



Vår dato  
21.3.2019

# MØTEINNKALLING

## Kontaktutvalget - styringsgruppe for Miljøpakken

**Dato og tid:** Torsdag 28.3.2019, kl. 8:00 – 11:30 (Det serveres lunsj etter møtet)  
**Sted:** Fylkesutvalgssalen, Fylkeshuset (Erling Skakkens gt 12-14)

---

**Til:**  
Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen  
Rita Ottervik, Trondheim kommune  
Ola Lund Renolen, Trondheim kommune  
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune  
Per Olav Hopsø, Trøndelag fylkeskommune  
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet  
Frank Jensen, Fylkesmannen  
Lars Christian Stendal, Jernbanedirektoratet  
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune  
Berit Brendskag Lied, Statens vegvesen  
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Harald Høydal, Fylkesmannen  
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune  
Kjetil Strand, Statens vegvesen  
Eva Solvi, Statens vegvesen  
Inger Mari Eggen Hansen, Trondheim kommune  
Endre Rudolfsen, Statens vegvesen  
Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen  
<http://miljopakken.no/>

**Fra:**  
Henning Lervåg, Sekretariatet

---

### Orienteringer

- 10/19 Samordning etter vedtak av årsbudsjett 2019**
- 11/19 Oppfølging av byvekstavtalen**
- 12/19 Handlingsprogram 2020 - 23**
- 13/19 Status Metrobuss 2019**
- 14/19 Videre arbeid med gateprosjektene i Metrobuss**
- 15/19 Organisering av arbeidet i Miljøpakken**
- 16/19 Praksis for avtaler med kabeletatene i Miljøpakken**
- 17/19 Om informasjonsarbeidet (SVV)**
- 18/19 Om trafikkutviklingen (TRFK/Sek)**

### Eventuelt

- Nytt møtetidspunkt i juni 2019

**Møtereferat:** Referat fra møte 15. februar er godkjent og lagt ut på hjemmesiden

## Beslutninger i Programrådet

- Frigjorte midler i Metrobussprosjektet (23 mill kr) disponeres slik:
  - Byggherrene (TK+SVV) får hver 8 mill kr til utvidet sikkerhetsavsetning
  - 3 mill kr overføres til overordnet sikkerhetsavsetning som da er på 63 mill kr (disponeres av programrådet).
  - 4 mill kr benyttes til finansiering av tiltak for å sikre Metrobussenes framkommelighet i Midtbyen til 3. august.
- Programrådet øker kostnadsrammen til sykkelanlegg i Stiklestadvegen med 2,5 mill kr for at det kan legges til rette for framtidig kollektivfelt.
- Programrådet gir sin tilslutning til oppstart av detaljprosjektering av ny gang- og sykkelbru over Bjørndalen. Bredden økes til 6 meter. Styringsmål er 120 mill kr.

*Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til etterretning*

### **Ad sak 10/19: Samordning etter vedtak av årsbudsjett 2019 (Sek)**

Det forutsettes enighet om de prosjektene som skal inngå i Miljøpakkens årsbudsjett. Ordfører og fylkesordfører har fullmakt til å framforhandle et omforent budsjett med de øvrige partene i Miljøpakken.

Kommunen og fylkeskommunen har begge vedtatt alle prosjektene i forslaget til årsbudsjett (jf. KUvedlegg 10-19). Begge er i tillegg enige om å ta inn noen av de prosjektene som det er reist spørsmål om bidrar til nullvekstmålet, eller hører inn under partenes ansvar utenfor Miljøpakken:

- 44 mill kr til Brå bru, hvorav 19 mill kr i 2019
- 0,5 mill kr til pilotprosjekt for innsamling av ulykkesdata
- 1 mill kr til forsterket vedlikehold av sykkelanlegg langs kommunal veg

Det var også enighet om å øke rammen til reiserådgivning med 1 mill kr for utprøving av HjemJobbHjem.

