



## MØTEREFERAT

Til Kontaktutvalgets medlemmer:

Vår dato: 23.03.23

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  
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune  
Kjetil Strand, Statens vegvesen  
Knut Sletta, Jernbanedirektoratet  
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

Carl-Jakob Midttun, Trøndelag fylkeskommune  
Konrad Pütz, Trøndelag fylkeskommune  
Harald Høydal, Statsforvalteren  
Stig Roald Amundsen, Malvik kommune  
Geir Aspenes, Stjørdal kommune  
Katrine Lereggen, Melhus kommune  
Inger Mari Eggen, Trondheim kommune

<http://miljopakken.no/>

**Fra:**

Oddgeir Myklebust, Sekretariatet

Møte i Miljøpakkens kontaktutvalg **fredag 17. mars kl. 10:00 – 14:00.**

Møtested: Rådhuset i Trondheim, formannskapssalen

### Agenda

#### Orienteringer

- 09/23**      Trafikkutvikling - orientering (Sek)
- 10/23**      Trafikkkpakke 2 – orientering om avtale mellom Jernbanedir. og SJ Norge (Jbdir)
- 11/23**      Gateprosjektene – orientering om status (Trfk)
- 12/23**      Økonomisk garanti AtB 2. halvår 2023 – beslutning om videreføring (Trfk)
- 13/23**      Føringer for HP 2024-27 - beslutning (Sek)
- 14/23**      Organisering og videre oppfølging av Mobilitetslab Stor Trondheim (Trfk)
- 15/23**      Videreutvikling av styringsmodellen i byvekstavtalenes styringsgrupper - (Svv)
- 16/23**      Ravelsveita – beslutning om styringsramme og finansiering (Tk)

#### Eventuelt

Innspill til statsbudsjettet (Svv)  
Arealutfordringer på Nyhavna (Tk)  
Videre prosess med reforhandlinger (Tk)



## Møtereferat

Referat fra møte 03. februar 2023 er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

## Orienteringer

### Beslutninger i programrådet 08. mars

- *Ravelsveita – finansiering bygging (Tk)*: Saken sendes til behandling i KU (jf. sak 16/23)
- *Hjertesone pakke 2 – finansiering byggeplan og bygging (Tk)*: Programrådet bevilget 5,7 mill. til byggeplanlegging og bygging. Økningen på 2,7 mill. forskutteres fra budsjett 2024 (TS-bompenger)

*Konklusjon: Tas til orientering*

## Sak 09/23 Trafikkutvikling (Sek)

*Bente Gravaas orienterte.*

### **Oppsummering trafikkrapport**

De viktigste punktene fra trafikkrapporten nevnes nedenfor. Flere tall og utfyllende tekst kan leses i vedlegget.

### **Endring i trafikkmengde**

Byindeksen for Trondheimsområdet viser at trafikken i januar og februar 2023 var 3,4 prosent høyere enn samme tidsperiode i 2019.

### **Vekst i antall personbiler like stor som befolkningsveksten**

I perioden 2019-2023 har veksten i antall personbiler vært tilnærmet like stor som veksten i antall personer 18 år og over. Fra 2019 til 2023 var veksten på 6 prosent. I miljøpakkeområdet betyr dette at det per voksne person har vært 0,6 biler alle disse årene.

### **Elbil:**

Per februar 2023 består den totale bilparken i miljøpakkeområdet av nærmere 130 000 personbiler. Dette er omtrent på samme nivå som året før. Andelen el-biler av personbiler i miljøpakkeområdet var ved utgangen av februar 2023 27 prosent.

Elbilandelen i miljøpakkens bommer fortsetter å øke og var i januar 2023 35 prosent av passeringer med «lette» biler.

### **Kollektiv:**

Tall fra Atb viser at det var drøyt 3,6 milliarder påstigende passasjerer på buss og trikk i sone A i januar 2023. Dette er en økning på 56 prosent sammenlignet med januar 2022 da det fortsatt var reiserestriksjoner i samfunnet.

Tall fra SJ Norge viser en fortsatt positiv utvikling i antall reiser på Trønderbanen. I januar 2023 var det foretatt nærmere 150 000 reiser og 75 000 (50%) av disse reisene var innad i sone A. Sammenlignet med januar 2019 er det en økning på 12 prosent på Trønderbanen.

SJ har tidligere, på grunn av en feil, rapportert for lave AtB-tall for perioden august-desember 2022. Dette har også gitt for lave tall for totalt antall passasjerer i denne perioden. Økningen i sone A og i reisende totalt har altså vært større gjennom høsten 2022 enn vi tidligere har rapportert.

#### **Sykkel:**

I august 2022 ble det opprettet fire nye registreringspunkt i Trondheim kommune. De nye sykkeltellere er plassert i Innherredsveien, Granåsveien, Breidablikkveien og Dalgårdbrua. Det er besluttet å etablere ytterligere registreringspunkt for syklende og gående i Trondheim gjennom Miljøpakken. Det foregår et koordinert samarbeid mellom partene for å få mer data på sykkel og på sikt etablere en sykkelindeks for Trondheim.

I januar 2023 var det flere syklende på Rotvollekra og Svingbrua sammenlignet med samme tidsperiode i 2019.

#### *Kommentarer:*

- *Er etterrapportering på tog bare knyttet til Sone A? Det var rapportert for få passasjerer i Sona A, men dette får også betydning for totalen.*
- *Verdifullt å få mer dokumentasjon på utvikling på sykkel, håper dette kan bidra til en sykkelindeks etterhvert. Det pågår også et samarbeid mellom byvekstbyene for å forbedre hvordan vi rapporterer på utvikling.*

*Konklusjon: Tas til orientering*

## **Sak 10/23 Trafikkpakke 2 – orientering om avtale mellom Jernbanedirektoratet og SJ Norge (Jbdir)**

Anders Venbakken orienterte.

#### *Kommentarer:*

- *Hva med togtilbudet til Stockholm? SJ har en avtale med Meråkerbanen i dag, der det går tog opp til grensen. Vi har fått i oppdrag fra departementet å vurdere om det går an å koble det sammen.*
- *Dette har sammenheng med at Meråkerbanen blir elektrifisert til grensa i desember 2024, og da vil det være naturlig å ha et gjennomgående tilbud med samme type tog. Vi jobber parallelt med å se på det regionale tilbudet, for eksempel Trondheim til Østersund eller Sundsvall. Også med gjennomgående tog slik at de reisende slipper å bytte tog.*
- *Selve avtalen er offentlig og ligger på Jernbanedirektoratets hjemmesider dersom man ønsker å se nærmere på dette.*

*Konklusjon: Tas til orientering*

## **Sak 11/23 Gateprosjektene – orientering om status framdrift (Trfk)**

Jo Bernt Brønstad orienterte om status for arbeidet med gateprosjektene.

*Kommentarer:*

- *Når det gjelder Kongens gt, vil det være behov for politisk behandling for å se på alternativene som ligger der, men da må vi vite mer om kostnader og gjennomføringsfaser. Det har vært en diskusjon med Vegdirektoratet i forbindelse med skilting og trafikale løsninger. Kan vi få noe status på dette?*
- *Når det gjelder Elgeseter gt, vil det være ny behandling, men vi vil spare millioner på reguleringsplan om det kun reguleres rundt Samfundet.*
- *Kan vi til neste møte få en sak på Haakon VII's gt? Vi må få avklart mål og prosess slik at vi vet omfanget. Nå sitter fylkeskommunen på bussperspektivet, mens kommunen har byperspektivet. Vi må være sikre på at vi er samkjørte på prosessen slik at vi ikke taper tid.*
- *Trøndelag fylkeskommune: Når det gjelder Kongens gt vil vi komme tilbake til kostnader når vi vet mer om det anleggstekniske knyttet til gjennomføringa. Når det gjelder signalsøknaden, skal vi nå sende en søknad til Vegdirektoratet med begge alternativene. Da har vi det på plass knyttet til mulighetsrommet.*

*Konklusjon: Tas til orientering*

## **Sak 12/23 Økonomisk garanti AtB 2. halvår 2023 – beslutning om videreføring (Trfk)**

Konrad Pütz orienterte.

