



Vår dato
21.01.2021

MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til:

Per Morten Lund, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank Jenssen, Fylkesmannen
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

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

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Det innkalles til **Teams-møte onsdag 27. januar kl. 10:00 – 14:00**. Se egen innkalling i kalender.

Agenda

Orienteringer

01/21 Trafikkutvikling i 2020 (Sek)

02/21 Forslag til bruk av midler til takstreduksjon (Trfk)

03/21 Oversikt over status for bestilte prosjekt (Sek)

04/21 Samordning etter behandling av forslag til årsbudsjett (Sek)

05/21 Muligheter for planskilt fotgjengerkryssing Rv 706 ved Tollboden (SVV)

Eventuelt

Møtereferat

Referatet fra møte 2. desember 2020 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Setter av 1 mill. kr til utvidet arbeid med konseptutvikling/teknisk forprosjekt for 4 delprosjekt langs Jonsvannsveien. Arbeidet finansieres med gjenstående midler fra sykkelanlegg på Bakklandet.
- Gir sin tilslutning til at det arbeides videre med forprosjekt for følgende alternative løsninger for Johan Tillers veg mellom E6 og Industrivegen:
 - Veg i dagen
 - Miljøkulvert uten lokal veg
 - Miljøkulvert med nedsenket rundkjøring (i kryss med Industrivegen).
- Bevilger 0,8 mill. kr til ferdigstillelse av arbeid med formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim. Finansieres av gjenværende fellesmidler.
- Setter av til sammen 6,5 mill. kr til reguleringsplaner for delstrekninger langs Bromstadruta og anbefaler at strekningene med høyest nytte-kostnadsforhold prioriteres. Midlene forskutteres fra sykkelbudsjett 2022.

Bomtakster:

- KPI-justering gjennomføres fra 1. mars 2021
- Justering av bomtakster i henhold til tilleggsavtale til byvekstavtalen gjennomføres etter lokalpolitisk avklaring (mars 2021?)

Forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 01/21: Trafikkutvikling i 2020 (Sek)

Det har vært store variasjoner i trafikken hittil i år på grunn av korona (trafikknotat følger vedlagt, KU-vedlegg 21-1).

Biltrafikken i Trondheim:

Det er 5 % færre passeringer gjennom bomstasjonene i Trondheim i 2020 enn i 2019. Nedgangen kom i hovedsak i forbindelse med nedstengningen av samfunnet i vår og på slutten av året. I bomstasjonen på E6 ved Ranheim er nedgangen 14 %. I sør mot Klæbu og på Klett har trafikken i gjennomsnitt vært som i 2019, mens nedgangen er 4 % på Byåsen og 6 % i bomstasjonene langs Omkjøringsvegen.

Andelen elbiler i bomstasjonene var stabil gjennom våren og økte raskt utover høsten. Ved årskiftet (desember) var andelen 19,8 %.

Tross trafikknedgang ligger inntekten i Miljøpakkens bomstasjoner an til å bli omtrent som budsjettet. Det skyldes at takstene ble konsumprisregulert i begynnelsen av året.

Biltrafikken i regionen:

På E6 øst er trafikknedgangen i gjennomsnitt 15 % hittil i år og størst i Hommelvik (-18 %). Det er vanskelig å si noe om utviklingen på E6 sørover på grunn av vegarbeid, men utviklingen på Klett tyder på at trafikken samlet sett har vært omtrent som i 2019. På E39 (Øysand) er det en nedgang på 3 %.

Ved utgangen av året er elbilandelen 20 % i Hommelvik og 31 % på Leistad. På Klett er elbilandelen 15 %.

Kollektivtrafikk:

Trafikkutviklingen er svært påvirket av korona. Vi har heller ikke tall som er sammenlignbare med 2019 siden tellesystemet er endret i 2019. Billett volumet gir en viss indikasjon og er 35 % lavere i 2020 enn i 2019. Trafikken på Gråkallbanen er 28 % lavere enn i fjor.

Gang- og sykkeltrafikk:

Oversikten over sykkeltrafikken er fortsatt begrenset. Registreringene på Rotvollekra viser omtrent uforandret trafikk for hele 2020, men dette skjuler en nedgang i vår og tilsvarende vekst i høst.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 02/21: Forslag til bruk av midler til takstreduksjon (Trfk)

Tilleggsavtalen til byvekstavtalen ble signert 20 mars i 2021 og sekretariatet har i tiden etter fått anskaffet to utredninger av mulige tiltak, og lagt fram disse for programråd og kontaktutvalg. Avtalen innebærer at Trondheimsområdet årlig vil motta 50 mill. kr som skal gå til reduserte kollektivtakster.

Avtalen viser til at midlene skal benyttes til takstreduksjoner som gir størst mulig effekt på målene i byvekstavtalen. Tilleggsavtalen peker på tre satsingsområder:

- Pendlertrafikk: Takstreduksjon for å få en overgang fra bil til kollektivtransport, på jobbreiser mellom Melhus, Stjørdal og Malvik til/fra og i Trondheim.
- Utnyttelse av ledig kapasitet: Øke passasjerbelegget i lavtrafikkperioder for å få flere fritidsreiser over på kollektiv.
- Andre tiltak

Eksempel på tiltak som skal utredes i henhold til avtalen:

1. Takstreduksjonene søkes rettet mot grupper som intuitivt gir størst effekt med tanke på realisering av nullvekstmålet
2. Vesentlig reduksjon i takster for barn og unge (0-20 år)
3. Utvidelse av sone A for kollektivbilletter til å gjelde hele byvekstavtaleområdet
4. Utvidet overgangstid for helg og etter kl. 17:00 på hverdag for Trondheim
5. Generell takstreduksjon
6. Samordning av billettering mellom buss og tog innenfor byvekstområdet
7. Redusert takst for barn og unge i følge med voksne på hverdager
8. Utvidet gyldighetstid for billetten utenfor rushtid

Analysegrunnlaget fra Urbanet og TØI ble presentert for kontaktutvalget i sak 40/20. Kontaktutvalget ba fylkeskommunen legge fram et konkret forslag til bruk av midlene. Forslaget er nærmere redegjort for i KU-vedlegg 21-2.

I dagens varierende smittesituasjon vil det bryte med smitteverninteressene å stimulere til økt trafikk ved å redusere takstene. Partene må derfor forberede tiltak som skal iverksettes den dagen samfunnet er tilstrekkelig normalisert.

Det er risikabelt å disponere alle midlene i en tiltakspakke, da det vil være stor usikkerhet mht. både om tiltakene vil oppnå ønsket effekt og mht. de økonomiske konsekvensene av tiltakene på lengre sikt. Fylkeskommunen anbefaler at det søkes å teste effekten av tiltak i mindre omfang i første fase, før oppskalering vurderes. Det anbefales å teste ut følgende tiltak først:

- a) Konkurransesflater på pendlerstrekninger.
- b) Tiltak overfor grupper med høy prisfølsomhet.
- c) Tidsdifferensierte takster for å utnytte lavtrafikkperioder

Det er ikke hensiktsmessig å iverksette tiltak som krever investering i systemtilpasning i et billettsystem som er i ferd med å fases ut. I tillegg er det forbundet med betydelig risiko å innføre nye prismodeller og andre systemendringer samtidig med innføring av nytt billettsystem. Endringene bør innføres når systemet har fått stabil drift. Teknisk-/administrative utfordringer framgår av tabell.

Tiltak/vurdering	Enkelt teknisk	Enkelt administrativt	Enkelt avtalemessig	Enkelt for harmonisering/ driftsøkonomi utenfor BV-avtalen	Kan innføres hurtig
Tiltak tilpasset konkurranseflater med særlig vekt på pendlerstrekninger	Nei	Nei	Avhengig av løsning	Avhengig av løsning	Nei
Generell takstreduksjon eller rettet mot spesifikke grupper	Ok	Ok	Ok	I liten grad for forsiktige endringer	Ja, men kan kreve politisk behandling i fylket
Samordning og endrede billettsalg	Nei	Nei	Avhengig av løsning	Avhengig av løsning	Nei
Tidsdifferensierte takster for å utnytte ledig kapasitet	Nei	Ok	Avhengig av løsning	Avhengig av løsning	Nei

Forslag til konklusjon:

- 1) Kontaktutvalget anbefaler at det ikke innføres taksttiltak så lenge det er lokale eller nasjonale restriksjoner overfor kollektivtrafikken.
- 2) Midlene for 2020 og 2021 avsettes i sin helhet til en egen tiltaksplan for raskest mulig å komme opp til den nye «normalen» etter pandemien. Kontaktutvalget ber om å få fremlagt utkast til plan i neste møte.
- 3) Der usikkerheten ved effektene av tiltak er betydelig, anbefales at tiltak testes i mindre skala før en helhetlig gjennomføringsplan utformes og iverksettes.
- 4) Kontaktutvalget ber om å få fremlagt endelig forslag til tiltaksplan på neste møte.

Ad sak 03/21: Oversikt over status for bestilte prosjekt (Sek)

I sak 37/20 ber Kontaktutvalget om en oversikt over status for bestilte prosjekter og vedtak til neste møte. Kapittel 17 i forslag til årsbudsjett 2021 viser en oversikt over de 200 pågående prosjektene med tildelte midler før 2021. Vi har kvalitetssikret og oppdatert status for 145 av disse prosjektene i KU-vedlegg 21-3. Oversikten viser framdriften for fire prosjekttyper: Sykkel, trafikk sikkerhet, støy og kollektivtrafikk (ekskl. Metrobuss).

Oversikten viser at mange prosjekter fortsatt befinner seg i innledende fase selv etter mange år. Dette gjelder spesielt fylkeskommunens prosjekter. Mange prosjekt krever omfattende planlegging og tar lang tid å gjennomføre. Valg av løsning har betydning for når tiltakene kan gjennomføres. Enkle tiltak uten krav til regulering kan i beste fall gjennomføres ganske raskt. Store kompliserte prosjekt som krever regulering og betydelig erverv er krevende og tar tid.

Dette illustreres av følgende figur:

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	ÅR
Strakstiltak	PU	UB									2
Enkle tiltak uten regulering	PU	BP	UB								3
Små tiltak med regulering uten erverv	PU	REG	BP	UB							4
Små tiltak med regulering og erverv	PU	REG	BP	EV	UB						5
Vanlige prosjekt (regulering, erverv og VA)	PU	REG	BP	EV	VA	UB					7
Kompliserte prosjekt (regul., erverv og VA)	PU	REG	BP	EV	VA	UB					10

Figur: Forventet tid til gjennomføring av tiltak avhengig av kompleksitet.

PU=prosjektutvikling, REG=reguleringsplan, BP=byggeplan, EV=ervervsprosess, VA=bygging av VA-anlegg, UB=utbygging av tiltak

Figuren illustrere sekretariatets opplevelse av en normal framdriftsprosess. Med dette som utgangspunkt, vil bygging av enkle tiltak som ikke krever regulering først stå ferdig til 2024, tiltak med regulering i perioden 2026 – 28, og kompliserte prosjekt først helt mot slutten eller etter at gjeldende miljøpakkeperiode er over.

Framdriften kan under spesielle omstendigheter gå raskere, som for metrobussprosjektene i fase 1. Arbeidet hadde meget høy prioritet fordi forsinkelser ville ha store samfunnsmessige konsekvenser. Prosjektporteføljen besto av mange relativt enkle og repeterende prosjekter, og det var etablert en planleggings- og utbyggingsorganisasjon med en overordnet prosjektleder og et eget prosjektstyre.

Erfaringen er imidlertid at det ofte tar lengre tid. En gjennomgang av prosjektene i KU-vedlegg 21-3 indikerer at det er vanlig at planlegging inkl. regulering tar nærmere 7 år, mens prosjektering, erverv og utbygging tar vel 4 år. Det største tidsforbruket ligger i det innledende planarbeidet, men manglende erverv kan også bety forsinkelser rett før utbygging.

Kontaktutvalget har tidligere bedt om en spesiell tilbakemelding om status for bestillingene langs Byåsveien. Her rapporterer fylkeskommunen følgende:

Vi har flere bestillinger langs Byåsveien. Fylkeskommunen har nettopp startet en utredning der vi ser de som er i fasen prosjektutvikling i sammenheng. Dette gjelder på strekningen Munkvoll – Ila. Utredningen vil være ferdig tidlig høst 2021, men med ferdig prioriteringsgrunnlag for innspill til B2022/HP2022-25 innen mai. Bestillinger som gjelder strekningen sør for Munkvoll vil bli sett delvis i sammenheng. Vi antar disse kan ferdigstilles i løpet av 2021. Det vil være behov for noe avklaring på de bestillingene som gjelder støy. Når det gjelder Trondheim kommunes vedtakspunkt 7e har ikke fylkeskommunen mottatt bestilling på gjennomføring av punkttiltak. Det vil imidlertid bli bestilt en TS-inspeksjon på strekningen Ila og Munkvoll som kan danne grunnlag for innspill til gjennomføring av mindre punkttiltak. Kortsiktig tiltak nederst i Byåsveien utsettes til nevnte utredning er ferdig.

Programrådet har økende fokus på framdrift. Partene har de senere årene utviklet omforente retningslinjer for prosjektarbeidet der arbeidet deles inn i flere faser og håndterlige delprosjekt. Prosjektutviklingsfasen er spesielt viktig i så måte:

- Beskrive formålet med prosjektet
- Vurdere alternative løsninger
- Anbefale konsept
- Beskrive nytten av tiltakene
- Utarbeide grovt kostnadsanslag
- Beskrive videre prosess (tekniske forhold, behov for regulering og erverv m.m.)

Hensikten er å begrense usikkerhet knyttet til planavklaring, eiendomsserverv, kostnader og finansiering på tidlig stadium og gi et godt grunnlag for politisk prioritering. Miljøpakken har etter forslått årsbudsjett for 2021 vel 250 aktive prosjekt hvorav 100 er i innledende fase med prosjektutvikling. Prioritering vil etter hvert bli langt viktigere når vi ikke lenger har nok midler til å gjennomføre alle tiltakene, men må velge hvilke som skal realiseres.

Programrådet behandlet saken i møte 19.1.2021.

Forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget tar statusoversikten til orientering. Oversikten viser at det er betydelige utfordringer mht framdrift i prosjektene. Det er allerede startet prosesser for å få bedre rutiner for prosjektgjennomføring. Det må arbeides videre med strategier for å øke gjennomføringsevnen. Disse legges fram for behandling i Programrådet og Kontaktutvalget.

Ad sak 04/21: Samordning etter behandling av forslag til årsbudsjett (Sek)

Statsbudsjettet:

Det var ved utarbeidelse av forslag til årsbudsjett noe usikkerhet knyttet til statsbudsjettet og mulig justering av dette. Usikkerheten er nå avklart, og det blir ingen endringer i budsjettet. En omdisponering internt i Statens vegvesen sikrer likevel bevilgning til hovedsykkelrute Dalenbrua - Lilleby.

Konsekvenser:

- Det er ikke programområdemidler til tilbakebetaling av 32,3 mill. kr til Nye Veier for finansiering av pågående arbeid med gang-/sykkelbru over E6
- Det er ikke programområdemidler til finansiering av gang-/sykkelbru over Bjørndalen (66 mill. kr).
- Det er ikke jernbanemidler (30 mill. kr) til arbeid med byggeplan m.m. for Trondheim sentralstasjon. Bane NOR undersøker mulighetene for alternativ finansiering.

- Det er ikke jernbanemidler (4,4 mill. kr) til finansiering av påbegynt arbeid med jernbaneundergang på Melhus.
- Det er satt av 140 mill. kr i statlig andel til Metrobuss, dvs. 100 mill. kr mer enn innmeldt behov. Dette er øremerkede midler som ikke kan benyttes til andre formål.

Utbygging av prosjektene i punkt 1, 2 og 4 er påbegynt og vil uansett kreve finansiering i 2021. Miljøpakken vil derfor opprettholde aktiviteten som foreslått i årsbudsjett 2021.

Det er imidlertid ikke anledning til å benytte bompenger til forskuttering av disse statlige prosjektene. Muligheten for bruk av andre finansieringskilder i Miljøpakken avklares. Disponible inntekter vil fortsatt være høyere enn kostnadene i 2021. Det er også avklart at Miljøpakken vil kunne foreta låneopptak om nødvendig.

Lokalpolitiske vedtak (jf. KU-vedlegg 21-4a):

Fylkesutvalget, bystyret i Trondheim og kommunestyrene i Stjørdal, Malvik og Melhus har alle sluttet seg til forslag til årsbudsjett for Miljøpakken i 2021. Alle har også gitt delegert fullmakt til å framforhandle et omforent årsbudsjett.

Stjørdal, Malvik og Melhus har vedtatt forslaget til årsbudsjett slik det foreligger.

Trondheim har i tillegg vedtatt 8 av de 9 kommunale innspillene som det ikke var enighet om i programråd og kontaktutvalg (hvit tabell). I tillegg har Trondheim vedtatt en utvidelse av ett av tiltakene fylkeskommunen har spilt inn i hvit tabell og 6 andre nye prosjekt som ikke er omtalt i årsbudsjettet.

Fra hvit tabell:

- 25 mill. kr til likeretter Gråkallbanen
- 28,5 mill. kr til arbeidsmaskin Gråkallbanen
- 4 mill. kr til sykkelparkering ved kommunale enheter
- 5 mill. kr til fartsreducerende tiltak
- 1 mill. kr til å ombygge nedlagte holdeplasser
- 0,5 mill. kr til detaljplanlegging Utleirvegen/Tors veg
- 75 mill. kr til gateprosjekt i Nordre Ilevollen
- 35 mill. kr til nytt trikkespor Bergsligata – Skansen
- 0,5 mill. kr til kryssutbedring v/Øvre Sjetnhaugen

Prosjekt som ikke er omtalt i årsbudsjett:

- Utvidelse av prosjekt i Utleirsvegen/Tors veg (inkl. støytiltak)
- 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av sykkelprosjekt i Bøckmansvegen
- Arbeid med realisering av snarveg i Granvegen på Jakobsli
- 0,5 mill. kr til innledende arbeid med bybaneutredning
- 1 mill. kr til trafikkssikker kryssing av Oslovegen i Bjørndalen
- Det er i hovedtabell i årsbudsjett satt av 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av jernbaneundergang på Selsbakk. Vedtaket omfatter også detaljplanlegging og utbygging.

Fylkeskommunen har vedtatt 3 av de 6 fylkeskommunale innspillene som det ikke var enighet om i programråd og kontaktutvalg. Fylket vedtar også å åpne for å gi programrådet fullmakt til å igangsette alle prosjekter i hvit tabell etter hvert som de avklares.

Fra hvit tabell:

- 78,6 mill. kr til utbygging Fv 704 Tanem – Tulluan
- 2,3 mill. kr til drift av busstilbudet i Stjørdal (5,5 mill. kr årlig deretter)
- 17,5 mill. kr til Brå bru.

Prosjekt som ikke er omtalt i årsbudsjett:

- 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av sykkelprosjekt i Bøckmansvegen

I tillegg har fylkeskommunen noen innspill til arbeidet i Miljøpakken som ikke direkte berører økonomien årsbudsjett 2021. Trondheim kommune har ett innspill.

Både Trondheim kommune og fylkeskommunen vedtar å ta ut setningen om at «Den politiske behandlingen skal bare avklare prioritering og videre arbeid med tiltakene i forslag til årsbudsjett. Det forhindrer ikke at det kan fremmes nye forslag til tiltak, men disse betraktes i så fall som innspill til neste årsbudsjett.»

Statlig behandling (jf. KU-vedlegg 21-4b):

Staten slutter seg til forslag til årsbudsjett og støtter at to prosjekt i hvit tabell tas inn i årsbudsjettet:

- Fv 704 Tanem - Tulluan
- Utbedring av trikkesporet Bergsligata-Skansen (Nordre Ilevollen).

Staten vektlegger at de omforente retningslinjene for samarbeidet i Miljøpakken følges og er ikke rede til å gi tilslutning til andre prosjekt i hvit tabell før det foreligger tilfredsstillende dokumentasjon fra tidligere fase og enighet om måloppnåelse. Staten åpner for at programrådet kan gis fullmakt til å avgjøre dette når tilfredsstillende grunnlag foreligger.

