men er nok relativt begrenset.
- Det er et godt grep å løfte kollektivsystemet på et lokk, men det må bli et knutepunkt med et byutviklingsmessig grep som gjør området attraktivt for bruk, ikke bare som bussholdeplass.
- Utviklingen i Sluppen må ses i et 50-100 års perspektiv. Det som bygges vil gi føringer også for kollektivsystemet. Det må legges inn høy kapasitet for kollektiv. Det handler om å velge noe eller velge bort noe.
- Det er ikke spørsmål om vi får Byåstunnel, men når vi får tunnelen.
- Det haster med å få en avklaring i området, men dette kommer til å bli et svært viktig punkt i framtida, og det må jobbes mer med alternativene før en tar stilling til løsningsvalg.

*Konklusjon:*

*Kontaktutvalget tar saken til orientering og mener det må arbeides mer med alternativene før det tas stilling til løsningsvalg*

#### **Sak 4/19: Midlertidige utbedringstiltak på Sluppen**

Holdeplassene rett nord for Kroppanbrua er besluttet nedlagt i sak om "Stasjonsstruktur og prinsipper for superbuss" medio 2017. Dette er begrunnet ut fra farlige trafikksituasjoner når bussene på veg nordover må krysse avkjøringsrampen til Omkjøringsvegen på veg ut fra holdeplass. Neste holdeplass i nordlig retning er da i Holtermannsveien etter krysset med Bratsbergveien. Gangavstanden til viktige nærings- og serviceområder på Sluppen sør for Omkjøringsvegen blir svært lang, ca 1,2 km.

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

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

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

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

#### Kommentarer:

- Må finne en rimelig og grei løsning for arbeidsplassene. Kan ikke legge ned de holdeplassene vi har nå.
- Vi må vurdere hvor mye vi kan benytte til midlertidige løsninger opp mot hva vi trenger for å gjennomføre den store planen. Viktigst nå blir å løse de kortsiktige problemene.
- Det vil være brudd på nullvekstmålet å ta bort holdeplassene ved Kroppanbrua. Kan ikke stenge holdeplassen før det foreligger et alternativ.
- En midlertidig bru ved Sluppen kan være en løsning på noe sikt, men enig i at en ikke må bruke mye midler til dette i påvente av å få realisert en langsiktig løsning.
- Vi vil gå tom for penger, så det blir viktig å få en godt gjennomarbeidet plan for en permanent løsning før en vurderer midlertidige løsninger til 100 mill kr.
- Kjenner ikke til tallet 100 mill kr. Det vil være størst økonomisk risiko med bruløsning og kulvert under vegen. Midlertidige tiltak kan ikke inngå i en trinnvis utbygging og heller ikke gjenbrukes.
- AtB sier de ikke vil kjøre Metrobuss på eksisterende holdeplasser
- Sluppen er et viktig næringsområde og det er 10 år siden reguleringsplanen ble laget. Her var tilgjengeligheten til kollektivtrafikk viktig. Ligger det rekkefølgebestemmelser knyttet til en utbyggingsavtale må også utbyggerne bidra,
- Trengs det nye politiske vedtak for å opprettholde holdeplassene?
- Vi må få fram potensialet for private eiere. Det er en unik situasjon med et fåtall eiere som har store ambisjoner.
- Det er vegeier som bestemmer om holdeplassene må nedlegges. Vegvesenet legger ikke ned holdeplassene hvis Kontaktutvalget ikke mener det. Må sjekke opp mot AtB.
- Kommunen og vegvesenet bør sette seg sammen for å se på tiltak som kan forlenge bruken av dagens holdeplasser ved Kroppanbrua. Må komme tilbake med en vurdering av alternative muligheter for å bygge midlertidige holdeplasser på kort sikt.
- Trafikksikkerhet må vurderes.

#### Konklusjon:

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

### **Sak 5/19: Metrobuss 2019 – status**

Byggingen er nå inne i siste fase. Den økonomiske usikkerheten er redusert. Det meste av avtalene er signert (Vegvesenet 95 %, kommunen 100 %). Kostnadene på Tiller er betydelig høyere enn først antatt, men avviket håndteres innenfor kommunens kostnadsramme. Den overordnede sikkerhetsavsetningen på 60 mill kr er urørt. Halvparten er avsatt som sikkerhet i byggefasen og resten som sikkerhet til sluttoppgjør.

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

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

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

Byggherrene er bedt om:

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

Nærmere omtale i vedlegg 5-19.

Kommentarer:

- Tiller er problematisk. Den midlertidige løsningen er ikke optimal. Hva gjør vi nå når City Syd ikke har planer om å etablere en permanent løsning i overskuelig framtid? Må finne en optimal løsning i påvente av City Syds ombygging.
- AtB har funnet en god løsning for omkjøring fram til 1. november
- Prosjektet avventer Vegdirektoratets behandling av at en tar bort lyssignalet.
- Savner bruken av begrepet styringsramme. Alle prosjektene må ha en definert styringsramme.
- SVV vil leie inn nødvendige ressurser dersom dette skulle være nødvendig for å sikre bemanningen av prosjektene.

*Konklusjon: Tas til etterretning.*

### **Sak 6/19: Metrobuss gateprosjektene**

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

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

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

Den vestre delen av Innherredsveien (Bakke bru – Bassengbakken) bør også ses i sammenheng med Olav Tryggvasons gate, da de løsningene man velger bør harmonere. Den østre delen av Innherredsveien framstår som mest avklart og det er realistisk å gjøre ferdig planene tidnok til anleggsstart i 2020.

