



Vår dato
18.3.2021

MØTEREFERAT fra møte i Kontaktutvalget 11. 03.21

Til stede:

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, Statsforvalteren
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Kristian Dalhberg Hauge, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Terje Sivertsvoll, Jernbanedirektoratet

Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Statsforvalteren
Carl-Jakob Midttun, Malvik kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune
<http://miljopakken.no/>

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Teams-møtet torsdag 11. mars kl. 12:00 – 15:30.

Agenda

06/21 Trafikkutvikling (Sek)

07/21 Oppfølging etter vedtak om endret bomtakst (Sek/Vegamot)

08/21 Forslag til bruk av midler til reduserte kollektivtakster (Trfk)

09/21 Framdriftsplaner for sykkelprosjekt (Sek)

10/21 Økonomirapport fra metrobusprosjektene (Sek)

11/21 Tiltak for forbedring av problemene i Klettkrysset (SVV)

12/21 Gang- og sykkelbru over Stjørdalselva (Sek/SK)

Eventuelt

Om innspill til statsbudsjett 2022 (SVV i lukket møte)

Kommentarer:

- Møteinnkallingen kom for sent. Trenger lengre tid på å forberede sakene før behandling.

Konklusjon: Tas til etterretning. Fristene for innspill og saksframlegg strammes opp slik at sakspapirene kan foreligge 7 dager før møtet.

Møtereferat

Referatet fra møte 31. januar og 4. februar 2021 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Godkjenner en justering av innholdet i prosjektporteføljen for snarvegpakke 7 under forutsetning av at:
 - nytten av de to snarvegene på Risvolla dokumenteres før utbygging starter,
 - det rapporteres på bruken av midlene som stilles til disposisjon for bydrift og at disse ikke benyttes til drift eller vedlikehold.
- Godkjenner oppstart og bevilger 6,3 mill. kr bygging av ca. 460 meter fortau langs Havstadvegen. Midlene forskutteres fra årsbudsjett 2022.

Arbeid med handlingsprogram

- Programrådet fikk for lite tid til å forberede saken før innstilling til Kontaktutvalget. Sak om rammene for arbeidet med handlingsprogrammet kommer derfor til Kontaktutvalget i neste møte. Frist for innmelding av prosjekter opprettholdes og rammene fra 2020 legges til grunn med forbehold om endring.

Konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 06/21: Trafikkutvikling

Biltrafikken i Trondheim:

Det er var i snitt 14 % færre passeringer gjennom bomstasjonene i Trondheim i januar og februar i år enn i tilsvarende periode i fjor. Nedgangen i bomstasjonen på E6 ved Ranheim var hele 31 %. Det er ellers jevnt over 8 – 12 % nedgang i bomstasjonene i Miljøpakken med unntak fra bomstasjonene mot Klæbu der trafikken har vokst med 7 % og på Byåsen der det har vært noe mindre nedgang (3 %). Andelen elbiler i bomstasjonene var 20,2 %

Biltrafikken i regionen:

- Nedgangen i biltrafikk mellom E6 og flyplassen på Værnes er 36 %. Nord for Stjørdal er nedgangen på E6 21 % og på Fv. 705 mot Selbu 10 %.
- I Hommelvik er nedgangen på E6 37 % og 21 % på Leistad.
- Det er vanskelig å si noe om utviklingen på E6 ved Melhus på grunn av vegarbeid, men nedgangene på E6 Klett og E39 (Øysand) er henholdsvis 8- og 12 %.
- Elbilandelen er 21 % i Hommelvik, 32 % på Leistad og 18 % på Klett.

Kollektivtrafikk:

Det var rundt 50 000 registrerte påstigninger tidlig i januar. Det har gradvis økt til ca. 80 000. Etter sommeren inn i september 2020 var det til sammenligning ca. 100 000 påstigninger.

Gang- og sykkeltrafikk:

Sykeltrafikken på Rotvollekra er hittil bare halvparten så stor i år som året før. Nedgangen forklares nok både av hjemmekontor og kaldt vær. Tellere i Midtbyen viser 58 % færre passeringer til fots eller med sykkel de fem første ukene av året.