Samordning

En eventuell innarbeidelse av alle nye prosjekt og prosjekt i hvit tabell, vil kreve en utvidelse av årsbudsjettets kostnadsramme på ca. 275 mill. kr. Det er fortsatt mulig uten låneopptak.

Det foreligger imidlertid ingen felles tilslutning fra både kommune, fylke og stat til å ta inn noen nye prosjekt i årsbudsjettet. Det er tre prosjekt som to av partene enige om:

- Kommunen og fylkeskommunen er enige om å ta inn prosjektutvikling av sykkelprosjekt i Bøckmans veg (0,5 mill. kr).
- Kommunen og staten er enige om å ta inn midler til utbedring av trikkespor Bergsligata – Skansen (35 mill. kr).
- Fylkeskommunen og staten er enige om å ta inn bygging av Fv 704 Tanem - Tulluan (78,6 mill. kr).

Vedtak fra lokalpolitisk og statlig behandling er gjengitt i sin helhet i vedlegg.

Forslag til konklusjon:

I henhold til drøftinger i møtet

Ad sak 05/21: Muligheter for planskilt fotgjengerkryssing Rv 706 ved Tollboden (SVV)

Kontaktutvalget har bedt om en status for arbeidet med forprosjekt for å bedre trafikkflyten på Nordre avlastningsveg ved Tollboden (jf. KU-sak 27/20).

Mulighetene er diskutert i flere år, blant annet i Kontaktutvalget tilbake i 2011. Bakgrunnen er at denne fotgjengerkryssingen antas å reduserer kapasiteten på Nordre avlastningsveg og tidvis skape køer i begge retninger. I årsbudsjettet for 2019 ble det satt av 0,5 mill. kr til et forprosjekt. KU-vedlegg 21-5 beskriver resultatene fra dette arbeidet.

Det er flere flaskehalser, men usikkert hvor stor del av problemet fotgjengerfeltet utgjør. Det er vurdert alternative avbøtende tiltak:

- Sykkelbru med universell utforming:
Kostnadene estimeres til 40 – 70 mill. kr avhengig av løsning. Dominerende spiralkonstruksjon som er kostbar og lite hensiktsmessig.
- Undergang (kulvert):
Vanskelig å finne gode løsninger på grunn av kjøreundergang. Det er ikke beregnet kostnader, men de antas å bli høye. Lite hensiktsmessig løsning.
- Enkel bru for fotgjengere:
Trappeløsning uten universell utforming. Dominerende konstruksjon og lite bytilpasset.
- Endring av lyssignal:
Lengre ventetid på fotgjengersignal kan muligens bedre køsituasjonen, men gir samtidig dårligere tilbud for gående.
- Fjerne gangkryssing ved Tollboden:
Forutsetter at myke trafikanter benytter tilbud på østsiden av Havnegata. Gir noe omveg og økt fotgjengertrafikk i lysregulert kryss i Havnegata. Kan være aktuelt å se på en kulvertløsning som bedrer forbindelsen til østsida av gata.

I en framtidig situasjon uten godsterminal kan Nordre avlastningsveg legges om og åpne for andre løsninger.

Forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget tar til etterretning at det er svært problematisk å få til noen hensiktsmessig løsning ved Tollboden. Ved videre arbeid med forprosjektet, foreslås å beregne effekter av fjerning eller justering av gangkryssingen, samt å se nærmere på en løsning hvor man leder syklistene øst for rundkjøringen ved Brattøra.

Eventuelt

Notat - Trafikkutvikling 2020

Oppsummering

Notatet gjennomgår trafikkutviklingen i 2020. Et år det meste av trafikk ble påvirket av Koronasituasjonen.

Antall passeringer gjennom Miljøpakken bomstasjoner og bomstasjonen på E6 Ranheim er 5 prosent færre i 2020 enn i 2019. På E6 øst er trafikken redusert med 15 prosent. Elbilandelen i Trondheim så langt i år er 17 prosent. Den siste byindeksen er oppdatert i desember og viser en trafikkreduksjon på 6,5 prosent i perioden januar til oktober 2020.

Antall kollektivreisende ble også betydelig redusert som følge av Koronarestriksjoner. Akkumulert billettivolum i 2020 er 35 prosent lavere enn i 2019. Antall påstigende på trikken i 2020 er 28 prosent lavere enn i 2019.

Mens øvrige trafikk er redusert i 2020, er antall syklende over Rotvollekra kun marginalt lavere enn i 2019.

1.1 Byindeksen for Trondheim

Siste oppdatering av byindeksen for Trondheim er fra desember 2020, med trafikkstatistikk per oktober. Byindeksen beregner endring i trafikkmengde for byområdet. Metoden er basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter og data fra enkelte bomstasjoner, og er ment å gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. Datagrunnlaget for byindeksen består av "lette" biler, under 5,6 m.

År	Måned	Endring i trafikkmengde (%)
2020	Januar	2,0
2020	Februar	3,1
2020	Mars	-23,6
2020	April	-25,1
2020	Mai	-17,0
2020	Juni	-2,8
2020	Juli	4,2
2020	August	-2,8
2020	September	1,5
2020	Oktober	-3,0

Tabell 1. Estimert endring i trafikkmengde per måned. Kilde: Byindeksen for Trondheim

Byindeksen for Trondheim estimerer en reduksjon i trafikkmengden fra 2019 til oktober 2020 på 6,5 %.

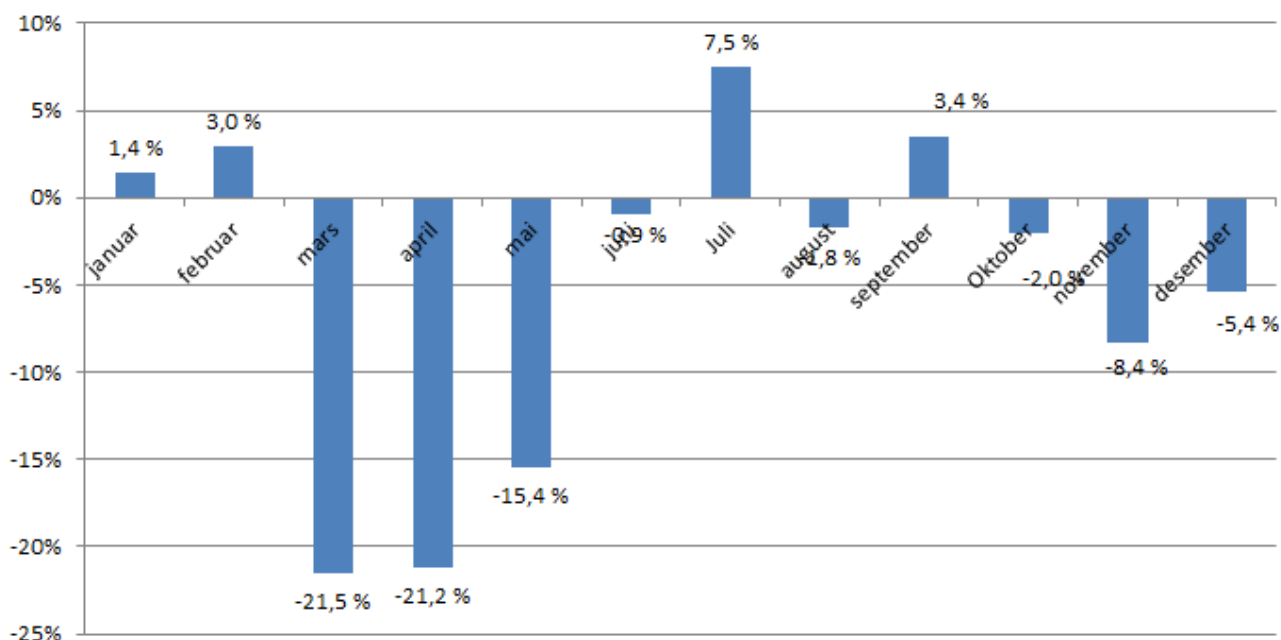
1.2 Trafikk gjennom bomsnittene

Akkumulert i 2020 er trafikken 5,2 prosent lavere gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen på Ranheim, sammenlignet med 2019. Uten Ranheim er trafikken redusert med 4,6 prosent. På E6 øst er antall passeringer gjennom bomstasjonene på Ranheim, Hommelvik og Leistad 15,5 prosent lavere enn i 2019.

Trafikkendring liten bil	2018	2019	2020
E6 øst	1,1 %	2,1 %	-15,5 %
Miljøpakken	-2,1 %	2,1 %	-4,6 %
Miljøpakken inkl Ranheim	-1,9 %	2,1 %	-5,2 %

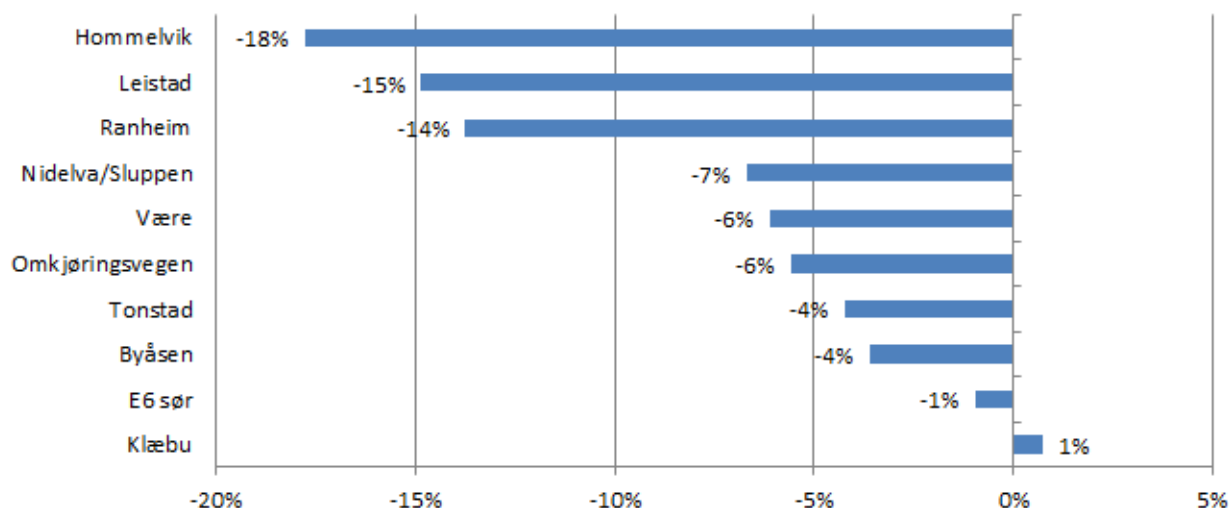
Tabell 2. Trafikkendring i 2018, 2019 og 2020.

Årets to første måneder hadde trafikkvekst. Koronapandemien og de restriksjonene som ble innført i bekjempelsen av pandemien, medførte så betydelig trafikkreduksjon i mars-mai. Ferietrafikken i juli ga trafikkvekst, mens de tre siste månedene hadde trafikkreduksjon. I desember er trafikken 5,4 prosent lavere enn i 2019 gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen på E6 Ranheim. Figur 1 viser den prosentvise månedlige endringene i trafikkmengde for klassen liten bil sammenlignet med samme måned et år tidligere.



Figur 1: Prosentvis endring av trafikk liten bil gjennom Miljøpakkens bomstasjoner og bomstasjonen på E6 Ranheim per måned i 2020 sammenlignet med året før.

Trafikkutviklingen varierer i forskjellige bomsnitt. Endringer i trafikken gjennom ulike bomsnitt i 2020 fremgår av figur 2.

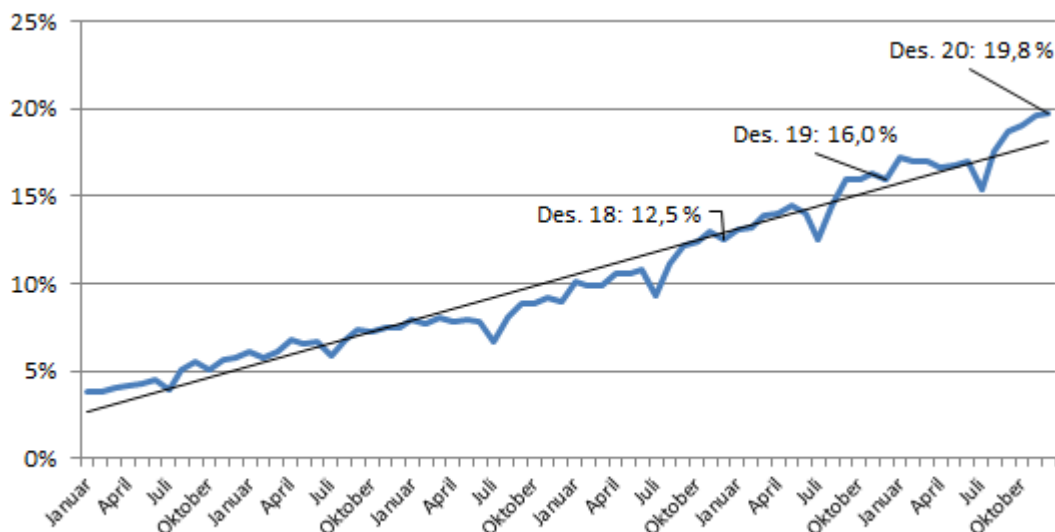


Figur 2. Endring trafikk liten bil i 2020 sammenlignet med 2019. Sortert fra lav til høy.

Så langt i 2020 er det samlet trafikkreduksjon i de fleste bomsnitt, bortsett fra Klæbu. De tre bomstasjonene på E6 øst skiller seg ut med størst trafikkreduksjon. Dette har sammenheng med nedgang i trafikken på Værnes lufthavn.

1.2.1 Elbilandeler i Trondheim

Andelen elbiler er 17,7 prosent av passeringene med liten bil i 2020, og 19,8 prosent av passeringene i desember i bomstasjonene som står i Trondheim. Uten bomstasjonen på Ranheim er elbilandelen i Miljøpakken 17,5 prosent i 2020. Utvikling i elbilandel per måned tilbake til 2015 er vist i figur 3.



Figur 3. Andel elbilpasseringer av passeringer med liten bil, per måned fra 2015 til desember 2020.

Antall passeringer med elbil i 2020 var 15,9 millioner. Dette er 15,6 prosent flere enn i 2019. Veksten i elbiler fortsetter.

1.3 Trafikktall for Malvik, Melhus og Stjørdal januar til september

For å vurdere trafikkutviklingen i kommunene Malvik, Melhus og Stjørdal er det hentet ut tall fra noen av Statens Vegvesens registreringspunkter langs E6. For Malvik er det også sett på tall fra bomstasjonene på Hommelvik og Leistad.

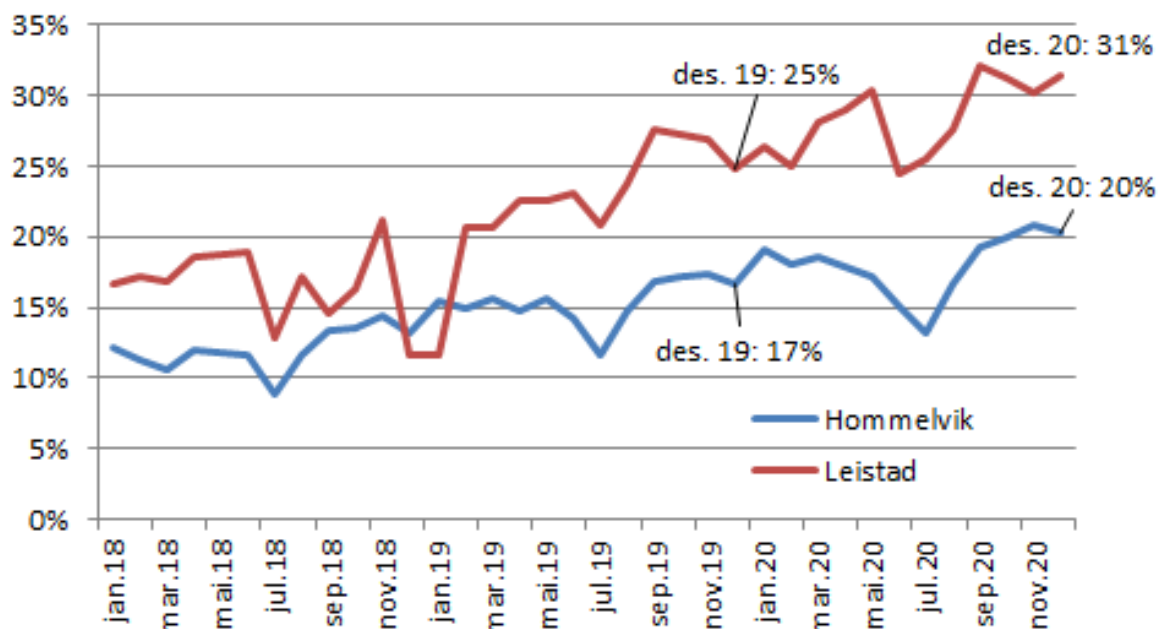
Stjørdal

I Stjørdal ligger det et registreringspunkt langs E6 i Helltunnelen, to ved rundkjøringen inn til Værnes, og et på Bjørgmyran langs FV705 mot Selbu, og et langs E6 på Kvislabakken rett nord for avkjøringen til Stjørdal. De fleste av registreringspunktene har kun tall for noen måneder, og det er derfor vanskelig å vurdere. Trafikkregistreringspunktet på E6 Kvislabakken nord for avkjøring til Stjørdal som det ble rapportert trafikk på i juni og juli, har vært ute av drift deler av september. I november og desember er trafikken her hhv 14,4 prosent og 6,8 prosent lavere i 2020 enn i 2019.

Malvik

Antall passeringer gjennom bommen på E6 Hommelvik er 17,8 prosent lavere i 2020 enn i 2019, og 14,9 prosent lavere gjennom bomstasjonen på Leistad. Ser vi isolert på trafikken på Leistad i november og desember øker den med to prosent sammenlignet med i 2019.

Elbilandelen i 2020 gjennom bomstasjonene på Hommelvik og Leistad er på henholdsvis 17,8 prosent og 28,3 prosent. Utviklingen pr måned tilbake til 2018 er vist i figur 4.



Figur 4. Utvikling i elbilandel gjennom bomstasjonene på Hommelvik og Leistad 2018-2020

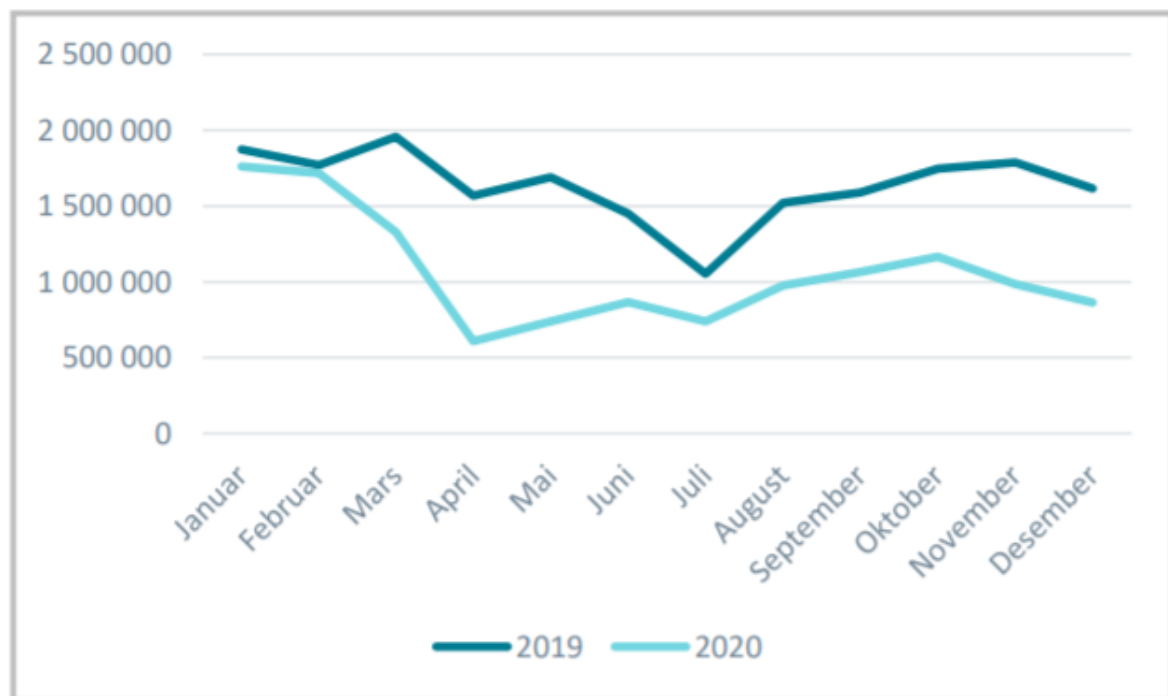
Melhus

I 2020 er trafikken forbi målepunktet på E6 nord for Melhus 8,6 prosent lavere for kjøretøy under 5,6 meter enn i 2019. Trafikktall ved dette målepunktet påvirkes av vegarbeid i 2020.

