



Vår dato  
16.4.2021

## MØTEINNKALLING

### Til Kontaktutvalgets medlemmer

#### Til:

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

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

#### Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Det innkalles til **Teams-møte fredag 23. april kl. 9:00 – 11:00**. Se egen innkalling i kalender.

Vi har nå møte i Kontaktutvalget både 23. april og 5.mai. Her er agenda til møtet 23. april som har en tidsramme på 2 timer:

#### Agenda

- 10/21 Økonomirapport fra metrobussprosjektene (Sek)**
- 13/21 Årshjul for aktivitetene i Miljøpakken (Sek)**
- 14/21 Føringer for arbeidet med handlingsprogram 2022 - 2025 (Sek)**
- 15/21 Forslag til NTP 2022-33 (SVV/JD)**
- 16/21 Status for arbeidet med Nydalsbrua (SVV)**

#### Eventuelt

- **Orientering om oppfølging av forslag om bruk av midler til reduserte kollektivtakster**

#### Møtereferat

Referatet fra møte 11. mars 2021 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside. Her ligger også møteinnkalling med vedlegg.



## **Orienteringer:**

### Beslutninger i Programrådet

- Forskutterer 2 mill. kr fra kollektivmidlene i årsbudsjett 2022 til byggeplanlegging av 5 holdeplass-oppgraderinger (styringsmål 20,5 mill. kr).
- Godkjenner omdisponering av 0,5 mill. kr av ledige midler avsatt til framkommelighetstiltak på rute 5 i 2010 til arbeid med kartlegging og tiltaksplan for universell utforming i Miljøpakkens prosjekter.
- Godkjenner omdisponering av resterende midler (om lag 0,4 mill. kr) fra prosjektutvikling i prosjektet «Jakobslivegen kryssutbedring» til byggeplanlegging for samme prosjekt.
- Godkjenner en økning av kostnadsrammen på 3 mill. kr for «Uglavegen, del 2» fra 35,1 mill. kr til 38,1 mill. kr. Finansieres gjennom forskuttering av trafikksikkerhetsmidler i årsbudsjett 2022.

### Revidert årsbudsjett

Partene er enige om at følgende forhold legges til grunn for vurdering av behovet for revidert årsbudsjett:

- uforutsette endringer på inntektssiden, primært statlige midler
- uforutsette endringer på kostnadssiden som vil overskride Programrådets og Kontaktutvalgets mandat for behandling

Med dette utgangspunktet ser vi ikke behov å revidere årsbudsjett 2021. Behovet for revisjon av årsbudsjett 2022 vurderes på nytt neste år.

*Forslag til konklusjon: Tas til etterretning*

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

Saken ble trukket fra forrige møte på grunn av manglende oppfølging av tidligere vedtak i programrådet. Programrådet har i mellomtiden behandlet saken på nytt og klarert denne for videre behandling i Kontaktutvalget.

Metrobuss infrastrukturprosjektet omfatter en rekke store og mindre tiltak som ble tilrettelagt for å sette Metrobussen i drift i 2019. Dette var bygging av nye holdeplasser, tiltak for å bedre traséene og tilrettelegging i knutepunkt/omstillingspunkt. Prosjektet har nå fullført alle disse bestilte infrastrukturprosjektene (KU-vedlegg 10-21).

Det er en omfattende prosjektportefølje av mindre tiltak (delprosjekt) som i hovedsak har vært gjennomført av Statens vegvesen og Trondheim kommune. Prosjektet har i store deler av tiden hatt felles prosjektledelse og eget styre.

Noen delprosjekt har hatt mindreforbruk og noen merforbruk. En oversikt over de største delprosjektene er vist i vedlegg. Denne viser at problemene med avvik og kostnadsoverskridelser har vært størst ved gjennomføringen av kommunens prosjekt på Tiller og i Sivert Tonstads veg. Samlet sett har hele prosjektporteføljen likevel holdt seg innenfor rammen.

Programrådet har drøftet hvorvidt kommunen bør ha et særskilt ansvar for de siste 12 mill. kr av kostnadsøkningen på Tiller. I møte 13.04.21 godkjent programrådet at denne kostnadsøkningen for Tiller knutepunkt finansieres innenfor rammen i metrobussprosjektet. Sluttregnskapet ble deretter godkjent. Programrådets understreker i vedtaket det er et viktig læringspunkt at partene tar en stor økonomisk risiko når de setter i gang prosjekter uten nødvendig godkjenning.

Ved avslutning står det igjen 35,4 mill. kr av totalrammen på 765 mill. kr. Programrådet anbefaler at disse midlene tilbakeføres til tiltak for Metrobuss.

*Forslag til konklusjon:*

*Kontaktutvalget godkjenner økonomirapporten fra Metrobuss infrastrukturprosjektet.*

*Udisponerte midler (35,4 mill. kr) tilbakeføres til tiltak for Metrobuss.*

### **Ad sak 13/21: Årshjul for aktivitetene i Miljøpakken (Sek)**

Det er et samstemt ønske blant partene i Miljøpakken om å lage en tydelig plan for aktiviteter og tidsfrister gjennom året. Dette for at det skal være enkelt å ha oversikt og utarbeide interne arbeidsplaner, men også for at det skal være mulig for sekretariatet å jobbe godt og effektivt. Forslag til årshjul er vist i KU-vedlegg 13-21.

Det er i all hovedsak tilslutning til innholdet i århjulet, men på ett punkt er partene ikke kommet til enighet. Årshjulet er først og fremst en plan for de administrative oppgavene og programrådet har derfor bestrebet seg på å forsøke å finne en løsning uten å involvere Kontaktutvalget. Dette har ikke lyktes, og saken legges derfor i tråd med Miljøpakkens styringssystem fram for avklaring i Kontaktutvalget.

Sekretariatet redegjør i det følgende for behovet for avklaring, synliggjør partenes posisjoner/synspunkter og viser hvilke kompromissforslag som er diskutert.

I årshjulet var det som oppfølging av KU-sak 39-20, foreslått å samle behandling av økonomiske saker til 4 faste programrådsmøter gjennom året. Dette for å få en mer strukturert behandling av slike saker hvor det er nødvendig å forberede seg godt og se sakene i en større sammenheng.

Trondheim kommune var ved behandling i programrådet uenig i at det ikke blir gitt anledning til å behandle alle økonomiske saker i alle møtene i programrådet. Programrådet ga derfor arbeidsutvalget i oppgave å forsøke å finne et kompromiss som alle partene kunne akseptere. Her ble alle partene enige om et forslag om å la sakene gå til programrådet via arbeidsutvalget, der enkle, kurante saker kunne behandles fortløpende i programrådet, mens krevende saker ble henvist til de fire faste møtene gjennom året.

Med kurante saker menes:

- a) Tiltak i fasen prosjektutvikling som trenger ytterligere finansiering for å fullføre prosjektutviklingen, og med dokumentert resultat fra arbeidet som er gjort så langt
- b) Tiltak i fasen detaljplanlegging som trenger midler for å fortsette den videre detaljplanleggingen innenfor vedtatt styringsmål
- c) Tiltak i fasen detaljplanlegging som trenger midler for å gå videre til utbygging, forutsatt at byggeplan og oppdatert kostnadsanslag foreligger, at det ikke er vesentlige endringer i forutsetningene (som styringsmål og nytte-kostnadsvurderinger) og at overgangen fra prosjektutvikling til detaljplanlegging er politisk behandlet
- d) Tiltak i fasen utbygging som trenger midler for å fortsette byggingen innenfor vedtatt styringsramme

Det forutsettes at tiltaket er drøftet og godkjent av alle partene i arbeidsutvalget

Med krevende saker menes:

- e) Tiltak som skal gå fra fasen prosjektutvikling til detaljplanlegging
- f) Tiltak som skal gå fra detaljplanlegging til utbygging og hvor det er vesentlige endringer i forutsetningene (som f.eks. nytte-kostnadsvurdering)
- g) Finansiering ut over vedtatt styringsramme
- h) Tiltak som minst en av partene mener ikke er kurant ved behandling i arbeidsutvalget

Kompromissforslaget ble ved behandling i programrådet støttet av Malvik, Melhus, fylkeskommunen og alle statens organer. Trondheim mente derimot fortsatt at alle saker skulle kunne behandles løpende i programrådet. Stjørdal hadde ingen spesiell preferanse.

Trondheims begrunnelse er at det vil forsinke framdriften om det ikke er mulighet til rask behandling når behovet for unntaksbehandling oppstår og prosjektlederne er klare til å bringe arbeidet videre. Flertallet mener at det er uproblematisk å organisere arbeidet internt ut fra fire behandlingspunkt gjennom året, og at dette vil gi bedre mulighet for å forberede de mest krevende sakene og se disse i sammenheng.

Det ble påpekt at dette var spørsmål om å finne en administrativ enighet i en type sak som ikke berørte programrådets definerte myndighet etter byvekstavtalen. Trondheim ble derfor oppfordret til å vurdere hvorvidt det er riktig å belaste Kontaktutvalget med denne type spørsmål. Det ble avslutningsvis også lansert et nytt kompromissforslag som gikk ut på å prøve ut flertallsforslaget en tid for å se om det oppstår problem og deretter å ta saken videre til Kontaktutvalget dersom det skulle vise seg nødvendig.

Trondheim kommune mener at dette er et viktig sak og ønsker at saken bringes fram for Kontaktutvalget for avklaring nå.

*Forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet.*



## Ad sak 14/21: Føringer for arbeidet med handlingsprogram 2022 - 2025 (Sek)

Kontaktutvalget har vedtatt å utarbeide et felles årsbudsjett og handlingsprogram som skal være politisk behandlet i løpet av året. Dette er en krevende oppgave som vi tidligere ikke har maktet, og som stiller store krav til overholdelse av tidsfrister og kvalitet på innspill.

Det er sterk motivasjon og forventninger om å greie å levere i henhold til dette. Planen var å avklare rammene for arbeidet med handlingsprogrammet i forrige KU-møte. Vi er derfor litt på etterskudd med avklaringene, men følger likevel oppsatt framdriftsplan. Sekretariatet har sendt ut henvendelse om innspill til partene med utgangspunkt i at vi praktiserer fjorårets føringer, med forbehold om at disse kan bli endret etter behandling i Kontaktutvalget. Føringerne for handlingsplanarbeidet er nærmere omtalt i KU-vedlegg 14-21.

### Prosess:

Handlingsprogrammet behandles av Kontaktutvalget i to omganger:

- Dette notatet drøfter viktige føringer og avklaringsbehov før utforming av forslag til handlingsprogram.
- Forslag til høringsutkast utarbeides på bakgrunn av etatsinnspill og legges fram for Programrådet september 2021 som innstiller før behandling i kontaktutvalget i oktober 2021.

### Økonomiske rammer:

Miljøpakkens økonomi er sammensatt og består av 11 ulike finansieringskilder som disponeres av 7 ulike parter og kan disponeres på 6 ulike vegnett (pluss jernbane).

Det arbeides også med en langsiktig tiltaksplan som ventes til behandling før sommeren. Det foreslås at arbeidet med handlingsprogrammet nå tar utgangspunkt i finansierings- og kostnadsrammer som vist i tabell 1 og 2. Disse vil fram til behandling i PR og KU i september/oktober justeres ut fra nærmere avklaringer av kostnadstall og framdrift.

Tabell 1: Veiledende finansieringsrammer for handlingsprogram 2022-2025 (2010-29)

| Inntekter                               | Før 2022     | 2022        | 2023        | 2024        | 2025        | 2022-25     | 2026-29     | 2010-29      |
|-----------------------------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Kommunale midler                        | 199          | 26          | 26          | 26          | 26          | 102         | 104         | 406          |
| Fylkesvegmidler                         | 673          | 78          | 78          | 78          | 78          | 312         | 312         | 1297         |
| Momskompensasjon                        | 458          | 74          | 96          | 80          | 67          | 317         | 310         | 1085         |
| Rv-midler, store prosjekt               | 1448         | 0           | 116         | 0           | 97          | 212         | 639         | 2299         |
| Rv-midler, programområder               | 510          | 176         | 271         | 401         | 444         | 1292        | 2579        | 4381         |
| Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv      | 86           | 66          | 94          | 58          | 0           | 218         | 0           | 304          |
| Belønningsmidler, byvekstavtale         | 2248         | 272         | 272         | 272         | 272         | 1087        | 1087        | 4421         |
| Belønningsmidler, red. kollektivtakster | 102          | 53          | 53          | 53          | 53          | 213         | 213         | 527          |
| Belønningsmidler, red. bomtakster       | 57           | 30          | 30          | 30          | 30          | 119         | 119         | 296          |
| Belønningsmidler, Metrobuss             | 53           | 28          | 28          | 28          | 28          | 111         | 111         | 275          |
| Investeringsstilskudd, Metrobuss        | 594          | 0           | 0           | 70          | 170         | 240         | 839         | 1673         |
| Andre inntekter                         | 33           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 33           |
| Bominntekt, netto (eks. renteinnt)      | 5252         | 601         | 601         | 601         | 601         | 2406        | 2431        | 10088        |
| <b>Sum inntekter ekskl. finans</b>      | <b>11712</b> | <b>1403</b> | <b>1665</b> | <b>1696</b> | <b>1865</b> | <b>6630</b> | <b>8743</b> | <b>27084</b> |
| Lånebehov (+)/kapitalbeholdning (-)     | -487         | 122         | 177         | -27         | -464        | -191        | 678         | -1           |
| Renteinntekt (1%)                       | 47           | 5           | 4           | 2           | 2           | 13          | 48          | 108          |
| <b>Sum inntekter inkl. finans</b>       | <b>11272</b> | <b>1530</b> | <b>1846</b> | <b>1671</b> | <b>1404</b> | <b>6451</b> | <b>9469</b> | <b>27192</b> |

Inntektsrammene tar utgangspunkt i handlingsprogram 2021-24, indeksregulering samt justert for tilleggsavtalen og en forventning til byggeklare prosjekter som er antatt å tilfredsstille føringene for tildeling av statlige midler. Tabellen viser en potensiell årlig finansieringsramme på 1,4 – 1,9 mrd. kr. Statlige midler tildeles først etter planavklaring. Dette kan medføre lavere finansiering, men da samtidig tilsvarende lavere kostnader.

