



Vår dato  
16.10.2019

# MØTEREFERAT

## Kontaktutvalget - Miljøpakken etter byveksttalen

**Dato og tid:** Torsdag 26.9.2019, kl. 10:00 – 14:00  
**Sted:** Formannskapssalen, Rådhuset i Trondheim

---

### Til:

Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen  
Rita Ottervik, Trondheim kommune  
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune  
Gunnar Krogstad, Melhus kommune  
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune  
Ole Herman Sveian, Malvik kommune  
Frank Jenssen, Fylkesmannen  
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet  
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet  
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune

Olaf Løberg, Trondheim kommune  
Kjetil Strand, Statens vegvesen  
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune  
Harald Høydal, Fylkesmannen  
Carl-Jakob Midttun, Malvik kommune  
Egil Johannes Hauge, Melhus kommune  
Inger Mari Eggen Hansen, Trondheim kommune  
Frank Lien, Statens vegvesen  
Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune  
Kristin Gjærevoll, Statens vegvesen

### Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

<http://miljopakken.no/>

---

### Orienteringer

Ny 1/19 Trafikkutvikling (Sek)

Ny 2/19 Erfaringene med oppstart av nytt rutetilbud (AtB)

Ny 3/19 Organisering av arbeidet med Miljøpakken (Sek)

Ny 4/19 Nye retningslinjer for porteføljestyrte bompengepakker (SVV)

Ny 5/19 Konsekvenser for Miljøpakken av bompengeforliket (Sek)

Ny 6/19 Langsiktig utbyggingsplan/ressursfordeling (Sek)

Ny 7/19 Årsrapport 2018, halvårsrapport 2019 (Sek)

Ny 8/19 Status for infrastrukturtiltak Metrobuss (Sek)

Ny 9/19 Status gateprosjektene – styringsmål for Innherredsvegen (Spilsberg)

Ny 10/19 Regelverk for signalregulering av prøveprosjekt (TK)

Ny 11/19 Status for arbeid med tiltak på Klett (SVV)

Ny 12/19 Styringsramme for Nydalsbrua (SVV)

Ny 13/19 Informasjon om Miljøpakken i media

Eventuelt: Jf. spørsmål om praksis ved erstatning av skade

**Møtereferat:** Referat fra møte 19. juni er godkjent og lagt ut på hjemmesiden



## Orienteringer:

### Ny organisering

- Byvekstavtalen for Miljøpakken ble inngått 25.06.19 mellom Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal og Trøndelag fylkeskommune. Avtalen gjelder perioden 2019-2029.
- Kontaktutvalget er utvidet med fire fullverdige medlemmer: Ordførerne i Stjørdal, Malvik og Melhus, samt Fylkesmannen i Trøndelag. Staten representeres ellers av Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, hvorav Statens vegvesen leder arbeidet i Kontaktutvalget.

### Beslutninger i Programrådet

- Godkjenner at prosjektrammen for Isdamvegen økes med 3 mill kr som finansieres med bruk av udisponerte bompenger avsatt til trafikksikkerhet.
- Fra midler avsatt til sykkelparkering i Midtbyen i 2019 benyttes:
  - 525 tusen kr til detaljplanlegging av sykkelhotell på Leüthenhaven
  - 230 tusen kr til utvikling av en app-løsning for sykkelhotell
  - 350 tusen kr til et prøveprosjekt med sykkelskap
- Godkjenner tildeling av 2,9 mill. kr til planlegging av gang-/sykkelbru over E6 i Nedre Melhus. Finansieres med ledige sykkelmidler i 2019 og spilles inn for refinansiering med programområdemidler i statsbudsjett 2021
- Omdisponerer av ubrukte planmidler avsatt til punkttiltak sykkel i 2017:
  - Byggeplan for sykkelveg med fortau langs Risvollan HVS (0,5 mill kr)
  - Byggeplan sykkelveg med fortau Jonsvannsv. på Dragvoll (0,5 mill kr)

### Proessen for arbeid med årsbudsjett og handlingsprogram

- Midlertidig handlingsprogram 2020 ble vedtatt av Bystyret i Trondheim 13.06.19 og av Fylkesutvalget 18.06.19. Programmet er sammen med innspill fra Malvik, Melhus og Stjørdal retningsgivende for arbeidet med årsbudsjett 2020 og innspill til statens arbeid med handlingsprogram for 2021.
- Forslag til årsbudsjett 2020 kommer til behandling i Kontaktutvalget 23. oktober med sikte på politisk behandling i Bystyre og Fylkesting i løpet av året.
- Byvekstavtalen for Trondheimsområdet, som ble undertegnet 25. juni, er sammen med midlertidig handlingsprogram og innspill fra nabokommunene førende for arbeid med nytt handlingsprogram.
- Nytt handlingsprogram 2020 – 2023 kommer til behandling i Kontaktutvalget 6. desember og går deretter på høring før behandling i fylkesting, bystyret og kommunestyret i februar/mars 2020.

### *Konklusjon:*

*Tas til etterretning*

## **Ny sak 1/19: Trafikkutvikling (Sek)**

### Biltrafikk:

Det var 1,2 % trafikkvekst i bomstasjonene i Trondheim (Miljøpakken + Ranheim) i august. Samlet vekst hittil i år er 1,6 %. Her inngår også næringstrafikk og gjennomgangstrafikk. Veksten er mindre enn nedgangen to foregående år.

Det har vært vekst på riksvegnettet og ellers noe nedgang over bomsnittene langs Omkjøringsvegen og på Byåsen. Veksten skyldes først og fremst økt trafikk på ny E6 sørover (17,6 %). Mye av dette skyldes omfordeling av trafikk fra andre deler av vegnettet. Samlet vekst er 6,5 % mellom Trondheim og kommunene lenger sør.

Andelen elbiler i bomstasjonene har økt med 35 % siden i fjor og utgjorde 12,9 % av totaltrafikken i august.

### Kollektivtrafikk:

Ved utgangen av juli var det akkumulert vekst på 3,7 % i trafikken på bussrutene i Trondheim/Klæbu sammenlignet med i fjor. Trikken hadde en vekst på 5,4 % og bussrutene mellom Malvik og Melhus 9,1 %.

