



Vår dato  
7.02.2020

# MØTEREFERAT

## Kontaktutvalget for Miljøpakken

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

Kjetil Strand, Statens vegvesen  
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet  
Erlend Solem, Trøndelag fylkeskommune  
Harald Høydal, Fylkesmannen  
Carl-Jakob Midttun, Malvik kommune  
Katrine Lereggen, 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 ble godkjent.



## **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.

### *Konklusjon:*

*Tas til etterretning*

## **Sak 1/20: Trafikkutvikling**

### 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 busbdørene 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.

#### Kommentarer:

- Ønsker å se trafikkutviklingen i forhold til nivået
- Hvor blir det av tallen for kollektivtrafikk? Bekymringsfullt at vi mangler oversikt over denne trafikken.
- Det er ikke omdømmebyggende og ikke tilfredsstillende å ikke kjenne utviklingen av kollektivtrafikk. Bør framgå av referatet at AtB legger fram tall for utviklingen på neste møte.
- Fylkeskommunen har også etterspurt trafikk tall, og har nå bedt om et eiermøte for med AtB.
- Det er lett å telle mobillett, men vanskelig å vite hvor mange reiser som utføres med periodekort. Særlig når det også skjer forskyvninger i bruken av ulike typer billett.
- Utviklingen i bomstasjonene er ikke helt kompatibel med nullvekstmålets krav. Sekretariatet utfordres på å prøve å vurdere hvordan vi ligger i forhold til nullvekstmålet til neste møte. Da må vi også se utviklingen i type trafikk, herunder næringstrafikk og gjennomgangstrafikk. Bruke reisevanedata og byindeks.
- Bekymringsfull utvikling. Vet vi noe mer om hvor veksten av elbil kommer. Vil bompenger på elbil kunne bety noe for trafikkutviklingen.
- Det er alarmerende at det skjer vekst i trafikken på strekninger som er lange (jf. E6 sør). Det rammer oss sterkere og er et varsel om hva vi har i vente når E6 øst bygges ut til 4 felt.
- Næringstrafikk må tas ut av tallene. Overraskende at det ikke er etablert overgangsordninger som kan måle trafikkutviklingen etter endringene i kollektivtilbudet i august.
- Vi trenger et registeringsopplegg som er fast og gjenkjennbart også om mange år slik at det er mulig å foreta historiske analyser.

- De nye kommunene har ikke brukt midler ennå. Effekten kommer først senere som følge av tiltak.
- For lite pendlerparkeringsplasser i Skaun og dårligere kollektivtilbud i Melhus kan være medvirkende forklaringer til den sterke biltrafikkveksten på Klett.

*Konklusjon:*

*Kontaktutvalget er bekymret for trafikkutviklingen og ber sekretariatet vurdere hvordan trafikkutviklingen er i forhold til nullvekstmålet til neste møte. Dette som grunnlag for en diskusjon av nullvekstmålet og til bruken av virkemiddel*

**Sak 2/20: Samordning etter politisk behandling av årsbudsjett**

Fylkestinget, bystyret i Trondheim og kommunestyrene i Stjørdal, Malvik og Melhus har alle sluttet seg til forslag til årsbudsjett for Miljøpakken i 2020. 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 var 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 byveksttalen.*

#### 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 sykkeveg 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 trafiksikkerhetstiltak har hittil vært begrenset av manglende planberedskap og ikke av manglende tilgang til midler.

- Bystyret ber kommunaldirektøren vurdere trafiksituasjonen 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 allerede 1,5 mill. kr til regulering av fortau i Lundvegen i årsbudsjett 2020.

#### Statens uttalelse:

Sekretariatet har i saksgrunnlaget pekt på hvilke vedtak som er likelydende og hvilke som er forskjellige, i lokalpolitisk behandling av årsbudsjett 2020. Det som ikke er kommentert under her kan en legge til grunn at staten gir sin tilslutning til.

#### *Lokalpolitisk omforente vedtak*

- Staten slutter seg til lokalpolitiske vedtak om Øvre Sjetnhaugan, da dette ikke anses som et Miljøpakke-tiltak.
- Vegutbedring fv.6616 Løvsetvegen. Staten ber om at saken behandles særskilt i Kontaktutvalget. Det er ikke tilstrekkelig belyst at dette er et prosjekt som hører inn i

Miljøpakkens portefølje. I saken bør det kunne vises til hvilken forventet nytte prosjektet har for målene i Miljøpakken, og til hvilken kostnad.

