

UNDERSØKELSE
KLETTKRYSSSET

NOTAT



Trøndelag
fylkeskommune

Januar 2021
Prosjekt-ID FR1125

FORORD

Revisjon Midt-Norge SA har gjennomført denne undersøkelsen på oppdrag fra Trøndelag fylkeskommunes kontrollutvalg i perioden november 2020 til januar 2021, som en tilleggsbestilling til forvaltningsrevisjon av Miljøpakken.

Kontrollutvalget skal påse at forvaltningsrevisjon gjennomføres, jf. lov om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven) § 23-2 punkt c). Forvaltningsrevisjon innebærer å gjøre systematiske vurderinger av økonomi, produktivitet, regeletterlevelse, måloppnåelse og virkninger ut fra kommunestyrets eller fylkestingets vedtak og forutsetninger¹.

Revisjonsteamet har bestått av oppdragsansvarlig forvaltningsrevisor Margrete Haugum og prosjektmedarbeidere Malin Pettersen og Petter Andreas Gudding. Kvalitetssikrere er Anna Ølnes og Johannes Nestvold. Revisor har vurdert egen uavhengighet overfor Trøndelag fylkeskommune, jf. kommuneloven § 24-4 og forskrift om kontrollutvalg og revisjon kapittel 3.

Undersøkelsen er gjennomført i henhold til Norges Kommunerevisorforbund sin standard for forvaltningsrevisjon, RSK 001, så langt det er naturlig i dette oppdraget.

Vi vil takke alle som har bidratt med informasjon i prosjektet. En oversikt over tidligere gjennomførte prosjekter finnes på vår hjemmeside www.revisjonmidt norge.no.

Steinkjer 18.02.2021



Margrete Haugum

Oppdragsansvarlig revisor

¹ Kommuneloven § 23-3, 1.ledd

SAMMENDRAG

Dette notatet er svaret på en tilleggsbestilling om Klettkrysset i forbindelse med forvaltningsrevisjon av Miljøpakken. Klettkrysset er en del av prosjektet Jaktøyen-Sentervegen som er finansiert med midler fra Miljøpakken. Etter åpningen ble det fort klart at den valgte løsningen for Klettkrysset ga trafikale problemer med kø og dårlig trafikksikkerhet.

Hva skjedde i prosjektet Klettkrysset?

- a. Hvorfor endte man opp med dagens løsning?
- b. Hvem har ansvaret for at løsningen ble slik?

Dette er beskrivende problemstillinger og arbeidet legges opp som en undersøkelse og ikke en forvaltningsrevisjon.

Hva skjedde

Da Statens vegvesen startet planleggingen av prosjektet Jaktøyen–Sentervegen ble det klart at kostnadene ved prosjektet var betydelig høyere enn hva som var lagt inn i planene for Miljøpakken. Dermed startet en prosess med å redusere kostnadene i prosjektet, hvor en av endringene var å lage en rundkjøring i Klettkrysset (Krysset E39 og Rv707) i stedet for et toplanskryss. En rapport fra Norconsult beskrev den valgte løsningen på følgende måte:

... Dagens trafikk på E6 vil ikke lengre passere rundkjøringen, og dermed halveres trafikken i rundkjøringen sammenlignet med i dag.

... Løsningen for trafikken på E39 vil i hovedsak være lik regulert løsning, men med lavere hastighet gjennom kryssløsningen på Klett og med vikeplikt fra lokaltrafikken. All trafikk til/fra E39 må via rundkjøringsløsning.

Løsningen er kjent og lesbar.

I arbeidsutvalgsmøtet i Miljøpakken 19.09.2012 orientert Statens vegvesen om at alle alternativene ble vurdert som dårligere enn regulert løsning, når det gjaldt trafikale forhold. I detaljreguleringen som vedtas i bystyret 12.12.2013 skrives det følgende om framkommelighet:

For E39-trafikken vil framkommeligheten forverres noe sammenlignet med regulert toplanskryss. Sammenlignet med dagens situasjon vil imidlertid framkommeligheten bli betydelig bedre.

Den 18.06.2019 skriver Adresseavisen at Statens vegvesen ble advart mot at Kletttrundkjøringen kunne gi kø. Fram til da var rapporten fra Rambøll om trafikksikkerhetsrevisjonen i 2015, ukjent for de andre partene i Miljøpakken.

Hvorfor

Prosjektet endte opp slik fordi Miljøpakken ikke hadde mer midler til å finansiere sin del av prosjektet og derfor måtte prosjektet forenkles. Miljøpakken hadde ikke mer midler fordi:

- En av forutsetningene for Miljøpakken var at 50 prosent skulle gå til vegprosjekter og resterende 50 prosent til kollektiv, sykkel, trafikkikkerhet og miljø. Det ville bety at en krone mer til vegprosjekt krevde en krone mer til andre prosjekter også.
- Det var ikke politisk vilje til å bruke mer bompenger.

I forenklingen av prosjektet ble planlagt toplanskryss mellom E39 og Fv707 endret til rundkjøring med ett felt. I den politiske behandlingen av prosjektet var det ikke informasjon som tilsa at det ville bli kapasitetsproblemer ved åpning av vegene.

Answaret

Kontaktutvalget i Miljøpakken og påfølgende politisk behandling i fylkesting og bystyret, har ansvar for beslutning om finansiering av iverksettelse av prosjektet. Verken Miljøpakken, bystyret i Trondheim eller fylkestinget var kjent med at det forelå en rapport fra trafikkikkerhetsrevisjonen som var kritisk til kapasiteten i den planlagte rundkjøringen i Klettkrysset, og kan dermed vanskelig ta ansvaret for noe de ikke visste om. Det har i ettertid kommet fram informasjon, som Statens vegvesen hadde kunnskap om fra våren 2015, som kunne ha påvirket disse beslutningene. Statens vegvesen har ikke fulgt opp påpekningene i trafikkikkerhetsrevisjonen og har i ettertid beklaget at trafikkikkerhetsrevisjonen ikke ble kjent for Miljøpakken. Statens vegvesen vurderte ikke informasjonen fra trafikkikkerhetsrevisjonen som vesentlig i 2015.

Anbefaling

Revisor anbefaler at fylkesrådmannen vurderer å:

- undersøke nærmere sammenhengen mellom kostnadsutvikling og finansieringsutvikling i prosjektet Tonstad–Jaktøyen
- sikre gode kommunikasjonsrutiner for relevant prosjektinformasjon i komplekse samarbeidsprosjekter

INNHALDSFORTEGNELSE

Forord	2
Sammendrag.....	3
Innholdsfortegnelse	5
1 Innledning.....	7
1.1 Bestilling.....	7
1.2 Problemstillinger.....	7
1.3 Metode	8
1.4 Bakgrunn.....	9
1.5 Rapportens oppbygging	10
2 Hendelsesforløpet	11
2.1 Problemstilling	11
2.2 Et overblikk.....	11
2.3 Nasjonal transportplan 2010-2019.....	12
2.4 Miljøpakken trinn 1	12
2.5 Detaljplanlegging av prosjektet starter	13
2.6 Behandling i Miljøpakkens organer.....	13
2.7 Forberedelser av Miljøpakken trinn 2.....	14
2.8 Reguleringsplanarbeid ledet av Norconsult	15
2.9 Miljøpakken trinn 2	17
2.10 Detaljregulering E6 Klett–Storler.....	18
2.11 Lokalpolitisk behandling av handlingsprogram.....	19
2.11.1 Miljøpakkens handlingsprogram 2014–2017	19
2.11.2 Miljøpakkens handlingsprogram 2015–2018.....	21
2.12 Ekstern kvalitetssikring (KS2)	21
2.13 St.prp. 108S (2014-2015)	22
2.14 Trafikksikkerhetsrevisjon	23
2.14.1 Utvalgte deler av trafikksikkerhetsrevisjonen.....	24
2.14.2 Rundkjøring på hovedveg	25
2.14.3 Busslommer.....	25
2.14.4 Notat til avslutningsmelding	26
2.14.5 Fraviksknad	26
2.14.6 Rundkjøringsstørrelse og kapasitet	27
2.14.7 Behandling av Regionkontor Midt	28
2.14.8 Behandling i Vegdirektoratet	28
2.14.9 Kapasitetsvurdering	29
2.14.10 Revisjonsprosessen.....	29
2.15 Brev fra Orkdalsregionen.....	29
2.16 Detaljregulering Jaktøyen–Storler.....	30
2.17 Handlingsprogram 2016–2019	30
3 Hvorfor det ble slik.....	31
3.1 Sekretariatet i Miljøpakken	31
3.2 Statens vegvesen sin forklaring.....	31

3.3	Trøndelag fylkeskommune sin forklaring	33
3.4	Trondheim kommune sin forklaring.....	35
4	Hvem har ansvaret?	37
4.1	Sekretariatet i Miljøpakken	37
4.2	Statens vegvesen sin forklaring	37
4.3	Trøndelag fylkeskommune sin forklaring	38
4.4	Trondheim kommune sin forklaring.....	39
5	Høring	40
6	Diskusjon, konklusjoner og anbefalinger.....	41
6.1	Diskusjon.....	41
6.2	Konklusjon.....	45
6.3	Anbefalinger	46
	Kilder.....	47
	Vedlegg 1 – Høringssvar	48

1 INNLEDNING

Dette notatet svarer på en tilleggsbestilling fra kontrollutvalget i Trøndelag fylkeskommune i forbindelse med forvaltningsrevisjon av Miljøpakken. Klettkrysset, som er tilleggsbestillingen, er et prosjekt som er finansiert innenfor Miljøpakken. Innledningsvis presenteres bestillingen, problemstillinger, metode og bakgrunn for tilleggsbestillingen.

1.1 Bestilling

I kontrollutvalgsmøtet i Trøndelag fylkeskommune 28.01.2020, bestilte kontrollutvalget en forvaltningsrevisjon av Miljøpakken. Prosjektplan for forvaltningsrevisjonen ble vedtatt i kontrollutvalget 31.03.2020 (sak 16/20). I kontrollutvalgsmøtet 13.10.2020 (sak 45/20) vedtok kontrollutvalget en tilleggsbestilling om Klettkrysset. Revisor var til stede i kontrollutvalgsmøtet og oppfattet at kontrollutvalget var interessert i å få kartlagt ansvarsforholdene i prosjektet og hvorfor man endte opp med den løsningen man gjorde.

Klettkrysset er et Miljøpakke-prosjekt som lå i planen da Miljøpakken trinn 1 ble vedtatt i 2009. Planleggingen av prosjektet Jaktøyen-Tonstad startet opp og Klettkrysset er en del av dette prosjektet. Prosjektet deles etter hvert opp i strekningen Tonstad–Sentervegen som ferdigstilles først og strekningen Sentervegen–Jaktøyen, inkludert Klettkrysset hvor byggingen ble påbegynt høsten 2015. Strekningen ble åpnet i desember 2018.

Etter åpningen ble det fort klart at den valgte løsningen for Klettkrysset ga trafikale problemer med kø og dårlig trafiksikkerhet. I perioder med mye trafikk blir det kø på E6 og inn til rundkjøringen mellom E39 og Fv707. Denne køen blir noen ganger stående helt bakover til E6, en såkalt tilbakeblokkering. E6 på stedet er firefelts veg med fartsgrense på 100 kilometer i timen. Adressa omtaler saken i en artikkel 25.04.2019 – *Her står køen i 100-sona på splitter nye E6 i Trøndelag*. I ingressen heter det: *Statens vegvesen bygde rundkjøring i stedet for et planlagt toplanskryss på Klett for å kutte kostnader. Forutså ikke lange køer på E6.*

1.2 Problemstillinger

Følgende problemstillinger besvares i notatet:

Hva skjedde i prosjektet Klettkrysset?

- a. Hvorfor endte man opp med dagens løsning?
- b. Hvem har ansvaret for at løsningen ble slik?

Dette er beskrivende problemstillinger og arbeidet legges opp som en undersøkelse og ikke en forvaltningsrevisjon. Revisjonskriterier vil dermed ikke benyttes. Problemstillingen avgrenses til å handle hovedsakelig om perioden før byggingen startet.

1.3 Metode

I dette prosjektet er det hentet data fra ulike styringsdokumenter som berører Klettkrysset:

- St.prp. nr. 85 (2008-2009) *Om delvis bompengefinansiering av **trinn 1 av miljøpakke** for transport i Trondheim*
- Prop.172S (2012-2013) *Finansiering av **miljøpakke Trondheim trinn 2***
- Prop. 108S (2014-2015) *Utbygging og finansiering av rv36 på strekninga Slåttekås–Årnes i kommunane Nome og Sauherad i Telemark og kostnadsramme for E6 Jaktøya–Klett–Sentervegen i Sør-Trøndelag*
- Nasjonale transportplaner
- Handlingsprogram i Miljøpakken

Det er også lagt til grunn referater fra kontaktutvalget i Miljøpakken. Referater fra Miljøpakkens kontaktutvalg ligger åpent på Miljøpakkens hjemmeside fra og med det andre møtet i 2012. Revisor har ikke vurdert det som nødvendig å etterspørre saker og referater fra Miljøpakkens arbeidsutvalg. Data fra intervjuene og interne notater fra Statens vegvesen og fylkeskommunen beskriver det arbeidet som gjøres i kontaktutvalget og arbeidsutvalget i perioden før 2012. Saker og referater fra arbeidsutvalget, som tilsvarer dagens programråd, ligger ikke offentlig tilgjengelig og er heller ikke etterspurt.

Revisor har i tillegg sett på politiske saker i fylkestinget og bystyret i Trondheim, eksempelvis behandling av Miljøpakken, handlingsprogram og bystyrets behandling av reguleringsplaner.

Revisor har også brukt dokumentasjon fra byggeprosjektet slik som Norconsult-rapporten og rapporten fra trafikksikkerhetsrevisjonen fra Rambøll, samt søknad om fravik.

Revisor har fått to notater fra Statens vegvesen som beskriver hendelsesforløpet, datert henholdsvis 29.05.2019 og 14.09.2020. Det andre notatet er en utvidet versjon av det første. Tilsvarende har også revisor fått en udatert beskrivelse av hendelsesforløpet fra Trøndelag fylkeskommune. Revisor har også mottatt et notat fra seniorrådgiver i etterkant av intervjuet. Det er også brukt noen andre dokumenter som det da er henvist til i teksten.

Det er gjennomført flere intervjuer. Her oppgis den funksjon personene har i dag og tidligere funksjon oppgis hvis den var en annen i perioden 2009-2015. Følgende er intervjuet:

- Sekretariatsleder i Miljøpakken. I forbindelse med gruppeintervju med sekretariatet i forvaltningsrevisjonen i Miljøpakken, ble det avslutningsvis i to av intervjuene stilt spørsmål til sekretariatsleder om Klettkrysset.
- Prosjektleder i Statens vegvesen. Dagens prosjektleder for prosjektet Jaktøyen–Sentervegen var tidligere assisterende prosjektleder i prosjektet.

- Prosjektdirektør i Statens vegvesen, utbygging. Vedkommende var tidligere prosjektsjef i Statens vegvesen Region Midt, og prosjekteier for prosjektet Jaktøyen–Sentervegen.
- Seniorrådgiver i Trøndelag fylkeskommune. Vedkommende startet å jobbe i Statens vegvesen i 2010 og har tidvis jobbet med Miljøpakken og i byggefasen jobbet han i staben til Vegdirektøren. Han begynte å jobbe i Trøndelag fylkeskommune i juni 2020, men har i denne undersøkelsen svart med utgangspunkt i jobben i Statens vegvesen.
- Avdelingsdirektør transport Midt i divisjon for Transport og samfunn i Statens vegvesen. Tidligere leder av styrings- og strategistab ved regionskontoret i Statens vegvesen. Har vært og er bisitter i kontaktutvalget i Miljøpakken.
- Fylkesordfører
- Ordfører Trondheim kommune

Til intervjuene ble det laget åpne spørsmål basert på problemstillingene, samt noe spesifikke spørsmål til enkelte av intervjuene. Det ble skrevet referat fra intervjuene som er godkjent av de som ble intervjuet.

Etter høringen er det hentet inn informasjon gjennom epostutveksling med tidligere assisterende vegdirektør i Statens vegvesen og fylkesdirektør for samferdsel i Trøndelag fylkeskommune.