### **Bakgrunn**

I KU- sak 46/22 – avklaring økonomisk handlingsrom for AtB 1.halvår 2023, behandlet 23.september 2022, formidlet Trfk utfordringer knyttet til den ekstraordinære kostnadsveksten og fortsatt inntektsbortfall etter koronapandemien. Kontaktutvalget vedtok en garanti som har gjort det mulig for AtB å videreføre en drift av kollektivtrafikken i Trondheim 1.halvår uten større kutt i tilbudet:

*Kontaktutvalget vedtar at 40 millioner kroner av KU sin tilleggsbevilgning på inntil 78 MNOK til drift av kollektivtrafikken, forlenges ut første halvår 2023 for å redusere behovet for rutekutt fram til taksnivå og rutetilbud er helhetlig behandlet i Miljøpakkens handlingsplanprosess. Løsningen vil bygge opp under et kollektivtilbud som bidrar til å ivareta målet om nullvekst i biltrafikken i Trondheim*

Formålet med denne saken er å klargjøre premisser og forutsetninger som skal gjelde for andre halvår 2023. For AtB vil det være avgjørende å få styringssignaler nå for å kunne innrette sin drift i 2.halvår.

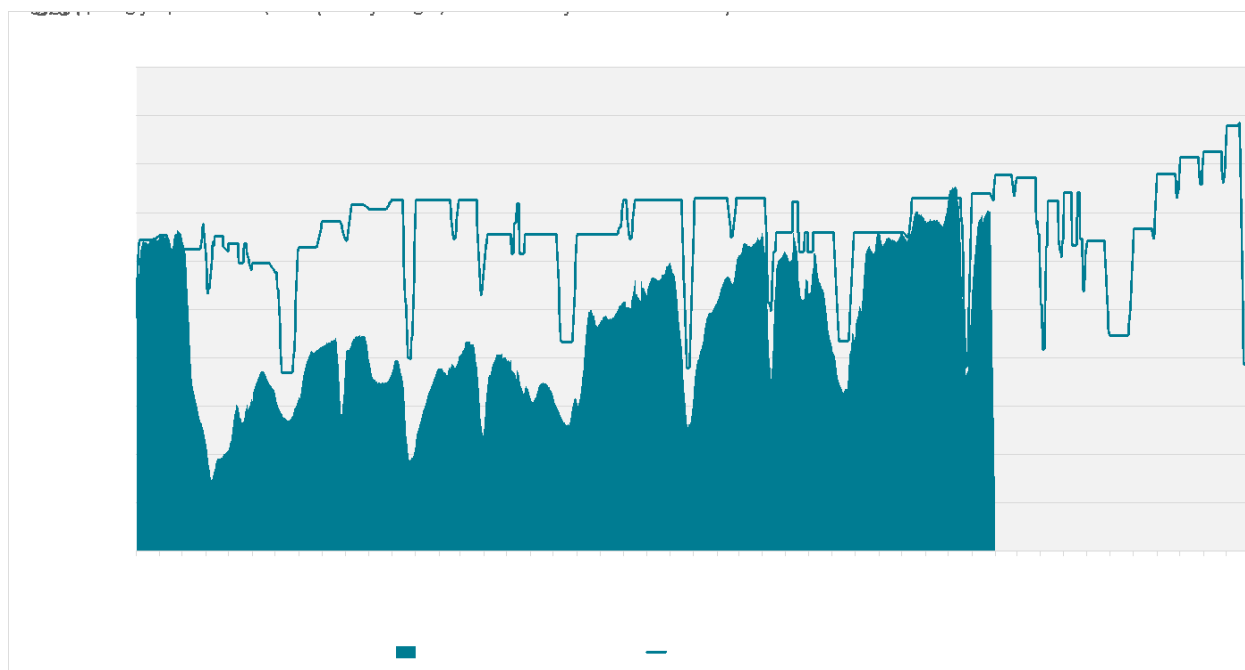
### Faktiske opplysninger

AtB har gjort foreløpige beregninger som indikerer at allerede innvilget tilleggsbevilgning er tilstrekkelig til også å dekke de estimerte merkostnadene for 2. halvår 2023. AtB gjør imidlertid oppmerksom på at det fortsatt er store usikkerheter knyttet til utviklingen - noe denne saken også vil prøve å belyse. Utfallsrommet for merforbruk 2023, slik AtB ser det nå, er i området 40-72 millioner kroner. Det er særlig utviklingen i billettinntekter med vridning i salg av billetter til produkter som gir lavere inntekter pr reise og flere usikre forhold rundt kostnadsutviklingen som bidrar til det store utfallsrommet. AtB følger utviklingen tett og Trfk vil ta opp eventuelle endringer som medfører behov for avklaringer med Miljøpakken.

Om anvendelsesperioden for tilleggsbevilgningen forlenges til å gjelde ut 2.halvår 2023 gir det tilstrekkelig styringsrom. AtB sitt styre må behandle og eventuelt vedta tilbudsreduksjoner for 2. halvår 2023 i sitt styremøte den 30.03.23.

### Utvikling i billettinntekter

Det har vært en betydelig vekst i antall passasjerer og i passasjerinntekter etter bunn-noteringene under pandemien. Grafen nedenfor som viser budsjett (linje) og oppnådd passasjerinntekt (skravert område) i Miljøpakkeområdet. Ved utgangen av 2022 var nivået ca. 95 % av målsatt nivå for anbudet inklusive vekstambisjoner.



I perioden med koronarestriksjoner og ut 2022 har staten gitt en særskilt kompensasjon basert på AtB og fylkets innrapportering til Kommunenes sentralforbund. Fra og med 2023 gir ikke staten en slik kompensasjon. AtB siktet gjennom høsten 2022 på å oppnå 100 % av målsatt inntektsnivå ved utgangen av 2023, et nivå som innebærer et behov for en inntektskompensasjon på ca. 10 MNOK i 2023. Som beskrevet ovenfor, er det stor usikkerhet knyttet til måloppnåelse.

Inngangen til 2023 viser en vekst i antall solgte periodebilletter og færre solgte enkeltbilletter. Periodebilletter gir lavere inntjening pr reise, men er positivt med tanke på lojale kunder og flere reiser. Salg av enkeltbilletter påvirkes i tillegg av innføring av 3-timers varighet kveld. Undersøkelser AtB har gjort viser at flere reiser tur/retur på samme enkeltbillett, men at tiltaket ikke har ført til nye reiser. I tillegg ser AtB at en større andel av kundene enn budsjettet (og ut over forutsetningene i avtale med Jernbaneverket), benytter seg av tog i stedet for buss på strekningen Trondheim-Stjørdal. Også dette gir tapte billettinntekter.

Disse forholdene medfører at AtB allerede nå ser et behov for å justere estimatet for kompensasjonsbehov som følge av endrede passasjerinntekter opp til totalt 18 millioner kroner i 2023. (se tabell).

### Kostnadsutviklingen

Økte energipriser og høyere rentenivå gir rutekjøpskostnader som vokser mer enn kommunal deflater på 3,7%. For 2023 var denne kostnadsøkningen i KU-sak 46/22 beregnet til 49 millioner kroner i Miljøpakkeområdet. AtB oppdaterte beregningene til 54 millioner kroner ved utløpet av januar. (se tabell). Dette grunnet økte elektrisitetspriser i 4. kvartal 2022, samt en brattere rentestigning enn tidligere forutsatt.

|                    | Helårs<br>estimat i<br>sak 46/22 | Oppdatert<br>helårs<br>estimat per<br>31.01.23 | Herav<br>effekt<br>1. halvår<br>2023 | Herav<br>effekt<br>2. halvår<br>2023 | Utfallsrom<br>helårs<br>effekt 2023 |
|--------------------|----------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| Prisutvikling      | 49                               | 54                                             | 20                                   | 34                                   | 54                                  |
| Inntektseffekter   | 10                               | 18                                             | 18                                   | 0                                    | 18-50                               |
| Deflator           | -15                              | -17                                            | -8,5                                 | -8,5                                 | -17                                 |
| Takst              | -15                              | -15                                            | -7,5                                 | -7,5                                 | -15                                 |
| <b>Nettoeffekt</b> | <b>29</b>                        | <b>40</b>                                      | <b>22</b>                            | <b>18</b>                            | <b>40 - 72</b>                      |

### Muligheter for kostnadsreduksjoner

I løpet av 2022 ble det foretatt enkelte justeringer i kollektivtilbudet med formål å spare inn kostnader, tilsvarende ca. 19 millioner kroner helårseffekt og effekt 15 millioner kroner for 2022.