Målepunktet ved Øysand viser en trafikkreduksjon på 2,9 prosent i 2020. Målepunktet sør for Melhus har vært ute av drift siden august på grunn av vegarbeid.

1.4 Kollektivtrafikk 2020

For kollektivtrafikken er 2020 et år som i stor grad er påvirket av Korona. Hver måned siden mars har billettvolument¹ ligget mellom 30 og 60 prosent lavere enn året før. Størst reduksjon ser vi i april, med et billettvolument 61 prosent lavere året før. I desember er billettvolument 46,5 prosent under 2019. Akkumulert i 2020 er billettvolument 34,7 prosent lavere i 2019. Utviklingen i billettvolument per måned i 2019 og 2020 er vist i figur 5.

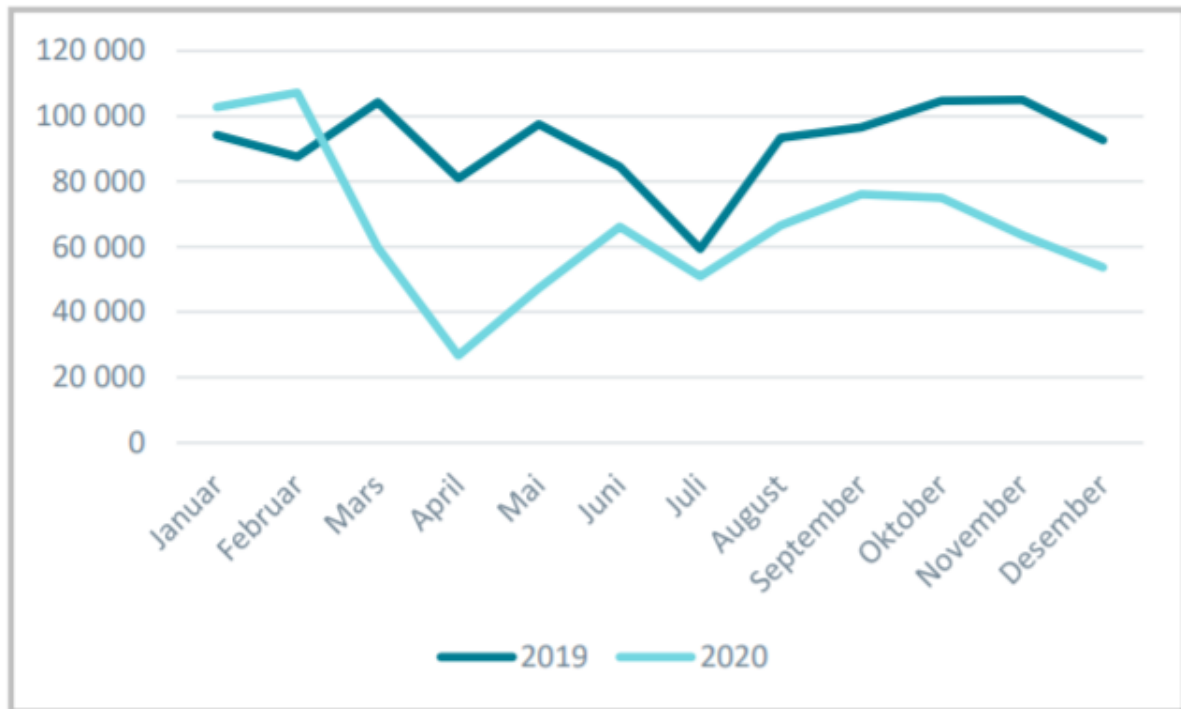


Figur 5. Billettvolument per måned i 2019 og 2020 i Stor-Trondheim. Kilde: AtB

Dette er tall for Stor-Trondheim. Det bemerkes billettvolument ikke reflekterer antall påstigninger, men viser hvordan trafikken utvikler seg gjennom året.

Antall påstigende passasjerer på trikken i desember er 42 prosent lavere enn året før. Akkumulert for hele 2020 er antallet påstigende på trikken 27,7 prosent lavere enn i 2019.

¹ Billettvolument er sum solgte enkeltbillerter og aktive periodebillerter.

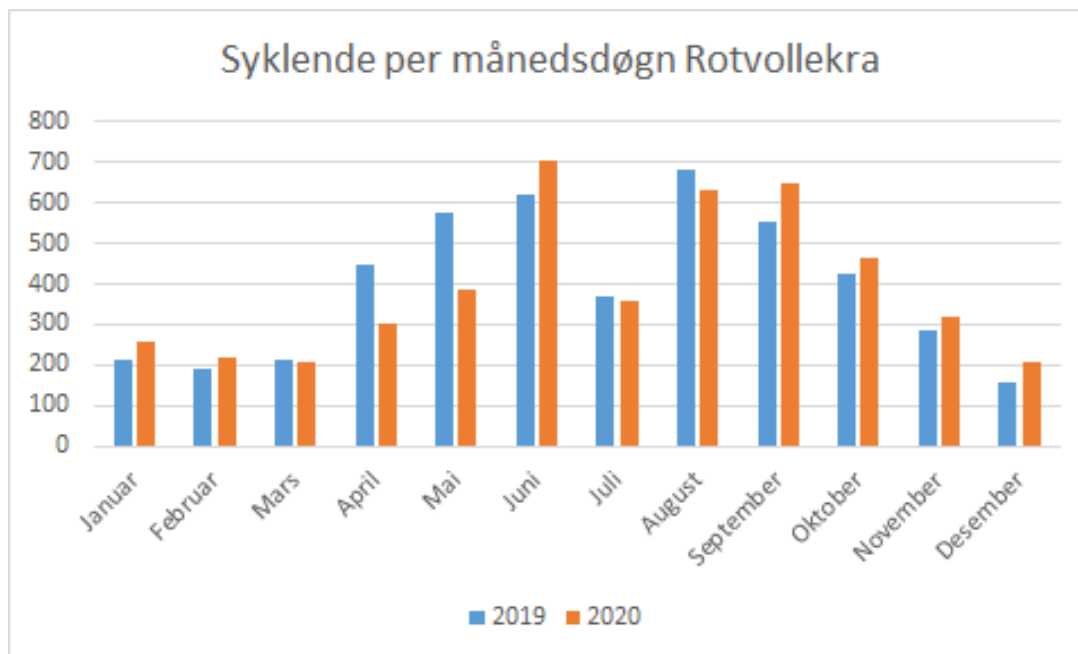


Figur 6. Påstigende passasjerer på trikken per måned i 2019 og 2020. Kilde: AtB

Også på regionbussene viser tall fra AtB en betydelig reduksjon i antall reisende i 2020. I 2020 er billett volumet på regionbussene 43,1% lavere enn i 2019.

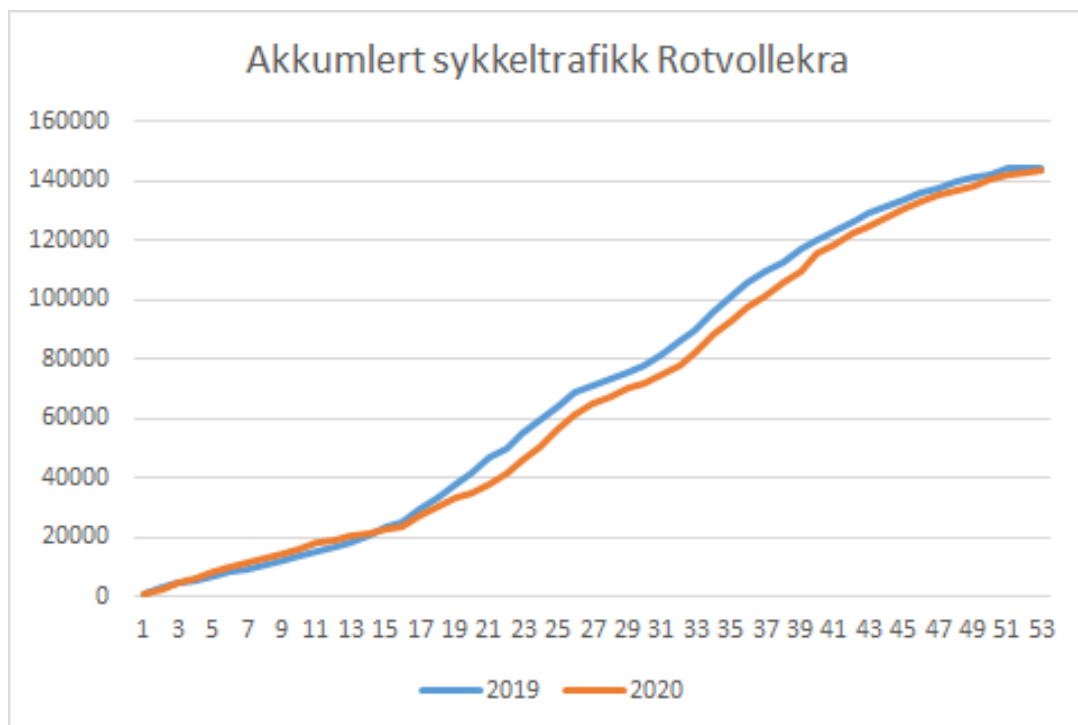
1.5 Syklende

Sammenlignet med 2019 varierer antall syklende gjennom året. I januar og februar syklet flere enn året før. De tre første månedene etter nedstenging av landet, mars, april og mai, er antall syklist betydelig lavere. Etter sommerferien, og særlig utover høsten er det registrert flere syklist forbi målepunktet på Rotvollekra. Månedstrafikken i 2019 og 2020 fremgår av figur 7.



Figur 7. Antall syklende over Rotvollekra per måned i 2019 og 2020.

Akkumulert er antall syklist i 2020 kun 0,5 prosent lavere enn i 2019. Dette fremgår av figur 8 under.



Figur 8. Akkumulert sykkeltrafikk over Rotvollekra per uke i 2019 og 2020

Figur 8 viser hvordan den reduksjonen i antall syklende fra mars og til juni, og veksten fra september og ut året utligner hverandre.

Takstendringer som følge av tilleggsavtalen til Byvekstavtalen

Bakgrunn

Tilleggsavtalen til byvekstavtalen ble signert 20 mars i år og sekretariatet har i tiden etter fått anskaffet to utredninger av mulige tiltak, og lagt fram disse for programråd og kontaktutvalg. Avtalen innebærer at Trondheimsområdet årlig vil motta 50 mill. kr som skal gå til reduserte kollektivtakster. Avtalen viser til at midlene skal benyttes til takstreduksjoner som gir størst mulig effekt på målene i byvekstavtalen. Tilleggsavtalen peker på tre satsingsområder:

- Pendlertrafikk: Takstreduksjon for å få en overgang fra bil til kollektivtransport, på jobbreiser mellom Melhus, Stjørdal og Malvik til/fra og i Trondheim.
- Utnyttelse av ledig kapasitet: Øke passasjerbelegget i lavtrafikkperioder for å få flere fritidsreiser over på kollektiv.
- Andre tiltak

Eksempel på tiltak som skal utredes i henhold til avtalen:

1. Takstreduksjonene søkes rettet mot grupper som intuitivt gir størst effekt med tanke på realisering av nullvekstmålet
2. Vesentlig reduksjon i takster for barn og unge (0-20 år)
3. Utvidelse av sone A for kollektivbilletter til å gjelde hele byvekstavtaleområdet
4. Utvidet overgangstid for helg og etter kl. 17:00 på hverdag for Trondheim
5. Generell takstreduksjon
6. Samordning av billettering mellom buss og tog innenfor byvekstområdet
7. Redusert takst for barn og unge i følge med voksne på hverdager
8. Utvidet gyldighetstid for billetten utenfor rushtid

I behandlingen av sak 40/20, *Orientering om takstutredning (Sek)*, andre desember i fjor, ble analysegrunnlaget fra Urbanet og TØI presentert for kontaktutvalget, og TRFK bedt om å lage

konkret forslag til disponering av de midlene som staten stiller til disposisjon for reduserte kollektivtakster i 2021 til neste møte i Kontaktutvalget.

Kort fra utredningene

Begge utredningene er presentert for PR og KU, så her kommer kun et kort utdrag av enkelte sentrale problemstillinger som er vurdert.

Urbanet grupperer og omtaler tiltakene slik:

1. Tiltak tilpasset konkurranseflater med særlig vekt på pendlerstrekninger
Tiltak bør tilpasses kollektivtilbudets konkurranseforhold til bilen på hver enkelt pendlerstrekning. Urbanet mener for eksempel at buss allerede er tilstrekkelig konkurransedyktig på strekingen Stjørdal – Trondheim (16-20% bedre enn bil¹) og at ytterligere takstreduksjoner ikke vil ha vesentlig effekt. Det finnes andre strekninger – for eksempel Melhus – Trondheim, med en konkurranseindeks på 1,1, der små endringer vil gjøre kollektivtransporten til et bedre alternativ enn bilen. Her vil eksempelvis en takstreduksjon på 6 kroner per reise endre konkurranseindeksen til 1 slik at de to alternativene fremstår som like. Tiltak på denne strekningen vil ifølge Urbanet kunne ha stor effekt.
2. Generelle takstreduksjoner
En generell prisreduksjon på 30 prosent med en gjennomsnittlig priselastisitet på -0,37 kan forventes å øke etterspørselen med 14 prosent. Priselastisiteter kan beregnes basert på historiske data. Det har Krehic og Sohlman (2017) gjort for kollektivtilbudet i Trondheim. De finner en priselastisitet på enkeltbillett på -0,31 på kort sikt. For periodebillett estimerer de en priselastisitet på -0,18.
3. Takstreduksjoner rettet mot markedssegment med høy prisfølsomhet, herunder
 - a) Reduserte takster for barn og unge;
 - b) Gratis for barn i følge med voksne

Effekten av en generell takstreduksjon kan forventes å være høyere blant trafikanter som reiser med periodekort på fritidsreiser enn på arbeidsreiser. Dette kommer av at prisen utgjør en større andel av generaliserte reisekostnader på fritidsreisen og at fritidsreiser ofte er mer prisfølsomme. Det at effekten varierer mellom ulike grupper betyr at en kan få større effekt av takstreduksjonen dersom den rettes inn mot de mest prisfølsomme trafikantene. Det viser også at takstreduksjoner kan optimeres for å gi størst mulig samlet effekt på kollektivandelen. Grupper som har høy prisfølsomhet er ungdom, studenter og reisende med enkeltbillett.

For å nå nullvekstmålet er det viktig å rette taksttiltakene inn mot trafikantgrupper som har bil som alternativ til kollektivtransport. Kartlegging av konkurranseflater i avtaleområder viser at kollektivtransporten konkurrerer relativt godt mot bil på viktige pendelstrekninger inn mot Trondheim sentrum. Det betyr at takstendringer kan ha stor effekt på kollektivandelen på strekningene.

Redusert takst til barn og unge

Halvering av takstene til barn forventer Urbanet vil øke antall kollektivreiser mellom 80.000 og 180.000 reiser per år. Halvering av enkeltbillettprisen til ungdom forventes å øke antall kollektivreiser mellom 12.000 og 15.000 reiser per år. Halvering av prisen på ungdomskortet kan forventes å øke antall kollektivreiser mellom 355.000 og 415.000 reiser

¹ Vurdert i form av generaliserte reisekostnader

per år. Gratis for barn i følge med voksne: etterspørselseffekt på omtrent 12 prosent blant de få som velger å reise kollektivt på strekningen med enkeltbillett

4. Samordning og endrede billettsalg, herunder
 - a) Samordning av takster på buss og tog
 - b) Utvidelse av område med bytakst (Sone A)
 - c) Lengre varighet på billettene
 - d) Nye billetttyper for å rekruttere av-og-til-brukere

Kombinasjonen med å utvide takstsone A og inkludere tog vil potensielt påvirke 500.000 passasjerer (TØI). En togreise fra Trondheim til Værnes vil få redusert sin pris fra dagens 94 kroner til 40 kroner, og vil sannsynligvis ha nokså store konsekvenser for reisemiddelfordelingen og for tilskuddsbehov til kollektivdrift.

En utvidelse av billettens gyldighet vil ha som effekt at taksten maksimalt halveres for trafikantene på disse reisene. Med en priselastisitet på -0,31 for enkeltbilletter i Trondheimsområdet (Krehic og Sohlman, 2017), vil 50 prosent prisreduksjon gi en etterspørselseffekt på omtrent 24 prosent. Det må presiseres at dette er et regneeksempel basert på at alle trafikantene som reiser med enkeltbillett ettermiddag og helg kan halvere sitt kjøp av billetten når gyldigheten øker. Dette kan anses som et anslag på maksimal effekt av utvidet gyldighet.

5. Tidsdifferensierte takster for å utnytte ledig kapasitet

Å spre reisene utover døgnet gir reduserte kostnader for kollektivselskapene fordi makskapasiteten kan reduseres. For å illustrere effekten av tidsdifferensierte takster gjør Urbanet en overordnet beregning av effekten av 30 prosent rabatt i lavtrafikk i sone A og benytter en gjennomsnittlig priselastisitet for Trondheim på -0,37 (Skatvedt, 2018), samt tar utgangspunkt i 33 millioner påstigninger i 2019. 30 prosent rabatt utenfor rush vil motivere trafikantene som har anledning til å flytte reisen sin til lavtrafikk. Påstigninger i rush reduseres, og antall påstigninger i lavtrafikk øker. Totalt øker antall reiser fordi alle som reiser i lavtrafikk får redusert pris. En økning på 10,5 prosent tilsvarer nesten 3,5 millioner reiser. Dette viser at tidsdifferensierte takster er et effektivt virkemiddel både for å redusere trengsel og for å øke antall reiser.

Redusert pris gjør at inntektene reduseres med omtrent 14 prosent eller 64 millioner. Dette er et grovt anslag på inntektsendringen. Dersom det er mulig å redusere kapasiteten når antall påstigninger i rush reduseres så kan kostnadene reduseres 8,5 prosent eller omtrent 78 millioner kroner. Dette vil innebære en reduksjon i skattebidrag eller tilskuddsbehov på i underkant av 14 millioner kroner

Vurderinger:

De mer generelle vurderingene i rapportene fra TØI og Urbanet gir verdifulle innspill som bør tas inn i det videre arbeidet. Innspillene er imidlertid kun delanalyser som blant annet ikke diskuterer

- Behov for kapasitetsøkninger
- Utfordringer knyttet til teknisk implementering av takstendringene
- Ulike utfordringer knyttet til at tiltakene gjør takstsystemet mer komplekst med økt mangfold i billettens gyldighetstid og pris, ulikheter mellom takstsoner og mellom

reiseruter, reisetidspunkt, kundegrupper noe som kan oppleves som urettferdig/lite legitimt, forvirrende og krevende å praktisere og kommunisere.

Disse utfordringene påvirker hvilke tiltak som er hensiktsmessige og hvor hurtig de kan iverksettes. Utfordringene bør vurderes nærmere og i tett samspill med AtB og Jernbanedirektoratet/togoperatør.

Ifm. korona-pandemien har kollektivtrafikken vært et av samfunnsområdene under sterkest nasjonalt fokus i smittevernsammenheng, og det er lagt begrensninger på trafikken i byene. Miljøpakkens første vurdering bør derfor være hvordan situasjonen skal bli før det kan planlegges med offensive taksttiltak for å øke trafikken igjen.

