



Vår dato
25.01.2020

MØTEINNKALLING

Velkommen til møte i Miljøpakkens kontaktutvalg

Dato og tid: 31.01.2020, kl. 10 – 14:00

Sted: **NB!** Formannskapssalen, Rådhuset i Trondheim

Til:

Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank Jenssen, Fylkesmannen
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune

Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune
Harald Høydal, Fylkesmannen
Carl-Jakob Midttun, Malvik kommune
Geir Aspenes, Stjørdal kommune
Katrine Lereggan, Melhus kommune
Olaf Løberg, Trondheim kommune
<http://miljopakken.no/>

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Orienteringer:

- 1/20 Trafikkutvikling (Sek)
- 2/20 Samordning etter politisk behandling av årsbudsjett (Sek)
- 3/20 Miljøpakkens handlingsprogram 2021-24 (Sek)
- 4/20 Utbygging av hovedruter for sykkel med statlig finansiering (Sek)
- 5/20 Temagruppene i Miljøpakken (Sek)
- 6/20 Finansiering av prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate (TK)
- 7/20 Orientering om saker i media (SVV)

Eventuelt:

Møtereferat

Revidert referat fra møte 17. desember er vedlagt med noen mindre justeringer, spesielt av konklusjonen i ny sak 25/19 om tiltak på Klett.



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Omdisponerer 2,5 mill. kr (ubrukte belønningsmidler) til dekning av ekstra leie- og drifts-kostnader for oppstilling av metrobusser og Østmarka-busser på brannstasjonstomta.
- Disponerer 1,5 mill. kr av midler til punkttiltak for sykkel til forprosjekt sykkelveg med fortau på Brøsetruta, 0,5 mill. kr til supplerende skilting/oppmerking langs hovedruter for sykkel og 2,5 mill. kr til å ombygge tre stengsler for biltrafikk på sykkelruter.
- Omdisponerer 1,3 mill. kr (ubrukte belønningsmidler) til å gjøre deler av midtdeler i Jonsvannsvegen overkjørbar.
- Omdisponerer 1,1 mill. kr (ubrukte belønningsmidler) til innkjøp av tellere for gang- og sykkeltrafikk.

Strakstiltak på Klett

Oppfølging av spørsmål om redusert fartsgrense er bestilt internt i Statens vegvesen

Trafikksituasjon ved utbygging av E6 øst

Nye Veier er invitert til å komme til Kontaktutvalget for å orientere om hvilke problemer som forventes for trafikkavviklingen i anleggsperioden og hvilke avbøtende tiltak som planlegges iverksatt. De hadde ikke anledning til å komme nå, men kommer på neste møte 20. mars.

Nydalsbrua

Partene er enige om en avtale som regulerer finansiell konsekvens av kostnadsoverskridelser og mindreforbruk. Forhandling med entreprenører ikke er sluttført og politisk behandling av avtalen avventes til dette har skjedd.

Forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 1/20: Trafikkutvikling (Sek)

Biltrafikk:

Det mangler tall fra byindeksen, og vi viser derfor utviklingen i bomstasjonene. Disse omfatter færre registreringspunkt og inneholder også gjennomgangstrafikk og næringstrafikk som skal være utelatt i byindeksen. Det var 1,9 % trafikkvekst i bomstasjonene i Trondheim (Miljøpakken + Ranheim) i 2019. Det er noe høyere enn befolkningsveksten samme år (1,4 % i årets tre første kvartal).

Økningen er på hovedvegene/riksvegnettet, mens det liten endring over bomsnittene langs Omkjøringsvegen og noe nedgang på Byåsen. Veksten skyldes først og fremst økt trafikk på ny E6 sørover (18,3 %). Mye av dette skyldes omfordeling av trafikk fra andre deler av vegnettet, men samlet sett er det likevel en vekst på 6,6 % mellom Trondheim og kommunene lenger sør.

Trafikken over kommunegrensa Trondheim/Malvik har økt med 0,8 % og gjennom bommen på E6 Hommelvik med 1,1 % hittil i årets 11 første måneder. Stengninger av Helltunnelen gjør det vanskelig å vurdere utviklingen på grensa Malvik/Stjørdal. Trafikkveksten På E6 sør

for Melhus sentrum er 12,5 %.

Andelen elbiler i bomstasjonene har økt med 34 % siden i fjor og utgjorde i gjennomsnitt 13,6 % for alle kjøretøy og 15,5 % for lette kjøretøy. Det tilsvarer en vekst på 3,3 prosentpoeng og betyr at det var en nedgang i bruken av fossile kjøretøy om lag 1,3 % i 2019. Elbilandelen var høyest i november med et gjennomsnitt på 15,3 % for alle kjøretøy.

Kollektivtrafikk:

På nytt rutetilbud skal telling av passasjerer på bussruter i Trondheim fra august foregå i bussdørene ved hjelp av kamera. Tellerne er ikke operative, og resultatene vil av flere grunner ikke være sammenlignbare med tidligere tellinger. Vi har derfor bare tall for utviklingen i årets syv første måneder og heller ikke tilgang til tall som viser trafikkutviklingen for tog.

- Trondheim og Klæbu +3,7 %
- Trikken + 4,5 %
- Malvik +8,3 %
- Stjørdal +1,9 %
- Melhus +2,1 %

Gang/sykeltrafikk

Manuelle tellinger av gang- og sykkeltrafikken inn mot Midtbyen gjennomføres bare et par dager i året, og resultatene er av den grunn følsom for tilfeldige variasjoner. Tallene viser likevel en tydelig vekst i trafikken fram til 2015 og liten endring etter dette. Årets tall har noe høyere sykkelbruk, men tilsvarende lavere gangtrafikk. Nytt av året er registrering av sparkesykler som utgjør 1,6 %.

Tall fra de automatiske tellesløyvene på Elgeseter bru, Rotvollekra, Mellomila og Svingbrua viser en vekst på om lag 4 % i 2019. Det har vært stor vekst i bruken av bysyklene. Disse benyttes på ca. 2 % av sykkelturene. Nærmere omtale av utviklingen i 2019 i vedlegg 1-20.

Forslag til konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 2/20: Samordning etter politisk behandling av årsbudsjett (Sek)

Fylkestinget, bystyret i Trondheim og kommunestyrene i Stjørdal, Malvik og Melhus har alle sluttet seg til forslag til årsbudsjett for Miljøpakken i 2020 (jf. vedlegg 2-20). Programmet med alle bundne (røde), delvis bundne (oransje) og omforent prioriterte (grønne) prosjekt betraktes dermed som politisk vedtatt. Det er også enighet om at midler til prosjektutvikling for Øvre Sjetnhaugan med kobling til rundkjøring ikke legges inn i årsbudsjettet. Statens synspunkter er ikke kjent.

Lokalpolitisk omforente vedtak

Prosjektutvikling:

Der det foreligger en konkret prosjektidé består den første fasen i Miljøpakken av å planlegge en prosjektutvikling (forprosjekt). Dette arbeidet skal beskrive type tiltak og tiltakets omfang, formålet med tiltaket, nytten av tiltaket og forventet kostnadsnivå. Følgende tiltak betraktes som omforent mellom fylkeskommunen og aktuell kommune:

- 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av snuplass på Brekkåsen i Melhus.

- 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av vegutbedring i Løvsetvegen i Melhus.
- 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av prosjekt for modernisering av Gråkallbanen.
- 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av tunnel Ila – Trolla – Flakk, samt nybygging/oppgradering av fv. 707 inkl. gang- og sykkelveg Flakk – Klett.
- 0,4 mill. kr til prosjektutvikling og byggeplan for innfartsparkering i Hommelvik basert enighet om å samordne innspillene fra Malvik kommune og fylkeskommunen.

Dersom alle partene i Miljøpakkene mener at disse prosjektene er i tråd med Miljøpakkens mål, og staten er enige i tiltakene, betraktes disse prosjektene som avklart.

Detaljplanlegging:

Detaljplaner og prosjektering utarbeides for prioriterte prosjekter hvor det er gjennomført prosjektutvikling eller der det av andre grunner foreligger tilfredsstillende prioriteringsgrunnlag. Planarbeidet skal her gi det grunnlaget som er nødvendig for å komme til en investeringsbeslutning. Følgende tiltak har omforente lokalpolitiske vedtak:

- 2 mill. kr til Johan Tillers veg, del 2. Det er tidligere satt av midler til prosjektutvikling, men det foreligger foreløpig ikke resultater fra dette arbeidet som gir grunnlag for prioritering av videre arbeid.

En forutsetning for å gå videre med arbeidet er at alle partene i Miljøpakkene mener at dette prosjektet er i tråd med Miljøpakkens mål, at staten er enige i tiltaket og at resultatene fra prosjektutviklingsfasen foreligger. Kontaktutvalget kan da ta stilling til spørsmål om videreføring.

Driftstilskudd til kollektivtrafikk:

Kontaktutvalget behandlet spørsmålet om å øke tilskuddet til drift av kollektivtrafikk i Stor-Trondheim i 2020 i ny sak 22/19. Her fikk programrådet fullmakt til å avklare en eventuell økning. Programrådet fattet følgende konklusjon:

Det vises til behandling av sak 22/19 i KU og at programrådet fikk mandat til å fremforhandle et resultat.

Programrådet vedtar å bevilge 20 mill i ekstra driftsmidler til AtB. Det innebærer at refusjon i 2019 på ca 13 mill kr godtas. For 2020 bevilges 7 mill kr.

Dette innebærer ingen varig budsjettbevilgning.

Det settes i gang en prosess i 2020 for å se på de langsiktige og varige kostnadene fra 2021.

Programrådet ber om at AtB kommer tilbake med forslag om mulig effektivisering.

Programrådet forutsetter at AtB gjør tiltak ihht føringer i byvekstavtalen.

Innspill som mangler lokalpolitisk enighet:

Trondheim bystyre:

- 10 mill. kr til sykkelveg med fortau i Blaklivegen. Det er bevilget 0,5 mill. kr til detaljplanlegging av dette prosjektet i 2019. Det er krav om kostnadsanslag og nytteevaluering før det settes av midler til utbygging.
- 4 mill. kr til sykkelveg med fortau i Strandvegen. Det er tidligere bevilget 1 mill. kr til planlegging for sykkel i Strandvegen i 2016. Det er krav om kostnadsanslag og nytteevaluering før det settes av midler til detaljplanlegging.
- 20 mill. kr til kollektivfelt i Kolstadvegen. Det er bevilget 2 mill. kr til byggeplan i 2019. Byggeplan med kostnadsanslag må foreligge før det settes av midler til

utbygging.

- 2 mill. kr til oppfølging av innstegsprosjektet. Saken ble behandlet i Kontaktutvalget i ny sak 17/19. Her ble det konkludert med at det legges fram en ny sak for Kontaktutvalget med forslag til tiltak som kan innarbeides i budsjett og prøves ut.

Trøndelag fylkesting:

- 1 mill. kr til detaljplanlegging av holdeplass på Fosslia fv. 6804. Prosjektutvikling er gjennomført.

En forutsetning for å ta disse tiltakene inn i årsbudsjettet er at alle partene i Miljøpakken mener at prosjektene er i tråd med Miljøpakkens mål og at stat, kommune og fylke er enige om tiltakene. Det forutsettes at nødvendig grunnlag fra pågående arbeid foreligger før det settes av mer midler for planlegging. Kontaktutvalget kan da ta stilling til spørsmål om videreføring.

Andre kommentarer til vedtakene i årsbudsjettet

Melhus kommunestyre:

- Ber om at pendlerparkering på Ler prioriteres og at Bane Nor og Jernbanedirektoratet snarest avklarer investeringsbehov.

Miljøpakken har allerede bevilget 0,3 mill. kr til prosjektutvikling. Det er rasjonelt å gjennomføre utbygging sammen med Bane Nors arbeid i inneværende år. Programrådet har foreslått at tiltaket tas inn i handlingsprogrammet i 2021, slik at Melhus kommune har en sikkerhet for å forskuttere utbygging i år.

- Takstzone A utvides på buss og tog til å gjelde hele Melhus, Malvik og Stjørdal kommune. Midler dekkes gjennom bompengeforliket og de 50 millioner avsatt til reduserte kollektivpriser.

Dette er innspill til arbeidet med bomforlik og behandles i arbeidet med utforming av en tilleggsavtale til byvekstavtalen.

Trondheim bystyre:

- Bystyret ber kommunaldirektøren legge fram sak til bystyret som vurderer når og hvordan vi skal fase inn betaling for elbiler i Miljøpakkens bompunkt.

Spørsmålet ble behandlet av Kontaktutvalget (ny sak 19/19) og legges fram politisk for behandling i bystyre og fylkesting i løpet av våren.

- Bystyret ber kommunaldirektøren gå i dialog med de andre partene i Miljøpakken for å sikre opptrapping av sykkelsatsingen med mål om 14 % sykkelandel i 2023 (se vedlegg 20-2a for nærmere gjengivelse).

Følges opp gjennom arbeid med handlingsprogram 2021 - 2024.

- I neste handlingsprogram for Miljøpakken skal det settes av mer midler til gåing og trafiksikkerhet for å kunne gjennomføre flere tiltak som gjør det tryggere for myke trafikanter og støtter opp under nullvekstmålet.

Følges opp gjennom arbeid med handlingsprogram 2021 – 2024 og fordeling av

ufordelte midler i langsiktig utbyggingsprogram. Gjennomføringen av gåing og trafikksikkerhetstiltak har hittil vært begrenset av manglende planberedskap og ikke av manglende tilgang til midler.

- Bystyret ber kommunaldirektøren vurdere trafikksituasjonen i Jakobslivegen og Hørløcks vei i kommende handlingsprogram for Miljøpakken og komme med mulige tiltak for forbedring av situasjonen.

Miljøpakken bevilget 1 mill. kr i 2019 til en mulighetsstudie i øst- og Brundalsforbindelsen. Tiltaket er ikke bestilt pga manglende tilbakemelding på hva tiltaket består i.

- Det settes av midler til regulering av fortau/gangvei langs Lundvegen.

Det er bevilget 1,5 mill. kr til regulering av fortau i Lundvegen i årsbudsjett 2020.

Forslag til konklusjon: I henhold til drøftingene i møtet

Ad sak 3/20: Miljøpakkens handlingsprogram 2021-24 (Sek)

Miljøpakkens handlingsprogram 2021-2024 utarbeides på bakgrunn av etatsinnspill fra partene i byvekstavtalen. Frist for innspill til handlingsprogrammet var 15. januar. Programrådet og Kontaktutvalget behandler handlingsprogram i to trinn. Først behandles hovedprofilen i programmet (jf. vedlegg 3-20), dvs. viktige føringer og avklaringsbehov. Deretter behandles konkret forslag til handlingsprogram i Kontaktutvalgets møte 20.03.2020.

Forslag til handlingsprogram sendes til høring til brukerutvalg og nabokommunene Skaun og Orkland. Handlingsprogrammet behandles politisk i Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus i juni, og deretter i politisk styringsgruppe.

Første år i handlingsprogram 2021-24 er innspill til statsbudsjett og Miljøpakkens årsbudsjett i 2021. Det settes bare av midler til konkrete prosjekt som tilfredsstiller alle krav til innmelding til årsbudsjett 2021 ved innmelding til handlingsprogrammet. Dette tas da inn som binding i neste årsbudsjett (med forbehold knyttet til bevilgninger over statsbudsjettet). Øvrige år viser bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de senere årene. Det tas ikke stilling til fordeling av midler på tiltaksområdene etter 2024. Handlingsprogrammet rulleres årlig.

Økonomi:

Følgende økonomiske forutsetninger foreslås lagt til grunn for utformingen av handlingsprogrammet:

- Lokalpolitisk enighet om finansierings- og tiltaksplan sommeren 2018. Dette dannet grunnlag for byvekstforhandlingene og innspill til statsbudsjett 2019.
- Ny byvekstavtale trådte i kraft i juni 2019 og tilførte Tronheimsområdet 5 mrd. kr
- Rammene i regjeringens bompengesavtale forutsatt et det er enighet om avtale. Avtalen tilfører Miljøpakken 780 mill. kr.

Det gir 16,6 mrd. kr til disposisjon i årene 2021 – 29, hvorav 2,3 mrd. kr ennå er ufordelt. Fordeling av ufordelte midler avklares mellom Trondheim kommune og fylkeskommunen og

innarbeides i handlingsprogrammet når det er avklart.

Det er knapt 8 mrd. kr til disposisjon i programperioden - mest til kollektivtrafikk:

- 54 % til kollektivtrafikk
- 20 % til sykkel
- 18 % til veger
- 5 % til gange, trafiksikkerhet og miljø
- 3 % til annet

Staten bidrar med mest midler:

- 58 % stat
- 32 % bompenger
- 10 % lokalt

Det er begrenset lånebehov i perioden, maksimalt 224 mill. kr i 2022. Om lag 370 mill. kr forventes benyttet til prosjekter i Stjørdal, Malvik og Melhus.

