



Vår dato
24.05.2020

MØTEREFERAT

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til:

Bjørne Grimsrud, 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, Fylkesmannen
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Fylkesmannen
Carl-Jakob Midttun, Malvik kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
Olaf Løberg, Trondheim kommune
<http://miljopakken.no/>

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Saksliste:

Orienteringer

14/20 Planer for utbygging av Trondheim Stasjonsenter (Bane NOR)

15/20 Trafikkutvikling (Sek)

16/20 Evaluering av Miljøpakkens måloppnåelse i 2019 (Sek)

17/20 Status og styringsmål/-rammer for Metrobuss (Sek)

18/20 Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan (Sek)

19/20 Midlertidige tiltak i rundkjøringen på Klett (SVV)

20/20 Orientering om NTP-prosessen og langsiktige tiltak på Klett (SVV)

21/20 Arbeid med å forsere tiltakene i Miljøpakken (Sek)

22/20 Pilotprosjekt på vegprising i Trondheim (SVV)

Eventuelt

- Status for arbeid med utredning av effekter av redusert kollektivtakst
- Mulighet for å ta i bruk Teams i møtene i stedet for Skype

Orienteringer:



Beslutninger i Programrådet

- Godkjenner grunnlag for å bevilge 10 mill. kr som tilskudd til arbeidet med å oppgradere Klefstadhaugvegen.
- Godkjenner at bevilgningen til sykkelhotell på Leuthenhaven økes med 3,6 mill. kr. Trondheim kommune tar ansvar for driften av sykkelhotellet.
- Godkjenner bruk av midler i 2020-budsjettet til bygging av snarveger i snarvegpakke 5 og godkjenner oppstart av arbeid med snarvegpakke 6 innenfor godkjent finansiering,
- Godkjenner at 17 mill. kr fra sikkerhetsavsetningen tas i bruk av fylkeskommunen til Metrobuss, hvorav 9 mill. kr til ny stasjon i Jonsvannsveien (NTNU Dragvoll) og 8 mill. kr til merkostnader ved entreprenørkonkurs og for stasjoner i Kollektivbuen.

Konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 14/20: Planene for utbygging av Trondheim Stasjonscenter (Bane NOR)

Bane Nor orienterte om status for Trondheim Stasjonscenter og de konkrete prosjektene som her foreligger:

Gryta P-kjeller

- Ca 200 plasser under fylkesvegen med nedkjøringsrampe utenfor politihuset
- Utviklingsfase sammen med entreprenør pågår
- Sannsynlig oppstart bygging høst 2020

Gryta

- Opparbeidelse av gate, fortau og sykkelveg ihht reguleringsplan
- Prosjektering pågår
- Oppstart bygging når P-kjelleren er ferdig, sannsynlig høst 2021

Nytt Terminalbygg med kontorer

- Publikumsarealer og adkomster til tog og buss
- Oppgradering av plattform
- Kommersielle arealer tilknyttet publikumsstrømmene
- Kontorer i etasjene over
- Utarbeidelse av forprosjekt basert på arkitektkonkurranse pågår
- Sannsynlig oppstart bygging tidlig 2022

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 15/20: Trafikkutvikling (Sek)

De to sistemånedene har det vært betydelig lavere trafikk som følge av tiltakene for å bremse spredningen av koronaviruset. Endringene var størst de første ukene og er nå noe mindre etter åpningen av barnehagene og deler av barneskolen.

Biltrafikken gjennom bomstasjonene var mellom 35 % og 50 % lavere enn normalen de første uken og i snitt vel 20 % lavere både i mars og april. Mest merkbar er nedgangen på E6 øst hvor trafikken i snitt var ca. 35 % lavere enn året før i mars og april. Elbilandelen for alle kjøretøy er 15,5 % og litt lavere enn først på året.

Kollektivtrafikken fikk en brå nedgang på rundt 90 % i billettinntektene den første uka under koronakrisen. I april har det vært en jevn stigning i salget av enkeltbilletter, mens nysalget av periodebilletter er begrenset. Antall reiser er økende, men fortsatt i underkant av 40 % av normalen. Det forventes at veksten fortsetter etter hvert som samfunnet åpnes opp. AtB har nå normal ruteproduksjon, men den faktiske kapasiteten er begrenset ut fra de gjeldende anbefalingene for smittevern.

Sykkelfrafikken er redusert med 20-25 % over Svingbrua og med 30-35 % på Rotvollekra.

Merknader:

- Kollektivtrafikken går for fullt og pengene renner ut. Myndighetene oppfordrer folk til ikke å ta buss. Økonomien er dekket fram til juli og AtB må skjære ned tilbudet til høsten om det ikke kommer mer støtte fra staten.
- Miljøpakkens mål må skyves til side i denne unntakstilstanden. Ok at vi ser bort fra målene nå. Det er staten som skal ta konsekvensene av krisen - ikke bypakkene.
- Hva må gjøres for å unngå at bussene blir smekkkfulle. Hvordan unngår vi dette i rushtidene. Hva må til for å transportere passasjerene på en lite smittefarlig måte, og hva koster det?
- Skal vi ivareta avstandskriteriene på en meter, betyr det 50 % flere busser i rush. Det avhenger av hvilke forsiktighetsregler staten stiller. Her er vi også prisgitt passasjerenes egen aktsomhet. AtB har ikke folk til å kontrollere dette, og sjåførene har heller ikke tid til å gjøre det. Forbikjøring av holdeplasser med fulle busser vil skje, og skjer også i dag.
- Det kan bli aktuelt å framskynde opptrappingen av tilbudet som var tenkt i 2024. Problemet er å skaffe busser og sjåfører på så kort varsel. Kan bli aktuelt å ta i bruk gammelt materiell.