Kommentarer:

- Normaltrafikk er ca. 120 000 reiser. 80 000 reiser er betydelig lavere og AtB har konkludert med en trafikknedgang på 30-40 %.

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 07/21: Oppfølging etter vedtak om innføring av avgift for elbil (Sek/Vegamot)

Fylkestinget og bystyret har behandlet sak om innføring av avgift for nullutslippskjøretøy. Det er ikke enighet om nivået på avgiften for elbiler.

Saken inneholder tre elementer:

- Spørsmål om innføring av avgift på miljøkjøretøy og eventuelt tidspunkt for dette.
- Spørsmål om årlig justering av takstene ut fra gjennomsnittskostnad per passering og konsumprisindeks
- Spørsmål om hvordan vi reduserer bomavgiftene i henhold tilleggsavtalen til byvekstavtalen

Bystyret behandlet saken 4. mars og vedtok følgende:

1. *Bystyret vedtar alternativ 2 i saksframlegget: Trinnsvis innføring av avgift for nullutslippsbiler fra 2021 i Miljøpakkens bompunkter*
 - a. *Takst for elbil i takstgruppe 1 settes til 20 prosent av ordinær takst med virkning fra 2021.*
 - b. *Nullutslipps næringstransport i takstgruppe 1 (varebiler) og nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 settes til 0 prosent av ordinær takst og blir ikke belastet bomavgift.*
 - c. *Hydrogenkjøretøy settes til 0 prosent av ordinær takst og blir ikke belastet bomavgift.*
 - d. *Nullutslipps næringstransport i takstgruppe 1 settes til 0 prosent av ordinær takst og blir ikke belastet bomavgift.*
 - e. *Rabatterte takster for kjøretøy som bruker ren biogass skal innføres så fort de nasjonale rammebetingelsene åpner for dette*
 - f. *Det godtas en økning i takst for fossilbiler for å sikre inntekt i bompunktene.*
 - g. *Utviklingen i trafikken gjennom bompunktene må følges nøye og vurderes mot nullvekstmålet, inntjening og klimamål. Bystyret ønsker derfor en ny vurdering av saken i 2022.*
2. *Satsene for elbil justeres opp i takt med elbilandelen fremover.*

Bomtaks i Miljøpakken justeres til vedtatt gjennomsnittstakst i henhold til gjeldende stortingsproposisjon.

Bystyret gir ordføreren fullmakt til å forhandle med Trøndelag Fylkeskommune med bakgrunn i bystyrets vedtak. Ordføreren legger fram forhandlingsresultat til godkjenning i formannskapet.

Vedtaket innebærer at det innføres elbilavgift på 20 % som trappes opp i tråd med utviklingen i elbilandelen. Taket på 50 % nås når halvparten av passeringene i bomstasjonene er elbiler. Takstene justeres årlig for å tilsvare gjennomsnittstaksten i stortingsproposisjonen.

Fylkestingets vedtak i sak 9/21:

1. *Fylkestinget vedtar med ref. til Prop. 87 S (2017-2018) at det for Miljøpakkens bompunkter innføres takst for nullutslippskjøretøy med 50 prosent rabatt for takstgruppe 1 og 100 prosent rabatt for takstgruppe 2.*

2. *Fylkestinget slutter seg til at nullutslipps næringstransport (varebiler) i takstgruppe 1, på linje med nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2, gis 100 prosent rabatt.*
3. *Fylkestinget godkjenner at det innenfor rammene av Prop. 36 S (2017-18) skjer en justering av ordinære takster med sikte på å opprettholde gjennomsnittstakstene for bomsnittene på nivået som er lagt til grunn.*
4. *Med ref. til at det for kommende bompengeprosjekter allerede er lagt til grunn at nullutslippskjøretøyer belastes med 50 % av ordinær takst fratrukket brikkerabatt, samtidig som at utviklingen i trafikken gjennom Miljøpakkens bompunkter må følges nøye for vurdering mot nullvekstmålet, inntjening i bompunktene og klimamål, ønsker Fylkestinget en ny vurdering av saken i 2022.*