- Ny tunnel og sykkelveg på fv. 715 Ila – Trolla – Flakk og nybygging/oppgradering av fv. 707 inkl. gang og sykkelveg Flakk - Klett. Staten ber om at saken behandles særskilt i Kontaktutvalget. Det er ikke tilstrekkelig belyst at dette er et prosjekt som hører inn i Miljøpakkens portefølje. I saken bør det kunne vises til hvilken forventet nytte prosjektet har for målene i Miljøpakken, og særlig merverdien for Miljøpakken av at prosjektet er tenkt som tunnel og gang og sykkelveg, og ikke kun gang og sykkelveg.
  - Det presiseres at staten ikke er imot tiltaket, men mener at grunnlaget for å gjennomføre prosjektutvikling må belyses bedre. Det registreres at tiltaket er nevnt i byvekstavtalen, men her er ikke ordet tunnel brukt som i fylkeskommunens vedtak.

#### *Vedtak som ikke er likelydende*

Staten slutter seg til eventuell enighet i Kontaktutvalget mellom kommune og fylkeskommune, men vil bemerke viktigheten av å ha kostnadsanslag i tråd med Miljøpakkens rutiner i prosjekt med en antatt kostnad over 10 mill. kr. I tillegg bør det foreligge en nyttevurdering av tiltaket før det tas inn som en del av porteføljen til Miljøpakken

#### *Øvrige vedtak*

Staten slutter seg til eventuell enighet i Kontaktutvalget mellom lokale parter knyttet til de punktene som er nevnt.

#### *Kommentarer:*

- Lokalpolitisk har en uttalt at Øvre Sjetnhaugen ikke er prioritert nå. Det er noe annet enn statens formulering om at tiltaket ikke hører med i Miljøpakken
- Staten har pekt på noen forhold som må på plass før det tas stilling til Løvsetveien og fv. 715 Ila-Trolla-Flakk. Det kan settes av penger i årsbudsjettet, men programrådet må behandle saken.
- Fosslia prioriteres fra Stjørdal kommune
- Vi må kunne spille inn penger fra fellesskapet. Hvilke penger er det? Viktig å tydeliggjøre finansieringen.
- Trondheim kommune må gå en runde på dette. Ser ikke rom for en stor fellespott.
- Hvilken pott spiller fylkeskommunen inn prosjekter på? Kollektivprosjekt og fylkesvegnett.
- Det illustrerer behovet for faggrupper slik at noen kan se på tvers av vegansvaret.
- Det må ligge et politisk handlingsrom. Politikerne må kunne spille inn nye prosjekt i årsbudsjettet.
- Bra med politiske innspill, men viktig presisering at det må være enighet mellom kommune, fylke og stat om nye prosjekter og at det må foreligge tilfredsstillende dokumentasjon av nytte og kostnader før reell prioritering.
- Krav til bruk av anslagsmetodikk for prosjekt over 10 mill. kr.
- Hva med de øvrige vedtakene. Det er viktig å sette av midler til reguleringsplan for Lundvegen og utrede trafikksituasjonen i Hørlocks veg/Jakobslivegen.
- Disse prosjektene er OK, men vi trenger ikke sette av nye midler her. Det er satt av midler til regulering av fortau i Lundvegen og det er ubrukte midler til utredning av trafikksituasjonen i øst/Brundalsforbindelsen.
- Trafikksituasjonen i øst/Brundalsforbindelsen er en annen problemstilling. Fylkeskommunen vil komme tilbake til innhold i dette prosjektet.
- Full trykk på planlegging. Trenger ikke sette av nye midler, årsbudsjettet vil ikke legge demper på aktiviteten. Legge fram saker med dokumentasjon for programråd og Kontaktutvalg om nødvendig.

### Konklusjon:

- *Følgende prosjektutviklingstiltak inkluderes i årsbudsjettet:*
  - *Snuplass Brekkåsen i Melhus: 0,5 mill. kr*
  - *Modernisering av Gråkallbanen: 0,5 mill. kr*
  - *Innfartsparkering Hommelvik: 0,4 mill. kr*
- *Det settes av midler til prosjektutvikling:*
  - *Løvsetvegen i Melhus: 0,5 mill. kr*
  - *Tunnel Ila-Trolla-Flakk, samt nybygging/oppgradering fv. 707 inkl. GS-veg Flakk – Klett: 0,5 mill. kr*

*Programområdet gis fullmakt til å kunne godkjenne oppstart når det foreligger en oversikt over forventet nytte, kostnad og bidrag til måloppnåelse.*

- *Det settes av 1 mill. kr til detaljplanlegging av holdeplass Fossli i Stjørdal*
- *Programrådet fikk mandat fra Kontaktutvalget til å avklare driftstilskudd til kollektivtrafikken. Programrådet vedtok 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.*
- *Det settes av midler til bygging/gjennomføring av:*
  - *Sykkelveg med fortau i Blaklivegen (10 mill. kr)*
  - *Sykkelveg med fortau i Strandveien (4 mill. kr)*
  - *Tiltak for oppfølging av prosjekt om innstegshøyde (2 mill. kr)*
  - *Pendlerparkering på Ler (6,8 mill. kr)*