Tabell 2: Veiledende kostnadsrammer for handlingsprogram 2022-2025 (2010-29)

| Kostnader                             | Før 2022     | 2022        | 2023        | 2024        | 2025        | 2022-25     | 2026-29     | 2010-29      |
|---------------------------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| E6 sør                                | 3146         | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 3146         |
| Rv. 706 Sluppen/Nydalsbrua            | 878          | 300         | 300         | 150         | 0           | 750         | 0           | 1628         |
| Byåstunnelen                          | 24           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 24           |
| Fv. 704 Tanem - Tulluan               | 92           | 150         | 150         | 54          | 0           | 354         | 0           | 446          |
| Knutepunkt Sluppen                    | 18           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 18           |
| Lokale veger                          | 382          | 24          | 0           | 0           | 25          | 49          | 310         | 741          |
| Kollektiv, drift                      | 1592         | 222         | 222         | 222         | 222         | 888         | 888         | 3368         |
| Kollektiv, reduserte kollektivtakster | 102          | 53          | 53          | 53          | 53          | 213         | 213         | 527          |
| Kollektiv, infrastruktur              | 968          | 110         | 205         | 234         | 292         | 840         | 1757        | 3565         |
| Metrobuss                             | 1273         | 100         | 230         | 205         | 184         | 719         | 1090        | 3082         |
| Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv    | 88           | 66          | 94          | 58          | 0           | 218         | 0           | 306          |
| Gatebrukstiltak                       | 98           | 7           | 10          | 10          | 10          | 37          | 42          | 177          |
| Hovednett sykkel                      | 1395         | 341         | 396         | 486         | 441         | 1664        | 1750        | 4809         |
| Gangveger                             | 150          | 48          | 49          | 45          | 21          | 163         | 85          | 398          |
| Trafikksikkerhet                      | 507          | 45          | 46          | 57          | 56          | 204         | 206         | 917          |
| Støytiltak                            | 179          | 13          | 23          | 23          | 29          | 89          | 116         | 384          |
| Info/HJH/mob.rådg/traf.data/eval/anne | 360          | 21          | 21          | 18          | 11          | 71          | 42          | 473          |
| Administrasjon og koordinering        | 17           | 17          | 17          | 17          | 17          | 68          | 68          | 153          |
| Realkostnadsvekst (1% pr år)          | 0            | 12          | 30          | 40          | 42          | 124         | 355         | 479          |
| Rentekostnad (5%)                     | 5            | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 5            |
| Udisponert reserve                    |              |             |             |             |             | 0           | 2546        | 2546         |
| <b>Sum kostnader</b>                  | <b>11272</b> | <b>1530</b> | <b>1846</b> | <b>1671</b> | <b>1404</b> | <b>6451</b> | <b>9469</b> | <b>27192</b> |

På kostnadssiden legges til grunn den midlertidige fordelingen som ble avklart av KU i mai 2020 (KU-sak 18/20), indeksregulert og oppdatert i tråd med vedtatte endringer etter den tid. Kostnadsrammene varierer mellom 1,4- og 1,8 mrd. kr/år i perioden. Miljøpakken har ved utgangen av 2021 en teoretisk kapitalbeholdning på om lag en halv milliard kroner og ventes med disse forutsetningene å ha en beholdning på om lag 680 mill. kr ved utgangen av programperioden (2025).

### Felles rammer for samarbeid:

Det foreligger nå en anbefaling fra Programrådet om å opprettholde føringene omtrent som før. Hovedhensikten med tydelige føringar er å legge til rette for effektivt arbeid og unngå tidkrevende diskusjoner underveis. Dette er spesielt viktig i Miljøpakkens konsensusbaserte beslutningssystem.

### Prioritering og porteføljestyring:

Miljøpakken styres gjennom porteføljestyring med fokus på målstyring. I likhet med forrige års handlingsprogram, foreslås det at følgende føringar legges til grunn for å sikre at kravene til porteføljestyring ivaretas:

- Nye innspill vurderes ut fra samsvar med Miljøpakkens mål, og det forutsettes at alle partene er enige om at tiltakene bidrar til måloppfyllelse.

- Deltakerkommunene foretar porteføljestyring innen egen kommune og innenfor den finansieringen som er tildelt kommunen, men stat, fylke og den aktuelle kommunen må være enige om alle prosjektene som prioriteres i handlingsprogrammet.
- Nye innspill vurderes med tanke på om tiltaket representerer en ekstrainsats som ikke finansierer partenes ordinære oppgaver eller drifts-/vedlikeholdstiltak.
- Det forutsettes at vegeierne er villige til å ta ansvar for drift og vedlikehold av de anleggene som Miljøpakken bygger.

#### *Prosjektkrav:*

I Miljøpakken deles prosjektene inn i tre faser, prosjektutvikling, detaljplanlegging og utbygging. For å sikre et tilstrekkelig prioriteringsgrunnlag, foreslås det at følgende føringer legges til grunn for handlingsprogrammet:

- Det settes av rammer for konkrete prosjekter som tilfredsstiller kravene til dokumentasjon innen fristen 1. juni.
- *Prosjektutvikling* av nye spesifiserte tiltak skal avklares i årsbudsjettet og det settes av inntil 0,5 mill. kr til hver prosjektidé i handlingsprogrammets første år.
- Prioritering av tiltak til *detaljplanlegging* foretas etter at gjennomført prosjektutvikling er dokumentert i skjemaet “Rapport prosjektutvikling” innen 1. juni med:
  - vurdering av alternative løsninger og ambisjonsnivå
  - anbefaling om valg av konsept
  - vurdering av nytte og måloppnåelse
  - resultat fra gjennomført forprosjekt
  - kostnadsvurdering for fastsettelse av styringsmål
- Kostnadsanslag skal foreligge innen 1. juni året før utbygging påbegynnes. Anslaget skal ha +/- 10 % usikkerhet på minimum reguleringsplannivå.
- Tiltak som skal finansieres med statlige midler spilles inn til Miljøpakkens handlingsprogram året før det tas inn i statsbudsjettet. Reguleringsplan skal også foreligge innen utgangen av året før det kan tas inn i statsbudsjettet.
- Anslagsmetodikk benyttes ved kostnadsanslag basert på byggeplan (ev. reguleringsplan) for prosjekter med styringsmål over 10 mill. kr.
- Partene i Miljøpakken etablerer et samarbeid som sikrer at prosjektene har tilgang til nødvendig kompetanse for gjennomføring av kostnadsanslag etter Anslagsmetodikken.
- I tillegg til politisk behandling av nye prosjektidéer, skal som et minimum finansiering av enten detaljplanlegging eller utbygging behandles politisk for alle prosjekter.

#### *Bindinger:*

Det anbefales at prosjektene som tidligere år deles inn i tre grupper:

- Bundne prosjekter
- Delvis bundne prosjekter
- Ubundne/nye prioriterte prosjekt

*Samordning:*

Ved prioritering av utbyggingsrekkefølge anbefales det å vektlegge ferdigstillelse av samordnede rutetilbud og tilrettelegging av rasjonelle tiltakspakker innenfor samme geografiske område og tidsperiode.

*Avklaringsbehov for rammeavsetninger:*

Miljøpakken satte tidligere av alle midlene til prosjektene fordelt over aktuelle år i handlingsprogrammet. Det gir god oversikt og sikkerhet for tilgangen til ressurser for gjennomføring av prosjektene. Erfaringene var imidlertid at mange av Miljøpakkens prosjekter var lite avklart og verken fulgte forventede tidsplaner eller kostnadsrammer. Konsekvensen er at det fortsatt står betydelige midler bundet til vedtatte prosjekt med tvilsom framdrift, og at det lett oppstår avvik i økonomioversiktene når det etter hvert må foretas mange omdisponeringer.

Av den grunn ble praksis endret til å bare sette av ressurser over flere år til de prosjektene som har en rimelig sikker prosjektavklaring. I tillegg ble det satt av rammeavsetninger til senere fordeling innenfor de ulike tiltaksområdene. Her omtales aktuelle prosjekt, men den konkrete fordelingen på enkeltprosjekt tas ved senere revisjon. I handlingsprogram 2021-2023 var omtrent 2/3 av midlene avsatt til konkrete prosjekt mens resterende 1/3 var rammeavsetninger til fordeling i senere årsbudsjett/handlingsprogram.

Det er litt ulike oppfatninger om hva som er mest hensiktsmessig. Trondheim ønsker at vi avsetter midlene over flere år for alle prosjektene som er ferdig med innledende prosjektavklaring, men før detaljplanlegging påbegynnes. Avsetningene første år skal være bindende mens avsetningene senere år skal være veiledende og kan omdisponeres underveis ved behov. Dette synspunktet støttes av Malvik.

Flertallet med Stjørdal, Melhus, fylkeskommunen og staten ønsker å følge sekretariatets anbefaling om å sette av rammeavsetninger inntil prosjektene er nærmere avklart og utbyggingsmidler først etter at vi har kommet et stykke med detaljplanlegging.

*Programrådets forslag til konklusjon:*

- *Kontaktutvalget vedtar å legge de beskrevne føringene for økonomiske rammer og samarbeid til grunn for arbeidet med handlingsprogram 2022 – 2025.*
- *Praksis vedrørende bruk av rammeavsetninger følges opp i henhold til utfallet av drøftingene i møtet.*

**Ad sak 15/21: Stortingsmelding NTP 2022-33 – betydning for Miljøpakken (SVV/JD)**  
Stortingsmelding 20 (2020-2021) om Nasjonal transportplan er nå lagt fram. De totale finansieringsrammene foreslås på omtrent samme nivå som i inneværende periode. Dette gjelder også satsingen på byvekstavtaler som også utvides til å omfatte flere byer.

Det settes av midler til Nydalsbrua i 2023 som tidligere vedtatt, men det foreslås ikke refusjon av forskutterte midler i første planperiode fram til 2028. Det er ikke midler til ombygging av Klettkrysset og heller ikke midler til knutepunkt på Sluppen. Presentasjon i KU-vedlegg 15a-21.

Det foreslås flere og raskere tog på Dovrebanen i flere trinn. Heggstadmoen godsterminal skal utvides og oppgraderes. Trønderbanen utvikles fra ett til to tog i timen, først Melhus - Trondheim - Stjørdal, og senere helt fram til Steinkjer. Det planlegges for videre utvikling av togtilbudet i Trondheimsregionen. Midlene til stasjons- og knutepunktutvikling i byvekstavtalen opprettholdes for Trondheimsområdet.

*Forslag til konklusjon:*

*Tas til orientering*

#### **Ad sak 16/21: Status for arbeidet med Nydalsbrua**

Det orienteres om prosjektet, status for hovedentreprisen, kommende vegstegninger og noen utfordringer (KU-vedlegg 16-21). Det arbeides nå med fjellskjæring ved Byåstunnelens innløp. Forventet åpning av brua høsten 2023 hvis alt går etter planen - ferdigstillelse året etter. Det foreligger ingen større økonomiske overraskelser, men stål og treprisene har steget som følge av korona.

#### **Eventuelt:**

- **Orientering om oppfølging av forslag om bruk av midler til reduserte kollektivtakster (Trfk)**



Trondheim

**Infrastrukturprosjektet**  
**Oppsummering av prosjektøkonomien**  
**februar 2021**

## Om Metrobuss

Metrobussprosjektet, som startet under navnet Superbuss i 2016, har sin bakgrunn i bymiljøavtalen 2016-2023. Avtalen ble signert av deltagende parter i Miljøpakken: Trondheim kommune (TK), Sør-Trøndelag fylkeskommune (STFK) og staten ved Statens vegvesen og Jernbaneverket den 12.02.2016

### 4. Nærmere om Superbuss

Staten vil dekke halvparten av kostnadene til Superbussløsningen gjennom ordningen med statlig tilskudd til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport, i tråd med brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 2.juni 2014 og 4.juli 2014. Tilskuddet skal dekke halvparten av kostnadene ved selve busstraséen med holdeplasser og knutepunkter, inkludert ett busstopot.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune er ansvarlig for den andre halvdel. Den kan dekkes gjennom bompenger, kommunale midler, fylkeskommunale midler og/eller private midler, jf. punkt 6.

#### Utklipp fra bymiljøavtalen

Metrobussprosjektet var delt inn i to hovedoppgaver frem til innføring av Metrobuss som kollektivsystem i Trondheim 03.08.2019. Det ene prosjektet var infrastrukturprosjektet og det andre var bussmateriell, billettsystem og sanntidssystem med skjermer.

### **Metrobuss infrastruktur. Prosjektets ansvar og ledelse:**

Metrobuss infrastrukturprosjektet hadde ansvar for å planlegge og etablere de stasjoner, knute- og omstigningspunkt og strekningstiltak som var nødvendige for at bussene kunne begynne å kjøre med planlagt oppstart 3. august 2019. Stasjoner, knute- og omstigningspunkt ble planlagt ut fra politisk vedtak om rutestruktur og stasjoner fra 2016. Strekningstiltak ble prioritert fra en liste av antatte problempunkt for fremkommelighet utarbeidet i 2016.

Infrastrukturprosjektet ble gjennomført som et fleretatlig prosjekt, ledet av Statens vegvesen i oppstarten frem til mai 2017. Deretter overtok kommunen ledelsen frem til juni 2018 da alle delprosjekt var ferdig utredet og planavklart. Fra og med juli 2018 ble hele prosjektet delt opp i to bestillinger for bygging og fordelt etter tiltakets plassering mellom vegeierne i kommunen og vegvesenet/fylket.

Prosjektleder i planfasen og controller i byggefasen: Kai-A Riersen

Ansvarlig byggherre i Trondheim kommune: Are Kullerud

Ansvarlig byggherre i vegvesenet/fylkeskommunen: Terje Fiksdal

Økonomicontroller, etatskontroll: Knut Helge Togstad (TK) og Bente S Bratvold (TRFK)

## **Innhold.**

|                                                       |                                         |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| <b>1. Kort oppsummering</b>                           | <b>3</b>                                |
| <b>2. Strategi, styring og gjennomføring.</b>         | <b>4</b>                                |
| <b>3. Økonomi, budsjett og styringsstrategi.</b>      | <b>5</b>                                |
| 3.1 Budsjett                                          | 5                                       |
| 3.2 Usikkerhetsstyring, økonomi                       | 5                                       |
| 3.3 Resultat, økonomi                                 | 6                                       |
| <b>4. Kort om leveransen i prosjektet</b>             | <b>9</b>                                |
| 4.1 Kvalitet                                          | 9                                       |
| 4.2 Fremdrift                                         | 10                                      |
| <b>5. Rapportering.</b>                               | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |
| <b>6. Store delprosjekt</b>                           | <b>10</b>                               |
| 6.1 Økonomi oppsummering for de 6 største delprosjekt | 11                                      |
| 6.2 Tiller knutepunkt                                 | <b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b> |



# 1. Kort oppsummering

Prosjektene har fullført alle bestilte byggeprosjekt. Oppsummering av økonomien viser at prosjektet har holdt seg innenfor gitte ramme på 750 mill. kr. + 15 mill. kr. til innledende planlegging av Metrobuss som system. Oppsummeringen viser at 35,4 mill. kr. står ubrukt hvorav 26 mill.kr. er udisponert sikkerhetsavsetning og 9,4 er rest av gjeldende budsjett.

# 2. Strategi, styring og gjennomføring.

Prosjektet hadde en kort tidshorisont fra planlegging til ferdigstillelse. Prosjektet kom i gang høsten 2016, men var først strukturert for koordinert og styrt gjennomføring sommeren 2017. Første politiske vedtak om gjennomføringsplan, økonomi og kvalitetsnivå forelå 16. april 2017. Deretter startet et omfattende arbeid med å konkretisere alle pågående planer etter de nye føringene for økonomi og kvalitet.

Prosjektet måtte gjennomføre utredning og evaluering av alle av prosjektets 98 delprosjekt. For å spare tid, måtte flere prosesser gå parallelt. Noen prosjekt kunne videreføres med mindre endringer mens noen trengte flere utredninger for plassering og løsning. Prosjektet hadde som strategi å avklare mest mulig i tidlig fase for å unngå å måtte stoppe og reversere senere i planleggingen. Dette krevde et høyt detaljnivå i tidlig fase for å avklare alle vesentlige forhold rundt foreslåtte løsninger. Prosjektet igangsatte et stort arbeid med å avklare alle forhold i og rundt prosjektene som viktige avklaringer og forhold som kunne gi utfordringer senere i prosjektet. Stans og tilbakesteg måtte unngås.

