



Vår dato
13.6.2019

MØTEINNKALLING

Kontaktutvalget - styringsgruppe for Miljøpakken

Dato og tid: Onsdag 19.6.2019, kl. 8:00 – 11:30/12:00

Sted: **NB! Hotell Radisson Blu, Værnes**

Til:	Harald Høydal, Fylkesmannen
Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen	Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Rita Ottervik, Trondheim kommune	Kjetil Strand, Statens vegvesen
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune	Inger Mari Eggen Hansen, Trondheim kommune
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet	Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen
Frank Jensen, Fylkesmannen	http://miljopakken.no/
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune	
Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen	Fra:
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet	Henning Lervåg, Sekretariatet

Møtet er delt i sekvenser. Malvik, Melhus og Stjørdal inviteres til siste del.

kl 8:00-9:30

Orienteringer

- 19/19 Miljøpakken i statsbudsjettet (SVV i lukket møte)**
- 20/19 Trafikksituasjonen på Klett (SVV)**
- 21/19 Status metrobusprosjektet 2019 (Sek)**
- 22/19 Status gateprosjektene Metrobuss (Erik Spilsberg)**
- 23/19 Videre arbeid med prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate (TK)**
- 24/19 Status for arbeidet med holdeplasser ved Kroppan bru (TK/SVV)**
- 25/19 Spørsmål om behov for KS2 for Metrobuss (Erik Spilsberg)**
- 26/19 Evaluering av måloppnåelsen i Miljøpakken (Sek)**

kl 10:30-11:30

- 27/19 Disponering av ressurser i Miljøpakken etter byveksttalen (Sek)**
- 28/19 Status for arbeidet med Nydalsbrua (SVV)**
- 29/19 Prinsippplan for sykkeltiltak med riksvegfunksjon (SVV)**
- 30/19 Om trafikkutviklingen (TRFK/Sek)**

Eventuelt

Lunsj: kl 11:30

Møtereferat: Referat fra møte 28. mars er godkjent og lagt ut på hjemmesiden

Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

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

Endringer i vegvesenets bemanning:

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

Forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 19/19: Miljøpakken i statsbudsjettet (SVV i lukket møte)

Vegvesenet orienterer om kvalitetssikring og justering av innspill.

Forslag til konklusjon.

I henhold til drøftinger i møtet

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

Det har oppstått mye kø i rushtidene ved avkjøring fra E6 til rundkjøring på E39 ved Klett. Dette er uheldig og uventet og har medført mange oppslag i media som kritiserer planløsningen og etterlyser tiltak. Vegvesenet orienterer i vedlegg 20/19 om sitt syn på historien, hva de ser som årsaker til problemene, mulige tiltak på kort og lang sikt og framdriften i arbeidet med å utbedre disse.

Her pekes på følgende umiddelbare tiltak:

- Sette opp "fare for kø"-skilt
- Vurdere å flytte startpunkt for 100 km/t fartsgrense sørover, til etter avkjøringsrampa til rundkjøringen

I sitt svar til Samferdselsdepartementet har vegvesenet oppgitt følgende aktuelle tiltak:

- På kort sikt: Lysregulering av Fv 707 inn mot rundkjøringen (trafikk

som forhindrer hovedstrømmen av trafikk fra E6 inn i rundkjøringen) og flytte grensen for fartsgrense 100 km/t som nevnt foran.

- På mellomlang sikt: Bygge om rundkjøringen med to parallelle kjørefelt fra E6 og filterfelt som leder høyresvingende trafikk utenfor rundkjøringen
- På lang sikt: Etablere planfri kryssing. Dette spilles inn i neste NTP-prosess.

Vegvesenet anbefaler Kontaktutvalget å beslutte følgende:

”Kontaktutvalget gir sin tilslutning til å sette opp lysregulering på fv. 707 retning Klett-krysset. Tiltaket finansieres innenfor rammen til E6-prosjektet. Kontaktutvalget ber Statens vegvesen komme tilbake til KU med trafikkvurdering og hvilke tiltak som er aktuelle. Dersom trafikkvurderingen viser at det på kort sikt vil være tilstrekkelig med en utvidet rundkjøring bes det om et kostnadsoverslag med 10 % usikkerhetsnivå. Planlegging av tiltak betales innenfor prosjektrammen”.

Sekretariatets forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget tar redegjørelsen til orientering og ber vegvesenet gjennomføre avbøtende tiltak raskest mulig for å unngå de trafikkproblemene som oppstår i rushtidene. Ledige midler innenfor prosjektets styringsramme kan benyttes til finansiering.