AtB har løpende oppdaterte planer for mulige reduksjoner i rutetilbudet. I henhold til varslingsfrister i kontraktene trenger AtB og operatørene en planleggingshorisont på ca. 4 mnd. fra beslutning til reduksjon i rutetilbudet iverksettes. Dette for å ivareta AtB og operatørenes hensyn til forsvarlig planlegging av materiell og sjåfører og ENTUR sine varslingsfrister. En beslutning på AtBs styremøte den 30.03.23 vil dermed kunne ha effekt fra og med oppstart av høstrutene 14.08.22.

Dagens kontrakter med oppstart høsten 2019 har en varighet til 2029. Befolkningsvekst og ambisjonene for nullvekstmålene gjennom perioden, gjorde at anbudet ble lagt opp med store muligheter for å justere produksjonen opp (30%) og mindre muligheter for nedskalering (10%). Dette gir et reelt handlingsrom for å kutte inntil ca. 65 MNOK i kostnadene. Samtidig vil slike kutt føre til et mindre attraktivt tilbud og derav lavere passasjerinntekter. Netto effekt av rute-kutt vil dermed være mindre enn handlingsrommet på 65 MNOK.

## Økonomisk situasjon for AtBs Miljøpakkeområde ved utgangen av 2022

AtBs regnskap for 2022 er ikke sluttført enda (vedtas 30.03.23), men foreløpig prognose viser et marginalt overskudd i Miljøpakkeområdet.

### Drøftinger

*Befolkningsvekst og andre drivkrefter som kan underbygge passasjervekst*

Det nye anbudet som ble etablert i august 2019 ga ca. 20% flere rutekilometer og 25% bedre plass på bussene. Gitt at pandemien ikke skulle blomstre opp igjen, signaliserer AtB sterk tro på å komme opp til et bærekraftig nivå. De begrunner dette med følgende:

- Sammenlignet med Oslo har Trondheimsområdet en relativt lav kollektivandel og AtB vurderer at potensialet for å øke kollektivbruken gjennom bruk av ulike virkemidler er høyere. Undersøkelser gjort blant større bedrifter i Trondheimsområdet viser at tilstedeværelse på arbeidsplass prioriteres i stor grad når situasjonen normaliseres. Reiseavstand / - tid mellom hjem og jobb er også kortere i Trondheimsområdet enn for mange rundt Oslo, slik at behovet for hjemmekontor vurderes å være lavere her.
- Befolkningsvekst og urbanisering forventes å gi økt kollektivbruk. Sammen med økt markedsinnsats kan dette bidra til god vekst framover.
- Busstilbudet med tilhørende kundetjenester fungerer nå godt, og bedre enn før pandemien. Selv de to første månedene i 2020 før pandemien startet hadde AtB en økning i kollektivbruken grunnet forbedringer i tilbudet, og etter der har det skjedd ytterligere forbedringer gjennom pandemiperioden.

AtB vil løpende rapportere på passasjerutvikling og de markedsføringstiltak som gjennomføres utover våren 2023. AtB vurderer at det vil være behov for en hel høst/vintersesong uten restriksjoner (overgangsperiode), for å kunne konkludere endelig på om man lykkes i å nå ambisjonene om kollektivbruk som ligger i dagens rutetilbud.

Dersom ambisjonene for kollektivbruk og passasjerinntekter ikke skulle nås og det heller ikke vedtas økte tilskudd eller inntektskompensasjon, må styret til AtB foreta en vurdering av situasjonen vedta de tiltak som er nødvendige for å sikre en selskapsøkonomi i balanse. I en slik situasjon vil kostnadsreduksjoner i form av rutekutt være nærliggende. En større reduksjon i rutetilbudet vil imidlertid gi store konsekvenser for kollektivbruken framover og for oppnåelsen av nullvekstmålet inkludert byutviklingen i byvekstavgiftområdet.

### Fylkesdirektørens konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler at tidsperioden for bruk av tilleggsbevilgningen på 40 millioner kroner forlenges ut året. Dette medfører isolert sett ikke økte bevilgninger fra miljøpakken til kollektivdriften i 2023. Men som saken belyser, er det stor usikkerhet knyttet til videre inntekts og kostnadsutvikling, noe som fort kan endre behovet for ytterligere bevilgninger eller iverksettelse av tiltak. Fylkesdirektøren vil be AtB følge den økonomiske utviklingen av kollektivdriften tett og rapportere til kontaktutvalget dersom utviklingen framtvinger behov nye rammeavklaringer eller kostnadskutt.

Fylkesdirektøren understreker at tilleggsbevilgningene er en garanti «opp til» angitt beløp. Dette innebærer at et eventuelt mindreforbruk ikke belastes Miljøpakken. Bruk av statlige

omstillingsmidler/kompensasjonsmidler etter korona vil være med på å redusere det totale behovet for tilleggsmidler.

#### *Kommentarer:*

- *Trondheim kommune: Vi har en merknad til saken. Tidligere har vi vært tydelige på at det er fylkeskommunen som har ansvaret for oppfølging av AtB og for risiko. Vi i Miljøpakken bevilger penger ut fra bestillinger og vurderinger, men vi går ikke inn risikovurderingene. Dette er en form for arbeidsdeling. Noen av formuleringene i saksframlegget kan være utydelige med tanke på denne arbeidsdelingen. Derfor ønsker vi å legge til en merknad i konklusjonen for å minne oss på at vi har hatt en unntakstilstand under Covid og ikke kan fortsette å ha denne formen for ansvarliggjøring av Miljøpakken for mulig driftsrisiko.*
- *Trøndelag fylkeskommune støtter presiseringen i vedtaket.*
- *Statens vegvesen: Oppfatter at dette har vært et sikkerhetsnett knyttet til Covid hvor det har vært en mulighet til å ta i bruk midlene dersom det ble behov for det. Dette har blitt forlenget en gang tidligere. Vi oppfatter det slik at de 40 millionene det innstilles på, nå kommer til å bli tatt i bruk og det er en annen situasjonen enn tidligere hvor det har vært et sikkerhetsnett.*
- *Trøndelag fylkeskommune: Det er vi som gjennom oppfølgingen av AtB som bidrar til risikostyring. Når AtB står i en situasjon med stor risiko for merforbruk, må de agere. Alternativene til AtB dersom de ikke får økt tilskudd er å gjøre noe med driftskostnadene. Miljøpakken i fellesskap eier produktet av AtB sin virksomhet i forbindelse med nullvekstmålet. Vi bør ikke be AtB redusere driftskostnadene uten å ha en dialog med partene. Toget er også en suksesshistorie som reduserer AtB sine inntekter.*

#### *Vedtak:*

- *Kontaktutvalget vedtar at tidsperioden for bruk av tilleggsbevilgningen på 40 millioner forlenges ut året.*
- *Kontaktutvalget ber Trfk følge den økonomiske utviklingen av kollektivdriften tett og rapportere til kontaktutvalget dersom utviklingen fremtvinger behov for nye rammeavklaringer eller kostnadskutt.*
- *Kontaktutvalget understreker at den økonomiske garantien fra Miljøpakken opprinnelig hadde som hensikt å garantere for effektene av covid, for å unngå midlertidige rute-kutt som var vanskelig å reversere. Driftsrisikoen ut over inntektssvikt pga. covid forutsettes håndtert innenfor ordinær prosess for avklaring av rammer til Atb.*

## **Sak 13/23    Føringer for HP 2024-27 - beslutning (Sek)**

Oddgeir Myklebust orienterte.