Miljøpakkens andre vurdering bør være hvor mye av midlene som skal benyttes til å få kollektivtrafikken raskest mulig tilbake mot det som var normalt nivå, og hvor mye av midlene som skal brukes til å løfte kollektivtransporten videre når samfunnet har normalisert seg.

I dagens varierende smittesituasjon vil det bryte med smitteverninteressene å stimulere til økt trafikk ved å redusere takstene. Partene må derfor forberede tiltak som skal iverksettes den dagen samfunnet er tilstrekkelig normaliser.

Oppdraget fra Kontaktutvalget kan forstås som at fylkeskommunen skal presentere ett helhetlig forslag til disponering av de 50 mill. kr. som statens stiller til disposisjon årlig. Samtidig signaliserte Kontaktutvalget en forståelse for at det er risikabelt å disponere alle midlene i en tiltakspakke, da det vil være stor usikkerhet mht. både om tiltakene vil oppnå ønsket effekt og mht. de økonomiske konsekvensene av tiltakene på lengre sikt.

Dette er å ta erfaringene fra 2013-2014 på alvor, da effekten av tiltak iverksatt i 2011-2012 viste seg å bli enormt mye større enn forventet. Mens fylkeskommunen den gang satt med risikoen er det i ettertid etablert et nullpunkt for fylkeskommunens driftstilskudd, slik at det nå er Miljøpakken som bærer risikoen for omforente tiltak.

Miljøpakkens tredje vurdering bør være om det skal utformes en helhetlig plan, som inkluderer bruk av alle midler fra staten, eller om man skal søke å teste effekten av tiltak før det utformes en helhetlig plan.

Fylkeskommunen anbefaler at det søkes å teste effekten av tiltak i mindre omfang i første fase, før oppskalering vurderes.

Av de tiltak Urbanet Analyse beskriver i sin rapport og søker å tallfeste effekten av, anbefaler fylkeskommunen at Miljøpakkens valg av tiltak baseres på Urbanets anbefalinger. Blant de tiltakene Urbanet beskriver, er følgende tiltak forventet å ha størst effekt på nullvekstmålet:

- a) Konkurransesflater på pendlerstrekninger.
- b) Tiltak overfor grupper med høy prisfølsomhet.
- c) Tidsdifferensierte takster for å utnytte lavtrafikkperioder.

Trøndelag fylkeskommune anbefaler av den grunn at disse tiltakene testes ut først.

Særskilt om hurtig implementering:

Det er utålmodighet blant flere av partene og hos AtB for å få satt i drift tiltak hurtig. TRFK og AtB har derfor særlig sett etter løsninger som teknisk sett egner seg for hurtig implementering. Arbeidet har vurdert tiltak opp mot følgende identifiserte utfordringer:

- 1) 50 millioner årlig til takstreduksjoner er et høyt beløp, men beløpet utgjør kun i størrelsesorden 10 % av årlige billettinntekter innenfor avtaleområdet. Vi kan dermed forvente at det kun vil være tilgjengelige midler til et prioritert utvalg tiltak. Stor usikkerhet ved estimering av økonomiske konsekvenser av tiltak gjør at man bør gå forsiktig fram og i flere tilfeller gradvis teste løsninger.
- 2) Høsten 2021 (7. august) vil det skje noen viktige endringer:
 - a) Nytt billettsystem skal etter planen settes i drift
 - b) Kjøring i nye kontrakter i regionanbudet starter
 - c) Høstrutene starter etter en periode med redusert drift i sommerrute.

Det er ikke hensiktsmessig å iverksette tiltak som krever investering i systemtilpasning i et billettsystem som er i ferd med å fases ut. I tillegg er det forbundet med betydelig risiko i å innføre nye prismodeller og andre systemendringer samtidig med innføring av nytt billettsystem. Endringene bør innføres når systemet er opp og går og har fått stabil drift.

- 3) Utfordringer knyttet til å iverksette takstreduksjoner i en tid med smittevern er diskutert ovenfor. Som vi har sett har det vært utfordringer med for fulle busser på mange ruter og til flere tider av døgnet. En viktig virkning av takstendringer kan være økt læring – enten ved så langt mulig å analysere effekter av tiltak eller også ved målrettet å teste tiltak før mer omfattende implementering. Det vil for de fleste tiltak som innføres i en COVID-19-periode med store variasjoner i reisevolum være nært umulig å isolere effekten av tiltaket. Læring vil dermed reduseres og økonomiske effekter vil utelukkende måtte basere seg på unormalt usikre forhåndsberegninger.

I tillegg til vurderingene ovenfor kan iverksetting av tiltak ta tid fordi:

- 4) endringene kan ha vesentlige økonomiske konsekvenser utenfor avtaleområdet og dermed for TRFK - for eksempel om takstsoner endres eller når takstendringer i avtaleområdet bør følges opp med tilsvarende endringer utenfor avtaleområdet for å gjøre takstsystemet enklere å kommunisere og følge opp ovenfor reisende. I slike tilfeller vil det være nødvendig med politiske beslutninger.
- 5) tiltaket kan kreve reforhandling av eksisterende avtaler slik tilfellet er ved beslutning om å utvide sonegrensene for sone A der kompensasjonsbeløp i avtalen om rute-, takst- og billettsamarbeid med Jernbanedirektoratet må reforhandles med togoperatør.

Nedenfor kommer en kort oppsummering av vurderinger av teknisk/administrative utfordringer på noen tiltak:

Tiltak/vurdering	Enkelt teknisk	Enkelt administrativt	Enkelt avtalemessig	Enkelt for harmonisering/ driftsøkonomi utenfor BV-avtalen	Kan innføres hurtig
Tiltak tilpasset konkurranseflater med særlig vekt på pendlerstrekninger	Nei	Nei	Avhengig av løsning	Avhengig av løsning	Nei
Generell takstreduksjon eller rettet mot spesifikke grupper	Ok	Ok	Ok	I liten grad for forsiktige endringer	Ja, men kan kreve politisk behandling i fylket
Samordning og endrede billettsalg	Nei	Nei	Avhengig av løsning	Avhengig av løsning	Nei
Tidsdifferensierte takster for å utnytte ledig kapasitet	Nei	Ok	Avhengig av løsning	Avhengig av løsning	Nei

Dersom partene ønsker å iverksette tiltak hurtig, peker tabellen ovenfor på takstreduksjoner. Blant mulige alternativer, anbefaler fylkeskommunen å iverksette takstreduksjoner rettet mot barn og unge. Dette vil redusere kostnadene for barnefamilier, øke bruken av offentlig transport til fritidsaktiviteter, utnytte ledig kapasitet bedre og føre til at unge etablerer gode reisevaner. Et enkelt tiltak med positive side-effekter for harmonisering med andre fylkeskommuner er å utvide aldersgrensene for barn slik at de kan reise gratis opp til seks år fra dagens fire og utvide aldersgrensen for barnetaksten fra dagens 16 år til fylte 19 år. Kostnaden ved dette begrensede tiltaket er beregnet til rundt 20 millioner kroner årlig innenfor avtaleområdet og har moderate konsekvenser utenfor avtaleområdet.

Anbefaling:

- 1) Det innføres ikke taksttiltak så lenge det er lokale eller nasjonale restriksjoner overfor kollektivtrafikken.
- 2) Midlene for 2020 og 2021 avsettes i sin helhet til en egen tiltaksplan for raskest mulig å komme opp til den nye «normalen» etter pandemien.
- 3) Det bør søkes å teste effekten av planlagte tiltak i mindre skala før en helhetlig gjennomføringsplan utformes og iverksettes.
- 4) Rapportene fra Urbanet og TØI forstås å anbefale følgende tiltak:
 - a) Konkurranseflater på pendlerstrekninger.
 - b) Tiltak overfor grupper med høy prisfølsomhet.
 - c) Tidsdifferensierte takster for å utnytte lavtrafikkperioder.

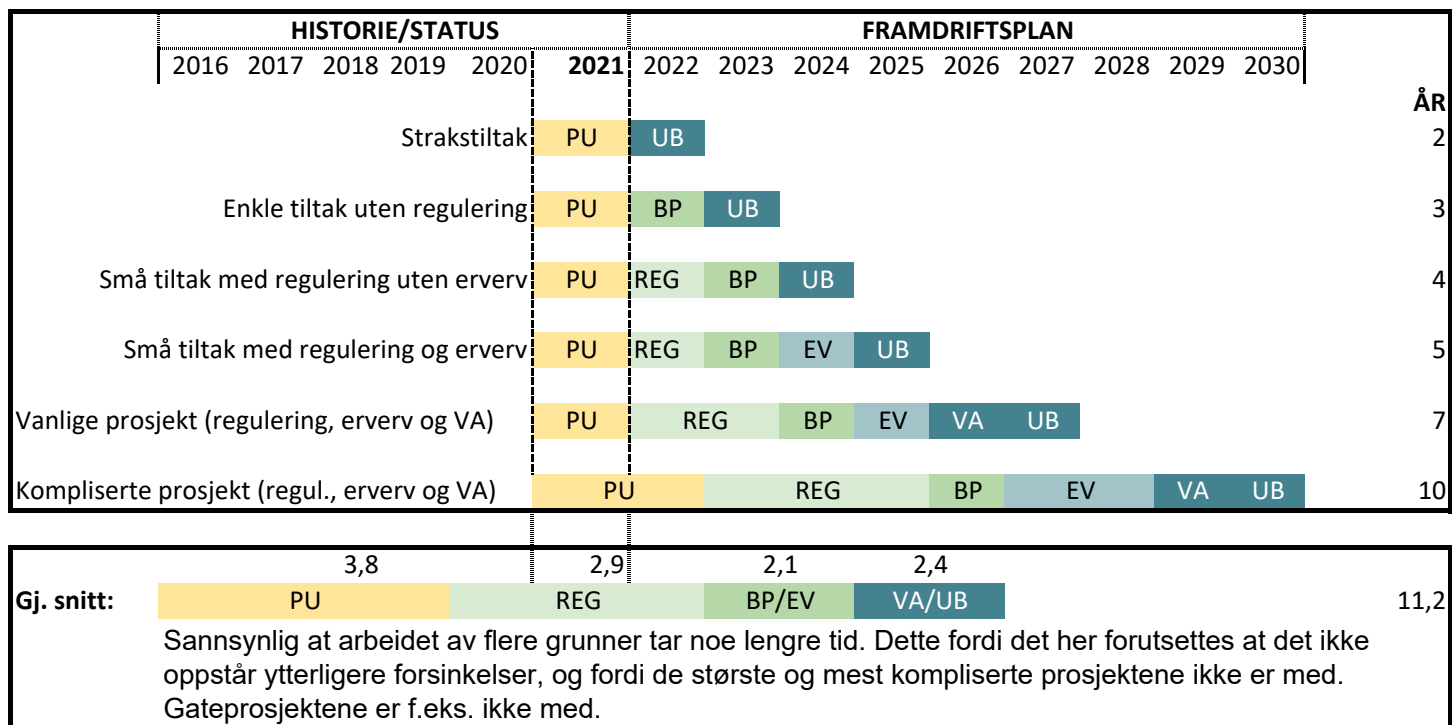
Dette er det behov for å kvalitetssikre før endelig anbefaling av tiltaksplan.

Innstilling:

- 1) KU vedtar at det ikke innføres taksttiltak så lenge det er lokale eller nasjonale restriksjoner overfor kollektivtrafikken.
- 2) Midlene for 2020 og 2021 avsettes i sin helhet til en egen tiltaksplan for raskest mulig å komme opp til den nye «normalen» etter pandemien. KU ber om å få fremlagt utkast til plan i neste KU-møte.
- 3) Der usikkerheten ved effektene av tiltak er betydelig, anbefaler KU at tiltak testes i mindre skala før en helhetlig gjennomføringsplan utformes og iverksettes.
- 4) KU ber om å få fremlagt endelig forslag til tiltaksplan på neste møte.

Prosjektfaser:
PU = Prosjektutvikling
REG = Reguleringsplan
BP = Byggeplan
EV = Erverv
VA = Vann og avløp (ikke MP)
UB = Utbygging

Etater:
Trøndelag fylkeskommune (TRFK)
Melhus kommune (MeK)
Trondheim kommune (TK)
Malvik kommune (MaK)
Stjørdal kommune (StK)
Statens vegvesen (SVV)



	ÅR	HISTORIE/STATUS					FRAMDRIFTSPLAN											Ansvar	Kommentar:
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030			
SYKKEL (del 1)	Bevilgning																		
Saupstadbrua, gang- og sykkelst	2011	PU	REG	BP	UB													TK	Totalentreprise. Detaljprosjektering pågår. Forberedende grunnarbeid pågår.
Pullerter Bakklandet	2012	UB																TK	Ferdig 01.10.2018. Sluttrapport produsert og oversendes
Klæburuta, planavklaring	2016	PU																TK	Bestilling utført 01.07.20. Oppfølgende tiltak blir egne delprosjekter med egne bevilgninger.
Tyholtvegen del 2	2016	PU	REG	BP/EV	UB													TK	Regulert i 2019, ferdig byggeplan i 2020, erverv pågår. Bygging forventet og finansiert i 2021.
TMV-odden	2016	BP		UB														TK	Ferdig 2020
Strandveien - Lade allé	2016	PU																TK	Forprosjekt pågår, forventet ferdig 01.06.21
Lademoen - Leangenbrua (synli)	2016	PU																TK	Skilting er klar. Tiltak delstrekning 1-3 utført. Detaljplanlegging delstrekning pågår.
Jonsvannveien, nord	2016	PU																TK	Prosjektutvikling ennå ikke fullført. Gjennomføring kommer i egne prosjekter.
Ranheimsruta sykkel (Kirkegt -	2016	PU	BP	UB														TK	Kirkegata ferdig høst 2020. Bakkegata eget anlegg i 2021.
Ravnkloa forprosjekt gang/sykk	2017		PU															TK	Konsept ferdig januar 2021. Forprosjekt gjennomføres i 2021
Sykkelparkering utfartssteder	2017		PU	UB														TK	Ferdig. Sluttrapporteres
Forprosjekt gang- og sykkelbru	2018			PU														TK	Konsept ferdig januar 2021. Forprosjekt gjennomføres i 2021
Forprosjekt gang- og sykkelbru	2018			PU														TK	Konsept ferdig januar 2021. Forprosjekt gjennomføres i 2021
Sykelinspeksjon kommunal ve	2018																	TK	Ferdig
Planlegging fv. 885 Lia - Klæbu	2018			BP														TK	Overføres TRFK på forespørsel fra dem. Detaljplanlegging bestilt i 2018, ikke gjennomført.
H7 - Ranheim (Brattørruta)	2018			PU														TK	Prosjektutvikling pågår, forventet ferdig juni 2021
Rønningsbakken (Ranheimsruta)	2018			PU														TK	Planlegging pågår
Lillegårdsbakken - Singsaker sk	2018			BP	UB													TK	Ferdig
Fv. 860/864 Strindvn. X Dybdal	2018			PU														TRFK	Ukjent for TRFK, men vedtatt i budsjett 2018 med bakgrunn i deres innspill.
Fv. 6658 Othilienborgvn - Stein	2018			PU														TRFK	Ukjent for TRFK, men vedtatt i budsjett 2018 med bakgrunn i deres innspill.
Fv. 6690 Bispegata - Samfundet	2018			PU														TRFK	Utgår iflg TRFK, dette å formaliseres.
Fv. 812 Byåsveien, kortsiktige t	2018			PU	BP													TRFK	Har fått midler til detaljplanlegging i 2021
Fv. 812 Byåsveien, planlegging	2018			PU														TRFK	Pågår, forventet ferdig 21.09.21
Fv. 812 Huseby - Bjørndalsbrua	2018			PU														TRFK	Ukjent for TRFK, men vedtatt i budsjett 2018 med bakgrunn i deres innspill.
Fv. 856 Bøckmans veg, kryssutt	2018			PU														TRFK	Pågår, forventet ferdig 21.10.21
Fv. 856 Dorthealyst - Munkvoll	2018			PU														TRFK	Ukjent for TRFK, men vedtatt i budsjett 2018 med bakgrunn i deres innspill.
Fv. 864 Kong Øysteinsv. x Jonsv	2018			PU														TRFK	Ukjent for TRFK, men vedtatt i budsjett 2018 med bakgrunn i deres innspill.
Fv. 868 Leangen - Tunga	2018			PU														TRFK	Ukjent for TRFK, men vedtatt i budsjett 2018 med bakgrunn i deres innspill.
Fv. 910 Innherredsveien Basser	2018			PU														TRFK	Ukjent for TRFK, men vedtatt i budsjett 2018 med bakgrunn i deres innspill.
Fv. 910 Olav Tryggvasons gate -	2018			PU														TRFK	Utgår. Inngår i gateprosjekt. Formaliseres.
Planlegging av sykkelparkering	2018			PU														TRFK	Ikke påbegynt, antar samme fase i 2021.
Planlegging fv. 868 Båtmannsg	2018			PU														TRFK	Utgår. Utreket i forprosjekt 706. Formaliseres.
Sykelinspeksjon fylkesveg	2018			PU														TRFK	Ferdig 2019, men hvor er rapportering og videreføring? PR-sak trukket.
Sykkelparkering fv. og ved fylke	2018			PU														TRFK	Til avklaring.
Fv. 812 Byåsvegen, kryssutbedr	2018			BP														TRFK	Ikke påbegynt, forventet ferdig 21.12.2021.
Fv. 950 Ranheim - Malvik, gsv r	2018			REG														TRFK	Regplan forventet vedtatt juni 2021. Forventet byggeperiode august 2022-2023.
Planlegging Nardoruta Torbjørr	2018			BP														TRFK	Ikke påbegynt, forventet ferdig 21.12.2021.

		HISTORIE/STATUS					FRAMDRIFTSPLAN															
	ÅR	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030						
SYKKEL (del 2)	Bevilgning																				Ansvar	Kommentar:
Faseplan Erling Skakkes gt./Prir	2018			PU																	SVV	Mangler status.
Prosjektutvikling av sykkeltiltak	2019				PU																TK	Persaunveien, forventet ferdig 30.04.21
Sykkelekspressveg Rotvoll - Rar	2019				PU																SVV	Prosjektet som skal overføres fra TK til SVV
Sykkeltiltak langs kommunal ve	2019				PU																TK	Ingen bestilling pt. TK ikke meldt tilbake på bestilling. Kommer tilbake med
Sigurd Jorsalfars veg, sykkelveg	2019				BP	EV	REG														TK	Vedtatt utbygging, men må reguleres pga av manglende frivillig avståelse a
Fv. 6680 Bratsbergvegen, Baar	2019				PU																TRFK	Ikke påbegynt, forventet ferdig 21.12.2021.
Fv. 6660 Sykkelveg med fortau	2019				BP																TRFK	Ikke påbegynt, behov for bestillingsavklaring
Fv. 6662 Sykkelveg med fortau	2019				BP	UB															TRFK	Rapportert som ferdigstilt.
Gang- og sykkelbro over E6, Ne	2019				BP	UB															MeK	Antatt ferdigstillelse 1.april 2021.
E6/rv 706 Trondheim, tiltak ett	2019				BP/UB																SVV	Fortsetter i 2021?
Sykkeltiltak langs fylkesveg me	2019				BP/UB																SVV	Overført til TRFK, må avklares med SVV.
Sykkeltiltak langs riksveg	2019				BP/UB																SVV	Tiltakslista avklart, tiltak ikke ferdig.
Olav Kyrres gate, rundkjøring	2020					PU															TK	Konseptutredning pågår, forventet ferdig 01.04.21
Lerkendal, kryss myke trafikant	2020					PU															TK	Konseptutredning pågår, forventet ferdig 01.05.21
Gang- og sykkelveg langs fv. 95	2020					PU	BP		UB											MaK/TRFK	Iht oversikt sykkeltiltak fra MaK	
Fv. 6802 kryss Sutterø - Molovi	2020					BP															TRFK	Ikke startet, forventet ferdigstilt 21.12.2021
Gang- og sykkelveg fra fv. 950/i	2020					BP					BP		UB				MaK/SVV	Iht oversikt sykkeltiltak fra MaK.				
Gang- og sykkelveg langs Granl	2020					BP	UB														MaK	Iht oversikt sykkeltiltak fra MaK utbygging i 2021
Gang- og sykkelbru over Gaula	2020					PU															Mek	Iht oversikt sykkeltiltak Mek.
Sykkelfelt sentrum, Stjørdal	2020					PU															StK	Har ikke bedt om nye midler i 2021, kan derfor sette samme fase som 202
Sykkelparkering, Stjørdal	2020					PU															StK	Har ikke bedt om nye midler i 2021, kan derfor sette samme fase som 202
Sykkelfelt Ole Vigs gate, Lindeb	2020					BP															StK	Har ikke bedt om nye midler i 2021, kan derfor sette samme fase som 202
Rv. 706 Nyhavna - Rotvoll	2020					EV/BP															SVV	I gang. B20 og B21. Delt opp i fem delstrekninger.
E6 Ranheim - Malvik grense, til	2020					UB															SVV	Ikke påbegynt, må avklares mellom SVV og TRFK.