Så snart et delprosjekt var ansett som "beste" løsning og viktige avklaringer var gjennomført, ble delprosjektene samlet i bestillingspakker til byggherrene. Til sammen 17 byggepakker på 1-7 delprosjekt for bygging av infrastruktur ble gitt som bestilling til byggherreorganisasjonene i kommunen og i vegvesenet.

Prosjektet leverte all infrastruktur som var planlagt og rapportert ferdig til åpning 3.august. En stasjon, NTNU Dragvoll, ble holdt igjen for å se an den økonomiske utviklingen i byggeporteføljen i 2019. Tiller knutepunkt ble først vedtatt som en enklere løsning enn den som nå er bygget. Etter innspill fra eierne i kommunen og fylket ble en konkret, større og mer omfattende løsning lagt frem for prosjektet.

### 3. Økonomi, budsjett og styringsstrategi.

#### 3.1 Budsjett

Prosjektet hadde sitt første politisk vedtatte budsjett på 660 mill. kr. fra politisk sak TK-24/18

Budsjettrammen ble hevet til 750 mill. kr. i politisk sak TK-67/18 med bakgrunn i utvidet politisk bestilling av snøsmelteanlegg på alle stasjoner utenfor sentrumsområdene og utvidet prosjekt på Tiller knutepunkt. Likelydende vedtak er gjort i Fylkesutvalget. I tillegg hadde prosjektet 15 mill. kr. til innledende oppstartsaktiviteter for hele Metrobussprosjektet som er med i oppsummerende budsjett i denne rapporten. Totalt budsjett og gjeldende økonomisk ramme for infrastrukturprosjektet er 765 mill. kr. Se tabell 1 og 2.

#### **Ref politisk sak i Bystyret, TK-67/18 og i Fylkestinget:**

1. Bystyret vedtar forslag til revidert budsjett for Metrobussprosjektet. Det avsettes totalt 750 millioner kroner til stasjoner, traséutbedringer og knute- og omstigningspunkt fram til oppstart av nytt ruteopplegg i 2019. Beløpet inkluderer 60 millioner kroner i sikkerhetsavsetning og plankostnader. Midlene disponeres på følgende måte:

- a) 226 millioner kroner til bygging av knute- og omstigningspunkt
- b) 416 millioner kroner til bygging av stasjoner
- c) 108 millioner kroner til gjennomføring av strekningstiltak

Budsjetterte kostnader omfatter ledelse, plan-, regulering-, erverv, og byggekostnader.

#### 3.2 Usikkerhetsstyring, økonomi

Prosjektet etablerte et 3 delt sikkerhetssystem for økonomistyring.

- 1. Prosjektet hadde en overordnet sikkerhetsavsetning på 60 mill. kr. Avsetning besto av et prosentvis bidrag trukket ut fra alle delprosjekt.
- 2. Byggherrene fikk en sikkerhetsavsetning på 5-10 % av totalsum for byggepakkene. Bestilling pr. pakke besto av 3 poster.
  - I. Totalkostnad
  - II. Målpris

### III. Sikkerhetsavsetning.

3. Prosjektet planla å holde igjen 2-3 byggeprosjekt til økonomisituasjonen var gjennomgått etter oppstarten 3. august 2019.

## 3.3 Resultat, økonomi

Prosjektet har levert i henhold til bestillingen innenfor den gitte økonomiske rammen og sitter med 35,4 mill. kr. igjen av budsjettet. Da er gjenstående forpliktelser på 11 mill. kr. og 4 mill. kr. avsatt til midlertidig gatebruksplan ref. vedtak i programrådet 12/19 er trukket fra. Det vil si at prosjektet kan tilbakeføre 35,4 mill. kr. til Miljøpakken.

**Tabell 1. Budsjett for plan- og byggefase med prognose, medgåtte kostnader og rest**

| Metrobuss - totalregnskap |                            |                                 |                     |                                   |                                                 |                              |
|---------------------------|----------------------------|---------------------------------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------|
| Fase/oppgave              | Opprinnelig budsjett       | Revidert styringsmål (prognose) | Fakturert pr. 01.02 | Gjenstående forpliktete kostnader | Avsatt Midlertidig gatebruksplan PGR. sak 12/19 | Leveres tilbake til Prog.råd |
| Overordnet ledelse        | 4 300 000                  | 4 500 000                       | 4 433 000           | 67 000                            |                                                 |                              |
| Planfase                  | 64 700 000                 | 62 750 000                      | 62 737 000          | 13 000                            |                                                 |                              |
| Byggefase                 | 636 000 000                | 658 350 000                     | 647 507 000         | 10 843 000                        | 4 000 000                                       |                              |
| Sikkerhetsavsetning       | 60 000 000                 | 39 400 000                      |                     |                                   |                                                 |                              |
| <b>Sum</b>                | <b>765 000 000</b>         | <b>765 000 000</b>              | <b>714 677 000</b>  | <b>10 923 000</b>                 | <b>4 000 000</b>                                | <b>35 400 000</b>            |
| <b>Byggefase</b>          |                            |                                 |                     |                                   |                                                 |                              |
| Ansvar                    | Bestilling vidert prognose |                                 | Fakturert 01.02     | Rest                              | Gj. kost, sikre                                 |                              |
| SVV                       | 336 000 000                | 332 000 000                     | 330 433 000         | 2 000 000                         | 2 000 000                                       |                              |
| TK                        | 300 000 000                | 303 000 000                     | 294 159 000         | 8 900 000                         | 8 900 000                                       |                              |
| <b>Sum</b>                | <b>636 000 000</b>         | <b>635 000 000</b>              | <b>624 592 000</b>  | <b>10 900 000</b>                 | <b>10 900 000</b>                               |                              |

I prognosen er det tatt med sikre gjenstående kostnader som byggherre vet kommer i 2021 etter sluttforhandlinger med entreprenører. Tabell 2 viser det samme budsjettet, men med spesifisering av gjenstående midler og gjenstående sikkerhetsavsetning.

**Tabell 2. Oppsummering budsjett 2019 og bokført kostnader 2021**

|                                                   |                  |                      |                     |                 |
|---------------------------------------------------|------------------|----------------------|---------------------|-----------------|
| <b>Metrobuss infrastrukturprosjektet</b>          |                  |                      |                     |                 |
| Infrastruktur + innledende-overordnet planlegging |                  |                      |                     |                 |
| Oppsummering mars 2021                            |                  |                      |                     |                 |
|                                                   |                  |                      |                     |                 |
| <b>Overordnet budsjett:</b>                       |                  |                      |                     |                 |
| Innledende overordnet planlegging Metrobuss 2016  | 150000000        |                      |                     |                 |
| Budsjett infrastruktur 2019                       | 750000000        |                      |                     |                 |
| <b>Sum budsjett 2019</b>                          | <b>765000000</b> |                      |                     |                 |
|                                                   |                  |                      |                     |                 |
|                                                   |                  |                      |                     |                 |
|                                                   |                  |                      |                     |                 |
|                                                   |                  | <b>Budsjett 2019</b> | <b>Bokført 2021</b> |                 |
| <b>Budsjett hovedposter</b>                       |                  |                      | 765 000 000         | : Budsjett 2021 |
| Overordnet planlegging 2016                       |                  | 15 000 000           | 15 000 000          | (-) Påløpt      |
| Planfase og erverv:                               | (+)              | 83 000 000           | 75 100 000          | (-) Påløpt      |
| Byggefase:                                        | (+)              | 607 000 000          | 624 500 000         | (-) Påløpt      |
| Sikkerhetsavsetning.                              | (+)              | 60 000 000           | <b>26 000 000</b>   | (-) Gjenstående |
| Gjenstående utgifter 2021                         |                  |                      | 11 000 000          | (-) Gjenstående |
| Bidrag midlertidig gatebruksplan                  |                  |                      | 4 000 000           | (-) Påløpt      |
| Sum budsjett 2019                                 | (=)              | 765 000 000          |                     |                 |
| <b>Rest budsjett 2021</b>                         |                  |                      | <b>9 400 000</b>    | (=)             |
|                                                   |                  |                      |                     |                 |

Gjenstående midler etter fullført planlegging og byggefase i Metrobuss infrastrukturprosjektet er rest av budsjett: 9,4 mill. kr. + rest av sikkerhetsavsetning: 26 mill. kr.

Gjenstående midler fra infrastrukturprosjektet: 9 400 000 + 26 000 000 = 35,4 mill. kr.

I tabell 3 er budsjett satt opp etter hoved-tiltaksposter som er: Knutepunkt, stasjoner og strekningstiltak.



**Tabell 3. Oppsummering budsjett 2019 og bokførte kostnader pr. hovedtiltakspost**

| <i><b>Budsjett pr. tiltakspost</b></i>               |                         |                            |                            |                                |                          |                                                   |
|------------------------------------------------------|-------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------------|--------------------------|---------------------------------------------------|
| <i><b>Tiltakspost</b></i>                            | <i><b>Budsjett*</b></i> | <i><b>Forbruk Plan</b></i> | <i><b>Forbruk bygg</b></i> | <i><b>Gjenstående utg.</b></i> | <i><b>Differanse</b></i> | <i><b>Kommentar</b></i>                           |
| <i><b>Knutepunkt</b></i>                             | 226 000 000             | 15 020 000                 | 261 587 000                | 5 000 000                      | -55 607 000              | Tiller, Strindheim og Tonstad har økte budsjetter |
| <i><b>Stasjoner</b></i>                              | 416 000 000             | 45 060 000                 | 283 524 000                | 6 000 000                      | 81 416 000               | Mindre forbruk enn anslått                        |
| <i><b>Strekningstiltak</b></i>                       | 108 000 000             | 15 020 000                 | 79 419 000                 | 0                              | 13 561 000               | Mindre forbruk pga H7 (Enklere løsning)           |
| <i><b>Overordnet planlegging</b></i>                 | 15 000 000              | 15 000 000                 |                            |                                |                          |                                                   |
| <i><b>Sum inkl. sikkerhetsavsetning</b></i>          | 765 000 000             | 90 100 000                 | 624 530 000                | 11 000 000                     | 39 370 000               |                                                   |
| <i><b>Overført midlertidig gatebruksplan (-)</b></i> |                         |                            |                            |                                | 4 000 000                |                                                   |
| <i><b>Gjenstående midler (=)</b></i>                 |                         |                            |                            |                                | <b>35 370 000</b>        |                                                   |
|                                                      |                         |                            |                            |                                |                          |                                                   |
| <i><b>Oversikt, gjenstående midler</b></i>           |                         |                            |                            |                                |                          |                                                   |
| <i><b>Gjenstående sikkerhetsavsetning:</b></i>       |                         |                            |                            |                                | 26 000 000               |                                                   |
| <i><b>Gjenstående midler, budsjett</b></i>           |                         |                            |                            |                                | 9 400 000                |                                                   |
| <i><b>Sum rest:</b></i>                              |                         |                            |                            |                                | <b>35 400 000</b>        |                                                   |

## 4. Kort om leveransen i prosjektet

### 4.1 Kvalitet

Byggherrene har ikke rapportert om endringer av betydning fra avtalte kvalitet gitt i bestilling og i prosjekteringsanvisning for stasjoner og knutepunkt utarbeidet for infrastrukturprosjektet.

## 4.2 Fremdrift

Prosjektet leverte de fleste delprosjekt til oppstarten 3. august 2019, foruten de som var rapportert forsinket tidlig i 2018/2019.

Følgende delprosjekt ble ikke fullført pr. 3. august 2019, men senere samme år:

- Strekningstiltak, Østre Rosten: Måtte avvente et pågående VA prosjekt som har dratt ut i tid.
- Knutepunkt Tiller: Sen avklaring av gjeldende løsning og etterfølgende tekniske avklaringer og godkjenninger. Inkluderer stasjon i Østre Rosten. Prosjektet fikk klarsignal av prosjektstyret til å starte arbeid parallelt med godkjenningsprosess. Midlertidig holdeplass etablert til 3. august 2019. Anlegget tatt i bruk desember 2019.
- Stasjoner, Haakon VIIS gate øst: Sen oppstart av VA prosjekt der stasjonene skal ligge, VA prosjektet ble ytterligere forsinket grunnet forurensede masser og tilsig av forurenset vann i byggegrop. Midlertidig holdeplass etablert til 3. august 2019. Stasjoner bygger ferdig 2020.
- Rundkjøring mellom Sentervegen og Østre Rosten – tidligere lyskryss. Del av Tiller knutepunkt. Det ble etablert en midlertidig løsning til 3. august 2019.

Følgende delprosjekt ble holdt igjen høsten 2019 som del av sikkerhetsstyringen av økonomien i påvente av avklaring av økonomistatusen etter oppstart 3. august 2019:

- Stasjon NTNU Dragvoll
- Strekningstiltak i Mellomvegen og Ranheimsvegen
- Stasjon Biskop Sigurds gate.

Alle disse delprosjektene ble igangsatt og fullført sommeren og høsten 2020 da videre bygging uten risiko for å gå utover den gitte rammen var avklart.

## 5. Rapportering.

Prosjektet har hatt månedlige rapporter til prosjektstyret/Programrådet frem til 31.12.2019. Deretter kvartalsvis rapportering. Prosjektet har rapportert månedlig til KU og kvartalsvis til politisk ledelse frem til høsten 2019.

## 6. Store delprosjekt

Prosjektet besto av 98 delprosjekt fra mindre delprosjekt som midlertidige stasjoner til store knutepunkt og endeholdeplasser.

## 6.1 Økonomi oppsummering for de 6 største delprosjekt

Her er en oversikt over økonomien av de 6 største delprosjektene, Tiller knutepunkt, Tonstad knutepunkt, Strindheim knutepunkt, strekningstiltak i Østre Rosten og Sivert Tonstads vei med 2 stasjonspar.

Budsjettendringer og prognose med vedtak om budsjettendringer tom 01.01.2020 er vist i tabell 4.

**Tabell 4. Oversikt over budsjettutvikling etter vedtak i Programrådet til og med april 2020.**

| <b>PR sak</b>       | <b>Tiller K</b> | <b>Tonstad O</b> | <b>Ø Rosten str.</b> | <b>Strindheim K</b> | <b>Sivert T. vei</b> | <b>Midlertidige stasjoner</b> |
|---------------------|-----------------|------------------|----------------------|---------------------|----------------------|-------------------------------|
| Bestilling          | 31,5 (3,5)      | 39,6 (4,4)       | 31,5 (3,5)           | 18 (2)              | 20 (4,5)             | 31,7 (3,2)                    |
| 2/19                | 38,5 (3,5)      |                  |                      |                     |                      |                               |
| 12/19               |                 |                  | 35 (3,5)             |                     | 28 (4,5)             |                               |
| 41/19               | 49,5 (3,5)      |                  |                      |                     |                      |                               |
| 65/19               |                 |                  |                      | 23 (2)              | 45 (4,5)             | 35 (3,2)                      |
|                     |                 |                  |                      |                     |                      |                               |
|                     |                 |                  |                      |                     |                      |                               |
| Gjeldende ramme     | 49,5            | 39,6             | 35                   | 23                  | 45                   | 35                            |
| Byggherres prognose | 60              | 45               | 40                   | 28                  | 67                   | 45                            |
| Avvik               | -10,5           | -5,4             | -5                   | -5                  | -22                  | -10                           |

Kommentar til tabell:

Byggherres sikkerhetsavsetning i parentes.