Spørsmålet om hvordan vi reduserer bomtaksten i henhold til tilleggsavtalen framgår ikke av vedtakene. Indeksregulert gjennomsnittstakst i bomstasjonene er i dag 8,51 kr per passering. Gjennomsnittsinntekten i 2020 var til sammenligning 8,08 kr per passering, dvs. vel 5 % lavere enn i Stortingsproposisjonen. Ut fra dette skal takstene økes med 5 % i 2021.

I tilleggsavtalen får Miljøpakken 260 mill. kr til å redusere bomavgiftene. Dette utgjør ca. 30 mill. kr per år i resterende del av perioden - tilsvarende ca. 4,5 % av forventet bruttoinntekt i år. Samlet sett er det med andre ord ikke grunnlag for å endre bomavgiftene nå.

Innføring av elbilavgift medfører ekstra inntekter. Elbilavgiften er ett av flere forhold som påvirker gjennomsnittsinntekten for 2021. Bompengeselskapet er pålagt å gjennomføre en evaluering av gjennomsnittstaksten sammen med Vegdirektoratet etter ett til to års drift. I henhold til lokalpolitiske vedtak skal dette gjennomføres i 2022. I denne perioden forventes det at ytterligere økning i elbilandelen vil begrense gjennomsnittsinntekten per passering. Eventuelle behov for justering av takstene vurderes derfor på nytt i løpet av neste år.

Det er hensiktsmessig å foreta innføringen av elbiltakst på samme tidspunkt i Miljøpakkens og E6 østs bomstasjoner. Avgiftsendring på E6 øst må også samordnes med vedtak i Malvik og Stjørdal kommune.

Sekretariatets foreslo:

- at forslag til elbiltakst behandles på nytt lokalpolitisk og innføres så snart vedtakene er omforente, herunder også vedtak i Stjørdal og Malvik om elbilavgift på E6,
- at bomtakstene ikke endres nå, men ber sekretariatet dokumenterer hvordan det statlige tilskuddet likevel bidrar til en reell reduksjon av avgiftsnivået i Miljøpakkens bomstasjoner som underlag for ny lokalpolitisk behandling,
- at inntektsgrunnlaget evalueres i løpet av 2022 og legges fram for politisk behandling før årlig justering av taksten foretas i 2023,
- at Samferdselsdepartementet orienteres om hvordan vi lokalt velger å følge opp avtalen om å redusere avgiftene i Miljøpakkens bomber.

Kommentarer:

- Tilbakemelding fra staten er at det ikke er anledning til å differensiere avgiften mellom ulike miljøkjøretøy, privatbiler og næringstransport innenfor gjeldende regelverk. Differensiering er først mulig etter at Stortinget har behandlet en egen stortingsproposisjon om innføring av differensierte miljøavgifter i Trondheim på samme måte som for Oslo og Bergen.

- Det er en rasjonell begrunnelse for at vi ønsker å ha ulik takst på elbil - som har god utvikling - og andre miljøkjøretøy som ikke har samme utvikling. Både kommunen og fylkeskommunen ønsker å ta dette opp med departementet.
- Kan gå i dialog med departementet, men en sak om differensierte miljøavgifter må også via en stortingsproposisjon.
- Dette er en sak med mange elementer som må ses samlet. Trondheims forslag er å innføre avgiften i tråd med utviklingen av elbiler og slik sett er 20 % avgift i samsvar med dagens elbilandel. Kommunen vil forhandle med fylkeskommunen og andre berørte kommuner med sikte på å legge fram et felles forslag til innføring av avgift i neste møte i Kontaktutvalget.
- Halv pris er et sterkt stimuli for å bidra til overgang til elbil. Større rabatt har også inntektsmessige konsekvenser. E6 øst har for lite inntekter. Fylkeskommunen aksepterer ikke at denne regningen skal bæres utelukkende av andre kjøretøy. Mindre avgift gir mindre inntekt som må resultere i kutt i Miljøpakkens portefølje. Må komme fram med hvilke prosjekt som tas ut.
- Kan ikke forskuttere politisk behandling i Stjørdal. Mener personlig at også elbilistene må betale, men at takstnivå kan diskuteres. Støtter Trondheims forslag.
- Viktig at avgiftene i Miljøpakken ses i sammenheng med avgiftene på E6 øst. Kan ikke ha avgifter som medfører at trafikantene velger andre ruter på grunn av forskjell i avgiftene.
- Trondheim er ikke klar til å diskutere punktene i anbefalingen og anbefaler at vi nå nøyer oss med å ta diskusjonen til orientering og kommer tilbake til saken i neste møte.