		HISTORIE/STATUS					FRAMDRIFTSPLAN											
		ÅR	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
KOLLEKTIV	Bevilgning																	Ansvar
Innfartsparkering Buvika	2017				REG													TRFK
Bruk av kollektivfelt i kollektivb	2018				PU													SVV
Forprosjekt helhetlig løsning H	2018				PU													TRFK
Forprosjekt holdeplasser fv. 87	2018				PU			UB										TRFK
Forprosjekt holdeplasser fv. 90	2018				PU													TRFK
Forprosjekt holdeplasser fv. 95	2018				PU			BP										TRFK
Forprosjekt kollektivknutepunk	2018				PU													TK/TRFK
Forprosjekt trafikkavvikling Hei	2018				PU													TRFK
Innfartsparkering, planlegging	2018				PU													TRFK
Søbstadvegen, fra Heimdal sen	2018				PU			BP(REG)										TK
Kollektivfelt E6 Tonstad - Slupp	2018				REG			BP										SVV
Gjenbruk av leskur langs fylkes	2018				UB													TRFK
Holdeplasser fv. 950 Malvikveg	2018				BP		UB											TRFK
Traseutbedringer fylkeskommu	2018				UB													TRFK
Traseutbedringer kommunal ve	2018				UB													TK
Fremkommelighetstiltak, fast d	2019						BP/UB											TK
Fv. 6650 Kollektivfelt Bjørndals	2019				PU													TRFK
Oppgradering holdeplasser kor	2019				PU													TK
Signalanlegg Jonsvannsveien/L	2019				PU		BP											TRFK
Utredning mulige BRT-strekninger	2019				PU													TRFK
Fv. 6650 Kollektivfelt Kolstadve	2019				BP		UB											TRFK
Søbstadvegen, kurveutvidelse i	2019				BP/UB		UB											TK
Fremkommelighetspakke fv. ut	2019				BP/UB													TRFK
Innstegshøyde Metrobuss	2019				PU													TK
Holdeplass Strindheim Hageby	2020						PU											TK
Bussgate Othilienborg - Vestlia	2020						PU											TK
P&R Hommelvik	2020						PU	REG/BP										TRFK
Snuplass Brekkåsen	2020						PU	REG										TRFK
Fv. 6616 Løvsetvegen	2020						PU											TRFK
Snuplass og holdeplass på Østr	2020						UB											TRFK
Sikring av lekkasjepunkt i boms	2020						BP				UB							TK
Park & Ride Ler	2020						UB											MeK
Fv. 6804 Fosslia, holdeplass	2020						BP											TRFK
Signalprioritering	Løpende																	SVV
Infrastruktur trikk	Løpende																	TK
Driftstilskudd til kollektivtrafikk	Løpende																	TRFK

	ÅR	HISTORIE/STATUS					FRAMDRIFTSPLAN												
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030			
TRAFIKKSIKKERHET	Bevilgning																Ansvar	Kommentar	
Asbjørnsens gt/Tyholtveien, for	2010	BP	UB														TK	Stort sett ferdig. Sluttarbeider våren 2021. Regulert i 2013	
Fv. 6654 Ringvålvegen, fortau S	2010	BP		BP/EV													TK	Regulert i 2013. PR des 2020 TRFK overtar prosjektansvar	
Kong Inges gt, fortau	2010	BP		BP/EV				UB									TK	Plangrunnlag ferdig okt 2020. Erverv pågår. Oppstart bygging tidligst jan 21	
Høgreina, gang og sykkelveg	2011	BP	BP/EV														TK	Erverv pågår. Avhengig av frivillig avtale	
Hans Finnes gate, fortau	2011	REG	BP	EV		VA	UB										TK	Erverv pågår. Forsinket pga. koordinering med utskifting VA	
Uglavegen del 2, fortau	2011	REG	BP/EV		UB												TK	Bygging pågår, forventet ferdig 15.07.2021	
Buenget, fortau	2012	REG															TK	Det var satt i gang en regplanprosess, men underveis i prosessen har forut	
Gammelina/Magasinvegen, for	2015	BP		EV													TK	Erverv pågår. Usikker framdrift	
Tiltak skoler	2015	BP															TK	Siste tiltak på bestillingen utføres sommeren 2021.Restmidler overført til F	
Klæbuvegven, fortau	2015	PU	BP		EV	UB/REG											TK	Oppstart bygging våren 2021. En delstrekning må reguleres og har avviken	
Fv 860 Utleirvegen / Tors veg	2017		PU			BP											TRFK	Ferdig utredning, mangler kvalitetssikring. Forprosjekt for avklaring av kryss	
Fv 860 Utleirvegen/Othilienbor	2017		PU														TRFK	Ferdig utredning, mangler kvalitetssikring. Forprosjekt for avklaring av kryss	
Fv. 6666 Eidsvolls gt/Jonsvanns	2017		PU		BP	UB											TRFK	Utredning ferdig. Løsning for utbedring av kryss skal bygges i 2021 (satt av	
Fv. 707. Spongalsvegen, Berg	2017		PU	REG		EV/BP											TRFK	Hvit tabell B21, regplan forventes ferdig mars 2021.	
Fv. 841 Ringvålvegen, G/S Lund	2017		REG														TRFK	Regulering forventes vedtatt desember 2021. Regulering av delstrekning (i	
Fv. 6650 Byåsveien/Tvetestien	2017		BP	UB													TRFK	Ferdigstilt jan 2019. Signalregulering av gangfelt, inkl evt oppstramming av	
Fv. 6664 Eberg - Persaunet, mir	2018		PU														TRFK	Utredning ferdigstilt, mangler kvalitetssikring.	
Fv. 864/860 Lerkendal, rundkjø	2018		Utgår														TRFK	Etter bestilling ble det avklart at tiltaket var utredet tidligere og lagt frem f	
Fv. 885 Bilbyen - Nidarvoll	2018		PU														TRFK	Ikke påbegynt, forventes ferdig 21.12.2021.	
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandr	2018		PU														TRFK	Ikke påbegynt, forventes ferdig 21.09.2021.	
Pilotprosjekt ulykkesdata	2019		PU														TRFK	Bestilt fra SEK oktober 2020. Mangler statusrapport fra TRFK.	
Tiltak ulykkespkt/strekninger fv	2019		UB														TRFK	Pågår, forventet ferdig 21.06.2021. Sekkepost, oversikt over gjennomførte	
Klæbuveien/S.P. Andersens veg	2020		PU														TK	Konseptutredning pågår, forventet ferdig 01.04.2021	
Sikker kryssing over fv. 950 og j	2020		PU			BP											MaK/TRFK?		
Nytt vegkryss og miljøgate på V	2020		PU			BP											MaK/TRFK?		
Opphøyde gangfelt i sentrum	2020		BP														StK	Ikke spilt inn til B21, antar samme fase	
Fortau langs Saksvikkorsen	2020		PU			BP											MaK		
Fortau langs Fagottvegen, Tron	2020		PU			BP											MaK	Fortau langs Fagottvegen er delt opp i to prosjekt. Det andre Fagottvegen	
Mindre tiltak kv/fv	2020	Sekkepost															StK		
Mindre tiltak kv/fv	2020	Sekkepost															MaK		
Mindre tiltak kv/fv	2020	Sekkepost															MeK		
Midre TS-tiltak kommunal veg	Løpende	Sekkepost															TK		
Mindre TS-tiltak fylkesveg, 201	Løpende	Sekkepost															TRFK		

		HISTORIE/STATUS					FRAMDRIFTSPLAN											
ÅR		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
STØY	Bevilgning																Ansvar	Kommentar
Lokal skjerming av uteopphold	2016																TRFK	Ikke påbegynt, B20 midler forslått benyttet i Utleirvegen
Støyskjerming Lohove og Oksta	2016	PU	PU/BP	BP	UB												TK	Ferdig. Sluttrapporteres
Kong Øysteins veg del 1	2017			BP													TRFK	Anskaffelse pågår. Ferdig bygd okt 2021
Fv. 812 Byåsveien Breidablikvei	2018				PU												TRFK	Påbegynt, forventes ferdig 21.09.2021.
Fv. 812 Byåsveien Huseby	2018				PU												TRFK	Ikke påbegynt, forventes ferdig 21.12.2021
Fv. 812 Byåsveien Kystad - Stav	2018				PU												TRFK	Ikke påbegynt, forventes ferdig 21.12.2021
Fv. 812 Ila - Havstein	2018				PU												TRFK	Ikke påbegynt, forventes ferdig 21.12.2021
Fv. 950 Kockhaugvegen, Skovgå	2018				PU												TRFK	Ikke påbegynt, forventes ferdig 21.12.2021
Utleirvegen del 1, Nardokrysse	2018			BP													TRFK	Ikke påbegynt, forventes ferdig 21.12.2021.
Tiltak iht. forurensningsforskrif	2018				Utgår												TK	Utgår da det ikke var behov for tiltak på KV. Sekreteriatet skal varsles.
Utredning av tiltak for boliger u	2019				PU												TRFK	Påbegynt i SVV, overført til TRFK hvor det ikke har startet.
Utredning av tiltak mot utendø	2019				Utgår												TK	Utgår da det ikke var behov for tiltak på KV. Sekreteriatet skal varsles.
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, de	2020					PU											TRFK	Ikke påbegynt, forventes ferdig 21.12.2021
Fv. 6658 Utleirvegen, Steindals	2020					BP											TRFK	Ikke påbegynt, forventes ferdig 21.12.2021
Tiltak iht. forurensningsforskrif	Løpende		BP		UB												TRFK	Må avklares.

Kolonne H: her oppgis forventet ferdigstillelse (måned/år) av det arbeidet/fasen det er bevilget midler til så langt.

Kolonne I: her beskrives kort status i prosjektet og hva som gjøres for å få fremdrift i prosjekter som ev. har stoppet opp.

Kronologisk oppstilling etter budsjettår.

						Tilbakemelding fra den enkelte etat:	
Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat	Vedtatt år	Bestilling (siste)	Forventet ferdig	Status
Asbjørnsens gt/Tyholtveien, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK	2010	12.06.2016	01.07.2021	Stort sett ferdig. Sluttarbeider våren 2021
Fv. 6654 Ringvålvegen, fortau Skogly-Hestsjøen	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK	2010	06.07.2016		Overføres TRFK etter forespørsel fra dem
Kong Inges gt, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK	2010	13.05.2016	01.10.2023	Plangrunnlag ferdig okt 2020. Erverv pågår. Oppstart bygging tidligst jan 2022
Saupstadbrua, gang- og sykkelbru over Bjørndal	2) Detaljplanlegg	Sykkel	TK	2011	15.05.2020	24.06.2020	Totalentreprise. Detaljprosjektering pågår. Forberedende grunnarbeider startet
Høgreina, gang og sykkelveg	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK	2011	03.02.2011	01.10.2021	Erverv pågår. Avhengig av frivillig avtale
Hans Finnes gate, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK	2011	24.06.2019	01.12.2022	Erverv pågår. Forsinket pga. koordinering med utskifting VA
Uglavegen del 2, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK	2011	24.04.2019	15.07.2021	Bygging pågår
Byåstunnen, planlegging	1) Prosjektutvikling	Hovedveg	TRFK	2012	17.09.2014		Bestillingen er ferdig. Ny bestilling hvis man skal gå videre.
Buenget, fortau	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	TK	2012	15.08.2018	31.12.2021	Det var satt i gang en regplanprosess, men underveis i prosessen har forutsetningene endret seg ved atjørveg under jernbanen er stengt. Dette endrer trafikksituasjonen og dermed behovet. Prosjektet vil avvente vedtak av trafikksikkerhetsplanen og gå i dialog med byplan om relevans/målapnåelsen er stor nok for å fortsette. Tas opp mot MP når avklaring gjort
Pullerter Bakklandet	4) Utbygging	Sykkel	TK	2012	19.03.2012	01.10.2018	Sluttrapport produsert og oversendes
Elgeseter gate, planlegging	2) Detaljplanlegg	Metrobuss	TK/TRFK?	2013	11.05.2018		Fv TRFK. Prosjektet avventer politisk avklaring
Innherredsveien, planlegging	2) Detaljplanlegg	Metrobuss	TRFK	2013	04.09.2018	22.01.2021	BP snart ferdig
Kongens gate, planlegging	2) Detaljplanlegg	Metrobuss	TRFK	2013	28.06.2018	Til avklaring	Må avklares politisk
Olav Tryggvasons gate, planlegging	2) Detaljplanlegg	Metrobuss	TK/TRFK?	2013	11.12.2017		Fv TRFK. Prosjektet er fryst i påvente av gatebruksp. for midtbyen
Sykkelparkering i Midtbyen	3) Detaljplanlegg	Sykkel	TK	2014	25.04.2019		Løpende prosjekt. 1 mill gjenstår av bevilgete midler. Jobbes kontinuerlig for å avklare lokasjoner
Gammelina/Magasinvegen, fortau	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	TK	2015	06.12.2016	01.07.2022	Erverv pågår. Usikker framdrift
Tiltak skoler	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK	2015	29.06.2018	15.08.2021	Siste tiltak på bestillingen utføres sommeren 2021

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat	Vedtatt år	Bestilling (siste)	Forventet ferdig	Status
Kløbuvegen, fortau	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK	2015	24.06.2019	01.07.2022	Oppstart bygging våren 2021. En delstrekning må reguleres og har avvikende framdrift.
Kløburuta, planavklaring	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK	2016	05.01.2017	01.07.2020	Bestilling utført. Oppfølgende tiltak blir egne delprosjekter med egne bestillinger. Avsluttes
Strandveien - Lade allé	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK	2016	30.05.2016	01.06.2021	Forprosjekt pågår.
Tyholtveien, del 2	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	TK	2016	07.02.2020	01.07.2021	Erverv pågår. Bygging forventet oppstart høst 2021
Fv. 707 Brå bru	3) Detaljplanlegg	Lokal veg	TRFK	2016	08.08.2019	23.06.2021	Snart ferdig BP
Lademoen - Leangenbrua (synliggjøring av Brå)	3) Detaljplanlegg	Sykkel	TK	2016	22.04.2016	01.04.2021	Skilting er klar. Tiltak delstrekning 1-3 utført. Detaljplanlegging delsterkning 4-6 pågår på denne bestillingen. Ny bestilling trengs for gjennomføring.
Lokal skjerming av uteoppholdsareal, Singsaker	4) Utbygging	Støy	TRFK	2016	02.06.2016	Til avklaring	Behov for avklaring
Støyskjerming Lohove og Okstad barnehage	4) Utbygging	Støy	TK	2016	06.12.2016	01.12.2016	Ferdig. Sluttrapporteres
Heimdal - Sluppen, krysstiltak (Heimdalsruta)	4) Utbygging	Sykkel	TK	2016	27.05.2016		Ferdig?
Jonsvannveien, nord	4) Utbygging	Sykkel	TK	2016	04.05.2016	01.06.2021	Prosjektutvikling ennå ikke fullført. Gjennomføring kommer i egne prosjekt/bestillinger.
Byåstunnele, planavklaring (trafikkanalyse)	1) Prosjektutvikling	Hovedveg	TRFK	2017	06.12.2017		
Ravnkloa forprosjekt gang/sykkelbru	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK	2017	10.08.2017	31.12.2021	Konsept ferdig januar 2021. Forprosjekt gjennomføres i 2021
Fv 860 Utleirvegen / Tors veg	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK	2017	05.05.2017	Til KS	Ferdig utredning. Ikke kvalitetssikret
Fv 860 Utleirvegen/Othilienborgv/Steindalsv	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK	2017	05.05.2017	Til KS	Ferdig utredning. Ikke kvalitetssikret
Fv. 6666 Eidsvollsgt/Jonsvannsveien	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK	2017	05.10.2017	OK	Utredning ferdig. Tiltak foreslått.
E6 Knutepunkt Sluppen	2) Detaljplanlegg	Hovedveg	SVV	2017	11.09.2018		KDP er ferdig. Bestilling på regulering må lages.
Fv. 704 Tanem - Tulluan	2) Detaljplanlegg	Hovedveg	TRFK	2017	30.08.2019	21.08.2021	RP ferdig. BP ferdig medio 2021
Innfartsparkering Buvika	2) Detaljplanlegg	Kollektiv	TRFK	2017	10.05.2017	Til avklaring	Satt i bero av SVV des. 2018 pga uviss plassering. Eier av tiltaket avhenger av plassering. Mulig RV.
Kong Øysteins veg del 1	2) Detaljplanlegg	Støy	TRFK	2017	08.08.2019	21.10.2021	Anskaffelse pågår. Ferdig bygd okt 2021
Fv. 707. Spongalsvegen, Berg - Høstadkorsen	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	TRFK	2017	29.07.2017	OK	Reg.plan vedtatt mars 2021
Fv. 841 Ringvålvegen, G/S Lundåsen og vestov	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	TRFK	2017	03.10.2017	21.12.2021	Registrert som Tunnelvegen - Lundåsen. Reguleres nå
Fv. 6650 Byåsveien/Tvetestien	3) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	TRFK	2017	05.05.2017	OK	Ferdig 2018
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger	4) Utbygging	Hovedveg	SVV	2017	03.05.2018		Under arbeid.
Jonsvannsveien, stasjon Dragvoll	4) Utbygging	Metrobuss	TRFK	2017	Metrobuss		Utført
Tiller, rundkjøring	4) Utbygging	Metrobuss	TK	2017	Metrobuss		Utført
Ranheimsruta sykkel (Kirkegt - Biskop Sigurds g)	4) Utbygging	Sykkel	TK	2017	05.01.2018	01.10.2021	Kirkegata ferdig høst 2020. Bakkegata eget anlegg i 2021.
Sykkelparkering utfartssteder	4) Utbygging	Sykkel	TK	2017	28.06.2018		Ferdig. Sluttrapporteres

