



Vår dato  
21.01.2021

# MØTEREFERAT

## 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

---

**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 Baklandet.
- 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.

### Bomtakter:

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

### Kommentarer:

- Er midlene avsatt til formingsveileder for sykkel noe kommunene utenfor Trondheim også drar nytte av? Ja, det er relevant for all sykkelsatsing, men det kan være aktuelt med noe tillemping i praktiseringen i Stjørdal, Malvik og Melhus.

### *Konklusjon: Tas til etterretning*

## **Sak 01/21: Trafikkutvikling i 2020**

Det har vært store variasjoner i trafikken hittil i år på grunn av korona.

### 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. Billettvolument 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.

#### Kommentarer:

- Hva med togtrafikken. Jernbanedirektoratet kan ikke offentliggjøre tall på lokalt nivå, men jobber med å gjøre slike tall tilgjengelige. Det har vært stor nedgang i togtrafikken under korona, spesielt på langdistanserutene (opp mot 70 %). Forventer å kunne levere trafikk tall snart.
- Hva skyldes den sterke nedgangen i elbilandelen på Leistad i mai -juli 2020? Det er en sannsynlig effekt av redusert pendlingsandel disse månedene.

#### *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

Analysegrunlaget 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

Merknader:

- Tilnærming er OK sett i lys av situasjonen med korona. Ønsker grunnlaget så tidlig at det blir tid til behandling av strategi i formannskap før neste behandling i Kontaktutvalget. Tanken er å la Kontaktutvalget diskutere dette før det sendes til politisk behandling.
- Må vi avvente pandemien? Det er usikkert når denne er over og det kan være unormale forhold i lang tid etter det. Ser behovet for å gjøre enkelte grep før den tid. Det er unødvendig med punkt 1. Det tar uansett tid å lande en løsning.
- Riktig å ta hensyn til smittesituasjonen. Kan ikke stimulere til økt trengsel når nasjonale myndigheter ber om det motsatte. Takstjusteringen er bare en liten del av det vi bidrar med i støtte til kollektivtrafikken.
- .
- .
- Det viktigste tiltaket for kommunene utenfor Trondheim er å få utvidet takstsone A. Det må være mulig å innføre dette for buss uten å koble det opp mot tog slik det er gjort i vurderingene. Dagens takstsoner er urimelige. Det er dyrere å reise fra Malvik til Hell enn fra Malvik til Melhus.
- Jernbanen er også part og en viktig del av transportsystemet. I dag har vi prissamarbeid i sone A. Utvides sone A, følger tog med. Det går ikke tog til Muruvik. Må kunne utredes separat. Tiltaket vil ha en viktig symbolverdi slik at nye medlemmer opplever at de er fullverdige medlemmer.
- Taksttiltakene må rettes inn mot hovedmålet på lang sikt som er nullvekst. Uttesting må foregå i en normalsituasjon. Vi kan ikke teste dette bare mot de trafikantene som uansett må reise, mens store mengder sitter på hjemmekontor.

#### *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.*
- 5) *Kontaktutvalget behandler planene før de går videre til politisk behandling.*

#### **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, trafikksikkerhet, 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 metrobusprosjektene 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, eiendomserverv, 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.

Kommentarer:

- Spørsmål om framdrift på Løvsetvegen. Fylkeskommunen svarer ut Melhus etter møtet.
- Bra analyse. Forslår å innføre tertialrapportering på økonomi og framdrift til programråd og Kontaktutvalg.

*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.*

*Kontaktutvalget ber om tertialrapportering på status til programråd og Kontaktutvalget og ber sekretariatet ta initiativ til å finne samarbeidsløsninger som styrker sykkelsatsingen.*

#### **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 Sjetnhaugan

Prosjekt som ikke er omtalt i årsbudsjett:

- Utvidelse av prosjekt i Utleirsvegen/Tors veg (inkl. støytak)
- 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 trafikkikker 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).

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

#### *Konklusjon:*

*Det er ikke enighet om en omforent konklusjon på dette møtet. Det innkalles til nytt møte torsdag kl. 9 – 11.*

#### **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 redusere 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 flaskehalsar, 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.

*Konklusjon:*

*Kontaktutvalget ber om at det ses på nye forslag for å få en løsning som gir bedre trafikkavvikling ved Tollboden. Effekter av å fjerne eller justere fotgjengersignalet ønskes også dokumentert.*

## **Eventuelt**

### Gang- og sykkelbru over Stjørdalselva mellom Værnes og Reppa.

Stjørdal er skuffet over at dette prosjektet ikke kom inn i handlingsprogrammet i samsvar med vedtak i kommunestyret. Prosjektet er innarbeidet i vedlegg, og det er ikke nok. Hvordan kan vi få synliggjort oppfølging av dette punktet slik at vi holder opp trykket?

Det er for sent å endre handlingsprogram 2021-24. Vi starter snart med revisjon av handlingsprogrammet for 2022 – 25, hvor dette prosjektet kan tas inn. Kontaktutvalget kan behandle saken for å sikre en bedre forankring inntil dette er på plass.

*Konklusjon:*

*Det legges fram en sak for behandling i Kontaktutvalget i mars.*

### Fylkeskommunal revisjon av Miljøpakken

Det foreligger nå to høringsrapporter fra arbeidet med å revidere Miljøpakken. Den første er en helhetlig revisjon som konkluderer med at situasjonen i det store og hele er OK. Den andre berører arbeidet med E6 på Klett-krysset. Sistnevnte er mer krass og tar opp spørsmål om hvilke krav til dokumentasjon som skal foreligge. Rapportene skal være klare til behandling i fylkestinget i mars og antas å kunne legges fram for KU i møte i mars.

*Konklusjon:*

*Revisjonsrapportene legges fram på KU-møte i mars.*

Møtetidspunkt våren 2021:

- Torsdag 4. februar kl. 9-11 (videre behandling av årsbudsjett)
- Tirsdag 11. mars kl. 12-15:30
- Onsdag 5. mai kl. 10-14
- Fredag 11. juni kl. 9-12:30