Fra nytt rutetilbud i august skal telling av passasjerer på bussruter i Trondheim foregå i bussdørene ved hjelp av kamera. Det vil fortsatt ta noe tid før tellerne er operative, og resultatene vil av flere grunner ikke være sammenlignbare med tidligere tellinger.

I påvente av nytt tellesystem kan omsetning og billettstatistikk gi en indikasjon på utviklingen. Resultatene kan tyde på at trafikken har gått noe ned, men det er vanskelig å fastslå ut fra bare en måneds drift.

### Gang/sykeltrafikk

Sykeltrafikken har økt med i gjennomsnitt 6 % siste år i de fire registreringspunktene Ila, Svingbrua, Elgeseter bru og Rotvoll. Siste tre år er veksten 12 %.

### Kommentarer:

- Ønsker trafikk tall for Malvik/Melhus splittet dersom det er mulig.
- Bør kommentere innledningsvis at dette er tall fra bomstasjonene og ikke et mål på om nullvekstmålet ivaretas (tallene inneholder også næringstrafikk og gjennomgangstrafikk)
- Registreringene bør fange opp om det blir flere som begynner å kjøre bil fra Melhus pga svakheter med kollektivtilbudet.

### *Konklusjon.*

*Tas til orientering. Det undersøkes om vi kan innhente tall som sier noe om trafikkutviklingen i Malvik, Melhus og Stjørdal til neste møte.*

## **Ny sak 2/19: Erfaringene med oppstart av nytt rutetilbud (AtB)**

AtB vurderer at omleggingen har godt som planlagt og at den har vært vellykket, tatt i betraktning omfang av endring.

Som forventet ble det utfordringer med ikke ferdigstilt infrastruktur, systemer, feilkjøring/kvalitetsfeil og informasjon til publikum om alle endringene. Av mer uventede utfordringer nevnes; lite fungerende overganger-/ korrespondanser

utenfor rushtimene til nabokommuner, feil på bussdører, manglende strøm på metrostasjoner, sjåføropplæring og fremkommelighet i sentrum som de vesentligste.

Fokus og status er at det jobbes for å bedre nevnte forhold, både mot andre etater/veieiere, systemleverandører og operatørselskap. I forhold til nabokommuner er det opprettet dialog og gjort avbøtende tiltak og dette fortsetter.

Det er planlagt en rutejustering i januar 2020 som vil omfatte de forhold som AtB rekker å ruteplanlegge til 01.11.2019. Tiltakene oversendes da selskapene for driftsplanlegging.

Kommentarer:

- Det er utfordringer med overgang til/fra Metrobuss som berører Malvik, Melhus og Stjørdal.
- Folk forteller ikke om det som går bra. Vi må legge trykk på å forbedre det som ikke fungerer godt, dvs. framkommeligheten gjennom sykehusområdet, Olav Tryggvasons gate og Innherredsvegen. Dette er et signal til Trondheim kommune om at framkommeligheten er for dårlig om vi skal nå nullvekstmålet.

*Konklusjon:*

*Tas til orientering*

### **Ny sak 3/19: Organisering av arbeidet med Miljøpakken (Sek)**

Bystyret og Fylkestinget ba i Bystyresak 44/18 og Fylkestingssak 61/18 om en nærmere vurdering av Miljøpakkens organisering. Det pekes på følgende:

- Manglende kobling mellom måloppnåelse og bruken av midler og organiseringen av Miljøpakken, gjennom uklare styringslinjer og roller
- Behov for å tydeliggjøre organisering og styring og avklaring av nødvendige delegasjoner
- At sammenhengen mellom budsjett, handlingsprogram og måloppnåelse inkluderes i fremtidige evalueringer av Miljøpakken
- At organisering, graden av åpenhet og mulighet for påvirkning vurderes.

Staten har nå inngått en byvekstavtale med fylkeskommunen og et utvidet antall kommuner i Trondheimsområdet. Styringssystemet er fastlagt i avtalens kapittel 9, men det er behov for å konkretisere dette noe nærmere.

En sak som omhandler alle sider ved Miljøpakkens organisering ville blitt svært omfattende. Oppgaven er begrenset til å omtale de endringene som berører problemstillingene ovenfor, samt konkretisere byvekstavtalens formelle styringssystem.

Det er over tid jobbet med forbedring av Miljøpakkens organisering i mange sammenhenger. Svakheter er løpende forsøkt forbedret. 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 bedre rutiner for oppfølging. Økonomifunksjonen er styrket og det arbeides med rutiner som gir partene og sekretariatet bedre oversikt over økonomien.

Den overordnede styringen av samarbeidet mellom partene framgår av byvekstavtalen. Ytterligere avklaring av styringsorganenes mandater framgår av forslag til vedtak.

Kommentarer:

- Miljøpakken har komplisert organisering og det er et betydelig læringsbehov. Det er ønskelig med reelt innsyn i arbeidet og en tydeliggjøring av politisk handlingsrom. Trenger en enkel oversikt og informasjon i politiske møter for reell diskusjon i handlingsprogrammet. Det er et ønske om kvartalsvise orienteringssaker til formannskapet.
- Ønskelig å følge opp spørsmålet om hva vi vil med Miljøpakken. Vi jobbet veldig tett og effektivt innledningsvis og oppnådde fordeler med dette. Nå er det mye mer krangel mellom partene. Vi må kunne legge fram en felles faglig forståelse som beslutningsgrunnlag i de ulike politiske organene. Hvordan gjør vi det?
- Hvordan kan vi organisere oss slik at vi får opp farten i planleggingen?
- Overraskende at det nesten ikke er aktivitet i enkelte temagrupper. Hvordan kan vi utnytte denne kompetansen bedre? Greit nok at de ikke bestemmer, men de må kunne tilrettelegge for beslutning og ha et fornuftig mandat. Ber om at programrådet ser på hvordan temagruppene skal jobbe.
- Det etterspørres en oversikt over hva som er fakturert av interne timer fra hver av partene og retningslinjer for slik fakturering. (Oversikt over førstnevnte framgår av vedlegg til ny sak 7/19)
- Nye kommuner trenger mye informasjon. Direkte informasjon til formannskap og referansegrupper er ønskelig. Hva med et Kontaktutvalgsseminar for å drøfte store linjer og få felles faglig forståelse?