Tiller knutepunkt: Har meldt om kontinuerlige kostnadsøkninger på grunn av at det har vært krevende å få godkjenning for valgte løsning som avviker fra normale kollektivløsninger. Siste kostnadsøkning ble varslet i april 2020. Da meldte byggeleder en kostnadsøkning på 12 mill. kr. til programrådet som da fungerte som prosjektstyre. Programrådet godkjente denne kostnadsøkning 13.04.2021.



**Tabell 5. Oppsummering økonomi store delprosjekt 13.04.2021**

| <b>Delprosjekt</b>                                       | <b>Budsjett</b> | <b>Forbruk</b> | <b>Gjenstående kost</b> | <b>SUM<br/>prosjektkostnad</b> | <b>Avvik budsjett</b> |
|----------------------------------------------------------|-----------------|----------------|-------------------------|--------------------------------|-----------------------|
| Tiller knutepunkt                                        | 61 500 000      | 56 631 000     | 7 498 732               | 64 129 732                     | -2 629 732            |
| Lund endeholdeplass                                      | 46 000 000      | 36 083 000     | 0                       | 36 083 000                     | 9 917 000             |
| Sivert Thonstads veg, strekningstiltak med stasjoner     | 53 400 000      | 67 651 000     | 0                       | 67 651 000                     | -14 251 000           |
| Tonstad og Østre Rosten - knutepunkt og strekningstiltak | 83 700 000      | 83 774 000     | 350 000                 | 84 124 000                     | -424 000              |
| Strindheim knutepunkt                                    | 28 000 000      | 26 107 000     | 200 000                 | 26 307 000                     | 1 693 000             |
| Midlertidige stasjoner                                   | 46 000 000      | 45 491 000     | 115 000                 | 45 606 000                     | 394 000               |

Kommentar til tabell.

Sivert Tonstads veg: Budsjettet består av stasjoner 8,4 mill. kr. + strekningstiltak: 45 mill. kr. ref. tabell 3.

Strindheim Knutepunkt: Budsjettet er her tilført 5 mill. kr. i sak PR 57/20

Tiller knutepunkt: Budsjettet er her tilført 12 mill av sikkerhetsavsetning i PR sak 41/21.

**Signatur** (01.03.2021):

Kai-A Riersen

Knut Helge Togstad

Bente S Bratvold

Are Kullerud

Terje Fiksdal

## JANUAR

**Handlingsprogram:**  
Samordning i KU  
**Evaluering måloppnåelse:**  
Arbeid med grunnlag

## FEBRUAR

**Handlingsprogram:**  
Behandling politisk styringsgruppe  
**Rapportering:**  
Frist årsrapportering 28/2  
**Programråd:**  
Økonomiske disponeringer  
**Evaluering måloppnåelse:**  
Frist data fra partene 28/2

## MARS

**Handlingsprogram:**  
Føring behandles i PR og KU  
Behov revisjon ÅB meldes innen 15/3  
**Rapportering:**  
Månedssrapportering (TK, TRFK, SVV)  
**Evaluering måloppnåelse:**  
Sak til PR og KU

## APRIL

**Handlingsprogram:**  
Revidert årsbudsjett behandles i PR (evt.)  
**Rapportering:**  
Årsrapport behandles i PR

## MAI

**Handlingsprogram:**  
Frist innspill 1/5  
Revidert årsbudsjett behandles i KU (evt.)  
**Rapportering:**  
Årsrapport behandles i KU  
Frist rapportering 1. tertial 12/5  
**Programråd:**  
Økonomiske disponeringer

## JUNI

**Handlingsprogram:**  
Frist dokumentasjon 1/6  
Revidert årsbudsjett behandles politisk (evt.)  
**Rapportering:**  
Tertialrapport behandles i PR og KU

## JULI



## AUGUST

**Handlingsprogram:**  
Drøfting i AU  
**Rapportering:**  
Månedssrapportering (TK, TRFK, SVV)  
**Programråd:**  
Økonomiske disponeringer

## SEPTEMBER

**Handlingsprogram:**  
Forslag behandles i PR  
**Rapportering:**  
Frist rapportering 2. tertial 12/9

## OKTOBER

**Handlingsprogram:**  
Forslag behandles i KU, høring  
**Rapportering:**  
Tertialrapport behandles i PR og KU

## NOVEMBER

**Handlingsprogram:**  
Saksbehandling, høring  
**Rapportering:**  
Månedssrapportering (TK, TRFK, SVV)  
**Programråd:**  
Økonomiske disponeringer

## DESEMBER

**Handlingsprogram:**  
Politisk behandling



## **Avklaringsbehov i utarbeidelsen av Miljøpakkens handlingsprogram 2022-2025**

Arbeidet med årsbudsjettet er endret og årsbudsjettet inngår nå som del av handlingsprogrammet. Det har konsekvenser for innspill til statsbudsjett 2022 siden handlingsprogram 2022-25 vedtas for sent til å gi føringer for dette. Dette gjelder bare inneværende år. For ettertiden må innspillene til statsbudsjettet avklares tidligere slik at de kan vedtas året før behandling i Stortinget.

Første år i handlingsprogrammet vil være årsbudsjettet for 2022. Andre år i handlingsprogrammet er innspill til statsbudsjett 2023 og årsbudsjett 2023 i Miljøpakken. Øvrige år vil vise bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene. Det tas ikke stilling til fordeling av midler på tiltaksområdene etter 2025 ut over det som følger som bindinger i prosjektene. Handlingsprogrammet rulleres årlig.

### **Prosess**

Miljøpakkens handlingsprogram 2022-2025 utarbeides på bakgrunn av etatsinnspill fra partene i byvekstavtalen. Frist for innspill til handlingsprogrammet er 1. mai og endelig frist for fremleggelse av dokumentasjon er 1. juni.

Det legges opp til behandling av handlingsprogram i to etapper:

1. Dette notatet drøfter viktige føringer og avklaringsbehov før utforming av forslag til handlingsprogram. Notatet legges fram for Programrådet 13.04.2021 og for KU 23.04.2021.
2. Forslag til høringsutkast legges fram for Programrådet september 2021 som innstiller før behandling i KU oktober 2021.

Før forslag til høringsutkast legges fram for Programrådet, gjennomfører arbeidsutvalget en felles drøfting. Sammenstilte nytte-kostnadsvurderinger fra partenes rapportering vil være et viktig grunnlag i dette arbeidet.

Etter behandling av forslag til høringsutkast i KU, går høringsutkast til brukerutvalg og nabokommunene Skaun og Orkland, samt politisk høring i formannskap og fylkesutvalg. Forslag til handlingsprogram behandles politisk i Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus i desember, og deretter i politisk styringsgruppe.

### **Felles rammer for samarbeidet**

Miljøpakken har mange parter og oppgavene er gjerne fordelt mellom flere avdelinger hos hver part. Partene er selvstyrte og likestilte og hver for seg ansvarlige for gjennomføringen innen egen

virksomhet. Ingen har myndighet til å styre andre. Mange selvstendige aktører krever tydelige rammer for å jobbe målrettet, samordnet og kostnadseffektivt.

Klare rammer vil avgrense rommet for interessemotsetninger. Partene har både en felles interesse av å bidra til Miljøpakkens mål og en egeninteresse av tjene egen virksomhet på best mulig måte. Det er en krevende situasjon. Felles spilleregler er derfor også viktig for å sikre legitimitet og aksept for bruken av så vel bompenger som store statlige bevilgninger.

Avklaring av felles rammer for arbeidet med handlingsprogrammet avklares gjennom den innledende behandlingen av arbeidet. Disse omtales nærmere i dette notatet.

## **Økonomiske rammer**

Miljøpakkens økonomi er sammensatt. Den består av 11 ulike finansieringskilder:

- som disponeres av 7 ulike parter
- som kan benyttes på 6 ulike vegnett (pluss jernbane)
- med ulike betingelser for hva de kan brukes til (drift, investering, planlegging og utbygging)
- med ulike krav til hvilket grunnlag som må være på plass før vi får tilgang til midlene.

Det arbeides parallelt med en langsiktig tiltaksplan som ventes fremmet til politisk behandling før sommeren. Her trekkes det opp rammer for disponeringen av Miljøpakkens ressurser i hele den avklarte planperioden fram til 2030. Inntil videre legger vi til grunn den midlertidige fordelingen som ble avklart av Kontaktutvalget i mai 2020 (KU-sak 18/20) som indeksreguleres og oppdateres i tråd med vedtatte endringer etter den tid.

Ved innspill til statsbudsjett 2019 ble det sommeren 2018 lokalpolitisk enighet om en finansierings- og tiltaksplan fram til 2030. Denne dannet utgangspunkt for byvekstforhandlingene og åpnet opp for forskuttering av Nydalsbrua. Det var i hovedsak enighet om kostnadsfordelingen mellom ulike prosjekt/tiltaksrammer i sektorer. Alle midler ble ikke fordelt, og noe ble beholdt som reserve for senere fordeling.

Ny byvekstavtale trådte i kraft juni 2019 og tilleggssavtalen om bompenger med staten ble signert oktober 2020.

En oversikt over finansieringen i handlingsprogramperioden og resten av årene i Miljøpakken framgår av tabell 1. Alle tall i notatets tabeller fra og med 2022 er i 2022-kr. I påvente av at indeksene for 2022 blir avklart benyttes samme indekser som for 2021. Tall før 2022 er i løpende kroner. Alle tall er i mill. kr og inkluderer merverdiavgift.

**Tabell 1: Veiledende finansieringsrammer for handlingsprogram 2022-2025 (2010-29)**

| <b>Inntekter</b>                        | <b>Før<br/>2022</b> | <b>2022</b> | <b>2023</b> | <b>2024</b> | <b>2025</b> | <b>2022-25</b> | <b>2026-29</b> | <b>2010-29</b> |
|-----------------------------------------|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------|----------------|----------------|
| Kommunale midler                        | 199                 | 26          | 26          | 26          | 26          | 102            | 104            | 406            |
| Fylkesvegmidler                         | 673                 | 78          | 78          | 78          | 78          | 312            | 312            | 1297           |
| Momskompensasjon                        | 454                 | 67          | 90          | 86          | 82          | 325            | 302            | 1081           |
| Rv-midler, store prosjekt               | 1448                | 0           | 116         | 113         | 207         | 436            | 416            | 2299           |
| Rv-midler, programområder               | 510                 | 176         | 271         | 401         | 444         | 1292           | 2579           | 4381           |
| Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv      | 86                  | 66          | 94          | 58          | 0           | 218            | 0              | 304            |
| Belønningsmidler, byvekstavtale         | 2248                | 272         | 272         | 272         | 272         | 1087           | 1087           | 4421           |
| Belønningsmidler, red. kollektivtakster | 102                 | 53          | 53          | 53          | 53          | 213            | 213            | 527            |
| Belønningsmidler, red. bomtakster       | 57                  | 30          | 30          | 30          | 30          | 119            | 119            | 296            |
| Belønningsmidler, Metrobuss             | 53                  | 28          | 28          | 28          | 28          | 111            | 111            | 275            |
| Investeringsstilskudd, Metrobuss        | 594                 | 0           | 0           | 68          | 153         | 220            | 802            | 1616           |
| Andre inntekter                         | 33                  | 0           | 0           | 0           | 0           | 0              | 0              | 33             |
| Bominntekt, netto (eks. renteinnt)      | 5252                | 601         | 601         | 601         | 601         | 2406           | 2431           | 10088          |
| <b>Sum inntekter ekskl. finans</b>      | <b>11708</b>        | <b>1397</b> | <b>1659</b> | <b>1813</b> | <b>1973</b> | <b>6841</b>    | <b>8474</b>    | <b>27023</b>   |
| Lånebehov (+)/kapitalbeholdning (-)     | -510                | 79          | 133         | -97         | -453        | -339           | 848            | 0              |
| Renteinntekt (1%)                       | 48                  | 5           | 4           | 3           | 4           | 16             | 56             | 120            |
| <b>Sum inntekter inkl. finans</b>       | <b>11246</b>        | <b>1481</b> | <b>1796</b> | <b>1718</b> | <b>1524</b> | <b>6519</b>    | <b>9378</b>    | <b>27142</b>   |

Mva-kompensasjon er beregnet med bakgrunn i tiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett, og vil variere med faktisk fremdrift. Netto bominntekt er uten renteinntekt/-kostnader (skilt ut som egen post) og uten bomveiselskapet kostnader til drift av bomsystem (estimert til omtrent 50 mill. kr pr år).

Ved inngangen til 2022 er budsjettert kapitalbeholdning i overkant av 0,5 mrd. kr. Det refererer til akkumulert forpliktelse i tidligere vedtatte årsbudsjett for å balansere kostnader og inntekter. På grunn av forsinkelser på gjennomføring av vedtatte tiltak, vil kapitalbeholdningen være høyere enn vedtatte budsjett. Lånebehovet hvert av årene 2022-2025 balanserer det enkelte års inntekter og kostnader slik det ligger i de veiledende rammene pr. i dag.

**Tabell 2: Veiledende kostnadsrammer for handlingsprogram 2022-2025 (2010-29)**

| Kostnader                             | Før 2022     | 2022        | 2023        | 2024        | 2025        | 2022-25     | 2026-29     | 2010-29      |
|---------------------------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| E6 sør                                | 3153         | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 3153         |
| Rv. 706 Sluppen/Nydalsbrua            | 878          | 300         | 300         | 150         | 0           | 750         | 0           | 1628         |
| Byåstunnelen                          | 24           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 24           |
| Fv. 704 Tanem - Tulluan               | 92           | 150         | 150         | 54          | 0           | 354         | 0           | 446          |
| Knutepunkt Sluppen                    | 18           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 18           |
| Lokale veger                          | 382          | 24          | 0           | 0           | 25          | 49          | 310         | 741          |
| Kollektiv, drift                      | 1595         | 222         | 222         | 222         | 222         | 888         | 888         | 3371         |
| Kollektiv, reduserte kollektivtakster | 102          | 53          | 53          | 53          | 53          | 213         | 213         | 527          |
| Kollektiv, infrastruktur              | 947          | 110         | 205         | 234         | 292         | 840         | 1757        | 3544         |
| Metrobuss                             | 1270         | 50          | 180         | 250         | 299         | 779         | 1030        | 3079         |
| Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv    | 86           | 66          | 94          | 58          | 0           | 218         | 0           | 304          |
| Gatebrukstiltak                       | 98           | 7           | 10          | 10          | 10          | 37          | 42          | 177          |
| Hovednett sykkel                      | 1388         | 341         | 396         | 486         | 441         | 1664        | 1750        | 4802         |
| Gangveger                             | 150          | 48          | 49          | 45          | 21          | 163         | 85          | 398          |
| Trafikksikkerhet                      | 508          | 45          | 46          | 57          | 56          | 204         | 206         | 918          |
| Støytiltak                            | 179          | 13          | 23          | 23          | 29          | 89          | 116         | 384          |
| Info/HJH/mob.rådg/traf.data/eval/anne | 356          | 22          | 21          | 18          | 11          | 73          | 43          | 471          |
| Administrasjon og koordinering        | 17           | 17          | 17          | 17          | 17          | 68          | 68          | 153          |
| Realkostnadsvekst (1% pr år)          | 0            | 12          | 29          | 42          | 48          | 130         | 352         | 482          |
| Rentekostnad (5%)                     | 5            | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 5            |
| Udisponert reserve                    |              |             |             |             |             | 0           | 2518        | 2518         |
| <b>Sum kostnader</b>                  | <b>11246</b> | <b>1481</b> | <b>1796</b> | <b>1718</b> | <b>1524</b> | <b>6519</b> | <b>9378</b> | <b>27142</b> |

I perioden 2022-2025 balanserer veiledende inntekter og kostnader med i overkant av 6,5 mrd. kr. I dette ligger også en usikkerhetsavsetning (realkostnadsvekst) på 1 % per år (130 mill. kr) utover ordinær prisvekst som ikke er fordelt på tiltak. Dette er en usikkerhetsavsetning som blant annet skal håndtere kostnadsøkning som følge av fremtidige krav ved gjennomføring av veganlegg (f.eks. miljø- og sikkerhetskrav mm).