Det er i vedlagte forslag til føringer for handlingsprogrammet 2027-27 (kap. 7 og 8) lagt til grunn at vi i hovedsak praktiserer retningslinjene som tidligere. Partene har diskutert noen justeringer som er innarbeidet i forlaget:

- Små prosjekter defineres som prosjekter under 15 mill.
- Begrepet «utredningsestimat» erstatter «styringsmål», slik at MP bruker samme begrep som håndboka til SVV. Utredningsestimat settes etter PU, nivået på usikkerheten skal være mellom 30-50 prosent. Hvis det er behov for å fastsette styringsmål (vanligvis i prosjekt over 40 mill.), gjøres dette innledningsvis i detaljplanfasen.
- Det spesifiseres at styringsramme kan settes etter reguleringsplan, før byggeplan, om nivået på usikkerheten ligger mellom 10-20 prosent.
- Et eget avsnitt som beskriver hvordan og når overgang mellom fasene blir politisk behandlet.

Kulepunkt 1 og 3 kan bidra til mer effektiv prosjektgjennomføring. Det er allerede lagt opp til at små prosjekter kan gå enklere gjennom beslutningssystemet i MP gjennom faseoverganger i løpet av året. Her tallfestes det hva som er øvre grense for små prosjekter.

Gjennom å fastsette styringsramme etter reguleringsplan, kan man blant annet komme tidligere i gang med grunnerverv.

#### Programrådets drøftinger:

Programrådet behandlet saken 08.03.23. Kommentarer:

- *Dette forslaget er i større grad tilpasset en statlig håndbok enn det som er i føringene per nå.*
- *Kan Trondheim kommune utdype hvorfor de har foreslått å øke grensen for små prosjekt fra 10 til 15 mill? Det er for å øke fleksibiliteten. En høyere ramme vil gjøre at flere prosjekt behandles på en enklere måte.*
- *Det er greit å sette en grense som kan testes. Den kan revurderes til neste handlingsprogram dersom det ikke fungerer.*
- *Trøndelag fylkeskommune: På tredje kulepunktet ønsker vi å ha med at dette gjelder større prosjekt over 40 millioner.*
- *For årene 2021 og 2022 har det vært stor forskjell mellom budsjettindeks og reell indeks. Spørsmålet er om vi til neste år skal sørge for at vi indeksregulerer bedre slik at vi rekker indeksen for foregående år. Vi hadde rukket indeksen for 2022 til KU-behandlinga i månedsskifte januar/februar. Det kunne hatt betydning for rammene vi har tilgjengelig. I stedet for å være to år på etterskudd, hadde vi bare vært et år på etterskudd.*
- *Indeksregulering er metodearbeid vi kan gjøre i fellesskap og som vi kommer tilbake til.*
- *Sekretariatene i alle fire bypakkene forbereder en henvendelse fra lokale parter til departementet om at det har vært stor sprik mellom indeksen og de reelle kostnadene og at vi dermed får mindre penger.*

#### Kommentarer:

- *Hva er tankene rundt det å teste prisene i markedet ved å ha et anbud med forbehold om finansiering? Det ligger en besparing i tid og en større sikkerhet rundt hva et prosjekt vil koste. Er det noen begrensninger i Handlingsprogrammet på å ha en slik tilnærming?*

- *Det å lyse ut anbud med forbehold om finansiering gjøres av og til. Dette kan påvirke antall tilbydere som legger ned arbeidet i å regne på det, så det kan kanskje gå utover konkurransen, men samtidig sparer man mye tid. Dette er noe vi kan vurdere.*
- *Fylkeskommunens erfaring med dette er utelukkende positiv.*
- *Spørsmål til siste kulepunkt i programrådets drøftninger - vil dette være en felles henvendelse fra de lokale partene i de fire byområdene? Ja. Dette er et initiativ fra Nord Jæren og handler om indeksene og de høye byggeprisene som gjør at vi får mindre penger å bygge for dersom vi ikke får kompensasjon fra staten. Det jobbes med en felles henvendelse fra de lokale partene til staten.*

*Vedtak:*

*Kontaktutvalget vedtar å legge de beskrevne føringene til grunn for arbeidet med handlingsprogram 2024-27.*

## **Sak 14/23 Organisering og videre oppfølging av Mobilitetslab Stor Trondheim (Trfk)**

Konrad Pütz orienterte.

### **Bakgrunn**

På bakgrunn av gjennomført forprosjekt og plan for hovedprosjektet Mobilitetslab Stor-Trondheim (MoST), vedtok Kontaktutvalget i møte 06.04.2022 å sette av 4 mill NOK i 2022, og videre 25,4 mill NOK i programperioden til prosjektet, finansiert ved forskuttering av belønningsmidler.

Kontaktutvalget forutsatte:

- at alle parter skal inn i styringen av prosjektet
- at bestillinger forankres i styringsgruppen
- undervegsleveranser

Kontaktutvalget ba videre om sak om hvordan Miljøpakken sin involvering skjer i praksis.

Saken ble behandlet i programrådet 16 februar, og kommentarer derfra er tatt inn i teksten nedenfor.

### **Faktiske opplysninger**

#### Prosjektbeskrivelse

Mobilitetslabens overordnede mål:

- Laben skal være en nasjonal kraft for forskning og utvikling av fremtidsrettede, bærekraftige bymobilitetsløsninger og høste gevinster fra et tett og langsiktig samspill mellom fagmiljøet på NTNU og partene i Miljøpakken.
- Laben skal være en felles arena for å utvikle nye og bedre arbeidsprosesser, metoder, systemer og løsninger for mobilitet og understøtte eksisterende plan og utviklingsarbeider i

avtaleområdet med ny kunnskap knyttet til digitale teknologier og modeller, aktørers behov for mobilitet og nye transportmodelleringsmetoder.

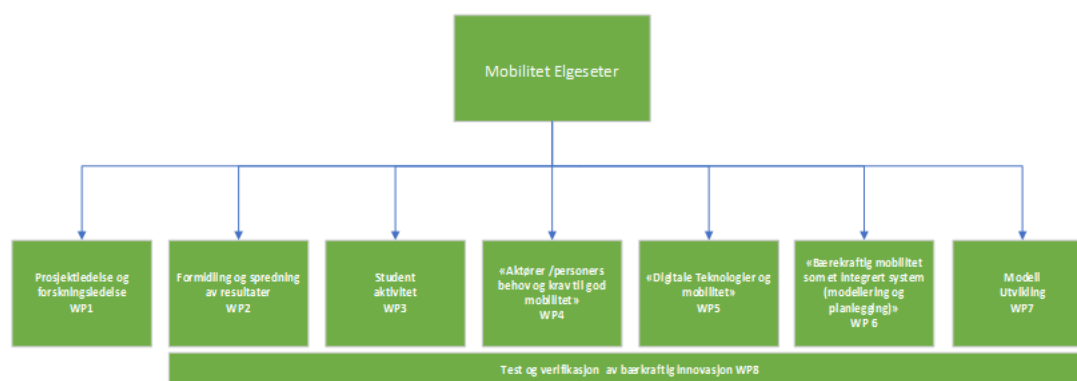
Målet er å gjøre partene bedre i stand til å planlegge og bygge fremtidsrettede mobilitetsløsninger for avtaleområdet og nå nullvekstmålet. Utfordringene knyttet til å løse mobilitetsutfordringer er tverrfaglige, og det vil prosjektet spesielt arbeide med.

Laben er delt opp i tre temaområder som henger sammen som en helhet:

1. Digitale teknologier og mobilitet
2. Aktører/personer sitt behov og krav til god mobilitet.
3. Bærekraftig mobilitet som et integrert system (modellering og planlegging)

Som kommunisert tidligere og som vist i figur 2, etableres det fire arbeidsgrupper; en for hvert av de tre hovedområdene, samt en tverrfaglig arbeidsgruppe som har et spesielt ansvar for å sikre at temaene som utvikles samspiller godt på tvers. Arbeidsgruppene skal sikre god faglig dybde på hvert av områdene og at resultatene fungerer sammen med Miljøpakken sine andre initiativ på området. Det er for tiden utviklet 11 prosjekter med tilknyttede Phd-er, som utgjør labens fokus per i dag.