Prioritering og porteføljestyring

Miljøpakken styres gjennom porteføljestyring. Tiltakene prioriteres etter tiltakenes bidrag til måloppfyllelse (nullvekstmålet) og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og basert på disponible midler, planstatus og tilstrekkelige ressurser for planlegging og gjennomføring. I praksis skjer justering og porteføljestyring på fire måter:

- Justeringer i framdrift og prosjektrammer i løpet av året (programråd/Kontaktutvalg)
- I årsbudsjett (bystyre/kommunestyre, fylkesting og politisk styringsgruppe)
- I årlig justering av 4-årig handlingsprogram (bystyre/kommunestyre, fylkesting og politisk styringsgruppe)
- Justeringer av langsiktig utbyggingsplan når hele Miljøpakken revideres (bystyre/kommunestyre, fylkesting og Storting)

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har fortsatt full råderett over bominnkrevingen i Miljøpakken innenfor rammene ved stortingsbehandlingen. Dette innebærer at beslutninger om bomsatser, bomplasseringer og bruk av bompenger fastsettes ved enighet mellom Trondheim kommune og fylkeskommunen.

I henhold til byvekstavtalen skal det utarbeides et helhetlig handlingsprogram for hele området som ivaretar at hver av deltakerkommunene selv foretar porteføljestyring innen egen kommune og innenfor den finansieringen som er tildelt kommunen. Dette er under forutsetning av at:

- alle partene er omforente om at tiltakene som inngår i Miljøpakkens handlingsprogram, bygger opp under målsettingen i byvekstavtalen.
- alle føringene som er knyttet til finansieringskildene, ivaretas.
- kommunene er enige med vegeier om forslag til tiltak på riksveg og fylkesveg og med jernbanen om bruk av knutepunktmidler.

Programrådet anbefaler at det også må være enighet mellom stat, fylke og den aktuelle kommunen om alle prosjektene i handlingsprogrammet.

Tiltak som kan finansieres av Miljøpakkens midler

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

- Miljøpakken skal bare bygge tiltak som vegeier er villig til å drifte. I det ligger en forpliktelse til å ta vare på de verdiene som tilføres fra Miljøpakken.
- Miljøpakken skal bare bidra til å realisere planer og behov. Arbeid som er nødvendig for å avklare behov, finansieres normalt ikke (jf. byvekstavtalen)
- Miljøpakken finansierer ikke drift og vedlikehold med unntak av tilskudd til drift av kollektivtrafikk og vinterdrift av sykkelveger.

Bindinger

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

a) Bundne prosjekt:

- Allerede igangsatte byggeprosjekter
- Nye prosjekt i henhold til entydige omforente politiske vedtak om oppfølging/igangsetting

b) Delvis bundne prosjekt:

- Prosjekt prioritert i tidligere handlingsprogram/årsbudsjett hvor det foreligger byggeplan og hvor det ikke er vesentlige endringer i forutsetningene (f.eks. nytte- og kostnad)
- Pågående aktivitet på dagens nivå knyttet til informasjon, mobilitetsrådgivning, evaluering/trafikkdata, generell planlegging/koordinering, vinterdrift av sykkelanlegg og infrastruktur trikk

c) Ubundne/nye prioriterte prosjekt:

- Andre prosjekt som er ferdig prosjektutviklet, eller hvor det foreligger tilfredsstillende dokumentasjon på måloppnåelse og nytte- og kostnadsvurdering.
- Økt innsats i løpende aktiviteter som partene er enige om å foreslå

Programrådets forslag til konklusjon:

Det videre arbeidet med handlingsprogrammet tar utgangspunkt i foreslåtte økonomiske rammer, men justeres ut fra nærmere avklaringer av finansieringsgrunnlag og kostnadstall og opplysninger om framdrift fram til behandling i Programråd og KU i mars.

Det forutsettes at:

- alle parter er omforente om at tiltakene som inngår i hp bidrar til måloppfyllelse
- alle føringene som er knyttet til de ulike finansieringskildene ivaretas
- det er enighet mellom stat, fylke og den aktuelle kommunen om alle prosjektene i handlingsprogrammet

Tiltak som dekkes av Miljøpakkens midler:

- skal representere en ekstra innsats som ellers ikke ville ha blitt gjennomført nå

- skal ikke dekke kostnader til drift og vedlikehold med unntak for drift av kollektivtrafikk og ekstra vinterdrift av sykkelveger
- må ved ombygging framstå som funksjonelt forskjellig fra opprinnelig anlegg
- må ha sikkerhet for at vegeier er villig til å drifte og vedlikeholde anlegget

Det settes bare av midler til konkrete prosjekt første år som ved innmelding tilfredsstiller alle de krav som stilles ved innmelding til årsbudsjettet. Finansieringen er en binding inn i årsbudsjett 2021 med forbehold om bevilgninger over statsbudsjettet.

Ad sak 4/20: Utbygging av hovedruter for sykkel med statlig finansiering (Sek)

Kontaktutvalget behandlet innspill til videre hovednett for sykkel i ny sak 31-19. Det ble her bedt om at innspill til statsbudsjettet drøftes på nytt i programrådet før det behandles i Kontaktutvalget.

Programrådet behandlet planer for utbygging av hovedruter for sykkel i møte 23. januar. Før møtet var det igangsatt et samarbeid mellom Trondheim kommune, fylkeskommunen og vegvesenet med sikte å avklare et felles grunnlag for videre arbeid.

Bompengeforliket åpner for en friere bruk av statlige programområdemidler til utbygging av hovedruter for sykkel. Midlene kan etter dette benyttes til tiltak:

- på riksvegnettet
- på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett med riksvegfunksjon
- på annet lokalt vegnett dersom dette gir høyere samfunnsnytte eller måloppnåelse

To avklaringer er spesielt viktige nå:

- Hvilke tiltak spilles inn for å få byggemidler i statsbudsjett 2021?
- Hvilke planleggingsoppgaver prioriteres med sikte på å ha på plass et plangrunnlag som gjør det mulig å fremme prosjekter for utbygging i 2022?

Statsbudsjett 2021:

Vegvesenets har frist i februar for innspill av prosjekter til statsbudsjett 2021. For å komme med i statsbudsjettet må reguleringsplan være ferdigstilt, og prosjektene må være kommet så langt at byggeplan med kostnadsanslag vil foreligge innen fristen 15. juni i år. Det foreligger per i dag bare to prosjekt som vil kunne være tilstrekkelig avklart til å få byggemidler i 2021:

- Lilleby, strekningen fra Jarlevegen østover til og gang- og sykkelbru over Ladalen ved Obs. Miljøpakken dekker her merkostnadene ved å bygge en sykkelveg med høyere standard enn hva som ellers ville ha blitt gjennomført. Strekningen er regulert og det gjenstår å utarbeide byggeplan med kostnadsanslag. Det er avsatt 35 mill. kr i statsbudsjett 2020. Det er foreløpig usikkert om det er behov for mer midler.
- Leangen, strekningen fra Leangbrua og vestover mot gang- og sykkelbru over Ladalen ved Obs. Store deler av strekningen er regulert og det gjenstår å lage byggeplan med kostnadsanslag for deler av strekningen slik at vi kan be om oppstartsmidler i 2021.

Det foreslås å se prosjektene i sammenheng og melde inn behov for 50 mill. kr til disse to prosjektene samlet i 2021.

Planlegging

Partene har i fellesskap utarbeidet en oversikt over viktige hovedruter som kan være utgangspunkt for videre arbeid med planavklaring (jf. vedlegg 4-20). Denne viser hvilke forbindelser som ligger på henholdsvis kommunalt, fylkeskommunalt og statlig vegnett. Oversikten er ikke fyllestgjørende, og det vil arbeides videre med å komplettere denne og også ta inn viktige forbindelser i Stjørdal, Malvik og Melhus. Det betyr at både staten, fylkeskommunen og alle kommunene får et grunnlag å jobbe videre med for å få fram et prioriteringsgrunnlag for innspill senere år.

Staten vil i løpet av våren lansere en metodikk for å avklare hvilke prosjekter som kvalifiserer for statlig finansiering. Prosjekter som spilles inn til 2022 må ha ferdig reguleringsplan i løpet av 2020, i tillegg til Miljøpakkens krav om byggeplan. Prosjekter som ikke krever regulering kan spilles inn til 2022 dersom byggeplan foreligger til rett tid, mens prosjekter som krever regulering krever noe mer tid. De statlige midlene kan også benyttes til finansiering av bygge- og reguleringsplanarbeid.

Programrådets forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget ber om at vegvesenet spiller inn behov for 50 mill. kr for bruk til planlegging, grunnnerverv og bygging av de to skisserte prosjektene på Lilleby og Leangen.

Vegvesenet, fylkeskommunen og kommunene bes starte arbeidet med å avklare nye sykkelprosjekt, som kan spilles inn til statsbudsjett 2022 og senere, med utgangspunkt i foreliggende oversikt over viktige sykkelruter. Videreutviklet forslag, samt metodikk for å avklare hvilke prosjekter som kvalifiserer for statlig finansiering, legges fram for Kontaktutvalget i løpet av våren

Ad sak 5/20: Temagruppene i Miljøpakken (Sek)

Temagruppene har i en periode hatt en uklar status. Miljøpakken hadde innledningsvis faggrupper med klare mandat som samarbeidet på tvers av etatsgrensene fram til 2015. Gruppene var kompetansemiljø innen fagområdet og utarbeidet felles forslag om tiltak innenfor eget fagfelt. De var rådgivende organ uten besluttende myndighet.

Ved omorganiseringen i 2015 ble temagruppenes funksjon stilt i bero. Fra 2017 ble ansvaret for innspill til handlingsprogrammet overført til den enkelte part. De fleste gruppene fortsetter å møtes, men aktiviteten varierer. Gruppene har per i dag ingen formell funksjon i Miljøpakkens arbeid.

Organiseringen av arbeidet med Miljøpakken var tema i Kontaktutvalgets sak 3/19. Her ble også temagruppenes rolle diskutert. Kontaktutvalget ba bl.a. om at det jobbes videre med å se på hvordan vi kan revitalisere temagruppene slik at kompetansen kommer til nytte ved tilrettelegging for beslutningene.

Temagruppenes rolle er drøftet i flere omganger i Miljøpakkens arbeidsutvalg og senere behandlet i programrådet. Sekretariatet har laget et notat som grunnlag for diskusjonen, og noen av partene har kommet med skriftlige innspill til diskusjonen (jf. vedlegg 5-20).

Notatet redegjør for aktuelle roller som temagruppene kan ha:

- kvalitetssikrer av beslutningsgrunnlag
- pådriver for oppfølging og framdrift
- samordner av tiltak på tvers av fagområder og etater
- faglig diskusjonsarena

Ingen av partene argumenterer sterkt for å fortsette med temagrupper, heller andre veien. Det er klare tilbakemeldinger på at det er partene selv som vil stå for innspill til handlingsprogram og årsbudsjett uten innblanding fra temagruppene. Da blir det et spørsmål om det er igjen en fornuftig og hensiktsmessig rolle for temagruppene? Ressurs- og tidsbruk ble også brukt som argument mot temagruppene. Hvis vi fortsatt skal ha temagrupper, pekes det på rollen som faglig arena.

Som et alternativ til temagruppene, ble det foreslått kan det opprettes spesielle grupper for tidsavgrensede og definerte oppgaver. Disse jobber da ut fra en bestilling. Ellers kan partene etablere ulike samarbeidsgrupper ved behov uten at dette er en del av Miljøpakken. Programrådet støttet disse vurderingene og har følgende forslag til konklusjon:

Forslag til konklusjon:

- 1. Temagruppene i Miljøpakken avvikles i sin nåværende form*
- 2. I stedet kan det opprettes grupper for å løse tidsavgrensede/spesielle oppdrag eller prosjekter*
- 3. Partene tar et selvstendig ansvar for å sikre samarbeidet i Miljøpakken*
- 4. Samarbeidet evalueres etter at man har gjort seg erfaringer med denne organiseringen.*

Ad sak 6/20 Finansiering av prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate (TK)

Bakgrunn - opprinnelig prøveprosjekt

Prøveprosjektet i Olav Tryggvasons gate sto klart til høsten 2018. Det ble bevilget 10 mill. kr til gjennomføring. Programrådet har senere utvidet rammen med 2 mill. kr for å gjennomføre påkrevde endringer (jf. sak 95/182), mens kostnadene ble 12,5 mill. kr.

Endring av prøveprosjektet i 2019

Sommeren 2019 ble det vedtatt å bygge om Olav Tryggvasons gate mellom Kjøpmannsgata og Søndre gate. Sykkelfeltene ble fjernet i begge retninger og tre kjørefelt med venstresving inn til Søndre gt. ble etablert. Finansieringen ble ikke avklart før iverksettelse, og det er påløpt 1,5 mill. kr. Kostnaden med å slå på signalanlegget kommer i tillegg.

Endring av prøveprosjektet i 2020

14. januar 2020 vedtok formannskapet og fylkesutvalget en ny endring av prøveprosjektet (jf. vedlegg 6-20). Resterende sykkelfelt og møbler skal fjernes, og det skal etableres tre felt mellom Munkegata og Søndre gate. Tiltakene forventes å koste rundt 3,5 millioner totalt, hvor den største kostnaden er flytting av vestgående holdeplass.

Oppsummering

Samlet sett er det behov for ytterligere 5,5 mill. kr. Vedtakene medfører samtidig en flytting av sykkelfeltene til Fjordgata uten at kostnadene for dette er presentert. Programrådet behandlet dette i sak11-20 og mente at saken reiser et prinsipielt spørsmål om hvor grensen for å øke rammen i et prøveprosjekt går. Kontaktutvalget godkjente ved oppstart 10 mill. kr. Nå er behovet 17,5 mill. kr uten at kostnadene i Fjordgata er medregnet. Programrådet oversender saken for videre behandling i Kontaktutvalget.

Forslag til konklusjon: I henhold til drøftinger i møtet,

Ad sak 7/20: Orientering om saker i media (SVV)

Vegvesenet orienterer om informasjonsarbeid og saker i media siden sist

Notat - Trafikkutvikling i 2019

Oppsummering

Notatet gjennomgår trafikkutviklingen i 2019.

Trafikken gjennom bomsnittene øker med nesten 2 %. Hovedtrekket er størst økning i biltrafikk knyttet til E6, og noe lavere vekst i trafikken gjennom de øvrige bomsnittene.

Frem til juli økte antall påstigende passasjerer på bussene og trikken. Etter innføring av nytt rutesystem i august er det ikke rapportert nye trafikk tall på grunn av utfordringer med passasjertellerne i bussene.

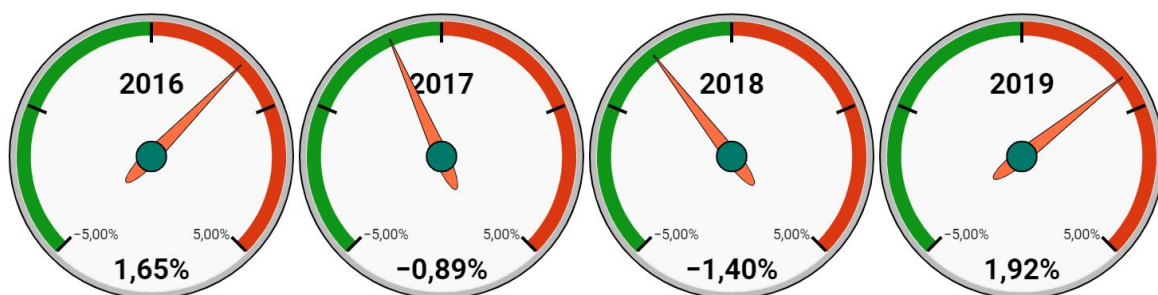
I 2019 er det flere som sykler, mens antall gående er som tidligere år.

1. Biltrafikk

1.1 Bomsnittene i Trondheim

Trafikken gjennom Miljøpakkens bommer og bomstasjonen på Ranheim viser en akkumulert trafikkvekst på 1,92 % i 2019. Den årlige endringer i trafikken gjennom bomstasjonene fra 2016-2019 er vist i figur 1.

Endring i biltrafikken 2016-2019



Figur 1 Endring i trafikken gjennom bomsnittene i Trondheim årene 2016-2019.

Uten bomstasjonen på Ranheim er trafikken gjennom Miljøpakkens bomsnitt 1,88 % høyere i 2019 enn i 2018.

Etter åpning av E6 sør i desember 2018 er det registrert flere passeringer i bomsnittene sør for Trondheim. Antall passeringer gjennom bomstasjonen på E6 Klett er 18,28 % høyere i 2019 sammenlignet med 2018. Etter åpning av E6 sør velger flere å kjøre E6 fremfor alternative veier sørover, og trafikken på E6 sørover sees i sammenheng med de

omkringliggende bomstasjonene. Ser vi samlet på alle bomstasjonene på Klett, er trafikkveksten 12,01 %. Hvis vi i tillegg tar med bompasseringer i Klæbu, er veksten 6,63 %.

Situasjonen uten bomstasjonene på Klett og Ranheim er 0,54 % flere passeringer. En oppsummering av den akkumulerte biltrafikken de siste månedene er vist i tabell 1.