Tabell 3 viser akkumulert lånebehov/kapitalbeholdning for det enkelte år i handlingsprogramperioden og fremkommer på bakgrunn av inntekts- og kostnadsrammer i tabell 1 og 2 over. Lånebehovet/kapitalbeholdningen påvirkes av omfanget av tiltak som legges inn i handlingsprogrammet.

**Tabell 3: Beregnet akkumulert lånebehov/kapitalbeholdning i perioden 2022-2025 (2010-29)**

| Lånebehov (+)/kapitalbeh. (-) | Før 2022 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2022-25 | 2026-29 | 2010-29 |
|-------------------------------|----------|------|------|------|------|---------|---------|---------|
| Utgående balanse              |          | -431 | -298 | -396 | -848 | -848    |         |         |
| Maksimalt i perioden          | -510     |      |      |      |      | -848    |         |         |

### Beskrivelse av inntektsrammene lagt til grunn i tabell 1

Kommunale midler: I bykestavtalen (pkt. 2.8) legger Trondheim kommune inn et ikke øremerket beløp på 203 mill. 2019-kr i avtaleperioden i Miljøpakken, det vil si 18,4 mill. 2019-kr per år. Kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal finansierer 56 mill. 2019-kr i avtaleperioden, det vil si 5,1

mill. 2019-kr per år. I forbindelse med behandlingen av KU-sak 15/19 ble det konkludert med at kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal hver bidrar med ⅓.

Kommunale midler indeksjusteres med kommunal deflator<sup>1</sup>, jf. anslag i årlige statsbudsjett. Kommunal deflator for 2022 er ikke kjent, inntil videre benyttes samme deflator som for 2021, 2,7%.

I handlingsprogramperioden bidrar Trondheim kommune med et årlig beløp på 20,06 mill. 2022-kr, mens hver av kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal årlig bidrar med 1,85 mill. 2022-kr. Samlet bidrar kommunene årlig med 25,61 mill. 2022-kr.

Fylkeskommunale midler: Trøndelag fylkeskommune bidrar i byvekstavtalen (pkt. 2.9) med et ikke øremerket beløp på 789 mill. 2019-kr, det vil si 71,7 mill. 2019-kr per år som fordeles jevnt i handlingsprogrammet. Fylkeskommunale midler indeksjusteres med kommunal deflator, jf. anslag i årlige statsbudsjett. Inntil deflator for 2022 foreligger benyttes samme deflator som for 2021, 2,7%. I handlingsprogramperioden bidrar Trøndelag fylkeskommune med et årlig beløp på 78,0 mill. 2022-kr.

Merverdiavgiftskompensasjon: I byvekstavtalen inngår i tillegg at fylkeskommunen og kommunene vil tilføre Miljøpakken all mva-kompensasjon<sup>2</sup> fra Miljøpakke-prosjekt på henholdsvis fylkeskommunal og kommunale ansvarsområder. Årlig mva-kompensasjon estimeres på bakgrunn av de fylkeskommunale og kommunale tiltakene som inngår i årsbudsjett/handlingsprogram. Faktisk mva-kompensasjon tilbakeføres Miljøpakken som en del av årsoppgjøret etter at årsregnskapene er klare.

*Trøndelag fylkeskommune arbeider med å avklare faktisk mva-kompensasjon for tiltak gjennomført i Miljøpakken på fylkeskommunalt vegnett for perioden 2013-2019.*

Riksvegmidler store prosjekt: Prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger er behandlet i prop. 110 S (2018-2019), hvor det legges til grunn en styringsramme på 1220 mill. 2019-kr (P50). I tillegg er det inngått en avtale mellom staten, Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune om finansiering og gjennomføring av prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger. Iht avtalen er styringsrammen satt til 1390 mill. 2020-kr (P50) og kostnadsrammen (P85) til 1409 mill. 2020-kr. Byggestart for prosjektet var i oktober 2020 og vil pågå frem til sommeren 2024. Prosjektet finansieres med forskuttering av bompenger, deler av dette blir tilbakebetalt med statlige midler fra 2023 (avhenger av årlige statsbudsjett).

---

<sup>1</sup> Kommunal deflator: 2020:3,1%, 2021:2,7%

<sup>2</sup> Det ytes kompensasjon for merverdiavgift til kommunene og fylkeskommunen etter Merverdiavgiftskompensasjonsloven for anskaffelser til bruk i den kompensasjonsberettigede virksomheten. Mva-kompensasjon tilbakeføres som inntekt til Miljøpakken (jf. byvekstavtalen) og kommer i tillegg til avtalt kommunal og fylkeskommunal forpliktelse. Estimert mva-kompensasjon er lagt til grunn i årsbudsjettet og avregnes årlig mot faktisk mva-kompensasjon etter at årsoppgjøret er foretatt.

Riksvegmidler programområder: I byvekstavtalen inngår statlige programområdemidler til å fremme gange-, sykkel- og kollektivtiltak med 3686 mill. 2019-kr. Partene i byvekstavtalen inngikk i 2020 en tilleggsavtale (avtale om oppfølging av regjeringens bompenggeavtale 23. august 2019 - for perioden 2020-2029). Avtalen innebærer blant annet mer fleksibel bruk av statlige programområdemidler til å kunne anvendes på kommunale og fylkeskommunale gange-, sykkel- og kollektivtiltak, under gitt forutsetninger:

- Bruken avgrenset til investeringer, ekskl. mva
- At en slik prioritering blir vurdert som mer kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønnsom, eller øker måloppnåelsen i avtalen sammenlignet med riksveitiltak
- Valget og prioriteringen av programområdetiltakene vil skje gjennom den ordinære porteføljestyringen

For å få statlig bevilgning i statsbudsjett 2022, må reguleringsplan foreligge innen utgangen av 2020 og byggeplan senest senest 15. juni i år, dvs. sommeren året før igangsettelse.

*I handlingsprogrammet 2022-25 er det lagt til grunn en forventning til byggeklare prosjekter som er antatt å tilfredsstille føringene. Statens vegvesen orienterer om innspill til statsbudsjett 2022 på et senere tidspunkt.*

Statlige midler til knutepunkt- og stasjonsutvikling langs jernbane: I henhold til byvekstavtalen foreslår Jernbanedirektoratet å bruke 206 mill. 2019-kr til Trondheim S og 77 mill. 2019-kr til fordeling på Melhus, Hommelvik og Stjørdal. Sistnevnte 77 mill. kr skal bidra til en finansieringsløsning for planskilte tverrforbindelser slik at knutepunktene kan utvikles og fortsette i henhold til overordnet mål om nullvekst i biltrafikken.

*Fordelingen av midlene i handlingsprogramperioden er tentativ, Jernbanedirektoratet orienterer om innspill til statsbudsjett 2022 på et senere tidspunkt.*

Belønningsmidler, byvekstavtale: I byvekstavtalen utgjør belønningsmidlene i avtaleperioden 2724 mill. 2019-kr, dette utbetales som en årlig andel (1/11-del) i avtaleperioden. Dette utgjør 271,7 mill. 2022-kr (i påvente av indeks for 2022 benyttes indeks 2021, 3,1%).

Belønningsmidler til reduserte kollektivtakster (tilleggsavtale): I tilleggsavtalen gir staten et tilskudd på 500 mill. 2020-kr i avtaleperioden til takstreduksjon som gir størst mulig effekt på målene i byvekstavtalen. Tilskuddet utbetales som en årlig andel i avtaleperioden (1/10-del). Dette utgjør årlig 53,1 mill. 2022-kr (i påvente av indeks for 2022 benyttes indeks 2021, 3,1%).

*Avventer politisk behandling, staten har avklart at midlene er overførbare mellom år.*

Belønningsmidler til reduserte bomtakster (tilleggsavtale): I tilleggsavtalen gir staten et tilskudd til reduserte bomtakster på 280,7 mill. 2020-kr i avtaleperioden. Tilskuddet utbetales som en årlig



andel i avtaleperioden (1/10-del). Dette utgjør årlig 29,8 mill. 2022-kr (i påvente av indeks for 2022 benyttes indeks 2021, 3,1%).

*Avventer politisk behandling, staten har avklart at midlene er overførbare mellom år.*

Belønningsmidler til bedre kollektivtilbud (tilleggsavtale): Staten gir et tilskudd til bedre kollektivtilbud i avtaleperioden på 260,9 mill. 2020-kr på prosjekter i Miljøpakken. Tilskuddet utbetales som en årlig andel i avtaleperioden (1/10-del). Dette utgjør 27,7 mill. 2022-kr (i påvente av indeks for 2022 benyttes indeks 2021, 3,1%).

*Kontaktutvalget vedtok i sak 17/20 Status og styringsmål/-rammer for Metrobuss, å benytte midlene til finansiering av metrobussprosjektene.*

Investeringsstilskudd Metrobuss - statlig tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivprosjekter  
I byvekstavtalen dekker staten inntil 50 prosent av den samlede kostnaden for utbygging av Metrobussen i tråd med retningslinjene for 50/50-ordningen. I tilleggsavtalen endres vilkårene for det statlige bidraget, ved at staten bidrar med 1630,4 mill. 2020-kr til metrobussprosjektene i Miljøpakken selv om kostnadene i den samlede metrobussporteføljen reduseres.

*Kontaktutvalget vedtok i sak 17/20 Status og styringsmål/-rammer for metrobussporteføljen. I handlingsprogrammet 2022-25 er det lagt til grunn en forventning til byggeklare prosjekter som er antatt å tilfredsstille føringene for tildeling av de statlige midlene.*

Bominntekter: I byvekstavtalen er det lagt til grunn et estimat for netto bominntekt<sup>3</sup> i perioden 2019-2029 på 6 900 mill. kr. I dette er det tatt høyde for at inntektene avtar med økende bruk av elbil fram til 2022, men at bomtakstene for elbil og fossilbil samlet sett opprettholdes på samme nivå som ved innføring av Miljøpakkens trinn 3 (2018) fra 2022. I ettertid er tilleggsavtalen inngått, hvor staten bidrar med belønningsmidler til reduserte bomtakster, håndteringen av dette behandles lokalpolitisk i nær fremtid. I handlingsprogramperioden er netto bominntekter redusert med 50 mill. kr. pr år ift. grunnlaget i byvekstavtalen.

## **Beskrivelse av kostnadsrammene lagt til grunn i tabell 2**

Kostnadsrammene i handlingsprogrammet:

- Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger lagt til grunn en tentativ kostnadsplan. Statens vegvesen må melde inn kostnadsplan for prosjektet i det videre arbeidet med handlingsprogrammet.
- Fv. 704 Tanem - Tulluan, styringsrammen ikke avklart.
- Viderefører nivået på investeringer for sykkel-, miljø-, trafikksikkerhets- og kollektivtiltak frem til 2029. Tiltak innen gange er økt iht. til vedtak i handlingsprogram 2021-2024.

---

<sup>3</sup> Ekskl. renteinntekter/-kostnader og bomveiselskapets kostnader til drift av bomsystemet.

- Samsvarer med finansiering av investeringer til kollektiv- og gang/sykkeltiltak finansiert med riksvegmidler i byvekstavtalen. Halvparten er fordelt på hver inntil eventuell annen fordeling foreligger.
- Viderefører driftstilskuddet til kollektivtrafikk i henhold til omforent avtale før byvekstavtalen. Tilleggsavtalens tilskudd til reduserte billettpriser inngår.
- Samsvarer med finansiering av knute- og stasjonsutvikling for jernbane lagt til grunn i byvekstavtalen.
- Kostnadsrammene for prosjektet HjemJobbHjem er iht. vedtak i handlingsprogram 2021-2024.

Utbygging av Byåstunnelen og Brundalsforbindelsen (del 1) er vedtatt i Miljøpakkens trinn 2 (Prop. 172 S (2012-2013)), men tiltakene er ikke med i de avklarte finansieringsrammene i Miljøpakken og inngår derfor ikke. Det arbeides med revisjon av den langsiktige utbyggingsplanen.

#### *Anbefalinger:*

- *Det videre arbeidet med handlingsprogrammet tar utgangspunkt i veiledende inntekts- og kostnadsrammer (tabell 1 og 2), men justeres ut fra nærmere avklaringer av kostnadstall og opplysninger om framdrift fram til behandling i Programråd og KU i september/oktober. Finansieringskildene justeres når faktisk mva-kompensasjon for tiltak gjennomført på fylkeskommunalt vegnett er avklart.*

## **Prioritering og porteføljestyring**

Miljøpakken styres gjennom porteføljestyring med fokus på målstyring. Tiltakene prioriteres etter en vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og basert på disponible midler, planstatus og tilstrekkelige ressurser for planlegging og gjennomføring (jf. byvekstavtalen). Rekkefølgen og sammensetningen av enkeltprosjekter tilpasses planframdrift og kostnadsendringer. Justeringer skjer primært gjennom endringer innenfor programområdene.

I praksis skjer en justering og porteføljestyring på tre måter:

- A. Justeringer i framdrift og rammer i løpet av året (Programråd/Kontaktutvalg)
- B. Årlig justering av 4-årig handlingsprogram (bystyre/kommunestyre, fylkesting og politisk styringsgruppe)
- C. Justeringer av langsiktig utbyggingsplan når hele Miljøpakken revideres (bystyre/kommunestyre, fylkesting og Storting)

I henhold til byvekstavtalen skal det lages et helhetlig handlingsprogram som omfatter hele området, der det skal ivaretas at hver av deltakerkommunene selv foretar porteføljestyring innen egen kommune og innenfor den finansieringen som er tildelt kommunen. Det forutsettes at alle partene er omforente om at de tiltakene som inngår i Miljøpakkens handlingsprogram, bygger opp under målsettingen i byvekstavtalen. I likhet med forrige års handlingsprogram foreslås det også at

kommunene må være enige med fylkeskommunen og staten om porteføljestyringen som foretas innen egen kommunen. Alle føringene som er knyttet til finansieringskildene skal ivaretas.

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har fortsatt full råderett over bominnkrevingen i Miljøpakken innenfor rammene til Prop. 36 S (2017-2018)/Innst. 157 S (2017-2018). Dette innebærer at beslutninger om bomsatser, bomplasseringer og bruk av bompenger fastsettes ved enighet mellom Trondheim kommune og fylkeskommunen.