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 16/20: Evaluering av Miljøpakkens måloppnåelse i 2019 (Sek)

Evalueringen er en «mellom-evaluering» i overgangen mellom gamle og nye mål. Den tar utgangspunkt i nullvekstmålet, arealbruk og de 9 generelle lokale målene som per i dag foreligger. Det arbeides med å konkretiserte de nye målene med delmål og indikatorer.

Nullvekstmålet

Trafikken i 2019 var høyere enn i 2018. Både Byindeksen og trafikken i bomstasjonene i Trondheim viser trafikkvekst i Trondheim i 2019 på mellom 1 % og 2 % sammenlignet med 2018. 2019 er referanseår for byvekstavtalen, men nullvekstmålet er også en forpliktelse i bymiljøavtalen fra 2016. Trafikken gjennom bomstasjonene er ikke høyere i 2019 enn i 2016, men Byindeksen som er det offisielle målet for trafikkutviklingen, viser noe vekst. Grunnet for Byindeksen er imidlertid svært dårlig de første årene.

Mål 1 CO₂ - Det skal slippes ut mindre CO₂.

Vi har tall fra Miljødirektoratet som sier noe om utslippene fra 2009 til 2018. De viser at det har vært en jevn nedgang i CO₂-utslipp siden 2009, men i 2018 gikk imidlertid utslippene noe opp. Økningen fra 2017 til 2018 er 8 % for vegtrafikken samlet og 3 % for personbiler.

Økningen fra 2017 til 2018 skyldes mindre innblanding av biodrivstoff gjennom det nasjonale omsetningspåbudet. Økningen skyldes ikke trafikkvekst. Fra 2017 til 2018 gikk biltrafikken ned og det var samtidig sterk vekst i antallet elbiler.

Mål 2 Miljøvennlige reiser - Flere skal reise miljøvennlig

Passasjertall fra ATB viser flere kollektivreisende i 2019 enn i 2018. Det var også flere som syklet i 2019. Utviklingen over tid viser flere gående, men det ble registrert færre gående i de manuelle tellingene inntil Midtbyen i 2019. Vi mangler RVU-tall for 2019 og kan derfor ikke si om økningen i miljøvennlige reiser er større enn befolkningsveksten.

Mål 3 - Samordnet areal- og transportplanlegging

Partene jobber med å utvikle en arealindikator for hele avtaleområdet. Vurdert ut fra Miljøpakkens tidligere mål, har det vært god fortetting av boliger og også lokalisering av mange arbeidsplasser langs de sentrale kollektivårene i perioden 2008-19:

- 81,1% av nye boliger innenfor eksisterende tettsted (Jf. tidligere mål om 80 %)
- 56,7% av de arbeidsplassintensive virksomhetene kom innenfor Kollektivbuen (Jf. tidligere mål om 60 %)

I Malvik, Melhus og Stjørdal skjer store deler av boligbyggingen i og inntil sentrumsområdene/tettstedene. En stor del av utbyggingen i avtaleområdet er dermed i tråd med forutsetningene i Byvekstavtalen om en samordnet areal- og transportplanlegging.

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

Det er ikke grunnlag for å vurdere måloppnåelse før mål/indikatorer er konkretisert.

Mål 5 Reduksjon i antall trafikkulykker

Vi har ikke tall for 2019 ennå, men ser på status i trafikkulykker i avtaleområdet til og med 2018. Tall for Klæbu kommune er nå med som en del av Trondheim kommune. Både nasjonalt, i Trøndelag og i Miljøpakke-området er det stor nedgang i antall ulykker og antall drepte og skadde i trafikken. Det gjelder alle trafikantkategorier, men mest for bil.

Mål 6 - Luftkvalitet

Tall fra Miljøenheten viser at luftkvaliteten i Trondheim i 2019 er den beste som er målt siden målingene startet på 90-tallet. For Malvik, Melhus og Stjørdal er det lite luftforurensing (jf Luftkvalitet i Norge). Problemområder kan være langs hovedvegene.

Mål 7 Trafikkstøy – reduksjon

Det er ikke grunnlag for å vurdere måloppnåelse før mål/indikatorer er konkretisert.

Mål 8 - Næringstransport - grønnere og mer effektiv.

Konkretisering av mål/indikator er under arbeid. Det blir flere elektriske varebiler, men fremdeles er andelen lav. I alle kommunene øker antall varebiler og lastebiler med høy euroklasse. Det er ikke grunnlag for å vurdere om næringstransporten er blitt mer effektiv.

Mål 9 – Økt brukertilfredshet

Konkretisering av mål/indikatorer er under arbeid. Spørsmål om brukertilfredshet vil bli innlemmet i årlige spørreundersøkelser. Det finnes noen tidligere undersøkelser som sier noe om brukertilfredshet i Trondheim.

Norsk trafikantbarometer (2019) viser at:

- Trondheim er den storbyen flest mener det er bra å være trafikant i (58%)
- Trondheim er den storbyen hvor flest er fornøyde med hverdagsreisen (79%).
- Trondheim er den storbyen hvor flest mener det oppleves trygt å sykle (55%).

Sentio spørreundersøkelser har på oppdrag fra Miljøpakken undersøkt holdningene til bompenger. Det er flere som er positive til bompenger i år enn i 2018 og for første gang er andelen over 50 %. Tilsvarende er andelen som er negative redusert (21 %).