Problemstillingen i denne undersøkelsen har potensielt et stort datatilfang. Det er tatt utgangspunkt i skriftlige kilder om vegprosjektet. Ut over dette har revisor gjort et valg om i hovedsak å undersøke de forholdene som intervjuobjektene har pekt på og unngå et altfor stort detaljeringsnivå. De som er intervjuet, har på et overordnet nivå en lik oppfatning av hendelsesforløpet. Størst detaljeringsnivå er presentert fra rapporten om trafikksikkerhetsrevisjonen, fordi det er knyttet ulike synspunkter til den. Revisor har ikke sett nærmere på ulike kostnadsanslag og sammenligningsgrunnlaget for dem.

1.4 Bakgrunn

Klettkrysset er et kryss sør i Trondheim kommune hvor to riksveger, E6 og E39, møtes.

Klettkrysset inngår som en del av riksvegprosjektet E6 sør, som er Statens vegvesen sitt ansvar. Dette prosjektet er delt i flere parseller, og hvor strekningen Jaktøyen–Sentervegen omfatter Klettkrysset.

Klettkrysset var en del av planene som lå til grunn for Miljøpakken trinn 1 og som ble tatt inn i Miljøpakken trinn 2. Høsten 2015 startet byggingen av Klettkrysset og åpningen fant sted 18.12.2018.

1.5 Rapportens oppbygging

I kapittel to beskrives utvalgte dokumenter og hendelser i prosjektet som berører Klettkrysset, hovedsakelig fra perioden 2008-2015. Kapittel 2.14 har et større detaljeringsnivå enn de andre delene i kapittel to.

Kapittel tre og fire handler henholdsvis om hvorfor Klettkrysset ble slik det ble og hvem som har ansvaret for det. I disse kapitlene presenteres partenes syn.

I kapittel fem er fylkesrådmannens høringsuttalelse omtalt, og selve svaret finnes i vedlegg ett.

Kapittel seks er revisors diskusjon, konklusjon og anbefalinger.

2 HENDELSESFORLØPET

I dette kapitlet ser vi nærmere på hva som skjedde med prosjektet fram til byggingen startet. Her gjengis data om et utvalg av hendelser som revisor mener er relevant for å forstå sammenhenger og hva som skjedde i vegprosjektet Jaktøyen–Sentervegen, og som førte til trafikale utfordringer på Klett.

2.1 Problemstilling

I dette kapitlet besvares følgende problemstilling:

Hva skjedde i prosjektet Klettkrysset?

Dette er en beskrivende problemstilling som besvares ved å se på utvalgte hendelser, hovedsakelig i perioden 2009 til 2015. Hendelsene danner grunnlag for diskusjon knyttet til de påfølgende problemstillingene om hvorfor Klettkrysset ble slik det ble, og hvem som har ansvar for det.

2.2 Et overblikk

Prosjektet Jaktøyen–Sentervegen, eller Jaktøyen–Tonstad som var en tidligere avgrensning, strekker seg over flere år. Listen under tidfester noen sentrale hendelser av betydning for prosjektet i perioden 2009-2018:

- **2009** Nasjonal Transportplan 2010-2019, prosjektet Jaktøyen–Tonstad inngår
- **2009** Miljøpakken trinn 1 vedtas og E6 sør Jaktøyen–Tonstad inngår
- **2009** Reguleringsplan for området godkjennes (med toplanskryss)
- **2009** Statens vegvesen starter planlegging av Jaktøyen–Sentervegen
- **2010** Statens vegvesen viser til betydelig økte kostnader og arbeidsutvalget i Miljøpakken etterlyser kutt i kostnadene
- **2013** Detaljregulering godkjennes (med rundkjøring)
- **2015** Ekstern kvalitetssikring (KS2) datert 22.12.2014, lagt fram i 2015
- **2015** Rambøll gjennomfører trafikksikkerhetsrevisjon
- **2015** Stortinget bevilger midler
- **2015** Byggingen starter og kommer for alvor i gang i 2016
- **2018** Vegen åpnes
- **2019** Innholdet i trafikksikkerhetsrevisjonen fra 2015 blir offentlig kjent gjennom oppslag i Adresseavisen

2.3 Nasjonal transportplan 2010-2019

Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 legges fram 13.03.2009. Prosjektet Jaktøyen–Tonstad har et kostnadsanslag på 1 500 millioner kroner og omtales blant annet slik:

Det foreligger ingen formelle planer for prosjektet, men det pågår arbeid med reguleringsplaner. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger. Prosjektet inngår i planene for en miljøpakke for transport i Trondheim. Det er ikke foreslått statlige midler til prosjektet i første fireårsperiode, og foreløpig er det lagt til grunn at prosjektet fullfinansieres med bompenger. Finansieringen må imidlertid vurderes nærmere i det videre arbeidet med miljøpakken for Trondheim og et opplegg for samlet utbygging av E6 Oppland grense – Trondheim.

Seniorrådgiver har gjort en beregning av effekten av endrede merverdiavgiftsregler og endret kroneverdi på prosjektet i et udatert notat:

NTP 2010-2019 ble lagt frem for Stortinget i mars 2009, med en finansieringsramme på ca. 2100 mill. kr (1500 mill. 2009-kr) fullfinansiert med bompenger. Korrigert for endret mva-regelverk siden 2009, tilsvarer dette 230 mill. statlige midler (mva) og 1870 mill. i bompenger (indeks).

2.4 Miljøpakken trinn 1

I St.prp. nr. 85 (2008-2009) *Om delvis bompengefinansiering av **trinn 1 av miljøpakke** for transport i Trondheim* (datert 05.06.2009), beskrives det at oppstarten av Miljøpakken for transport i Trondheim er basert på et politisk forlik mellom tre partier i bystyret. Dette politiske forliket er datert 24.04.2008 og her angis finansieringsbehovet for Jaktøyen–Tonstad til 1 300-1 700 millioner kroner. I det politiske forliket ligger det også et overordnet prinsipp om at inntektene fordeles slik at halvparten fordeles til veiutbygging og resten til kollektiv-, sikkerhets- og miljøinvesteringer og drift gjennom hele perioden.

Den 29.01.2009 behandler bystyret finansiering av Miljøpakken. I denne saken går det fram at kostnadsanslaget for Jaktøyen–Tonstad er 1 600 millioner kroner og at kostnadsgrunnlaget i hovedsak er hentet fra prosjektarbeidet med E6 sør og Sluppen bru/Oslovegen, samt transportplanen for Trondheim kommune som ble vedtatt i februar 2007.

Sør-Trøndelag fylkeskommune behandlet bompengesaken 25.02.2009. I denne saken er E6 sør Jaktøyen–Tonstad oppgitt med en kostnadsramme på 1 600 millioner kroner, og det opplyses at reguleringsplanen er under utarbeidelse.

Når Nasjonal transportplan 2010–2019 ble lagt fram (13.03.2009) var de økonomiske forutsetningene som lå til grunn for lokalpolitisk behandling av Miljøpakken endret. Det lokale

forslaget til økonomisk ramme var 6,7 milliarder kroner, mens korrigeringsene som fulgte av NTP gjorde at den økonomiske rammen ble 4,8 milliarder kroner. Det ble derfor behov for å presisere hvilke tiltak som hadde høyest prioritet i et redusert trinn 1 av Miljøpakken. (St.prp. 85 (2008-2009)).

Formannskapet i Trondheim kommune behandlet planene for trinn 1 av Miljøpakken i møte 24.03.2009. Vedtakets punkt 1 inneholder blant annet *Etappe 2 og 3 av E6 sør overføres til trinn 2, hvor vi forventer en betydelig statlig medfinansiering til E6 sør, slik det åpnes for i NTP.* Dette punktet gjenfinnes også i Fylkesutvalget i Sør-Trøndelag fylkeskommune sitt vedtak fra 24.03.2009. I St.prp. nr. 85 (2008-2009) går det fram at det vil være naturlig å komme tilbake til konkrete prioriteringer av riksvegprosjektene i forbindelse med utarbeidelse av handlingsprogram for riksveger i trinn 2 i Miljøpakken.

Stortingsproposisjonen angir en foreløpig kostnad for hele strekningen E6 Jaktøyen–Tonstad på om lag 1 500 millioner kroner. Dette overslaget inkluderer nødvendige lokale vegtilknytninger og gang- og sykkelvegssystem.

2.5 Detaljplanlegging av prosjektet starter

Når Miljøpakken starter opp, er arbeidet med E6 sør noe av det første som iverksettes. I Miljøpakkens database gjenfinnes prosjektene E6 Jaktøyen–Sentervegen og E6 Sentervegen–Tonstad som to av de tidlige prosjektene. Da starter også Statens vegvesen, som prosjekteier, detaljplanleggingen av prosjektet.

I et internt notat i Statens vegvesen, datert 29.05.2019, står det at Statens vegvesen har kostnadsberegninger fra flere tidspunkt og at kostnadsberegningen som ble gjort i 2010 viser 2 428 millioner kroner, som er en økning på omkring 1 000 millioner fra 2009. Notatet sier at i kostnadsberegningen fra 2010, har detaljeringen av prosjektet kommet lengre, enhetspriser for materialer i vegkroppen er betydelig oppjustert, volum masseflytting er betydelig oppjustert og det samme er kostnader for konstruksjoner.

Prosjektlederen forteller at kostnadsøkningen fra 2009 til 2010 var den reelle kostnadsøkningen i prosjektet. Det som har kommet i ettertid har vært prisstigning, utvidet merverdiavgift, økte krav og pålegg i prosjektet.

2.6 Behandling i Miljøpakkens organer

Kontaktutvalget og arbeidsutvalget var Miljøpakkens styringsorganer i Miljøpakkens trinn 1 og deler av trinn 2. Arbeidsutvalget tilsvare det som senere har fått betegnelsen programrådet i Miljøpakken.

Det interne notatet fra Statens vegvesen fra 29.05.2019 refererer til flere møter i Miljøpakkens styringsorganer og behandling av E6 sør.

- Arbeidsutvalgsmøtet 17.02.2010: - det har vært snakk om nye og vesentlig økte kostnader på E6 sør. Viktig at slike nye tall kvalitetssikres og drøftes før de spres.
- Arbeidsutvalgsmøtet 14.04.2010: - kostnadsoverslagene som ble presentert i siste møte i kontaktutvalget var betydelig høyere enn tidligere, og det var i hvert fall ikke rom for å gjennomføre de dyreste alternativene innenfor Miljøpakkens sannsynlige rammer.
- Arbeidsutvalgsmøtet 27.04.2010: - det arbeides med å se på alternative utbygginger på E6 sør og at rundkjøringen på Klett må vurderes spesielt.

I kontaktutvalgets møte 09.06.2010, sak 32/10 orienterte Vegvesenet om den senere tids oppdatering av kostnadene. Totalkostnadene er nå oppe i 2,2 milliarder kroner. Statens vegvesen følger opp arbeidet med å samordne E6 sør-prosjektene og finansiering av disse. (Notat Statens vegvesen 14.09.2020)

I flere arbeidsutvalgsmøter (27.10.2010 og 22.12.2010) etterlyses det enklere og billigere løsninger. I arbeidsutvalgsmøtet 02.12.2011 går det fram at kontaktutvalget ønsker en nærmere gjennomgang av mulige kutt før de kan akseptere økte rammer, og politikerne ønsker pris på et minimumsprosjekt og en menyliste for tiltak, samt omtale av konsekvenser. I det påfølgende kontaktutvalgsmøtet 09.12.2011 (sak 57/11) går det fram at det arbeides med en forenklet løsning for Klettkrysset. (Notat Statens vegvesen 29.05.2019)

I kontaktutvalgsmøtet 12.01.2012, sak 02/12 går det blant annet fram at det kan bygges et nytt og enklere Klettkryss, og kontaktutvalget er fornøyd med at en nå har vist muligheter for å forenkle utbyggingen av E6 tilpasset en mer realistisk kostnadsramme. (Statens vegvesen 29.05.2019)

2.7 Forberedelser av Miljøpakken trinn 2

Miljøpakken trinn 2 ble vedtatt i bystyret 26.04.2012, og i fylkestingets møte 25.04.2012-26.04.2012. Om E6 sør Jaktøyen–Klett–Sentervegen–Tonstad står det følgende i saksframlegget:

Kostnadene for utbygging av den regulerte planløsningen er vesentlig høyere enn det som var forutsatt ved behandling av Miljøpakkens trinn 1. Samlet kostnad uten Johan Tillers veg, Sentervegens forlengelse og gang-/sykkelforbindelsen til Klett er anslått til 2,45 mrd. kr. Det er derfor sett på mulighetene for å redusere omfang og kostnad gjennom å forenkle planløsningene og utsette utbyggingen av de minst betydningsfulle elementene. Utbyggingen av første etappe Tonstad–Sentervegen er i gang innenfor en kostnadsramme på 420 mill. kr. ...

I begge vedtakene, fra henholdsvis bystyrets sak PS 60/12 og fylkestingets sak 34/12, heter det blant annet at:

Bystyret viser til at kostnadsanslagene på E6 sør-utbyggingen har økt vesentlig siden Miljøpakke Trondheim ble vedtatt. Bystyret legger derfor en forenklet planløsning for E6 sør-utbyggingen jf. tabell 5 til grunn, og ber samtidig om at det vurderes ytterligere forenkling av Klettkrysset for å redusere kostnader. Miljøpakkens styringsgruppe tar endelig stilling til utforming av krysset når nye planer foreligger. ...

Miljøpakkens kontaktutvalg sitt møte 16.05.2012 behandlet sak 25/12 om oppfølging av Miljøpakkens trinn 2. Av saksframlegget går det fram at utbyggingshastigheten for E6 sør forseres og kapitalkostnadene dekkes inn gjennom forenklinger på E6 (spesielt Klettkrysset) og Oslovegen.

2.8 Reguleringsplanarbeid ledet av Norconsult

Statens vegvesen inngikk 02.05.2012 en avtale med Norconsult AS om utarbeidelse av reguleringsplan for E6 Klettkrysset–Rødde med formål om å få til en forenklet løsning for en strekning mellom Ekra gartneri og jernbanekryssing ved Storler (Norconsult 2012). Revisor har lagt til grunn oppsummeringsnotatet fra Norconsult datert 08.10.2012. I oppsummeringsnotatet går det fram at Statens vegvesen har utarbeidet en kapasitetsvurdering av kryssløsning på Klett i desember 2011 og dette ble brukt som grunnlag for å si noe om trafikken på rampene til/fra E6.

Den godkjente reguleringsplanen for E6 Jaktøyen–Sandmoen fra 2009 lar seg ikke finansiere i sin helhet innenfor Miljøpakken uten statlige midler. Det er bakgrunnen for at det ble satt i gang en ny prosess for å se på rimeligere løsninger på strekningen. Kryssløsningen for E6/E39 Klettkrysset i reguleringsplanen er komplisert og kostnadskreven, og hovedmålet med ny reguleringsplan var å få til en kapasitetssterk og trafikksikker løsning for E6 med firefeltsveg og midtdeler. (Norconsult 2012)

Norconsult utarbeidet et skissenotat med tilhørende tegninger/skisser av tre alternativ som ble oversendt Statens vegvesen 05.06.2012. Alternativene var basert på Statens vegvesen sin skisse, samt bearbeiding av ytterligere to nye løsninger etter idédugnad 21.05.2012. Etter en intern gjennomgang i Statens vegvesen ble det konkludert med at E39 måtte få en bedre kobling mot E6. Videre går det fram at ingen av alternativene som ble presentert i skissenotatet fra 21.05.2012 ble vurdert som gode nok med tanke på trafikk på E39. Etter et arbeidsmøte mellom Statens vegvesen og Norconsult 29.06.2012, ble det igangsatt et arbeid med et tredje alternativ til Statens vegvesen sin opprinnelige skisse, som på dette tidspunktet skulle ligge til grunn for arbeidet med reguleringsplanen som skulle være ferdig til 27.09.2012.

Revisor har fått kopi av en epost datert 14.09.2012 fra Eivind Myhr (Sør-Trøndelag fylkeskommune) hvor det fremgår at Statens vegvesen 11.09.2012 la frem en alternativ løsning på alternativ 3 (oppretholde dagens Klettkryss med kollektivterminal) på et møte i Miljøpakkens Kollektivgruppe. Etter noe bearbeiding av denne alternative løsningen, var alle møtedeltakerne enige om at det var det beste forslaget så langt.