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat	Vedtatt år	Bestilling (siste)	Forventet ferdig	Status
Olav Tryggvasons gate, prøveprosjekt	1) Prosjektutvikling	Gatebruk	TK	2018		31.12.2021	Tiltak endring 2020 nesten fullført (kun skilt mangler)
Bruk av kollektivfelt i kollektivbuen	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	SVV	2018	28.06.2018		Ferdig. Sluttrapporteres
Forprosjekt helhetlig løsning Haakon VII's gate	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK	2018	11.09.2018	21.08.2021	Ikke startet. Ønsket ferdig 1. hå. FK bestiller
Forprosjekt holdeplasser fv. 875 Bratsbergvege	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK	2018	25.05.2018	Til KS	Ferdig utredning. Ikke kvalitetssikret
Forprosjekt holdeplasser fv. 902 Østre Rosten	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK	2018	25.05.2018	21.09.2021	Bestilles snart. Ferdig Q3 2021
Forprosjekt holdeplasser fv. 950 Kockhaugvn-N	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK	2018	06.09.2018	OK	Ferdig nov -19
Forprosjekt kollektivknutepunkt Strindheim	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK	2018	11.09.2018		TRFK overtar prosjektet etter de innledende arbeidene som er gjennomført
Forprosjekt trafikkavvikling Heimdal sentrum	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK	2018	28.06.2018	OK	Ferdig apr. 2019
Innfartsparkering, planlegging	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK	2018	14.06.2018	Til avklaring	Samme som "Planlegging og behovsvurdering innfartsparkering"? - SVV gitt til FK. Ikke startet?
Søbstadvegen, fra Heimdal sentrum til Saupsta	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK	2018	29.11.2019	31.08.2020	Forprosjekt ferdig. Avventer politisk avklaring
Utredning Johan Tillers veg del 2	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	SVV	2018	28.04.2018		Prosjektutvikling ferdig. Videreføres av TRFK.
Utredning kollektivtrasé over Nyhavna	1) Prosjektutvikling	Metrobuss	TK	2018	19.11.2018	15.05.2020	Ferdig våren 2020
Fv. 812 Byåsveien Breidablikveien - Johan Falk	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK	2018	28.05.2018	21.09.2021	Igang satt. Ferdig Q3 - 2021
Fv. 812 Byåsveien Huseby	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK	2018	28.05.2018	21.12.2021	1 bestilling - 4 tiltak. Ikke startet
Fv. 812 Byåsveien Kystad - Stavset	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK	2018	28.05.2018	21.12.2021	1 bestilling - 4 tiltak. Ikke startet
Fv. 950 Kockhaugvegen, Skovgård -Ranheim	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK	2018	28.05.2018	21.12.2021	1 bestilling - 4 tiltak. Ikke startet
Fv. 812 Ila - Havstein	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK	2018	28.05.2018	21.12.2021	1 bestilling - 4 tiltak. Ikke startet
Faseplan Erling Skakkes gt./Prinsens gt.	1) Prosjektutvikling	Sykkel	SVV	2018	15.03.2018		
Forprosjekt gang- og sykkelbru over Nedre Elve	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK	2018	14.08.2018	01.10.2021	Konsept ferdig januar 2021. Forprosjekt gjennomføres i 2021
Forprosjekt gang- og sykkelbru over Nidelva på	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK	2018	14.08.2018	01.10.2021	Konsept ferdig januar 2021. Forprosjekt gjennomføres i 2021
Fv. 860/864 Strindvn. X Dybdahlsv	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	-	Til avklaring	Hva er dette? Ikke i bestillingsoversikten. Sjekkes
Fv. 6658 Othilienborgvn - Steindalsveien	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	-	Til avklaring	Hva er dette? Ikke i bestillingsoversikten. Sjekkes
Fv. 6690 Bispegata - Samfundet	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	-	OK	Utgår. Tas i prøveprosjekt Prinsensgt. Sjøkk
Fv. 812 Byåsveien, kortsiktige tiltak	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	06.11.2018	OK	Ferdig. Tiltak foreslått 2021
Fv. 812 Byåsveien, planlegging langsiktige tilta	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	06.11.2018	21.09.2021	Igang satt. Ferdig Q3 - 2021
Fv. 812 Huseby - Bjørndalsbrua	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	-	Til avklaring	Hva er dette? Ikke i bestillingsoversikten. Sjekkes
Fv. 856 Bøckmans veg, kryssutbedringer	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	31.05.2018	21.10.2021	Igang satt. Ferdig Q3 - 2021
Fv. 856 Dorthealyst - Munkvoll	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	-	Til avklaring	Hva er dette? Ikke i bestillingsoversikten. Sjekkes
Fv. 864 Kong Øysteinsv. x Jonsvannsvn.	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	-	Til avklaring	Hva er dette? Ikke i bestillingsoversikten. Sjekkes
Fv. 868 Leangen - Tunga	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	-	Til avklaring	Hva er dette? Ikke i bestillingsoversikten. Sjekkes

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat	Vedtatt år	Bestilling (siste)	Forventet ferdig	Status
Fv. 910 Innherredsveien Bassengbakken - Falken	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	-	Til avklaring	Hva er dette? Ikke i bestillingsoversikten. Sjekkes
Fv. 910 Olav Tryggvasons gate - Gryta	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	01.06.2018	OK	Utgår. Inngår i gateprosjekt.
Planlegging av sykkelparkering langs fylkesveg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	24.10.2018	Til avklaring	Oversendt til FK i 2018. Ikke startet?
Planlegging fv. 868 Båtmannsgata - Strandveie	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	28.04.2018	OK	Utgår. Utredet i forprosjekt 706
Sykkelinspeksjon fylkesveg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	31.05.2018	Til avklaring	Inspeksjon foretatt. PR-sak trukket
Sykkelinspeksjon kommunal veg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK	2018	15.03.2018		Ferdig
Sykkelparkering fv. og ved fylkeskommunal inf	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2018	-	Til avklaring	Lik den over
Fv. 6664 Eberg - Persaunet, mindre TS-tiltak	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK	2018	28.04.2018	Til KS	Ferdig utredning. Ikke kvalitetssikret
Fv. 864 Kong Øysteins veg, Eberg - Persaunet	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK	2018	28.04.2018	Til avklaring	Må være den samme som over her
Fv. 864/860 Lerkendal, rundkjøring	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK	2018	06.09.2018	Til avklaring	Angitt som utgår uten videre benevnelse. Sjekkes
Fv. 885 Bilbyen - Nidarvoll	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK	2018	11.09.2018	21.12.2021	Ikke startet
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK	2018	15.06.2018	21.09.2021	Bestilles snart. Ferdig Q3 2021
Innovasjonsprosjekter, autonome busser	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK	2018	30.11.2018		Gjennomført i regi av AtB, venter på sluttrapport
Næringstransport, bylogistikk	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK	2018	15.06.2020		Samferdsel, Forprosjekt Bylogistikk er ferdig med fase 1 og 2. Fase tre gjennstår og vil bli avsluttet i juni 2021.
Utredning metrobusslinjene i Trondheim øst	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TRFK	2018	-		Venter avklaring fra sek MP (epost 19.1.21)
Utredning Trondheim sentrum	1) Prosjektutvikling	Øvrige	TK	2018	-		Ukjent
Fremkommelighet Prinsenkrysset - Olav Tryggv	2) Detaljplanlegg	Gatebruk	TK	2018	22.01.2019	01.05.2020	Sluttrapporteres des/jan
Kollektivfelt E6 Tonstad - Sluppen, regulering	2) Detaljplanlegg	Kollektiv	SVV	2018	28.09.2018		Under arbeid.
Utleirvegen del 1, Nardokrysset - Nardosenter	2) Detaljplanlegg	Støy	TRFK	2018	31.05.2018	21.12.2021	Ikke startet i SVV. Må sjekkes
Fv. 812 Byåsvegen, kryssutbedring Kystad - Sta	2) Detaljplanlegg	Sykkel	TRFK	2018	28.04.2018	21.12.2021	Ikke startet.
Fv. 950 Ranheim - Malvik, gsv regulering	2) Detaljplanlegg	Sykkel	TRFK	2018	19.10.2017	21.06.2021	Fv.950 GS Reppe - Være Reg.plan jun2021. Bygg aug2022 - okt23
Planlegging fv. 885 Lia - Klæbu sentrum	2) Detaljplanlegg	Sykkel	TK	2018	21.05.2018		Overføres TRFK på forespørsel fra dem
Planlegging Nardoruta Torbjørn Bratts veg - Ut	2) Detaljplanlegg	Sykkel	TRFK	2018	11.09.2018	21.12.2021	Ikke startet
Tiltak iht. forurensningsforskriften kommunal v	3) Detaljplanlegg	Støy	TK	2018	14.08.2018		Utgår da det ikke var behov for tiltak på KV. Sekreteriatet skal varsles,
H7 - Ranheim (Brattørruta)	3) Detaljplanlegg	Sykkel	TK	2018	21.05.2018	01.06.2021	Prosjektutvikling pågår
Rønningsbakken (Ranheimsruta)	3) Detaljplanlegg	Sykkel	TK	2018	29.06.2018	01.05.2021	planlegging pågår
Lillegårdsbakken - Singsaker skole	3) Detaljplanlegg	Sykkel	TK	2018	29.04.2019	01.11.2020	Ferdig
Pilotprosjekt gatedekke i Sommerveita	4) Utbygging	Gatebruk	TK	2018	07.12.2018		Ferdig
Gjenbruk av leskur langs fylkesveg i randkomm	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK	2018	28.06.2018	OK	Ferdig
Holdeplasser fv. 950 Malvikvegen Storsand - M	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK	2018	25.05.2018	21.11.2021	I gang. To HP. Innmeldt B2021
Traseutbedringer fylkeskommunal veg	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK	2018	25.05.2018	21.12.2021	I gang.

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat	Vedtatt år	Bestilling (siste)	Forventet ferdig	Status
Traseutbedringer kommunal veg	4) Utbygging	Kollektiv	TK	2018	14.06.2018		
Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra	1) Prosjektutvikling	Hovedveg	SVV	2019	28.08.2019		Under arbeid. Rapportert til PR sept. 2020.
Fremkommelighetstiltak, fast dekke på kommunal veg	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK	2019	04.09.2019	01.12.2020	Sluttrapporteres
Fv. 6650 Kollektivfelt Bjørndalsbrua	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK	2019	21.10.2019	21.06.2021	I gang. Ferdig 1.hå 2021
Oppgradering holdeplasser kommunal veg og torg	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK	2019	04.09.2019	01.10.2020	Sluttrapport. Gjelder kun prosjektutvikling
Signalanlegg Jonsvannsveien/Loholt allé	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK	2019	12.02.2020	Til avklaring	Utgår. Meldt sek?
Utrede mulige BRT-strekninger til 2029	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK	2019	-		Venter avklaring fra sek MP (epost 19.1.21)
Mulighetsstudie øst- og Brundalsforbindelsen	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	TRFK	2019	-		Venter avklaring fra sek MP (epost 19.1.21)
Øvre Sjetnhaugen, kobling rundkjøring Tonstad	1) Prosjektutvikling	Lokal veg	TK	2019	04.09.2019		Ferdig. Kostnadsoverslag levert
Utredning av tiltak for boliger utsatt for innendørs støy	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK	2019	28.10.2019	Til avklaring	Startet i SVV. Ikke fullført. Ingen aktivitet enda i FK
Utredning av tiltak mot utendørs støy	1) Prosjektutvikling	Støy	TK	2019	28.10.2019		Utgår da det ikke var behov for tiltak på KV. Sekreteriatet skal varsles,
Fv. 6680 Bratsbergvegen, Baard Iversens veg -	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TRFK	2019	05.09.2019	21.12.2021	Ikke startet. Ferdig ultimo 2021
Prosjektutvikling av sykkeltiltak på kommunal veg	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK	2019	29.04.2019	30.04.2021	Persaunveien
Sykkelekspressveg Rotvoll - Ranheim	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK	2019	25.06.2019		Overføres til SVV
Pilotprosjekt ulykkesdata	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK	2019	07.09.2020	Til avklaring	Ikke i bestillingsoversikt
Sykkelteillere, innkjøp	5) Annet	Sykkel	TK	2019	15.05.2020		PR 160/19. Milepæl vår 2020: Innkjøp og utplassering av tellere
Romolslia, fortau	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TK	2019	20.06.2019	Skrinlagt	Avsluttet i budsjett 2021
Tiltak ulykkespkt/strekninger fylkesveg	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TRFK	2019	12.02.2020	21.06.2021	Igangsatt. Ferdig 1. hå 2021
Fv. 6650 Kollektivfelt Kolstadvegen	2) Detaljplanlegg	Kollektiv	TRFK	2019	21.10.2019	21.11.2021	I gang. Ferdig ultimo 2021
Fv. 6660 Sykkelveg med fortau på Dragvoll	2) Detaljplanlegg	Sykkel	TRFK	2019	12.02.2020	Til avklaring	Ikke startet. Behov for bestillingsavklaring
Fv. 6662 Sykkelveg med fortau langs Risvollan	2) Detaljplanlegg	Sykkel	TRFK	2019	12.02.2020	OK	Ferdigstilt
Gang- og sykkelbro over E6, Nedre Melhus	2) Detaljplanlegg	Sykkel	MeK	2019	30.10.2019	01.04.2021	Detaljplanlegging ferdig. Utbygging pågår. Antatt ferdigstillegg 1.april 2021.
Søbstadvegen, kurveutvidelse i Heimdal sentrum	3) Detaljplanlegg	Kollektiv	TK	2019	06.06.2019	15.08.2020	Sluttrapporteres des/jan
Sykkeltiltak langs fylkesveg med riksvegfunksjon	3) Detaljplanlegg	Sykkel	SVV	2019	19.08.2019		Må avklares mellom SVV og TRFK.
Sykkeltiltak langs kommunal veg med riksvegfunksjon	3) Detaljplanlegg	Sykkel	TK	2019	15.08.2019		TK ikke meldt tilbake på bestilling. Kommer tilbake med med forslag til konkrete tiltak i løpet av januar 2021.
Sykkeltiltak langs riksveg	3) Detaljplanlegg	Sykkel	SVV	2019	19.08.2019		Tiltakslista avklart. Tiltak ikke ferdig.
Fremkommelighetspakke fv. utenom Metrobus	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK	2019	-	Til avklaring	Sjekkes internt i fylket.
Sigurd Jorsalfars veg, sykkelveg med fortau	4) Utbygging	Sykkel	TK	2019	29.04.2019		Frivillig erverv ikke oppnådd. Går til regulering
Innstegshøyde Metrobuss	5) Annet	Kollektiv	TK	2019	25.09.2019	15.08.2020	Forprosjekt avsluttet. Ansvar for videre tiltak avklares i MP

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat	Vedtatt år	Bestilling (siste)	Forventet ferdig	Status
HjemJobbHjem	5) Annet	Øvrige	TK	2019	26.06.2019		Pilot gjennomført og evaluert. Videreføring som "permanent" prosjekt.
Måleindikatorer for arealutvikling	5) Annet	Øvrige	TK	2019	29.11.2019	01.12.2020	Rapport levert
Samordnet parkeringspolitikk	5) Annet	Øvrige	TK	2019	29.11.2019		Usikker framdrift pga. korona-situasjonen
Ila - Trolla - Flakk	1) Prosjektutvikling	Hovedveg	TRFK	2020		21.12.2021	Utredning del 1 ferdig. Ikke startet som MP-tiltak.
Holdeplass Strindheim Hageby	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK	2020	15.05.2020		Gjennomføres som en del av Bromstadruta sykkelprosjekt
Bussgate Othilienborg - Vestlia	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TK	2020	15.04.2020	01.04.2021	Konseptutredning pågår
P&R Hommelvik	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK	2020	19.06.2020	21.08.2021	Startet. Avklaring mot NV
Snuplass Brekkåsen	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK	2020		21.12.2021	Prosjektutvikling ferdig. RP nå
Fv. 6616 Løvsetvegen	1) Prosjektutvikling	Kollektiv	TRFK	2020	19.06.2020	21.10.2021	Ikke startet
Klæbuveien/S.P. Andersens veg, rundkjøring	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	TK	2020	15.05.2020	01.04.2021	Konseptutredning pågår
Sikker kryssing over fv. 950 og jernbane til Mid	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	MaK/TRFK	2020	03.02.2020	Til avklaring	Ukjent
Nytt vegkryss og miljøgate på Vikhammer	1) Prosjektutvikling	Trafikksikkerhet	MaK/TRFK	2020	03.02.2020	Til avklaring	Ukjent
Olav Kyrres gate, rundkjøring	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK	2020	15.05.2020	01.04.2021	Konseptutredning pågår
Lerkendal, kryss myke trafikanter	1) Prosjektutvikling	Sykkel	TK	2020	02.11.2020	01.05.2021	Konseptutredning pågår
Sykkelfelt sentrum, Stjørdal	1) Prosjektutvikling	Sykkel	StK	2020	15.05.2020	28.02.2021	Forhåndsvurderinger opp mot VA utført
Sykkelparkering, Stjørdal	1) Prosjektutvikling	Sykkel	StK	2020	15.05.2020	01.09.2021	Ikke påstartet
Gang- og sykkelveg langs fv. 950 over Homla	1) Prosjektutvikling	Sykkel	MaK/TRFK	2020	03.02.2020	Til avklaring	Ukjent. Overføres til FK
Gangbro over Gaula	1) Prosjektutvikling	Sykkel	MeK	2020	12.02.2020	14.07.1905	Det foregår geotekniske undersøkelser. Forventet ferdigstilling av geoteknisk rapport 22.01.2021. Vil deretter påbegynne forprosjekt/mulighetsstudie før detaljregulering.
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, del 2	1) Prosjektutvikling	Støy	TRFK	2020	19.06.2020	21.12.2021	Ikke startet
Gyldenøves gate	1) Prosjektutvikling	Gange	TK	2020	30.06.2020	01.12.2020	Prosjektutvikling ferdig. Sak til PR om oppstart regulering
Opphøyde gangfelt i sentrum	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	StK	2020	31.03.2020	28.02.2021	Under utarbeidelse
Fortau langs Saksvikkorsen	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	MaK	2020	03.02.2020	14.07.1905	Prosjektutvikling igangsatt.
Fortau langs Fagottvegen	2) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	MaK	2020	03.02.2020	14.07.1905	Prosjektutvikling igangsatt.
Rv. 706 Nyhavna - Rotvoll	2) Detaljplanlegg	Sykkel	SVV	2020	15.05.2020		I gang. Delt opp i fem delstrekninger.
Fv. 6802 kryss Sutterø - Molovika	2) Detaljplanlegg	Sykkel	TRFK	2020	19.06.2020	21.12.2021	Ikke startet
Sykkelfelt Ole Vigs gate, Lindebergveita - Sigurd	2) Detaljplanlegg	Sykkel	StK	2020	15.05.2020	28.02.2021	Under utarbeidelse, koordineres med VA
Gang- og sykkelveg fra fv. 950/Liavegen langs v	2) Detaljplanlegg	Sykkel	SVV	2020	03.02.2020		Avventer avklaring .
Gang- og sykkelveg langs Granholtvegen/Alve	2) Detaljplanlegg	Sykkel	MaK	2020	03.02.2020	13.07.1905	Prosjektutvikling igangsatt.