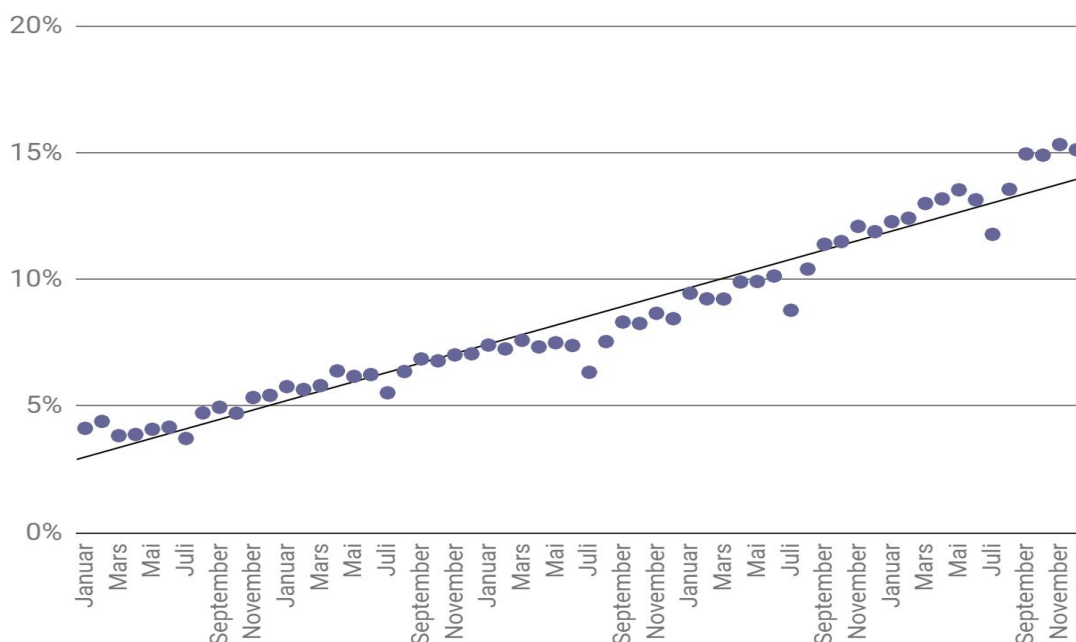
Nøkkeltall biltrafikk	Endring jan-aug 2019	Endring jan-sept 2019	Endring jan-okt 2019	Endring jan-nov 2019	Endring 2019
Miljøpakken med Ranheim	1,59 %	1,82 %	1,99 %	1,85 %	1,92%
Miljøpakken uten Ranheim	1,56 %	1,75 %	1,93 %	1,81 %	1,88%
Miljøpakken uten Klett og Ranheim	0,11 %	0,26 %	0,42 %	0,38 %	0,54%

Tabell 1 Akkumulert endring i biltrafikk 2019 sammenlignet med forrige år

Mye av trafikkveksten kommer fra bomstasjoner langs E6, og trafikken gjennom bomsnittene som ligger på bygrensa øker med 4,13 %. Gjennom bomsnittene som ligger innenfor bygrensa øker antall passeringer med 1,18 % det siste året. Ser vi nærmere på de ulike bomsnittene er trafikkutviklingen i 2019 som følger:

- Tonstad øker med 4,44 %.
- I bomsnittene langs omkjøringsvegen er trafikken tilnærmet uendret.
- Gjennom de tre bomstasjonene på Byåsen er trafikken redusert med -2,31 %.
- Bomstasjonene i området Sluppen og Nidelva øker med 1,09 %.

Av passeringene gjennom bomringen i 2019 er 88 % små biler, 6 % store biler og 6 % av passeringene er kategorisert som ukjent klasse. Det er registrert 13,7 millioner passeringer med elbiler i 2019, som er 34 % flere enn i 2018. Andelen elbiler stiger og utgjør 13,6 % av alle passeringer, og 15,5 % av passeringer med liten bil i 2019. Elbilandel per måned tilbake til 2015 er vist i figur 2.



Figur 2 Andel elbilpasseringer av alle passeringer, per måned fra 2015 til 2019

Mer detaljert statistikk fra bomsnittene i Trondheim fins i vedlegg 1.

1.2 Trafikktall for Malvik, Melhus og Stjørdal

For å vurdere trafikkutviklingen i kommunene Malvik, Melhus og Stjørdal er det hentet ut tall fra noen av Statens Vegvesens registreringspunkter langs E6. For Malvik er det også sett på tall fra bomstasjonene på Hommelvik og Leistad.

Stjørdal

I Stjørdal ligger det et registreringspunkt langs E6 i Helltunnelen, et langs E6 på Kvislabakken rett nord for avkjøringen til Stjørdal, to ved rundkjøringen inn til Værnes, og et på Bjørgmyran langs 705 mot Selbu. Helltunnelen har vært mye stengt i 2019 og antall passeringer er lave i 2019. De øvrige registreringspunktene har kun tall for noen måneder i 2019, og det er derfor vanskelig å vurdere.

Malvik

Antall passeringer gjennom bommen på E6 Hommelvik er 1,1 % høyere de første 11 månedene av 2019 sammenlignet med samme periode i 2018. Gjennom bomstasjonen på Leistad er antall passeringer 3,6 % høyere i 2019 enn i 2018. Tellepunktet i Stavsjøtunnelen viser samme nivå på trafikken i 2018 og 2019.

Elbilandelen gjennom bomstasjonene på Hommelvik og Leistad i 2019 var henholdsvis 13,9% og 19,9 %.

Melhus

Åpning av E6 sørover gir trafikkvekst langs E6 i Melhus. Registreringspunktet som ligger på E6 nord for Melhus viser 18 % flere passeringer i 2019 enn i 2018, og registreringspunktet på E6 rett sør for Melhus viser trafikkvekst på 12,5 %. Tallene må sees i sammenheng med åpning av E6 Klett, og sammenlignes antall passeringer sør for Melhus i 2019 med antallet i 2016 og 2017 er veksten 3-4 %.

Det meste av trafikkenveksten i registreringspunktet nord for Melhus, er fra mindre kjøretøy (under 5,6 meter). Punktet sør for Melhus har ikke gode nok registreringer av lengde til å vurdere typer kjøretøy.

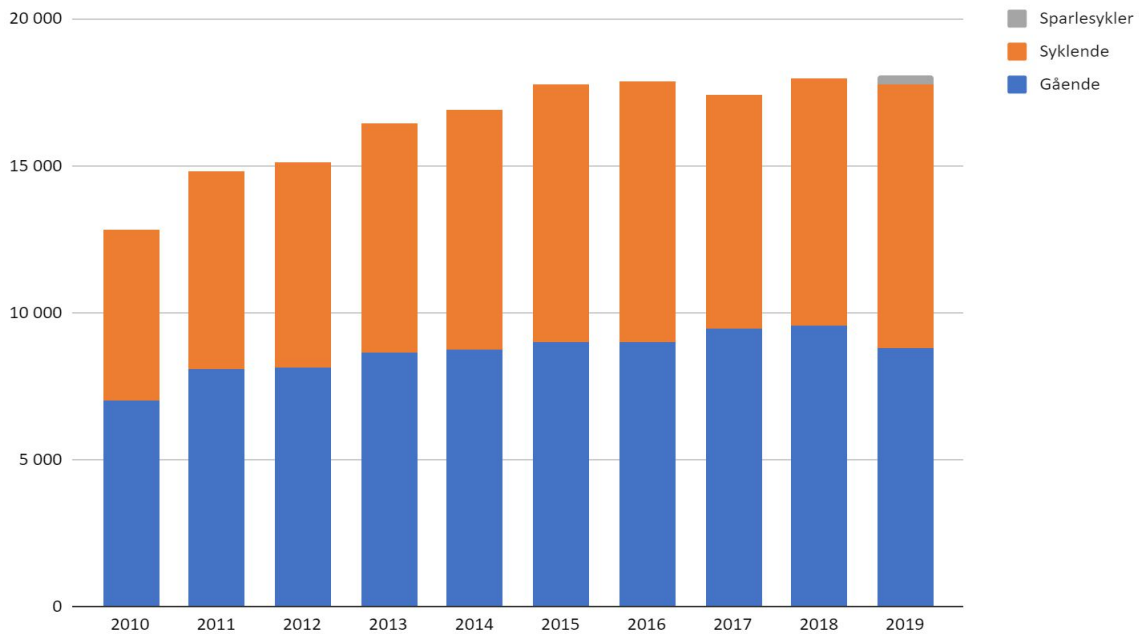
2. Kollektivtrafikk

I perioden januar til juli 2019 steg antall påstigende busspassasjerer i Trondheim og Klæbu med 3,7 %, og antall påstigende passasjer på trikken er 4,5 % høyere sammenlignet med samme periode i 2018. Den samme utviklingen viser passasjertall fra Stjørdal, Malvik og Melhus årets sju første måneder i 2019 på bussrutene 38 og 310. I denne perioden steg antall passasjerer med 1,9% fra Stjørdal , 8,3% fra Malvik og 2,1 % fra Melhus.

Etter innføring av nytt rutesystem i august er det, på grunn av utfordringer med passasjertellerne i bussene, ikke rapportert nye passasjertall.

3. Gang- og sykkeltrafikk

De årlige manuelle tellinger av gående og syklende på bruene inn til Trondheim sentrum viser vekst i antall syklister og en mindre reduksjon i antall gående sammenlignet med 2018. Nytt av året er registrering av sparkesykler, som utgjør 1,6 % av de telte trafikantene. Utviklingen fra de manuelle tellingene tilbake til 2010 er oppsummert i figur 3.



Figur 3 Antall gående, syklist og sparkesykler registrert i de årlige manuelle tellingene

Antall passeringer registrert fordi sykkeltelepunktene ved Rotvollekra, Mellomila, Svingbrua og Elgeseter bru er mellom 4 % høyere i 2019 sammenlignet med 2018. Enkelte av tellesløyvene har tidvis mangelfulle data eller ulik grad av feilregistreringer, men registreringene gir en god indikasjon på en utviklingen med flere syklist.

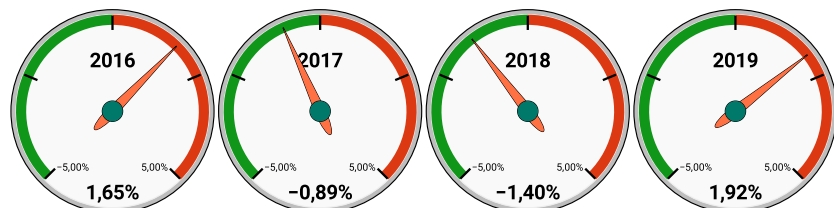
Antall registrerte turer med bysykkel var 357 000 i 2019. Dette er 200 000 flere turer enn i oppstartsåret 2018, og bysyklene står for omlag 2 % av alle sykkelreiser i 2019.

Vedlegg 1. Trafikk gjennom alle bomstasjoner i Trondheim (inkl. Ranheim)

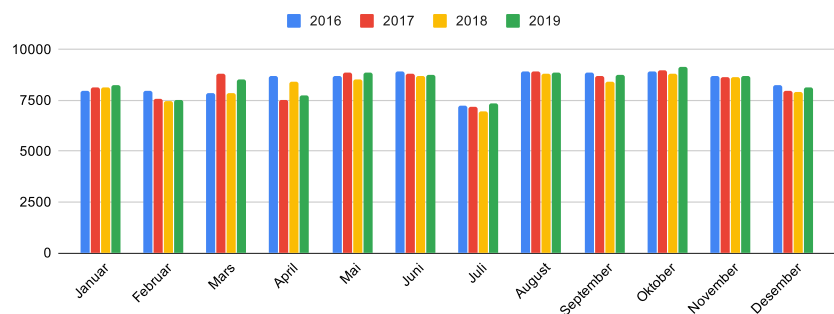


Trafikk	Akkumulert endring	Endring siste måned
	1,9%	2,7%

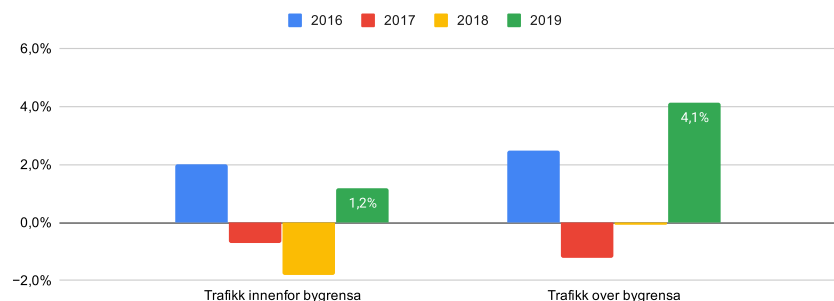
Endring i biltrafikken 2016-2019



Antall passeringer per måned gjennom bomsnittene (tall i 1000)

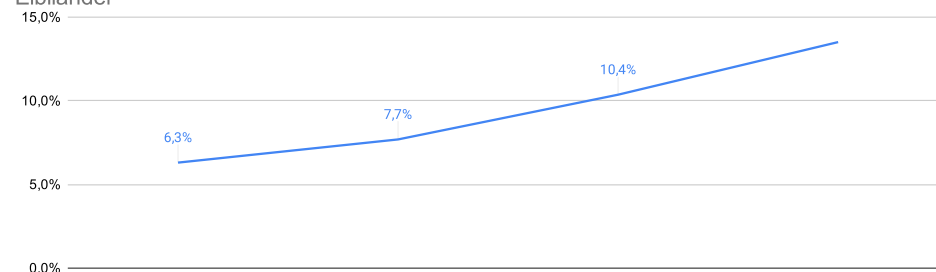


Endring trafikk innenfor og over bygrensa

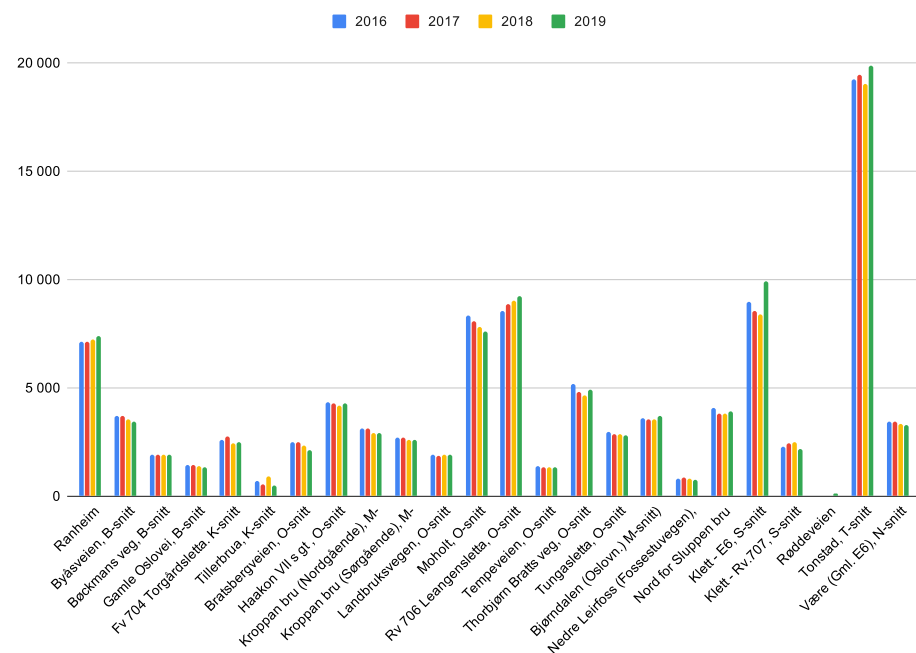


Elbiltrafikk	Elbilandel hittil i år	Akkumulert endring så langt i år
	13,6%	34,1%

Elbilandel



Antall passeringer gjennom bomstasjonene (tall i 1000)



Vedlegg 2-20: Vedtak i saker om Miljøpakkens årsbudsjett 2020

Melhus kommunestyre 17.12.19:

Utvalgets vedtak:

Formannskapet gir ordfører mandat til å forhandle frem et omforent forslag til årsbudsjett 2020 i Kontaktutvalget for Miljøpakken.

Formannskapet slutter seg til årsbudsjett for Miljøpakken 2020 med følgende tillegg og endringer:

1. Takstsone A utvides på buss og tog til å gjelde hele Melhus, Malvik og Stjørdal kommune. Midler dekkes gjennom bompengeforliket og de 50 millioner avsatt til reduserte kollektivpriser.
2. Formannskapet støtter forslag om midler til utbedring av Brekkåsen snuplassen innenfor rammen satt av i 2020.
3. Formannskapet ber om at pendlerparkering på Ler prioriteres og at Bane Nor og Jernbanedirektoratet snarest avklarer investeringsbehov. Eventuelle resterende midler fra snuplass Brekkåsen bør disponeres på Ler.
4. Kommunestyret slutter seg til den økte bevilgningen på 25,1 mill i tilskudd kollektiv drift.
5. Kommunestyret slutter seg til at det bevilges midler til prosjektutvikling utbedring av Løvsetvegen.

Kommunestyret ber om at Miljøpakkens Årsbudsjett og handlingsprogram blir forelagt Utvalg for teknikk og miljø før behandling i kommunestyret. Dette gjøres gjeldende fra og med år 2020.