Merknader:

- Veldig oversiktlig evaluering og gode resultater. Hvordan fanges forholdene for bevegelseshemmede opp i vurderingen av «tilgjengelighet for alle»? Svar: Det er et av kriteriene som vil bli vektlagt i arbeidet med å utforme indikatorer. I tillegg en mer generell fortolkning.
- Veldig gode resultat på mange områder, men det er ikke en spore til forbedring. Evalueringen bør inneholde en oversikt over forbedringsmuligheter, en aksjonsliste for å stimulere til handling.
- Mener dokumentet er greit slik det står. Det viser hvor langt vi er kommet. Aksjonsplanen bør komme i eget dokument. Evalueringen fremmes til politisk behandling sammen med handlingsprogrammet hvor tiltakene diskuteres.
- Metrobuss er et viktig prosjekt, og vi må foreta en analyse for å dokumentere betydningen av omleggingen i 2019.
- Næringstransport er en utfordring og vi må se nærmere på hvilke tiltak som er på gang her. Ønsker en sak i KU om dette.

Konklusjon: Kontaktutvalget godkjenner evalueringen og bes om at den vedlegges saken om handlingsprogrammet ved politisk behandling.

Kontaktutvalget ønsker en sak om status for arbeidet med næringstransport og en analyse av hvilken betydning innføringen av Metrobuss i 2019 hadde.

Ad sak 17/20: Status og styringsmål/-rammer for Metrobuss (Sek)

Gateprosjektene - Kort oppsummering av status

Det er lav eller ingen aktivitet i gateprosjektene for tiden. Av gateprosjektene er det kun Elgeseter gate som har en bestående prosjektorganisasjon per i dag. Men også for Elgeseter gate er planarbeidet i mars satt på pause i påvente av politisk behandling av sak om riving eller bevaring av bygninger. For å unngå unødvendig ressursbruk er derfor alle prosjektmøter og koordineringsmøter i gateprosjektene avlyst inntil videre. Innleid prosessleder jobber med andre prosjekter.

- Elgeseter gate

Saken om riving eller bevaring av bygårder ventes behandlet i Trondheim kommune og Trøndelag Fylkeskommune snart. Det jobbes nå bare med å klargjøre den nye

trafikkmodellen for Trondheim slik at den kan brukes til trafikale vurderinger av midtstilt og sidestilt løsning. Sak om midtstilt/sidestilt kollektivløsning forventes tidligst til høsten.

- **Olav Tryggvasons gate**
Arbeidet har ligget på is en stund, og kontrakten med plankonsulenten er frosset på ubestemt tid i påvente av at gatebruksplanen ferdigstilles.
- **Innherredsveien**
Prosjektorganisasjonen er nedlagt. Det foreligger nå vedtak om gjennomføring av østre del av gata. Fylkeskommunen har startet arbeidet med detaljering, grunnerverv, anbudsprosess og gjennomføring. Innledende arbeid kan starte i 2020.
Vestre del mellom Bassengbakken og Bakke bru avventes i påvente av gatebruksplan.
- **Kongens gate**
Prosjektorganisasjonen er nedlagt og avropet med plankonsulent er avsluttet. Grunnlaget for politisk sak om prinsipløsning for strekningen mellom St. Olavs gt og Ilaparken foreligger, men saken kan bli utsatt i påvente av gatebruksplanen.
Trondheim kommune jobber med byggeplanlegging av delstrekning 1 (Nordre Ilevollen) i et eget prosjekt etter avklaring i Kontaktutvalget og programrådet.

Reviderte styringsrammer for Metrobussprosjektene

I byvekstavtalen er det avtalt et samlet statlige bidrag til alle Metrobussprosjektene på 1754,6 mill. kr ekskl. moms (2020-kr). Her inngår også et fast tilskudd til fylkeskommunen for bygging av bussdepot på 123,8 mill. kr. Kostnadene til moms dekkes av henholdsvis fylkeskommunen og kommunen som vegeier og tilbakeføres gjennom momsrefusjon. Dette gjelder både for arbeid utført med statlige midler og med lokal egenandel.

Gjennom tilleggsavtalen etter bomforliket har staten tilbudt å øke bidraget til Miljøpakken med 280,7 mill. kr. Dette er fordelt med 19,8 mill. til bussdepot og 260,9 mill. kr til prosjektene i Miljøpakken.

Det er lokalt mye diskusjon om hvor høy standard vi skal velge ved planleggingen av gateprosjektene. Det er både fra statens side og lokalpolitisk manet til nøkternhet, noe som kom til syne i arbeidet med Innherredsvegen. Det samme var tidligere tilfelle ved bevilgningene til de holdeplassene, knutepunktene og traséene som ble ferdigstilt til nytt Metrobusstilbud ble satt i drift i august 2019. Her vedtok bystyret og fylkestinget betydelig lavere ramme enn de kostnadsanslagene som var utarbeidet innledningsvis.

Mulighetene for å redusere kostnadene ved å velge enklere standard og beholde større deler av eksisterende infrastruktur uten ombygging ble vurdert i begge de nevnte prosjektene. I sistnevnte prosjekt var det opprinnelige kostnadsanslaget 1,2 mrd. kr. Dette ble redusert til 750 mill. kr som følge av:

- Bruk av dels betongstein og dels asfalt på holdeplassene i stedet for granittstein

- Det ble lagt asfalt i stedet for å støype en betongsåle under bussoppstillingsplassen på holdeplass.
- Leskurene ble kortet inn der det ble ansett forsvarlig ut fra forventet antall ventende trafikanter.
- Opparbeidelse av holdeplasser med svakt kundegrunnlag ble sløyfet og forenklet der det forelå planer om senere byggeprosjekt som ville bety ombygging av gata.
- Det var større gjenbruk av materialer og eksisterende infrastruktur samt redusert antall sykkelparkeringsplasser der behovet ble ansett som lite.