Ad sak 21/19: Status metrobussprosjektet 2019 (Sek)

Framdrift:

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

- Strekningstiltak, Østre Rosten: Samkjøring med VA prosjekt tar tid.
- Knutepunkt Tiller: Sen avklaring av løsning, tekniske spørsmål og godkjenninger.
- Midlertidig stasjon i Søndre gate: Kom sent inn i prosjektet grunnet endringer av stasjon i OT i pågående prøveprosjekt.
- Stasjoner, Haakon VIIS gate øst: Sen oppstart av VA prosjekt der stasjonene skal ligge.
- Stasjonene NTNU Dragvoll og Biskop Sigurds veg samt strekningstiltak i Mellomvegen holdes igjen som mulig kuttiltak om nødvendig.

Det er forventet at det vil foregå en del etterarbeid på flere anlegg etter august 2019, men dette skal ikke være til hinder for brukerne eller bussoperatørene. Det gjelder ikke for Tiller som vil være under bygging hele høsten 2019.

Økonomi:

Når det gjelder Tiller og Sivert Tonstads veg er sekretariatet bekymret for økonomien i delprosjektene. På Tiller har kostnadene økt og vegmyndighetenes godkjenning tatt lang tid. Fortsatt er ikke alt godkjent. Sivert Tonstads veg ser ut til å bli mer kostbart enn tidligere varslet. Det kan

bli utfordrende for de totale kostnadsrammene dersom også andre kostnadsøkninger oppstår. Tiller, Sivert Tonstads veg, og Østre Rosten er prosjektene med størst økonomisk usikkerhet. Prognose for 2019 tilsier likevel at prosjektet kan komme under rammen på 750 MNOK.

Kvalitet:

Følgende stasjoner bygges enklere enn standardløsning som følge av planer for tiltak i gatene senere:

- Alle midlertidige stasjoner i kollektivbuen bygges etter enkel standard (Kommende gateprosjekt)
- Stasjon Lyngvegen i Søbstadvegen (I påvente av vegutbedring)
- Stasjoner til byen i Byåsvegen: Åsveien skole, Nyveibakken, Tvetestien. (I påvente av sykkelvegprosjekt)

Bemanning:

Det meldes om tilstrekkelig bemanning for resterende del av byggefasen.

Nærmere omtale av status i vedlegg 21/19.

Forslag til konklusjon:

Tas til etterretning

Ad sak 22/19: Status gateprosjektene Metrobuss (Spilsberg)

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

Kostnader og økonomiske rammer:

De fire gateprosjektene har en samlet ramme på vel 1,5 mrd kr når den felles sikkerhetsavsetningen holdes utenfor. Foreløpig forholder vi oss til tidligere fordelte rammer.

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

I byvekstavtalen vises det til utarbeidelse av en detaljert fremdrifts- og finansieringsplan for de ulike delprosjektene i løpet av året.

Innherredsveien Bassengbakken – Saxenborg allé:

Det foreligger teknisk plan og kostnadsoverslag for denne østre delen av Innherredsvegen. Halve strekningen krever regulering og reguleringsplanen ventes til andre gangs behandling i september. Kostnadene er beregnet til 347 millioner kroner. Prosjektet har foreslått en enklere tilnærming for den

resterende strekningen Bakke bru – Bassengbakken (kostnad på ca. 60 millioner kr) slik at man holder seg innenfor styringsrammen for prosjektet.

Kongens gate:

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

Elgeseter gate:

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

Olav Tryggvasons gate og vestre del av Innherredsveien:

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

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

Sekretariatets forslag til konklusjon:

Tas tilorientering

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

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

Det er enighet om å:

- gjeninnføre tre kjørefelt mellom Kjøpmannsgata og Søndre gate for å gi plass for svingefelt for bil og dermed redusere bussenes forsinkelse
- utvide sonen for varelevering i Jomfrugata ved Byhaven slik at det blir plass til tre lastebiler

- utvide bredden på bussfeltene mellom Søndre gate og Nordre gate til 3,25 meter
- søke vegvesen om innføring av signalregulering og finansiere dette med midler fra gateprosjektet for Metrobuss
- vurdere å gjeninnføre nattholdeplass for drosjer i Olav Tryggvasons gate
- vurdere en sykkelløsning i Fjordgata og avklare en permanent løsning for sykkel øst – vest gjennom Midtbyen i ny gatebruksplan

Det er også noen forskjeller i vedtakene:

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

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

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

Det argumenteres for å beholde en form for sykkelanlegg på strekningen for å unngå konflikter mellom fotgjengere og syklistene på fortau og utvidede gangsoner. Det kan da opprettes et sammenhengende sykkeltilbud fra vest via Sandgata og Olav Tryggvasons gate fram til gågatestrøket/Nordre gate.