Konklusjon:

Diskusjonen tas til orientering. Saken tas opp på nytt i neste møte i Kontaktutvalget.

Ad sak 08/21: Forslag til bruk av midler til reduserte kollektivtakster (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:

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

Analysegrunnlaget fra Urbanet og TØI ble presentert for kontaktutvalget i sak 40/20.

I sin behandling av sak 02/21 konkluderte KU som følger:

- 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.*

Fylkeskommunens anbefaling for bruk av midlene til reduserte kollektivtakster tar utgangspunkt i AtBs «Plan for taksttiltak post pandemi» (vedlegg 8b/21) og omtales nærmere i KU-vedlegg 8a/21. Det foreslås her å begrense bruken av kortsiktige tiltak for å skape rom for de mer langsiktige tiltakene. Den foreliggende saken har på grunn av knapp tid ikke vært behandlet i Programrådet.

AtB anbefaler at vi ikke setter i gang tiltak som har som formål å øke antall reisende med kollektivtrafikken før de har anledning til å utnytte hele kapasiteten. AtB vil legge til rette for at prioriterte tiltak kan gjennomføres raskt når smittevernsituasjonen gjør det mulig med varige løsninger.

Fylkeskommunens anbefaling:

Tiltak som kan iverksettes hurtig:

1. **Informasjonskampanjer** Publikum informeres om at buss og trikk er trygt å bruke og hvilke tiltak AtB gjør for trygge reiser. I tillegg kan publikum få gode tips for effektive og trygge reiser for både å gjenvinne tapte passasjerer og vinne nye. Dette er et viktig tiltak, men det faller utenfor tilleggsavtalens kriterier og må finansieres på annen måte. Forslag til ramme: *10 millioner kroner per år i to år.*
2. **Rabattkampanjer:** I tillegg til å rette rabattkampanjer mot brede kundegrupper eller billettyper, kan kampanjer rettes mot spesifikke reisesegment eller spesifikke dager. AtB har tidligere prøvd ut gratis buss en helgedag, og denne type kampanjer gir god synlighet og kan treffe nye kundegrupper. *Forslag til ramme: 20 millioner kroner per år i to år*
3. **Andre enkle tiltak med rask implementering:** Dette er varige tiltak, men som kan gjennomføres uten vesentlig utvikling av systemene. Det at de er varige innebærer at de økonomiske effektene av tiltakene (direkte og indirekte) vil ha innvirkning for tilskuddsnivået utover normaliseringsperioden. To tiltak er særlig aktuelle
 - a. Utvidet aldersgrense for barnebillett: I Trøndelag gjelder barnebilletter for aldersgruppen 4 til fylte 16 år, mens den gjelder mellom 6 og fylte 18 år i store deler av landet. Billigere kollektivreiser for unge 16-18 år stimulerer til økt bruk av kollektivt til fritidsreiser, og på tidspunkt hvor det er ledig kapasitet. Dette er en aldersgruppe som er veldig prissensitiv, og hvor det spesielt for spontane turer oppleves som en høy terskel å måtte betale full pris.