Det interne notatet fra Statens vegvesen, datert 14.09.2020, viser til at i arbeidsutvalgsmøtet i Miljøpakken 19.09.2012 (sak 6) orienterte Statens vegvesen om de prosesser som er gjennomført og de ulike løsninger som er vurdert. Det har vært svært krevende å finne alternativer som kan godtas av de ulike sektorinteressene. Det foreslås nå en løsning der man kan bygge noe enklere (sparer/utsetter toplans rundkjøring) innenfor eksisterende reguleringsgrense. Dette er en klar fordel, men forslaget tilfredsstillende ikke bestillingen når det gjelder kostnadsnivå. Som bakgrunn for orienteringen var det utarbeidet et notat der fire alternativer ble sammenlignet med regulert løsning. Vedrørende trafikale forhold, så ble alle alternativene vurdert som dårligere enn regulert løsning.

I oppsummeringsnotatet fra Norconsult står det at arbeidet med reguleringsplanforslaget ble stoppet 20.09.2012 etter avtale med Statens vegvesen. Samme dag bestilte Statens vegvesen det nevnte oppsummeringsnotatet med følgende formål:

... å få fram de vurderte alternativenes konsekvenser knyttet til tema som gang/sykkel, kollektiv, omstigningspunkt, park & ride, Tern-veger [Trans European Road Network], næringsareal, jordbruksareal, tverrforbindelser, lokalveger og restareal. Fordelen ved kun å justere eksisterende reguleringsplan kontra andre løsninger er vurdert, samt behov for mindre omregulering ved forenkling av gjeldende reguleringsplan. (Norconsult, 2012, s. 5)

Oppsummeringsnotatet vurderer fire alternativer i forhold til Statens vegvesen sin opprinnelige skisse, og konkluderer med at basert på en vurdering av ulike tema er det alternativ fire som kommer ut som beste løsning sammenlignet med de andre tre alternativene (Norconsult 2012).

Alternativ fire som velges, er en justering av regulert løsning fra 2009. Justeringen omfatter at rundkjøringen flyttes vestover på samme plass som regulert, men det bygges ikke planskilt kryssløsning. Følgende oppsummering av vurderingene er gjort for E6/E39 for alternativ fire:

Det legges opp til å bygge regulert løsning med et unntak; trafikken på E39 vil gå gjennom rundkjøringen. All biltrafikk skjer i et plan. Dagens trafikk på E6 vil ikke lengre passere rundkjøringen, og dermed halveres trafikken i rundkjøringen sammenlignet med i dag.

For trafikk på E6 vil løsningen være lik regulert løsning.

Løsningen for trafikken på E39 vil i hovedsak være lik regulert løsning, men med lavere hastighet gjennom kryssløsningen på Klett og med vikeplikt fra lokaltrafikken. All trafikk til/fra E39 må via rundkjøringsløsning.

Løsningen er kjent og lesbar.

I kontaktutvalgets møte 14.12.2012, under sak 66/12 E6 sør: Planer og kostnader for nytt Klettkryss, blir kontaktutvalget orientert om planleggingen av nytt kryss på Klett. Av saken går det fram at alternativet med justering av reguleringsplanen scorer best på nesten alle vurderte forhold. Det er også foretatt et revidert kostnadsanslag for dette alternativet som viser 60 millioner kroner i lavere kostnad enn gjeldende reguleringsplan. Kontaktutvalget konkluderer med at Miljøpakkens ramme på 2 milliarder kroner for E6 sør må holdes og kontaktutvalget ønsker en tilbakemelding om hvordan Miljøpakken kan bygge innenfor denne kostnadsrammen når de økonomiske forholdene er nærmere avklart.

I kontaktutvalgsmøtet 03.05.2013, sak 15/13 Prosjektstatus E6 sør/Heimdalsvegen, orienterer prosjektleder om status. Deriblant at det arbeides med flere mindre endringer av reguleringsplanen på E6 Jaktøyen–Sentervegen, og at disse forventes behandlet i bystyret i september.

2.9 Miljøpakken trinn 2

Den 13.05.2013 legges Prop.172S (2012-2013) fram. Her går det fram at videre utbygging av E6 til firefelts veg fra Jaktøyen til Sentervegen er prioritert innenfor Miljøpakken trinn 2. Det henvises til Nasjonal Transportplan 2014-2023 (Meld. St. 26 (2012-2013)) hvor det er lagt til grunn et kostnadsoverslag på om lag 2,5 milliarder kroner for prosjektet Jaktøyen–Klett–Sentervegen. Det er prioritert 1,2 milliarder kroner i statlige midler til delfinansiering av prosjektet.

I kontaktutvalgets møte 14.06.2013 orienterer prosjektleder i Statens vegvesen om de ulike kostnadsreduksjonene som er gjennomført så langt og ytterligere mulighet til forenkling. Det går fram at et ekstra femte krabbefelt opp Storlerbakken ikke er nødvendig å bygge nå og parsellen mellom Klett og Jaktøyen kan utsettes dersom det mangler tilstrekkelig finansiering.

Den 01.11.2013 behandler kontaktutvalget saken om Miljøpakkens utbyggingsplan/ handlingsprogram 2014-2017. Konklusjonen i saken handler blant annet om at Vegvesenet avklarer kostnadene til E6 sør og bestiller KS2 (ekstern kvalitetssikring), og kommunen behandler reguleringsplanen for E6 i løpet av året. Miljøpakkens handlingsprogram avklares gjennom den politiske behandlingen i februar.

2.10 Detaljregulering E6 Klett–Storler

Den 12.12.2013 vedtar bystyret forslag til detaljregulering av E6 Klett–Storler etter at saken har vært utsatt to ganger (PS155/13).

I sammendraget til saken vises en tabell over trafikk tall og at firefelts vei anbefales ved ÅDT (årsdøgnetrafikk) over 12 000 kjøretøy i døgnet. Tabellen² viser at ÅDT for E39 er 11700 i dagens situasjon som er 2011, og at ÅDT er 16 600 i 2040 ved dagens løsning og ved regulert løsning.

Videre beskrives endringen på følgende måte:

... Statens vegvesen skal redusere kostnadene knyttet til utbygging av ny E6, og planskilt kryss på E39 tas derfor ut, og erstattes med en enkel rundkjøring i samme kryssområde. Det regulerte vegarealet i Klettkrysset i gjeldende reguleringsplan beholdes i ny reguleringsplan for å ivareta en framtidig utbygging av Klettkrysset til toplanskryss. (s. 8)

En liten del av E39 ligger innenfor planområdet. E39 bygges som tofeltsveg med midtrekkverk. Vegbredden i regulert løsning er 12,5 meter men det er tatt høyde for at vegen i framtiden skal kunne ombygges til toplanskryssløsning. (s.10)

Om framkommelighet heter det:

For E39-trafikken vil framkommeligheten forverres noe sammenlignet med regulert toplanskryss. Sammenlignet med dagens situasjon vil imidlertid framkommeligheten bli betydelig bedre. (s. 14)

I reguleringsplanen ble det endret fra toplanskryss til rundkjøring i ett plan på Klett. Det regulerte vegarealet i Klettkrysset i reguleringsplanen fra 2009 er beholdt i ny reguleringsplan for å ivareta en framtidig utbygging av Klettkrysset til toplanskryss.

Til behandlingen av saken følger det også med et tilleggsnotat datert 09.12.2013 fra rådmannen til bystyret, som omhandler utdyping av kostnader for E6 sør. Her opplyses det:

Det gir en anslått total kostnad for E6 på 2 830 millioner kroner som er 390 millioner kroner høyere enn det som ble lagt til grunn ved bystyrets behandling av Miljøpakkens trinn 2 i 2012 (omregnet med ny moms til 2014-kr). Det er her lagt til grunn redusert bredde på midtdeler og fire gjennomgående kjørefelt uten krabbefelt mellom Klett og Sandmoen.

² I bystyresak 124/15 oppgis det at tallene er utarbeidet med grunnlag i trafikk tall fra 2011 som er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). Prognosen for trafikkvekst er basert på regional transportmodell (RTM) og beregnet trafikkforhold for 2010 og 2040.

Tilleggsnotatet er vedlagt et brev fra Statens vegvesen, datert 20.11.2013. Her går det fram at Statens vegvesen hadde en ny kostnadsgjennomgang 6. og 7. november 2013 som ikke var helt kvalitetssikret enda. Den viser en beregnet total kostnad for E6 Jaktøyen–Sentervegen på 2 330 millioner kr. Den var tidligere (februar 2013) beregnet til 2 464 millioner kroner. Endringer er knyttet til:

- Det tredje feltet fra Klett til Sandmoen er tatt ut
- Det er lagt inn smalere midtdeler på hele strekningen
- Økte kostnader til stabilisering
- Betydelig redusert usikkerhetsavsetninger

Av møteprotokollen fremkommer det at FrP ønsket å sende saken om detaljregulering tilbake til rådmannen og be om en ny detaljreguleringssak hvor toplanskryss ved Klett er innarbeidet. Dette forslaget falt, og innstillingen ble vedtatt.

I kontaktutvalgsmøtet 06.01.2014 orienterer Statens vegvesen om at reguleringsplanene ble vedtatt, og at nye kostnadsberegninger for prosjektet viser noe lavere kostnad enn tidligere og er lagt til grunn i forslaget til Miljøpakkens handlingsprogram 2014–2017.

2.11 Lokalpolitisk behandling av handlingsprogram

2.11.1 Miljøpakkens handlingsprogram 2014–2017

Utkast til handlingsprogram 2014–2017 legges fram til behandling i bystyret 27.02.2014 (sak 17/14) og i fylkestinget 26.- 27.02.2014 (sak 11/14). I forslaget til handlingsprogram er E6 sør Jaktøyen–Sentervegen lagt inn i budsjettet med en bevilgning på 2 330 millioner 2014-kroner. Planstatus er at området er regulert, men at noen endringer i Klettområdet gjennomgår ny reguleringsprosess i 2013.

Videre står det at et anslag for strekningen Tonstad–Jaktøyen viser en total kostnad på 2 830 millioner kroner i november 2013. Strekningen Tonstad–Sentervegen oppgis å ha en total kostnad på ca. 500 millioner og strekningen åpnet i oktober og det gjenstår noe arbeid. Det redegjøres også for endringer i merverdiavgiftsreglene:

Det er fra 2013 etablert et nytt regelverk for merverdiavgift. Dette innebærer at investeringsprosjekter belastes med full mva. (i snitt 15,9 % mer enn tidligere), og at dette skal kompenseres i økte statlige midler. Kompensasjonen gjelder statsmidler og bompengefinansierte prosjekter på riksveg. (s.4)

I handlingsprogrammet trekkes det opp noen diskusjonstema om hovedveger, blant annet følgende:

- *Hvordan håndteres krav om forenklet løsning for E6 sør? SVV har gått gjennom flere innsparingsmuligheter, men har ikke funnet løsninger innenfor de rammene lokalpolitiske vedtak setter (ca 2,4 mrd, kr i 2014-kr og med mva-kompensasjon, inkludert Tonstad–Sentervegen). SVV opererer med totalrammer på 2,83 mrd. kr, inkludert utførte arbeider Sentervegen–Tonstad og trafikksikkerhetstiltak E6 Rosten. (Gangsykkelveg i Heimdalsvegen holdes utenfor og inngår i sykkelbudsjettet.) (s. 8)*
- *Handlingsalternativene vil være å utsette (deler av) strekningen Jaktøya –Sentervegen eller øke rammene for E6 sør innenfor Miljøpakken totalt. Det siste alternativet vil skyve ut andre prosjekt, og vil gjøre det vanskelig å opprettholde de overordnede forutsetningene om 50 % av totalressursene til hovedvegnettet og 50 % til kollektiv-, sykkel-, sikkerhets- og miljøtiltak. (s. 8-9)*

I saksframleggene både til fylkestinget og bystyret går det fram at handlingsprogrammet for 2014–2017 ivaretar usikkerhet knyttet til uavklart finansiering og høyere vegkostnader. Kostnadene til riksveganleggene er noe høyere enn forventet ved behandling av Miljøpakkens trinn 2. Foreslåtte rammer for E6 sør er i tråd med det nyeste kostnadsoverslaget fra november 2013, men 400 millioner kroner høyere enn lagt til grunn i de lokalpolitiske vedtak fra april 2012. Det framgår ikke av sakene til fylkestinget eller bystyret hvilke endringer som er gjort i Klettkrysset. Fylkestingets og bystyrets vedtak punkt 2 omhandler E6 sør, er likelydende og sier følgende:

Ny Sluppen bru framskyndes med mål om åpning innen utgangen av 2017. For å finansiere framskyndelsen, forskyves veiinvesteringer på E6 Jaktøyen–Sentervegen og i Elgesetergate noe. Investeringsrammen for E6 reduseres med 150 millioner kr i 2015 og i Elgeseter gate med 100 millioner kr i 2015. Disse midlene tilføres de to prosjektene i 2018.

Miljøpakkens kontaktutvalg sitt møte 11.04.2014 behandler i sak 18/14 handlingsprogrammet for NTP og Miljøpakken hvor det blant annet pekes på at framdrift for Sluppen bru må avklares. Sak 21/14 omhandler framdrift Sluppen bru–Stavne. I møtereferatet står det at bystyret og fylkestinget vedtok at ferdigstillingen av Sluppen bru skal framskyndes til 2017. Statens vegvesen mener at prosjektet tidligst kan ferdigstilles til sommeren 2018 hvis alt går greit. Konklusjonen i saken er at informasjonen tas til etterretning.

I kontaktutvalgets møte 26.05.2014 (sak 26/14) behandles NTP-rammer og budsjettinnspill. I konklusjonen heter det blant annet at Statens vegvesen melder inn behovet for mer statsmidler til E6 Jaktøyen–Tonstad. Planene for E6 ferdigstilles slik at de kan kvalitetssikres (KS2) og behandles i en egen stortingsproposisjon til våren med sikte på byggestart neste sommer.

2.11.2 Miljøpakkens handlingsprogram 2015–2018

Kontaktutvalget i Miljøpakken behandlet i møtet 04.03.2015, sak 3/15 *handlingsprogram for 2015-2018: Finansieringstabell og høringsuttalelser*. Av referatet fra møtet går det fram at kontaktutvalget fikk en orientering om sammenhengen mellom finansieringskildene og kostnadsrammene for de foreslåtte tiltakene i handlingsprogrammet.

Av utkastet til handlingsprogram 2015–2018, datert 27.01.2015, går det fram at planstatusen for prosjektet E6 sør er at området er regulert og at prosjektet gjennomgår kvalitetssikring (KS2) høsten 2014. Kostnadsanslag fra november 2013 viser ca. 2,5 milliarder kroner for strekningen Jaktøyen–Sentervegen. E6 sør Jaktøyen–Sentervegen er budsjettert til 2 396 millioner kroner i handlingsprogrammet. I handlingsprogrammet trekkes det opp diskusjons-tema og blant dem er:

- *Rammen for E6 sør Jaktøyen – Sentervegen er satt til 2,4 mrd. kr i fireårsperioden. Det pågår høsten 2014 en kvalitetssikringsprosess (KS2) som eventuelt kan gi endrede kostnadstall. Endelige rammer forventes fastsatt i revidert statsbudsjett våren 2015. (Gangsykkelveg i Heimdalsvegen holdes utenfor og inngår i sykkelbudsjettet.)*
- *Totalrammene for E6 sør og de øvrige hovedvegprosjektene vil være viktig når det gjelder overordnede forutsetninger om at 50 % av totalressursene skal gå til hovedvegnett og 50 % til kollektiv-, sykkel-, sikkerhets- og miljøtiltak.*
- *En forutsetning for forslaget til handlingsprogram for hovedveger (med fullfinansiering av E6 sørover) er at Trondheim får bymiljømidler minst som forutsatt i avsnitt 3. Hvis ikke, må rammene vurderes på nytt ved neste rullering av handlingsprogrammet. Det er da aktuelt å utarbeide kuttliste for E6 sør, eventuelt utsette ferdigstilling inntil finansiering er på plass.*

Den 26.02.2015 behandler bystyret Miljøpakkens handlingsprogram 2015–2018 (sak 19/15). Her gjøres det ikke noen vedtak som berører E6 sør.

I fylkestingets behandling av handlingsprogrammet for 2015–2018 den 25.02.2015 (sak 13/15) berører ett av punktene E6 sør. Her ber politikerne om at det må søkes god fremdrift i hovedvegprosjektene og særlig E6 Tonstad–Jagtøyen. Krysset på Sandmoen må hensyntas med tanke på stor trafikkvekst grunnet nye næringsetableringer.