Konklusjon:

1. For byvekstavtalens styringssystem foreslås det følgende konkretiseringer:

- Medlemmene i Kontaktutvalget har ved enighet fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor gjeldende årsbudsjett og handlingsprogram med en ramme på inntil 30 millioner kroner pr prosjekt, og 50 millioner kroner samlet i budsjettåret. Overstiges dette beløpet må saken behandles politisk. Dette er å tolke som periodisering, dvs. uten å påvirke den totale fordelingen av midler til de ulike tiltaksområdene i handlingsprogrammets 4-årsperiode.
- Medlemmene i Programrådet har ved enighet fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor hvert av programområdene med en ramme på inntil 15 millioner kroner pr prosjekt. (Overstiges dette beløpet lages innstilling til Kontaktutvalget). Dette gjelder i saker uten prinsipiell eller politisk karakter.
- Programrådet består av 8 administrative ledere (4 kommuner, fylkeskommunen, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen). Partene kan i tillegg ta med seg 1 person hver som bisitter (eksempelvis Miljøpakke-kontaktpersonen). Ved behov i spesielle saker, kan partene ta med seg andre fagfolk som bisittere.
- Programrådets rolle som styre for arbeidet i Gateprosjektene fortsetter som før. De nye partene stemmer ikke i saker som omhandler gateprosjektene (Elgeseter gate, Innherredsveien, Olav Tryggvasons gate og Kongens gate).
- I Arbeidsutvalget, nedsatt av Programrådet, stiller i utgangspunktet partenes Miljøpakke-kontaktperson.
- Når det gjelder sekretariatets fullmakt til å godkjenne utvidelse av kostnadsramme

*oppad til 2 mill. kr, må saker av prinsipiell og politisk karakter løftes til Programrådet.*

2. Sekretariatets vurdering av de politiske vedtakene i Bystyre og Fylkesting om Miljøpakkens organisering tas til etterretning.
3. Kontaktutvalget ber om at det jobbes videre med følgende:
  - a. Hvor tett vil vi samarbeide, og hvordan kan vi sikre at det legges en felles faglig forståelse til grunn for beslutningene hos partene?
  - b. Utvikling av felles retningslinjer for samarbeid og beslutninger
  - c. Vurdere å revitalisere temagruppene slik at kompetansen kommer til nytte ved tilrettelegging for beslutningene?
  - d. Avklare rammer for bruk av fellesressurser i Miljøpakken inklusive retningslinjer for intern fakturering.

#### **Ny sak 4/19: Nye retningslinjer for porteføljestyrte bompengepakker (SVV)**

Vegdirektoratet oversendte før sommeren nye retningslinjer for porteføljestyrte bompakker. Hensikten er å etablere en strammere praksis for porteføljestyring for å sikre at det er samsvar mellom prosjektene i porteføljen og forventede inntekter. Presiseringen er spesielt rettet mot vegpakker og bypakker, herunder byvekstavtaler og gjelder ikke for standard strekningsvise bompengeprosjekter.

Kostnadsøkninger og inntektssvikt skal håndteres innenfor vedtatt økonomisk ramme, og forlenget innkrevingsperiode er derfor ikke aktuelt virkemiddel i pakkene. Muligheten for å heve gjennomsnittstaksten og forlenge innkrevings-tiden med inntil fem år faller bort. Endringene skal gjelde alle pakker som skal legges fram for Stortinget, herunder reforhandling av byvekstavtaler. Dagens bompengesatser i byer med inngått byvekstavtale (slik som Miljøpakken) er å betrakte som et tak på hvor høyt bompengenivået kan være. Kostnads-reduksjoner i porteføljen som bidrar til å frigjøre ressurser kan dersom det er balanse mellom kostnader og inntekter benyttes til å senke bompengenivået.

Ved behandling av Miljøpakkens trinn 3, Prop. 36 S (2017-2018), er det lagt til grunn en gjennomsnittstakst for bomstasjonene i Miljøpakken på 8 kr per passering. Dette gir noe høyere inntekt enn dagens takster. Statens vegvesen er gitt fullmakt til å behandle søknad fra bomselskapet om justering av grunn-takstene i tråd med fastsatt gjennomsnittstakst. Forslaget må være forankret hos fylkeskommunen og garantist før Statens vegvesen kan fatte vedtak.

Slik sett vil det være rom for å heve inntektene i bomsystemet gjennom å innføre betaling for elbil uten at en av den grunn må redusere takstene for kjøretøy med fossilt drivstoff nå. Dette betinger tilslutning fra de samme lokale myndigheter som var med å fatte det vedtak som ligger til grunn for Prop. 36 S, dvs. Trøndelag fylkeskommune og Trondheim bystyre.

Kommentarer:

- Vi har lokalt et økonomisk garantiansvar for Miljøpakken og en avtalt mulighet til å dekke inn garantiforpliktelsen gjennom å heve takstene eller utvide innkrevningstiden. Staten kan ikke bare ta fra oss en avtalt mulighet for å dekke inn eventuelle kostnadssprekk

- Hva er gyldigheten av inngåtte avtaler? Staten kan ikke bare på egen hånd beslutte noe med tilbakevirkende kraft. Gyldigheten må avklares.
- Foreløpig er ikke alle forhold ved avtalen tydelige. Vegvesenet vil avklare spørsmål med SD.

*Konklusjon:*

*Tas til orientering. Vegvesenet avklarer med departementet om begrensningen med hensyn til garantiansvar også gjelder inngåtte avtaler som Miljøpakken.*

**Ny sak 5/19: Konsekvenser for Miljøpakken av bompengeforliket (Sek)**

Statsministeren la 23. august fram et forslag til forlik som er akseptert av de fire regjeringspartiene. Relevante punkter for Miljøpakken:

Byvekstavtalen mellom staten og Trondheimsområdet ligger fast

Regjeringas bompengeforlik inneholder temaer som Trondheimsområdet inviteres til å ta stilling til. Det er opp til lokale parter å si ja til tilbudene.

Økt statlig bidrag i 50/50-ordningen

Staten tilbyr kommunene å øke det statlige bidraget til 66 % i 50/50-prosjektene. Forutsetningen er at halvparten av tilskuddsøkningen øremerkes reduserte bompenger og halvparten går til bedre kollektivtilbud (etter lokal prioritering). Statens bidrag opprettholdes selv om kostnadene i den samlede prosjektporteføljen reduseres og kan dermed utgjøre mer en 66 %. Forutsetningen for utbetaling er at nullvekstmålet nås.