*Programrådet gis fullmakt til å kunne godkjenne byggestart når det foreligger tilfredsstillende dokumentasjon for å foreta prioritering, dvs. byggeplan med kostnadsanslag og vurdering av nytte og bidrag til måloppnåelse.*

- *Det settes av 20 mill. kr til bygging av Kolstadvegen. Kontaktutvalget vil kunne godkjenne byggestart når det foreligger tilfredsstillende dokumentasjon for å foreta prioritering, dvs. byggeplan med kostnadsanslag (etter anslagsmetoden) og vurdering av nytte og bidrag til måloppnåelse.*

### **Sak 3/20: Miljøpakkens handlingsprogram 2021-24**

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, 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 tilfredsstillende 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 bompengavtale 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 porteføljestyling 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 føring 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

Kommentarer:

- Er uenig i flere av prinsippene. Vi kan ikke bare ha referanse til nullvekstmålet, men må også ha med andre mål i Miljøpakken. Måloppnåelse betyr i forhold til alle mål i Miljøpakken.
- Anlegget behøver i ikke være funksjonelt forskjellig. Et bredere fortau må for eksempel kunne bygges for Miljøpakkens midler. Trenger noen kriterier for å vurdere hva som er funksjonelt. Er en i tvil om dette, må prosjektene tas opp i Kontaktutvalget
- Må ta diskusjonen i forhold til drift. Økt standard kan være nødvendig for å drifte godt. God drift av gangveger kan være viktig for å få flere til å gå.
- Rent vedlikehold skal ikke Miljøpakken drive med, men oppgradert veg kan ligge innenfor. Tvilstilfeller kan bringes fram for Kontaktutvalget.
- Miljøpakkens midler må kunne benyttes til drift. Hvis viktigste tiltak er drift og vedlikehold så må vi kunne tenke det.
- Miljøpakkens midler skal gi en merverdi ut over det som ellers ville ha blitt utført. Vi har ikke mange finansieringskilder som kan benyttes til drift av veganlegg. Belønningsmidler og litt kommunale midler.
- Bør presisere hvordan vi forholder oss til nullvekst. Pakken av tiltak skal samlet sett bidra til nullvekst - ikke nødvendigvis hvert enkelt prosjekt. Alle prosjektene må imidlertid beskrive hvordan de bidrar til nullvekst.
- Må få fram de viktigste prosjektene. Bomsystemet må også kunne ses som tiltak for å oppnå en ønsket byutvikling.
- E6 prosjektet er en del av Miljøpakken ut fra historien, ikke som tiltak for nullvekst. Vegutbygging kan også være bra for byutviklingen.
- Vi har dårlige resultat mht nullvekst. Har vi fleksibilitet til å foreta nødvendige økonomiske disposisjoner underveis dersom det er nødvendig for resultatet?
- Statens bidrag til bussdepot er en del av investeringstilskuddet til Metrobuss og omtalen av at det håndteres utenfor Miljøpakken bør tas ut av handlingsprogrammet.
- Samordning er et viktig punkt som omtales i handlingsprogrammet
- Forslag til handlingsprogram bør sendes på politisk høring også til alle partene i Miljøpakken før det sendes til politisk behandling.
- Ok å inkludere bomforliket i handlingsprogrammet selv om en tilslutning til bomforliket ikke er avgjort ennå. Må ta inn forbehold om avtale i teksten.

*Konklusjon:*

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

*Det forutsettes at:*

- *alle parter er omforente om at tiltakene som inngår i handlingsprogrammet bidrar til måloppfyllelse i henhold til Miljøpakkens mål (ikke bare nullvekstmålet).*
- *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, ekstra vinterdrift av sykkelveger og eventuelt andre tiltak som Kontaktutvalget godkjenner*

- skal ikke erstatte behov for vedlikehold av veg, men må ved ombygging framstå som funksjonelt forskjellig fra opprinnelig anlegg, dvs. en merverdi for trafikanten i form av for eksempel større bredde, rød asfalt eller sykkelveg med fortau.
- 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 tilfredsstillende alle de krav som stilles ved innmelding til årsbudsjettet. Finansieringen er da en binding inn i årsbudsjett 2021 med forbehold om statlige bevilgninger i statsbudsjettet. Handlingsprogrammet sendes på høring til alle parter før sluttbehandling.*

#### **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. 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.

### Kommentarer:

- Ikke alle behov er vist i figuren. Bynesvegen må også inn. Kan den tas inn? Kan avklares i forhold til bruk av statlige midler, men kan også alternativt finansieres av andre midler avsatt til sykkel i Miljøpakken.
- Forslaget er ikke uttømmende eller ekskluderende, men viser noe alle kan komme i gang med.
- Finnes det planer for et hovednett for sykkel? Ja, det finnes.
- Programområdemidlene kan ikke benyttes til innledende planlegging, men til byggeplan. Vegvesenet setter av planleggingsmidler for å dekke innledende arbeid og reguleringsplan

### Konklusjon:

*Kontaktutvalget ber vegvesenet spille inn behov for 50 mill. kr for bruk til planlegging, grunnerverv 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*

## **Sak 5/20: Temagruppene i Miljøpakken**

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.