Erfaringene har vist at vi nå med god kostnadsstyring klarer å gjennomføre disse anleggene innenfor den reduserte kostnadsrammen. I arbeidet med å revidere kostnadsrammene for metrobussprosjektene har vi forutsatt tilsvarende grep for å redusere kostnader også her. Dette er i tråd med intensjonene i byvekstavtalen:

«Tiltakene i byvekstavtalen skal ha en nøktern standard og skal fylle sin hovedfunksjon og bygge opp under målsettingen i byvekstavtalen. Det forutsettes god kostnadskontroll.»

Det foreslås å gjennomføre kostnadsbesparende grep for de resterende prosjektene, og dermed redusere de samlede kostnadene med ca. 480 mill. kr ekskl. moms. Totalkostnadene reduseres dermed fra byvekstavtalens ramme på 3509 mill. kr til ny foreslått ramme på 3027 mill. kr ekskl. moms. Totalkostnadene med moms forventes da å bli ca. 3700 mill. kr inkl. midler til bussdepot.

I regjeringens bompenggeavtale står det at i byområder med byvekstavtaler der staten har lagt frem tilbud, vil tilbudet målt i kroner stå ved lag også dersom kostnader i den samlede prosjektporteføljen reduseres. Slik kan statens bidrag reelt bli over 50/66 pst. i prosjektene. Dette er lagt til grunn ved fordelingen av kostnader mellom staten og Miljøpakken. Den statlige andelen av finansieringen av kostnadene ekskl. mva. utgjør her 67,2%.

Metrobuss	Stalig tilskudd i byvekstavtalen	Statlig tilskudd i tilleggsavtale	Lokalt bidrag	Totalt
Dybdahls veg	20,6	0,0	18,6	39,2
Jonsvannsvegen	49,5	0,0	48,6	98,1
Høskoleringen	31,0	0,0	27,9	58,9
Holdepl/trasé/knutepkt	340,5	0,0	285,0	625,5
Kongens gt	187,8	26,7	51,2	265,7
Innherredsvegen	309,6	50,8	97,5	457,9
Olav Tryggvasons gt	123,8	13,6	26,1	163,5
Elgeseter gt	361,2	122,8	235,5	719,5
Nyhavna/Lade	206,4	47,0	90,1	343,4
Bussdepot	123,8	19,8	111,5	255,1
Sum ekskl bussdepot	1630,4	260,9	880,6	2771,9
Sum inkl. bussdepot	1754,21	280,7	992,1	3027,0

1 Rammen er i tilleggsavtalen fastsatt til 1754,6 mill. 2020-kr

Kostnadsøkninger må håndteres innenfor prosjektporteføljen. For å få en oversikt over den samlede kostnadsutviklingen i hele planleggings- og utbyggingsperioden skal det også føres endrings-/kostnadslogger for de enkelte delprosjektene i gjennomføringsfasen, dvs. fra fastsatt styringsramme/ kostnadsoverslag ved vedtak om anleggsstart til de er ferdige.

Merknader:

- Forslaget er fornuftig, det skal være nøktern standard. Må komme tilbake til pengebruken i de enkelte prosjektene. Kan eventuelt vurdere å slakke på rammene senere.
- Er det rom for å bruke midler på Håkon den 7.s gate? Ja, posten Nyhavna/Lade kan benyttes til dette.
- Savner litt enklere språk i konklusjonen uten å endre meningen
- AtB er utfordret av fylkeskommunen og har kommet opp med en liste på mer enn 30 tiltak som gagnar kollektivtrafikken. Hvordan finansierer vi disse?
- Miljøpakken har også andre midler som skal gå til bedring av kollektiv infrastruktur, spesielt innenfor programområdemidlene. Det finnes store rammeavsetninger til infrastruktur hvor vi ennå ikke har fordelt midlene på prosjekter.
- Statlig bidrag til bussdepot var 140 mill. kr. . Midlene til bussdepot kan ikke være omfattet av porteføljestyring. Det stemmer, men tabellen viser kostnader uten moms
- Det bør framgå tydeligere at midlene til bussdepot er et tilskudd og at fylkeskommunen bærer hele kostnadsansvaret alene
- I henhold til tabellen går hele det utvidede investeringsbidraget i tilleggsavtalen til Metrobuss. Det er ingen nødvendighet, men vil være en konsekvens av at vi godkjenner denne tabellen.
- Det er en viktig forutsetning at midlene skal benyttes til tiltak som gir bedre kapasitet og framkommelighet for metrobussene.
- Det lå en forventning bak valget av Metrobuss, et BRT-system. Vi må ta diskusjonen om hva dette er senere, men det haster ikke. Den sentrale diskusjonen nå er Elgeseter gate. Trenger statens forventninger til systemet.

Konklusjon:

Kontaktutvalget legger til grunn en nøktern standard og kostnadseffektiv utbygging av Metrobuss. Kostnadsfordelingen mellom de ulike prosjektene håndteres gjennom porteføljestyring innenfor en fast ramme med utgangspunkt i fordelingen vist i tabell.

Tilskuddet til bussdepot er fast og omfattes ikke av porteføljestyringen. Fylkeskommunen bærer alt kostnadsansvar for nytt bussdepot øst som erstatning for Sorgenfri.