Vi vil først få en avklaring av bompengeforlikets betydning for størrelsen på det statlige bidraget etter behandlingen av statsbudsjettet. Slik sekretariatet tolker forliket, vil det for Miljøpakkens bety 544 mill. kr mer i statlig investeringstilskudd til Metrobuss. 272 mill. kr av disse skal gå til lokalt bestemte kollektivtiltak, og 272 mill. kr går til reduserte bominntekter. Sistnevnte er 27,2 mill. kr/år, dvs. ca. 4 % av bominntektene. Takstene er ikke justert i tråd med konsumprisindeks etter vedtak i Stortinget i mars 2018. Prisindeksen er steget med 3,8 % siden den tid. Kravet til reduksjonen i bompenger ivaretas dermed om bomtakstene holdes uforandret. Alternativt kan takstene i tråd med konsumprisindeksen snart økes med 4 % samtidig som bompengebelastningen reduseres på annet vis.

Mulighet for å innføre tretimes-regel på ettermiddag

Regjeringen stiller seg positiv til at timesregelen i bompengefinansierte bypakker kan utvides til en tretimes-regel for bomplasseringer på ettermiddagen. En slik regel vil bare bli innført dersom lokal myndigheter initierer og vedtar det, og det er rom innenfor den økonomiske ramma i pakken. Det må også vurderes ny sak for Stortinget dersom det er lokalpolitisk ønske om en endring.

Miljøpakkens bomsystem har en annen struktur enn i de andre bompakkene og består av 7 ulike snitt. Besparelsene vil av den grunn bli mindre og er også vanskelig å anslå presist. Beste anslag er per i dag en reduksjon i inntektene på i størrelsesorden 6-9 %. Dette er mer enn ovennevnte reduksjon på 4 %.

Bidrag til reduserte billettpriser for kollektivtrafikk

Staten tilbyr 300 mill. kr årlig til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de store

byene. Trondheim vil få tilbud om en del av dette, men fordelingen mellom byene er ikke kjent. Den vil framgå av forslag til statsbudsjett for 2020.

Prognosen for AtBs trafikkinntekter i Stor-Trondheim i 2020 er ca. 485 mill. kr. Et statlig tilskudd på for eksempel 30 mill. kr/år vil da kunne erstatte 6 % av trafikkinntektene og 50 mill. kr/år om lag 10 %. Lavere takster gir normalt også litt mer trafikk og trafikkinntekter uten at det i dagens situasjon utløser vesentlig høyere kostnader. Det skyldes at dagens kapasitet er dimensjonert ut fra at den med 2,5 % årlig trafikkvekst skal kunne holde ut anbudsperioden. Det kan være aktuelt med en utvidelse av kapasiteten midtveis i perioden dersom trafikkveksten blir høyere og viljen til finansiering er til stede.

Før vi kjenner størrelsen på tilskuddet, er det vanskelig å gi noe nærmere avklaring av hva dette vil kunne bety for takstene. Tilskuddet vil trolig kompensere for den normale takstøkning som vanligvis gjennomføres etter årsskiftet 2019/20 og kanskje også gi et lite bidrag til reduksjon av dagens takster.

#### Større fleksibilitet i bruk av statlige midler

Regjeringa vil i forslag til statsbudsjett for 2020 foreslå grep for å øke fleksibiliteten for bruk av statlige midler på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde. Dagens belønningsmidler og programområdetiltak foreslås samlet i en felles post.

Det ligger en formulering i gjeldende byvekstavtale om at dersom det åpnes for en utvidet tolkning for bruken av programområdemidlene, så vil det også gjelde vår avtale.

Programområdemidlene utgjør 3,686 mrd. kr og er største enkeltpost i avtalen. Økt fleksibilitet er svært viktig fordi den både bidrar til at midlene benyttes til prosjekter med større nytte og fordi bruken av midlene på lokale hovedruter erstatter bompenger.

Belønningsmidlene utgjør 2,724 mrd. kr og er den nest største posten i byvekst-avtalen. Belønningsmidlene har allerede en fri bruk, og vi vet ikke om bruken kan bli begrenset om disse to statlige finansieringsmidlene samles i en felles post.

#### 20 % egenandel for investering på fylkeskommunalt/kommunalt vegnett

Regjeringens bompengeforlik forutsetter en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 % for investeringer på kommunale og fylkeskommunale prosjekt i nye bypakker. Metrobussprosjektet skal holdes utenfor beregningen. Utformingen skal utredes nærmere, og kravene vil ikke omfatte Miljøpakken.

#### Andre forhold

Det foreslås at statens styringssystem for avtalene gjennomgås med sikte på å etablere en insentivstruktur for å holde kostnadene ved statlige prosjekter nede, og for å begrense omfanget av statlige prosjekter for å holde bompengepresset på et akseptabelt nivå.

Gjenstående statlige prosjekter i Miljøpakken omfatter først og fremst Nydalsbrua, programområdemidler til kollektiv og sykkel og eventuelle tiltak for å bedre kapasiteten gjennom rundkjøring på Klett.

Regjeringen gjør også oppmerksom på at det tas sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på redusert utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), støy, framkommelighet og arealbruk innen utgangen av 2019.



Det vises også til utløsning av opsjoner for bedre tilbud til passasjerene, blant annet flere avganger i togpakke 2 Nord med SJ, som eksempel på bruk av 250 mill. kr bevilget til bedret kollektivtrafikk, fortrinnsvis utenfor de store byene.

#### Prosess for videre arbeid:

De økonomiske konsekvensene av bompengeforliket for Miljøpakken er langt på veg avklart. Statlige bevilgninger til reduksjon av kollektivtakstene og bruks-område for programområdemidler vil foreligge i forslag til statsbudsjett 7.10.19.

Lokalt må vi ta stilling til om vi ønsker å benytte oss av statens tilbud og til innhold i en eventuell tilleggsavtale. Forslag til en prosess for avklaring av dette i løpet året:

- Kontaktutvalget gir føringer for utarbeidelse av et forslag til innhold i tilleggsavtale 26.9.2019
- Formannskap og fylkesutvalg behandler forslag til innhold i tilleggsavtale 22.10.2019
- Behandling i Kontaktutvalget 23.10.2019 (med eventuell samordning av politiske vedtak etter fullmakt)
- Søknad sendes staten innen 5.11.2019
- Eventuelle avklaringsmøter med staten i november 2019
- Fylkesting, kommune- og bystyre behandler tilleggsavtalen når staten har akseptert avtalen.