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:

Kommentarer:

- Ganske uenig i anbefalingen. Arbeidet i Miljøpakken blir mer og mer fragmentert. Partene kjenner ikke hverandres prosjekter. Stat, fylke og kommune må sette seg sammen. Hvert år er det behov for temagrupper i forbindelse med årsbudsjettet etc. Det er en forventning om å ha innsyn i alle prosjektene.
- Enig med begge to. Nyttig med felles arena, men da basert på oppdrag, ikke som tidligere. Bemanne ut fra behov, eventuelt ut fra nye oppgaver. Dagens praksis er ingen ressurseffektiv måte å ha temagrupper på.
- Partene må stå for egne innspill, men disse kan samordnes. Hvordan kompensere for fragmenteringen? Trenger bedre forståelse for andres oppgaver.
- Ønsker å utvikle grupper som tar selvstendig initiativ. Ønsker å ha grupper for samordning. Arbeidsutvalget kan også ha en rolle
- Punktet om at partene tar selvstendig ansvar for å sikre samarbeidet i Miljøpakken er for svakt og bør strykes.
- Ber programrådet komme tilbake til Kontaktutvalget med en vurdering av svakheter og områder hvor det er behov for samordning.

Konklusjon:

1. *Temagruppene i Miljøpakken utvikles*
2. *I stedet kan det opprettes grupper for å løse tidsavgrensede/spesielle oppdrag eller prosjekter*
3. *Programrådet kommer tilbake til Kontaktutvalget med en vurdering av svakheter og behov for samordning.*

## **Sak 6/20    Finansiering av prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate**

### 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. 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 sak 11-20 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.

### Kommentarer:

- Hvor går grensen. Prøveprosjektene har en tendens til å pakke på seg.
- Vil også være behov for tiltak utenfor Olav Tryggvasons gate. Må få fram totaliteten i forslaget. Kjenner ikke behovet for midler til tiltak i Fjordgata ennå.
- Dette kan betraktes som et nytt prøveprosjekt. Ønsker å prøve en ny variant. Det kan være penger å spare ved å utprøve dette før gatebruksplanen vedtas.
- KU aksepterer den skisserte utvidelsen av kostnadsrammen. I det ligger en forståelse av at det også vil være behov for midler til tiltak i Fjordgata.
- Gatebruksplanen for Midtbyen vedtas i september. Må ha midler til tiltak i Fjordgata.
- Forslag til finansiering av tiltak i Fjordgata kommer i politisk sak.

*Konklusjon: Kontaktutvalget godkjenner en utvidelse av kostnadsrammen i prøveprosjektet til totalt 17,5 mill. kr (5,5 mill. kr i tillegg) og er innforstått med at det er behov for midler også til tiltak i Fjordgata.*

## **Sak 7/20: Orientering om saker i media**

Det er registrert svært mange saker i media (435 siden oktober). En del er av mer generell karakter som er knyttet til diskusjonene rundt bompengeforliket. Ellers er bl.a. Metrobuss, kollektivtrafikktilbudet og ulike Miljøpakkeprosjekt omtalt. Det har vært åpning av pendlerparkering på Være. NAFs trafikkbarometer viser at Trondheim fortsatt er beste by. Det er etablert samarbeid med kommunikasjonsfolk i nye kommuner. Piggdekkaksjon er gjennomført, og Abels Hus er kåret til mest sykkelvennlig arbeidsplass. Reisevaneundersøkelse viser at tre av fire som besøker Midtbyen i fritida kommer uten bil. På Gløshaugen sykler 37 % av arbeidstakerne, på Dragvoll 29 %. Av sistnevnte benytter hele 40 % elsykkel.

*Konklusjon: Tas til orientering*

## **Eventuelt**

- Stjørdal etterlyste behov for sporavklaring fra Jernbanedirektoratet i neste møte. Hadde forventet å få svar på det nå. Programrådet har behandlet det og akseptert at svaret kommer i neste møte, men når det stilles et spørsmål i Kontaktutvalget, så må det også svares ut der.