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat	Vedtatt år	Bestilling (siste)	Forventet ferdig	Status
Fv. 6658 Utleirvegen, Steindalsvegen - Blaklive	2) Detaljplanlegg	Støy	TRFK	2020	19.06.2020	21.12.2021	Ikke startet
Snarveg Ulstadvegen - Tanemsbruvegen, Klæb	2) Detaljplanlegg	Gange	TK	2020	15.05.2020	15.01.2020	Byggeplan del 1 er ferdig utarbeidet av MP. (Anbudsdokumenter gjenstår) Parallelt jobber utbygger med reguleringsplan som er tilpasset byggeplanen vi har utarbeidet. Reguleringsplanen som også inneholder et boligområde skal ut på høring i vår. Så håpet er at reguleringsplanen blir vedtatt i høst slik at vi får bygget snarveien på slutten av året. Vi vil legge frem en egen sak i PR før bygging. Fiansiering av bygginga er tenkt som et spleiselag mellom utbygger og MP. Vi må gjøre en avtale med utbygger om at de dekker midler utover 0,5 mill. Dette tenker vi bør gjøres før sak i PR.
Alette Beyers veg, fortau	2) Detaljplanlegg	Gange	TK	2020	15.05.2020	15.01.2021	Reguleringsplan vedtas høst 2021
Lundvegen, fortau	2) Detaljplanlegg	Gange	TK	2020	07.02.2020		Reguleringsplan vedtas februar 2021
Fv. 6654 Ringvålvegen, Kongsvegen - Åsheim s	2) Detaljplanlegg	Gange	TRFK	2020	19.06.2020	21.12.2021	Ikke startet
Sikring av lekkasjepunkt i bomsnitt	3) Detaljplanlegg	Kollektiv	TK	2020	30.06.2020		Utsettes til 2022 (etter gjennomført gåprosjekt i Klæbuveien)
Mindre tiltak kv/fv	3) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	StK	2020	06.01.2020	01.09.2021	Ikke påstartet
Mindre tiltak kv/fv	3) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	MaK	2020	06.01.2020	14.07.1905	Ikke satt igang
Mindre tiltak kv/fv	3) Detaljplanlegg	Trafikksikkerhet	MeK	2020	06.01.2020		Ingen
E6 Ranheim - Malvik grense, tiltak etter GS-ins	3) Detaljplanlegg	Sykkel	SVV	2020			Må avklares mellom SVV og TRFK.
Snuplass og holdeplass på Østmarka	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK	2020	15.10.2020	21.10.2021	I gang
Park & Ride Ler	4) Utbygging	Kollektiv	MeK	2020	26.11.2020	01.08.2020	Utbygging ferdig
Fv. 6804 Fosslia, holdeplass	4) Utbygging	Kollektiv	TRFK	2020		Til avklaring	Bestil FK?
Fv. 6664 Kong Øysteins veg, fortau	4) Utbygging	Gange	TRFK	2020	15.10.2020	21.10.2021	Anskaffelse pågår. Ferdig bygd okt 2021
Fv. 6654 Ringvålvegen, Lund snuplass, fortau	4) Utbygging	Gange	TRFK	2020	19.06.2020	21.10.2021	BP i gang
Helhetlig gangnett - planlegging og prosjekteri	2) Detaljplanlegg	Gange	TK	Løpende	08.08.2019		
Snarveger - planlegging og prosjektering	2) Detaljplanlegg	Gange	TK	Løpende	26.04.2019		
Signalprioritering	3) Detaljplanlegg	Kollektiv	TRFK	Løpende	-		
Tiltak iht. forurensningsforskriften fylkesveg	3) Detaljplanlegg	Støy	TRFK	Løpende	28.05.2018	Til avklaring	Ikke startet. Må avklares
Tiltak iht. forurensningsforskriften kommunal	3) Detaljplanlegg	Støy	TK	Løpende	14.08.2018		
Strekningstiltak Midtbyen	3) Detaljplanlegg	Sykkel	TK	Løpende	13.05.2019		
Helhetlig gangnett - utbygging	4) Utbygging	Gange	TK	Løpende	08.08.2019		
Mindre gåtiltak	4) Utbygging	Gange	TK	Løpende	26.04.2019		

Prosjektnavn	Fase	Programområde	Ansvarlig etat	Vedtatt år	Bestilling (siste)	Forventet ferdig	Status
Snarveger - utbygging	4) Utbygging	Gange	TK	Løpende	26.04.2019		
Infrastruktur trikk	4) Utbygging	Kollektiv	TK	Løpende	Årlige avtaler		
Punktutbedring sykkel fylkeskommunal veg	4) Utbygging	Sykkel	TRFK	Løpende	12.06.2017	OK	Denne er ikke løpende. Ferdig 2017
Punktutbedring sykkel kommunal veg	4) Utbygging	Sykkel	TK	Løpende	24.01.2020		
Vinterdrift av sykkelanlegg fylkesveg veg	4) Utbygging	Sykkel	TRFK	Løpende	05.09.2019		
Vinterdrift av sykkelanlegg kommunal veg	4) Utbygging	Sykkel	TK	Løpende	13.05.2019		
Midre TS-tiltak kommunal veg	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TK	Løpende	26.04.2019		
Mindre TS-tiltak fylkesveg, 2018-2019	4) Utbygging	Trafikksikkerhet	TRFK	Løpende	12.02.2020		
Driftstilskudd til kollektivtrafikken	5) Annet	Kollektiv	TRFK	Løpende	-		
Evaluerings og rapportering bymiljøavtale	5) Annet	Øvrige	SEKR	Løpende	05.05.2017		
Mobilitetsrådgivning	5) Annet	Øvrige	TK	Løpende	26.06.2019		
Rapportering bymiljøindikatorer	5) Annet	Øvrige	TK	Løpende	12.03.2018		

Stjørdal kommune

Vedtak i Kommunestyret - 17.12.2020

1. Stjørdal kommune vedtar årsbudsjett for Miljøpakken 2021 som vist i vedlegg 1
2. Kommunestyret gir ordfører fullmakt til å fremforhandle en omforent innstilling for Miljøpakkens årsbudsjett 2021 fra Kontaktutvalget til politisk styringsgruppe.

Malvik kommune

Vedtak i Kommunestyret - 07.12.2020

1. Malvik kommune slutter seg til vedlagte forslag til årsbudsjett for Miljøpakken 2021.
2. Malvik kommune ønsker at prinsippene rundt Miljøpakkens bidrag til drift av kollektivtransport fastsettes gjennom arbeidet med langsiktig tiltaksplan og handlingsprogram 2022-2025.
3. Ordfører får fullmakt til å framforhandle endelig budsjett for Miljøpakken i forbindelse med behandling i kontaktutvalget.

Melhus kommune

Vedtak i Kommunestyret - 15.12.20

- Kommunestyret vedtar årsbudsjett for Miljøpakken 2021 som vist i vedlegg 1.
- Ordfører gis fullmakt til å forhandle om avklaring av tiltak.
- Formannskapet ber rådmannen komme tilbake med sak til utvalg for teknikk og miljø og videre til formannskap og kommunestyre med forslag til nye prosjekter i Melhus som skal inn i Miljøpakkens handlingsprogram. Det blir viktig å se på prosjekter som bidrar til å nå målene i Byvekstavtalen. Spesielt ber vi rådmannen se på mulige GS-vegprosjekter i de øvrige tettstedene i Melhus.

Trondheim kommune

Vedtak i Bystyret - 09.12.20

1. Bystyret vedtar årsbudsjett for Miljøpakken 2021 som vist i vedlegg 1 med følgende endringer:

- a) Det settes av 25 millioner kroner til ny likeretter på Gråkallbanen.
- b) Det settes av 28,5 millioner kroner til arbeidsmaskin for Gråkallbanen.
- c) Det settes av 4 millioner kroner til sykkelparkering ved kommunale enheter.
- d) Det settes av 5 millioner kroner til fartsreducerende tiltak.
- e) Det settes av 1 million kroner til prosjektet nedlagte holdeplasser.
- f) Fv. 6658 Utleirveien, Tors veg utvides til å inkludere sykkeltiltaket fra forprosjekt gjennomført i 2018 og vedtatte støytiltak langs strekningen. Foreslått signalanlegg må inkludere signal for syklende.
- g) Midlene hentes fra avsetning udisponerte midler i handlingsprogrammet for 2021.
- h) Nytt sykkelprosjekt: Bøckmannsvei - prosjektutvikling 0,5 millioner

2. Det settes av en øremerket ramme for prosjektene i Nordre Ilevollen for å sikre at prosjektene kan sette i gang med bygging i 2021. Midlene kan bevilges av programrådet så snart byggeplan og kostnadsanslag er klart.

- a) Det settes av 75 millioner kroner til gateprosjektet Nordre Ilevollen.
- b) Det settes av 35 millioner kroner til nytt trikkespor Bergsligata - Skansen.

3. Bystyret gir ordfører fullmakt til å fremforhandle en omforent innstilling for Miljøpakkens årsbudsjett 2021 fra Kontaktutvalget til politisk styringsgruppe.

4. Bystyret ber kommunedirektøren gå videre med arbeidet for å realisere snarveg i Granveien på Jakobsli.

5. Bybaneutredning: Bystyret ber om at det settes av inntil 0,5 mill til innledende konseptfase i 2021. Byutredningen viser at dobbeltsporet jernbane går fra en negativ netto nytte til en positiv netto nytte med en knutepunktutvikling langs bane. Skinnegående kollektivtransport kan være et viktig supplement til Metrobuss. Det skal igangsettes en ny utredning om skinnegående transport hvor en egen bybane, videreutvikling av Gråkallbanen og/eller en bane med utgangspunkt i dagens jernbanespor kan være aktuelle konsept, alene eller i kombinasjon. Utredning skal gjennomføres slik at en bybane kan stå klar når dagens anbudsrunde går ut i 2029.

6. Undergangen på Selsbakk: Bane Nor er positiv til å avstå grunn. Det gjenstår fortsatt avtale med grunneiere om å avstå grunn til riggområdet og kvalitetssikre kostnader og legge utbyggingsplan. Bystyre ber om at dette må prioriteres i miljøpakke arbeidet, og planene må være klar slik at man kan bevilges investeringsmidler ved revisjonen av miljøpakken i løpet av våren 2021.

7. Bystyret opprettholder tidligere vedtak gjort i miljøpakken om Trafikksikkerhetstiltak Øvre Sjetnhaugan/Tonstadkrysset og kryssing Osloveien Bjørndalen. Utkjøring fra Sjetnemarka fra Øvre Sjetnhaugan må utbedres. Det er ønskelig med en "fjerde" arm i rundkjøringen for påkobling fra Sjetnemarka. Utfordringen med dette er at man kan få tilbakeblokkering av kollektivtransport inn i mot bussterminal på Tonstadkrysset. Her kreves det en utredning for å finne en løsning som ivaretar både trafikksikkerhet og fremkommelighet for buss. Det må settes av utredningsmidler til dette i årsbudsjettet i 2021. Arbeid med kortsiktig løsning for å bedre trafikksikkerheten ved Osloveien/Bjørndalen startes opp så raskt som mulig (jf. TK vedtakspunkt 7I). Det bevilges 1 mill for oppstart i 2020. Programrådet får mandat til å avklare finansiering.

8. Bystyret vedtar at følgende avsnitt på side 3 i årsbudsjettet blir strøket for å sikre reell lokalpolitisk styring: "Den politiske behandlingen skal bare avklare prioritering og videre arbeid med tiltakene i forslag til årsbudsjett. Det forhindrer ikke at det kan fremmes nye forslag til tiltak, men disse betraktes i så fall som innspill til neste årsbudsjett."

9. Bystyret støtter foreslåtte tiltak i tilleggsnotat av 27.11.2020 for å øke gjennomføringsevnen slik at vedtatte mål nås, blant annet tiltaket om at det opprettes et felles prosjekt med fylkeskommunen og SVV med en felles styringsgruppe med mandat til å følge opp sykkelprosjektene for å sikre framdrift og måloppnåelse.

Trøndelag fylkeskommune

Vedtak i Fylkesutvalget - 22.12.2019

1. Fylkesutvalget slutter seg til forslag på tiltak i årsbudsjett Miljøpakken 2021 som vist i vedlegg 1, med presisering om at det i årsbudsjett for Miljøpakken 2021 bevilges 78,6 mill kr til utbygging Fv 704 Tanem – Tulluan, med bakgrunn i at prosjektet er feilaktig oppført i «hvit tabell». Nytt sykkelprosjekt: Bøckmans veg - prosjektutvikling 0,5 millioner.

2. Fylkesutvalget ber fylkesrådmannen om å dokumentere økte kostnader til drift og infrastruktur for kollektivtrafikk i kommunene utenfor Trondheim, og legge frem dette for Fylkesutvalget, med tanke på å inkludere dekning av disse kostnadene i Miljøpakkens handlingsprogram for 2022 – 2025.

3. Fylkesutvalget slutter seg til at bybusstilbudet på Stjørdal videreføres etter at nytt regionanbud settes i drift i 2021, og at AtBs ramme for regionanbudet reduseres med ca. 2,3 mill i 2021 og 5,5 mill. kr. årlig deretter og at AtBs ramme for bybussanbudet samt nullpunktet for byvekstavtalen økes tilsvarende.

4. Fylkesutvalget ber fylkesrådmannen sikre at Miljøpakken rapporterer bruken av bompengene etter tillegg til byvekstavtale 2019-2029 hvor statlige bidraget øker til 66 prosent.

5. Programrådet får fullmakt til å godkjenne igangsetting av prosjekter som er listet i hvit tabell til årsbudsjett 2021 etter hvert som de avklares.

6. Fylkesordføreren får fullmakt å fremforhandle et omforent budsjett med de øvrige partene i Miljøpakken med bakgrunn i dette vedtaket.

7. Fylkesutvalget ber fylkesrådmannen sikre økt gjennomføringsevne for sykkelprosjekter, og ber om at det vurderes tiltak for å øke gjennomføringsevnen internt og i Miljøpakkesamarbeidet, slik at sykkelinfrastruktur kan bygges raskere slik at vedtatte mål nås. Trøndelag fylkeskommune Tröndelagen fylhkentjelle side 2 av 4

8. a. Fylkesutvalget vedtar at følgende avsnitt på side 3 i årsbudsjettet blir strøket for å sikre reell lokalpolitisk styring: "Den politiske behandlingen skal bare avklare prioritering og videre arbeid med tiltakene i forslag til årsbudsjett. Det forhindrer ikke at det kan fremmes nye forslag til tiltak, men disse betraktes i så fall som innspill til neste årsbudsjett". b.

Fylkesutvalget ber fylkesrådmannen sikre at årsbudsjett for Miljøpakken blir behandlet i fylkestinget neste gang, i tråd med byvekstavtalen. Det er uheldig at utvalgene og fylkestinget ikke får behandle en viktig sak med stort budsjett.

9. Fylkesutvalget ber om at fylkesrådmannens kommer tilbake med en orienteringssak til hovedutvalgene for veg og transport i løpet før sommeren 2021 som viser: Hvilke strekninger i vedtatt hovedsykkelnett som ligger langs fylkesveg Hvilke strekninger fylkesrådmannen mener bør prioriteres, slik at vi når vedtatte mål.

10. Det settes av en øremerket ramme på 17,5 mill i tillegg til allerede avsatte midler for prosjektet Brå Bru på fv. 707. Dette for å sikre at prosjektet kan settes i gang med bygging i 2021. Midlene bevilges av programrådet så snart byggeplan og kostnadsanslag er klart.



Statens vegvesen

Notat

Til: Programrådet
Fra: Statens vegvesen, ToS
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr: ESP

Vår dato: 09.01.21

Vår referanse:

Statens behandling av Miljøpakkens årsbudsjett 2021

Staten slutter seg til årsbudsjett for Miljøpakken 2021 med de presiseringer som er nevnt under.

Staten vil legge spesielt vekt på prioriteringssystemet slik det er behandlet av partene og beskrevet bl.a i Handlingsprogram for 2021-24:

Prioriteringsgrunnlag

Vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet krever et grunnlag. Prosjektene deles i tre faser som alle behandles politisk.

- Prosjektutvikling. Partene spiller her inn forslag til tiltak/prosjektidéer. Det er ikke andre krav til dokumentasjon for denne fasen enn at tiltakene tilfredsstiller kriteriene foran og er politisk godkjent. Det bevilges et mindre beløp til dette arbeidet som går ut på å dokumentere prosjektets forventede nytte, kostnad og prinsipielle løsning.*
- Detaljplanlegging. Resultatene fra prosjektutvikling danner grunnlag for vurderingen av hvilke prosjekter vi prioriterer å gå videre med. Det settes av midler til detaljplanlegging (byggeplan og eventuell regulering). Arbeidet skal gi en bedre beskrivelse av tiltaket og sikre kostnadsanslag. Endringer av betydning for prosjektets nytte må dokumenteres. Omforente forslag til prioritering behandles politisk.*
- Utbygging. Resultatene fra detaljplanleggingen danner grunnlag for prioritering av utbyggingstiltak. Omforente forslag til prioritering behandles politisk.*

Prosjekter som er foreslått i budsjett og ikke har tilstrekkelig dokumentasjon fra foregående fase, eller at noen av partene mener måloppnåelse ikke er dokumentert er plassert i såkalte «hvite» tabeller i budsjettforslaget. Når tilstrekkelig dokumentasjon foreligger, vil prosjektet kunne prioriteres for gjennomføring etter behandling i programrådet.

Staten mener det ikke er noen grunn til å fravike dette systemet og kan ikke støtte at prosjekter som står i hvit tabell øremerkes for gjennomføring før dokumentasjon foreligger. Det er viktig for Miljøpakkens styring, legitimitet og omdømme at prosjektene som gjennomføres med offentlige midler blir dokumentert på en etterprøvbar måte.

I forbindelse med partenes behandling av årsbudsjettet er det foreslått flere nye prosjekter som ikke har vært med i saksforberedelsen eller diskusjoner i Programrådet. Staten kan ikke støtte at nye prosjekter behandles i KU som del av budsjettbehandlingen uten at disse er forberedt og behandlet i programrådet.

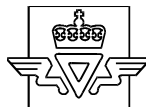
Til behandlingen i Programrådet har vi følgende kommentarer.

- Staten støtter at prosjektet fv.704 anses som delvis bundet, og at det dermed kan tas inn i ordinær tabell. Prosjektet er omtalt i byvekstavtalene og er tilstrekkelig politisk behandlet.
- Staten vil ikke støtte at det bevilges midler til Nordre Ilevollen før rammen til prosjektet Kongens gate er behandlet som helhet. Det vil være uhensiktsmessig å prioritere vesentlige midler til én del av Kongensgate-prosjektet før det er gjort beslutning på konsept for hele gata. Kostnadsoverslaget på foreslått løsning for hele gata er høyere enn avsatt ramme i Miljøpakken, og staten mener derfor det vil være lite klokt å prioritere midler til delstrekningen på Nordre Ilevollen.

Dersom øvrige parter i Miljøpakken blir enig om å prioritere midler til utbedring av trikkesporet i området, kan staten støtte akkurat dette forutsatt at en er sikker på at tiltaket uansett må gjennomføres.

Til tabell 3 vil vi presisere at det er budsjettert med statlige midler som ikke er vedtatt i statsbudsjettet. Vi legger til grunn at dette blir korrigert når årsbudsjettet skal revideres i vår. I tillegg er det anført i merknaden at det har kommet 100 mill. mer til metrobuss enn innmeldt behov. Innspill til tabell for Metrobuss er utarbeidet i samarbeid med sekretariatet, og Statens vegvesens innspill til statsbudsjettet er behandlet i Programråd og Kontaktutvalg.

Statens generelle syn ut over de nevnte over er gjengitt innledningsvis og i budsjettforslaget.



Statens vegvesen

Notat

Til: Kontaktutvalget
Fra: Statens vegvesen, ToS
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr: ESP

Vår dato: 20.01.21

Vår referanse:

Drøfting av muligheter for planskilt fotgjengerkryssing Rv 706 ved Tollboden

1. Innledning

Mulighetene for bedre trafikkflyt ved Tollboden er diskutert i flere år, blant annet i kontaktutvalget tilbake i 2011. Bakgrunnen er at denne fotgjengerkryssingen reduserer kapasiteten på Nordre avlastningsveg og skaper tidvis køer i begge retninger.

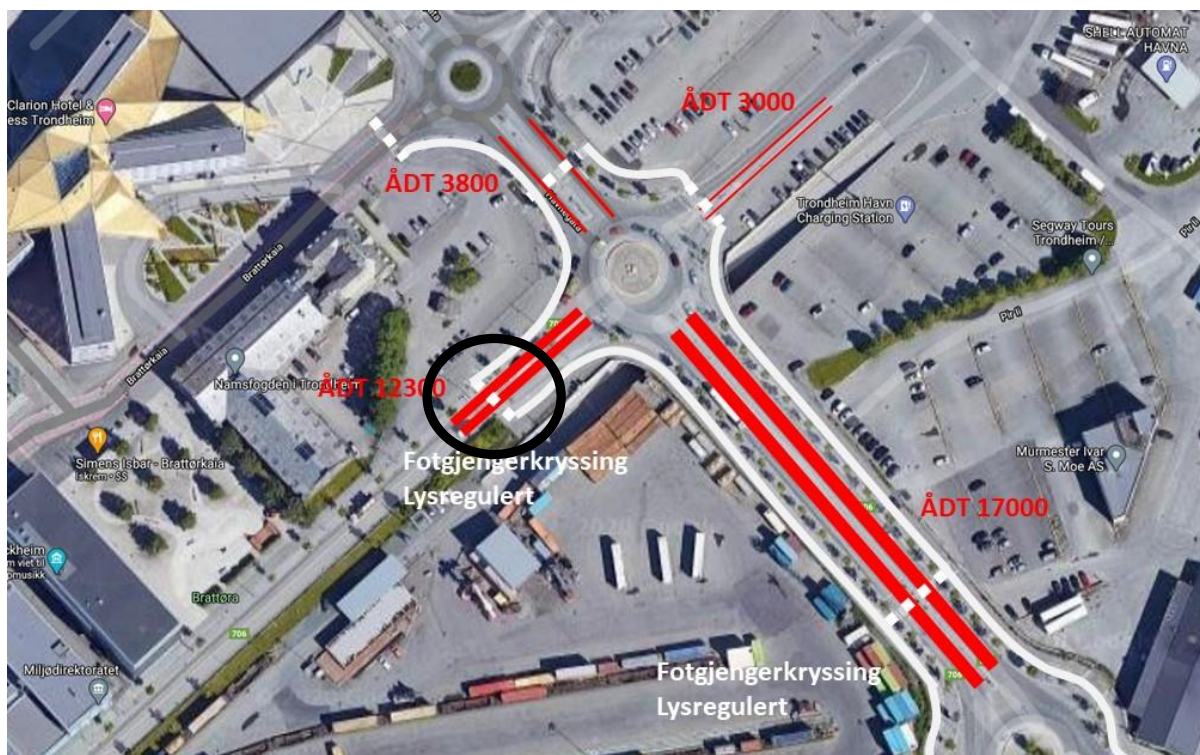
I årsbudsjettet for 2019 ble det satt av 0,5 mill til forprosjekt for å vurdere planskilt løsning. Statens vegvesen ba i kontaktutvalgssak 10/19 om mer tid til å ta stilling til spørsmålet. Det er bedt om en statusorientering i KU i etterkant av vedtak om handlingsprogram.