Prosjektet er delt opp i 8 arbeidspakker vist i figur 1.



Figur 1. Arbeidspakker i MoST fra før prosjektnavnet ble endret til Mobilitetslab Stor-Trondheim

Hver arbeidspakke har sin leder, og det er utarbeidet mer detaljert oppgavebeskrivelse for hver pakke. Det vil være avgjørende å få koblet eksisterende og nye prosjekter inn i MoST for videreutvikling og for å finne synergier.

#### Status i MoST per primo februar 2023.

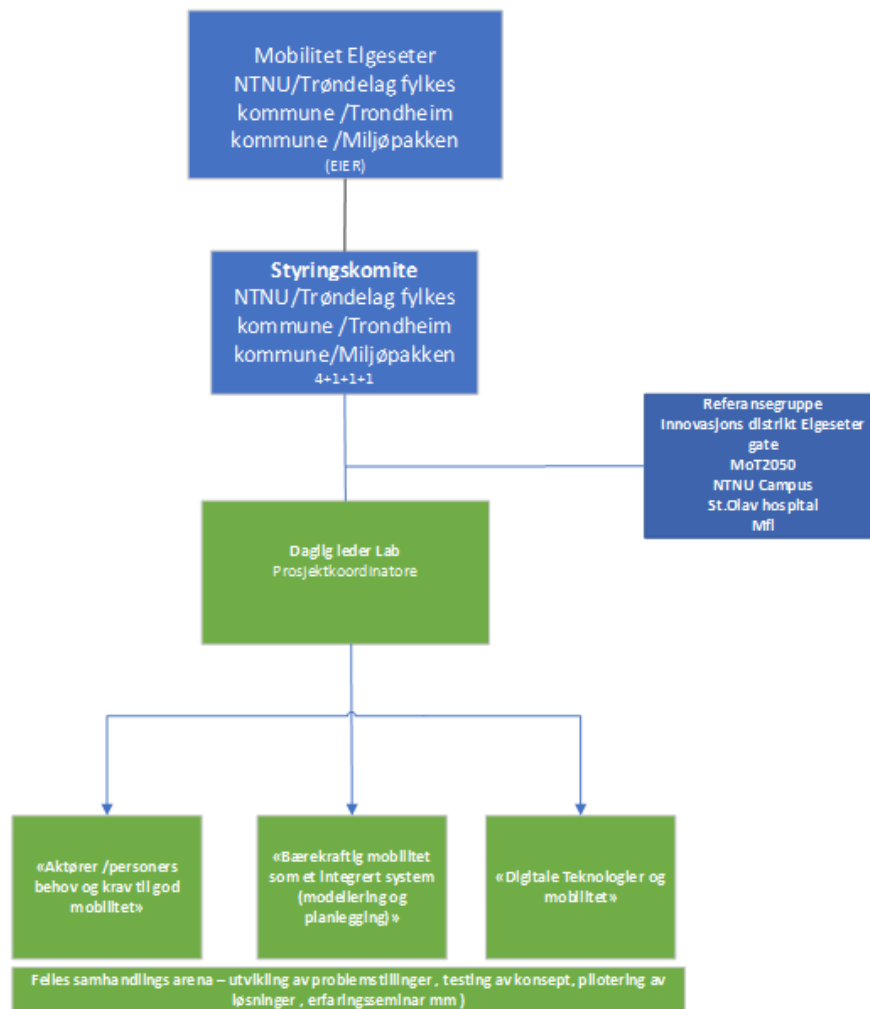
MoST er et lite halvår forsinket ift. til tidligere presentert tidsplan. Samarbeidsavtalen mellom NTNU og Trøndelag fylkeskommune ble underskrevet 01.12.2022. Høsten har blitt brukt til å få startet prosjektet der administrative oppgaver har vært dominerende. Det er blant annet søkt om og bevilget midler til labutstyr og opprettet hjemmeside for laben:

<https://mobilitetslabstortrondheim.no/>. Trøndelag fylkeskommune har engasjert prosjektleder i første omgang for ett år frem til 01.12.2023, NTNU har ansatt to Phd-er og flere stillinger er lyst ut.

Det ble gjennomført et oppstartsseminar 13.12.2022 der partene i Miljøpakken var invitert, og der flere prosjekter ble presentert. Her deltok rundt 40 personer fra partnerskapet i Miljøpakken og NTNU. Flere av partnerne i Miljøpakken holdt presentasjoner for prosjekter som de arbeider med som kan være aktuelle å ta videre inn i MoST.

#### Forslag til organisering:

MoST er organisert som et prosjekt med egen ledelse, økonomi og styre. Forslag til organisering presentert i samarbeidsavtalen er som vist i figur 2.



Figur 2. Organisasjonskart presentert i samarbeidsavtalen (fra før navneskiftet).

#### *Styringskomiteen*

Vil utgjøre styret for laben. Komiteen vil ha ansvar for labens mål og handlingsplaner, samt sikre god kobling mellom forskning og konkrete prosjekter. Komiteen vil også avgjøre opptak av nye prosjekter og evt. partnere i labens aktivitet. Daglig leder er sekretær, og det er forslag om 2 – 3 møter i året. Styringskomiteen skal fra Miljøpakken sin side styres av de etablerte beslutningsorganer og rutiner i et samspill mellom KU og Programrådet. Tilsvarende må NTNU beslutte sin del av eierstyringen. Eierne gir styringskomiteen fullmakter og gir rammer for årlige budsjett og handlingsplaner. Eierne

kan også ved behov bidra til avklaringer. Praktisk involvering av KU og andre organer i Miljøpakken beskrives under drøftinger.

#### *Operativ labledelse*

Det etableres en prosjektledelse bestående av en professor fra NTNU (daglig leder) og et team av koordinatorene fra partene. Labeledelsen vil være ansvarlig for utvikling av handlingsplaner, utvikling av detaljplaner, koordinering av faglige oppgaver mellom arbeidspakkene og ut mot partene og Miljøpakkens aktivitet, tilrettelegging av formidling av resultater, samt tilrettelegging for studentaktivitet inn mot forskningsaktiviteten som skjer i de ulike arbeidspakkene.

#### *Referansegruppe*

Det etableres en referansegruppe som møtes 2-3 ganger per år. Formålet med gruppen er få innspill fra eksisterende pågående initiativ samt få råd knyttet til de konkrete planene som Mobilitetslaben jobber med på årlig basis. Gruppen vil være sammensatt av fagpersoner fra ulike aktører som St-Olavs, NTNU med flere.