### **Hvilke tiltak skal dekkes innenfor Miljøpakkens rammer?**

Tiltakene som finansieres av Miljøpakken skal ikke erstatte andre offentlige eller private bevilgninger, men representere en ekstra innsats som ikke ville ha blitt gjennomført uten Miljøpakkens finansiering. For å sikre en forsvarlig bruk av midlene og en tilstrekkelig ensartet praksis mellom partene, foreslås det at følgende føringer legges til grunn:

- Miljøpakken bygger bare anlegg som vegeier er villig til å drifte og vedlikeholde. I det ligger en forpliktelse til å ta vare på de verdiene som tilføres fra Miljøpakken.
- Miljøpakken bidrar bare til å realisere planer og behov. Registreringer og planer som er nødvendig for å avklare behov, finansieres normalt ikke (jf. byvekstavtalen kap. 2.12). Finansiering av idéutvikling er partenes ansvar, slik at tiltak som spilles inn til Miljøpakken skal være konkrete prosjektidéer.
- Miljøpakken finansierer ikke drift og vedlikehold med unntak for tilskudd til drift av kollektivtrafikk, ekstra vinterdrift av sykkelveger og eventuelt andre tiltak som Kontaktutvalget godkjenner.
- Miljøpakkens prosjekter skal ikke erstatte behov for vedlikehold av veg, men må ved ombygging framstå som funksjonelt forskjellige fra opprinnelig anlegg, det vil si en merverdi for trafikanten i form av for eksempel større bredde, rød asfalt eller sykkelveg med fortau. Ombygging av eksisterende/nedslitte anlegg til ny standard betraktes derimot som vedlikehold.

### **Anbefalinger:**

- *Nye innspill vurderes ut fra samsvar med Miljøpakkens mål, og det forutsettes at alle partene er enige om at tiltakene bidrar til måloppfyllelse.*
- *Deltakerkommunene foretar porteføljestyring innen egen kommune og innenfor den finansieringen som er tildelt kommunen, men stat, fylke og den aktuelle kommunen må være enige i alle prosjektene som prioriteres i handlingsprogrammet.*
- *Nye innspill vurderes med tanke på om tiltaket representerer en ekstrainsats (ikke en finansiering av partenes ordinære oppgaver eller drifts-/vedlikeholdstiltak).*
- *Det forutsettes at vegeierne er villige til å ta ansvar for drift og vedlikehold av de anleggene som Miljøpakken bygger.*

### **Prioriteringsgrunnlag, prosjektfaser og krav til dokumentasjon**

Vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet krever et grunnlag. Prosjektene deles i tre faser:

**1. Prosjektutvikling.** Partene spiller her inn forslag til tiltak/konkrete prosjektidéer. Det er ikke andre krav til nye prosjektidéer enn at tiltakene tilfredsstiller kriteriene foran og er avklart i årsbudsjett. Det bevilges i første omgang inntil 0,5 mill. kr til prosjektutvikling. Prosjektutvikling skal gi nødvendig grunnlag for å vurdere om tiltaket skal prioriteres for videre detaljplanlegging.

- a. Det skal gjennomføres konseptutvikling med en vurdering av alternative løsninger og ambisjoner, samt anbefaling for videre arbeid.
- b. Tiltakets nytte og bidrag til måloppfyllelse skal beskrives.
- c. Forprosjekt med teknisk utsjekk, interessentanalyse og avklaring av behov for regulering/erverv skal gjennomføres.
- d. En kostnadsvurdering skal gi et realistisk styringsmål som er førende for den videre planleggingen av tiltaket.
- e. Resultatet fra arbeidet med prosjektutvikling dokumenteres i vedlagte skjema "Rapport prosjektutvikling".
- f. Omforente forslag til prioritering skal som hovedregel behandles politisk i handlingsprogramprosessen.

**2. Detaljplanlegging.** Resultatene fra prosjektutvikling danner grunnlag for vurderingen av hvilke prosjekter vi prioriterer å gå videre med og må foreligge innen fristen 1. juni dersom det skal settes av midler til detaljplanlegging i handlingsprogrammet. Detaljplanleggingen skal gi det grunnlaget som er nødvendig for å komme til en investeringsbeslutning.

- a. Reguleringsplan utarbeides der det er nødvendig å gå ut over eksisterende arealformål eller gi hjemmel for ekspropriasjon.
- b. Byggeplan skal gi grunnlag for utlysning av anbud på gjennomføring.
- c. Kostnadsanslag utarbeides på bakgrunn av byggeplan, eventuelt på bakgrunn av reguleringsplan etterfulgt av byggherreoverslag ved ferdigstilt byggeplan. Krav om bruk av Anslagsmetodikk gjelder for prosjekter med styringsmål over 10 mill. kr, mens mindre prosjekt skal gjennomgå enklere kostnadsvurderinger. Eventuelle endringer av betydning for prosjektets nytte må dokumenteres i denne fasen. Fastsettelse av styringsramme skjer på bakgrunn av kostnadsanslag før tildeling av oppstartsmidler i årsbudsjettet.
- d. Omforente forslag til prioritering skal som hovedregel behandles politisk i handlingsprogramprosessen.

**3. Utbygging.** Resultatene fra detaljplanleggingen danner grunnlag for prioritering av utbyggingstiltak. I handlingsprogrammet kan det settes av midler til utbygging for igangsatte utbyggingsprosjekter eller for prosjekter hvor oppdatert kostnadsanslag (+/- 10 %) basert på

byggeplan eller reguleringsplan foreligger innen fristen 1. juni. I sistnevnte tilfelle må byggeplan være ferdigstilt i god tid før forslag til handlingsprogram legges fram for Programrådet. Det må i tillegg tas stilling til om veiledende rammer til utbygging kan settes av til tiltak som er ferdig prosjektutviklet basert på styringsmål (nærmere omtalt under avsnittet rammeavsetninger nedenfor).

I utgangspunktet stilles det krav om at omforente forslag til prioritering skal behandles politisk før oppstart av hver prosjektfase. Etter gjennomført prosjektutvikling kan Programrådet unntaksvis godkjenne videre planlegging hvis det av hensyn til framdriften er hensiktsmessig og tilstrekkelig dokumentasjon foreligger. For prosjekter som ikke behandles politisk etter gjennomført prosjektutvikling, stilles det krav om politisk behandling før oppstart av bygging. For prosjekter som har politisk godkjenning etter gjennomført prosjektutvikling, kan Programrådet innenfor delegert myndighetsområde godkjenne oppstart av bygging dersom det av hensyn til fremdriften anses som viktig og under forutsetning av at tiltaket er tilstrekkelig dokumentert.

En begrensende faktor vil være at staten ikke godkjenner forskuttering av statlige midler med unntak av belønningsmidler. Det innebærer at prosjekter som skal finansieres med statlige midler må tilfredsstille kravene til dokumentasjon som stilles i statsbudsjettet og Programrådets fullmakt til å forskuttere fra kommende årsbudsjett vil ikke kunne praktiseres i disse tilfellene.

#### *Anbefalinger:*

- *Det settes av rammer for konkrete prosjekter som tilfredsstiller kravene til dokumentasjon innen fristen 1. juni. Prosjekter som ved fristen mangler tilfredsstillende dokumentasjon og grunnlag for prioritering, tas ikke inn i forslag til handlingsprogram, heller ikke i hvite tabeller.*
- *Prosjektutvikling av nye spesifiserte tiltak skal avklares i årsbudsjettet og det settes av inntil 0,5 mill. kr til hver prosjektidé i handlingsprogrammets første år.*
- *Gjennomført prosjektutviklingen legges til grunn for prioritering av tiltak til detaljplanlegging og skal dokumenteres i skjemaet "Rapport prosjektutvikling" innen 1. juni med:*
  - *vurdering av alternative løsninger og ambisjonsnivå*
  - *anbefaling av valg av konsept*
  - *vurdering av nytte og måloppnåelse*
  - *resultat fra gjennomført forprosjekt*
  - *kostnadsvurdering for fastsettelse av styringsmål*
- *Kostnadsanslag basert på byggeplan eller reguleringsplan (+/- 10 %) skal foreligge innen 1. juni året før utbygging påbegynnes. Byggeplan skal foreligge i god tid før forslag til handlingsprogram legges fram for Programrådet for tiltak hvor investeringsbeslutning skal fattes.*
- *Anslagsmetodikk benyttes ved kostnadsanslag basert på byggeplan (ev. reguleringsplan) for prosjekter med styringsmål over 10 mill. kr.*

- *Partene i Miljøpakken etablerer et samarbeid som sikrer at prosjektene har tilgang til nødvendig kompetanse for gjennomføring av kostnadsanslag etter Anslagsmetodikken.*
- *I tillegg til politisk behandling av nye prosjektidéer, skal som et minimum finansiering av enten detaljplanlegging eller utbygging behandles politisk for alle prosjekter.*

### **Rammeavsetninger**

I tillegg til rammer for konkrete prosjekter som tilfredsstiller kravene til dokumentasjon, settes det av uspesifiserte rammer innenfor de ulike tiltaksområdene for år 2-4 som konkretiseres ved senere revisjon av handlingsprogrammet. Nye tiltak til prosjektutvikling settes opp med finansiering i år 1, mens nye tiltak i år 2-4 konkretiseres ved senere revisjon av handlingsprogrammet. For prosjekter som er ferdig prosjektutviklet, må det tas stilling til om det skal settes av rammer til gjennomføring av én eller flere prosjektfaser.

#### **Alternativ 1:**

For prosjekter som tilfredsstiller kravene til dokumentasjon ved fristen 1. juni, settes det av rammer for gjennomføring av én prosjektfase, uavhengig av hvilken fase prosjektet er inne i. Påfølgende faser finansieres av uspesifiserte rammeavsetninger som konkretiseres ved senere revidering av handlingsprogrammet når tilstrekkelig grunnlag foreligger. Handlingsprogrammet omtaler hvilke tiltak som er aktuelle å finansiere innenfor de uspesifiserte rammeavsetningene, men konkrete avsetninger i tabellverket vil kun være for den fasen hvor tilstrekkelig dokumentasjon foreligger. I dette tilfellet vil det kun bindes opp midler for gjennomføring av avklart fase og avsetning av byggemidler skjer senere på bakgrunn av fremlagt styringsramme og en mer realistisk fremdriftsplan.

#### **Alternativ 2:**

For tiltak som er ferdig prosjektutviklet, settes det av rammer til detaljplanlegging og utbygging basert på styringsmål og forventet fremdriftsplan. Avsatte rammer til utbygging anses her som veiledende. Ved endring i kostnadstall og framdrift justeres prosjekters rammeavsetninger ved fremtidig revidering av handlingsprogrammet. I dette tilfellet vil de uspesifiserte rammene i år 2-4 finansiere nye tiltak og tiltak som blir ferdig prosjektutviklet senere i handlingsprogramperioden.

#### **Anbefalinger:**

- *Det settes av uspesifiserte rammer til de ulike prosjektfasene innenfor de enkelte tiltaksområdene for konkretisering ved fremtidig revidering av handlingsprogrammet.*
- *Kontaktutvalget tar stilling til om konkrete rammeavsetninger for tiltak som har gjennomført prosjektutvikling skjer i henhold til alternativ 1 eller alternativ 2 beskrevet overfor.*

### **Bindinger**

Prosjektene deles inn (prioriteres) i tre grupper:

a) Bundne prosjekt:

- Allerede igangsatte byggeprosjekter.
- Nye prosjekt i henhold til entydige omforente politiske vedtak om oppfølging/igangsetting.
- Forskuttet beløp for avklarte tiltak og iht. vedtatte fullmakter for porteføljestyring.  
Bindingen gjelder forskuttet beløp, ikke tiltaket i sin helhet.

b) Delvis bundne prosjekt:

- Prosjekt vedtatt i tidligere handlingsprogram hvor det foreligger byggeplan og hvor det ikke er vesentlige endringer i forutsetningene (f.eks. nytte- og kostnadsvurdering).
- Prosjekt som anses som spesielt viktig for å sikre tiltak innenfor tiltaksområder hvor planberedskapen i dag er lav
- Pågående aktivitet på dagens nivå knyttet til informasjon, mobilitetsrådgivning, evaluering/trafikkdata, koordinering/administrasjon, vinterdrift av sykkelanlegg og infrastruktur trikk.

c) Ubundne/nye prioriterte prosjekt:

- Prosjekt som er ferdig prosjektutviklet og hvor det foreligger dokumentasjon på måloppnåelse og nytte- og kostnadsvurdering.
- Andre prosjekt som partene er omforente om å ta inn i årsbudsjettet og som tilfredsstiller de krav som stilles ved innmelding.
- Økt innsats i løpende aktiviteter (jf. kulepunkt under delvis bundne prosjekt) som partene er enige om å foreslå.

*Anbefaling:*

*Prosjektene deles inn (prioriteres) i tre grupper:*

- Bundne prosjekt*
- Delvis bundne prosjekt*
- Ubundne/nye prioriterte prosjekt*

**Samordning**

Miljøpakken består av mange mindre prosjekt på ulike tiltaksområder på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig vegnett. Samordning er viktig for å ferdigstille sammenhengende tilbud og for å sikre rasjonell anleggsdrift. Trafikantenes nytte øker når tilbudet blir sammenhengende uten barrierer og brudd. Anleggsdriften blir mer rasjonell for tiltakspakker innenfor samme geografiske område og tid. Der det er hensiktsmessig å bygge ut flere tilstøtende tiltak i et felles prosjekt, f.eks. et større fortau samtidig med støyskjerm, kan det få betydning for prioriteringen. Tilsvarende kan f.eks. gjelde for flere tiltak på samme hovedrute for sykkel.