#### Kommentarer:

- Kollektivtilbudet er bare dimensjonert til å takle trafikkvekst ut 2024.
- Framdriftsplanen er vel rask. Vil tro vi trenger litt mer tid til lokal forankring og politisk diskusjon om hva vi eventuelt vil benytte midlene til. Anbefaler at det skrives en sak i fellesskap.
- Staten overlater det til lokale parter og bli enige om bruken av midlene innenfor gitte rammer. Mye vil være klart når statsbudsjettet foreligger.
- De midlene som kan komme til reduksjon av kollektivtakstene bør benyttes på større tiltak som kan ha effekt på nullvekstmålet framfor å strø pengene utover. Eksempel på dette er en harmonisering av takstene i hele avtaleområdet, også mellom buss og tog.
- Kan ses som to prosesser: En avklaring av inntektssiden opp mot staten nå, mens avklaringen av bruken av midlene kan komme i handlingsprogramarbeidet. Innholdet i en eventuell tilleggsavtale bør være avklart før utarbeidelsen av handlingsprogram 2021 - 2024, dvs. i løpet av februar 2020.
- Også nye kommuner trenger mer tid. Det er ønskelig at en kan gå en runde i forkant med politikerne før det kommer til behandling i formannskapene. Her bør en kunne diskutere både oppside og nedside.

#### *Konklusjon:*

*Kontaktutvalget ber om at det utarbeides et forslag til innhold i en tilleggsavtale til byvekstavtalen. Lokale politikere må gis anledning til å drøfte innholdet før det fremmes for politisk behandling i fylkesutvalg og formannskap.*

### **Ny sak 6/19: Langsiktig utbyggingsplan/ressursfordeling (Sek)**

Handlingsprogrammene inneholder planer for tiltak og rammer for finansiering av aktiviteten i Miljøpakken de nærmeste fire årene. Arbeidet skal også synliggjøre hvordan aktiviteten disse årene bidrar til å følge opp byvekstavtalen og hvilke konsekvenser disponeringen av ressursene i programperioden har for senere aktivitet.

Staten ba om at vi lokalt var omforente om bruken av midlene i Miljøpakken før byvekstforhandlingene startet. Fylkestinget og bystyret behandlet derfor sommeren 2018 en utbyggingsplan basert på kjente inntekter. Kravet var at lånebehovet skulle ligge innenfor garantirammen på 1 mrd. kr og la seg nedbetale i 2029. Planen viste bl.a. forskuttering av Nydalsbrua og var innspill til statsbudsjett 2029.

Planen inneholder omforente rammer for disponeringen av det meste av Miljøpakkens inntekter. I tillegg var det en uspesifisert reserve på 1,2 mrd. kr som partene ville ta stilling til senere. Reserven ble bl.a. som følge av endrede forutsetninger i ordningen med momsrefusjon til Metrobuss og utvidede rammer for tiltak på lokalveg i årsbudsjett 2019, redusert til ca. 750 mill. kr.

Gjennom byvekstavtalen er Miljøpakken tilført ca. 5,1 mrd. kr. Disse midlene er i stor grad bundet, enten til tiltak på riksveg, tiltak i nabokommunene eller som egenandel til utvidede tiltak for Metrobuss. Den udisponerte rammen har etter byvekstavtalen økt til i størrelsesorden 1,75 mrd. kr.

Regjeringens bompengeforlik inneholder tilbud om ekstra midler på gitte premisser. Denne finansieringen kan utvide rammen for utbyggingsplanen dersom det er enighet om å takke ja til tilbudet. Hvor mye er ikke avklart, men det kan ligge i størrelsesorden 600 – 800 mill. kr.

Bystyret har lagt følgende føringer for arbeidet med en ny handlingsprogram etter byvekstavtalen:

- Rammene for kollektiv, sykkel, sikkerhet og miljøtiltak opprettholdes og i tillegg økonomisk rom for å bygge de tidligere vedtatte veg-prosjektene Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen og Johan Tillers veg.
- Arbeide videre med planer for Søbstadvegen og Håkon VII's gate slik at disse kan vurderes i handlingsprogrammet ved senere revisjoner
- Ber om en sak om konsekvensene av å innføre avgift for elbil i Miljøpakkens bomstasjoner
- Åpner for at strakstiltak på Klett kan finansieres ved omdisponering av investeringsmidler fra andre vegprosjekt

Fylkesutvalget har også bedt om at konsekvensene av å innføre avgift på elbil belyses, men ikke gitt andre føringer for arbeidet med nytt handlingsprogram.

Fylkesadministrasjonen har i innspill til arbeidet med årsbudsjettet for 2020 bedt om at tilskuddet til drift av kollektivtrafikk økes mer enn det som fra før er avtalt mellom partene. Her bes det også om midler til oppstart av planlegging av nytt vegprosjekt: Tunnel Ila – Trolla – Flakk.

I tillegg gir Stortingets vedtatte styringsramme for Nydalsbrua med tilknytninger behov for å tilføre dette prosjektet 80 mill. kr mer enn det som tidligere har vært avsatt. Miljøpakken dekker også rentekostnadene for forskuttering fra det tidspunkt midlene bevilges til de tilbakebetales av staten. Størrelsen vil variere med rentenivå og med hvor mange år som går før beløpet tilbakebetales. Lokalt bærer vi også risikoen for eventuelle kostnadsoverskridelser. Samlet vil disse tre faktorene kunne innebære at Miljøpakken må benytte minst 2-300 mill. kr mer til Nydalsbrua enn det vi tidligere har tatt høyde for.

Kommentarer:

- Er dette bare Trondheimsprosjekt? Hvilke midler kan disponeres i nabokommunene, og hvorfor tas det ikke med innspill herfra?
- De udisponerte midlene er innenfor Trondheim. Det er en forutsigbar avtale med nabokommunene som er avklart i byvekstavtalen om fordelingen av midlene her.
- Det kan se ut som vi har ledige midler. Det har vi ikke. Vi har for lite. Det var derfor vi ikke var omforente om bruken av alle midlene, som for eksempel Byåstunnelen.
- Miljøpakken er komplisert og vi må legge opp til en politisk prosess for å øke forståelsen.
- Det anbefales arrangert et Kontaktutvalgseminar for å drøfte aktuelle muligheter.
- Vi har to ulike handlingsrom: 1) Hvordan benytte de udisponerte rammene i Trondheim etter byvekstavtalen. 2) Hvordan benytte nye midler som følger av en eventuell elbilavgift eller tilleggsavtale som oppfølging av bompengeforlik. Sistnevnte berører også kommunene utenfor Trondheim.