Staten har som tredje part i Miljøpakken ennå ikke synliggjort sine vurderinger.

Miljøpakken bevilger etter dette 1606 mill kr til tiltak i 2019, noe som krever en inndekning på 175 mill kr ut over det som ligger i omforent tiltaksplan dette året. 95 mill kr dekkes inn gjennom udisponert midler fra tidligere år og resten ved og økt opptrekk av bompenger (lån).

Innspill som fylkeskommunen og kommunen ikke har vært omforente om:

- 10 mill kr til fast dekke på kommunale grusveger (TK)

- 1 mill kr til mulighetsstudie for kollektivtrafikk i Trondheim øst/Brundalsforbindelsen (TRFK).
- 5 mill kr til utredning av bussdepot i Trondheim øst (TRFK)
- 9,5 mill kr i utvidet ramme til støytiltak langs Kong Øisteins veg (TK)
- 3 mill kr til arbeid med kommunedelplan på Sluppen (TK)
- Utarbeidelse av et kostnadsanslag for å forlenge Øvre Sjetnhaugan inn i rundkjøring på Tonstad (TK)
- At finansiering av billettsystem og validator for Metrobuss bør finansieres av Miljøpakken innenfor 50/50 rammen (post 63) (TRFK)

*Sekretariatets forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet*

**Ad sak 11/19: Oppfølging av byvekstavtalen (Sek)**

Framforhandlet byvekstavtale mellom staten, fylkeskommunen og kommunene Stjørdal, Malvik, Melhus og Trondheim ble undertegnet 15. mars (jf KU-vedlegg 11/19). Avtalen har som mål at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Den har en økonomisk ramme på 9441 mill kr som sammen med riksveg- og jernbaneinvesteringer og bompenger utgjør 22 117 mill kr i perioden 2019-29. Avtalen samordner areal- og transportpolitikken sterkere og har en sterkere kobling til planene for utvikling av jernbanen, spesielt Trønderbanen.

Kommunene og fylkeskommunen samarbeider om et saksframlegg for behandling i kommunestyret og fylkesting i apri-mai, men det er ikke avklart når regjeringen behandler avtalen. Så snart formalitetene er avklart, vil det nye styringssystemet kunne bli opprettet. I mellomtiden avholdes møtene i Kontaktutvalg og programråd som før.

Politisk styringsgruppe skal etter planen behandle handlingsprogram 2020-23 i møte sent i juni. Handlingsprogrammet vil bli sendt de potensielt nye kommunene på høring. Malvik, Melhus og Stjørdal gis her mulighet til å vedta planprogrammet før møte i politisk styringsgruppe på linje med fylkeskommunen og Trondheim kommune. Innspill til årsbudsjett 2020 må spilles inn før sommeren 2019.

*Sekretariatets forslag til konklusjon:*

*Styringssystemet for byvekstavtalen tas i bruk når alle parter har vedtatt avtalen.*

**Ad sak 12/19: Handlingsprogram 2020 – 23 (Sek)**

Vedlagt følger forslag til handlingsprogram 2020-23 (jf. KU-vedlegg 12-19). Det er utarbeidet etter innspill og dialog med partene og i henhold til føringer fra Kontaktutvalget.

Handlingsprogrammet utarbeides for å avklare omforente rammer for planlegging og utbygging av tiltak i Miljøpakken de nærmeste årene. Programmet rulleres årlig. Det inneholder rammer for avklarte prosjekt og rammeavsetninger for andre innsatsområder som må konkretiseres i årsbudsjettene. Årsbudsjettet behandles på slutten av året.

Det er over flere år satt av planmidler for prosjektutvikling. Rammene for innledende planlegging er nå begrenset og fordelt mellom prosjektutvikling og detaljplanlegging. Det er tydelige krav om dokumentasjon av nytte og kostnader som grunnlag for prioritering av prosjekter for videre detaljplanlegging og utbygging. Det legges opp til bruk av styringsmål for planlegging og styringsrammer for utbygging.

Byvekstavtalen tilfører ca 4,9 mrd ekstra til byområdet som nå i tillegg omfatter Stjørdal, Malvik og Melhus. Noe av dette må benyttes til inndekning som følger av endrede forutsetninger for statlig bidrag til Metrobuss. Mye er budet til prosjekter for gang-, sykkel og kollektivtrafikk på riksveg. Av vedlegg til avtalen følger at om lag 730 mill kr går til de tre nye kommunene.

Vi har ikke rukket å innarbeide endringene som følger med byvekstavtalen i dette handlingsprogrammet, men endringene er omtalt der de hører hjemme. Virkningene av byvekstavtalen må innarbeides før vi kan ta stilling til den totale fordelingen av midler i hele avtaleperioden 2019 – 29. Dette foreslås gjennomført ved revisjon av handlingsprogrammet neste år.

Handlingsprogrammet gir rom for tiltak innenfor en samlet kostnadsramme på 6276 mill kr i fireårsperioden. Dette er 103 mill kr mindre enn i veiledende tiltaksplan som danner utgangspunkt for fordelingen. Det omforente årsbudsjettet for 2019 ligger 175 mill kr over veiledende tiltaksplan og mindreforbruket i fireårsperioden representerer inndekning av vel halvparten av dette avviket.

Knapt halvparten av midlene i programperioden, 46 %, er avsatt til kollektivtrafikk, 27 % til veger, 20 % til sykkel og 7 % til øvrige tiltak. Lånebehovet øker og forventes å være 883 mill kr ved utgangen av perioden med eventuelt fratrukket for etterslep i utbygging/fakturering. Fra 2024 ventes lånebehovet å avta fram mot et udisponert overskudd på ca 750 mill kr ved utgangen av 2029.

*Programrådets forslag til konklusjon:  
Handlingsprogrammet sendes på høring og til behandling hos partene i byvekstavtalen.*

## **Ad Sak 13/19: Status Metrobuss 2019 (Sek)**

Byggefasen er nå inne i siste periode. Byggherrene rapporterer om akseptabel kontroll på byggeprosjektene, med unntak av Tiller knutepunkt som er en utfordring både med hensyn til fremdrift og økonomi.

### Fremdrift:

Kommunen holder planlagt fremdrift på de fleste prosjektene med unntak av:

- Tiller, knutepunkt: Utfordringer med tekniske avklaringer.
- Falkenborgvegen, reguleringsplasser: Utfordringer med erverv
- Stasjoner i Sivert Tonstads veg: Utfordringer med erverv

Vegvesenet holder planlagt fremdrift med unntak av strekningstiltak på Østre Rosten. Her er det omfattende anleggsarbeid med bla. nytt VA anlegg.

Den generelle utfordringen i 2019 blir å holde høy nok produksjon frem til august 2019. Det er forventet at det vil foregå en del etterarbeid på flere anlegg etter august 2019, men dette skal ikke være til hinder for brukerne eller operatørene for bussene. Dette gjelder ikke Tiller hvor det vil være bygging hele høsten 2019.

### Økonomi:

Prosjektet holder seg innenfor budsjettammen. Prognose for resterende del i 2019 tilsier at samlede kostnader kan komme under rammen på 750 MNOK.

Tiller knutepunkt har hatt en betydelig økning i kostnadsomfang etter hvert som foreslåtte løsninger har blitt gjennomgått og prosjektert i detalj.

### Kvalitet:

Stasjoner i Søbstadvegen (Martin Linges veg og Peder Morsets veg) etableres med enkle tiltak inntil nødvendig grunn er ervervet. Stasjonen Lyngvegen bygges som enkel midlertidig stasjon. Bakgrunnen er at Trondheim kommune planlegger å oppgradere Søbstadvegen i nær fremtid, og det vil berøre stasjonen. Utover dette melder byggherrene om at det ikke er vesentlige endringer av kvalitet.

Bemanning: Sekretariatet vurderer bemanningen til byggherrene som akseptabel for gjenstående del av byggefasen.

### Usikkerhet og utfordringer:

1. Stor byggeaktivitet og høy månedsproduksjon i 2019
2. Tiller, tekniske avklaringer
3. Erverv, Sivert Tonstads veg, Falkenborgvegen.
4. Østre Rosten, fremdrift.
5. Generell usikkerhet i byggefasen.

Nærmere omtale i KU-vedlegg 13-19

*Sekretariatets forslag til konklusjon: Kontaktutvalget tar statusrapporten til etterretning.*

**Ad sak 14/19: Videre arbeid med gateprosjektene i Metrobuss (Spilsberg)**

Elgeseter gate:

Det arbeides med en sak om overordnede føringer for planleggingen som forventes fremmet til politisk behandling i april i tråd med framdriftsplanen.

Innherredsvegen:

Planlegging av den østre delen prioriteres med sikte på ferdigstillelse våren 2019 og oppstart i 2020. Den vestre delen blir sett i sammenheng med Olav Tryggvasons gate. Det har vært dialogmøte med næringsliv, fagfolk, beboere og andre berørte.

Kongens gate:

Det er det høy planleggingsaktivitet med sikte på ferdigstillelse av plan våren 2019 og oppstart i 2020.

Olav Tryggvasons gate:

Diskusjon om videre arbeid med prøveprosjektet pågår. Prosjektet trenger lenger tid enn forventet til nye alternativsutredninger, bl.a. knyttet til parkeringskjeller under gata. Det er fremmet en sak for formannskapet 12. mars som ennå ikke er behandlet.

Det er foretatt en undersøkelse av trafikk inn til, og gjennom, Midtbyen som grunnlag for arbeidet med alle gateprosjektene. Det er en relativt stor andel (rundt 50 %) som er gjennomgangstrafikk uten ærend i Midtbyen.

Prosjektene forholder seg foreløpig til opprinnelige kostnadsrammer hvor planrammer og usikkerhetsavsetninger nå er spesifisert. Byvekstavtalen inneholder en økning av statlig tilskudd til Metrobuss på 200 mill kr, og samtidig er en omlegging av traséen for Metrobuss over Nyhavna tatt inn i porteføljen. Det er åpnet for porteføljestyring og forutsatt at det i løpet av året utarbeides en revidert fordeling av ressursene mellom prosjektene. Nærmere omtale i KU-vedlegg 14-19.

*Sekretariatets forslag til vedtak: Tas til orientering*

**Ad sak 15/19: Organisering av arbeidet i Miljøpakken (Sek)**

Kontaktutvalget etterlyste i møte 15. februar tilbakemelding på oppfølgingen av tidligere politiske vedtak knyttet til evaluering av organiseringen av Miljøpakken. Bystyret og Fylkestinget har i bystyresak 44/18 og fylkestingssak 61/18 pekt på både sammenfallende og ulike problemstillinger og etterlyst oppfølging og vurdering av følgende:

- av manglende kobling mellom måloppnåelse og bruken av midler og organiseringen av Miljøpakken, gjennom uklare styringslinjer og roller
- av behov for å tydeliggjøre organisering og styring og avklaring av nødvendige delegasjoner
- av at organiseringen må være et element i drøftingene med staten om en byvekstavtale, for å sikre en effektiv organisering

- at sammenhengen mellom budsjett, handlingsprogram og måloppnåelse inkluderes i framtidige evalueringer av Miljøpakken
- at organisering, graden av åpenhet og mulighet for påvirkning vurderes

Det er over tid jobbet med forbedring av Miljøpakkens organisering i mange sammenhenger:

- Det er gjennomført spørreundersøkelser for å få fram medarbeidernes syn på styrker og svakheter.
- Miljøpakkens mandater er gjennomgått med sikte på å klargjøre behov og muligheter for forbedring.
- Barrierer for effektiv oppfølging og gjennomføring av prosjekter er drøftet med erfarne prosjektledere i og utenfor Miljøpakken.
- Nytt styringssystem er implementert i forhandlingene om byvekstavgift (jf. kap. 9 i KU-vedlegg 11-19).

Arbeid med oppfølging av de problemstillingene som bystyre, fylkesting og andre deler av organisasjonen har reist, er nå i gang. Svakheter er løpende forsøkt forbedret. Den overordnede styringen av samarbeidet mellom partene framgår av byvekstavtalen. Vi har også kommet langt i å avklare behov for mandater, men det gjenstår noe med hensyn til å formalisere delegert myndighet.

Handlingsprogram og årsbudsjett er videreutviklet for å tydeliggjøre både bindinger, partenes forpliktelser og rammer for bruken av Miljøpakkens midler. Bestillingsrutiner er forbedret. Det stilles tydeligere krav til dokumentasjon for prioritering av ressurser, men det er fortsatt behov for ytterligere rutiner for å sikre oppfølging. Økonomifunksjonen er styrket og det arbeides med å innføre rutiner som gjør partene og sekretariatet bedre i stand til å holde oversikt over økonomien.

Det tas sikte på å legge fram en sak om organiseringen av Miljøpakken for Kontaktutvalget i løpet av våren. Saken vil synliggjøre hvilke tiltak og vurderinger som er gjennomført for å møte de spørsmål som er reist, og hvilke ytterligere grep som planlegges. Sentral står også spørsmålet om hvor tett partene ønsker å samarbeide og hvilke forpliktelser som følger med dette. Det er nedsatt et utvalg bestående av representanter fra vegvesen, fylkeskommunen, kommunen og sekretariatet. Utvalget vil bli supplert med medlemmer fra Malvik, Melhus og Stjørdal før saken legges fram for Kontaktutvalget.

*Sekretariatets forslag til konklusjon: Tas til orientering.*

**Ad sak 16/19: Praksis for avtaler med kabeletatene i Miljøpakken (SVV)**

Kontaktutvalget ba for en tid tilbake om å få et notat som avklarer Miljøpakkens økonomiske ansvar ved flytting av kabler og ledningsanlegg ved ombygging av veganlegg. Vegvesenet har nå lagt fram en redegjørelse av praksis og rettslige forhold (jf. KU-vedlegg 16-19).

Både gjennom praksis og rettslig behandling er det fastlagt at kabeletatene har plikt til å flytte ledninger som ligger nærmere enn tre meter fra vegkant på egen regning. Dette gjelder uavhengig av hvem som eier grunnen med mindre annet er særskilt avtalt. Det anbefales å starte prosessene med å inngå avtale om flytting eller treffe vedtak om flytteplikt i god tid for å unngå at en tvinges til andre løsninger ut fra tidspress. Det påpekes at vi gjennom avtalene må unngå å gi fra oss rettighetene vi har etter regelverket, slik at kabeletatene oppnår en særrett og slipper å dekke kostnadene ved en senere flytting.

*Sekretariatets forslag til konklusjon:*

*Regelverket tas til etterretning. Kontaktutvalget ber byggherrene sikre at avtalene om flytting, eller å treffe vedtak om flytteplikt, gjennomføres så tidlig at vi unngår risiko for at tidspress skal påføre prosjektene unødige kostnader.*

**Ad sak 17/19: Informasjon (TRFK)**

Vegvesenet orienterer om saker i media siden sist

*Forslag til konklusjon: Tas til orientering*

**Ad sak 18/19: Om trafikkutviklingen (STFK/Sek)**

Fylkeskommunen orienterer om utviklingen i kollektivtrafikken.  
Sekretariatet orienterer om utviklingen i biltrafikken.

*Forslag til konklusjon: Tas til orientering*

**Eventuelt**

- Møtetidspunkt i juni 2019