Dette tiltaket anbefales å gjelde for hele fylket, da det vil være særdeles krevende for kundene dersom en skulle operere med ulike aldersgrenser internt i fylket. Endringen innenfor miljøpakkeområdet antas å være 12 til 15 millioner kroner per år, minkende til fra 9 til 12 millioner kroner per år når økt reisevolum som følge av tiltaket slår inn. Endringen vil også ha en kostnad utenfor miljøpakkeområdet.

- b. Utvidelse av sone A til å dekke hele byvekstavtaleområdet. Dette tiltaket er tidligere estimert til å ha en årlig kostnad på i størrelsesorden 10 millioner kroner årlig, men må beregnes på nytt.

Totalt vil disse tiltakene ha en estimert kostnad på 260 millioner kroner for avtaleperioden.

Tiltak som anses mest relevante for finansiering av tilleggsavtalen og anbefales vurdert på lengre sikt:

- 4. **Tiltak som krever utvikling:** Varige tiltak, som en er relativt sikker på effekten av, men som krever større eller mindre grad av systemutvikling for å kunne gjennomføres og mest sannsynlig tidligst vil være aktuelle fra 2022:
 - a. Nye produkter tilpasset hjemmekontoristen: Utforme produkter som bedre treffer de som reiser jevnlig på jobb, men ikke hver dag.
 - b. Hybridløsninger: Et kombinasjonsprodukt som både har lavere pris og lavere marginalkostnad for neste reise enn enkeltbilletter.
- 5. **Tiltak som krever utredning/pilotering:** Mulige varige tiltak, men hvor det er betydelig utsikkerhet rundt effekt og innretning.
 - a. Utvidelse av sone A kan påvirke flybussens reisegrunnlag - og om tiltaket innføres uten å utvide takstsamarbeidet med SJ/Jernbanedirektoratet, også for toget. Jernbanedirektoratet bør derfor - gjerne i samarbeid med AtB - få muligheten til å utrede konsekvenser og kostnader slik at tiltaket kan justeres, eventuelt ikke implementeres.
 - b. Tidsdifferensierte/Dynamiske takster: Ved å fordele reisene bedre over døgnet kan samme reisebehov dekkes med lavere kapasitet, og dermed til en lavere kostnad. Tidsdifferensierte takster er godt forankret teoretisk (køprising), men har betydelig praktiske utfordringer og potensiale for utilsiktede effekter. Denne typen tiltak krever nærmere utredning og en god del utviklingsarbeid på systemsiden før det er mulig å ta dem i bruk, også i en pilotfase.

Forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget anbefaler at lokale parter legger fram politiske saker med utgangspunkt i fylkeskommunens anbefaling. Anbefalingen er:

- 1) Tiltak gjennomføres først når smittevernsituasjonen gjør det tilrådelig
- 2) Anbefalte tiltak som kan iverksettes hurtig, gjennomføres som beskrevet innenfor en kostnadsramme på 260 millioner kr.
- 3) Konsekvenser av togtrafikken av å utvide sone A til hele byvekstavtaleområdet bør utredes før eventuell soneutvidelse iverksettes.
- 4) Resterende midler benyttes til en eventuell utvidelse av takstsamarbeidet med SJ/Jernbanedirektoratet og tiltak som krever uttesting og pilotering i mindre skala før implementering. Oppfølging og prioritering av disse tiltakene skal skje i et samspill mellom Programrådet og Kontaktutvalget.

- 5) Fylkeskommunen følger opp at AtB legger fram transparente kostnadsberegninger for tiltakene før iverksettelse og rapporterer på effekt og kostnader etter iverksettelse.
- 6) Ordførere får fullmakt til å framforhandle omforent bruk av midlene i KU etter politiske vedtak.