Trondheim bystyre 12.12.19:

Vedtak:

1. Bystyret slutter seg til vedlagte forslag til årsbudsjett for Miljøpakken 2020.
2. Bystyret slutter seg til at det bevilges følgende til de uavklarte prosjektene i årsbudsjettet:
 - a) Det settes av 2,0 millioner kroner til Johan Tillers Veg, del 2.
 - b) Det settes av 0,5 millioner kroner til forprosjekt modernisering av Gråkallbanen
3. Det settes av midler til utredning strekningen Ila - Trolla - Flakk.
4. Det settes av midler til utredning av oppgradering og rassikring av eksisterende vei på strekningen Ila - Trolla - Flakk - Klett, samt gang- og sykkelvei på hele strekningen
5. Bystyret ber kommunedirektøren legge frem en sak for bystyret som vurderer når og hvordan vi skal fase inn betaling for elbiler i Miljøpakkens bompunkt. Saken må inneholde ulike alternativer for rabatter for passeringene og tidspunkt for når elbiler skal begynne å betale.
6. Bystyret ber kommunedirektøren om at det i løpet av bystyreperioden blir bygget minst 35 km og planlagt minst 50 km med vei særlig tilrettelagt for sykkel, der de bidrar til nye syklistar og øker sykkelandelen. Andelen syklende skal være minst 14 % innen 2023. Trygge sykkelveier/-felt

skal prioriteres foran areal til bilparkering. Bystyret ber kommunedirektøren gå i dialog med de andre partene i Miljøpakken for å sikre at dette gjennomføres, og at sykkelstrategien for Trondheim følges opp. Bystyret ber kommunedirektøren vurdere tiltak for at det blir etablert flere gode og sammenhengende tverrforbindelser særlig tilrettelagt for sykkel i Midtbyen, sentrumsområdene og ute i bydelene. Det skal legges til rette for flere og trygge gang- og sykkelforbindelser rundt skolene, og til og fra fritidsaktiviteter. Bystyret ber kommunedirektøren tilrettelegge for oppbevaring av sykkelvogner under tak ved nybygging av barnehager, og etablere en tilskuddsordning slik at eksisterende barnehager også kan få et slikt tilbud.

7. I neste handlingsprogram for Miljøpakken skal det settes av mer midler til gåing og trafikksikkerhet for å kunne gjennomføre flere tiltak som gjør det tryggere for mange trafikanter og støtter opp om nullvekstmålet.

Bystyret ber kommunedirektøren vurdere trafikksituasjonen i Jakobslivegen og Hørløcks vei i kommende handlingsprogram for Miljøpakken og komme med mulige tiltak for forbedring av situasjonen. Saksprotokoll PS 0177/19 | Saksprotokoll - Årsbudsjett Miljøpakken 2020 Trondheim kommune Saksprotokoll for Bystyret 12.12.2019

8. Bystyret vedtar at bevilgning til prosjektutvikling for Øvre Sjetnhaugen med kobling til rundkjøringen ikke legges inn i Miljøpakkens budsjett for 2020.

9. Bystyret vedtar å ikke øke driftstilskudd til kollektivtrafikk, men ber kommunedirektøren komme tilbake til formannskapet etter diskusjon med fylkeskommunen vedrørende fremtidig nivå for tilskudd til kollektiv.

10. Bystyret mener at det er viktig at Miljøpakken holder så god framgang som mulig på områdene sykkel og kollektiv og vedtar at det settes av:

- a) 10 millioner kroner til Sykkelveg med fortau, Blaklivegen.
- b) 4 millioner kroner til sykkelveg med fortau Strandvegen
- c) 20 millioner kroner til kollektivfelt Kolstadvegen.

11. Bystyret vedtar at det settes av 2 millioner kroner i årsbudsjett 2020 til oppfølging av innstegsprosjektet.

12. Bystyret gir ordfører fullmakt til å fremforhandle en omforent innstilling til Miljøpakkens årsbudsjett 2020 fra Kontaktutvalget til politisk styringsgruppe

13. Fortau langs Lundvegen Det settes i budsjettet av midler til regulering av fortau/gangvei langs Lundvegen. Gjennom etablering av ny endeholdeplass på Lund Østre er Lundvegen nå blitt en nødvendig ferdselsåre for mange trafikanter. Bystyret vil derfor understreke viktigheten og nødvendigheten av at dette tiltaket prioriteres og ferdigstilles raskest mulig.

Trøndelag fylkesting 11.12.19:

Fylkesting 2019-2023 sitt vedtak

1. Fylkestinget slutter seg til forslag til årsbudsjett for Miljøpakken 2020, med følgende presiseringer.

2. Miljøpakken skal bevilge følgende tiltak i årsbudsjett 2020:

a. 0,5 mill. kr til et forprosjekt tunnel Ila – Trolle - Flakk og nybygging/oppgradering av fv.707 inkl. gang- og sykkelveg fra Flakk – Klett.

b. 2 mill. kr til reguleringsplan Johan Tillers veg del 2.

c. 1 mill. kr til detaljplanlegging holdeplass på Fosslia fv.6804.

d. 0,5 mill. kr til snuplass for buss på Brekkåsen, Melhus kommune

e. 0,5 mill. kr til prosjektutvikling fv.6616, Løvsetvegen.

f. $208,5 + 25,1 = 233,6$ mill. kr til drift av kollektivtrafikk.

g. 0,5 mill. kr til prosjektutvikling modernisering av Gråkallbanen.

h. Prosjektutvikling innfartsparkering på Sannan. Fylkestinget ber om at innspillet om prosjektutvikling til snuplass, hvilebod og reguleringsplass for buss på Sannan i Hommelvik koples sammen med innspillet fra Malvik kommune om innfartsparkering. Disse prosjektene bør kostnadmessig, både ved planlegging og bygging, løses samtidig og uten bruk av BaneNOR sitt opparbeidede areal ved tunnelåpningen. Det bevilges 0,4 mill. kr samlet til prosjektutvikling, byggeplan og kostnadsanslag for disse tiltakene.

3. Miljøpakken skal ikke bevilge følgende tiltak til årsbudsjett 2020:

a. Prosjektutvikling på Øvre Sjetnhaugen.

Fylkesordføreren får fullmakt å fremforhandle et omforent budsjett med de øvrige partene i Miljøpakken med bakgrunn i dette vedtaket.

Endelig årsbudsjett for 2020 fremlegges deretter for Fylkesutvalget og Hovedutvalget for vedtak.

Malvik kommunestyre 9.12.19:

Malvik kommune slutter seg til vedlagte forslag til årsbudsjett for Miljøpakken 2020.

Prosjektutvikling innfartsparkering på Sannan. Kommunestyre ber om at innspillet om prosjektutvikling til snuplass, hvilebod og reguleringsplass for buss på Sannan i Hommelvik koples sammen med innspillet fra Malvik kommune om innfartsparkering. Disse prosjektene bør kostnadmessig, både ved planlegging og bygging, løses samtidig og uten bruk av BaneNOR sitt opparbeidede areal ved tunnelåpningen. Det bevilges 0,4 mill. kr samlet til prosjektutvikling, byggeplan og kostnadsanslag for disse tiltakene.

Ordfører får fullmakt til å framforhandle endelig budsjett for miljøpakken i forbindelse med behandling i Kontaktutvalget.

Stjørdal kommunestyre 19.12.19:

1. Stjørdal kommune slutter seg til vedlagte forslag til årsbudsjett for Miljøpakken 2020.

2. Ordføreren gis fullmakt til å fremforhandle en omforent innstilling fra Kontaktutvalget i miljøpakken til politisk styringsgruppe.

Avklaringsbehov i utarbeidelsen av Miljøpakkens handlingsprogram 2021-2024

Det utarbeides et handlingsprogram for 2021-2024. Første år i handlingsprogrammet vil være innspill til statsbudsjett og Miljøpakkens årsbudsjett i 2021. Øvrige år vil vise bindinger og veiledende rammer for aktiviteten de nærmeste årene. Det tas ikke stilling til fordeling av midler på tiltaksområdene etter 2024 ut over det som følger som bindinger i prosjektene.

Handlingsprogrammet rulleres årlig.

Prosess

Miljøpakkens handlingsprogram 2021-2024 utarbeides på bakgrunn av etatsinnspill fra partene i byvekstavtalen. Frist for innspill til handlingsprogrammet var 15. januar.

Det legges opp til behandling av handlingsprogram i to etapper:

1. Dette notatet drøfter viktige føringer og avklaringsbehov før utforming av forslag til handlingsprogram. Notatet legges fram for Programrådet 23.01.2020 og for KU 31.01.2020
2. Konkret forslag til høringsutkast legges fram for Programrådet 10.03.2020 som innstiller før behandling i KU 20.03.2020.

Høringsutkast går til brukerutvalg og nabokommunene Skaun og Orkland. Forslag til handlingsprogram behandles politisk i Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus i juni, og deretter i politisk styringsgruppe.

Økonomiske rammer

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

Ny byvekstavgift trådte i kraft juni 2019 og tilførte Trondheimsområdet nye 5 mrd. 2020-kr. Byvekstavtalen utvider Miljøpakken med kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal, og med stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbane.

Regjeringens bompengesavtale datert 23. august 2019 innebærer økt statlig bidrag til Trondheimsområdet. Det statlige bidraget til Metrobuss øker fra 50 til minimum 66 prosent, det vil si omtrent 56 mill. kr årlig i perioden 2020-29. Halvparten av disse midlene skal gå til reduserte

bomtakter og halvparten til økt kollektivsatsing. I tillegg gis det et statlig bidrag på 50 mill. kr årlig til reduserte kollektivtakster i perioden 2020-29. Betingelsen er at nullvekstmålet nås. I de økonomiske rammene fremlagt i dette notatet er det tatt høyde for en tilleggsavtale om bompenger med staten.

En oversikt over finansieringen i handlingsprogramperioden og resten av årene i Miljøpakken framgår av tabell 1. Alle tall i notatets tabeller fra og med 2021 er foreløpig i 2020-kr, som justeres til 2021-kr når disse indeksene er avklart. Tall før 2020 er i løpende kroner. Alle tall er i mill. kr og inkluderer merverdiavgift.

Tabell 1: Veiledende finansieringsrammer for handlingsprogram 2021-2024 (2010-29)

Inntekter	Før 2021	2021	2022	2023	2024	2021-24	2025-29	2010-29
Kommunale midler	174	24	24	24	24	97	122	393
Fylkesvegmidler	597	74	74	74	74	296	370	1263
Momskompensasjon	457	93	121	99	119	433	256	1146
Rv-midler, store prosjekt	1299	134	0	116	113	363	620	2281
Rv-midler, programområder	447	220	537	551	390	1698	2024	4169
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	51	51	67	103	18	239	0	290
Belønningsmidler	1984	256	256	256	256	1022	1278	4284
Belønningsmidler, reduserte billettpr	50	50	50	50	50	200	250	500
Investeringsstilskudd, byvekstavtale	454	240	269	159	177	844	300	1598
Investeringsstilskudd, bomforlik	56	56	56	56	56	225	281	561
Andre inntekter	33	0	0	0	0	0	0	33
Bominntekt, netto (eks. renteinnt)	4722	589	634	634	634	2490	3194	10406
Lånebehov	44	-6	186	-11	-122	46	-90	0
Renteinntekt (1%)	43	0	0	0	0	0	39	82
Sum total	10411	1781	2273	2110	1787	7951	8643	27006

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

Miljøpakkens beregnede lånebehov ved inngangen til 2021 er 44 mill. kr. Det referer til akkumulert forpliktelse i tidligere vedtatte årsbudsjett for å balansere kostnader og inntekter. På grunn forsinkelser på gjennomføring av vedtatte tiltak, er det ennå ikke foretatt låneopptak i Miljøpakken. Lånebehov hvert av årene 2021-2024 balanserer det enkelte års inntekter og kostnader slik det ligger i de veiledende rammene pr i dag.

Tabell 2: Veiledende kostnadsrammer for handlingsprogram 2021-2024 (2010-29)

Kostnader	Før 2021	2021	2022	2023	2024	2021-24	2025-29	2010-29
E6 sør	3034	109	0	0	0	109	0	3143
Rv. 706 Sluppen/Nydalsbrua	738	270	300	233	0	803	0	1541
Byåstunnelen	24	0	0	0	0	0	0	24
Fv. 704 Tanem - Tulluan	13	0	0	30	155	185	224	422
Knutepunkt Sluppen	15	0	0	0	0	0	0	15
Lokale veger	404	2	52	152	102	307	35	745
Kollektiv, drift	1379	208	208	208	208	834	1042	3256
Kollektiv, reduserte billettpriser	50	50	50	50	50	200	250	500
Kollektiv investering	889	254	336	404	280	1274	1267	3430
Kollektiv, 1/2 bomforlik ufordelt	28	28	28	28	28	112	140	281
Metrobuss	1288	431	608	247	337	1623	722	3633
Jernbane, knutepkt- og stasjonsutv	51	51	67	103	18	239	0	290
Gatebrukstiltak	115	6	1	1	5	13	40	168
Hovednett sykkel	1283	243	473	482	398	1596	1732	4611
Gangveger	123	28	28	27	28	111	115	349
Trafikksikkerhet	458	43	42	42	78	206	244	908
Støytiltak	196	23	21	21	17	83	103	381
Info/mob.rådg/traf.data/eval/annet	323	16	17	17	15	65	71	458
Realkostnadsvekst (1% pr år)	0	15	39	53	58	166	319	484
Rentekostnad (5%)	2	2	2	11	11	26	5	32
Udisponert reserve						0	2335	2335
Sum total	10411	1781	2273	2110	1787	7951	8643	27006

I perioden 2021-2024 balanserer inntekter og kostnader med en veiledende ramme like under 8 mrd. kr. Her inngår en udisponert reserve på i overkant av 2,3 mrd. kr. I tillegg kommer en usikkerhetsavsetning (realkostnadsvekst) på 1 % per år (166 mill. kr) utover ordinær prisvekst som ikke er fordelt på tiltak. Dette er en usikkerhetsavsetning som blant annet skal håndtere kostnadsøkning som følge av fremtidige krav ved gjennomføring av veganlegg (f.eks. miljø- og sikkerhetskrav mm).

280 mill. kr, som er halvparten av det økte investeringstilskuddet (561 mill. kr), er øremerket bedre kollektivtilbud i Trondheimsområdet. Disse inntektene er fordelt jevnt i perioden på posten *Kollektiv, ½ bomforlik ufordelt*.

Tabell 3 viser akkumulert lånebehov for det enkelte år i handlingsprogramperioden og fremkommer på bakgrunn av inntekts- og kostnadsrammer tabell 1 og 2 over. Dette viser at det et maksimale låneopptaket i perioden i er 224 mill. kr i 2022.

Tabell 3: Beregnet akkumulert lånebehov i perioden 2021-2024 (2010-29)

Lånebehov	Før 2021	2021	2022	2023	2024	2021-24	2025-29	2010-29
Utgående balanse		38	224	212	90	90		
Maksimalt lånebeløp i perioden	44					224		

Lånebehovet påvirkes av omfanget av tiltak som legges inn i handlingsprogrammet. Behovet øker om innsatsen forseres i tid eller ved å disponere deler av reserven.

Beskrivelse av inntektsrammene lagt til grunn i tabell 1

Kommunale midler

I byvekstavtalen legger Trondheim kommune inn et ikke øremerket beløp på 209 mill. kr i avtaleperioden i Miljøpakken, det vil si 19 mill. kr per år. Kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal finansierer 58 mill. kr i avtaleperioden, det vil si 5,3 mill. kr per år. I handlingsprogrammet fordeles kommunale midler jevnt med 24 mill. kr per år.

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

Fylkeskommunale midler

Trøndelag fylkeskommune bidrar i byvekstavtalen med et ikke øremerket beløp på 811 mill. kr, det vil si 74 mill. kr per år som fordeles jevnt i handlingsprogrammet.

Merverdiavgiftskompensasjon

I byvekstavtalen inngår i tillegg at fylkeskommunen og kommunene vil tilføre Miljøpakken all mva-kompensasjon¹ fra Miljøpakke-prosjekt på henholdsvis fylkeskommunal og kommunal veg. Årlig mva-kompensasjon estimeres på bakgrunn av de fylkeskommunale og kommunale tiltakene som inngår i årsbudsjett/handlingsprogram. Faktisk mva-kompensasjon tilbakeføres Miljøpakken som en del av årsoppgjøret etter at årsregnskapene er klare.

Trøndelag fylkeskommune arbeider med å avklare faktisk mva-kompensasjon for tiltak gjennomført i Miljøpakken på fylkeskommunalt vegnett. Avklaring forventes i løpet av januar.

Riksvegmidler store prosjekt

I Meld. St. 33 (2016-2017) er det satt av om lag 960 mill. 2017-kr i statlige midler til videreføring av prosjektet E6 Jaktøya - Klett - Sentervegen. Det forventes at 134 mill. 2020-kr i statlige midler tildeles prosjektet som sluttfinansiering i 2021, hvorav 25 mill. kr går til reversering av kostnader som tidligere er belastet bompenger.

I tillegg er det satt av 800 mill. 2017-kr til prosjektet Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger, fordelt med 100 mill. 2017-kr i første seksårsperiode og 700 mill. 2017-kr i siste seksårsperiode. I Prop. 110 S (2018-2019) legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 1 220 mill. 2019-kr (P50), det innebærer en økning i styringsrammen sammenliknet med kostnadsoverslaget i Meld. St. 33 (2016-2017) på 40 mill. kr. Omregnet til 2020-kr er kostnadsrammen 1 250 mill. kr, hvorav 876 mill. kr (andel 70 %) finansieres med statlige midler og 374 mill. kr (andel 30 %) finansieres med bompenger. I Prop. 110 S ligger all tilbakebetaling av det forskuttede beløpet i perioden 2024-2029. Byggestart i prosjektet forventes i 2020 og finansieres med forskuttering av bompenger.