Forslag til konklusjon:

I henhold til drøftinger i møtet

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

Kontaktutvalget behandlet i februar en sak om midlertidige utbedringstiltak på Sluppen for å bedre gangavstandene til viktig arbeidsplassområder etter at metrobussene settes i drift og holdeplassene nord for Kroppan bru nedlegges. Kontaktutvalget konkluderte som følger:

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

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

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

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

Det er ikke avklart om Statens vegvesen vil godkjenne den fysiske løsningen som bygges, og om man kan foreta avbøtende tiltak i mellomperioden fra metrobussene starter 3. august og fram til holdeplassene er bygd. Nærmere omtale i vedlegg 23/19 som ettersendes.

Forslag til konklusjon:

I henhold til drøftinger i møtet

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

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

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

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

Hensikten med KS2 er å sikre gjennom ekstern kvalitetssikring at prosjektet er tilstrekkelig modent og at beslutningstakerne har all nødvendig informasjon og kontroll på kostnadene når de skal fatte beslutninger om statlige investeringer. Dette er et krav som bør gjelde for alle gateprosjektene uavhengig av om det foretas ekstern kvalitetssikring av styringsgrunnlaget eller ikke. Nærmere omtale i vedlegg 25/19.

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

Forslag til konklusjon:

I henhold til drøftinger i møtet

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

Evaluering av måloppnåelse i Miljøpakken for 2018 er ferdig (vedlegg 26/19). Saken kommer senere enn vanlig, noe som skyldes at tall fra nasjonal RVU har latt vente på seg. Nå har vi fått foreløpige hovedtall som legges til grunn i evalueringen.

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

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

Sekretariatets forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget gir sin tilslutning til evalueringen for 2018

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

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

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

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

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

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

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

- Skal Byåstunnelen bygges, legger dette helt andre føringer på annen bruk av midler enn om den ikke bygges.
- Hva er konsekvensene av å øke bidraget til drift av kollektivtrafikk?
- Er den omforente fordelingen av midler til prosjekter og tiltaksområder, som ble vedtatt av kommunen og fylket i fjor sommer, bindende, eller skal alternative fordelingsmodeller belyses?
- Kan det være rom for å øke inntektsgrunnlaget, f.eks. gjennom avgift for elbil i bomstasjonene?

*Sekretariatets forslag til konklusjon:
Tas til orientering*

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

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

Det er inngått kontrakt med entreprenør for omlegging av høyspentlinje. Hovedentreprisen lyses ut etter Stortingsbehandling med forventet byggestart i mars 2020. Nærmere omtale i vedlegg 28/19.

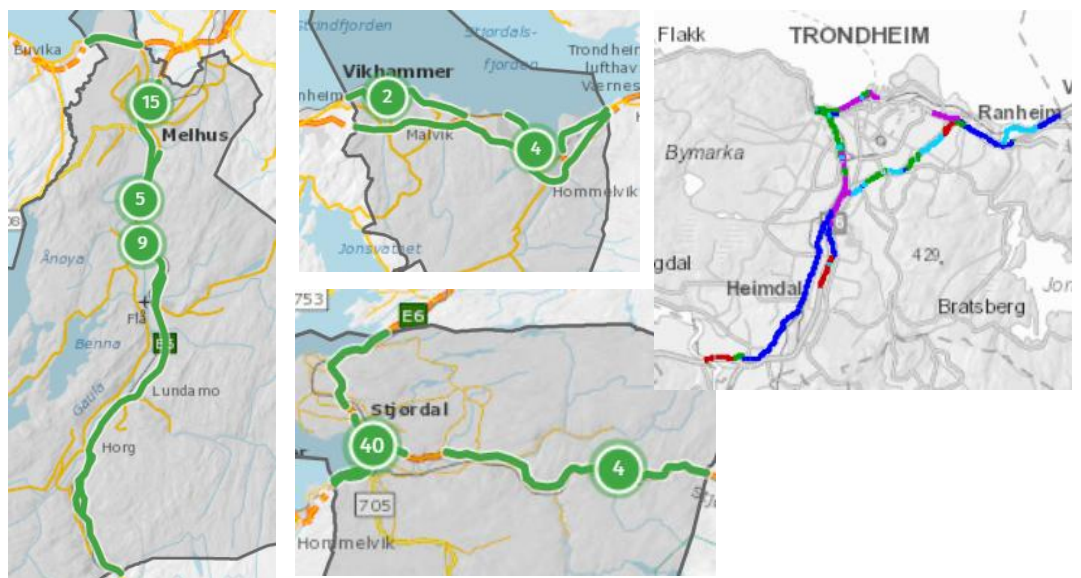
Vegvesenet viser til at fastleggelsen av styringsrammen ikke har noen annen økonomisk konsekvens for Miljøpakken enn tidligere forutsatt. Miljøpakken har imidlertid allerede finansiert alt arbeidet med prosjektet fram til i dag, i størrelsesorden ca 160 mil kr ved utgangen av 2018. Forutsetningen om at styringsrammen ikke utløser ytterligere behov for bompenger avhenger av at alle Miljøpakkens tidligere bevilgede midler dekkes innenfor styringsrammen. Dette er per i dag ikke avklart.