I dette notatet er det gjennomført en revidert vurdering av mulighetsrommet og en drøfting av alternativer for videre arbeid.. Notatet ble framlagt i programrådet 25 sept 2020.

2. Problembeskrivelse

I rundkjøringen på Brattøra (Havnegata/ Nordre avlastningsveg) er det store trafikkstrømmer i den søndre og vestre armen (rv 706), mens det er vesentlig lavere trafikk i de to andre armene.

Det er store forsinkelser i området, både morgen og ettermiddag. I rushtidstoppen på ettermiddag står det stillestående kø i Havnegata helt tilbake til rundkjøringen ved Pirbrua. Når avlastningsvegen oppleves som ineffektiv, er det risiko for at flere som bruker alternative kjøreruter, noe som er uheldig. Forsinkelsene skaper også tilbakeblokkering i Havnegata. Her går det flere bussruter som påføres forsinkelser.



Figur 1 Dagens situasjon



Figur 2 Bussene langs Havnegata står i den samme køen som bilene.

Det er usikkert hvor stor del av problemet fotgjengerfeltet utgjør, og om det vil bli nevneverdige forbedringer dersom man fjerner den. I ettermiddagsrushet er Nordre avlastingsveg købelastet i vestgående retning, også etter gangfeltet. Mye tyder derfor på at fjerning av gangfeltet ikke gir særlige forbedringer for biltrafikken på Nordre avlastningsveg. Vestgående trafikk møter raskt køen igjen etter gangfeltet. Men med bedre flyt foran Tollboden, kan man trolig flytte kømagasinet noe vestover, slik at tilbakeblokkeringen i rundkjøringen blir redusert. Dette kan gi fordeler for bussene som skal langs Havnegata til Piren.



Figur 3 Det er også tidvis kø vest for gangfeltet

På morgenen vil fjerning av gangfeltet muligens gi noe bedring for biltrafikken østover.

3. Mulighetsrom

For å redusere forsinkelser på Nordre Avlastningsvei kan man tenke seg følgende alternativer

- Fullgod overgangsbru med sykkeltilbud og universell utforming
- Undergang (kulvert)
- Enkel overgangsbru for gående – Syklende, rullestoler og barnevogner blir henvist til omvei
- Justeringer / endringer av lyssignalet ved Tollboden
- Ingen tilbud ved Tollboden, men noe forbedring av alternativer på andre siden av rundkjøringen

4. Alternativer

Sykkelbruløsninger

Det er utarbeidet et enkelt forprosjekt med tre ulike løsninger for sykkelbru. Løsningene er universelt utformet. For å få plass til ramper med tilfredsstillende stigning må det bygges en spiral som er plasskrevende. Forslagene er kostnadsestimert til henholdsvis 90, 70 og 40 millioner kroner, avhengig av ambisjonsnivå.



Figur 4 Alternative løsninger for sykkelbru

Alle løsningene blir svært omfattende og kostbare. I tillegg blir det dominerende konstruksjoner som er lite bytilpasset. Vi vurderer derfor sykkelløsninger med bru å være lite hensiktsmessig.

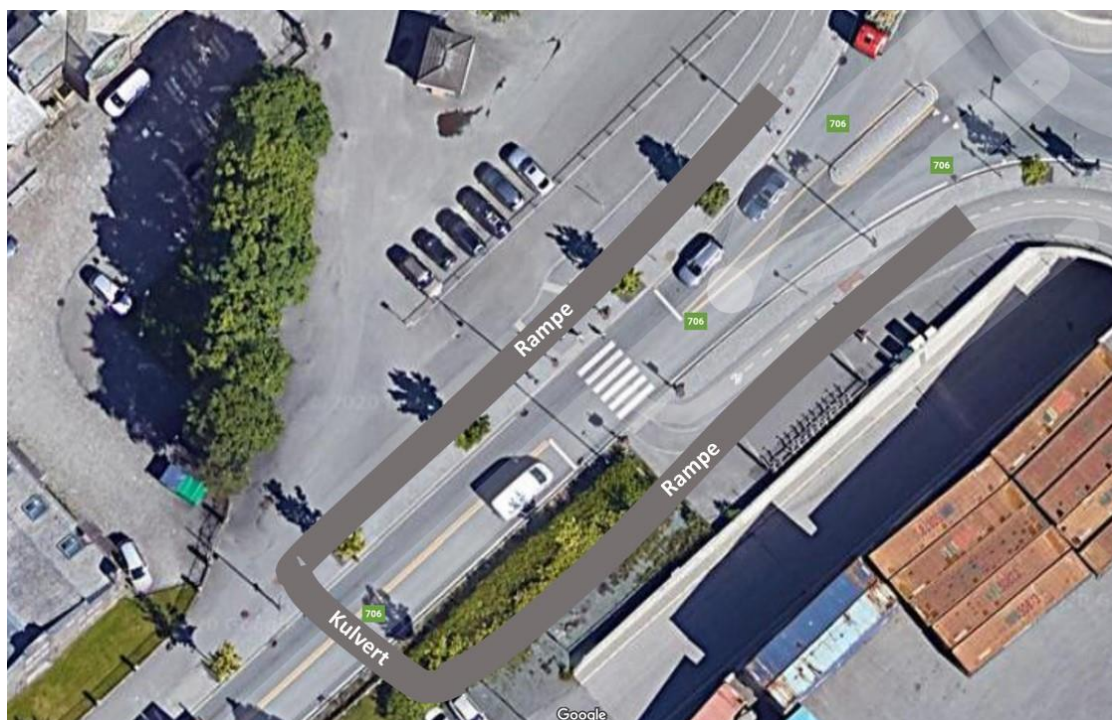
Undergang (kulvert)

Undergang er som regel å foretrekke da man reduserer høydeforskjellene i forhold til bru, i tillegg til at konstruksjonen blir mindre dominerende i bybildet. På grunn av godsterminalens undergang under Havnegata, anses det svært vanskelig å få til en tilfredsstillende undergang ved Tollboden.

Hvis man forutsetter fri høyde på 3,10 på sykkelundergangen antas at man må ligge 4 meter under gatenivå. Med 5 % stigning tilsvarer det en rampelengde på 80 meter. Hvis man tillater 8 % stigning kan rampelengden reduseres til 50 meter.

Det ideelle hadde vært å rampe ned langs Havnegata for å få riktig retning mot Piren, men på grunn av konflikt med kjøreundergangen blir det umulig. Alternativet blir å bygge nedramping langs riksveg 706 parallelt med godsundergangen. Det medfører at undergangen må flyttes lenger vest enn dagens fotgjengerkryssing noe som gir større omvei for de fleste. I tillegg er det trangt og løsningen gir trolig for skarpe kurver i overgangen rampe og undergang. Anleggsgjennomføringen blir komplisert. Det er ikke beregnet kostnader, men de vil trolig bli svært høye. Vi anser kulvertløsning som lite hensiktsmessig her.

Man kunne eventuelt vurdere å flytte kjøreundergangen, for eksempel nærmere rundkjøringen ved Pirbrua, men da blir det et mer omfattende prosjekt.



Figur 5 Mulig kulvertløsning

Ren fotgjengerkryssing

For å spare plass og kostnader, kan man tenke seg en enkel bruløsning med trapper.



Figur 6 Fotgjengerbru eksempel

Det er få eksempler på at slike løsninger er vellykket. På grunn av stor høydeforskjell (6 meter opp og 6 meter ned igjen) vil mange unngå å bruke brua, med mye villkryssing som resultat. Løsningen ekskluderer også alle med rullestol, sykkel og barnevogn. En slik løsning vil i likhet med sykkelbrua bli dominerende og lite bytilpasset.

Justering av lysreguleringen

Det er mulig å legge inn økte forsinkelser for fotgjengerne, slik at det gjennomsnittlig tar lenger tid fra man trykker på knappen til det blir grønt. Dette kan muligens bedre køsituasjonen, men gir samtidig noe dårligere tilbud til de gående.

Det kan også vurderes å opprettholde gangfeltet men fjerne lysreguleringen. Dette gir fotgjengerne retten til å krysse når som helst, og i perioder med mye gangtrafikk vil dette

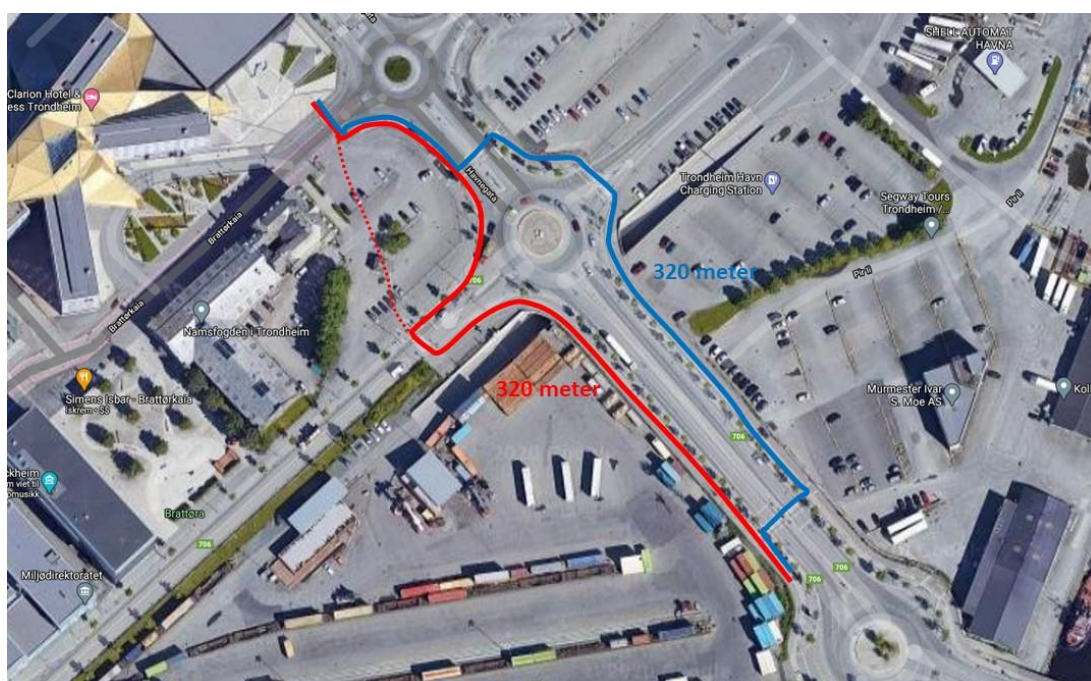
trolig gir større forsinkelser for biltrafikken. I tillegg vil tiltaket gi dårligere trafiksikkerhet for gående.

Det kan likevel som del av arbeidet gjøres trafikkberegninger for å belyse konsekvenser av ulike tiltak knyttet til lysreguleringen.

Alternativ trase som unngår kryssing ved Tollboden

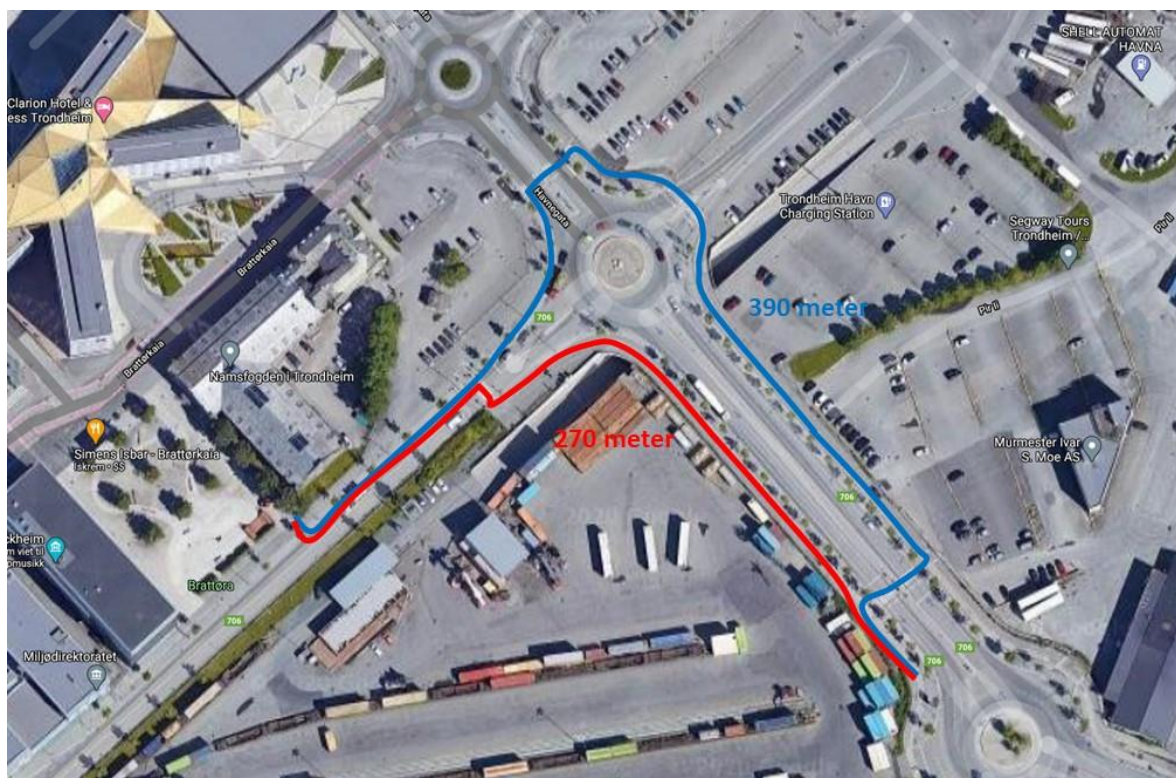
Det er også viktig å undersøke om man kan finne alternative traseer som kan fungere tilfredsstillende slik at man kan fjerne gangkryssingen ved Tollboden.

Hvis man har utgangspunkt ved hotell Clarion eller Pirbadet er det omtrent like langt om man velger traseen på vestsiden av Havnegata (rød) som på østsiden (blått), vist i Figur 7. Tar man snarveien forbi Tollboden i stedet for sykkelvegen rundt sparer man ca 30 meter. De to gangkryssingene i Havnegata nord og armen mot Pir II har ikke lysregulering og krysser armer med relativt lite trafikk. Den største utfordringen/ forsinkelsen langs denne traseen er den lysregulerte gangkryssingen i Havnegata.



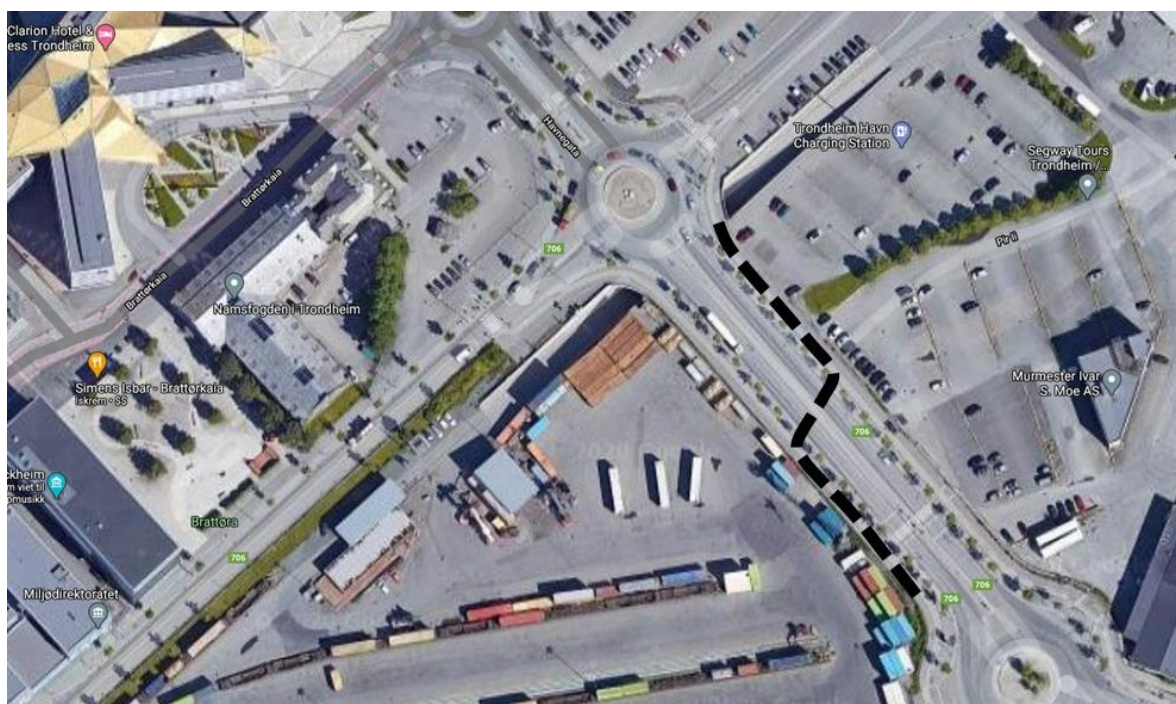
Figur 7 Sammenligning avstand fra hotell Clarion til sentrum

For de som befinner seg på nordsiden av rv 706 (f.eks fra Rockheim og skal mot sentrum) blir det imidlertid en vesentlig omvei på ca 120 meter ved å velge den blå traseen (se Figur 8). Men dette er relativt få trafikanter. For de virksomhetene som er lenger vest (Sintef, PWC, BI, Miljødirektoratet og til dels Rockheim) er Sjøgangen en vel så attraktiv forbindelse mot sentrum.



Figur 8 Sammenligning avstand fra Rockheim til sentrum

Dersom man kunne få en planskilt kryssing av Havnegata til erstatning for dagens lysregulerte overgang vil man få en tilnærmet konfliktfri trase mellom sentrum og de viktigste målpunktene på Brattøra (Hotell Clarion, Pirbadet, Pirsenteret og Hurtigruta). (se Figur 9). Med en slik trase, kan det være akseptabelt å fjerne gangkryssingen ved Tollboden.



Figur 9 Mulig ny sykkelkulvert under Havnegata

En undergang er ikke kostnadsberegnet, men et foreløpig estimat tilsier en kostnad på omkring 60 millioner kroner.

5. Mulig framtidig situasjon

Når man en gang i framtiden får flyttet godsterminalen, ligger det til rette for å legge om Nordre avlastningsveg fra rundkjøringen ved Pirbrua i en mer direkte linje vestover. I en slik situasjon vil situasjonen ved Tollboden bli helt annerledes. Men da blir det behov for å sikre en sykkel- og fotgjengerforbindelse fra sentrum til Brattøra vest for rundkjøringen ved Pirbrua. Det er usikkert hvor langt fram i tid en flytting av godsterminalen vil ligge.



Figur 10 Mulig framtidig situasjon etter flytting av godsterminal

6. Oppsummering

- Planskilte løsninger ved Tollboden blir omfattende, kostbart og visuelt utfordrende.
- Det er trolig lite å oppnå ved å justere eller fjerne lyssignalet ved Tollboden, men det kan gjøres enkle beregninger for å belyse konsekvensene.
- Det kan være interessant å se nærmere på en forbindelse under Havnegata til erstatning for dagens kryssing i plan, slik at syklister og fotgjengere i størst mulig grad ledes på øst- og nordsiden av rundkjøringen ved Brattøra.

Før ferdigstillelse av forprosjektet, foreslås å beregne effekter av fjerning eller justering av gangkryssingen, samt å se nærmere på en løsning hvor man leder syklistene øst for rundkjøringen ved Brattøra.