¹ Det ytes kompensasjon for merverdiavgift til kommunene og fylkeskommunen etter Merverdiavgiftskompensasjonsloven for anskaffelser til bruk i den kompensasjonsberettigede virksomheten. Mva-kompensasjon tilbakeføres som inntekt til Miljøpakken (jf. byvekstavtalen) og kommer i tillegg til avtalt kommunal og fylkeskommunal forpliktelse. Estimert mva-kompensasjon er lagt til grunn i årsbudsjettet og avregnes årlig mot faktisk mva-kompensasjon etter at årsoppgjøret er foretatt.

Det er usikkerhet knyttet til når staten vil tildele riksvegmidlene for Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger. I handlingsprogrammet har vi lagt til grunn at midlene utbetales med hhv. 116 mill. kr og 113 mill. kr (neddiskonterte beløp) i årene 2023² og 2024. Det pågår en sak i Trondheim kommune knyttet til finansiering, kostnadsdeling, forskuttering og garanti for prosjektet.

Riksvegmidler programområder

I tråd med regjeringens bompengeforlik er det åpnet for økt fleksibilitet for bruk av statlige midler til investeringer i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange langs fylkeskommunal og/eller kommunal veg. I byvekstavtalen inngår 3 778 mill. 2020-kr. Det er bevilget 15 mill. kr i 2019 og 40 mill. kr i 2020, i perioden 2021-2029 gjenstår 3 723 mill. kr. For å få statlig bevilgning i statsbudsjett 2021, må reguleringsplan foreligge innen utgangen av 2019. Miljøpakken har videre krav om at byggeplan må foreligge senest 15. juni i år, dvs. sommeren året før igangsettelse .

Statlig tildeling av midler avhenger av tilstrekkelig planavklaring for tiltakene, kun veiledende rammer legges inn i forslag til HP 2021-2024.

Statlige midler til knutepunkt- og stasjonsutvikling langs jernbane

I henhold til byvekstavtalen foreslår Jernbanedirektoratet å bruke 211 mill. kr til Trondheim S og 79 mill. kr til fordeling på Melhus, Hommelvik og Stjørdal. Sistnevnte 79 mill. kr skal bidra til en finansieringsløsning for planskilte tverrforbindelser slik at knutepunktene kan utvikles og fortsette i henhold til overordnet mål om nullvekst i biltrafikken.

Statlige belønningsmidler

I byvekstavtalen utgjør belønningsmidlene i avtaleperioden 2 811 mill. kr, med et årlig beløp på 256 mill. 2020-kr. Tilskuddet utbetales årlig til fylkeskommunen med 1/11-del av samlet finansieringsramme. I 2019 ble det etterbetalt 78 mill. kr i 2019-kr for å ivareta dette. Disse midlene er ikke disponert i årsbudsjett 2019, men er innarbeidet i rammene for aktiviteten senere år.

Statlige belønningsmidler til reduserte billettpriser

I regjeringens bompengeforlik er det forslag om at Trondheimsområdet kan få tildelt 50 mill. kr i 2020.

I forslag til handlingsprogram 2021-2024 legges det inn 50 mill. kr pr. år i statlige belønningsmidler til reduserte billettpriser.

Investeringstilskudd Metrobuss - statlig tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivprosjekter

² Statens vegvesen har bekreftet at de forventer at det blir utbetalt 100 mill. kr (2016-kr) i statlige midler i 2023 i tråd med Meld. St. 33 (2016-2017). Neddiskontering foretas fordi vi ikke får kompensert rentekostnader i den perioden midlene forskuttes.

I byvekstavtalen dekker staten inntil 50 prosent av den samlede kostnaden for utbygging av Metrobussen i tråd med retningslinjene for 50/50-ordningen. Statens halvdel er 1 754 mill. kr. Med fratrekk for bussdepot (som håndteres utenfor Miljøpakken) er statens bidrag til Miljøpakken 1 598 mill. kr. I finansieringsplanen legges det til grunn at det statlige investeringstilskuddet til Metrobuss utgjør 1 598 mill. kr i Miljøpakken, hvorav staten tidligere har tildelt 479 mill. 2020-kr. Det statlige bidraget er beregnet ut fra 50 prosent av prosjektkostnad eksklusive mva.

Investeringstilskudd - bompengeforlik endring fra 50 % til 66 % øremerket bedre kollektivtilbud i Trondheimsområdet

I oppfølging av regjeringens bompengeforlik for Trondheimsområdet tilbyr regjeringen å øke det statlige bidraget til 66 prosent, under forutsetning av at halvparten av det økte tilskuddet mellom 50 og 66 prosent øremerkes bedre kollektivtilbud i Trondheimsområdet og den andre halvparten til reduserte bomtakster. Det økte statlige bidraget er beregnet til 561 mill. kr i perioden 2020-2029.

Midlene er fordelt jevnt i perioden i tråd med bompengeforliket.

Bominntekter

I byvekstavtalen er det lagt til grunn et estimat for netto bominntekt³ i perioden 2019-2029 på 6 900 mill. kr. Dette inngår også i Miljøpakkens finansieringsplan. Det er tatt høyde for at inntektene avtar med økende bruk av elbil fram til 2022, men at bomtakstene for elbil og fossilbil samlet sett opprettholdes på samme nivå som ved innføring av Miljøpakkens trinn 3 (2018) fra 2022.

Bominntektene i Miljøpakken indeksreguleres fra 1. februar 2020. Denne økningen er ikke tatt inn i inntektsgrunnlaget da den nøytraliseres av at avgiften settes ned tilsvarende senere i samsvar med bompengeforliket.

Beskrivelse av kostnadsrammene lagt til grunn i tabell 2

Kostnadsrammene i handlingsprogrammet:

- Samsvarer med forventningene til Statens vegvesen om sluttfinansiering av E6 Jaktøya - Sentervegen og forskuttering av Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger.
- Finansierer oppstart av utbygging Fv. 704 Tanem - Tulluan. Styringsrammen er ikke avklart.
- Viderefører nivået på investeringer i gang, sykkel, miljø, trafiksikkerhet og kollektivtiltak frem til 2029.
- Samsvarer med finansiering av investeringer til kollektiv- og gang/sykkeltiltak finansiert med riksvegmidler i byvekstavtalen. Halvparten er fordelt på hver inntil eventuell annen fordeling foreligger
- Viderefører driftstilskuddet til kollektivtrafikk i henhold til omforent avtale før byvekstavtalen (i tillegg er det i 2020 lagt inn 20 mill. kr i ekstra driftstilskudd etter

³ Ekskl. renteinntekter/-kostnader og bomveiselsskapets kostnader til drift av bomsystemet.

behandlingen av årsbudsjett 2020). Bompengeforlikets tilskudd til reduserte billettpriser med 50 mill. kr hvert år inngår også.

- Samsvarer med finansiering av knute- og stasjonsutvikling for jernbane lagt til grunn i byvekstavtalen.

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

Finansieringsrammer i kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal

Byvekstavtalen viser i vedlegg en fordeling av ressurser til kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal. Dette er ikke en del av avtalen, men kommunene har for egen del ønsket en oversikt over hvilke midler som kan bli tilført kommunene gitt de økonomiske rammer og forutsetninger som ligger til grunn ved inngåelse av avtalen.

Tabell 4: Veiledende finansieringsrammer for kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal

	Før 2021	2021	2022	2023	2024	2021-24	2025-29	2010-29
Rv-midler til gange, sykkel og kollektiv	5,0	38	38	38	38	151	288	443
Tiltak på lokalt vegnett	5,8	35	35	35	35	139	163	307
Jernbane, knutepunkt og stasjoner		20	20	20	20	79		79
Sum totalt	10,8	92	92	92	92	369	450	830
Sum Melhus	4,2	31	31	31	31	123	149	277
Sum Malvik	4,1	31	31	31	31	123	150	277
Sum Stjørdal	2,5	31	31	31	31	123	151	277

Rammene er fordelt med $\frac{1}{3}$ til hver kommune. I tillegg finansierer Miljøpakken og Trøndelag fylkeskommune, etter en omforent avtale før byvekstavtalen ble inngått, tilskudd til drift av kollektivtrafikken i kommunene. Mva-kompensasjon fra Miljøpakke-prosjekt på kommunal veg tilbakeføres til Miljøpakken som inntekt.

Alle midler i Miljøpakken er fordelt mellom de fire avtalekommunene. Dersom fordelingen av totalrammen skal endres, må det være avklart mellom partene.

Anbefalinger:

- *Det videre arbeidet med handlingsprogrammet tar utgangspunkt i foreslåtte finansierings- og kostnadsrammer (tabell 1, 2 og 4), men justeres ut fra nærmere avklaringer av kostnadstall og opplysninger om framdrift fram til behandling i Programråd og KU i mars. Finansieringskildene justeres når faktisk mva-kompensasjon for tiltak gjennomført på fylkeskommunalt vegnett er avklart.*

Prioritering og porteføljestyling

Miljøpakken styres gjennom porteføljestyling med fokus på målstyring. Tiltakene prioriteres etter

en vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse (nullvekstmålet) og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og basert på disponible midler, planstatus og tilstrekkelige ressurser for planlegging og gjennomføring (jf. byvekstavtalen). Rekkefølgen og sammensetningen av enkeltprosjekter tilpasses planframdrift og kostnadsendringer. Justeringer skjer primært gjennom endringer innenfor programområdene.

I praksis skjer en justering og porteføljestyring på fire måter:

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

I henhold til byvekstavtalen skal det lages et helhetlig handlingsprogram som omfatter hele området, der det skal ivaretas at hver av deltakerkommunene selv foretar porteføljestyring innen egen kommune og innenfor den finansieringen som er tildelt kommunen. Det forutsettes at alle partene er omforente om at de tiltakene som inngår i Miljøpakkens handlingsprogram og årsbudsjett, bygger opp under målsettingen i byvekstavtalen. Videre foreslår programrådet at kommunene også må være enige med fylkeskommunen og staten om porteføljestyringen som foretas innen egen kommunen. Alle føringene som er knyttet til finansieringskildene skal ivaretas.

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

Hvilke tiltak skal dekkes innenfor Miljøpakkens rammer?

Miljøpakken bygger bare tiltak som vegeier er villig til å drifte. I det ligger en forpliktelse til å ta vare på de verdiene som tilføres fra Miljøpakken.

Tiltakene skal representere en merverdi, en ekstrainnsats som ikke ville ha blitt gjennomført uten Miljøpakkens finansiering. Grenseflaten mot andre offentlige ansvarsområder kan imidlertid være utydelig.

Miljøpakken er primært en utbyggingsorganisasjon som skal bidra til å realisere planer og behov. I byvekstavtalen (kap. 2.12) beskrives aktiviteter som finansieres innenfor rammene i Miljøpakken og hva de enkelte partene er forpliktet til å finansiere på egen hånd. Kommunene og fylkeskommunen finansierer mulighetsanalyser, utredninger og generelle planer med sikte på å dokumentere behov for tiltak som spilles inn til Miljøpakken. Det legges her til grunn at finansiering

av idéutvikling på samme måte er partenes ansvar, slik at tiltak som spilles inn til Miljøpakken skal være konkrete prosjektidéer.

Det meste av midlene Miljøpakken disponerer, unntatt belønningsmidler og en mindre sum kommunale driftsmidler, kan ikke benyttes til drift og vedlikehold. Bompenger kan benyttes til drift av kollektivtrafikk. Med unntak av noen "produkter" som kan skilles ut som en tydelig ekstra innsats utover det som ellers ville ha vært tilfelle, skal ikke Miljøpakken finansiere drifts- og vedlikeholdstiltak. Unntaket gjelder per i dag bare ekstra vintervedlikehold for sykkel og driftstilskudd til kollektivtrafikk.

For å sikre en tilstrekkelig ensartet praksis mellom partene, er det behov for å tydeliggjøre skillet mellom drift/vedlikehold (partenes eget ansvar) og investeringstiltak. Det legges her til grunn at ved ombygging/utbedring av eksisterende anlegg, må anlegget fremstå som funksjonelt forskjellig fra opprinnelig anlegg for å defineres som et investeringstiltak i Miljøpakken. Eksempel på dette er sykkelanlegg som etter ombygging er vesentlig bredere eller har ny farge. Ombygging av eksisterende/nedslitte anlegg til ny standard betraktes derimot som vedlikehold.

Anbefalinger:

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

Bindinger

Vurderingen av bindinger vil være noe ulik for handlingsprogram og årsbudsjett. På bakgrunn av dokumentenes ulike funksjoner skal handlingsprogrammet i større grad avklare rammer for tiltak i de ulike prosjektfasene. Tiltakene innenfor rammene spesifiseres i årsbudsjettet. Dette aktualiserer ulike kriterier for prioritering med færre konkrete prosjekter og bindinger i handlingsprogrammet enn i årsbudsjettet. Nedenfor foreslås kriterier for prioritering av prosjekter i handlingsprogrammet.

Prosjektene deles inn (prioriteres) i tre grupper:

a) Bundne prosjekt:

- Allerede igangsatte byggeprosjekter
- Nye prosjekt i henhold til entydige omforente politiske vedtak om oppfølging/igangsetting

b) Delvis bundne prosjekt:

- Prosjekt vedtatt i tidligere handlingsprogram/årsbudsjett hvor det foreligger byggeplan og hvor det ikke er vesentlige endringer i forutsetningene (f.eks. nytte- og kostnadsvurdering)
- Pågående aktivitet på dagens nivå knyttet til informasjon, mobilitetsrådgivning, evaluering/trafikkdata, generell planlegging/koordinering, vinterdrift av sykkelanlegg og infrastruktur trikk

c) Ubundne/nye prioriterte prosjekt:

- Prosjekt som er ferdig prosjektutviklet og hvor det foreligger dokumentasjon på måloppnåelse og nytte- og kostnadsvurdering.
- Økt innsats i løpende aktiviteter (jf. kulepunkt under delvis bundne prosjekt) som partene er enige om å foreslå

Der det i handlingsprogrammet er satt av midler til detaljplanlegging eller utbygging av konkrete prosjekt/tiltak, vil disse defineres som bundne i påfølgende årsbudsjett.

Anbefaling:

Prosjektene deles inn (prioriteres) i tre grupper:

- A. Bundne prosjekt*
- B. Delvis bundne prosjekt*
- C. Ubundne/andre prioriterte prosjekt*

Samordning

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

Anbefaling:

Ved prioritering av utbyggingsrekkefølge vektlegges å:

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

Prosjektfaser og krav til dokumentasjon

I handlingsprogrammet settes det av rammer innenfor det enkelte tiltaksområdet. Det settes av rammer til konkrete prosjekt samt uspesifiserte rammer for de ulike arbeidsfasene for prosjekter som trenger nærmere avklaring. Spesifisering av sistnevnte prosjekter skjer i årsbudsjettet.

Miljøpakkens inndeling i prosjektfaser, prosjektutvikling, detaljplanlegging og utbygging, legges til grunn for rammeavsetninger i handlingsprogrammet.

Det settes ikke av midler til prosjektutvikling av konkrete idéer i handlingsprogrammet, bare uspesifiserte rammer til prosjektutvikling innenfor de ulike tiltaksområdene. Disse spesifiseres i årsbudsjettet hvor det kan settes av inntil 0,5 mill. kr til prosjektutvikling av et konkret tiltak.

Prosjektutvikling skal gi nødvendig grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som skal prioriteres for videre detaljplanlegging. Det skal gjennomføres en vurdering av tiltakets nytte og bidrag til måloppfyllelse. En kostnadsvurdering skal gi et realistisk styringsmål som er førende for den videre planleggingen av tiltaket. Dokumentasjon fra prosjektutvikling må foreligge innen fristen for innspill (15. januar) dersom det skal settes av midler til detaljplanlegging i handlingsprogrammet. Prosjektene betraktes da som bundet i kommende årsbudsjett og gir utbygger sikkerhet for å kunne forskuttede detaljplanlegging om ønskelig

Detaljplanleggingen skal gi det grunnlaget som er nødvendig for å komme til en investeringsbeslutning. Det utarbeides byggeplan som legges til grunn for kostnadsanslag. Krav om bruk av Anslagsmetodikk gjelder for prosjekter med styringsmål over 10 mill. kr, mens mindre prosjekt skal gjennomgå enklere kostnadsvurderinger. Fastsettelse av styringsramme skjer på bakgrunn av kostnadsanslag før tildeling av oppstartsmidler i årsbudsjettet. I handlingsprogrammet kan det settes av midler til utbygging for igangsatte utbyggingsprosjekter eller for prosjekter hvor byggeplan med kostnadsanslag foreligger innen fristen for innspill. Prosjektene karakteriseres da som bundne i kommende årsbudsjett.