Kommentarer:

- Godt fornøyd med det grunnlaget som her legges fram. Enig i at utvidet aldersgrense for barn og utvidet sone A for buss kan være gode tiltak på kort sikt. Kan komme tilbake til Kontaktutvalget med spørsmål om tog.
- Mener at informasjonskampanjer ligger utenfor handlingsrommet og synes også at 10 mill. kr til dette er urimelig høyt. Fylkeskommunen ser og vil ivareta begrensningen knyttet til at midlene skal gå til lavere takster. Trenger ikke benytte 10 mill. kr til informasjon.
- Utvidet aldersbillett og utvidet sone A er bra. Dette er gode nyheter å gå ut med i de delene av kommunen som ikke drar nytte av andre konkrete tiltak.
- Betyr punkt tre at vi må avvente en utredning bare for toget, ikke for bussen? Ja, det gjør det.
- Gode innspill. Enig i at tiltak for barn og unge er bra og i også utvidelse av sone A. Støttes av flere. Punkt tre bør være spesifisert og tydeliggjøre at en kommer tilbake til Kontaktutvalget. Tvilende til bruken av kampanjer.
- Politisk behandling i kommunene kan ikke ta utgangspunkt i fylkeskommunens anbefaling. Rådmannens anbefaling må baseres på grunnlaget for fylkeskommunens anbefaling, dvs. utredningen.
- Godt grunnlag for diskusjon. Jernbanedirektoratet stiller opp for å analysere konsekvenser. Minner om at toget etter innføring av nytt materiell nå vil ha god kapasitet og kan frakte mer passasjerer uten ekstra kostnader. Det er en billig måte for fylkeskommunen å transportere folk og et godt utgangspunkt for forhandlinger.
- Hva er de reelle kostnadene. Må ta hensyn til både tapte inntekter og økte kostnader til transporten.
- Hva er den reelle kostnaden for billettene? Grovt sett er det i Trondheim 1/3 tilskudd og 2/3 egenandel. Utenfor Trondheim er det 2/3 tilskudd og 1/3 egenandel. De store kostnadene oppstår om det blir nødvendig å sette inn ekstra materiell.
- Når det gjelder utvidelsen av sone A, vet vi konsekvensene for buss. Jernbanen må utrede konsekvensene for sin del.
- Etappevis innføring av endringer gir bedre kontroll.

Konklusjon:

Kontaktutvalget anbefaler at lokale parter legger fram politiske saker med utgangspunkt i fylkeskommunens utredning.

Ad sak 09/21: Framdriftsplaner for sykkelprosjekt (Sek)

Status og fremdriftsplan for Miljøpakkens sykkelprosjekter ble behandlet i programrådet i januar (sak 05/21). Programrådet ba om at det ble laget en fremdriftsplan for pågående sykkeltiltak i tillegg til statusbeskrivelsen som ble lagt frem.

Arbeidet med fremdriftsplan for sykkeltiltak bør sees i sammenheng med øvrige tiltak som er iverksatt for å forbedre gjennomføringsevnen i Miljøpakkeprosjekter (jf. KU-sak 03/21). Det er innført tertialrapportering med behandling i PR og KU for tettere oppfølging av prosjekter, og i tillegg er det nedsatt en arbeidsgruppe som skal jobbe med strategier for å sikre framdriften for igangsatte prosjekter.

Partene har skissert en mulig fremdriftsplan for sine prosjekter, men grunnlaget er foreløpig ikke godt nok gjennomarbeidet til at partene kan vurdere realismen i planene. Oversikten framgår av KU-vedlegg 09/21 og viser at det legges opp til å ferdigstille nesten alle prosjektutviklingsprosjektene i løpet av året. Det forventes at også flere sykkelplaner er ferdig regulert i år og svært mange reguleringsplaner forventes vedtatt i løpet 2022. Neste år og 2023 blir samtidig årene med høyest aktivitet i arbeidet med å utarbeide byggeplaner. Det meste av utbyggingen vil foregå i årene 2024 – 2027.

Kommentarer:

- God orientering, men har et tilleggspunkt om at det rapporteres på planen i tertialrapporteringen

Konklusjon:

Kontaktutvalget ber om at partene lager realistiske framdriftsplaner og inkluderer disse i det videre arbeidet med å forbedre gjennomføringsevnen. Det bes om rapportering på status i forhold til planen i tertialrapportene.