Staten vil kreve at midlene benyttes til tiltak som bedrer bussenes kapasitet og/eller framkommelighet.

Ad sak 18/20: Miljøpakkens langsiktige tiltaksplan (Sek)

Det vises til inngått byvekstavtale for Trondheimsområdet 2019-2029 og fremforhandlet tilleggsavtale 2020-2029 som lokale parter har sluttet seg til gjennom lokalpolitisk behandling.

Hovedrammene for disponeringen av midlene i Miljøpakken er avklart gjennom byvekstavtalen i 2019, tilleggsavtalen i 2020 og tidligere føringer gitt av bystyret i

Trondheim og fylkesutvalget i Sør-Trøndelag i 2018. I byvekstavtalen er det også en avtalt fordeling av midler mellom de fire kommunene.

Kontaktutvalget ba i siste møte om en synliggjøring av disponeringen av ressursene i Miljøpakken. Oversikten kan på nåværende stadium ikke være helt utfyllende siden det fortsatt er en del ufordelte ressurser samtidig som det også finnes aktuelle prosjekter som ikke er prioritert. Partene er enige om at Miljøpakkens portefølje skal dimensjoneres i forhold til den faktiske inntektsstrømmen, samt de låneopptak som er forsvarlig i henhold til denne. Som en del av porteføljestyringen skal tiltakene prioriteres ut fra gitte føringer etter en vurdering av tiltakenes bidrag til måloppnåelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet basert på disponible midler, planstatus og tilstrekkelige ressurser for planlegging og gjennomføring.

Prioritering og ressursfordeling skal håndteres i tiltaksplan som legges fram for lokalpolitisk behandling medio 2020 før den behandles av politisk styringsgruppe. Programrådet har foreslått at Kontaktutvalget anbefaler at følgende tabell med fordeling av midlene i årene 2021-2029 legges til grunn som utgangspunkt for dette arbeidet. Tabellen er utformet ut fra tidligere føringer i handlingsprogram, årsbudsjett, stortingsvedtak og lokalpolitiske saker. Den viser hva som hittil betraktes som omforent og hva som er ufordelt.

Tiltaksområde	Fordeling				
	Mill kr	Andel			
Kollektivtrafikk	7 210	43 %	Veger	1 660	10 %
-Driftstilskudd	2 330	14 %	-E6 sør	110	0,7 %
-Metrobuss ¹⁾	2 100	13 %	-Nydalsbrua	800	4,8 %
-Program kollektiv	1 890	11 %	-Tanem – Tulluan	410	2,5 %
-Annet koll invest	650	3,9 %	-Byåstunnel	0	0 %
-Knutepkt/stasjon	240	1,4 %	-Lokale veger	340	2,0 %
Sykkel	3 320	20 %	Annet	600	3,6 %
-Vinterdrift	100	0,6 %	-Usikkerh. avsetn	460	2,8 %
-Program sykkel	1 830	11 %	-Diverse	140	0,8 %
-Annet sykkelinvest	1 390	8,4 %	Ufordelt	2 890	17 %
Gang/TS/miljø	920	5,5 %	- Byåstunnel		
-Gangtiltak	230	1,4 %	- Brundalsforbindelsen		
-Trafikksikkerhet	450	2,7 %	- Johan Tillers v. del 2		
-Støytiltak	190	1,1 %	- Knutepunkt Sluppen ²⁾		
-Gatebrukstiltak	50	0,3 %	TOTALT	16 600	100 %

¹⁾ Byvekstavtalen inneholder i tillegg et tilskudd på 123,8 mill. kr (ekskl. mva) til fylkeskommunen for bussdepot. Dette utvides med 19,8 mill kr i tilleggsavtalen

²⁾ Knutepunkt Sluppen kan om ønskelig i betydelig grad finansieres med programområdemidler på riksveg for kollektivtrafikk og sykkel

Det er i henhold til tilleggsavtalen innenfor Kontaktutvalgets mandat å kunne justere og endre på den prioriterte rekkefølgen av prosjekter.

Merknader:

- Fin og nødvendig oversikt som grunnlag for tilleggsavtalen. Det er forståelse for at ikke alt er avklart nå, men at dette er utgangspunktet for en lokalpolitisk prosess senere.

- Hvordan legger vi opp prosessen videre. Mener det er nødvendig med en mer omfattende prosess som ser tiltakene i sammenheng med mål og åpner for andre disposisjoner.
- Vi har ikke tatt stilling til alle prosjektene i pakken, men det er greit å gå for dette nå. Tabellen er OK, men vi må jobbe videre hva som skal disponeres og bruken av ufordelt.
- Har spørsmål til prosessen for statens planlegging av prosjekter på riksveg. Når dette skjer med andre statlige midler utenfor Miljøpakken, er det kanskje ikke i tråd med partenes interesser. Eksempel her er planleggingen av midlertidig løsning med fire felt på Sluppen.
- Staten spiller bare inn tiltak i Holtermannsvegen med utvidelse av E6-rampene og planskilt kryssing til ny sørgående holdeplass ved Siemens. De andre prosjektene vil ikke benytte midler fra Miljøpakken, kun statlige midler.
- Hvis staten ordner sine behov på egen hånd, blir det vel ingen statlig løsning for knutepunktet. Hvor lenge går det da før vi kan få knutepunktet på plass?
- Staten vurderer det slik at det ikke er konkurranse mellom midlene til midlertidige tiltak og til den permanente langsiktige byutviklingen på Sluppen.
- Det synes som det er enighet om konklusjonen om langsiktig tiltaksplan, men staten og kommunen må ta en videre diskusjon om hvilken strategi vi skal velge for å løse situasjonen på Sluppen framover. Det er lite midler i NTP for ambisiøse tiltak. Diskusjonen om Sluppen bør løftes fram for Kontaktutvalget på et senere tidspunkt.
- Miljøpakken bør forberede en politisk prosess mht disponering av ressurser for oppfølging av nullvekstmålet. Synes ikke vi skal nevne de prosjektene som står opplistet under ufordelt.
- Staten krever at vi er tydelige her. Prosjekt som har vært innenfor Miljøpakken kan stå. Mener tabellen er OK slik den står.