2.12 Ekstern kvalitetssikring (KS2)

Ekstern kvalitetssikring (KS2) av E6 Jaktøyen–Sentervegen ble bestilt av Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet, og utført av DNV GL AS. Rapporten er datert 22.12.2014 og der refereres det til at prosjektet inneholder planskilte kryss på Klett (s. 6).

Tegningen over prosjektet ser ut til å inneholde to rundkjøringer (s. 8). I listen over konstruksjoner (s. V-37) finner vi konstruksjoner for rundkjøring i Klettkrysset.

I KS2-rapporten står det at det er gjort forenklinger og redusert omfang av prosjektet i forkant av anslagsprosessen for på den måten å spare kostnader. Statens vegvesen har en kuttliste på 66 millioner, men kvalitetssikringsgruppa viderefører bare kutt tilsvarende 13 millioner. I dette ligger at det ikke er aktuelt å kutte kostnader ved å korte ned lengden på E6 mot Melhus.

KS2 anbefaler en styringsramme på 2 520 millioner kroner og en kostnadsramme på 2 730 millioner kroner, og hvor differansen utgjør usikkerhetsavsetning. Prosjektleder i Statens vegvesen, utbygging, forteller prosjektet kom godt ut av KS2 med bare et lite kostnadsavvik.

Prosjektleder forteller at KS2 omfatter blant annet kvalitetssikring av kostnadsoverslaget, og det er kostnadsoverslaget etter KS2 som ligger til grunn for bevilgninger fra Stortinget. Siden Klettkrysset inngår i en riksveg, ligger det innenfor Statens vegvesen sitt ansvarsområde. Det var derfor Statens vegvesen sitt kostnadsoverslag som ble bekreftet i KS2-gjennomgangen. Innenfor rammene i Miljøpakken var det for høyt. Et ekstra felt i Klettbakken var allerede tatt bort, og prosjektlederen forteller at de følte at det egentlig ikke var så veldig mye mer å kutte. Det lå en kuttliste i KS2, men de fleste kutt var gjort før den tid. Prosjektleder påpeker at problemet med kuttliste er at det er lite penger i dem, og at tiltak må komme såpass tidlig i prosessen at de kan gjennomføres.

2.13 St.prp. 108S (2014-2015)

Den 24.04.2015 legges Prop. 108S (2014-2015) fram. Her legger Samferdselsdepartementet til grunn ei styringsramme på 2,6 milliarder 2015-kroner og ei kostnadsramme på 2 810 millioner 2015-kroner for prosjektet Jaktøyen–Klett–Sentervegen. Videre opplyses det at prosjektet skal delfinansieres med bompenger som del av Miljøpakke Trondheim.

Denne kostnadsrammen var høyere enn Miljøpakken hadde vedtatt i handlingsprogram 2015-2018, hvor kostnaden for Jaktøyen–Sentervegen var satt til 2 398 millioner 2015-kroner.

Kontaktutvalget fulgte opp underfinansieringen i flere møter i 2015. I møtet i kontaktutvalget 02.10.2015 justeres forrige møtereferat, og det presiseres at avvik mellom Statens vegvesens ramme og lokalpolitisk ramme (Miljøpakkens ramme) for riksvegprosjektene skyldes at Stortinget avsatte mer bompenger til de to riksvegprosjektene (E6-sør og Sluppen bru/Oslovegen) enn det som ligger inne i de lokalpolitiske vedtakene.

I kontaktutvalgsmøte 03.12.2015, sak 49/15 går det fram at Stortinget har avsatt større ramme til utbygging av E6 og Rv.706 (Sluppen) enn i de lokalpolitiske prioriteringene. Dette innebærer at Miljøpakken er underfinansiert og at det er stilt krav om at de må foreligge en kuttliste for

vegarbeidene som kan realiseres dersom annen finansiering ikke kommer på plass i tide. Programrådet anbefalte uavhengig av dette at det gis klarsignal for utbygging av E6 uten å effektuere kutt. (Notat fra Statens vegvesen 29.05.2019)

I referatet fra sak 49/15 er konklusjonen følgende:

Orientering om framdrift og kostnadsrammer for E6 Trondheim-Melhus tas til etterretning. Vegvesenet oversender et notat om Sluppen som kan legges fram som orientering for formannskapet.

Prosjektdirektør i Statens vegvesen, sier at når et prosjekt er vedtatt i Stortinget er det ikke bare å endre omfanget på prosjektet etterpå. I dette tilfellet lå statsmidlene fast og da hadde Miljøpakken blitt utfordret på å dekke en eventuell økning.

Sekretariatsleder forteller at Stortinget satte en kostnadsramme på 2,5 milliarder kroner for siste del av prosjektet, slik at den samlede kostnaden ville bli ca. 2,9 milliarder kroner for hele prosjektet. Det ble ikke opplyst om at kostnadene var høyere enn i de lokalpolitiske vedtakene og heller ikke hvordan dette avviket skulle finansieres ved behandling i Stortinget.

2.14 Trafikksikkerhetsrevisjon

Rambøll utførte i 2015 en trafikksikkerhetsrevisjon (TS-revisjon) av byggeplan for utvidelse av E6 på strekningen Jaktøyen–Storler i Trondheim og Melhus kommune. Dette inkluderer Klettkrysset. Rapporten er datert 10.04.2015, og vedlagte avslutningsmelding er underskrevet prosjektleder for prosjekteier 23.06.2015, og av revisjonsleder 26.08.2015.

Den 18.06.2019 skriver Adresseavisen at Statens vegvesen ble advart mot at Klettrundkjøringen kunne gi kø. Rambøll-rapporten omtales i kontaktutvalget første gang i møtet 19.06.2019.

Statens vegvesen har utarbeidet et notat til kontaktutvalget, datert 12.06.2019 (vedlegg 20-19 til saken i kontaktutvalget). I dette notatet orienteres det blant annet om at Statens vegvesen har satt i gang en overordnet trafikkvurdering og det foreslås tiltak for å bedre situasjonen. I notatet henvises det til Norconsult sin rapport fra 2012, men ikke til trafikksikkerhetsrevisjonen som ble utført av Rambøll i 2015.

I referatet fra sak 20/19 heter det blant annet følgende:

Vegvesenet beklager at en trafikksikkerhetsrevisjon fra 2015 som pekte på faren for tilbakeblokkering på E6 ikke ble fulgt opp eller lagt fram for partene i Miljøpakken. Det ble også gjennomført en revisjon i 2017, men denne pekte ikke på de samme utfordringene.

Prosjektleder forteller at trafikkavvikling i rundkjøringen var en liten del av trafikksikkerhetsrevisjonen som Rambøll utførte i 2015. Han opplyser at Statens vegvesen brukte mye tid på rapporten i seg selv, men da på alt det andre som hadde høyere alvorlighetsgrad. I tillegg forteller han at det ikke er vanlig med så mange avvik. Statens vegvesen fulgte opp rapporten, og svarte den ut i et vedlegg som følger rapporten. Videre sier prosjektleder at de ikke kan finne at rapporten ble lagt frem for Miljøpakken-organene.

Avdelingsdirektøren i Statens vegvesen sier at Rambøll-rapporten, sier noe om at man må ta høyde for kødannelse i dimensjoneringsperioden³. Den sier ikke at det vil være en tilbakeblokkering fra dag én. Rapporten anbefalte ytterligere analyser. Statens vegvesen gjennomførte analyse, og disse viste ikke den samme tilbakeblokkeringen som man ser i virkeligheten. Avdelingsdirektøren forklarer dette som en uoverensstemmelse mellom deres vanlige analyseprogram og det man ser i dag. Avdelingsdirektøren forteller at basert på de analysene de selv gjorde i etterkant, ville de ikke oppfattet merknadene så alvorlige. Den dårligere trafikksituasjonen som har oppstått på Klett, kom overraskende på.

I vedlegget til sak 20/19 i kontaktutvalget går det fram at Statens vegvesen satte i gang en trafikkvurdering etter at de observerte problemer på vegen. Her opplyses at beregning av virkelig trafikkvolum i forhold til standard avstand mellom bilene viste et volum-kapasitetsforhold på 0,83, mens beregningen av virkelig trafikkvolum i forhold til virkelig avstand mellom bilene gir et volum-kapasitetsforhold på 1,11. Under 0,85 er teoretisk god flyt, 0,85-1 karakteriseres som ustabil, mens over 1 innebærer kø.

Avdelingsdirektøren sier at når Statens vegvesen ble presset til å bygge en dårlig løsning på Klettkrysset med midlertidighet og tanke om å komme tilbake på et senere tidspunkt, kan det diskuteres at merknaden i Rambøll-rapporten var så alvorlig at Statens vegvesen burde satt foten ned.

Seniorrådgiver sier at Vegvesenet ikke bruker å legge fram rapportene de får utarbeidet på de ulike planfasene fordi det blir for detaljert for kontaktutvalget. Derfor ble heller ikke Rambøll-rapporten lagt fram, samt at man ikke så hvor essensielt budskapet i den var. I ettertid kan man si at den burde vært lagt fram.

2.14.1 Utvalgte deler av trafikksikkerhetsrevisjonen

Trafikksikkerhetsrapporten viser ca. 24 avvik, ca. 16 feil og ca. 11 merknader (synkende alvorlighetsgrad). Ca.-angivelsene er kommentert med at noen ganger er det påpekt forhold

³ Dimensjoneringsperioden på norske veier settes vanligvis til 20 år. Dimensjoneringsperioden sier noe om vegens levetid

som både er avvik og feil, og det kan være vanskelig å angi om det er avvik og/eller feil. Mange av påpekningene er knyttet til at trafiksikkerhetsrevisjonen har basert seg på en skiltplan som ikke var ferdigstilt.

Det er tre punkter som omhandler Klettkrysset. Disse er

- Rundkjøring på hovedveg - avvik
- Rundkjøringsstørrelse og kapasitet - merknad
- Sentraløya og siktkrav - avvik (omtales ikke nærmere)

I tillegg sies det noe om kapasitet i forbindelse med busslommer, kapittel 2.14.3.

2.14.2 Rundkjøring på hovedveg

Samferdselsdepartementet sitt brev av 19.12.2014 til Vegdirektoratet *Føringer for bygging av hovedveger*, og Vegdirektoratets notat til regionene av 30.01.2015 *Føringer for bygging av hovedveger*, tar opp at det som hovedregel ikke skal anlegges rundkjøringer på hovedveg. Avviket er knyttet til at kravene i disse brevene ikke er fulgt opp.

Rambølls forslag til tiltak er å sende inn fravikssøknad, og at fravikssøknaden også bør inneholde en kapasitetsberegning som grunnlag for å vurdere om rundkjøringen bør være større for å ha tilstrekkelig kapasitet.

Rambøll kommenterer videre at det er valgt en minimumsløsning for rundkjøringen på hovedveg og det er ikke gjort kapasitetsvurderinger. Det vil være vanskelig å utvide rundkjøringen på grunn av nærliggende fotgjengerundergang og bussterminal.

Prosjekteier svarer ut i trafiksikkerhetsrevisjonen at det er søkt om fravik.

2.14.3 Busslommer

I trafiksikkerhetsrevisjonen trekkes det frem at det vil bli vanskelig å utvide den planlagte rundkjøringen på grunn av nærliggende fotgjengerunderganger og bussterminal. I planen er det lagt inn busslommer som kan benyttes for overgang mellom busser langs E6 og busser langs E39, og disse er plassert mellom to rundkjøringer. Ifølge trafiksikkerhetsrevisor ble det påpekt allerede under trafiksikkerhetsrevisjonen av reguleringsplanen gjennom følgende beskrivelse:

Rundkjøringene på E39/rampene E6 ligger med relativt kort avstand. I tillegg er det planlagt to kollektivholdeplasser på denne strekningen og krysningspunkt for myke trafikanter. Det er mye aktivitet på denne korte strekningen, og vi er usikre på hvilken konsekvens dette vil ha for trafikkavvikling og eventuell fare for tilbake-blokkering fra kryssene. Det vil også bli vanskelig å få til ei god skilting av dette området.

2.14.4 Notat til avslutningsmelding

I et medfølgende notat til trafikksikkerhetsrevisjonen fra Statens vegvesen datert 23.06.2015, kommenteres den endelige trafikksikkerhetsrevisjonen og notatet er å anse som et vedlegg til rapportens avslutningsmelding.

Deler av notatet berører revisjonsprosessen, Et forhold er at Statens vegvesen ble bedt om å legge fram dokumentasjon på at ny rundkjøring på Klett har tilstrekkelig kapasitet. Vegvesenets kommentar til dette var at de tar til etterretning innspill om kapasitet i rundkjøring. Innsyn i grunnlagsdata for prosjekteringen mente Vegvesenet var utenfor revisors mandat.

Notatet kommenterer også enkelte av avvikene.

Rundkjøring på hovedveg

Vegvesenet er kjent med krav som er kommet etter bestilling av dette oppdraget, om at alle rundkjøringer på hovedveg skal fravikbehandles i Vegdirektoratet. Det er søkt om fravik og besvarelsen fra Vegdirektoratet vil bli fulgt opp.

Videre opplyses det at det er gjort sporingsanalyse av alle rundkjøringer med dimensjonerende verktøy VT, og Statens vegvesen mener at krav i håndbøkene er tilfredsstilt. Det er satt av areal i reguleringsplanen for mulig senere utvidelse i dette området.

Rundkjøringens størrelse og kapasitet

Rundkjøringen vil ha omtrent halve trafikkb belastningen av dagens rundkjøring, og det vil være en hovedretning på trafikken i stedet for to som i dag. Statens vegvesen mener at kapasiteten derfor skal være god nok. Det er regulert plass til å kunne bygge planskilt kryss når trafikken på E39 når et volum som krever utvidelse til fire felt.

2.14.5 Fraviksøknad

Fraviksøknaden er datert 28.04.2014, mens datoen i signeringen er oppgitt til 28.04.2015. Søknaden begrunnes med at:

Krysningspunktet mellom E39 og Fv707 er planlagt med rundkjøring. Dette er et resultat av en lengre planprosess for å sikre den best mulige løsningen for alle parter. Økonomiske insentiver ligger også bak etablering av rundkjøring framfor toplanskryss. Vegsystemet er imidlertid planlagt slik at toplanskryss kan etableres på et senere tidspunkt. Dette gjelder også reguleringen av området.

Avrampe [avkjøringsrampe] for E6 fra sør vil også møte Fv707 i en rundkjøring før den møter rundkjøringen på E39.

Det oppgis at følgende vedlegg følger saken:

- Vedlegg 2: Oversiktsbilde Klettkrysset fra 3D-modell
- Vedlegg 3: B4001 – Oversiktstegning Jaktøyen Storler
- Vedlegg 4: D4001 – Detaljtegning Klettkrysset

Konsekvenser for sikkerhet for trafikanter oppgis som: *Vurdert til ikke å ha negative konsekvenser, da rundkjøring dimensjonert i hht gjeldende normaler.*

Konsekvenser for framkommelighet er beskrevet slik: *Dårligere framkommelighet for E39 enn om denne hadde krysset planfritt. Det er imidlertid grei framkommelighet i rundkjøringen i dag, selv om også trafikken fra E6 også går innom rundkjøringen.*

Om andre konsekvenser heter det: *Vurdert til ikke å ha negative konsekvenser. En endring til toplanskryss vil kreve ny regulering og byggeplan for området, noe som vil gi en stor forsinkelse i prosjektet.*

I fravikssøknaden oppgis årsdøgntrafikken på E39 til 8900 i dag og 10610 i dimensjoneringsåret. Dimensjoneringsåret er 20 år etter vegåpning.

2.14.6 Rundkjøringsstørrelse og kapasitet

Rambøll legger håndbok N100 til grunn og den sier at rundkjøring på hovedveg skal ha en ytre diameter på minst 40 meter.

Klettrundkjøringa er planlagt med diameter 40 meter.

E39 er stamveg med stor andel tunge kjøretøyer. Trafikkmengden vest for rundkjøringa i dimensjoneringsåret er nær grensen for utvidelse til fire-feltsveg, og rampene i retning Trondheim har trolig enda større trafikk. Rundkjøringen er planlagt med bare et felt inn mot rundkjøringen på alle tilfarter og bare et felt i sirkulasjonsarealet. (s.1-16)

Trafikksikkerhetsrevisjonens merknad er at:

Planlagt [løsning] vil trolig ha for liten kapasitet. Den har også en slik utforming at tunge kjøretøy må ned i svært lav hastighet for å komme gjennom rundkjøringa. Manglende kapasitet kan medføre køer tilbake til motorvegen, samt hindre kollektivframkommeligheten i området.