Anbefalinger:

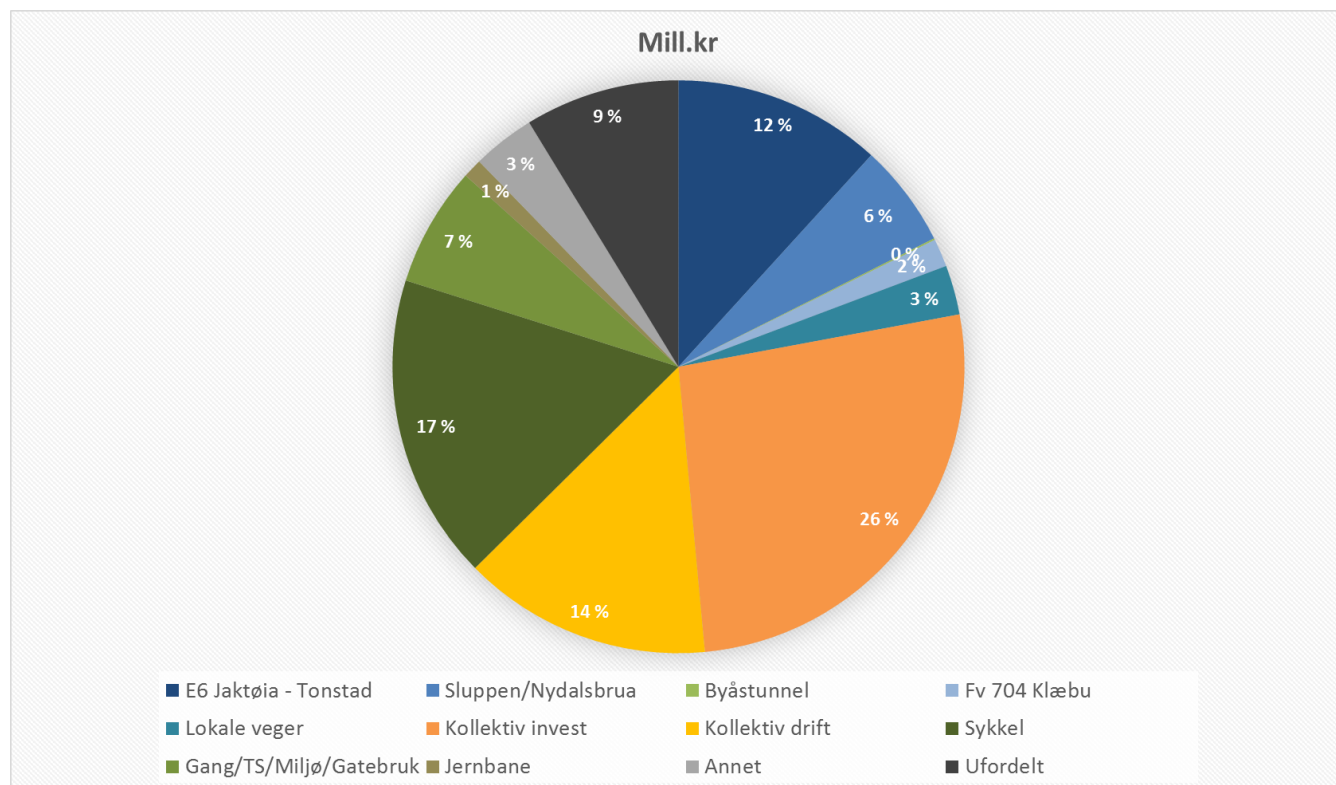
- *Det settes ikke av midler til prosjektutvikling av nye spesifiserte tiltak i handlingsprogrammet, kun uspesifiserte rammer innenfor de enkelte tiltaksområdene som konkretiseres i årsbudsjettet med inntil 0,5 mill. kr til hver prosjektidé*
- *Gjennomført prosjektutviklingen skal dokumenteres med nytte- og kostnadsvurdering som legges til grunn for prioritering av tiltak til detaljplanlegging*
- *Det settes av rammer til utbygging for prioriterte tiltak der byggeplan med kostnadsanslag foreligger*
- *Anslagsmetodikk benyttes ved kostnadsanslag basert på byggeplan for prosjekter med styringsmål over 10 mill. kr.*
- *Partene i Miljøpakken etablerer et samarbeid som sikrer at prosjektene har tilgang til nødvendig kompetanse for gjennomføring av kostnadsanslag etter Anslagsmetodikken.*

Ressursfordelingen i Miljøpakken 2009-2029

I det følgende vises figurer som synliggjør hvilke økonomiske forutsetninger som ligger til grunn og hvordan forslag til handlingsprogram påvirker økonomien i Miljøpakken. Vi har valgt å synliggjøre totaløkonomien i Miljøpakken siden oppstart i 2009 siden byvekstavtalen ble vedtatt først i 2019.

Senere er det relevant å følge den løpende utviklingen innenfor byvekstavtalen der også bruken av midler i Stjørdal, Malvik og Melhus kan synliggjøres.

Fordeling av midler på innsatsområder



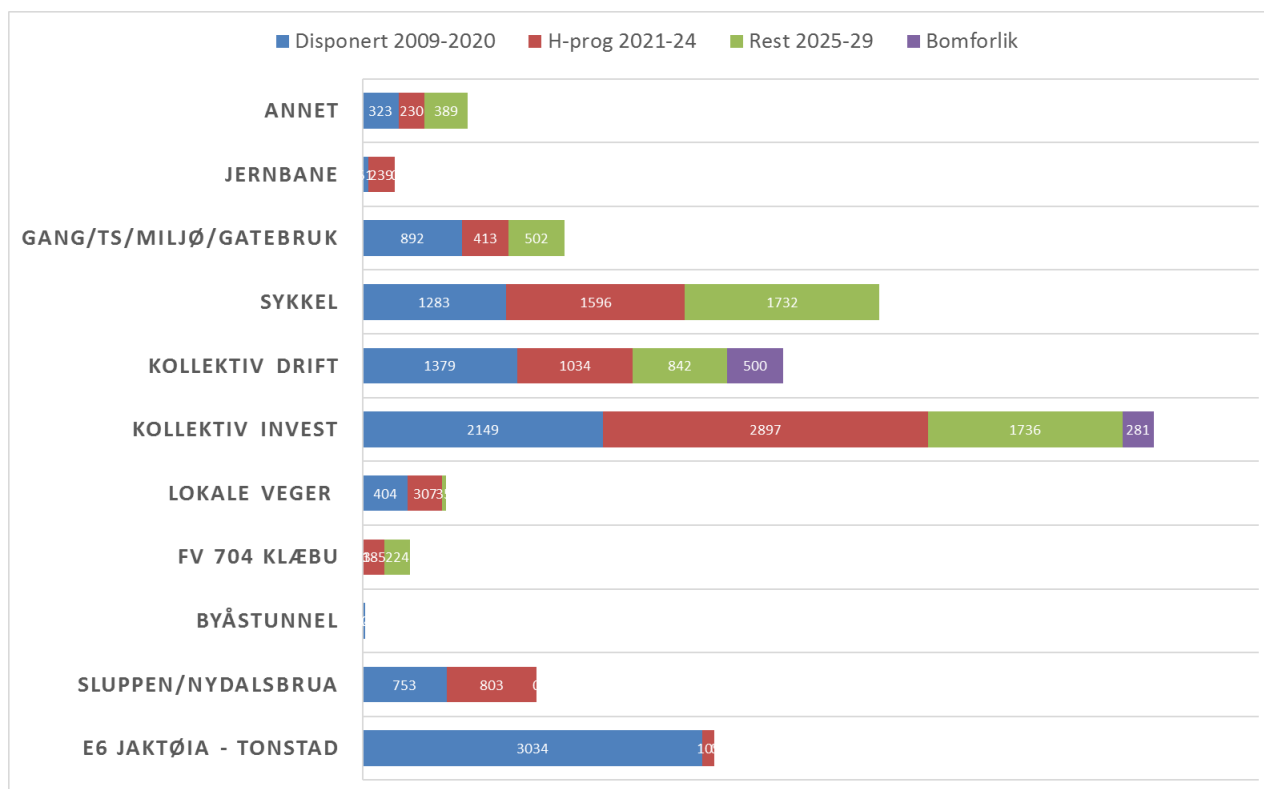
Figur 1: Fordeling av midler i henhold til omforente avtaler

Figur 1 viser at 41 % av midlene er fordelt til kollektivtrafikk, 23 % til vegformål, 17 % til sykkel og 7 % til gange, trafiksikkerhet og miljø. 9 % er ennå ufordelt.

Økonomien etter forslag til handlingsprogram 2021-24

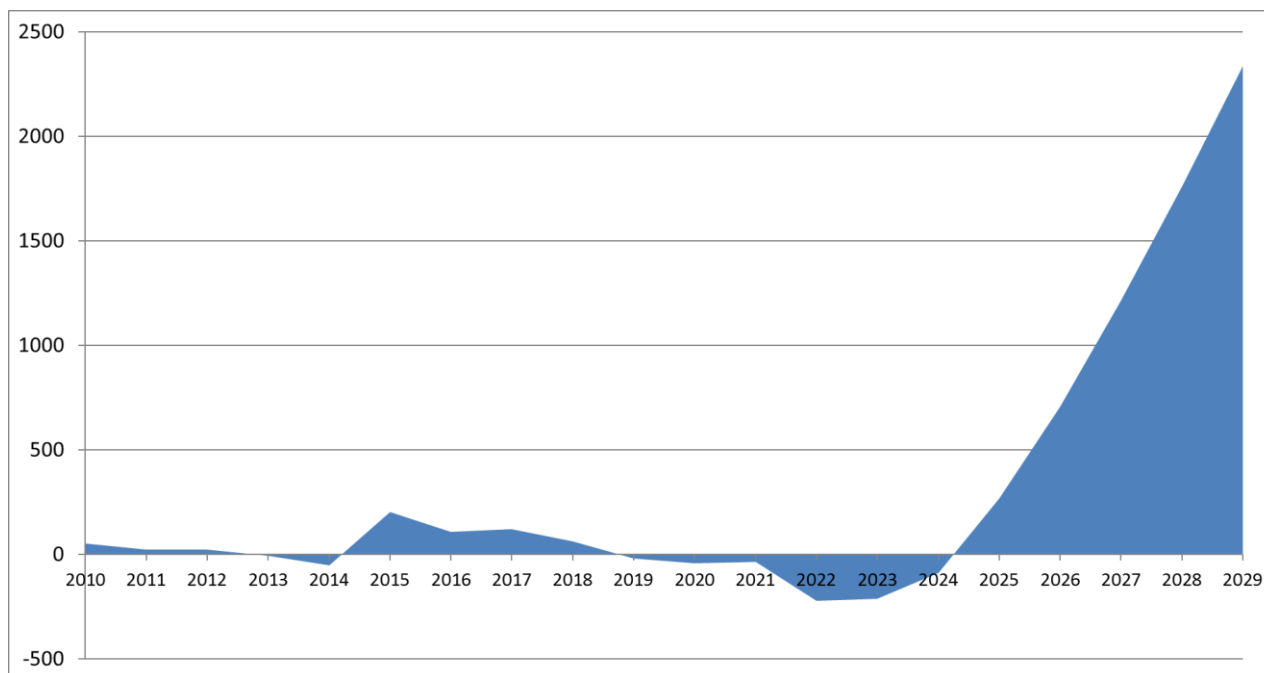
Figur 2 viser hvor mye som er disponert t.o.m. årsbudsjett 2020, hvor mye som fordeles i handlingsprogram 2021-24 og hvor mye som gjenstår i perioden etter dette.

Figur 3 viser hvordan disposisjonene i handlingsprogrammet påvirker likviditeten og lånebehovet i Miljøpakken. Kapitalbeholdningen ved utgangen av perioden skyldes at reserven ikke er fordelt. Lånebehovet øker betydelig om reserven disponeres tidlig i perioden. Miljøpakken kan maksimalt låne 1. mrd. kr (2017-kr).



Figur 2: Oversikt over hva som er bevilget, hva som disponeres i henhold til handlingsprogram og hva som gjenstår i perioden etter innenfor de ulike innsatsområdene. Alle tall i millioner.

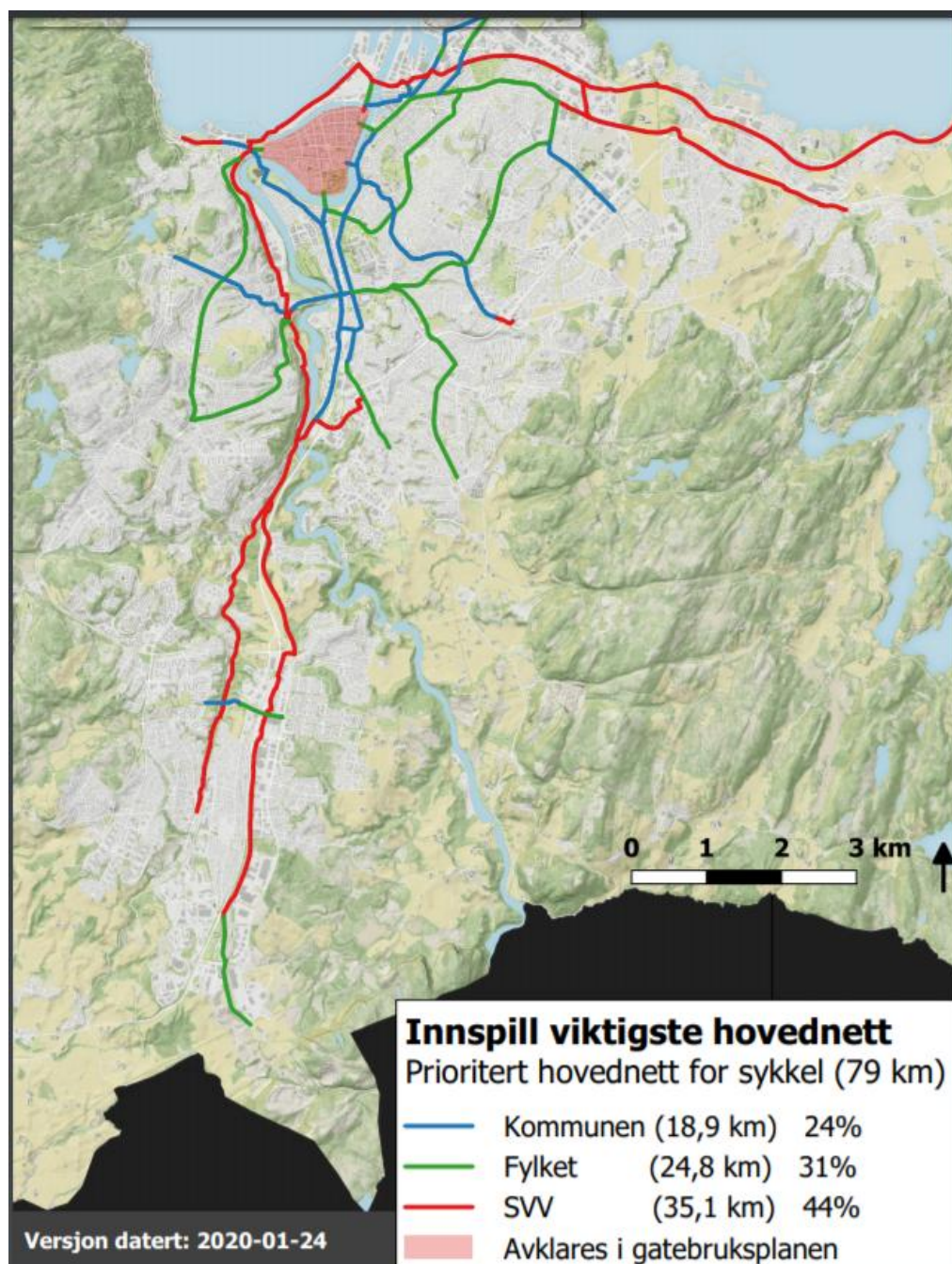
Bomforliket vil gi 281 mill. kr som kan benyttes til forbedring av kollektivtilbudet. Disse midlene er i figuren plassert på investering, men kan alternativt benyttes som driftstilskudd. Reserven på 2335 mill. kr er ikke fordelt på innsatsområde og kommer i tillegg.