Konklusjon:

Kontaktutvalget legger nå til grunn at midlene i Miljøpakken fordeles mellom prosjekt og tiltaksområder som vist i tabell. Prosjektene Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen, Johan Tillers veg del 2 og knutepunkt på Sluppen ligger ikke innenfor dagens rammer, men Miljøpakken vil jobbe med planlegging og prioritering i senere revisjon av tiltaksplanen. Miljøpakkens portefølje skal til enhver tid dimensjoneres i forhold til den faktiske inntektsstrømmen, samt de låneopptak som er forsvarlige i henhold til denne.

Ad sak 19/20: Midlertidige tiltak i rundkjøringen på Klett (SVV)

Trafikksikkerhetssituasjonen på Klett har vært behandlet i Kontaktutvalget flere ganger det siste året, sist i møte 03.04.20. Statens vegvesen presenterer her to av alternativene for å utvide rundkjøringen i Klettkrysset som ble lagt frem for KU i desember (KU-sak 25/19).

- Utvidelse av dagens rundkjøring
- Bygging av ny rundkjøring

Ingen av disse alternativene ble den gang anbefalt. Begrunnelsen for at det ikke ble anbefalt å gå videre med disse to alternativene var at gevinsten i det første alternativet var liten, mens kostnadene i det andre alternativet var vurdert å være for stor ut fra forventningen om at det likevel ville bli bygd et toplanskryss i framtida. Anbefalingen var å arbeide for at det ble bygd en fullverdig planskilt kryssløsning.

Det vurderes nå som lite realistisk at et toplanskryss blir prioritert i kommende NTP (2022-2033) og tiltakene må forventes å få en lengre levetid.

Alternativ 1: Utvidelse av dagens rundkjøring

Den enkleste løsningen består i å utvide til to felt inne i rundkjøringen og inn mot rundkjøringen fra alle retninger bortsett fra tilfarten fra Melhus. Ut av rundkjøringen utvides utfarten til to felt mot Orkanger (det er allerede to felt mot Trondheim). Utvidelsene strekker seg ca. 30 meter mot Trondheim men bare 10 meter mot Orkanger.

Denne forenklede straksløsningen er anslått til å koste mellom 6 og 15 mill. kr. Volum/kapasitets-forholdet på tilfarten til rundkjøringen fra E6 Trondheim blir 1,00. Dette er bedre enn dagens situasjon som er beregnet til 1,25, men betyr at det til tider vil være vanskelige avviklingsforhold med kø som strekker seg helt opp til retardasjonsfeltet på E6. Trafikkavviklingen i de tre øvrige tilfartene blir derimot god.

Trafikksituasjonen på Klett har bedret seg siden analysene ble gjort, og vil bedre seg ytterligere med de forenklede tiltakene som er beskrevet. I tillegg kan trafikkstyring av trafikken fra Melhus ved hjelp av lyssignal gi noe mindre kø på tilfarten fra Trondheim.

Alternativ 2: Bygging av ny rundkjøring

Alternativ 2 er å bygge en ny tofelts rundkjøring i plan. Det blir to kjørefelt i rundkjøringen og på stort sett alle ramper til og fra denne. Avviklingen er god. Selv med 3 % årlig vekst, forventes kapasiteten å holde i 20-25 år. Kostnadene er anslått til mellom 58 og 135 mill. kr. Statens vegvesen anbefaler at vi går videre med dette alternativet.

Merknader:

- Det er mer enn nok prosjekter i NTP, og vi må regne med lavere ambisjoner framover. Bygging av en planskilt løsning vil trolig ligge langt fram i tid. Staten mener at dagens rundkjøring med enkle utbedringstiltak vil kunne fungere en periode framover. Trafikken er dempet også som følge av Korona.
- Alternativet er å bygge en ny rundkjøring som vil kunne vare i 20 år. Det vil være positivt å prøve ut en enklere løsning først.
- Hvor fort kan utbedringstiltakene gjennomføres. Relativt raskt - de kan gjennomføres i høst. Trenger da en bestilling fra Kontaktutvalget nå.
- Kontaktutvalget kan bare ta stilling til kostnadsrammen. Det er statens ansvar å finne en fungerende løsning. Kontaktutvalget har ikke faglige forutsetninger for å vurdere hva som fungerer eller ikke.
- Hvordan skal tiltakene finansieres? Fra E6 eller andre steder i Miljøpakken? Kan omdisponere midler som lar seg frigjøre pga mindreforbruk på riksvegtiltak. Enklest å benytte ledige E6 midler til dette formålet.
- Trafikken fra Melhus forstyrrer flyten ut fra Trondheim, men dette er bare problematisk i rushtidstoppene. Kan vi ikke sette opp et lyssignal som regulerer trafikken fra Melhus i disse periodene?
- Det er vurdert å kunne gi noe forbedring, men også redusert kapasitet på E39. Det ble tidligere ikke anbefalt også fordi lyssignal ikke er ment brukt til slik formål. Når vi velger en forenklet løsning, vil dette bli vurdert på nytt.
- Kontaktutvalget er villig til å bruke inntil 15 mill kr til utbedring av rundkjøringen. Trenger

forankring i politiske organ i kommunen og fylkeskommunen. Alternativt kan vi overlate til programrådet å omdisponere.