Mye tyder på at rundkjøringa må utvides om få år med to felt inn på de viktigste tilfartene og to felt i sirkulasjonsarealet. På grunn av fotgjengerundergangen like vest for rundkjøring og buss-terminalen like sør for rundkjøringa, kan slike utvidelser bli kompliserte og kostbare.

På dette stedet var det opprinnelig planlagt et planskilt kryss, men dette ble endret under den politiske behandlingen, blant annet for å spare. Det kan være aktuelt å bygge et slik planskilt kryss senere, men hvis det nå bygges en større rundkjøring, vil en slik kostbar kryssombygging utsettes i lang tid. (s. 1-16)

Rambølls forslag til tiltak er:

Det må utarbeides en kapasitetsvurdering av den foreslåtte rundkjøringa for å vise om den har tilstrekkelig kapasitet i dimensjonerende år.

Hvis kapasiteten er for dårlig, må rundkjøringa planlegges slik at den får to felt inn på de viktigste tilfartene og plass til to felt i sirkulasjonsarealet, ytre diameter bør økes til minst 45 m, helst over 50 m.

Denne dokumentasjonen bør vedlegges fravikssøknaden. (s.1-16)

Statens vegvesen svarer opp denne merknaden slik:

Det er ikke gjort trafikkberegninger for rundkjøringen. Trafikkbelastningen vil bli ca. halvparten av dagens rundkjøring, og det vil være en hovedretning på trafikken. Vi mener at kapasiteten vil være tilfredsstillende. (s.1-51)

2.14.7 Behandling av Regionkontor Midt

Søknaden behandles først av Regionkontor Midt, datert 12.05.2015. Søknaden anbefales av Fraviksgruppen og sendes Vegdirektoratet for endelig beslutning. Følgende begrunnelse er oppgitt:

Søknaden gjelder fravik fra krav om etablering av rundkjøring på riksveg krysningspunkt mellom E39 og Fv707 ved Klett. SKAL-krav.

Økonomiske begrensninger satt av «Miljøpakken for transport i Trondheim» ligger bak løsningen om etablering av rundkjøring framfor toplanskryss. Hovedmålet for prosjektet er utbygging av E6 til firefelts motorveg. Eksisterende rundkjøring med E39 blir nå erstattet av planskilt kryss, men stram kostnadsramme tillater ikke en samtidig utbygging av planskilt kryss mellom E39 og Fv. 707. Vegsystemet er imidlertid planlagt slik at toplanskryss kan etableres som vist i reguleringsplanen på et senere tidspunkt.

Det er verdt å nevne at rundkjøringen vil gi god løsning for etablering av et kollektiv-knutepunkt i kryssområdet.

Konsekvensen av å endre på dette og gå bort fra en løsning som rundkjøring(er) medfører en kostnadsøkning på om lag 100 mill. kr. som ikke har finansiering.

2.14.8 Behandling i Vegdirektoratet

Den 07.08.2015 foreligger svaret fra Vegdirektoratet hvor søknaden godkjennes. Vegdirektoratets begrunnelse for vedtaket er:

Region Midt søker om å fravike krav om at rundkjøringer ikke skal etableres på riksveg. Rundkjøring er planlagt mellom E39 og Fv707 på Klett. Bakgrunnen er økonomiske begrensninger satt av «Miljøpakken for transport i Trondheim».

Vegdirektoratet godkjenner søknaden. Rundkjøring er valgt på grunn av økonomiske insentiver i «Miljøpakken for transport i Trondheim». Prosjektet er nå under byggeplanlegging. Planlegging kommet langt og en endring av planene vil medføre store

kostnadsøkninger (beregnet til 100 mill.kr.) Prosjektet er likevel planlagt slik at toplanskryss kan etableres senere.

2.14.9 Kapasitetsvurdering

Prosjektleder informerer om at det ikke ble laget noen kapasitetsvurdering for den løsningen som ble valgt etter trafikksikkerhetsrevisjonen, men at det er gjort i februar 2019 etter at vegen åpnet.

2.14.10 Revisjonsprosessen

I avslutningsmeldingen til trafikksikkerhetsrevisjonen skriver revisjonsleder følgende:

Partene (oppdraget/revisor) greide ikke å få til en god revisjonsprosess. Dette gjenspeiles blant annet av notat fra oppdraget som følgeskriv til den utfylte revisjonsmeldingen (se kopi på de neste sidene). Revisor mener likevel at det gjennom prosessen er avdekket forhold som det var behov for å se nærmere på, og prosjekteiers forslag til tiltak viser resultatet av behandlingen av disse forholdene.

Forvaltningsrevisor har ikke gått nærmere inn på revisjonsprosessen i trafikksikkerhetsrevisjonen.

2.15 Brev fra Orkdalsregionen

I kontaktutvalgsmøtet 02.10.2015 orienteres kontaktutvalget om at Orkdalsregionen har sendt brev til kontaktutvalget hvor de anmoder Miljøpakken og Statens vegvesen om at både E6 og E39 får planskilte kryssløsninger på Klett.

I det interne notatet fra Statens vegvesen datert 14.09.2020 refereres det til møtet i Kontaktutvalget og at prosjektet også hadde fått brev for Orkdalsregionen og at Statens vegvesen hadde møte med representanter fra Orkdalsregionen 25.05.2015. Brevet som er nevnt i referatet fra kontaktutvalget kom også til Statens vegvesen, men Samferdselsdepartementet bestemte at Vegdirektoratet skulle besvare brevet. I svarbrevet (2015/075714-003 datert 19.06.2015) står blant annet *økonomiske begrensninger satt av Miljøpakken for transport i Trondheim ligger bak løsningen om etablering av rundkjøring fremfor toplanskryss for Klettkrysset.*

I et brev til Orkdalsregionen 29.10.2015 svarer leder i kontaktutvalget at det er jobbet frem en løsning på Klett som vil avvikle forventet trafikk i Klettkrysset på en god måte. I Statens vegvesens gjeldende normalkrav for riksveger, som er retningsgivende for planlegging av riksveger, skal det ved en normal fremskriving av trafikken være et planskilt kryss i Klettkrysset også mellom E39 og Fv707. Normalkravene i Statens vegvesen er imidlertid basert på en

tradisjonell forventning om fremtidig trafikkøkning. Miljøpakken har som kjent mål om å få stagnert bilbruken i Trondheim.

2.16 Detaljregulering Jaktøyen–Storler

Bystyret i Trondheim kommune behandlet den 22.10.2015, sak 124/15 detaljregulering Jaktøyen–Storler. Det framgår av saksframstillingen at denne planen erstatter reguleringsplan Klett–Storler vedtatt 12.12.2013. Det opplyses at saksframlegget er omfattende, til tross for at de reelle endringene er av mindre omfang. Som vesentlige endringer trekkes blant annet fram at framkommeligheten på E39 vil bli betydelig bedre sammenlignet med dagens situasjon og at planforslaget også åpner opp for mulige utvidelser av vegsystemet.

2.17 Handlingsprogram 2016–2019

Miljøpakkens handlingsprogram (2016-2019) behandles i kontaktutvalgets møte 03.12.2015, sak 48/15. Her går det fram at planstatusen for prosjektet E6 sør er at området er regulert og prosjektert, og bygging er igangsatt. Videre utbygging av denne strekningen er påbegynt, men hovedarbeidene skal starte i mars 2016. E6 sør Jaktøyen–Sentervegen er budsjettert til 2 547 millioner kroner (styringsramme) i handlingsprogrammet. Videre går det fram at usikkerhet for Stortingsvedtatte prosjekter håndteres gjennom fastsatt kostnadsramme.

3 HVORFOR DET BLE SLIK

Problemstillingen om hvorfor det ble slik i Klettkrysset besvares med utgangspunkt i det hendelsesforløpet som er beskrevet i kapittel to og data fra intervjuer som presenteres i dette kapitlet.

3.1 Sekretariatet i Miljøpakken

Sekretariatet sier at den endelige rammen for E6 sør endte på litt over 3,1 milliarder kroner. Innenfor denne rammen har ikke Statens vegvesen planlagt en løsning som har tilfredsstillende kapasitet i krysset på Klett.

3.2 Statens vegvesen sin forklaring

Bakgrunnen for hvorfor man endte opp med dagens løsning i Klettkrysset var det sterke fokuset på å få ned kostnaden, forteller prosjektlederen.

I notatet fra Statens vegvesen 29.05.2019 skriver prosjektleder at Vegvesenet ikke har vært tydelig nok på at trafikkproblemene på Klett kunne bli en konsekvens og at de tvert imot har vært av den oppfatning at det ville gå bra. Han skriver også at reelt kostnadsnivå på prosjektet har vært kjent siden tidlig 2010.

Seniorrådgiver forteller at i NTP 2010-2019 går det fram at det er usikkerhet i kostnadsoverslaget og dette er første signal på at Klettkrysset kan bli dyrere. I et notat (udatert) fra seniorrådgiver informeres det om at det er flere årsaker til at prosjektet ble dyrere.

Med mer inngående planlegging avdekkes dessverre noen ganger tilfeller en ikke kjente til fra før. Det var også nettopp derfor det ble omtalt i NTP 2010-2019 at det var knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslagene. I dette tilfellet fikk vi økende kjennskap til prosjektets kompleksitet. I tillegg ble det stilt noen krav til tiltak i reguleringsplanen som ikke var med i de første kostnadsanslagene.

Seniorrådgiver skriver videre i notatet at:

Første kjente overslag for prosjektet var i 2007. Dette dannet også grunnlag for NTP 2010-2019. For orden skyld presenteres tall i 2015-verdi, det året endelig finansiering ble vedtatt, for å ha sammenligningsgrunnlag. I 2015-kr og korrigert for endret mva-regelverk, tilsvarer dette ca. 2100 mill. kr. Det har blitt gjort fortløpende kostnadsoverslag i prosjektet, men i forbindelse med NTP 2014-23 ble prosjektet beregnet til ca. 3000 mill. 2015-kr. Tallene som fremgår av de ulike NTP'ene er sammenfallende med tall som fremgår av Stortingsvedtak om finansiering av Miljøpakke trinn 1 og trinn 2.

Prosjektleder i Statens vegvesen, utbygging, sier at økningen i kostnadsanslagene før prosjektet ble vedtatt i Stortinget skyldes flere forhold. Det første kostnadsanslaget hadde blant

annet for liten usikkerhetsavsetning. Etter det første anslaget, skjer det også en utvikling av krav, retningslinjer og vegnormaler. Kostnadene økte etter detaljplanlegging, endring av merverdiavgiftsregler, grunnundersøkelser som ga mer kunnskap om områdets stabilitet (kvikkleire) og krav om frostsikringslag. Tiden som går fram til Stortinget bevilger midler gjør at nye kostnader kommer til. Nye virksomheter og boliger bygges for eksempel i området som man må ta hensyn til underveis.

Seniorrådgiver forteller at en del av kostnadsøkningen må tilskrives endringene i merverdiavgiftsreglene, men noe handler også om å sammenligne riktig kroneverdi, noe som ikke alltid er gjort lokalt. I tillegg kom det økte krav til byggingen og som følge av at det opprinnelig ble regnet på et dårlig plangrunnlag.

Avdelingsdirektøren forteller at Statens vegvesen var frustrert over at kuttene aldri var store nok, og at de måtte ned gang på gang, selv om det ville bli en dårligere løsning.

Avdelingsdirektør i Statens vegvesen forteller at da kontaktutvalget begynte det knallharde løpet for å kutte kostnaden, var Statens vegvesen innom mange ulike kutt for å få med seg kontaktutvalget. Det var to kutt som gjorde at de kom i mål: Klettkrysset og fjerning av det tredje feltet opp Storlerbakken. Det var der Statens vegvesen fant gode nok innsparinger til at kontaktutvalget ville være med på prosjektet. Avdelingsdirektøren forteller at de lenge hadde funderinger på om de burde stoppe prosjektet litt før Jaktøysletta slik at det ble en liten del hvor det ikke ble ny vei. Men det ønsket ikke kontaktutvalget.

Avdelingsdirektør opplever at grunnen til at man endte opp med dagens løsning i Klettkrysset, er beinhardt press fra Miljøpakken med å kutte ned til beinet. Han mener at hvis det ikke vært for kuttene så hadde ikke vegen blitt bygd.

Etter avdelingsdirektørens syn har fremstillingen av en enorm kostnadsøkning vært litt førende for kontaktutvalget sin holdning til prosjektet.

Videre forteller avdelingsdirektøren at for utbyggingsavdelinga i Statens vegvesen var det en litt ny situasjon. De var vant til å forholde seg til rammer gitt fra Stortinget og styre beinhardt ut fra disse rammene. Miljøpakken ble et nytt organ for dem, som hadde en sterkere posisjon i prosjektet enn hva de var vant til. Avdelingsdirektøren sier at det var andre typer prosesser opp mot kontaktutvalget, siden Miljøpakken skulle være med å finansiere prosjektet med bompenger. Avdelingsdirektøren forteller at Statens vegvesen ble bedt om å gjøre nye kutt, kom tilbake til kontaktutvalget og fikk beskjed om at det fortsatt ikke var godt nok. Det nye var at de som skal bevilge bompenger ikke gir seg før kostnaden er nede på det de kan akseptere. Avdelingsdirektøren sier at Statens vegvesen alltid har en intensjon om å bygge et godt veianlegg.

Seniorrådgiver forteller at i NTP 2014-2023 ble prioriteringen av restprosjektet E6 Jaktøyen–Sentervegen opprettholdt innenfor en ramme som nå ble satt til 2 500 millioner 2013-kroner. Det var da forutsatt planskilt kryss på Klett. Da NTP (2014-2023) ble utarbeidet var innholdet ikke tilstrekkelig kvalitetssikring i forhold til de lokalpolitiske vedtakene om Miljøpakken 2 der de ba om et forenklet Klettkryss. Dette rakk man ikke å få med inn i NTP. Da saken ble behandlet i Stortinget hadde man fått med seg endringen på Klettkrysset og vedtaket omfattet en utbygging med styringsramme satt til 2 600 millioner 2015-kroner uten toplanskryss jf. Prop. 108S (2014-2015).

Seniorrådgiver oppsummerer i sitt notat følgende:

Til NTP 2014-23, og Miljøpakkens trinn 2, hadde altså prosjektkostnaden økt til ca. 3000 mill. 2015-kr, en økning på 900 mill. kr. Samtidig med dette [økte] statlig finansiering fra 0 (eller 230 mill. korrigert for endret mva-regelverk) til 1250 mill. kr. Staten økte altså sitt bidrag for å betale økningen i prosjektkostnad. Reelt sett økte staten sitt bidrag med ca. 1 milliard, samtidig som prosjektkostnaden økte med ca. 900 mill. kr.

Prosjektdirektør i Statens vegvesen, utbygging, forteller at Miljøpakken skal drive porteføljestyring innenfor de midlene pakken har til rådighet og de prosjekter som er tatt inn i pakken. Staten gikk inn med et fast beløp. Beløpet ble økt i forbindelse med revisjon av NTP. Vegdirektoratet satte som forutsetning at hele strekningen Sentervegen–Jaktøyen skulle bygges ut. Det måtte da letes etter flere kutt og prosjektet var under stort press fra Miljøpakken.

Prosjektdirektøren forteller at Stortinget vedtok styringsrammen og Statens vegvesen har levert langt under den. Statens vegvesen har levert under rammen på alle store prosjekter i Miljøpakken. Paradokset er nå at det hadde vært mulig å bygge et toplanskryss innenfor den rammen som Stortinget ga.

3.3 Trøndelag fylkeskommune sin forklaring

Fylkesordføreren forteller at prosjektet var preget av store overskridelser. Det opprinnelige kostnadsanslaget for E6 sør var først beregnet å være 1,2 milliarder 2008-kroner (eks. mva.) i Miljøpakken trinn 1, mens sluttsammen ble 3,2 milliarder 2018-kroner (inkl. mva.). Men da var også flere delprosjekt tatt ut.

Fra sekretariatsleder i Miljøpakken, fikk fylkesordføreren oppsummert følgende i en epost 25.04.2019:

- *Staten økte kostnadsrammen for E6 ved behandling i Stortinget ved å tilføre mer bompenger enn det som lå inne i lokalpolitiske vedtak. Samtidig splittet de opp*

prosjektene og gjorde det vanskelig å holde sammenligningen. Jaktøya–Sentervegen (ekskl. Sentervegen–Tonstad) fikk en kostnadsramme på 2,57 milliarder kroner.