Ad sak 10/21: Økonomirapport fra metrobuss infrastrukturprosjekt (Sek)

Saken var utsatt og kommer på neste møte.

Ad sak 11/21: Tiltak for forbedring av problemene i Klettkrysset (SVV)

Situasjonen i Klettkrysset er behandlet flere ganger i Kontaktutvalget og Programrådet det siste året. I KU-sak 25/19 anbefalte Statens vegvesen å jobbe for å få et fullverdig toplanskryss innarbeidet i kommende NTP. Da det i etterkant kom signaler om at dette ville være vanskelig, behandlet Kontaktutvalget forslag om midlertidige tiltak i Klettkrysset i mai 2020, KU-sak 19/20.

Kontaktutvalget godkjente å bruke 15 mill. kr av ubrukte midler på E6 til avbøtende tiltak, herunder kø-sensor, rampekontroll og en mindre utvidelse av antall felt til, fra og gjennom rundkjøringen (KU-sak 25/19).

Skilttavler med kø-sensor på E6 er nå på plass og fungerer etter hensikten. Det er sett nærmere på forventede virkninger og kostnader av tre alternative ombygninger av Klettkrysset (KU-vedlegg 11/21).

Alle alternativer innebærer ombygging av Klettkrysset slik at vi får to gjennomgående kjørefelt gjennom rundkjøringen og en flettestrekning på ca. 180 meter etter rundkjøringen mot Øysand. I tillegg inngår rampekontroll i armen fra Melhus for å regulere påkjøringen ved lang kø.

Alternativene skiller seg i hovedsak fra hverandre med ulik lengde på utvidelsen av vestgående rampe til to kjørefelt på strekningen fra fra byen inn mot rundkjøringen. Lengden har betydning både for kapasiteten i rundkjøringen og for hvor stort kø-magasin en har før køen forplanter seg inn på E6.

Trafikkberegningene viser at alle alternativene gir vesentlig forbedring sammenlignet med dagens situasjon. Den største og viktigste usikkerheten er knyttet til trafikantenes adferd. Dersom de ikke utnytter muligheten til å fordele seg på to kjørefelt før rundkjøringen og flette tilbake etter rundkjøringen, gir det risiko for at tiltakene tidvis ikke fungerer etter hensikten.

Denne usikkerheten har vi i alle alternativene, men trolig vil en lengst mulig strekning med to felt redusere usikkerheten. Jo lenger strekning med vegutvidelse før rundkjøringen dess bedre mulighet har man for å skilte tydelig og gi trafikantene tid til å fordele seg på to kjørefelt slik at det glir gjennom rundkjøringen.

Kommentarer:

- Vegvesenet mener at bare et planskilt kryss vil være en fullgod løsning. Beregningene viser at utbedringstiltakene for rundkjøringen vil kunne fungere, men det vil være usikkert om trafikantene oppfører seg slik at det fungerer like godt i praksis.
- Trenger en faglig anbefaling fra vegvesenet som er fagekspertisen her. Kontaktutvalget har ikke denne kompetansen. Forstår det slik at vegvesenet anbefaler alternativ 1 som midlertidige tiltak og fylkeskommunen støtter seg til dette i saken.
- Det er ikke godt å vite om midler til planskilt kryss på Klett kommer i NTP, men det får vi vite snart. Vegvesenet slutter seg til programrådets anbefaling av midlertidige tiltak (alternativ 1).

Konklusjon:

- *Kontaktutvalget ber om at Statens vegvesen jobber fram et grunnlag for å få prioritert en fullverdig kryssløsning på Klett i kommende Nasjonal transportplan. Dette er den eneste løsningen som vil løse utfordringene på sikt.*
- *Kontaktutvalget beslutter å bygge alternativ 1 (kostnadsberegnet til 40 mill. kroner) som gir minst risiko for kjøppbygging tilbake til E6. Dette finansieres med allerede avsatte 15 mill.kr (statlige riksvegmidler) og resterende 25 mill. kr med bruk av bompenger (ubenyttet reserve).*

Ad sak 12/21: Gang- og sykkelbru over Stjørdalselva (Sek/SK)

Stjørdal kommune la fram ønske om en tydeligere forankring i Miljøpakken av prosjektet om gang- sykkelbru over Stjørdalselva mellom Værnes og Reppe. Prosjektet ble vedtatt av kommunestyret i Stjørdal ved behandling av handlingsprogram 2021-2024. Det ble her tatt inn som nytt kulepunkt under overskriften «Andre nye tiltak som er aktuelle å finansiere gjennom Miljøpakken og som er innenfor det som kan bidra til nullvekstmålet».