Konklusjon: Kontaktutvalget anbefaler at det kan benyttes inntil 15 mill. kr til tiltak for å redusere kø på rampen fra Trondheim inn i rundkjøringen på Klett. Dette finansieres av mindreforbruk i prosjektet E6 Jaktøyen - Sentervegen

Ad sak 20/20: Orientering om NTP-prosessen og langsiktige tiltak på Klett (SVV)

Statens vegvesen orienterte om hvordan prioriteringskriteriene til arbeidet med NTP har vært. Fagetatene er bedt om å spille inn prosjekt innenfor lavere rammer enn tidligere. Prosjektene rangeres ut fra rent faglige samfunnsøkonomiske beregninger. I tillegg er det bedt om innspill innenfor byveksttallene. Det har vært et trangt nåløyne å komme gjennom. Kan ikke forvente samme storstilte satsingen på samferdsel framover.

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 21/20: Arbeid med å forsere tiltakene i Miljøpakken (Sek)

Kontaktutvalget behandlet i siste møte, sak 12/20, spørsmål om hva Miljøpakken kan gjøre for å framskynde prosjekter i Miljøpakken. Her ble det pekt på en rekke grep for redusere de barrierene som er til hinder for framdriften. Det viktigste er å øke kapasiteten på planleggingen og effektivisere måten det arbeides på.

Det er mange vedtatte prosjekt i tidlig fase innenfor de fleste tiltaksområdene som har beskjeden framdrift. Vi mangler ikke oppgaver og trenger i liten grad flere idéer eller innspill. Det er viktigst å komme videre med de planene vi har slik at disse blir klare for utbygging.

Partene har som oppfølging av Kontaktutvalgets bestilling arbeidet med å kartlegge flaskehalsene for framdrift i prosjektene slik at det blir mer fokus på disse. I etterfølgende tabell presenteres noen av de prosjektene hvor det kan være mulig å forsere framdriften og hvilke tiltak som gjennomføres for å bidra til dette. Lista er ikke fullstendig da mulighetene for forsering av andre prosjekt også vurderes.

Programrådet vil avklare mulighetene for å omprioritere midler innenfor tiltaksområdene løpende når tilfredsstillende dokumentasjon av tiltakets forventede nytte og kostnad foreligger. Der programrådet ikke har fullmakt til å treffe en avgjørelse, behandles saken i Kontaktutvalget eller politisk. Siste frist for tilrettelegging av byggeplan er i senhøstes året før bevilgning.

Prosjekt	Status	Aktiviteter som gjenstår	Tiltak	Ansvar
Sykkelanlegg i Fjordgata	<ul style="list-style-type: none"> • Prinsipløsning er vedtatt i formannskap • Det arbeides med forprosjekt 	<ul style="list-style-type: none"> • Dokumentere nytte/kostnad • Politisk behandling • Byggeplan • Skiltplan • Anskaffe entreprenør • Utbygging 	<ul style="list-style-type: none"> • Sikre planlegging og saksbehandling • Midler til planlegging • Byggemidler 	<ul style="list-style-type: none"> • Trh.kom. • Progr.råd • Progr.råd
Holdeplasser i leddbusstrasé	<ul style="list-style-type: none"> • Forslag til tiltak er på intern høring (TK) • Dokumentasjon av nytte foreligger 	<ul style="list-style-type: none"> • Kostnadsanslag • Politisk behandling • Byggeplan • Anskaffe entreprenør • Utbygging 	<ul style="list-style-type: none"> • Sikre planlegging og saksbehandling • Midler til planlegging • Byggemidler 	<ul style="list-style-type: none"> • Trh.kom. • Progr.råd • Progr.råd
Skilting og rød asfalt i Klæbuavn	<ul style="list-style-type: none"> • Løsning er avklart • Bydrift bygger 	<ul style="list-style-type: none"> • Utbygging 	<ul style="list-style-type: none"> • Byggemidler 	<ul style="list-style-type: none"> • Progr.råd
Planlegging av sykkel Brøsetruta	<ul style="list-style-type: none"> • Forprosjekt ferdig 	<ul style="list-style-type: none"> • Dokumentere nytte/kostnad • Politisk prioritering • Reguleringsplan • Byggeplan 	<ul style="list-style-type: none"> • Sikre planlegging og saksbehandling • Midler til regulering og byggeplan 	<ul style="list-style-type: none"> • Trh.kom. • Progr.råd
Ombygging av holdeplass fra busslomme til kantstopp	<ul style="list-style-type: none"> • Nytt tiltak foreslås samordnet med TS-tiltak i kryss ved Ch.lund kirke. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dokumentere nytte/kostnad • Politisk behandling • Byggeplan • Utbygging 	<ul style="list-style-type: none"> • Sikre planlegging og saksbehandling • Midler til byggeplan • Midler til bygging 	<ul style="list-style-type: none"> • Trh kom • Progr.råd • Progr.råd
Fv 704 Tanem - Tulluan	<ul style="list-style-type: none"> • Reguleringsplan er stadfestet • Byggeplanl pågår • Inngår i forslag til handlingsprogram 	<ul style="list-style-type: none"> • Byggeplan • Grunnerverv • Anskaffe entreprenør • Utbygging 	<ul style="list-style-type: none"> • Innarbeides i årsbudsjett 2021 • Sikre planlegging og grunnerverv 	<ul style="list-style-type: none"> • Sekretar. • Trl fylke
Fv 950 Skovgård – Reppe	<ul style="list-style-type: none"> • Forslag om å utbedre flere holdeplasser enn planlagt 	<ul style="list-style-type: none"> • Dokumentere nytte/kostnad • Politisk behandling • Byggeplan • Utvide entreprenøroppdrag • Utbygging 	<ul style="list-style-type: none"> • Sikre planlegging og oppfølging • Øke bevilgningsrammen 	<ul style="list-style-type: none"> • Trl fylke • Progr.råd
Utarbeide kunnskapspakke for gods	<ul style="list-style-type: none"> • Nytt forslag 	<ul style="list-style-type: none"> • Utarbeide en prosjektplan • Behandle i næringsgruppa • Behandle i programråd • Gjennomføre prosjekt 	<ul style="list-style-type: none"> • Sikre planlegging og oppfølging • Midler til gjennomføring 	<ul style="list-style-type: none"> • Trl fylke • Sekretar.