#### *Arbeidsgrupper.*

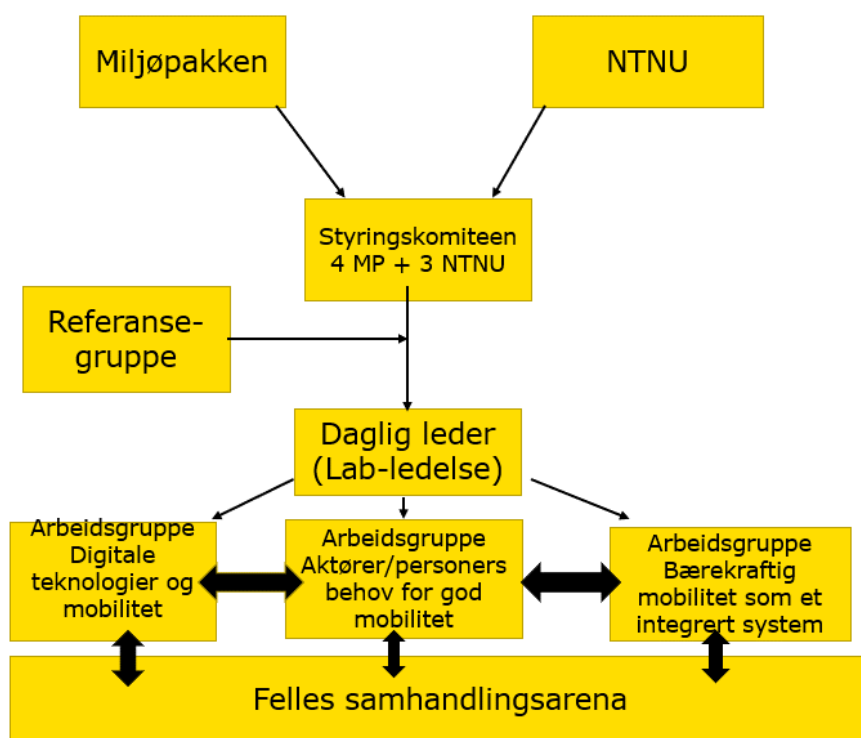
Det etableres 4 arbeidsgrupper, én for hvert delområde, som skal sikre at man får faglig dybde på hver av de ulike områdene, men også for deling og testing av løsninger på tvers av områdene. Den tverrgående arbeidsgruppen vil ha et spesielt ansvar for å sikre at temaene som utvikles fungerer på tvers av områdene og at resultatene fungerer mot fylkeskommunens og kommunens andre initiativ på området. Det er hovedsakelig i arbeidsgruppene labens faglige arbeid vil foregå. Det er her timene knyttet til utvikling, testing og pilotering av løsninger vil bli anvendt og det er her deltagerne i prosjektet deltar med sine faglige resurser

### **Drøftinger**

Kontaktutvalget har vedtatt forutsetninger om:

- at alle parter skal inn i styringen av prosjektet
- at bestillinger forankres i styringsgruppen
- undervegsleveranser

For å imøtekomme KU sine forutsetninger gitt i vedtak av 06.04.2022, foreslo Trfk til programrådsbehandlingen en organisering som i figur 3, nedenfor, med noen konkretiseringer sammenlignet med figur 2. Figuren er justert etter innspill under møte i AU 07.02.2023. Det er gjort en avveining mellom å få til en hensiktsmessig styringskomité i antall medlemmer, og samtidig sikre at alle partene deltar i styringen av prosjektet. Styringskomiteen skal fra Miljøpakkens side styres av de etablerte beslutningsorganer og rutiner i et samspill mellom KU og Programrådet. På den måten vil alle parter i Miljøpakken delta i styringen av laben. Programrådet vil oppnevne sine representanter til Styringskomiteen. I tillegg vil administrative representanter fra partene delta i labledelsen, og som vil bidra i arbeidet med eksempelvis utarbeidelse av handlingsplaner.



Figur 3. Forslag til organisering for å involvere partnerskapet i Miljøpakken

Til behandlingen i programrådet foreslo staten at kun Trøndelag fylkeskommune skulle delta i styringskomiteen. Det vil gi tydeligere styring og tydeligere ansvarslinjer for arbeidet. En svakhet ved en slik organisering er at færre parter deltar i styringsdialogen og dermed at forankring og samspill reduseres, noe flere parter påpekte i behandlingen i programrådet. Innstilling til vedtak ble, etter gode diskusjoner, uendret og slik gjengitt nedenfor.

Godt samspill er avgjørende for at MoST skal lykkes. Problemstillinger som kommer opp i MoST skal være utgangspunkt for både master- og bacheloroppgaver ved NTNU og flere workshoper vil avholdes årlig for å utarbeide problemstillinger og prosjektideer og for å spille inn forslag til prosjekt til Miljøpakkens handlingsprogramprosess. I tillegg kan det legges opp til faste statusoppdateringer og muligheter for innspill fra KU.

#### Kommentarer:

- *Spørsmål til punkt én i vedtaket - Det høres fornuftig ut å arrangere workshops, men er det nødvendig å ha det i et vedtak om organisering? Det er ikke nødvendig, men vedtaket er knyttet til at det er viktig at Mobilitetslabens aktivitet er relevant for Miljøpakken.*
- *Det var en alternativ modell som ble diskutert i Programrådet. Den ble ikke videreført, men er dårlig belyst i saken. Alternativ modell var for å tydeliggjøre enda bedre prosjekteierskapet til parten som faktisk har ansvar for oppdraget. Det ville også betinget en mye tettere involvering av Programrådet inn mot prosjektet. Dette ville ha ivarettatt involveringen fra Miljøpakken.*

- *Det står ikke i vedtaket hvem som skal sitte i styret fra Miljøpakken, men det ble referert til at det skal være en fra staten, en fra fylkeskommunen, en fra Trondheim kommune og en fra de tre andre kommunene. Det vil være naturlig at dette blir innarbeidet i vedtaket.*
- *Det vil være naturlig å beslutte hvem som skal sitte i styret fra Miljøpakken for å ha kontinuitet og forpliktelse.*
- *Hvilken kommune skal representere de tre øvrige kommunene? Trenger ikke besluttet i dag.*

#### **Vedtak:**

- *Kontaktutvalget vedtar forslag til organisering gitt i figur 3. Miljøpakken involveres gjennom sak med status for prosjekter og muligheter for innspill 2 – 3 ganger årlig.*
- *Styringskomiteen skal fra Miljøpakkens side styres av de etablerte beslutningsorganer og rutiner i et samspill mellom KU og Programrådet. Tilsvarende må NTNU beslutte sin side av eierstyringen. Eierne gir styringskomiteen fullmakter og gir rammer for årlige budsjett og handlingsplaner. Eierne kan også ved behov bidra til avklaringer.*
- *Deltakerne i Styringskomiteen fra Miljøpakken vil bestå av én representant fra staten, én fra Trøndelag fylkeskommune, én fra Trondheim kommune og én representant fra de øvrige kommunene.*

### **Sak 15/23 Videreutvikling av styringsmodellen i byvekstavtalenes styringsgrupper - orientering (Svv)**

Jofrid Burheim orienterte.

Det vises til vedlagt brev fra States vegvesen (Vegdirektoratet) – *Videreutvikling av styringsmodellen i byvekstavtalenes styringsgrupper – orientering og invitasjon til deltakelse i arbeidsgruppe.*

Det skal settes i gang et arbeid for å se på potensialet for forbedringer og effektivisering av arbeidet i styringsgruppene.

Brevet er sendt ut til kontaktutvalget tidligere for å få innspill på Miljøpakkens representanter til arbeidsgruppen.

Per epost er det avklart at MP kan stille med 3 representanter til arbeidsgruppen. Tidsfrist for å melde tilbake om deltakere er 13. mars.

#### **Kommentarer:**

- *De fire bypakkene har jobbet forskjellig og har ulike utgangspunkt. Standardisering innenfor at vi fremdeles kan ha ulik måte å jobbe på, må være en forutsetning. Hvis vi skal jobbe som Oslopakken, mister vi ganske mye på veien. Så lenge dette er en grunnleggende tanke, er dette bare positivt.*

*Konklusjon: Tas til orientering*

Inger Mari Eggen orienterte.

**Prosess**

Saken ble behandlet i PR 8. mars uten omforent vedtak. Trfk ønsker at saken løftes til KU for avklaring. Det skyldes prinsipielle spørsmål rundt finansiering av slike anlegg. I møtet ble det en diskusjon om det er riktig at Miljøpakken skal finansiere alt. Prosjektet har ikke tatt stilling til eventuelle anleggsbidrag fra Trondheim kommune og eventuelt fra gårdeiere, noe som har vært gjort i lignende prosjekter. I tidligere saker om veiter i Trondheim sentrum, har det vært diskutert om vi er i grenseland mot byforskjønning og at det ikke er Miljøpakkens oppgave.

**Utdypende kommentar fra Tk etter møtet i PR**

Dette prosjektet er i sin helhet tiltak som forbedrer framkommelighet og tilgjengelighet og dermed bygger opp under Miljøpakkens mål.

