



Vår dato
28.4.2021

MØTEREFERAT

Kontaktutvalgets møte 23.4.2021

Til stede:

Per Morten Lund, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Harald Høydal, Statsforvalteren
Carl-Jakob Midttun, Malvik kommune
Tore Rømo, Stjørdal kommune
Katrine Lereggen, Melhus kommune

<http://miljopakken.no/>

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Møtet ble arrangert på **Teams**

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**
- Invitasjon til seminar om «Living lab» Bylogistikk**
- Introduksjon til sak 5. mai om merkostnader for kollektivtrafikken knyttet til vegbruksavgift, biodiesel**

Kommentarer:

- Skulle det orienteres om Innherredsvegen i dag? Fylkeskommunen vil bare presisere at de ordla seg litt klønete under orienteringen i forrige møte. Det er ingen forsinkelse som skyldes Trondheim kommune. Det er kompleksiteten vann og avløpsarbeidet som har ført til at oppstarten er utsatt.



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 trafikk sikkerhetsmidler 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.

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 vider 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.

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 årshjulet, 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 behandlingsspunkt 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.

Kommentarer:

- Kjenner seg ikke igjen i saksbeskrivelsen. Mener at Kontaktutvalget med mer strukturert behandling ikke sikter til å begrense antall behandlinger, men sikter til bedre framdrift og sporbarhet. Her vises til referat fra Kontaktutvalgets møte i desember som omtaler forslag om

et begrenset antall behandlinger gjennom året, og at dette i konklusjonen er formulert som mer strukturert behandling.

- Mener at det er viktig at saker kan meldes inn fortløpende. Er opptatt av framdrift og sporbarhet og mener dette kan løses ved å sette en lengre frist for innmelding av saker, f.eks. 14 dager før møtene i programrådet. Trondheim kan ikke akseptere bare kvartalsvis behandling, men er villig til å strekke oss langt for å få fram et godt grunnlag for behandling av saken.
- Verken arbeidsutvalget eller programrådet har fullmakt til å stoppe at partene kan få saker løftet til Kontaktutvalget. Partene må strekke seg langt for å finne felles løsninger i programrådet, men der det er uenighet, må dette kunne løftes til Kontaktutvalget.
- Vi er alle opptatt av framdrift og få fram de gode, men vi må ikke glemme at vi forvalter store summer av samfunnets midler og må være trygg på at de beslutningene er faglig forankret og er etterprøvbare.
- I henhold til byvekstavtalen har sekretariatet en viktig oppgave med å sikre et godt grunnlag for behandling og skal representere alle partene. Vi er helt avhengige av at sekretariatet får nødvendig tid til dette. Når sekretariatet og et samlet arbeidsutvalg anbefaler at de vanskelige og komplekse sakene bør behandles samlet i fire bolker gjennom året, så støtter statsforvalteren det. Understreker at dette bare gjelder de vanskelige sakene, de kurante sakene kan behandles fortløpende.
- Er enige i mer strukturert behandling, men diskuterte også framdrift og gode saksgrunnlag i tidligere møte. Opptatt av balansen mellom framdrift og styring. Er bekymret for at det nå kommer mange saker om sykkel der framdriften kan bli begrenset. Absolutt frist på 14. dager vil kunne sikre dette. Alternativet kan være at vi skiller mellom to typer saker: Små saker som kan behandles fortløpende og større saker som behandles sjeldnere.
- Sekretariatets bekymring går på at vi er gitt ansvaret for å holde oversikt over økonomien og at vi med erfaringen fra fjor ser at dette blir vanskelig med mange løpende omdisponeringer underveis. Det er mange finansieringskilder å holde orden på, og omdisponeringer får ringvirkninger for finansieringen av andre prosjekt også. Vi nærmer oss derfor en situasjon hvor vi må melde at vi ikke makter å holde orden på økonomien. Vi er ikke helt der ennå, men vi har ennå en sak på dagsorden. Hvis også den går igjennom og unntaket blir hovedregelen, har vi passert det punktet hvor det vil være mulig å holde tilfredsstillende oversikt.
- Oppfatter at det siste forslaget fra kommunen er ganske likt det forslaget flertallet har lagt fram og som det også har vært reist spørsmål om kan prøves ut for å se om det vil innebære noe problem.
- Melhus klarer å forholde seg til forslaget, men skjønner at det kan være vanskeligere for Trondheim og også at det kan være vanskelig å holde oversikt. Kan være med å prøve ut alternativ.
- Vi er i en situasjon hvor vi ikke klarer å bruke opp de pengene vi får inn. Det er tegn på at vi ikke har god nok framdrift og det blir viktig å se hvordan vi kan bli bedre til å følge opp her. Har forståelse for at det kan være vanskelig for sekretariatet å holde oversikt. Spørsmålet er om vi har laget oss for stramme styringsrammer, og om vi kan gjøre noe her som kan lette på dette. Oppfatter at det også er motstand mot å sette av rammer og potter som kanskje kan gi litt større fleksibilitet.
- Vi deler alle utålmodigheten knyttet til å få framdrift, men det er alvorlig hvis det skal gå ut over oversikten over økonomien. Minner om at det kommer en sak til, og avhengig av utfallet av denne, kan situasjonen bli helt uoversiktlig.
- Rapportering har blitt bedre. Opplever at oversikten er bedre enn noen gang. Er det mulig å lage sekkeposter for å lette arbeidet.