• I dag har vi finansiert 520 millioner kroner for Sentervegen–Tonstad og i tillegg regner vi med å bruke 2,655 milliarder kroner på Jaktøya–Sentervegen, det vil si knapt 3,2 milliarder kroner på hele anlegget. Da har jeg ikke regnet med gang-/sykkelvegen til Klett eller Johan Tillers veg.

Fylkesordføreren supplerer med at det her ikke er noen korreksjoner for prisindekser, så tallene er ikke alltid helt sammenlignbare.

Videre forteller fylkesordføreren at i juni 2010 ble kontaktutvalget orientert om at totalkostnadene var 2,2 milliarder kroner, og refererer fra kontaktutvalget at det er fare for at totalkostnaden kunne bli høyere etter en gjennomgang av kostnadsanslagene for de to siste etappene på nytt. Forenklete løsninger for utbygging av firefelts veg mellom Tonstad og Klett vurderes. Det må vurderes om det er nødvendig å bygge Johan Tillers veg.

Ut over 2011 og 2012 var det stadig fokus og tilbakemelding fra prosjektet for å bringe kostnadene innenfor den økonomiske rammen. I kontaktutvalgsmøtet i desember 2012, var konklusjonen at Miljøpakkens ramme på 2 milliarder kroner for E6 sør må holdes. Kontaktutvalget ønsket en tilbakemelding om hvordan de kan bygge ut innenfor denne kostnadsrammen når de økonomiske forholdene er nærmere avklart.

Ut over 2013 var det fortsatt fokus på kostnadskontroll og fra kontaktutvalget i mai refererer fylkesordføreren at totalkostnaden for hele E6 nå er kommet opp i 3 milliarder kroner og Heimdalsvegen er tatt ut av prosjektet. Det er betydelig mer enn det som det finnes finansiering til, slik at en må se på kostnadsbesparende tiltak. Det ble også orientert om innsparingsmuligheter og kuttliste i kontaktutvalget i juni samme år, før reguleringsplanen ble sendt til bystyret for behandling.

Fylkesordføreren forteller at kravet i Miljøpakken og Stortingets vedtak forutsetter 50/50 fordeling mellom bevilgninger til veg og KSSM-tiltak (kollektiv, sykkel, sikkerhet og miljø) i Miljøpakken. Da budsjettene løp løpsk ble det nødvendig å få kontroll med kostnadene, og samtidig ivareta balansen i Miljøpakkens portefølje av tiltak. Det kom en del statlige ekstrabevilgninger, men disse var ikke tilstrekkelig til å dekke hele kostnadsøkningen. Det var ikke politisk vilje til å øke bompengene for å dekke overskridelser i Klettkrysset.

Miljøpakken er en omforent avtale mellom flere politiske parti i Trondheim, forklarer fylkesordføreren. Balansen mellom vegbygging og miljø- og klimatiltak har derfor vært en forutsetning for å sikre støtte for Miljøpakken. Samtidig har det vært viktig for fylkeskommunen

å holde et nøkternt nivå på bompenger, noe som også har vært viktig for å sikre oppslutning om Miljøpakken i befolkningen. Etter hvert som bymiljøavtale og senere byvekstavtale kom, ble det også krav om nullvekst i biltrafikken. Hvis Miljøpakken kutter i satsing på gange, sykkel og kollektiv vil dette utfordre nullvekstmålet. Dersom nullvekstmålet ikke nås, åpner avtaleteksten for at staten kan innføre sanksjoner overfor Miljøpakken. Det er derfor viktig at man har midler til satsing på gange, sykkel og kollektiv. Det skal fortsatt kjøres bil i Trondheim fordi dette er viktig for mobiliteten, og det er ikke politisk vilje eller ønske om å øke bomsatser. Kostnadskontroll i Miljøpakkens prosjekter er derfor avgjørende viktig for å nå både målene om trafiksikre og effektive veger, bedre kollektivtrafikk og bedre løsninger for gange og sykkel.

Fylkesordfører sier politikerne i kontaktutvalget, bystyret og fylkestinget ikke er eksperter på veiutbygging og -løsninger. Det er fagfolkene som må svare på hva man får for de midlene som er til rådighet. Etter den betydelige budsjettsprekken måtte kontaktutvalget si at nok var nok. Som følge av at man ikke kunne bruke mer bompenger måtte man kutte kostnader ved å ta ut deler av prosjektet, slik det er referert til tidligere.

Norconsult-rapporten fra 2012 var et faglig grunnlag for vurdering av kostnadskutt. Politikerne fikk presentert fire alternativer til opprinnelig, regulert løsning for E6 Sør/Klettkrysset, forteller fylkesordføreren. I et notat fra fylkeskommunen (udatert) går det fram at alternativ fire (rundkjøring) ble anbefalt av Norconsult overfor Statens vegvesen og senere av Statens vegvesen overfor kontaktutvalget i Miljøpakken, og er dagens løsning. Både overfor riksveiene og de lokale veiene i krysset, samt med hensyn til gang- og sykkelveier omtalte Norconsult alternativ fire som en kjent og lesbar løsning, som vurderes å ha liten negativ konsekvens overfor alle veiene tilknyttet krysset. Utredningen sa ikke noe om at alternativet kunne medføre kapasitetsutfordringer i Klettkrysset.

Fylkesordføreren oppsummerer med at det var en erkjennelse av at man ikke hadde råd til de optimale løsningene som opprinnelig var valgt for E6 sør på bakgrunn av kostnadssprekkene. Derfor ble flere prosjekt også tatt ut. Når det gjaldt Klettkrysset, så valgte både kontaktutvalget, bystyret og fylkesutvalget å støtte endringen til alternativ 4, som ble beskrevet som 140 millioner kroner billigere, men kun marginalt dårligere for veien. Partene ble ikke presentert betenkeligheter knyttet til tilbakeblokkerende kø ut på E6.

3.4 Trondheim kommune sin forklaring

Ordfører i Trondheim forteller at kostnadsanslaget fra Statens vegvesen på det tidspunktet prosjektet med E6 sør ble igangsatt var på 1,6 milliarder kroner. Statens vegvesen gikk i gang med utredninger av strekningen fra øverst i Okstadbakken til Jaktøyen. Statens vegvesen kom etter hvert tilbake med nye kostnadsanslag. Til slutt passerte kostnadsanslaget 3 milliarder

kroner. Bare en liten del av doblingen fra det opprinnelige kostnadsanslaget skyldes prisstigning.

Statens vegvesen fikk beskjed om å gå gjennom hele strekningen med sikte på å kutte kostnader, samtidig som funksjonaliteten skulle opprettholdes. Mange elementer på hele strekningen ble gått gjennom for å optimalisere funksjon opp mot kostnader. For å få ned kostnadene i prosjektet ble Johan Tillers veg tatt ut, krysset på Hegstadmoen ble endret, det ble færre felt opp Lersbakken/Klettbakken og Klettkrysset ble lagt om.

Gjennomgangen førte til at kostnadsanslagene ble justert ned. Prosjektet endte likevel opp med å koste rundt 3 milliarder kroner. Sluttresultatet viser at det ble om lag 150 millioner til gode sammenlignet med anslåtte kostnader. Ordfører husker best diskusjonen knyttet til antall felt opp Klettbakken. Diskusjonen om Klettkrysset handlet mye om hvilket tidsperspektiv man skulle bygge for. Skulle man bygge for evigheten (toplanskryss) eller skulle man legge til grunn et 30 års-perspektiv og bygge rundkjøring, men hvor det samtidig ble lagt til rette for at det senere kunne bygges toplanskryss. Ordfører sier at det er regulert areal for framtidig utbygging av toplanskryss på Klett i reguleringsaken.

Ordfører sier at politikerne var innforstått med at de ikke fikk optimal løsning på Klett i den forstand at de ikke valgte den dyreste løsningen som ville dekket behovene i et 50-års perspektiv. Løsningen som ble valgt skulle likevel løse utfordringene i flere tiår fremover. Ordfører sier at det aldri var noen diskusjon om at den valgte løsningen for Klettkrysset kunne bli trafikkfarlig. Ifølge ordfører stod det i saksdokumentene at den valgte løsningen ville medføre bedre framkommelighet på Klett. Ordfører ble derfor overasket over opplysningene som senere kom frem, da rapporten fra Rambøll ble gjort kjent.

Rambøll-rapporten dukket ikke opp før Adresseavisen skrev om saken. Ordfører sier at det ikke nødvendigvis er vanlig at politikerne får framlagt alle rapporter, men at det er vanlig med omtale i saksdokumentene dersom det finnes ulike rapporter. Ordfører mener at det er vanlig at den type opplysninger som kommer frem i Rambøll-rapporten omtales i saksdokumentene til politisk nivå. Slik omtale ville gjort det mulig for politikerne å etterspørre rapporten slik at de kunne gått nærmere inn i den.

Ordfører sier at det står eksplisitt i reguleringsaken at alt er innenfor normene som Statens vegvesen jobber etter. Det står ikke noe i rapportene som lå til grunn for beslutningen som antyder at det vil kunne bli trafikale problemer på Klett.

4 HVEM HAR ANSVARET?

Problemstillingen om hvem som har ansvaret bygger på beskrivelsen av hendelsesforløpet i kapittel to og data fra intervjuer som presenteres i dette kapitlet.

4.1 Sekretariatet i Miljøpakken

Sekretariatsleder sier at saken om Klettkrysset har utviklet seg til et svarteperspill om hvem som har ansvaret for at det ble bygd en rundkjøring med for lav kapasitet. Sekretariatsleder viser til at Statens vegvesen sier det er Miljøpakken sin skyld at det ikke ble toplanskryss på Klett og fylkeskommunen er uenig i Statens vegvesen sin framstilling. Miljøpakken var ikke orientert om at kapasiteten i den løsningen som ble planlagt kunne bli for liten.

Sekretariatsleder sier at Miljøpakken ikke vil sitte med svarteper. Å vente med igangsetting av prosjektet var i utgangspunktet ikke noe alternativ fordi prosjektene ofte blir dyrere jo lengre man venter som følge av nye sikkerhetskrav. Man kunne redusert standarden på noe annet eller hatt en rundkjøring med større kapasitet.

4.2 Statens vegvesen sin forklaring

Prosjektlederen forteller at Statens vegvesen føler at de får hele ansvaret for Klettkrysset nå, og mener at det ikke er helt rett. Han trekker frem at det er et samarbeid, og det har vært veldig sterkt fokus på å få ned kostnaden. Slike endringer i prosjektet gjør man ikke uten at det er et press på å redusere kostnadene.

Prosjektdirektør i Statens vegvesen, utbygging, sier at Statens vegvesen sin opprinnelige regulering av Klettkrysset var en fullverdig løsning. Riksvegprosjektene i Miljøpakken er delvis finansiert av statlige midler og delvis av bompenger fra Miljøpakken. Da er det Miljøpakken som må bestemme hva de skal ha.

Prosjektleder forteller at han som prosjektleder hele tiden hadde ansvaret for den informasjonen som Miljøpakkeorganene ba om. Prosjektleder rapporterer til sin sjef i Statens vegvesen og sporadisk til Miljøpakken. Økonomirapporteringen følger de interne linjene i Statens vegvesen.

Avdelingsdirektøren forteller at da han leste Rambøll-rapporten og de etterfølgende analyser, oppfattet han de ikke så kritiske som det ble i virkeligheten. I etterpåklokskapens navn, sier han at de skulle vært mye flinkere til å fortelle kontaktutvalget om ting de føler er uheldig. Videre at de kanskje har vært litt for tro mot totaliteten i Miljøpakken med å nå målene i Trondheim. Avdelingsdirektøren i Statens vegvesen viser til at kontaktutvalget nå, mot deres anbefaling, vil bruke en liten sum penger på å utbedre situasjonen. Ut fra Statens vegvesens erfaringer, mener han at Statens vegvesen må si ifra at det kan man gjøre, men at det ikke vil

hjelpe. Avdelingsdirektøren sier at man kan bli for innstilt på å få til ting i fellesskap. Hans opplevelse er at Statens vegvesen fremstår som svarteper i et samarbeid. Avdelingsdirektør sier at det var kontaktutvalget som sa at nå er prosjektet billig nok, og at de fikk lov til å starte prosjektet. Deretter bevilget Stortinget større rammer for prosjektet enn Miljøpakken hadde forventet, og Miljøpakken fikk utfordringer med å finansiere sin andel av prosjektet.

Seniorrådgiver forteller at i den lokalpolitiske behandlingen av Miljøpakken 2 i sak 34/12 i fylkestinget og sak 60/12 i bystyret, vedtok de i punkt b en ytterligere forenkling av Klettkrysset for å redusere kostnader. Saken ble behandlet i kontaktutvalget etterpå. Uenigheten ligger i om det er Vegvesenet som foreslår å kutte eller om det er kontaktutvalget. For seniorrådgiver er det ingen tvil om at det er kontaktutvalget.

Avdelingsdirektøren sier at Miljøpakken kommer inn som et ekstra organ som de må rapportere til. Han opplevde at Statens vegvesen ble satt litt i skvis, og at det er et slags krysspress i Miljøpakken-sammenheng. Han begrunner dette med at de inngikk i et trepartssamarbeid, hvor det etter hvert ble flere parter, og hvor Statens vegvesen har samme ambisjoner som andre parter om nullvekstmål, tilrettelegge for kollektivtrafikk, redusere bilbruk og lignende, samtidig som de skal ivareta riksvegnettet. Avdelingsdirektøren sier at det er viktig for Statens vegvesen å ivareta E6 som en hovedfartsåre.

Prosjektdirektør i Statens vegvesen, utbygging, forteller at det er mye som har foregått utenom styringslinja i Statens vegvesen, og det var lett for at diskusjoner som foregikk i kontaktutvalget ble formidlet til prosjektleder, og ikke til prosjekteier. Bestillinger fra kontaktutvalget var litt uklare, kunne være vanskelig å tolke og presisjonsnivået var ikke godt nok. Statens vegvesen har vært alt for utydlig på sine tilbakemeldinger til Miljøpakken. Det har vært for dårlig forankring og gjennomføringssjekk av oppdraget. Dette handler om faglige diskusjoner med fornuftige bidrag som man best gjør sammen med prosjektorganisasjonen. Et eksempel er at kontaktutvalget nå i ettertid har bevilget 15 millioner kroner til utbedringer på Klettkrysset. Disse midlene har de hentet fra prosjekteiers usikkerhetsavsetning, uten at prosjekteier er spurt og prosjekteier er heller ikke forespurt om hva som er mulig å få til for denne summen. Dette viser at beslutningsprosess og bestilling ikke har vært optimal.

4.3 Trøndelag fylkeskommune sin forklaring

Fylkesordfører mener at politikerne lokalt ville skjönt alvorligheten dersom rapporten fra Rambøll hadde blitt fremlagt og at man derfor ville fått en helt annen debatt om løsning for Klettkrysset. Fylkesordfører viser til at Frp fremmet et alternativt forslag til løsning for Klettkrysset ved behandlingen av reguleringsplanen i 2013, slik at dette var et tema med oppmerksomhet. Men behovet for kostnadskontroll, balansen i Miljøpakken og ønsket om å

holde bompengesatsene nede, gjorde at bystyret i Trondheim vedtok reguleringsplanen med rundkjøringer, siden Statens vegvesen forsikret om at dette kun hadde liten negativ konsekvens på løsningen. Som følge av at Rambøll-rapporten ikke var en del av beslutningsgrunnlaget, hadde ikke politikerne forutsetninger for å ta et velinformert valg om løsning på Klett. En fagrapport som meldte om fare for tilbakeblokkering med kø inn på E6 med 100 km/t fartsgrense ville ha fått betydelig oppmerksomhet både i media og i den politiske behandlingen av reguleringsplanen.

Fylkesordfører mener videre at kapasitetsberegning fra Rambøll burde fulgt søknad om fravik for rundkjøring på riksveg. Fylkesordfører sier at de ikke har fått klare svar på om de som ga fravik hadde sett rapporten fra Rambøll og om kapasitetsberegningen fulgte med fravik søknad. Hvis tilfellet er at denne rapporten ble holdt utenfor søknad om fravik, er det etter fylkesordførers mening et klart brudd på god forvaltningsskikk. Når det ligger en faglig utredning til grunn, må denne tas i betraktning. Fravik på E6 sør bryter med riksvegstandarden, og Rambøll-rapporten beskriver løsningen som potensielt trafikkfarlig.