I de to veiteprosjektene som ble behandlet og avvist i forbindelse med budsjettbehandlingen, er det i dag asfaltdekke, og dermed var en god del av de prosjektene mer en forskjønnelse ved å legge gåvennlig brostein i stedet.

I dette prosjektet er det i dag veldig dårlig dekke for gående (gammel og skakk brostein), så her handler alle tiltak om å forbedre framkommeligheten og tilgjengeligheten for gående.

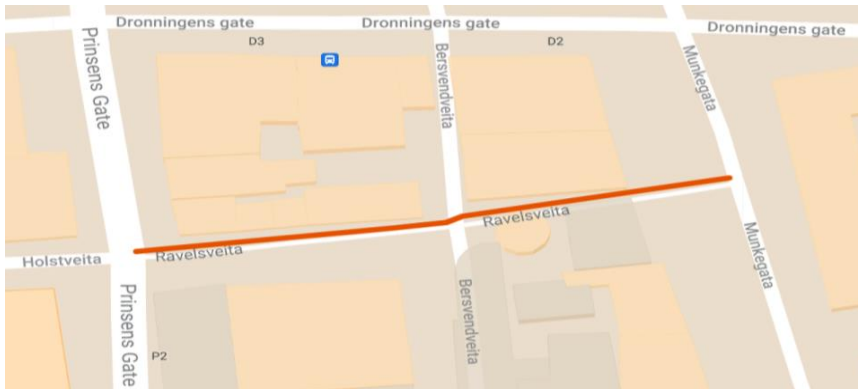
Både nytt dekke, bedre belysning og varme i bakken handler om å forbedre forholdene for gående (og trillende) i en viktig forbindelse i Midtbyen. Trondheim kommune tar alle kostnader som handler om samarbeidet med gårdeiere mtp. å fjerne installasjoner, forskjønne fasader etc.

**Bakgrunn (saksfremlegg fra Tk)**

Prosjektet fikk bevilget 1 million til detaljplanlegging i budsjett 2022. Ravelsveita (figur 1) er ferdig byggeplanlagt og det er behov for avklaring av finansiering for å kunne starte bygging. Denne saken beskriver prosjektet og finansieringsbehovet.



## Utredning



**Figur 1.** Ravelsveita. Rød linje viser strekningen som dette prosjektet omfatter. Lengden er ca 130 m. Veita binder sammen kvartalene mellom Prinsens gate og Munkegata og er en viktig snarveiforbindelse mellom holdeplass og servicetilbud i Midtbyen.



*Ravelsveita, østre del, mot Munkegata. Ravelsveita vestre del, vinteren 2022/23.*

### Eksisterende forhold

Ravelsveita har i dag svært dårlig framkommelighet grunnet ruglete brostein og ujevne overflater med for stort tverrfall i forhold til krav til universell utforming. For eldre mennesker, folk med nedsatt funksjonsevne og barnevogner er det utfordrende å ferdes her. Det er heller ikke lagt til rette for god vinterdrift og om vinteren er det ofte is og snø som gjør veita enda mer ufremkommelig.

### Nåværende status

Prosjektet skal forbedre framkommeligheten og tilgjengelighet for alle brukere av Midtbyen, som her hovedsakelig er fotgjengere. Samtidig må deler av arealet også være tilgjengelig for varelevering. For å oppnå dette etableres et jevnere gatedekke, naturlige ledelinjer og gatevarme, samt forsterket overbygning for at dekket skal tåle varelevering.

Sandfang og sluk blir byttet ut med infiltrasjonssandfang for bedre overvannshåndtering.

Eksisterende belysning skal erstattes med nye LED-Trolla armatur på eksisterende master, samtidig

som at el-kabler fornyes.

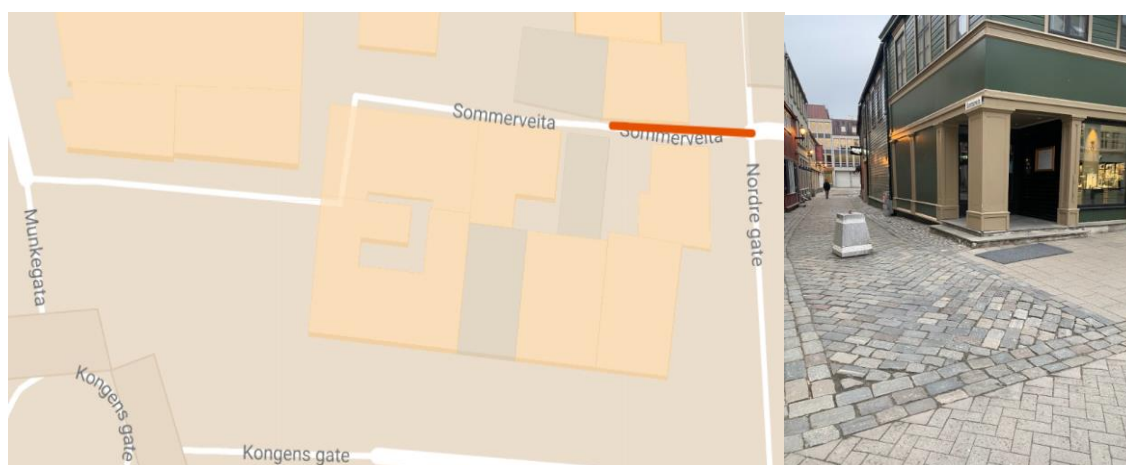
Det foreslås å etablere snøsmelteanlegg med vannbåren varme (fjernvarme). Ravelsveita øst (den smale delen) har tidligere hatt snøsmelteanlegg men dette er gammelt og ute av funksjon. Vannbårent alternativ velges fordi det finnes i veita fra før av og fordi dette er energibesparende.

Samtidig med at kommunen oppgraderer veita, har prosjektet i samarbeid med gårdeiere hatt som målsetting å rydde opp installasjoner oppført i veita, eksempelvis trapper/ramper og beholdere som ikke er omsøkt og godkjent, og hvor det ikke foreligger nødvendige avtaler med kommunen. Kommunen har startet en prosess mot gårdeiere for at høydeforskjeller inn til næringsvirksomhet i veita skal tas innvendig eller etableres på egen grunn, iht. kommunens [policy](#).

### Omfang

Opprinnelig var det planlagt å oppgradere en mindre del av Sommerveita samtidig som Ravelsveita (se figur 2 under). Deler av Sommerveita ble oppgradert i forbindelse med ombygging av Torvet og utskifting av VA-anlegg men delen lengst øst mot Nordre gate på ca 50m mangler snøsmelteanlegg og overflate er ikke iht. "Brosteinsveilederen".

Ved utlysning av konsulentoppdrag for detaljprosjektering av de to veitene, kom det inn 2 tilbud. Begge var vesentlig høyere enn budsjettet og konkurransen ble kansellert. Det ble fra anskaffelsesrådgiver anbefalt å gå i dialog med firmaene for å høre om de var interessert i å forhandle om tilbudene. Dialog førte frem til at ett av firmaene reduserte omfanget og til kun å omfatte Ravelsveita. Ravelsveita har vesentlig dårligere kvalitet enn Sommerveita og har derfor et mye større potensial for økt tilgjengelighet og antall gående. Det anbefales derfor at en avventer detaljprosjektering og oppgradering av Sommerveita og at finansiering av dette ev. spilles inn til senere budsjett.



**Figur 2.** Sommerveita. Rød linje viser dekke som mangler varmekabler og oppgradering iht "Brosteinsveilederen". Lengden er ca 50m.

### Fremdrift

Dersom midler bevilges kan bygging starte i august 2023 og en antar ferdigstilling i løpet av året.

### Mål/nytte

Tiltaket vil bidra til å nå Miljøpakkens mål ved at byen får økt kvalitet for gående og syklende, blir mer tilgjengelig (universelt utformet) og at brukertilfredsheten øker. Tiltaket vil også gi bedre gangforbindelse til og fra Prinsen kollektivholdeplass. Tiltaket legger ikke beslag på urørt areal men legger til rette for effektiv arealbruk og gjør bysentrum mer attraktivt.