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

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

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

Kommentarer:

- Det er viktig å se på hva som er hensiktsmessig rekkefølge i gjennomføring av gateprosjektene.
- Bygges Konges gate om pga trikken? Her er fylkesutvalgets vedtak om parallellt kollektivfelt, dvs. en flytting av østgående kollektivfelt til midtre felt ikke ivaretatt. Det framgår ikke av planprogrammet og må utredes.
- Administrasjonen har vurdert flere løsninger, herunder også 2-feltsgate, men det er ikke en del av bestillingen.
- Fylkesutvalget har vedtatt at sykkelfeltene flyttes ut av Olav Tryggvasons gate umiddelbart. Bussjåførene oppfatter syklistene som problematiske og som en sikkerhetsrisiko. 80 % av syklistene sykler i andre gater. Det er alt for store forsinkelser for kollektivtrafikken.
- Fylkeskommunen savner fagmyndighetenes vurdering av trafikksikkerhet. Denne framgår ikke av de månedlige statusrapportene. Det blir for trangt for bussene og overhenger kommer inn i sykkelfeltet når de svinger ned Søndre gate. AtB mener det er umulig å ha denne situasjonen når vi skal i gang med Metrobuss.
- Trafikksikkert vil bli vurdert i evalueringen som kommer til behandling 5. mars. Det forutsettes at fagmyndighetene (SVV) er tilstrekkelig involvert i dette arbeidet.



- Det er ikke alt en er fornøyd med i prøveprosjektet. Vil vurdere å ta bort gatemøblene for å få bedre plass til bussene. Formannskapet har også bedt om at det ses på justerte løsninger. Selv om man stenger sykkelfeltene vil det være syklistene der.
- Vi må ta oss tid til å behandle evalueringen av prøveprosjektet slik at alle hensyn blir ivare tatt i vurderingen.

*Konklusjon:*

*Kontaktutvalget tar til etterretning at framdriftsplanen for planleggingen av Olav Tryggvasons gate og vestre del av Innherredsvegen endres slik at en tar seg bedre tid til dette arbeidet.*

*Kommunen og vegvesenet støtter ikke forslaget om å ta bort sykkelfeltene fra Olav Tryggvasons gate umiddelbart og vil avvende evalueringen som kommer til politisk behandling 5. mars før det tas stilling til videreføringen av prøveprosjektet. Evalueringen skal inneholde en trafikksikkerhetsvurdering.*

**Sak 61/18: Informasjon (TRFK)**

Vegvesenet orienterte

Kommentarer:

- Det er viktig å se på hva som er hensiktsmessig gjennomføring av gateprosjektene.

*Konklusjon:*

*Tas til orientering*

**Sak 62/18: Om trafikktutviklingen (STFK/Sek)**

Det har vært 2,9 % samlet vekst i busstrafikken i 2018 og kollektivtrafikken var drøyt 31 mill reisende i løpet av året. Gråkallbanen passerte for første gang 1 mill reisende per år. Gratishelgen før jul ga 20 % høyere trafikk lørdag 15. desember og 29 % høyere søndag 16. desember enn tilsvarende dager året før.

Det var 1,4 % nedgang i biltrafikken i bomsnittene i 2018. I januar 2019 var det en vekst på 1,5 % sammenlignet med året før. Elbilandelen utgjør 12,06 % i januar 2019 og det er en vekst på 2,6 prosentpoeng sammenlignet med januar 2018.

Vi har nå fått RVU-data for 8 måneder av 2017 (mai – desember). Sammenlignet med tilsvarende periode i 2013/14 viser tallene redusert bilbruk og økende gang, kollektiv og spesielt sykkeltrafikk. Tallene er ikke representative for årsgjennomsnittet, men indikerer at biltrafikken (bilfører + bilpassasjer) ser ut til å nærme seg en andel på 50 % på årsbasis. Dette samsvarer med det målet en satte seg i 2018.

Kommentarer:

- Det er lite kjennskap til muligheten for å ta med barn gratis på bussen i helgene. Det er en godt bevart hemmelighet.

*Konklusjon:*

*Tas til orientering*

## **Sak 9/19 Innspill til statsbudsjett 2020 (SVV)**

Vegvesenet orienterte om etatens forslag til innspill til statsbudsjettet i lukket møte Unntatt offentlighet (offentlighetsloven § 6).

*Konklusjon:*

*Tas til orientering. Det presiseres behandlingen ikke må tolkes som en aksept av forslaget da en lokalt ikke er enig i noen av de fortolkningene av økonomiske rammer som legges til grunn.*

## **Eventuelt**

### Oppfølging av arbeid med Miljøpakkens organisering

Det er opprettet et arbeidsutvalg som forbereder viktige saker før behandling i programrådet. Det er tidligere arbeidet med evaluering av organiseringen og med tydeliggjøring av de ulike styringsorganenes mandat. Programrådet ble i juni orientert om at bystyret er kritisk til organiseringen av arbeidet i Miljøpakken, men det er ikke satt i gang arbeid etter dette. En eventuell byvekstavgift vil kreve endret organisering og dette vil framgå av avtalen.

Kommentarer:

- Det er ønskelig å få en tilbakemelding på oppfølgingen av de sidene ved organiseringen som ikke berører statens krav (jf. bystyrets vedtak) i neste møte i Kontaktutvalget.
- Det er behov for å tydeliggjøre føringer på økonomi

*Konklusjon: Forslag til oppfølging av bystyrets vedtak om organisering av arbeidet i Miljøpakken legges fram på neste møte i KU.*

### Neste møtetidspunkt:

*Neste møte i KU blir 28. mars kl 8:00 – 11:30*

### Siste møte med Lars Aksnes:

Lars Aksnes ble takket av etter nesten 10 års deltagelse i Miljøpakkens Kontaktutvalg, hvorav de siste 3,5 årene som leder. Fra neste møte overtar Bjørne Grimsrud som vegvesenets representant og leder av Kontaktutvalget.