*Anbefaling:*

*Ved prioritering av utbyggingsrekkefølge vektlegges å:*

- *Ferdigstille samordnede rutetilbud for trafikantene*
- *Tilrettelegge rasjonelle tiltakspakker innenfor samme geografiske område og tidsperiode*

# Nasjonal transportplan 2022-2033

Meld. St. 20

(2020-2021)

Melding til Stortinget

Orientering i Miljøpakkens programråd, 13. april 2021





# Porteføljestyling av jernbanen

- JDIR vil ha ansvar for den strategiske porteføljeutviklingen – prioritering mellom effektpakker
- Bane NOR skal ha ansvar for den operative porteføljestylingen innenfor effektpakken
- SD inngår rammeavtale med Bane NOR. Avtaler mellom Jdir og Bane NOR i tråd med denne:
  - Økt ansvar for resultater og å holde budsjetter/tilpasse til årlig vederlag
  - Avtaler basert på fastpris
  - Plassering av risiko hos Bane NOR
  - Økte budsjettfullmakter

# Prioriteringer i NTP 2022-2033

|                                               | Første seks år | Andre seks år |
|-----------------------------------------------|----------------|---------------|
| <b>Ramme</b>                                  | <b>183,2</b>   | <b>209,8</b>  |
| Post 01 og 21                                 | 3,8            | 3,7           |
| Kjøp av persontransport med tog               | 23,4           | 23,4          |
| Drift, vedlikehold, fornyelse Bane NOR        | 60,0           | 71,8          |
| ERTMS                                         | 10,5           | 8,3           |
| Påbegynte/bunden tilbudsutvikling             | 43,0           | 1,4           |
| Mindre investeringstiltak (programområder)    | 7,9            | 16,1          |
| Ny tilbudsutvikling - oppstart første seks år | 32,0           | 51,1          |
| Planmidler og utvikling siste seks år         | 2,3            | 34,0          |

# Korridor 6: Oslo – Trondheim

**Investeringer i korridor 6:** 17,1 mrd.kr

- Flere og raskere tog på Dovrebanen, trinn 1:
  - Noe kortere fremføringstid Oslo-Hamar
- Flere og raskere tog på Dovrebanen, trinn 2:
  - To tog i timen Oslo-Hamar i grunnrute
- Fra ett tog hver andre time til ett tog i timen Oslo-Gjøvik
- Satsing på mer effektiv godstransport med mulighet for økte toglengder Oslo-Trondheim:
  - Mulighet for 650 meter lange tog, utnytte trekkraften i moderne seksakslede lok.
  - Økt kapasitet per avgang gir reduserte transportkostnader for næringslivet
- Heggstadmoen godsterminal skal utvides og oppgraderes
- Persontransporten forbedres med flere fjerntogavganger på Dovrebanen

## Videre planlegging for andre periode:

- Tilbudsøkning til Lillehammer
- Oppfølging av anbefaling i KVV for Hovedbanen Nord
- Videre planlegging for økt kapasitet mot Trondheim



# Korridor 7: Trondheim - Bodø

Investeringer i korridor 7: 4,3 mrd.kr

- Nullutslipp i byområdet og tilpassing av infrastruktur til nye tog
- Utvikling av Trønderbanen:
  - Fra ett til to tog i timen Melhus-Trondheim-Stjørdal
  - To tog i timen hele veien til Steinkjer
- Satsing på mer effektiv godstransport Trondheim-Bodø:
  - Økt kapasitet og kortere fremføringstider

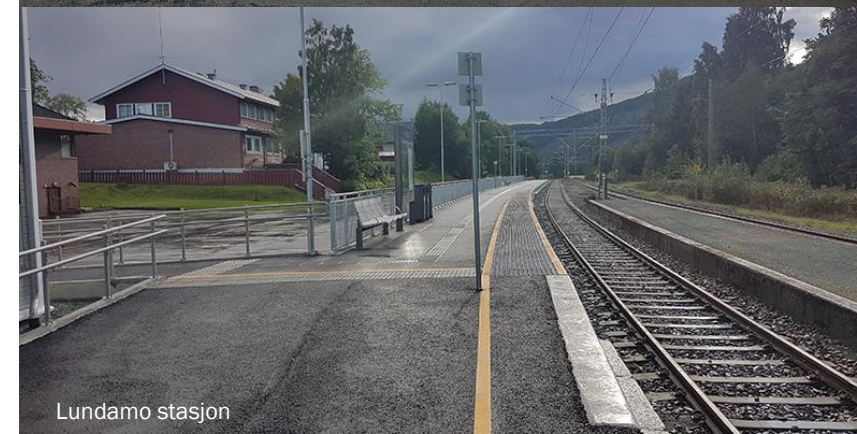
## Videre planlegging for andre periode:

- Planlegging for videre utvikling av togtilbudet i Trondheimsregionen



# Store investeringer i første seksårsperiode

- Trønder- og Meråkerbanen 1 853 mill. kr.  
(igangsatt før 2022)
  - Elektrifisering, togparkering, plattformer
- To tog i timen Trønderbanen 1 566 + 340 mill. kr.
- Kombitransport Oslo-Trondheim 1 082 mill. kr.
- Kombitransport Trondheim-Bodø 447 mill.kr.



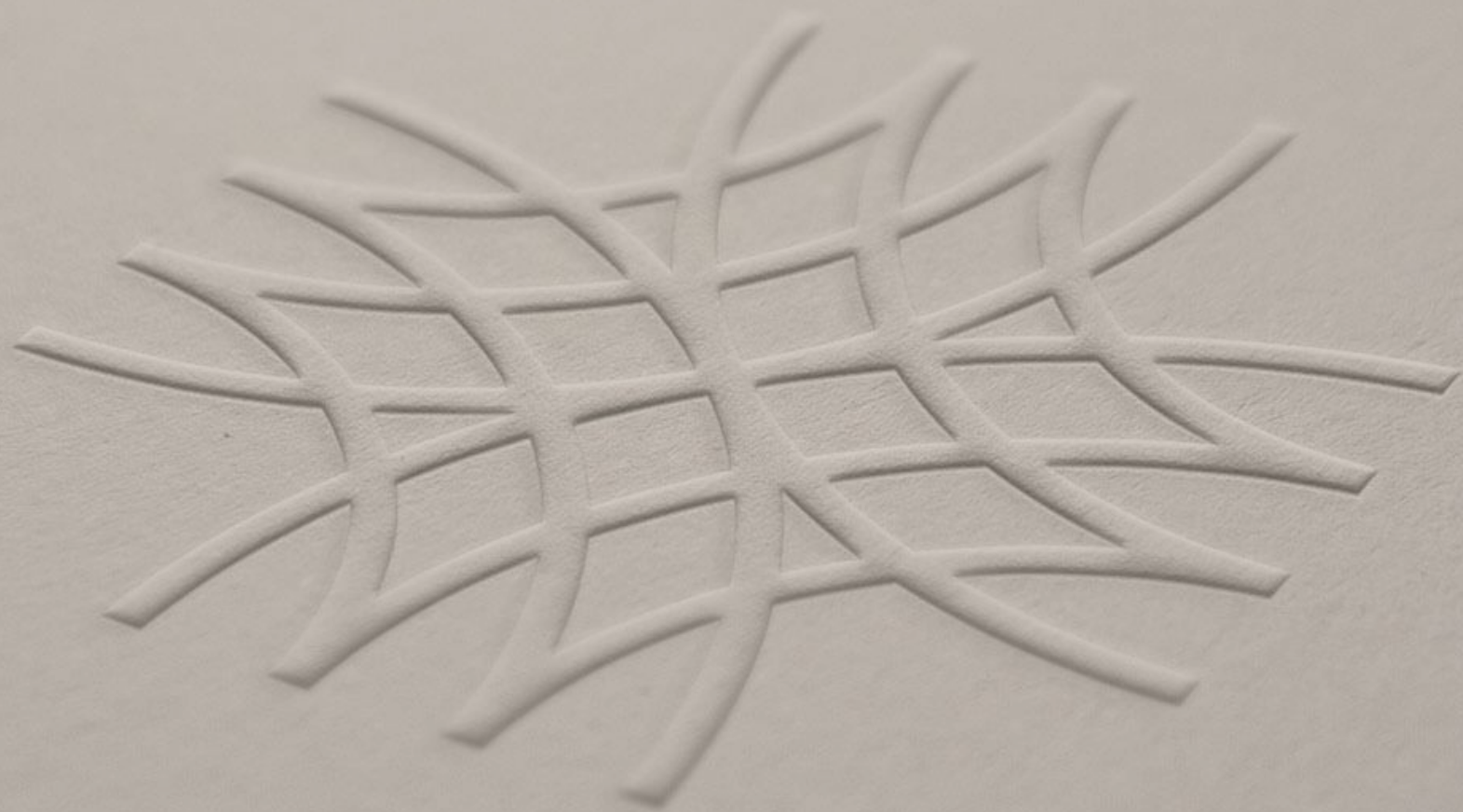
# Annet

- Byvekstavtale Trondheimsområdet 2019-2029
  - Stasjons- og knutepunktutvikling 300 mill. kr.
- ERTMS
  - Grong-Bodø 2022
  - Rørosbanen 2024
  - Trondheim-Grong og Meråkerbanen 2027
  - Lillehammer-Trondheim 2030

# Muligheter i andre seksårsperiode (fra korridoromtalene)

- Det vil arbeides videre med planlegging som vil kunne forsterke knutepunkts-utvikling og forbedre togtilbudet i Trondheims-regionen og nordover mot Stjørdal.
- Granavolden-plattformens punkt om å igangsette strekningsvise høyhastighetsutredninger for jernbane følges opp ved at regjeringen vil gjennomføre en høyhastighetsutredning for strekningen Oslo–Trondheim.
- Det vil vurderes tiltak for å øke terminalkapasiteten på jernbanen i endepunktene av korridoren, både i Oslo og Trondheimsregionen.
  - Videre planlegging av økt terminalkapasitet i Trondheimsområdet vil ta utgangspunkt i en samlet godsterminal på Heggstadmoen (kap. 8.3.4 s. 124)









Statens vegvesen



# RV 706 Nydalsbrua med tilknytninger

Orientering i Miljøpakken 13.04.2021

Almar Aronsen



- Orienterere om prosjektet
- Status, hovedentreprise
- Kommende vegstengninger
- Noen utfordringer

# Hele anlegget





Fra Webkamera 13.04.2021 [www.nydalsbrua.no](http://www.nydalsbrua.no)

Nydalsbrua Trondheim 1, 13-04-2021, klokken 08:57:00





Anlegg 13.04.2021



Statens vegvesen

Nydalsbrua Trondheim 2, 13-04-2021, klokken 08:58:00



Statens vegvesen



# Sikret mot jernbanen, - området ved brutårn og tunnel









# Fjellskjæringer



Statens vegvesen





# Fjellskjæringer





# Trangt mellom bru og elv



# Kan ikke bygges uten å stenge

- I god tid før utlysing samarbeid med Skiltmyndigheter, Politi, Brann- og redning, Atb om et opplegg for å stenge Oslovegen i anleggsfasen.
- I konkurransegrunnlaget til første tilbud la vi til grunn stenging av Oslovegen i 1 år nord for Sluppenbrua
- Vi fikk høye tilbudspriser og hadde en åpen dialog med entreprenørene og hva vi kunne gjøre for å redusere prisene og ta ned entreprenørenes risiko
- Klar tilbakemelding fra alle om å stenge i lengre periode, og også stenge sør Sluppenbrua
- Nye runder for å avklare hva som kunne aksepteres –
  - Det ble mer vegstengning- 1,5 år nord for brua, i tillegg stenging sør for brua

# Stenging av rampe fra E6 i hele anleggsperioden



# Stenging av Oslovegen sør for Sluppen bru – inntil 4 mnd

- Planlagt stengt i perioden  
19.03.21-17.07.21  
+17.07.21-14.08.21
- Åpent for GS-trafikk og utrykning





# Stenging av Oslovegen sør for Sluppen bru

Teoretiske beregninger.

Ikke tatt hensyn til  
skilting og info

| Beregnete verdier 2019  | BasisFeb2020 | ROS   | Avvik ref | ROSG  | Avvik ref |
|-------------------------|--------------|-------|-----------|-------|-----------|
| Byåsveien N 2018        | 12660        | 13190 | 4 %       | 13160 | 4 %       |
| Marienborgtunnelen 2019 | 5360         | 3320  | -38 %     | 3330  | -38 %     |
| Nidareid                | 12690        | 13200 | 4 %       | 13130 | 3 %       |
| NAV                     | 11750        | 10350 | -12 %     | 10380 | -12 %     |
| Havnegata N             | 13170        | 13230 | 0 %       | 13380 | 2 %       |
| Jernbanebrua            | 2130         | 990   | -54 %     | 340   | -84 %     |
| Brattørbrua             | 10660        | 11340 | 6 %       |       | -100 %    |
| - Over kanalen          | 12790        | 12330 | -4 %      | 340   | -97 %     |
| Elgeseter bro           | 20880        | 21400 | 2 %       | 21770 | 4 %       |
| Festningsgata           | 11840        | 12340 | 4 %       | 12180 | 3 %       |
| Kong Øysteins v V       | 8300         | 8220  | -1 %      | 8220  | -1 %      |
| Nidarvoll               | 43370        | 43080 | -1 %      | 42990 | -1 %      |
| Sorgenfri               | 23310        | 24830 | 7 %       | 25020 | 7 %       |
| Kroppan bru             | 54940        | 57990 | 6 %       | 58060 | 6 %       |
| Oslovn N                | 15710        | 10510 | -33 %     | 10500 | -33 %     |
| Oslovn S                | 8930         | 0     | -100 %    | 0     | -100 %    |
| Bjørndalsbrua           | 30220        | 31830 | 5 %       | 31890 | 6 %       |