Merknader:

- Viktig og bra sak. Det er et poeng å få realisert mer uten byråkrati.
- Fylkeskommunen trenger 30 mill. kr til forskuttering av arbeidene på Fv 704 i år. Kan også komme i gang med to forprosjekt til en halv million hver, hvorav det ene dreier seg om å utvikle en kunnskapsbase for varetransport.
- Det er allerede avsatt midler til planlegging av Fv 704 i inneværende år. Prosjektleder må spille inn behov for mer midler når behov melder seg og så snart byggeplan med kostnadsoverslag foreligger kan vi ta stilling til tildeling av byggemidler.
- Viktig å forankre næringsprosjektene i næringsgruppa. Aktørene som forventer å bli involvert.
- Flott at denne lista har kommet opp, men vi trenger mer. Hva kan vi få ut på anbud i sommer?
- Trenger en forpliktende tilbakemelding på framdrift. Det betyr at vi følger framdriften fra

aktivitet til aktivitet for å se om vi er i rute. Har vegvesenet kunnskap om hvilke mekanikker som kan fungere som pådrivere?

- Bestiller en sak til møtet i juni med tydelige tidsfrister, mål, ansvar og forventninger.

Konklusjon: Oversikten tas til orientering. Kontaktutvalget ber om at det til neste møte ses på muligheten for å utvide lista og legges fram en detaljert oversikt over planlagt framdrift for de ulike aktivitetene i prosjektene.

Ad sak 22/20: Pilotprosjekt på vegprising i Trondheim (SVV)

Statens vegvesen ønsker å gjennomføre en vegprisingspilot i Trondheim i 2021. Intensjonen er å ta 200 kjøretøy ut av brikkebetaling i Trondheim og overføre dem til vegprising basert på utkjørt distanse innenfor dagens bompunkter. Dette skal løses via utstyr fra Q-Free samt databehandling fra Sintef. Pilotperiode er planlagt å gå over 3 mnd. Statens vegvesen ønsker å verve frivillige deltagere. Personvernet blir ivarettatt via designet i piloten.

Vegprisingspiloten medfører ikke økonomiske kostnader for Miljøpakken. Piloten er finansiert via Pilot-T midler fra Norges Forskningsråd samt bidrag fra Statens vegvesen sitt ITS-pilotprogram. Q-Free vil også bidra med egeninnsats.

Intensjonen var at deltagerne i sum skulle betale avgifter tilsvarende dagens bomavgifter, men med individuelle endringer mellom aktørene ut fra kjøremønster. Dette er det ikke hjemmel for i dag så forsøket vil bare kunne teste ut en dummy der deltagerne betaler ut fra de bommene de passerer.

Merknader:

- Endrer saken fra en beslutningssak til en orienteringssak. Deltagerne må betale i bommen som før, men vi kan se hvordan de ville ha kommet ut om det hadde vært åpnet for vegprising.
- Ønskes det å teste ut om teknologien fungerer eller hvordan menneskene reagerer? Den siste delen får vi nå ikke til, så bare teknologi.

Konklusjon: Tas til orientering.

Eventuelt

Framdrift for utredning av virkningene av redusert billettpris.

Det foreligger nå et utkast til en oppdragsbeskrivelse som skal diskuteres i arbeidsutvalget i neste uke. Her foreslås å gjennomføre parallelle oppdrag innenfor innkjøpsreglementet til to faglig kvalifiserte miljø. Oppgaven blir å svare ut de spørsmålene som framgår av tilleggsavtalen til byvekstavtalen innenfor tilgjengelige rammer. Ingen detaljert utredning, men en faglig vurdering belyst gjennom regneeksempler og den erfaring disse aktørene har.

Sekretariatet og AtB utarbeider et faktagrunnlag for pris og trafikk innenfor ulike markedssegmenter som grunnlag for vurderingene.

Merknader:

- Hvordan er framdriften tenkt? Vi forventer å gå ut med forespørsel ganske raskt, med sikte på rapportering og politisk sak over sommeren.

Konklusjon: Tas til orientering

Møter med Teams

Microsoft er i ferd med å fase ut Skype og vil satse på Teams framover. Teams har bedre funksjonalitet. Kan vi arrangere møtene i Teams i stedet?

Konklusjon: Sekretariatet sjekker opp.