- Bruk av sekkeposter er mer likt situasjonen i de andre byvekstområdene, men da overlates også ansvaret til den som rår over finansieringen. Hvis det er meningen at sekretariatet skal holde oversikt, vil sekkeposter bare gjøre vondt verre. Når det gjelder rapportering, så har vi et godt stykke å gå enda før den blir tilfredsstillende. Bevilningssiden har vi derimot hatt god kontroll på og det er det som etter hvert blir vanskeligere nå.
- TK opplever å ha god kontroll på rapportering. Er enige i at vi har valgt en annen modell enn de andre byene. Men kan vi finne en kombinasjonsmodell hvor vi overlater til den ansvarlige parten å holde oversikten over bruken innenfor de pottene de får tildelt?
- Forslag om å prøve ut et opplegg der programrådet kan behandle sakene fortløpende dersom de er meldt inn senest 14 dager i forkant av møtet kan subsidiert støttes av statens representanter. Fylkeskommunen aksepterer også dette.

Konklusjon: Det etableres en prøveordning hvor økonomiske saker kan spilles inn til behandling i alle møtene i programrådet forutsatt at grunnlaget er levert til sekretariatet senest 14 dager før 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. Føringene 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
Sum inntekter ekskl. finans	11712	1403	1665	1696	1865	6630	8743	27084
Lånebehov (+)/kapitalbeholdning (-)	-487	122	177	-27	-464	-191	678	-1
Renteinntekt (1%)	47	5	4	2	2	13	48	108
Sum inntekter inkl. finans	11272	1530	1846	1671	1404	6451	9469	27192

Inntektsrammene tar utgangspunkt i handlingsprogram 2021-24, indeksregulering samt justert for tilleggsavtalen og en forventning til byggeklare prosjekter som er antatt å tilfredsstillende 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
Byåstunnele	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.råd/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
Sum kostnader	11272	1530	1846	1671	1404	6451	9469	27192

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 føringer 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 føringer 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 tilfredsstillende 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.

Konklusjon:

- *Kontaktutvalget vedtar å legge de beskrevne føringene for økonomiske rammer og samarbeid til grunn for arbeidet med handlingsprogram 2022 – 2025 med følgende justering:*
 - *Det åpnes for å avsette sekkeposter på inntil 5 mill. kr for gjennomføring av prosjektporteføljer av flere små tiltak som f.eks. holdeplasstiltak. Det stilles krav om at bruken av midlene rapporteres til sekretariatet, mens det fulle ansvaret for økonomien ivaretas av partene.*
- *Programrådet bes se på muligheten for å etablere en enklere økonomistyring med større fleksibilitet innenfor rammer hvor mer av ansvaret overlates til den utførende part.*
- *Det bes om at programrådet omdisponerer midler for videre planlegging av Brundalsforbindelsen.*

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 byvekstavgifter 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 Klett-krysset 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.

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.

Konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt:

- **Orientering om oppfølging av forslag om bruk av midler til reduserte kollektivtakster (Trfk).**
- **Invitasjon til seminar «Living lab» Bylogistikk (Sek)**
Foreslåtte datoer passer dårlig. Sekretariatet undersøker hvem som kan delta på formiddagen 1-3. juni.
- **Introduksjon til sak om merkostnad for kollektivtrafikk grunnet vegbruksavgift, biodiesel (Trfk)**
Fylkeskommunen presenterte hovedpunktene i brevet fra AtB om økonomiske økonomiske utfordringer i 2021 grunnet vegbruksavgiften, styrets handlingsplikt og behov for rutekutt. Behovet for kutt er vesentlig større enn 20 mill. kr fordi rutekutt også reduserer etterspørsel og dermed også trafikkinntektene. Uavklart politisk behandling av biodieselsaken i Trondheim kommune sannsynliggjør forsinkelser. Tore varslet derfor at han vil be styret i AtB iverksette rutekutt så fort som mulig ut fra styrets handlingsplikt.

Konklusjon:

- *Kommunen behandler saken i ekstraordinært formannskapsmøte 4 mai, slik at ordføreren har fullmakt ved behandling i Kontaktutvalget 5. mai*
- *Tore bestiller rutekutt, men rutekuttet vil ikke kunne iverksettes før etter behandling i i Kontaktutvalget 5. mai.*