# Stenging av Oslovegen og Sluppen bru – inntil 1 mnd (sommer) og ifbm spregning

Planlagt  
stengt i  
perioden  
17.07.21-  
14.08.21

AtBs  
sommerrute

Åpent for GS-  
trafikk og  
utrykning

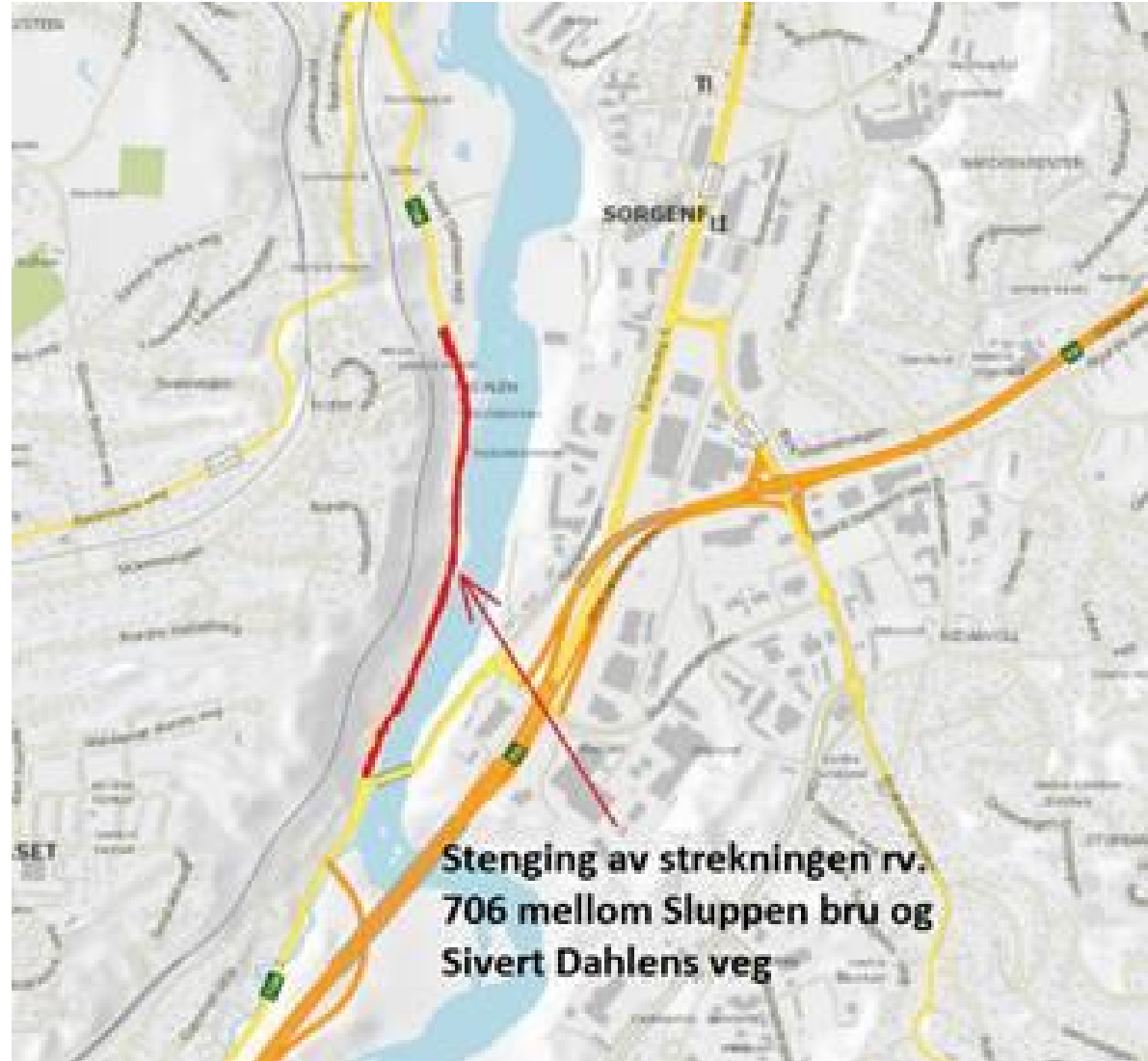


# Stenging av Oslovegen og Sluppen bru – inntil 1 mnd (sommer) og ifbm spregning

| Beregnete verdier 2019  | BasisFeb2020 | HS    | Avvik ref | HSG   | Avvik ref | ONRG  | Avvik ref |
|-------------------------|--------------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-----------|
| Byåsveien N 2018        | 12660        | 16470 | 30 %      | 16470 | 30 %      | 16450 | 30 %      |
| Marienborgtunnelen 2019 | 5360         | 3020  | -44 %     | 3020  | -44 %     | 3010  | -44 %     |
| Nidareid                | 12690        | 16840 | 33 %      | 16840 | 33 %      | 16870 | 33 %      |
| NAV                     | 11750        | 12610 | 7 %       | 12610 | 7 %       | 12610 | 7 %       |
| Havnegata N             | 13170        | 15610 | 19 %      | 15620 | 19 %      | 15620 | 19 %      |
| Jernbanebrua            | 2130         | 980   | -54 %     | 340   | -84 %     | 340   | -84 %     |
| Brattørbrua             | 10660        | 11460 | 8 %       | 11750 | 10 %      | 12150 | 14 %      |
| - Over kanalen          | 12790        | 12440 | -3 %      | 12090 | -5 %      | 12490 | -2 %      |
| Elgeseter bro           | 20880        | 25300 | 21 %      | 25300 | 21 %      | 25430 | 22 %      |
| Festningsgata           | 11840        | 12210 | 3 %       | 12210 | 3 %       | 12230 | 3 %       |
| Kong Øysteins v V       | 8300         | 8290  | 0 %       | 8290  | 0 %       | 8300  | 0 %       |
| Nidarvoll               | 43370        | 38910 | -10 %     | 38920 | -10 %     | 39590 | -9 %      |
| Sorgenfri               | 23310        | 26660 | 14 %      | 26660 | 14 %      | 25550 | 10 %      |
| Kroppan bru             | 54940        | 59260 | 8 %       | 59260 | 8 %       | 58030 | 6 %       |
| Oslovn N                | 15710        | 0     | -100 %    | 0     | -100 %    | 0     | -100 %    |
| Oslovn S                | 8930         | 0     | -100 %    | 0     | -100 %    | 3750  | -58 %     |
| Bjørndalsbrua           | 30220        | 34940 | 16 %      | 34940 | 16 %      | 34830 | 15 %      |

# Stenging av Oslovegen nord for Sluppen bru – inntil 1,5 år

- Planlagt stengt i perioden  
03.01.22-03.07.23
- Stengt også for GS-trafikk
- Uttrykning brannvesenet kan skje via Selsbakkvegen





# Stenging av Oslovegen nord for Sluppen bru

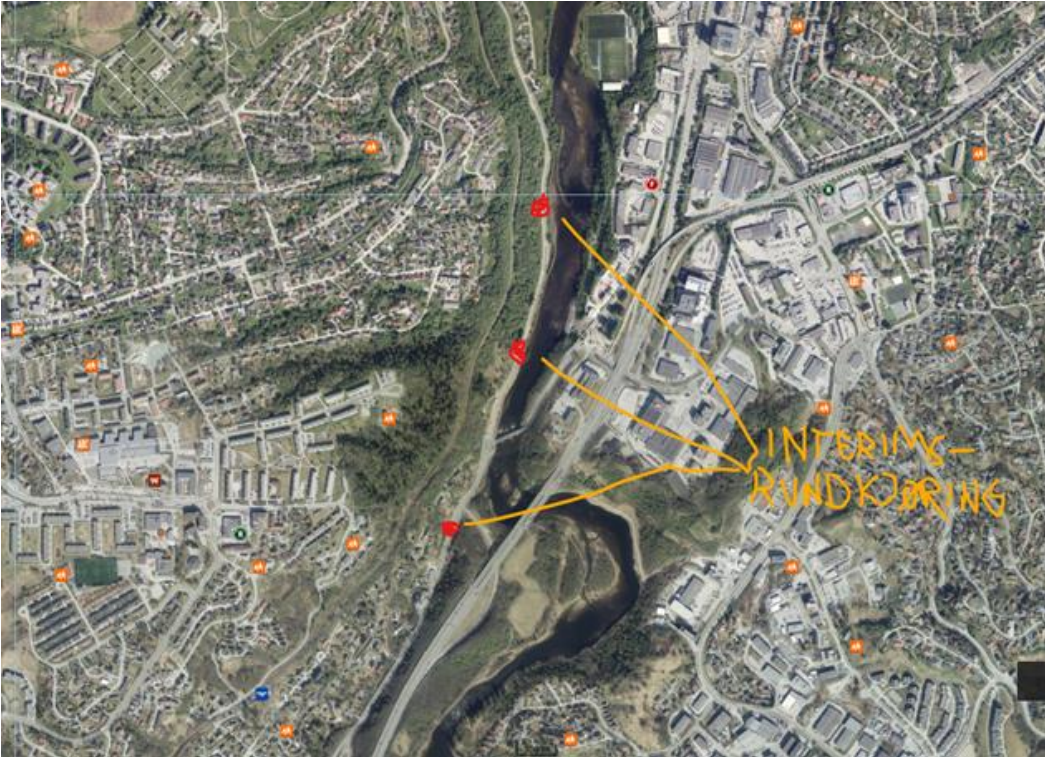
| Beregnete verdier 2019  | BasisFeb2020 | ON    | Avvik ref | ONRG  | Avvik ref |
|-------------------------|--------------|-------|-----------|-------|-----------|
| Byåsveien N 2018        | 12660        | 16510 | 30 %      | 16450 | 30 %      |
| Marienborgtunnelen 2019 | 5360         | 3010  | -44 %     | 3010  | -44 %     |
| Nidareid                | 12690        | 16940 | 33 %      | 16870 | 33 %      |
| NAV                     | 11750        | 12590 | 7 %       | 12610 | 7 %       |
| Havnegata N             | 13170        | 15490 | 18 %      | 15620 | 19 %      |
| Jernbanebrua            | 2130         | 990   | -54 %     | 340   | -84 %     |
| Brattørbrua             | 10660        | 11380 | 7 %       | 12150 | 14 %      |
| - Over kanalen          | 12790        | 12370 | -3 %      | 12490 | -2 %      |
| Elgeseter bro           | 20880        | 25060 | 20 %      | 25430 | 22 %      |
| Festningsgata           | 11840        | 12390 | 5 %       | 12230 | 3 %       |
| Kong Øysteins v V       | 8300         | 8300  | 0 %       | 8300  | 0 %       |
| Nidarvoll               | 43370        | 39680 | -9 %      | 39590 | -9 %      |
| Sorgenfri               | 23310        | 25370 | 9 %       | 25550 | 10 %      |
| Kroppan bru             | 54940        | 57970 | 6 %       | 58030 | 6 %       |
| Oslovn N                | 15710        | 0     | -100 %    | 0     | -100 %    |
| Oslovn S                | 8930         | 3750  | -58 %     | 3750  | -58 %     |
| Bjørndalsbrua           | 30220        | 34770 | 15 %      | 34830 | 15 %      |

# Stenging ved sprengning

- Sprengning vil foregå i hele 2021
- Mulighet for stenging av vegen i inntil 25 minutter stenging klokken 1210 og 1910.

# Omlegging av trafikk

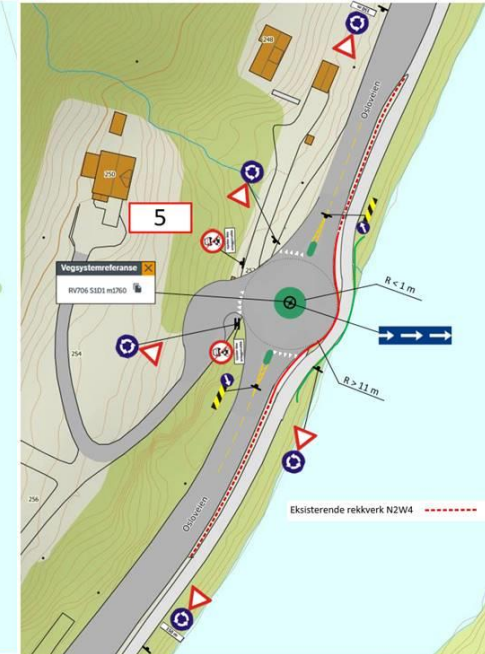
- Tre interimsrundkjøringer vil bli etablert i løpet av november-desember 2020



Fase: Rundkjøring nord.  
Vei nr: Rv 706  
Dato: 16.09.2020

Sted: Oslovegen  
Uttørende: Johs J. Syltern AS  
AV-plan: Erlend Hammern, tlf. 468 33 970

Ramudden  
WORK FOR SAFETY  
Consulting Road Construction Industry



Fase: Rundkjøring under påhugg.  
Vei nr: Rv 706  
Dato: 16.09.2020

Sted: Oslovegen  
Uttørende: Johs J. Syltern AS  
AV-plan: Erlend Hammern, tlf. 468 33 970

Ramudden  
WORK FOR SAFETY  
Consulting Road Construction Industry



Fase: Rundkjøring sør.  
Vei nr: Rv 706  
Dato: 16.09.2020

Sted: Oslovegen  
Uttørende: Johs J. Syltern AS  
AV-plan: Erlend Hammern, tlf. 468 33 970

Ramudden  
WORK FOR SAFETY  
Consulting Road Construction Industry

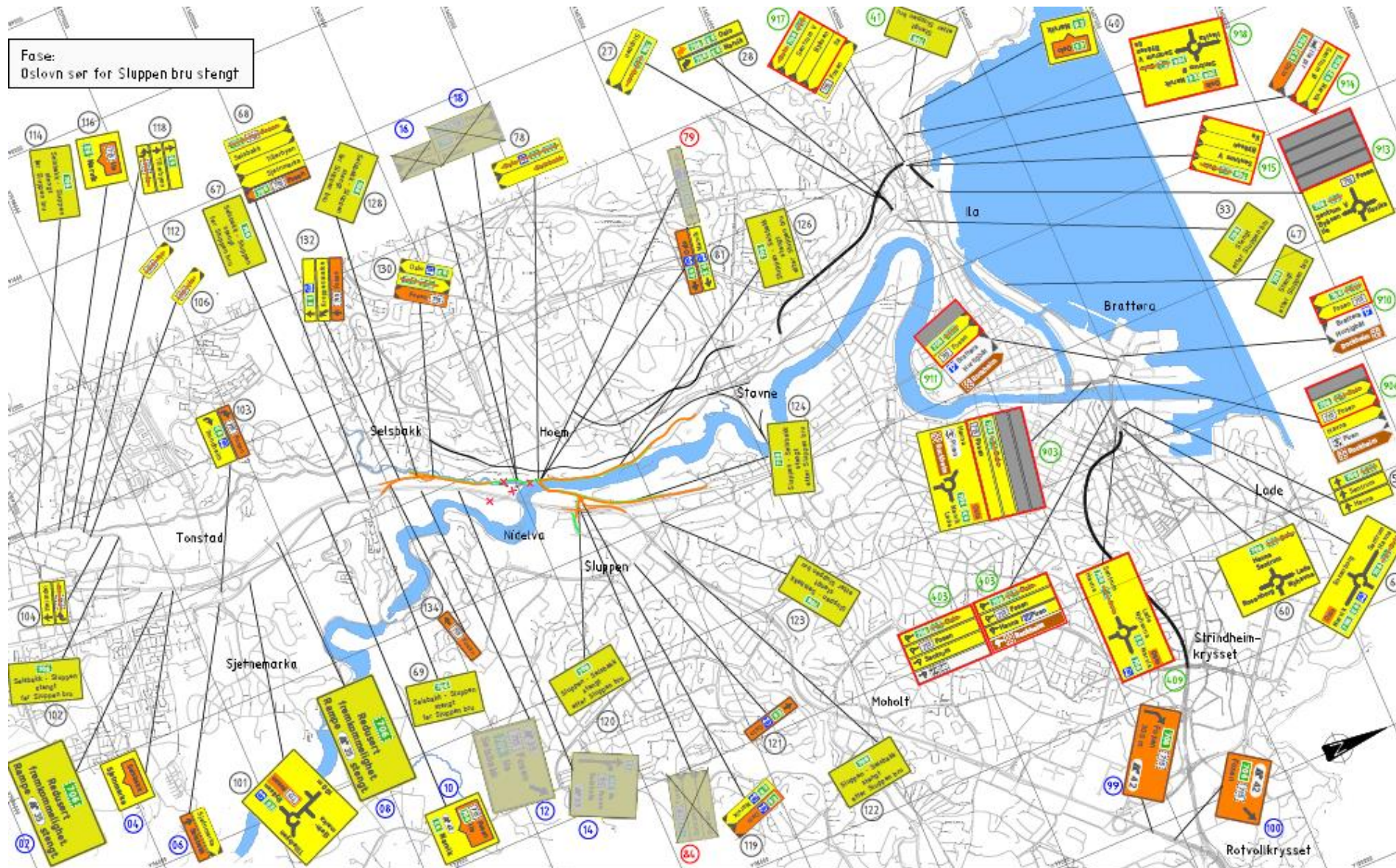


# Anbefalt rute





# Omfattende omskifting





# Midlertidig fylling i elva



# Midlertidig fylling i elva

- Midlertidig fylling er godkjent
- Klage fra TOFA (Trondheim og omland fiskeadministrasjon) – feil i saksbehandlingen
- Avventer svar fra Statsforvalteren
- Arbeidene er på kritisk vei, - det kan få store konsekvenser for anlegget om vi ikke får etablere den midlertidige fyllinga slik den er godkjent. Vi risikerer økonomiske rav fra entreprenør og forsinkelse på ½ - 1 år.

# Status økonomi og framdrift

- Sluttfrist sommeren 24
- Vi arbeider for trafikkåpning høsten 2023 – i rute så langt
- Økonomisk så er det ingen store overraskelser
- Entreprenøren har varslet:
  - Stålpriene og trevareprisene har steget som følge av Koronaviruset
  - Stålverk har stengt ned og stålproduksjonen er for liten
  - Samme for trevirke, etterspørselen er langt over det som var forventet
  - Konsekvensen er usikker



# 2024

- Ombygging av dagens bru
- Bygging av påkjøringsrampe til E6