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

*Forslag til konklusjon:
I henhold til drøftinger i møtet*

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

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



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

Det foregår planlegging av to konkrete tiltak:

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

Trondheim:

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

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

Følgende prioritering foreslås for kollektivtrafikk:

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

Utenfor Trondheim

Avventer innspill fra kommunene. Her nevnes:

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

Fordeling av investeringsmidler mellom Trondheim og kommunene utenfor framgår av Byvekstavtalen. Innenfor Trondheim foreslår vegvesenet at halvparten benyttes til kollektivtiltak og halvparten til tiltak for sykkel og gange og har laget utkast til kostnadsfordeling mellom de ulike tiltakene. Nærmere omtale i vedlegg 29/19.

*Sekretariatets forslag til konklusjon:
Tas til orientering. Forslag spilles inn til behandling i arbeidet med
handlingsprogram 2020 – 2023.*

Ad sak 30/19: Om trafikktutviklingen (STFK/Sek)

Utviklingen i kollektivtrafikken:

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

Utviklingen i biltrafikken:

- Det er 2,15 % vekst i biltrafikken gjennom Miljøpakkens bommer og bomstasjonen på E6 Ranheim siste måned. Akkumulert hittil i år 0,86 % vekst. Veksten i Miljøpakkens bommer er 0,79 % og veksten på E6 øst 1,82 %.
- Veksten på Klett er spesielt stor, samlet 11,4 % for E6 og Rv 706 hittil i år. Ser vi bort fra Klett har det vært en nedgang i trafikken i de øvrige av Miljøpakkens bommer på 0,54 %.
- Andelen Elbil utgjør nå 13,6 % (samlet for lette og tunge kjøretøy).

Utvikling av gang-og sykkeltrafikk:

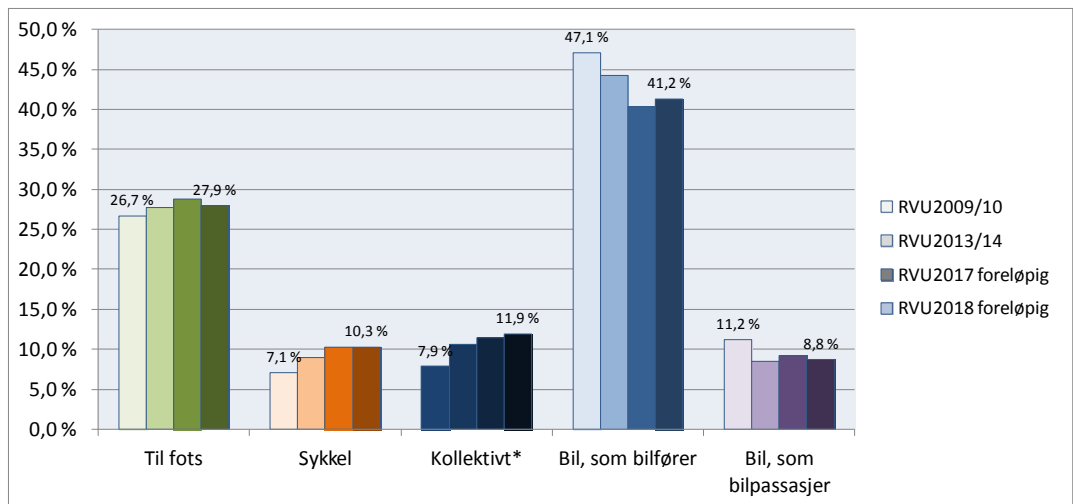
- Det er trekontinuerlige tellepunkt for sykkel som stort sett har vært i funksjon fra og med 2016 – ett på hver side av Elgeseter bru og ett i Ila ved Mellomila. Disse registrerer en god del av sykkeltrafikken fra sør og vest.
 - Elgeseter bru 2016 – 2018: +3,5 %
 - Ila 2016 – 2018: -2,7 %

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

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

Reisevaneundersøkelse:

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



*Sekretariatets forslag til konklusjon:
Tas til orientering*

Eventuelt