Ved samordning ble prosjektet plassert i tabell 7 som omfatter «Partsinnspill til handlingsprogram 2022-25 og senere». Denne tabellen inngår i handlingsprogram 2021-24 som vedlegg.

Det er for sent å gjøre endringer i handlingsprogram 2021-24, men vi starter nå arbeidet med handlingsprogram 2022 – 25. Nytt handlingsprogram vedtas først på slutten av året.

Kontaktutvalget kan gi prosjektet en bedre forankring gjennom et vedtak om at det tas inn i forslag til nytt handlingsprogram.

Sekretariatets forslag til konklusjon:

Gang- og sykkelbru over Stjørdalselva i området mellom Værnes og Reppe tas inn i forslag til handlingsprogram 2022 – 25.

Kommentarer:

- Hensikten med å ta opp denne saken er å tydeliggjøre at det må være nødvendig å lese korrektur på handlingsprogrammet. Når kommunestyret i Stjørdal har gjort et politisk vedtak, så forventes det at dette kommer inn på den halve siden som omtaler Stjørdal. Det må kommunen få bestemme selv uten innblanding fra andre.
- Har ikke behov for et bestemt vedtak. Kan godt ta det til informasjon.

Konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt:

Orientering om framdriften for arbeidet med Innherredsvegen.

Fylkeskommunen redegjorde for at framdriften er forsinket på grunn av mer omfattende behov for planer for vann- og avløpsanlegg. Kommunen har kommet med ønske om å samkjøre et større arbeid med VA-anlegg for å unngå at gata snart må graves opp igjen.

Det har vært mye arbeid med prosjektering for å skille overvann og spillvann og for å forberede seg på større nedbørsmengder. Det er fylkeskommunen som prosjekterer alt (inkl. VA-anlegg) og Kommunalteknikk har ikke forsinket arbeidet. Det er kompleksiteten i prosjektet som gjør at planleggingen har tatt tid. Arbeidet med overvann starter nå. Vegdelen i Innherredsvegen kommer til oppstart noe senere. Selv om oppstarten for veganlegget først blir neste vår, forventes det at sluttdato opprettholdes slik at veien står ferdig som planlagt i 2024.

Kommentarer:

- Ber om å få oversendt presentasjonen. Overasket over at disse behovene ikke er parett tidligere. Forventer at avklaring av kabel- og ledningsanlegg ikke skal medføre forsinkelse. At kvikkleire kan by på problemer er forståelig.

Klimakrav i anleggsarbeid:

Melhus har sak om klimakrav til behandling og synes at de kravene som stilles er urimelig ut fra de praktiske og kostnadmessige konsekvenser de vil medføre. Vil ikke innstille på at alle disse forslagene som foreligger. Det vises til vedtak i Kontaktutvalget, men kan ikke finne et slikt vedtak. Ber om en redegjørelse i neste Kontaktutvalg.

Kommentarer:

- Trondheim kommune har god erfaring med å sette miljøkrav og tilbyr et møte med erfaringsutveksling før en eventuelt kommer tilbake til Kontaktutvalget.

Konklusjon: Trondheim inviterer til møte med de andre partene for å vise egne erfaringer og utveksle informasjon. Behov for behandling i Kontaktutvalget avklares i etterkant.

Neste møter:

- Fredag 23. april kl. 9 – 11
- Onsdag 5. mai kl. 10 – 14
- Fredag 11. juni kl. 9 – 12:30