I 2019 og 2020 ble det gjort tellinger i Ravelsveita. Det er svært mange passerende her. Tiltaket vil derfor har stor samfunnsnytte.

Telling i Ravelsveita:

Første mandag i februar 2019 mellom kl 08-22 = **2271 gående.**

Første mandag i september 2020 mellom kl 08-22 = **1619 gående.**

### Kostnader

Prosjektkostnad er høyere enn innspill til budsjett 2022. Dette skyldes i hovedsak:

- Økte kostnader grunnet prisstigning. Byggekostnadsindeks fra 01.01.2021 til 01.01.2023 utgjør en økning på 21,5 %
- Berøring med antikvariske verdier og eventuelle utgravinger var ikke medtatt i tidligere beregninger
- Etablering av varmekabler var ikke med i tidligere beregninger.
- Koordinering med aktører i veita.
- Krevende anleggsgjennomføring grunnet krav om tilgang til innganger og rømningsveier både til leiligheter og forretningslokaler i byggefasen. Fasevis gjennomføring.
- Behov for større areal for tilpasninger nytt gatedekke i krysset Ravelsveita/Bersvendveita, samt for tilkobling varmesentral for snøsmelteanlegg, enn hva som ble antatt ved innspill til budsjett i 2022.

Kostnadsberegninger foretatt februar 2023 viser følgende overslag.

|   | Fase                         | Mill kr inkl mva |
|---|------------------------------|------------------|
| 1 | Byggeplan                    | 1,0              |
| 2 | Utbygging                    | 7,0              |
|   | <b>Total prosjektkostnad</b> | <b>8,0</b>       |

Veita er ca. 130 m lang. Det vil si at løpemeterpriser på tiltaket ligger på i underkant av 62 000 kr.

Mulig besparelse er å kutte ut etablering av vannbåren varme/snøsmelteanlegg. Dette vil gi en besparelse på ca. 1,0 mill kr. Dette anbefales ikke da det er vanskelig tilgjengelighet for god vinterdrift og snørydding her, samt føringer i "Brusteinsveileder" mtp. åpne taknedløp.

### Medvirkning:

Tiltaket er omforent med Byantikvaren, samt kommunens "rampegruppe". "Rampegruppa" er en

intern gruppe med representanter fra Byggesakskontoret, Eierskapsenheten, Kommunalteknikk, samt rådgiver for universell utforming, som uttaler seg i forbindelse med tilgjengeligheten til offentlige bygg og næringslokaler i kommunen.

Det er sendt søknad om dispensasjon for tiltak i automatisk fredet kulturminne (middelalderby) til Riksantikvaren. Her avventes behandling. Tiltaket krever ikke erverv da dette er kommunal grunn.

### **Trondheim kommunes anbefaling til Programrådet**

Det anbefales at prosjektet i Ravelsveita gjennomføres og at programrådet setter styringsramme til 8 millioner. Prosjektet vil gi god fremkommelighet og universell utforming på strekninger hvor det er svært mange som ferdes og potensiale for enda flere. Det anbefales å avvente planlegging og oppgradering av Sommerveita.

#### *Kommentarer:*

- *Er det snakk om en tilleggsbevilgning på 8 millioner? Hvordan tenker man å ha varme i gata? Er det snakk om solcelle?*
- *Trondheim kommune: 8 millioner er tenkt som totalt for prosjektet. Når det gjelder varme er det snakk om fjernvarme.*
- *Det er mange veiter i byen og det kan komme mange lignende saker. Vi forventer at det kommer en vurdering av mulig kostnadsdeling med gårdeiere og andre.*
- *Trondheim kommune: Denne veita har ikke så mange næringsdrivende, men er en veit mange bruker som snarvei til bussholdeplassen. Mange private medfinansierer vil man ikke finne her, og dette er en forskjell fra øvrige veiter. Dette er mer en transportåre og ikke en bygate.*
- *Det er ikke store kostnaden, men det er godt beskrevet mål og nytte i forbindelse med nullvekstmålet. Det er en snarvei til et kollektivknutepunkt, sånn sett er dette et godt tiltak.*

#### *Vedtak:*

- *Styringsramme for prosjektet Ravelsveita settes til 8 millioner*
- *Finansiering til utbygging på 7 millioner forskutteres fra budsjetter 2024 (gatebrukstiltak - kommunale midler).*

### **Eventuelt**

#### **Innspill til Statsbudsjettet (Svv)**

Kjetil Strand orienterte om prosessen med statsbudsjett, og minner om frist for innspill den 21. mars.

#### *Konklusjon: Tas til orientering*

#### **Arealutfordringer på Nyhavna (Tk)**

Rita Ottervik orienterte. Trondheim kommune har bedt Bane Nor om å legge inn en presisering om at jernbanen ikke skal hindre hovedsykkelrute. Dette ønsker ikke Bane Nor å gjøre og ønsker å sette i gang en formell prosess med innsigelser og forhandlinger. Hva gjør vi for å holde tidsplanen?

#### *Kommentarer:*

- *Statens vegvesen: For oss oppleves det som utfordrende at Nyhavnaområdet som skal utvikles, ser ut til å bli planlagt bit for bit med egne, separate planprosesser. En av våre viktigste interesser i området er å få videreført sykkelvegen vi bygger østfra gjennom Nyhavna og mot Brattøra på en god måte. Vi opplever at vi ikke har fått innpass i prosessene som pågår for å få ivaretatt våre behov i forbindelse med sykkelvegen. Det var et møte for en*

*tid tilbake mellom flere aktører med interesser i området hvor vi kom med et forslag for å unngå innsigelser på tampen av prosessen. Vi kom fram til en formulering knyttet til en reguleringsbestemmelse som vi mente ivaretok hovedsykkelvegen. Vi opplevde ikke noen uenigheter i møtet, men på bakgrunn av brevet fra Bane Nor som det vises til, ble vi nødt til å fremme innsigelsen vår.*

- *Statsforvalteren: Vi har ikke noe engasjement i de problemstillingene Statens vegvesen beskriver, men det er en reguleringsplanprosess som pågår og nå er det er fremmet en innsigelse som Trondheim kommune kan velge å imøtegå eller ikke, men her er det en uenighet mellom Bane Nor og Statens vegvesen. Vi får inn alle høringsuttalelsene underveis, og vi har også et ansvar for å bidra til samordning på statlig side.*
- *Trondheim kommune: Forslaget fra Statens vegvesen er noe kommunen synes er positivt, og en veldig rund formulering som sier noe om hensikt og ikke detalj. Jeg ble overrasket over at det var motstand mot den formuleringa. Men hvordan skal vi sørge for at kommunen ikke sitter igjen med skylden for at det ikke blir en ferdig vedtatt reguleringsplan og hindrer to tog i timen og videre framdrift?*
- *Vi risikerer å stå foran et Bystyremøte i juni hvor vi ikke får løst innsigelsen, eller så må vi utsette saken til september og det fører til trøbbel i forbindelse med framdrift.*

*Konklusjon: Tas til orientering*

#### **Videre prosess med reforhandlinger (Tk)**

Rita Ottervik etterspurte dato for neste møte som direktoratet skulle ta initiativet til og videre prosess med reforhandlinger.

*Kommentarer:*

- *Jernbanedirektoratet: Dette er snakk om to løp. Vi har sendt over forslag til ny tekst og synspunkter om areal. Dette har blitt sendt over til departementet, så det kommer derfra. Når det gjelder møtet, ble vi enige om et arbeidsmøte hvor vi sammen ser på mulighetene for å legge inn flere avganger. Vi må ha litt forberedelse til møtet og vil sende innkalling så snart det er klart. Dette møtet er ikke til hinder for å ha neste reforhandlingsmøte.*
- *Trondheim kommune: Det er fint hvis vi blir involvert i detaljeringen av møtet slik at vi har en felles forventningsavklaring av hvem som bør være med og hva vi skal diskutere.*

*Konklusjon: Forhandlingsleder skisserer videre prosess*