I udatert notat fra fylkeskommunen konkluderes det med at Adresseavisens sak viser at Statens vegvesen har foretatt bevisste og aktive valg basert på ulike faglige vurderinger av valgte løsning, uten verken å involvere eller orientere de lokale partene i Miljøpakken om at det var ulike faglige vurderinger av løsningen. Statens vegvesen må derfor bære alt ansvar for valgte løsning.

I høringssvaret fra fylkeskommunen mener Fylkesrådmannen at Statens vegvesen ved å bevisst tilbakeholde viktig informasjon til beslutningstaker, må ta ansvaret for at feil beslutning ble tatt. På spørsmål fra revisor svarer fylkesdirektør samferdsel at i et møte mellom fylkesordføreren, Samferdselsministeren og assisterende veidirektør på slutten av 2020, erkjente assisterende vegdirektør at Statens vegvesen hadde vurdert begge rapportene, og falt ned på å støtte seg til kun en, Norconsultrapporten.

Revisor har henvendt seg til tidligere assisterende vegdirektør i Statens vegvesen som bekrefter å ha deltatt i møtet og uttalt at begge rapportene var kjent for Statens vegvesen, men at han ikke kjenner seg igjen i uttalelsen fra fylkesdirektør i samferdsel, om at de falt ned på å støtte seg til kun en av rapportene.

4.4 Trondheim kommune sin forklaring

Ordfører sier at det er et statlig ansvar at man endte opp med dagens løsning på Klett. Ordfører peker på at området Klettkrysset var regulert for at tofelts rundkjøring kunne bygges og at Vegvesenet kunne bygd dette. Ordføreren er overrasket over at det ikke ble gjort. Rundkjøringen har i dag ett felt.

5 HØRING

Et foreløpig notat ble sendt på høring til fylkesrådmannen i Trøndelag fylkeskommune 18.01.2021. Revisor mottak hørings svar 28.01.2021. Hørings svaret er vedlagt notatet i vedlegg 1.

I hørings svaret peker fylkeskommunen på at det er intervjuet flere personer fra Statens vegvesen i forhold til de andre partene i Miljøpakken. Revisor har intervjuet flere personer fra Statens vegvesen for å kartlegge hendelsesforløpet i prosjektet som innbefatter Klettkrysset. Revisor har hatt fokus på å kartlegge hendelsesforløpet i perioden fra 2010 til ca. 2015. Det var da naturlig å gå til Statens vegvesen som eier av prosjektet. En annen årsak til at det er intervjuet relativt flere fra Statens vegvesen er at ulike avdelinger i Statens vegvesen har vært involvert i prosjektet og dermed flere personer. Revisor har forholdt seg til Miljøpakkens kontaktutvalg og intervjuet representanter fra de andre partene som har møtt i kontaktutvalget.

I hørings svaret skriver fylkeskommunen at *Fylkesrådmannen mener Statens vegvesen ved å bevisst tilbakeholde viktig informasjon til beslutningstaker, må ta ansvaret for at feil beslutning ble tatt.* Revisor har undersøkt nærmere om det var en bevisst handling å holde tilbake informasjon til beslutningstakerne. Notatet er supplert med funn fra denne undersøkelsen.

6 DISKUSJON, KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER

I dette kapitlet diskuterer revisor hva som ledet fram til at det ble valgt rundkjøring i stedet for toplanskryss i Klettkrysset, og hvem som har ansvaret. Til slutt konkluderer revisor på problemstillingene og kommer med anbefalinger.

6.1 Diskusjon

Strekningen E6 Jaktøyen–Sentervegen ble det endelige prosjektet etter at Tonstad–Sentervegen ble skilt ut og sto ferdig tidligere. Kostnadmessig betraktes disse to prosjektene i sammenheng både i oppstarten av Miljøpakken og etter at prosjektene er ferdige.

I bystyrets og fylkestingets behandling av Miljøpakken tidlig i 2009 har prosjektet Jaktøyen–Tonstad en kostnadsramme på 1 600 millioner kroner. I NTP (2010-2019) har prosjektet en kostnadsramme på 1 500 millioner kroner og er fullfinansiert med bompenger.

Statens vegvesen startet opp detaljplanleggingen av prosjektet og i 2010 viste det en total-kostnad på kr 2 428 millioner kroner. På omtrent et år hadde prosjektet blitt nesten 1 000 millioner kroner dyrere. Dette var utfordrende for Miljøpakken fordi det utfordret de økonomiske rammene for Miljøpakkens finansiering av prosjektet. Det ble dermed initiert en prosess med å forenkle prosjektet for å kutte kostnader.

Prosessen med kostnadsutt og gjentatte rapporteringer til kontaktutvalget strekker seg fra 2010 og fram til 2012/13 for Klettkrysset sin del. En påbegynt reguleringsplanprosess for Klettkrysset i 2012 stoppes opp når det foreligger et alternativ til toplanskryss som kan løses i en detaljregulering innenfor eksisterende reguleringsplan, jf. Norconsultrapport (2012).

Den enkle forklaringen på hvorfor man endte opp med dagens løsning er at forutsetningene som lå i den første Miljøpakken gjorde det nødvendig å redusere kostnadene for prosjektet når det i 2010 ble kjent at totalkostnaden var 2 428 millioner kroner. I de mange rundene med kostnadsutt og at ulike deler av det opprinnelige prosjektet ble tatt ut, forsvant også toplanskryss på Klett og ble erstattet av en rundkjøring med ett felt, mest sannsynlig i god tro om at dette var en akseptabel løsning på kort sikt.

NTP 2010-2019 la opp til en foreløpig fullfinansiering med bompenger på et prosjekt som hadde et kostnadsanslag på 1 500 millioner kroner, og at finansieringen må vurderes nærmere i det videre arbeidet med Miljøpakken. Det har vært lite fokus på sammenhengene mellom kostnadsanslagene og andre finansieringskilder, eksempelvis statlige midler. Prosjektet har vært gjennom ulike faser med kostnadsøkninger, og ulike finansieringsløsninger har i liten grad vært sett i sammenheng, med unntak av Miljøpakkens kontaktutvalgssak 3/15. Revisor opplever også, slik flere påpeker at informasjon om ulike kroneverdier noen ganger mangler

og gjør sammenligningene krevende. Revisor har ikke kontrollert seniorrådgivers beregning som viser at det er statlige midler som finansierer kostnadsøkningen i prosjektet. Dette er et forhold som burde vært fulgt opp for å klargjøre sammenhengen mellom kostnadsutvikling og finansieringsutvikling i prosjektet.

Historien om hvorfor Klettkrysset ble slik det ble, handler også om å forstå de finansieringsmekanismene som ligger i Miljøpakken. Dette gjelder finansieringsordningen med 50/50 fordeling mellom veg og andre tiltak, som innebærer at en krone mer til vei er to kroner mer disponert i Miljøpakken. Mange av finansieringskildene fastsettes av andre og det er bompenger Miljøpakken kan bruke for å møte økte kostnader. Samtidig er det slik at Miljøpakkens midler er begrenset og må fordeles mellom de prosjektene som det er ønskelig å gjennomføre. Det betyr at andre vegprosjekter i Miljøpakken ville risikere ikke å ha finansiering. Mye tyder på at vegen ikke ville blitt bygd uten bidraget fra Miljøpakken. Disse mekanismene begrenser handlingsrommet for hva som er mulig å få til og det er viktig at partene i Miljøpakken forstår de premissene som disse sammenhengene gir. Det er forståelsen for disse mekanismene som gjør at Miljøpakken var pådriver for å kutte kostnadene.

Samtidig kommer det på plass statlig finansiering til prosjektet underveis, men dette er relativt uforutsigbart før bevilgningen foreligger. Det betyr at Miljøpakken må bære den risikoen som ligger i denne usikkerheten.

Finansieringsmodellen i Miljøpakken gjorde at en større statlig kostnadsramme til prosjektet ga Miljøpakken utfordringer med å skaffe sin andel av midlene til prosjektet og prosjektet var underfinansiert etter at Prop. 108S (2014-2015) satte en noe høyere kostnadsramme.

Detaljreguleringsplanen vedtas av bystyret 12.12.2013 og her går det fram at for E39-trafikken vil framkommeligheten forverres noe sammenlignet med regulert toplanskryss. Sammenlignet med dagens situasjon vil imidlertid framkommeligheten bli betydelig bedre. Ett år senere foreligger kvalitetssikringen av Vegvesenets planer (KS2) som bekrefter kostnadsnivået som Vegvesenet har kommet fram til og som legges til grunn for bevilgningen i Stortinget våren 2015.

Revisor finner at det har vært diskutert både ett og to felt i rundkjøringa. Beregninger av årsdøgntrafikk (ÅDT) i saksframlegget til bystyret (sak 124/15) (også i Norconsultrapporten) viser at trafikken på E39 er nært opp til grensa for firefelts vei, som er 12 000 (11 700 i 2011). (ÅDT er utarbeidet på grunnlag i trafikk tall fra 2011 som er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB)). Hvis den anslåtte trafikkveksten fordeles jevnt over perioden vil man nå en ÅDT på 12 000 før 2013 ifølge de oppgitte tallene. I Statens vegvesen sin fravikssøknad er ÅDT på E39 oppgitt til 8900 i 2015. Her finner revisor at det er brukt ulik ÅDT på E39.

Det gjennomføres en trafiksikkerhetsrevisjon i 2015. Innholdet i denne gjøres ikke kjent for partene i Miljøpakken før byggingen. Statens vegvesen har i ettertid beklaget dette. I trafiksikkerhetsrevisjonen beskrives muligheten for kapasitetsutfordringer i rundkjøringa. Revisor har forstått det slik at det ikke ble gjennomført kapasitetsvurderinger slik trafiksikkerhetsrevisjonen etterspør, før bygging. Norconsulrapporten viser til at den bygger på kapasitetsvurderinger fra Statens vegvesen fra 2011, da var planen et toplanskryss. Statens vegvesen har i ettertid gjennomført kapasitetsberegninger. Beregningsmodellen viser at det ikke skal bli kø med det reelle trafikkvolumet, men forutsetningene i modellen stemmer ikke med virkeligheten fordi virkelig avstand mellom bilene er større enn hva som ligger til grunn i modellen. Det er uklart for revisor hvilket trafikkvolum som er lagt til grunn for analysene.

Hva utfallet ville blitt dersom informasjonen i trafiksikkerhetsrevisjonen var gjort kjent for partene allerede i 2015, er et hypotetisk spørsmål. Som fylkesordføreren påpeker, kan det ikke utelukkes at informasjonen i rapporten ville hatt betydning for diskusjon om løsning på Klett. Selv om man ikke har grunnlag for å slå fast at informasjonen i rapporten ville medført en annen løsning, har manglende framlegg av informasjonen i rapporten betydning når man skal vurdere ansvar for den løsningen som ble valgt. Partene i Miljøpakken ble ikke gjort kjent med innholdet i rapporten og hadde derfor ikke grunnlag for å reise tvil om løsningen som ble valgt. På den andre siden satt Statens vegvesen med en tredjepartsvurdering som inneholdt merknader knyttet til kapasiteten i rundkjøringen. Statens vegvesen sin vurdering var at merknaden om kapasitet i rundkjøringen på Klett ikke var kritisk. Dette er en faglig vurdering som bare Statens vegvesen kan stilles til ansvar for.

Det er opplagt nå i ettertid at det ville vært viktig å ha kunnskap om trafiksikkerhetsrevisjonen ettersom den omtaler problemer som har oppstått. Samtidig er det slik at både administrativ og politisk saksbehandling må forstås i den aktuelle konteksten og tid, noe som er vanskelig å vurdere i etterkant. Vegvesenet kunne lagt fram kunnskap fra denne rapporten og kunnskap fra andre rapporter som de antok var viktige for beslutningstakerne, men må da som nå, gjøre faglige vurderinger av hva som er relevant beslutningsgrunnlag. De mange feilene som ble påpekt i trafiksikkerhetsrevisjonen gjorde kanskje at merknaden om kapasiteten i rundkjøringen ikke ble oppfattet som veldig betydningsfull på det tidspunktet. Samtidig sa Norconsulrapporten at løsningen for trafikken på E39 vil i hovedsak være lik regulert løsning, men med lavere hastighet gjennom kryssløsningen på Klett og med vikeplikt fra lokaltrafikken. Kanskje er det så enkelt som at Vegvesenet etter å ha gjort kutt på kutt anså det slik at partene i Miljøpakken var innforstått med at de ikke fikk en optimal løsning og at Klettkrysset hadde svakheter. Da står man tilbake med den vurderingen som ordfører i Trondheim trekker fram, nemlig hvor lenge vil den valgte løsningen være tilstrekkelig.

Det er ingen som vil ta det fulle ansvaret for at Klettkrysset ble slik det ble. Klettkrysset er et Miljøpakkeprosjekt og således har partene i prosjektet et ansvar. Miljøpakken var den gangen et trepartssamarbeid mellom Statens vegvesen, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune. I dette trepartssamarbeidet lå det flere forutsetninger, blant annet at 50 prosent av midlene skulle gå til veg og 50 prosent til kollektiv, sykkel, trafiksikkerhet og miljø. En annen vesentlig forutsetning var og er at samarbeidet utløser muligheten til å bruke bompenger til å finansiere vegprosjekter. I tillegg har samarbeidspartene ulikt ansvar i forhold til sine roller.

- Statens vegvesen er i dette tilfellet faginstansen for vegbygging og prosjekteier i vegprosjektet.
- Trondheim kommune er regulerende myndighet og har ansvar for regulering av arealer.
- Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune finansierer deler av Miljøpakken.

Slik revisor vurderer gis det klarsignal til prosjektet i ulike etapper og i ulike fora. Prosjektet må blant annet være ferdig regulert før det bevilges statlige midler.

Revisor finner ikke noen separat beslutning i kontaktutvalget om prosjektet annet enn at det tas inn i handlingsprogrammet for 2014-2017. Handlingsprogrammet besluttet politisk i bystyret og fylkestinget. I Statens vegvesen gis det klarsignal til oppstart når prosjektet er godkjent internt. Statens vegvesen har som prosjekteier ansvar for de faglige vurderingene, herunder et ansvar for at påpekningene i trafiksikkerhetsrevisjonen ikke ble fulgt opp. Miljøpakken som beslutningsorgan er avhengig av å få forelagt utredninger av prosjekter slik at politikerne kan ta opplyste valg.

Saken om Klettkrysset og diskusjonen om ansvar viser at dette er en kompleks sak. Den er kompleks fordi det er et Miljøpakke-prosjekt, som gjør prosjektet gjennomførbart, men som samtidig utfordrer samarbeidet i Miljøpakken.

I Miljøpakke-samarbeidet møtes tre ulike forvaltningsnivå, med tre ulike forvaltningskulturer. Statens vegvesen er faginstans, mens de to andre partene er offentlige aktører direkte underlagt lokalpolitisk styring. Dette er en krevende samarbeidskonstellasjon som stiller krav til god kommunikasjon for å forstå de enkelte aktørenes roller. Dette handler også om i fellesskap å forstå det handlingsrommet som finnes og hvordan logikken i et slikt stort og komplekst prosjekt er, både når det gjelder kostnadsanslag og finansieringsmuligheter, men også prosessene omkring prosjektering og bygging.

6.2 Konklusjon

Problemstillingen som denne undersøkelsen har belyst er:

Hva skjedde i prosjektet Klettkrysset?

- a. Hvorfor endte man opp med dagens løsning?
- b. Hvem har ansvaret for at løsningen ble slik?

Hva skjedde

I stedet for et planlagt toplanskryss ble bygget en rundkjøring med ett felt i Klettkrysset, nærmere bestemt krysset mellom E39 og Fv707.

Hvorfor endte man opp med den løsningen

Prosjektet endte opp slik fordi Miljøpakken ikke hadde mer midler til å finansiere sin del av prosjektet og derfor måtte prosjektet forenkles. Miljøpakken hadde ikke mer midler fordi:

- En av forutsetningene for Miljøpakken var at 50 prosent skulle gå til vegprosjekter og resterende 50 prosent til kollektiv, sykkel, trafikksikkerhet og miljø. Det ville bety at en krone mer til vegprosjekt også krevde en krone mer til andre prosjekter.
- Det var ikke politisk vilje til å bruke mer bompenger.

I forenklingen av prosjektet ble planlagt toplanskryss mellom E39 og Fv707 endret til rundkjøring med ett felt. I den politiske behandlingen av prosjektet var det ikke informasjon som tilsa at det ville bli kapasitetsproblemer ved åpning av vegene.

Ansvaret

Kontaktutvalget i Miljøpakken og påfølgende politisk behandling i fylkesting og bystyret, har ansvar for beslutning om finansiering av iverksettelse av prosjektet. Verken Miljøpakken, bystyret i Trondheim eller fylkestinget var kjent med at det forelå en rapport som var kritisk til kapasiteten i den planlagte rundkjøringen i Klettkrysset, og kan dermed vanskelig ta ansvaret for noe de ikke visste om. Det har i ettertid kommet fram informasjon, som Statens vegvesen hadde kunnskap om fra våren 2015, som kunne ha påvirket disse beslutningene. Statens vegvesen har ikke fulgt opp påpekningene i trafikksikkerhetsrevisjonen og har i ettertid beklaget at dette ikke ble kjent. Statens vegvesen vurderte ikke informasjonen fra trafikksikkerhetsrevisjonen som vesentlig i 2015.

6.3 Anbefalinger

Revisor anbefaler at fylkesrådmannen vurderer å:

- undersøke nærmere sammenhengen mellom kostnadsutvikling og finansieringsutvikling i prosjektet Tonstad–Jaktøyen
- sikre gode kommunikasjonsrutiner for relevant prosjektinformasjon i komplekse samarbeidsprosjekter

KILDER

Adresseavisen 25.04.2019 *Her står køen i 100-sona på splitter nye E6 i Trøndelag.*
<https://www.adressa.no/pluss/nyheter/2019/04/25/Her-står-køen-i-100-sona-på-splitter-nye-E6-i-Trøndelag-18828416.ece?rs5847471610884562087&t=1>

Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023.* Samferdselsdepartementet

Miljøpakken (2014) Handlingsprogram 2014-2017. Utkast 27.01.2014

Miljøpakken (2015) Handlingsprogram 2015-2018. Utkast 27.01.2015

Miljøpakken (2015) Handlingsprogram 2016-2019. Utkast 17.12.2015

Norconsult (2012) E6 Klettkrysset – Røddekrysset. Oppsummeringsnotat. 2012-10-08
Oppdragsnr.: 5122238. Norconsult

Prop.172S (2012-2013) *Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2.* Samferdselsdepartementet

Prop. 108S (2014-2015) *Utbygging og finansiering av rv 36 på strekninga Slåttekås – Årnes i kommunane Nome og Sauherad i Telemark og kostnadsramme for E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen i Sør-Trøndelag.* Samferdselsdepartementet

Rambøll (2015) Trafikksikkerhetsrevisjon E6 Jaktøyen–Storler byggeplan. Rambøll 2015-04-10

Samferdselsdepartementet (2014). Føringer for bygging av hovedveger. Brev 19.12.2014

Seniorrådgiver (udatert). Faktaopplysninger E6 Jaktøya – Sentervegen, udatert notat

Statens vegvesen (2019) Miljøpakken E6 Trondheim – Melhus, Rundkjøringene på Klett. Notat 29.05.2019

Statens vegvesen (2019) Beslutningssak – fremkommelighetsutfordringer på E6 Jaktøya–Sentervegen, rundkjøring Klett. Notat 12.06.2019 (Vedlegg til sak 20/19 i kontaktutvalget)

Statens vegvesen (2020) Miljøpakken – E6 Trondheim–Melhus. Rundkjøringene på Klett. Notat fra Statens vegvesen 14.09.2020

St.meld. nr. 16 (2008-2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019.* Samferdselsdepartementet.

St.prp. nr. 85 (2008-2009) *Om delvis bompengefinansiering av **trinn 1 av miljøpakke** for transport i Trondheim.* Samferdselsdepartementet

Trøndelag fylkeskommune (udatert). Statens vegvesen sin behandling av Klettkrysset. Notat

Vegdirektoratet 30.01.2015. Føringer for bygging av hovedveger. Notat til regionene

VEDLEGG 1 – HØRINGSSVAR



REVISJON MIDT-NORGE SA
Brugata 2
7715 STEINKJER

Vår dato:	28.01.2021	Vår referanse:	202016069-4	Vår saksbehandler:
Deres dato:	18.01.2021	Deres referanse:	MHA	Erlend Solem

Høringssvar til Revisjon Midt-Norge – Miljøpakkens håndtering av Klett-krysset

Fylkesrådmannen viser til mottatt høringsbrev av 18. januar vedr. Miljøpakkens håndtering av utbygging av nytt Klett kryss, med høringsfrist 29. januar. Fylkesrådmannen har følgende kommentarer til Revisjon Midt-Norges revisjonsrapport:

Rapportens gjengivelse av saken:

Fylkesrådmannen mener rapporten gir en korrekt historisk gjengivelse prosessen, håndteringen av og den økonomiske utviklingen i Klett-saken frem til nytt Klett-kryss ble åpnet i 2019.

Revisjonens oppgave:

Rapportens oppgave er avgrenset til å dekke utbygging av nytt Klett-kryss, som foreløpig har endt med en løsning som alle parter anser som uegnet og trafikkfarlig. Dette utgjør kun en integrert, men liten del av det store E6-prosjektet.

Trøndelag Revisjon skriver innledningsvis i sin rapport at rapporten skal besvare:

1. Hvorfor endte man opp med dagens løsning?
2. Hvem har ansvaret for at løsningen ble slik?

Fylkesrådmannens er enig i rapportens avgrensning, og forholder seg til den i det videre høringssvaret.

Fylkesrådmannens kommentarer til rapportens spørsmål 1:

HVORFOR DET BLE SLIK?

Fylkesrådmannen mener rapporten gir en korrekt fremstilling av historikk, hendelsesforløp og prosess, og dermed en god forklaring på hvorfor man endte opp med dagens løsning.

Alle parter virker å være enige om at man endte med en uønsket løsning fordi man ikke hadde råd til en optimal løsning på Klett. Men dette forklarer ikke hvorfor man endte med

Postadresse: Fylkets hus
Postboks 2560
7735 Steinkjer

Bankkonto: 86017685300
IBAN: NO8486017685300
BIC/SWIFT: DABANO22

Telefon: 74 17 40 00
Epost: postmottak@trondelagfylke.no
Org.nr: 817 920 632

Trøndelag fylkeskommune Samferdsel - seksjon Mobilitet

en løsning, som umiddelbart etter åpning, viste seg å være underdimensjonert og feilkonstruert i forhold til behovet.

På side 23 i rapporten siteres Avdelingsdirektøren i Statens vegvesen på at «Statens vegvesen ble presset til å bygge en dårlig løsning på Klettkrysset». Fylkesrådmannen vil her bemerke at: Statens vegvesen ble ikke presset til å bygge en dårlig løsning. De ble presset til å bygge en billigere løsning. Det var deretter Statens vegvesen som bevisst valgte å tilbakeholde informasjon som indikerte at den billigere løsningen også kunne være vesentlig dårligere. Da mener fylkesrådmannen det er et forsøk på å omskrive historien fra Statens vegvesen å påstå at de «ble presset til å bygge en dårlig løsning».

Fylkesrådmannen vil i denne sammenheng bemerke at fylkesrådmannen mener det er en klar svakhet ved revisjonsprosessen at revisjonen i stor grad har hentet sin situasjonsbeskrivelse fra en part, Statens vegvesen, som har en stor egeninteresse i saken.

Miljøpakkesamarbeidet besto på dette tidspunktet av tre parter, og dermed tre administrasjoner, Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten ved Statens vegvesen. I utformingen av revisjonsrapporten har revisjonen intervjuet ordførerne i både by og fylke. Dette er selvsagt både viktig og riktig. Men fylkesrådmannen er overrasket over at revisjonen ikke også har intervjuet administrasjonene i kommune og fylke i en omfattende sak der revisjonen skal ta stilling til ansvaret for at feil løsning ble valgt.

Til gjengjeld har revisjonen intervjuet fire ansatte i Statens vegvesen i saken, hvorav en som nå er ansatt i fylkeskommunen, men som ble valgt ut ifra sin tidligere rolle i Statens vegvesen.

Dermed er saken i stor grad basert på Statens vegvesens situasjonsopplevelse. Fylkesrådmannen mener at et skjevt grunnlag for historiefortellingen er uproblematisk i forhold til spørsmålet om bakgrunnen for situasjonen, men frykter at skjevhet i historieinnhenting vil kunne påvirke revisjonens syn på spørsmålet om ansvaret for situasjonen.

For å unngå dette det vært søkt å ha en mer balansert intervjusammensetning. Et eksempel på dette er når rapporten på side 31 gjengir Prosjektdirektøren i Statens vegvesen på at «Statens vegvesen har levert under rammen på alle store prosjekter i Miljøpakken». Med tanke på at samme prosjektdirektør i rapporten vedgår at E6-prosjektet faktisk økte 1 mrd. kr. i kostnad på ett år, så er dette en påstand som i hvert fall vil oppleves som unyansert fra de andre partene i Miljøpakken.

På side 36 siteres Avd. dir i Statens vegvesen på at han opplever at Statens vegvesen fremstår som svarteper i et samarbeid, og det ønsker han ikke å ha noe mer av. Avdelingsdirektør sier at det var kontaktutvalget som sa at nå er prosjektet billig nok, og at de fikk lov til å starte prosjektet.

I sitt svar overser avdelingsdirektøren her fullstendig ansvaret som ligger i forsvarlig utredning. Svaret indikerer ingen ydmykhet og tegn på at SVV har lært av saken.

Trøndelag fylkeskommune Samferdsel - seksjon Mobilitet

Avslutningsvis vil fylkesrådmannen poengtere følgende:

Prosesen rundt kostnadskutt foregikk i perioden 2010 – 2013/2014. Før trafiksikkerhetsrevisjonen ble utført og Rambøll-rapporten skrevet. Det betyr at på det tidspunktet Miljøpakken foretok sine beslutninger så var ikke mulige kapasitetsbegrensninger og økt trafikkrisiko noe tema. Norconsult-rapporten beskrev løsningen som «kjent og lesbar», og med «liten negativ konsekvens». Miljøpakken hadde derved ikke noe faglig grunnlag for å betvile valgte løsning når de foretok sine vedtak. Ved at de aldri ble gjort kjent med rapporten (den er fremdeles ikke offentliggjort for Miljøpakken), så har beslutningstakerne i Miljøpakken aldri blitt gjort i stand til å vurdere valgte løsning kritisk.

En oppsummering av fylkesrådmannens kommentarer til revisjonens håndtering av spørsmålet om hvorfor det ble slik er:

- Sakens historikk oppleves å være grundig og korrekt gjengitt.
- Datagrnnlaget fremstår å være innhentet svært ubalansert partene imellom.
- Intervjusammensetningen burde vært mer balansert mellom partene for å unngå at en skjev historiebeskrivelse kan påvirke revisjonens syn i ansvarsspørsmålet.

Fylkesrådmannens kommentarer til rapportens spørsmål 2:

HVEM HAR ANSVARET?

Revisjonens andre spørsmål, om hvem som har ansvaret for at vi har dagens løsning, kan besvares med at de som besluttet den har ansvaret. Når man leser Statens vegvesens tilbakemeldinger til revisjonen er det dette som er svaret. Beslutningstakerne. Men beslutningstakerne er avhengig av et korrekt og balansert beslutningsgrunnlag for å foreta opplyste valg. Dette skal kommuneloven sikre kommunale- og fylkeskommunale politikere.

Utredningsforskriften skal på samme måte sikre at statsetatene foretar forsvarlig utredninger som grunnlag for statens beslutninger. Det påligger derfor administrasjonene i stat, fylke og kommune å sørge for en «forsvarlig utredning» av alle saker. I dette ligger det at sakene skal belyses fra alle sider og mulige løsninger og konsekvenser drøftes. I dette ligger det at sakene skal belyses fra alle sider og mulige løsninger og konsekvenser drøftes. Dette er administrasjonenes ansvar.

Fylkesrådmannen mener at revisjonen i vurderingen av spørsmål 2, om «hvem som har ansvaret», burde vurdert om Kontaktutvalget i Miljøpakken ble forelagt en «forsvarlig utredet» sak.

Dersom saken var forsvarlig utredet, så foretok politikerne opplyste valg og må holdes ansvarlig for sine vedtak. Dersom saken ikke ble forsvarlig utredet, må administrasjonen som var ansvarlig for utredningen, Statens vegvesen holdes ansvarlig.

I denne saken er det avdekket av det var Statens vegvesen selv som foretok kapasitetsvurderingene av valgt løsning på Klett, som lå til grunn for NorConsult sine beskrivelser og anbefaling av valgt løsning.

Trøndelag fylkeskommune Samferdsel - seksjon Mobilitet

Videre er det kjent at Statens vegvesen før valgt løsning settes i bestilling, mottar en Trafikksikkerhetsrevisjon for Klett, som er etatens metode for kvalitetssikring av egne prosjekter. Trafikksikkerhetsrevisjonen fra Rambøll peker på vesentlige mangler ved Norconsults rapport, advarer mot at anbefalt løsning kan få store kapasitetsutfordringer, som kan innebære vesentlig trafikksikkerhetsrisiko, og anbefaler at Statens vegvesen foretar ekstra kapasitetsmålinger.

Adresseavisens dekning av saken viser at Statens vegvesen valgte å avvise Rambølls motforestillinger, bevisst unndra Rambølls kritiske rapport fra Miljøpakken og kun gi Miljøpakken kjennskap til Norconsults ensidige positive innstilling til valgte løsning.

Fylkesrådmannen mener Statens vegvesen ved å bevisst tilbakeholde viktig informasjon til beslutningstaker, må ta ansvaret for at feil beslutning ble tatt. I motsatt fall bør det etableres barrierer for å sikre at man ikke også i ettertid opplever at viktige deler av beslutningsgrunnlag bevisst tilbakeholdes i saksfremlegg.

En oppsummering av fylkesrådmannens kommentarer til revisjonens håndtering av spørsmålet om hvem som har ansvaret er:

- I spørsmålet om ansvar må det vurderes om beslutningsgrunnlaget som ble fremlagt beslutningstakerne i Miljøpakken var forsvarlig utredet. Dersom svaret på det er JA, da må de som foretok beslutningene kunne holdes ansvarlig, og hvis svaret er NEI må de som foretok utredningene holdes ansvarlig.
- Dersom konklusjonen blir at beslutningstakerne er ansvarlig uansett om saken er forsvarlig utredet eller ikke, bør det etableres barrierer som sikrer at viktig beslutningsgrunnlag ikke bevisst kan tilbakeholdes og at beslutningstakere blir gjort kjent med svakheter eller skjevheter i beslutningsgrunnlaget.

Revisor konkluderer med følgende knyttet til ansvaret i saken:

«Kontaktutvalget i Miljøpakken har ansvar i forhold til beslutning om iverksettelse av prosjektet. Samtidig har det i ettertid kommet fram informasjon, som Statens vegvesen hadde kunnskap om på beslutningstidspunktet, som kunne ha påvirket denne beslutningen. Etterpåkløskap sier at denne informasjonen burde vært fremlagt på beslutningstidspunktet, men Statens vegvesen vurdere ikke informasjonen som vesentlig i 2015».

Fylkesrådmannens kommentarer til revisjonens konklusjon:

Fylkesrådmannen registrerer at revisjonen balanserer ansvaret mellom partene i sin konklusjon.

Fylkesrådmannen mener at det må være et særlig ansvar knyttet til bevisst å utelate informasjon i et beslutningsgrunnlag. Når Statens vegvesen besvarer oppfordringen fra Rambøll om å fremlagge dokumentasjon på at ny rundkjøring vil ha tilstrekkelig kapasitet, med at de «tar til etterretning innspill om kapasitet i rundkjøring», men avviste oppfordringen med at dette var «utenfor revisors mandat», så påtar Statens vegvesen seg etter fylkesrådmannen syn et stort ansvar i saken.

Trøndelag fylkeskommune
Samferdsel - seksjon Mobilitet

Med vennlig hilsen,

Erlend Solem
Fylkesdirektør for samferdsel
Trøndelag fylkeskommune

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Click or tap here to enter text. :

MM Revisjon

Hovedkontor: Brugata 2, Steinkjer

Tlf. 907 30 300 - www.revisjonmidtnorge.no