Figur 3: Miljøpakkens kapitalbeholdning før disposisjon av reserven

Vedlegg 4-20: Planlegging av sykkeltiltak som finansieres av statlige programområdemidler

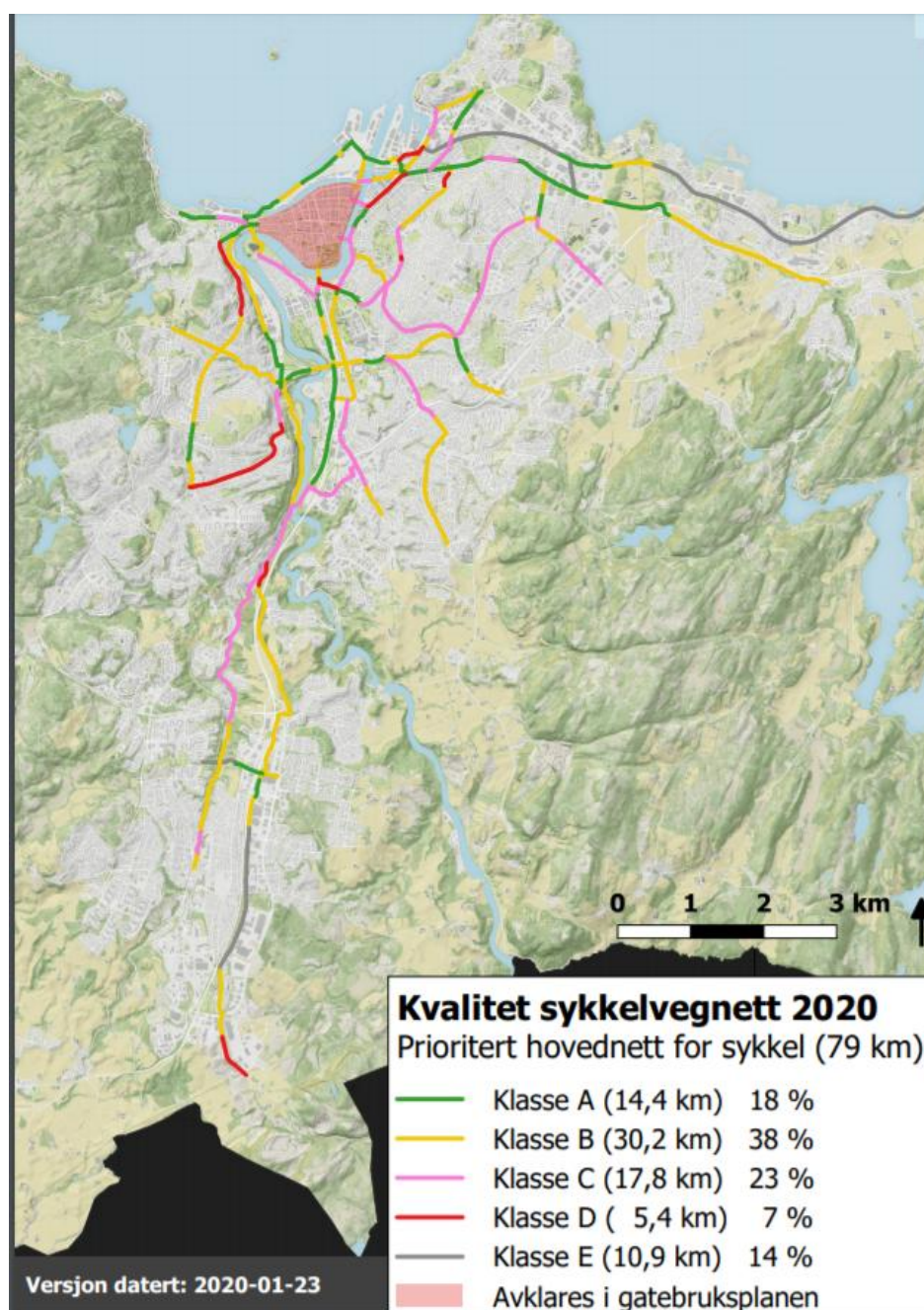
Partene har i fellesskap utarbeidet en oversikt over viktige hovedruter som kan være utgangspunkt for videre arbeid med å avklare hvilke sykkeltiltak som finansieres med statlige programområdemidler. Oversikten framgår av figur 1 som også viser hvem som er vegeier for de ulike parsellene, dvs. hva som ligger på henholdsvis kommunalt, fylkeskommunalt og statlig vegnett. Oversikten er ikke fyllestgjørende, og det vil arbeides videre med å komplettere den, og også ta inn viktige forbindelser i Stjørdal, Malvik og Melhus.



Figur 1: Utgangspunkt for arbeidet med å vurdere sykkeltiltak for finansiering med statlige programområdemidler.

Figur 1 viser også oppsummert lengde og prosentandel per vegeier. Oversikten gir både staten, fylkeskommunen og alle kommunene et grunnlag for å jobbe videre med for å få fram et planleggings- og prioriteringsgrunnlag for innspill til statsbudsjettet senere år. Staten vil i løpet av våren lansere en metodikk for å avklare hvilke prosjekter som kvalifiserer for statlig finansiering.

Prosjekter som spilles inn til 2022 må ha ferdig reguleringsplan i løpet av 2020, i tillegg til Miljøpakkens krav om byggeplan. Prosjekter som ikke krever regulering kan spilles inn til 2022 dersom byggeplan foreligger til rett tid, mens prosjekter som krever regulering krever noe mer tid. De statlige midlene kan også benyttes til finansiering av bygge- og reguleringsplanarbeid.



Figur 2: Dagens kvalitet på de ulike parsellene

Generell beskrivelse av klassene i ABCD-kvalitet

Klasse A = Et godt tilbud for alle. Tilbudet er trafikksikkert, føles trygt, og har god framkommelighet for alle.

Klasse B = Et godt tilbud for mange. Ett av områdene trafikksikkerhet, opplevd trygghet eller framkommelighet er middels og må heves for at tilbudet blir godt nok for alle.

Klasse C = Et tilbud som har flere mangler uten å være direkte dårlig. Enten trafikksikkerhet, opplevd trygghet og/eller framkommelighet må forbedres for at det skal bli et godt tilbud til mange.

Klasse D = Et dårlig tilbud som kun en liten andel vil bruke. Enten trafikksikkerhet, opplevd trygghet og/eller framkommelighet er dårlig.

Klasse E = Et manglende tilbud som er uframkommelig hele året.

Vedlegg 5-20: Notat om revitalisering av temagruppene og innspill fra partene til videre drøfting

1. Revitalisering av temagruppene

Temagruppene har i en periode hatt en uklar status. Miljøpakken hadde faggrupper med klare mandat som samarbeidet på tvers av etatsgrensene fram til 2015. Gruppene er en kompetanseressurs, men hadde tidligere også en oppgave med å foreslå felles innspill til tiltak i handlingsprogrammene innenfor eget fagfelt. Gruppene var rådgivende organ uten besluttende myndighet.

Oppgaver som temagruppene hadde:

- drøfte og foreslå nye tiltak
- anbefale prioritering og omdisponeringer
- årlig oppsummering og dokumentasjon i forhold til mål
- holde løpende oversikt over status for pågående prosjekter
- rapportere til programråd og sekretariat (v/gruppelederne)

Ved omorganiseringen i 2015 ble temagruppenes funksjon stilt i bero. Fra 2017 ble ansvaret for innspill til handlingsprogrammet overført til den enkelte part. De fleste gruppene fortsetter å møtes, men aktiviteten varierer. Gruppene har per i dag ingen formell funksjon i Miljøpakkens arbeid.

Spørsmålet er om vi fortsatt skal ha temagruppene og hvilken rolle de da eventuelt skal ha i Miljøpakken framover?

På møte i kontaktutvalget 26.09.19 var organisering av arbeidet med Miljøpakken oppe som sak (3/19). I konklusjonen står det som følger:

3. Kontaktutvalget ber om at det jobbes videre med følgende:

- a. Hvor tett vil vi samarbeide, og hvordan kan vi sikre at det legges en felles faglig forståelse til grunn for beslutningene hos partene?
- b. Utvikling av felles retningslinjer for samarbeid og beslutninger
- c. **Hvordan kan vi revitalisere temagruppene slik at kompetansen kommer til nytte ved tilrettelegging for beslutningene?**
- d. Avklare rammer for bruk av fellesressurser i Miljøpakken

Sekretariatet har satt i gang et arbeid for å følge opp denne bestillingen fra kontaktutvalget. Det skal lages et grunnlag for diskusjoner i Miljøpakkens organer.

Mulige roller for temagruppene

Kontaktutvalget ber altså om en vurdering av hvordan Miljøpakken kan bruke kompetansen i temagruppene ved tilrettelegging for beslutningene. I den sammenheng vises det også til pkt a i konklusjonen fra kontaktutvalget. Her bes det om at det sikres at det legges en felles faglig forståelse til grunn for beslutningene hos partene, noe temagruppene kan bidra med.

Den store diskusjonen blir hvilken eller hvilke roller partene ønsker at temagruppene skal få.

Temagruppene kan ha ulike roller:

- Temagruppen som **kvalitetssikrer** av beslutningsgrunnlaget
- Temagruppen som **pådriver**
- Temagruppe som **samordner** av tiltak

- Temagruppen som *faglig diskusjonsarena*
- Flere ??

Temagruppen som kvalitetssikrer

Kan temagruppene ha en rolle som kvalitetssikrer av tiltak som spilles inn til årsbudsjett?

Tiltak som spilles inn skal ha kost-nytte vurderinger. Her kan temagruppene ha en rolle. Partene spiller inn tiltak som går gjennom en kvalitetssikring i temagruppene. Slik kan de bistå med å få fram prosjekter med tilstrekkelig kvalitet. Det kan være med å forbedre beslutningsgrunnlaget. Det vil også gjøre det enklere å sammenligne prosjekter.

I en slik modell er det ikke temagruppene som prioriterer, men de er med å gjøre beslutningsgrunnlaget bedre for de som skal prioritere. Det er partene som prioriterer.

Det blir en annen rolle enn de hadde tidligere hvor de kunne spille inn tiltak selv. Partene spiller nå inn via sin representant i faggruppa i en tidlig fase. Gruppa har da tid til å gjennomgå, vurdere og kvalitetssikre innspillene. Det gir en større sikkerhet for at innspillene har en tilfredsstillende kvalitet for arbeid med årsbudsjettet.

Temagruppen som pådriver

Kan temagruppene ha en rolle som pådriver for å få fram prosjekter?

Den samlede fagkompetansen i temagruppene kan bidra med gode ideer/prosjekter. De spilles inn til partene som bestemmer om de vil ta dem videre i Miljøpakke-løypa. Eller skal det bare være opp til partene å få fram prosjekter?

Partenes representanter i temagruppene kan f.eks. også ha som oppgave å følge opp arbeidene internt og være en pådriver for at innspill leveres til rett tid og med tilstrekkelig kvalitet til å komme videre ved neste behandling av årsbudsjettet..

Temagruppen som samordner

Kan temagruppene ha en rolle som samordner av tiltak?

Det er viktig å se de mange prosjektene i Miljøpakken i sammenheng. Det er et mål å få fram helhetlige og sammenhengende tilbud (f.eks. hovedruter for sykkel uavhengig av vegeier). Temagruppene kan ha en rolle i å se de ulike tiltakene i sammenheng, påpeke eventuelle "missing links" og foreslå tiltak. Dette kan også omfatte samordning av ulike tiltak (koll, sykkel, TS osv) innenfor samme område.

Kan det være aktuelt at denne samordningen også omfatter en samlet vurdering av nytte/kostnad av de ulike tiltakene til hjelp under prioritering?

Temagruppen som faglig diskusjonsarena

Kan temagruppene ha en rolle som faglig diskusjonsarena?

Temagruppene har hatt en rolle som faglig diskusjonsarena hvor en kan legge fram konkrete problemstillinger til drøfting. Dette blant annet for å sikre best mulig sammenheng i anlegg/grenseflater mellom ulike vegeiere. Spesielt de nye kommunene i Miljøpakke-samarbeidet

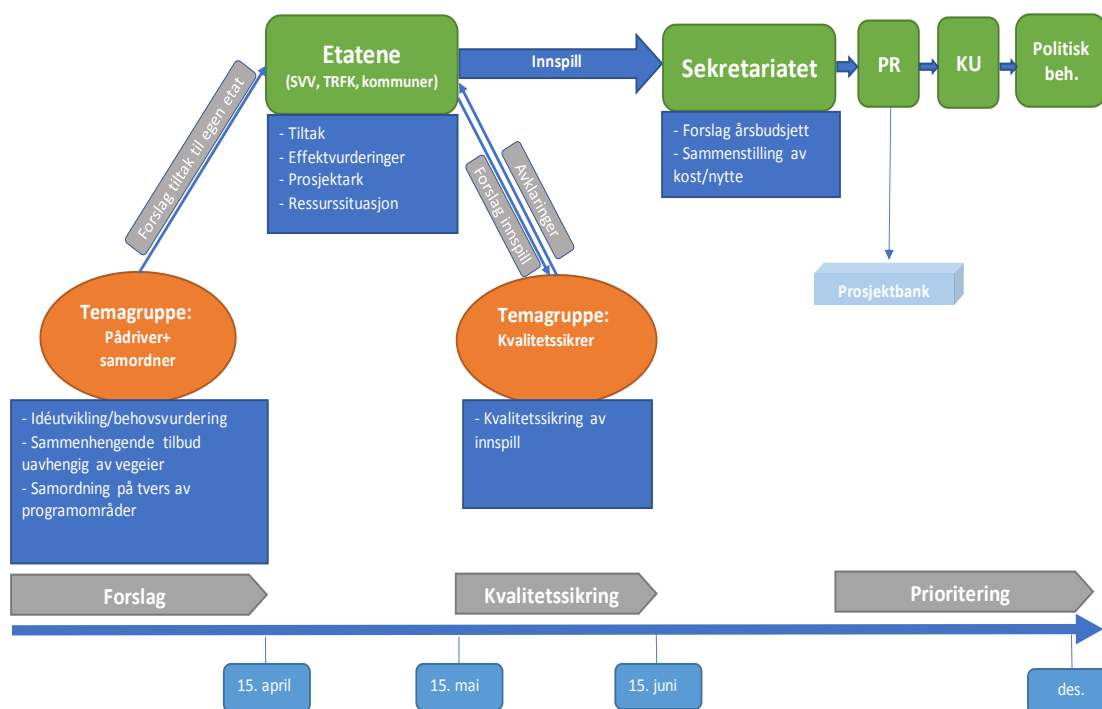
påpeker behovet for å ha slike faglige arenaer. De mindre kommunene har ikke så mye fagkompetanse på alle områder. De kan ha stor nytte av en slik faglig arena for å drøfte ideer og prosjekter.

I en tidligere spørreundersøkelse om samarbeidet i Miljøpakken, ble det hevdet at temagruppene var det faglige limet i Miljøpakken. Betydningen av dette skal man ikke se bort fra.

I tillegg til faglige diskusjoner i temagruppene, kan de også få ansvar for å arrangere fagseminar o.l. Det kan også være med å bygge en fellesskapsfølelse i Miljøpakken.

Dette er noen innspill til diskusjonen om hvilke roller som temagruppene kan ha. De kan ha en eller flere av disse rollene. Det blir opp til partene i Miljøpakken å bestemme.

En modell for temagruppenes nye rolle i forbindelse med utarbeidelse av årsbudsjett kan se slik ut:



I modellen har temagruppene rolle som både pådriver, samordner og kvalitetssikrer.

Organisering av temagruppene

Når det gjelder organisering av temagruppene, er det også flere spørsmål som må besvares:

- Hvor mange deltakere skal det være i gruppene?
- Hvem skal lede gruppene?
- På hvilket nivå stiller man?

Når det gjelder antall deltakere, er det vel et poeng at gruppene ikke blir for store. Ett alternativ er at partene kan stille med 1 person hver i de enkelte temagruppe. Så kan de ta med en ekstra person ved

behov. De nye kommunene har tatt opp at det blir mange grupper og møter å delta i. Det kan løses ved at man stiller ved behov når det er saker på dagsorden som er av interesse.

Mandat for temagruppene

Mandat må vi komme tilbake til når man blir enige om hvilken rolle(r) temagruppene skal ha.

Spørreundersøkelse fra 2017

I 2017 ble det gjennomført en spørreundersøkelse om erfaringer med samarbeidet og organisering av Miljøpakken. Undersøkelsen ble gjennomført blant partene i Miljøpakken. Her ble det også spurt om temagruppenes rolle. Sekretariatet mener det er relevant å ta med noen av funnene herfra som et bakteppe for dagens diskusjon.

Noen av funnene fra 2017:

Hva oppfatter du som temagruppenes viktigste oppgaver (generelt)?

- *Spille inn tiltak/prosjekter til HP*
- *Felles faglig diskusjonsforum*
- *Foreslå og prioritere prosjekter*
- *Iverksette bestillinger fra SEK*
- *Planlegge og gjennomføre tiltak*
- *Finne gode prosjekter*
- *Holde oversikt over utfordringer/behov innenfor sitt tema*
- *Forslag til prioritering av prosjekter*
- *Ha oversikt over prosjektporteføljen innen sitt fagområde*
- *Referansegruppe hvor alle etatene kan koordinere og samarbeide om prosjekter*

Hvordan fungere organiseringen med temagrupper?

Sterke sider:

- *Faglig samarbeid på tvers av etatene er verdifullt*
- *God fagkompetanse*
- *Representerer alle parter*
- *God kommunikasjon mellom partene*
- *Grunnlag for felles forståelse og felles løsninger - samordning*
- *Arena for faglige diskusjoner*
- *Skaper tematisk fellesskap*
- *Felles forståelse i prosjekter*
- *Oversikt over problemstillinger innenfor sitt tema*
- *Mulighet for avklaringer*
- *Erfaringsutveksling*
- *Et gode å møte kolleger på tvers av organisasjon*

Svake sider:

- *Uklart mandat/rolle*
- *For liten kontakt med SEK*
- *Sektortenkning, jobber for snevert*
- *Deltakerne har for svak forankring i egen organisasjon. Fremmer ikke organisasjonenes synspunkt*
- *Manglende koordinering av prosjekter mellom gruppene*
- *For personavhengig, prisgitt gruppeleder*

- Fungerer ikke som ansvarlige deler av organisasjonen. Virker tilfeldig hvordan de er organisert, hva slags mandat de har og hvordan de bidrar
- Fungerer ikke tilfredsstillende. Preges av dårlig stemning og faglig uenighet
- Enkelte grupper tar beslutninger i større grad enn mandatet tilsier
- Fungerer svært dårlig
- Møter ulike personer fra gang til gang
- Mangler oversikt over hvem som leder gruppene
- Griper ikke samordnet ATP
- Konsensusorientert
- Lukkede grupper
- Sterke personligheter bidrar til dårlig stemning
- Kollektivgruppa bør vekkes til live
- Prosess med HP fungerer ikke i gruppene, alt er opp til gruppeleder

Hva mener du kan bidra til å forbedre arbeidet i temagruppene?