*Konklusjon:*

*Kontaktutvalget ber om at det fremmes en sak for politisk avklaring av bruken av udisponerte midler i en langsiktig utbyggingsplan. Saken skal belyse muligheter og konsekvenser av bompengeforliket og de politiske og administrative innspillene foran. Det arrangeres et kontaktutvalgseminar for å drøfte aktuelle muligheter.*

## **Ny sak 7/19: Årsrapport 2018 og halvårsrapport 2019**

### Årsrapport 2018

Det er i 2018 vedtatt brukt 1,534 mrd. kr og bevilget (tildelt) 1,442 mrd. kr. 1,535 mrd. kr er regnskapsført brukt. Nesten halvparten (49 %) er brukt på hovedveger, i hovedsak E6 sør. 34 % er benyttet til kollektivtiltak (hvorav mer enn halvparten til Metrobuss), 6 % til lokale veger og 5 % til sykkeltiltak.

I årsrapport 2018 er det foretatt en gjennomgang av tidligere regnskap for prosjekter regnskapsført i Trondheim kommune og Statens vegvesen. Dette gir oversikt over ubrukte midler fra tidligere bevilgninger. Rapportering fra fylkeskommunen mangler, men vil bli forsøkt innarbeidet i årsrapport for 2019. Foreløpig er regnskap her satt lik tildeling.

Det er regnskapsført 6,6 mrd. kr i årene 2009 – 2018. Halvparten er finansiert med bompenger, 40 % med statlige midler og resterende 10 % med lokale midler.

Etterslepet er redusert med om lag 150 mill kr og restbeholdningen ved utgangen av året er om lag 565 mill kr. Av dette utgjør bompengene 209 mill kr, mens bomselskapets likviditet er 23 mill. kr. Avviket skyldes i hovedsak ulik periodisering der bomselskapet regnskapsfører utestående fordringer på et senere tidspunkt enn Miljøpakken.

### Halvårsrapport 2019

Det er regnskapsført 735 mill. kr innen utgangen av juli i år. Dette utgjør 49 % av den vedtatte årsrammen på 1,51 mrd. kr. Det forventes ikke behov for låneopptak i 2019 ut fra gjeldende prognose for bominntekter og opptrekk av bompenger.

46 % er benyttet til kollektivtrafikk (ekskl. driftstilskudd). Det meste av dette er Metrobusstiltak. 27 % er brukt til hovedveger, for det meste E6 sør, 9 % til sykkel, 6 % til støytiltak og 5 % til trafikksikkerhetstiltak.

#### *Konklusjon:*

*Kontaktutvalget godkjenner årsrapport 2018 og halvårsrapporten for 2019*

### **Ny sak 8/19: Status for infrastrukturiltak Metrobuss (Sek)**

Alle stasjoner er i bruk unntatt Håkon VIIIs gt øst, alle knutepunkter unntatt Tiller og alle strekningstiltak er tatt i bruk unntatt Østre Rosten.

Oppkobling av validatorer (for periodekort) og sanntidsskjermer har vært utfordrende og pågår fortsatt med høy prioritet. Oppstart av tre tiltak (strekningstiltak i Mellomvegen og stasjoner på Dragvoll og i Biskop Sigurds gate) holdes foreløpig igjen som økonomisk sikkerhet. Bygging på Tiller vil foregå i hele høst, mens etterarbeid på de øvrige anleggene ferdigstilles til oktober.

Kostnadene er innenfor budsjettammen og usikkerheten er betydelig mindre nå etter som de fleste anleggene er ferdige. Det er fortsatt litt usikkerhet på Tiller og Østre Rosten. I henhold til de siste prognosene gjenstår ca. 20 mill. kr av sikkerhetsavsetningen.

#### *Kommentarer:*

- Når ferdigstilles knutepunktet på Tiller? Det skal være ferdig til bruk i november.

#### *Konklusjon:*

*Tas til orientering*

### **Ny sak 9/19: Status gateprosjektene – styringsmål for Innherredsvegen**

Det foreligger snart grunnlag for en politisk sak om løsningsvalg i Kongens gate. Dette fremmes for formannskap og fylkesutvalg i løpet av høsten. Intensjonen er oppstart neste år, men det er noe usikkert.

For Elgeseter gate vil det ta noe mer tid. Her forventes det at en sak for politisk

avklaring av hvilke løsninger vi går videre med fremmes over nyttår.

Arbeidet i Olav Tryggvasons gate er satt på vent i påvente av prøveprosjektet.

Prinsippløsningen for Innherredsvegen øst for Bassengbakken er avklart. Det foreligger nå grunnlag for å velge ambisjons- og styringsmål for planlegging. Programrådet ønsker Kontaktutvalgets synspunkter før politisk behandling.

Veiledende styringsmål for Innherredsvegen er 433 mill. kr. Det foreligger imidlertid ingen nyere vurdering av hvordan ressursene bør fordeles mellom de fire gateprosjektene. Gateprosjektene har ulik framdrift. Spørsmålet er om vi kan fremme østre del av Innherredsvegen til politisk behandling før behovet for midler i de øvrige gatene foreligger, og eventuelt hvilket styringsmål som bør legges til grunn.

Det anbefales benyttet mest midler i Innherredsvegen på strekningen øst for Bassengbakken hvor mulighetene og behovet for forbedring er størst. Strekningen mellom Bassengbakken og Bakke bru har bedre bæreevne og mulighet for enklere tiltak. Her skisseres tre ulike alternativ for gatas østre del:

- «God» standard (322 mill. kr)
- «Meget enkel» standard (277 mill. kr)
- «Balansert» standard (290 mill. kr)

Alternativene viser tre ambisjonsnivå hvor forskjellene i hovedsak ligger over bakken. Variasjonene er ikke særlig store her. Programrådet stilte spørsmål om det også burde være et fjerde alternativ med høyere kostnad.

Kommentarer:

- I henhold til programrådsvedtak er kollektivtrafikkens framkommelighet viktigst. Vi må dokumentere økt framkommelighet eller vise andre gater som tar kollektivtrafikken.
- Telles det fortsatt biltrafikk? Det er et hovedmål å forbedre kollektivtrafikkens framkommelighet og da må vi vite hvor mye biltrafikk som er i gata.
- Er det forskjell mellom alternativene mht framkommelighet?
- Saken dreier seg nå om kostnader. Gatas funksjonalitet er lik i alle alternativene og fastlagt i reguleringsplanen. Gatemiljøet er også viktig, kvaliteten skal ikke være overdreven, men god nok.
- Er det gjort mer arbeid mht utbyggingsplan for å unngå samtidig utbygging? Anleggsgjennomføring er nøye diskutert. Prosjektene kommer ikke samtidig.
- Staten har klare meninger om hva staten skal være med å finansiere. Staten bidrar med det som er nødvendig.
- Kollektivtrafikanterne er også fotgjengere. Ferdsele til/fra holdeplassen er en del av reisen.
- Det er ingen forskjell i kollektivtrafikkens framkommelighet. Funksjonaliteten er den samme. De største kostnadene ligger gatefundamentet for å få en veg med god standard som gir bussene god kjørekomfort.
- Kabeletatens kostnader skal holdes utenfor og ikke belastes prosjektet.
- OK å sende saken videre til politisk behandling, men staten har kommentarer til notatet. Dette må omarbeides.

*Konklusjon:*

*Notatet bearbejdes ut fra kommentarer og oversendes som grunnlag for politisk behandling. Det understrekes at staten baserer det statlige bidraget på nøktern standard.*

### **Ny sak 10/19: Regelverk for signalregulering av prøveprosjekt (SVV)**

Formannskapet (sak 56/19) og fylkesutvalget (sak 89/19) har bedt om at det søkes til Statens vegvesen om å få slå på signalanleggene i Olav Tryggvasons gate på nytt. Ved en misforståelse var denne søknaden ikke sendt. Det har gått lang tiden siden vedtaket ble fattet og det vil fortsatt ta noe tid før søknaden behandles i Vegdirektoratet. Det er i denne forbindelse stilt spørsmål om hvordan regelverket fungerer for prøveprosjekt.

Etterspurte opplysninger om trafikksituasjonen er nå hentet inn gjennom fotgjengertelling i gangfeltet ved Krambugata. Søknaden vil bli sendt til Trondheim kommune og Politiet for uttalelse fredag 27.09.19. Deretter følger vanlig saksgang via Statens vegvesen videre til Vegdirektoratet for godkjenning.

Signalreguleringen i Olav Tryggvasons gate er godkjent i Vegdirektoratet i 1981 basert på trafikksituasjonen slik den var den gangen. Det må nå søkes på nytt siden trafikksituasjonen i forsøksprosjektet ikke er den samme som før forsøket.

Kommentarer:

- Hvordan fungerer et slikt regelverk i forhold til et prøveprosjekt som kan være midlertidig?
- Bør ha et regelverk som motiverer til å utprøve pilotprosjekt
- Det er redegjort for gjeldende regelverk. Vegvesenet kan ta problemstillingen med til Vegdirektoratet som innspill for framtida.

*Konklusjon:*

*Tas til orientering. Problemstillingen spilles inn til Vegdirektoratet.*

### **Ny sak 11/19: Status for arbeid med tiltak på Klett (SVV)**

Kontaktutvalget behandlet sak om framkommelighetsproblemer i rundkjøringen på Klett i siste møte. Vegvesenet skisserte her ulike avbøtende tiltak på kort, mellomlang og lang sikt.

Kontaktutvalget ba vegvesenet legge fram konkrete forslag til tiltak for å løse trafikkproblemene på Klett til neste møte. Forslagene skal være tilstrekkelig utredet og kostnadsberegnet til å foreta retningsvalg mht løsning.

Det er satt opp skilt med variabel skilting av «Fare for kø». Det foreslås ikke lysregulering da dette tar for lang tid å omsøke. Fartsgrenseskiltet 100 km/t kan ikke flyttes forbi avkjøringen fordi avstanden på fartsstrekningen da blir for kort. Kan

alternativt vurdere å skilte ned farten på hele strekningen fram til Melhus.

Kostnader er ikke avklart, men vegvesenet vurderer ulike løsninger.

- «Quick fix»: Ombygging innenfor eksisterende areal. Ombygging av sentraløy og økning til to felt til/fra Trondheim og til/fra E39. Kan utbedres over nyttår.
- Ny rundkjøring med to felt i sirkulasjonsarealet
- Bygging av en «fly-over»
- Bygging av nytt planskilt kryss

Kommentarer:

- Dette er to ulike typer tiltak: Tiltak rundt eksisterende løsning (de to første) og nye prosjekter på Klett (de to siste). Sistnevnte behandles av staten som nye prosjekt på ordinært vis.
- Over nyttår er ikke quick fix
- Er det løpende trafikkteiling? Vet vi hvor ofte det er problem nå? Kjø er ikke nødvendigvis et problem, men trafiksikkerhet er viktig
- Vet ikke mer om problemenes størrelse i dag. Det synes å ha skjedd en viss tilpasning.
- Når kan vi få raske tiltak på plass?
- Forutsetter at vi til neste KU får nok informasjon til å kunne gjøre et retningsvalg. Det legges fram kunnskap om trafikken til neste møte.
- Må være oppmerksom på at forvarsling av kø-problem vil kunne føre til at flere velger å kjøre via Åsvegen og dermed gjennom Melhus sentrum.
- Vi bør vurdere å sette ned hastigheten slik at den er lavere enn 100 km/t
- Hvorfor går en fra 100 til 70 km/t når vi kommer den andre vegen, dvs. inn mot byen? Det synes rart.
- Merkelig at det ikke er mulig å flytte 100 km/t -skiltet et lite stykke. Konsekvensene må være viktigere enn regelverk. Vegvesenet som et regelstyrt vesen må vurdere hvordan dette kan håndteres.
- Hvorfor foreligger ikke kostnader til dette møtet når det var etterspurt<sup>1</sup>. Svaret er at en også sist opplyste om at dette kunne bli vanskelig.
- Ber om informasjon til formannskapet før neste KU da det er ønskelig med mer tid til intern avklaring enn det en får med sakspapirene.

*Konklusjon:*

*Kontaktutvalget ber om at det framlegges informasjon om alternativene som gir et handlingsrom til neste møte. Kunnskap om trafiksikkerheten framlegges sammen med «quick-fix»-løsninger. Mulighet for mer fleksibel nedskilting av hastigheten følges opp som avbøtende tiltak. Vegvesenet formidler informasjonen til partene i god tid før neste KU-møte.*

---

<sup>1</sup> Dette er en forutsetning i prop 110 s (2018-2019). I saksframlegget til kommunen er det vist til prop 36 S, trinn 3. På side 5 står det: "Det er en forutsetning at refusjon blir gitt uten kompensasjon for renter og prisstigning. "

### **Ad sak ny 12/19: Styringsramme for Nydalsbrua (SVV)**

Saken ble behandlet av Kontaktutvalget i forrige møte. Det forelå på det tidspunktet ulike syn på hvorvidt den styringsrammen som Stortinget vedtok medførte økt behov for midler fra Miljøpakken. Kontaktutvalget ba programrådet avklare dette.

Prosjektet Rv 706 Nydalsbrua ble behandlet i Stortinget 20.06.19 for finansieringsbeslutning og fastsetting av styringsramme. Stortinget vedtok en styringsramme på 1220 mill. (2019-kr). Styringsrammen skal inneholde alle kostnader til prosjektering, grunnverv og utbygging. Dette er 45 mill. kr høyere enn prosjektrammen i NTP 2018-29, men inkluderer en tilpasning til Byåstunnelen som er forutsatt finansiert av midler til Byåstunnelen.

Det er i tillegg brukt 85,2 mill. kr over planleggingsrammen i perioden 2011-2018 som er holdt utenfor styringsrammen. Av dette er 80,1 mill. kr bompenger via Miljøpakken. 5,1 mill. kr finansieres av statlige planleggingsmidler. Det betyr at det er behov for å øke finansieringen fra Miljøpakken med 80,1 mill. kr. Dette foreslås spilt inn i forslag til nytt handlingsprogram for 2020-2023.

Kommentarer:

- Er det brukt 80 mill. kr til reguleringsplanlegging? Ber om å få innsyn i bruken av disse pengene i neste møte i KU.
- Aksepterer ikke uten videre at statens midler til Nydalsbrua ikke indeksreguleres. Ønsker å se forskutteringsavtalen.
- Vi kan legge fram en oversikt over økonomiske konsekvenser sammen med avtalen.
- Når må avtalen underskrives? Avtalen må politisk forankres. Det kan skje i egen sak, eller ved behandling av årsbudsjettet i desember.
- Avtalen bør underskrives snarest mulig, men senest i løpet av året.

### *Konklusjon*

*Innsyn i planleggingskostnadene legges fram på neste møte sammen med forslag til forskutteringsavtale og en vurdering av hvilke økonomiske konsekvenser den kan ha for Miljøpakken.*

### **Ad sak ny 13/19: Informasjon om Miljøpakken i media**

Statens vegvesen orienterte om aktiviteten. Det har vært svært mange saker i media, dobbelt så mange som i samme periode i fjor. Flest saker om Metrobussen og byvekstavtalen. Midtbyen og Olav Tryggvasons gate er også mye omtalt. Leangen stasjon er åpnet og også gang-/sykkelveg på Byneset. Også Jonsvannsvegen og Christian Fredriks gate er så godt som ferdigstilt. Mobiltetsuka hadde utdeling av matpakker, skopuss, sykkelservice, elsykkeltesting og kåring av årets fotgjenger.

Reiserådgiverne jobber med å rekruttere deltagere i HjemJobbHjem-prosjekt. 660 ansatte ved Multiconsult, Saupstad hjemmetjeneste, Heimdal vgs og Tiller vgs/Huseby ungdomsskole. Den største begrensningen ligger i at bedriftene vegrer seg for å begrense bilparkeringen.



*Konklusjon:  
Tas til orientering*

## **Eventuelt**

### Erstatning ved skader:

Prøver å unngå skader, men det kan skje. Eiendomsavdeling prøver ved uenighet først med minnelige avtaler. Hvis ikke går vi rettens veg. Kan være mangler ved entreprenørens håndtering som vegeierne må ta ansvar for. Enkeltsaker må løses enkeltvis.

Kommentarer:

- Opptatt av å ivareta svake parter. Minnelige avtaler kan framstå som tvangstilbud. Manglende informasjon er problematisk.
- Etterlyser rutiner/retningslinjer for hvordan vi håndterer dette. MP bør ha informasjon om hvilke standarder vi skal ha for å ivareta folks rettigheter.

*Konklusjon:*

*Kontaktutvalget ber programrådet utarbeide felles retningslinjer for hvordan vi ivaretar folks rettigheter i slike Miljøpakkesaker.*

### Nødetatene og kantstopp/middeler

Nødetatene viser til manglende framkommelighet på grunn av kantstopp, midtdelere og redusert antall kjørefelt, jf. saker i media. Hovedvegene for nødetatene er de samme som for kollektivtrafikken. Nødetatene har vært invitert til å bidra med ønsker i disse prosjektene, men tar selvkritikk på at de ikke har benyttet denne muligheten. Nødetatene utfordres til å komme med en ønskeliste for hva som anses som er mest kritisk.

### E6 utbygging og gode reisevaner

Byvekstavtalen sier at vi skal benytte byggeperioden på ny E6 til å legge om reisevanene og bidra til framtidsette gode reisevaner og atferdsendringer som bidrar til nullvekstmålet. Det er tidligere stilt spørsmål om dette, og det etterlyses svar på denne henvendelse. Hvem holder i dette nå? Samferdselsdepartementet viser til at svar er på veg.

### Hva skjer i Sandgata?

Sandgata er fylkeskommunens gate, men nå bygger kommunen sykkelveg. Fylkeskommunen mangler informasjon om hva som skjer og hvem som har satt det i gang. Brannvesenet varsler om at de ikke kommer til i gata. Reagerer ikke på løsningen, men på at den kom overraskende og på grunn av manglende formaliteter.

*Konklusjon:*

*Kontaktutvalget ber programrådet avklare retningslinjer for hvordan vi håndterer slike saker prinsipielt.*