- *Klarere mandat og rolle*
- *Mer samarbeid mellom gruppene*
- *Oppløse dem og gi etatene oppdrag om planlegging der fagressursene trekkes inn i arbeidet*
- *Koordineringsutvalg mellom gruppelederne. Mellomledernivået som forsvant med AU bør inngå i dette utvalget. Fellesmøter for alle temagrupper, koordinering på tvers*
- *Bedre forankring fra temagrupper til egen etat*
- *Faggruppene bør jobbe med å foreslå nye prosjekt, definere innhold i disse, komme opp med nye løsninger, se enkeltområder under ett, lage store og gode prosjekt*
- *Bytte av gruppeleder*
- *Få tydeligere rolle som kvalitetssikrer av løsninger i prosjektene*
- *Prosjektene bør forankres i virksomhetene med klart prosjekteierskap og oppfølging ihht prosjektbestillinger som følges opp av styrende organer*
- *Færre personer*

I spørreundersøkelsen kommer det fram ulike meninger om temagruppene. Det kommer også forslag til forbedringer. Disse kan vi ta med oss i diskusjonene om temagruppenes rolle i Miljøpakken.

2. Innspill fra partene ang temagruppene i Miljøpakken

Malvik kommune

Malvik kommune ser absolutt verdien av å ha temagrupper innenfor Miljøpakken, og har disse innspillene i saken:

Oppgaver

Når det gjelder hvilken rolle disse gruppene skal ha, er det for vår del kanskje viktigst å ha en faglig arena hvor vi kan få drøftet felles problemstillinger innenfor et fagområde. Vi ser også for oss at gruppene kan ha en viktig samordnende rolle gjennom at man blir kjent med hverandres innspill på et tidlig tidspunkt og kan justere slik at det blir bedre sammenheng i tiltak på tvers av kommunegrensene. Fagseminarer i regi av temagruppene ser vi på som et positivt tiltak for **kompetanseutvikling** på områder hvor vi ikke har noe eget stort fagmiljø.

Det bør ikke være i arbeidsgruppene at behovsvurderingen og idéutviklingen skjer – dette ansvaret bør ligge hos partene selv. Det kan selvfølgelig være at man ser et behov i egen kommune under

diskusjonen av et prosjekt som gjelder en annen kommune, men da ser vi for oss at det først og fremst handler om behov for samordning på tvers av kommuner. Temagruppene bør ikke bruke tid på ren idéutvikling.

I modellskissen er det også lagt inn en rolle hvor temagruppene kvalitetssikrer budsjettinnspillene fra partene før de går til sekretariatet. Dersom temagruppene skal ha en slik rolle, er det viktig med en forutsigbar møteplan, stabil deltakelse og at det blir tid for partene etterpå til internt å diskutere/prioritere innspillene før de skal oversendes til sekretariatet. Tidslinjen i modellen virker knapp. Vi er derfor noe usikker på hvordan dette kan fungere i praksis, men ser behovet for en bedre kvalitetssikring av måloppnåelse for prosjektene som spilles inn. Det er uklart om temagruppene har den riktige kompetansen til å foreta en kost-nytte-vurdering.

Organisering

Det er sikkert fornuftig at temagruppene kommer inn på et tidlig tidspunkt slik som utkastet til modell skisserer, og at ansvaret for å fremme forslagene i budsjettsammenheng ligger til etatene (partene i avtalen). Når det gjelder gruppenes kvalitetssikrings-rolle i innspillsfasen, viser vi til kommentaren forrige avsnitt.

Antall temagrupper, størrelse og møtevirksomhet

Det er i dag temagrupper for sykkel, kollektiv, gange, støy og trafikksikkerhet. Initielt foreslår vi å begrense antallet slik at gruppene for sykkel, gange og trafikksikkerhet slås sammen til en gruppe, mens kollektiv og støy beholdes som egne grupper. Vi understreker at dette er vår refleksjon på nåværende tidspunkt, og at det kan være grunner for å gjøre dette annerledes enn det vi har oversikt over nå.

Vi er enige i at størrelsen på gruppene bør begrenses, og at partene i hovedsak kan stille med en person hver. Det bør være en kjerne av deltakere med de opprinnelige partene i Miljøpakken, og de tre nye kommunene bør også delta i størst mulig grad for å ivareta et helhetssperspektiv for regionen. Møtetidspunktene i temagruppene bør i størst mulig grad samordnes, for eksempel ved at møte i en temagruppe avholdes i fortsettelsen av forrige temagruppe sitt møte. Dette muliggjør samme deltaker i flere grupper, og gir mindre reising.

Melhus kommune

Saken er kort drøftet i Melhus kommune:

Fordeler

- Gir økt mulighet for deling på tvers både mellom partene og på tvers av fagområder
- Gir økt mulighet for koordinering av tiltak mellom partene
- Kan sikre bredere forankring og forståelse av byvekstavtalens mål og tiltak
- Avhengig av temagruppenes oppgaver og mandat kan de sikre et bedre grunnlag/kvalitet på tiltak

Ulemper

- Ressurskrevende
 - o En forutsetning for en god temagruppe er at den møtes relativt «hyppig» for å sikre kontinuitet og kvalitet
 - o Må drives slik at den har fremdrift (innkallinger, rapporteringer, oppgaveløsninger mv...)

- o Krever at temagruppene får tilbakemelding/ oppfølging på oppgavene de utfører fra «oppdragsgiver»
- Miljøpakkens organisering blir mer kompleks
 - o Temagruppenes forhold til de øvrige «organene» kan bli så vidt «fjern» at de får utfordringer med forståelse av egen rolle
 - o Forutsetter et helt entydig mandat – dette kan være utfordrende å utforme
- Forankring – rolleforståelse
 - o Avhengig av hvilken rolle, oppgave temagruppene får vil den kunne påvirke etatens oppfatning av eget ansvar.

Øvrige innspill

- Behovet for temagruppene vil være ulik for partene. Eksempelvis antas det at Trondheim kommune vil ha større nytte da de har et langt større volum på tiltak og at endringstakten er større
- Skal temagrupper være nyttige kreves det erfaringsmessig at man legger ned relativt sett mye ressurser
- Det bør vurderes om fordelene nevnt innledningsvis kan løses på annen måte. Eksempelvis gjennom tidsavgrensede oppdrag som for eksempel arbeidet med parkeringspolitikken.
- Skal det etableres temagrupper bør klart avgrenset mandat være på plass
- Må ikke «undergrave» den enkelte etats forståelse av sitt formelle ansvar

Stjørdal kommune

Saken er drøftet i Stjørdal kommune i flere omganger:

Konklusjoner:

Temagrupper kan ha verdi som arena å drøfte/vurdere faglige forhold i «etatens» prosjekter som skal spilles inn til sekretariat.

Det kan være et faglig nettverk som er nyttig for den enkelte etat.

Den enkelte etat må fortsatt være ansvarlig for innspillene som skal fremmes til sekretariatet.

Temagruppenes rolle som ideutvikler, innspillsmaker må tones ned all den tid en har valgt å si at den enkelte etat er selv ansvarlig for innspillene.

Det må lages et klart og avgrenset mandat før en tar endelig stilling til om en skal ha temagruppene.

Det vil være en utfordring hvordan disse temagruppene skal organiseres. Hovedregel om en representant fra hver etat er god, men kan være litt fleksibelt, avhengig av antall grupper som organiseres.

Lederansvar for gruppe må fastlegges. Det var trolig enkelt med bare en kommune fylkeskommune og statsetater involvert. En temagruppe må ha en klar ansvarsperson for å gjennomføre de oppgaver som kommer. Eksempelvis TK tar ansvar for støy, SV. Tar ansvar for sykkel, osv. Det kan være at de nye kommunene har nok med å være deltakere i temagrupper.

Staten

Sekretariatet ba i AU i desember om at partene skulle gi innspill på hva de ønsker med temagruppene i Miljøpakken.

Statens vegvesen har vært deltakende i temagruppene siden Miljøpakkens oppstart. I perioden 2010-2016 var det en viss sammenheng mellom det interne prosesseierskapet til Miljøpakken, og den eller de som deltok i temagruppene. SVV organiserte det interne Miljøpakkearbeidet annerledes fra 2017 ved at strategiavdelingen var prosesseier og prosjekteier i tidlig fase, og prosjektavdelingen prosjekteier i detaljplanfase og byggefase. Da ble det liten sammenheng mellom eierskap til prosjekt

og prosess, og deltakere i temagruppene. I tillegg ble som kjent arbeidet med årsbudsjett og handlingsprogram lagt opp annerledes fra 2017.

Basert på de erfaringer Statens vegvesen har med temagruppene mener vi at temagruppene kun bør være en arena for faglig utveksling og kompetansedeling/-overføring. Dette er noe som det bør legges til rette for. Vi mener at temagruppene ikke bør ha en rolle inn i arbeid med årsbudsjett og handlingsprogram.

Det registreres imidlertid at det i ny KU-sak 3/19 ble bestemt at det skulle jobbes videre med å «Vurdere å revitalisere temagruppene slik at kompetansen kommer til nytte ved tilrettelegging for beslutningene?». Hva som ligger i begrepet «revitalisering» vites ikke, men det må på ingen måte endre praksisen med at etatene eier innspillprosessen og gir innspill til årsbudsjett og handlingsprogram. SVV's primære standpunkt er nevnt over, men i den grad bestillingen fra KU er at de faktisk skal ha en rolle i innspillprosessen, mener SVV at det må være *før* etatsinnspill. SVV's sekundære standpunkt er derfor at temagruppene kan gi anbefaling på hvilke tiltak som den enkelte etat bør gi innspill på, men etaten er på ingen måte bundet av denne anbefalingen. Men gitt riktig mandat til temagruppene vil dette kunne bidra til at ruter og innsatsområder blir sett bedre i sammenheng.

Tilleggsinfo til orientering: Den interne organiseringen i SVV fra 2017 vil videreføres i ny organisering av Statens vegvesen. Prosesseierskap og prosjekteier på utredningsnivå (prosjektutvikling) vil være i divisjon Transport og samfunn, avdeling Transport midt. Prosjekteierskap fra planlegging etter Plan og bygningsloven og til utbygging vil som hovedregel ligge til divisjon Utbygging, avdeling Utbyggingsområde midt.

Saksprotokoll

Utvalg: Formannskapet

Møtedato: 14.01.2020

Sak: 9/20

Tittel: Saksprotokoll - Endring i prøveprosjekt, Olav Tryggvasons gate

Resultat: Annet forslag vedtatt

Arkivsak: 20/20918

Vedtak:

Vedtak

1. Formannskapet ber kommunedirektøren gjennomføre modell for prøveprosjekt Olav Trygvassonsgate skissert i notat av 02.01.2020 med følgende tillegg:
 - a. Vestgående holdeplass flyttes slik at det opprettes tre felt mellom Munkegata og Søndre.
 - b. Formannskapet ber kommunedirektøren gå videre med å realisere en sykkelløsning i Fjordgata som så raskt som mulig kan erstatte sykkeltilbudet i Olav Tryggvasons gate.
 - c. Kommunedirektøren bes komme tilbake til Formannskapet med en sak der de i samarbeid med næringsliv og beboere i gata har gjennomgått hvilken parkeringsløsning som er gunstigst for å få etablert et sykkeltilbud i Fjordgata. Man skal også se på mulighetene og behovet for ytterligere p-plasser i området for å erstatte tapte plasser.
2. Kommunedirektøren bes samarbeide tett med fylkeskommunen med sikte på rask gjennomføring av prøveprosjektet.
3. Formannskapet ber kommunedirektøren legge fram en samlet sak om gateparkering i Midtbyen sammen med gatebruksplan. Saken gjennomgår hvor det er størst behov og muligheter for parkering, hc-parkering, korttidsparkering og lastesoner for næringstrafikk. Berørte interesser må høres før saken legges fram.
4. Formannskapet ber om at det legges til rette for nattholdeplasser for drosjene i Olav Tryggvasons gate mellom Nordre gate og Munkegata
5. Formannskapet ber kommunedirektøren komme tilbake med en sak ang bedre tilrettelegging for nattholdeplasser for drosjene i Midtbyen etter at det er hentet inn vurderinger fra politiet og drosjenæringa.

Behandling:

Mona Berger (SV) alternativt forslag pva SV, AP, MDG, SP og KrF:

1. Formannskapet ber kommunedirektøren gjennomføre modell for prøveprosjekt Olav Trygvassonsgate skissert i notat av 02.01.2020 med følgende tillegg:

- a. Vestgående holdeplass flyttes slik at det opprettes tre felt mellom Munkegata og Søndre.
- b. Formannskapet ber kommunedirektøren gå videre med å realisere en sykkeløsning i Fjordgata som så raskt som mulig kan erstatte sykkeltilbudet i Olav Tryggvasons gate.
- c. Kommunedirektøren bes komme tilbake til Formannskapet med en sak der de i samarbeid med næringsliv og beboere i gata har gjennomgått hvilken parkeringsløsning som er gunstigst for å få etablert et sykkeltilbud i Fjordgata. Man skal også se på mulighetene og behovet for ytterligere p-plasser i området for å erstatte tapte plasser.

Kommunedirektøren bes samarbeide tett med fylkeskommunen med sikte på rask gjennomføring av prøveprosjektet.

Formannskapet ber kommunedirektøren legge fram en samlet sak om gateparkering i Midtbyen sammen med gatebruksplan. Saken gjennomgår hvor det er størst behov og muligheter for parkering, hc-parkering, korttidsparkering og lastesoner for næringstrafikk. Berørte interesser må høres før saken legges fram.

Erling Moe (V), alternativt forslag:

Formannskapet ønsker ikke å gjennomføre store endringer i kjøremønsteret før gatebruksplanen behandles, som slik det nå ser ut blir i september 2020. Målet må være å komme fram til en varig og omforent løsning til beste for alle som ferdes i byen. Derfor iverksettes ikke rådmannens forslag til endringer i kjøremønsteret.

1. Formannskapet vil at det fra m til høsten blir prøvd ut tre kjørefelt i Olav Tryggvasons gate, for å bedre framkommeligheten i gata.
2. Sykkelfeltene og møbleringssonen i Olav Tryggvasons gate avvikles.
3. Formannskapet vil at det skal være en gjennomgående øst/vest sykkelrute i Midtbyen. Rådmannen utreder hvor det kan etableres. Et mulig alternativ er Fjordgata. Et slikt sykkelfelt etableres i forbindelse med gatebruksplanen, i dialog med brukere og drivere i de aktuelle gatene.

Ingrid Skjøtskift (H), alternativt forslag pva H, FrP:

1. Formannskapet avviser rådmannens forslag til endringer i kjøremønster. Formannskapet ønsker ikke å gjennomføre store endringer i kjøremønsteret før gatebruksplanen behandles. Målet må være å komme frem til en varig og omforent løsning til beste for alle som ferdes i byen.
2. Formannskapet ber om at det frem til høsten blir prøvd ut tre kjørefelt i Olav Tryggvasons gate, for å bedre framkommeligheten i gata.
3. Formannskapet ber om at kapasiteten i gata økes ved at sykkelfelt fjernes, og møbler i gata fjernes. Frigjort plass benyttes til etablering av tre kjørefelt/ svingfelt. Det legges til rette for at møbleringssoner/ servering kan etableres inntil husveggene på nordsiden av Olav Tryggvasons gate.
4. Formannskapet ber rådmannen gå i dialog med Næringsforeningen og andre relevante aktører for å sikre en løsning som ivaretar både framkommelighet for kjørende og gående, og effektiv varelevering.
5. Formannskapet mener at det ikke er hensiktsmessig å legge en egen sykkeltrasé gjennom Olav Tryggvasons gate, og ber om at dette arbeidet skrinlegges.

Ingrid Skjøtskift (H), tilleggsforslag pva H, FrP:

Formannskapet ber om at det legges til rette for nattholdeplasser for drosjene i Olav Tryggvasons gate mellom Nordre gate og Munkegata.

Julie Indstad Hole (Ap), tilleggsforslag

Formannskapet ber kommunedirektøren komme tilbake med en sak ang bedre tilrettelegging for nattholdeplasser for drosjene i Midtbyen etter at det er hentet inn vurderinger fra politiet og drosjenæringa.

Votering

Skjøtskifts alternative forslag falt mot tre stemmer (2H, FrP)

Moes forslag falt mot en stemme (V,)

Innstillinga fikk ingen stemmer og falt.

Bergers forslag ble vedtatt mot fire stemmer (2H, FrP, V)

Skjøtskifts tilleggsforslag ble vedtatt mot fem stemmer (3Ap, SV, MDG)

Indstad Holes forslag ble vedtatt mot tre stemmer (2H, FrP)

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift