

Miljøpakkens handlingsprogram 2021 – 2024

Fylkeskommunen og tre av fire kommuner har hittil behandlet handlingsprogrammet. Melhus behandler programmet 23.6.2020.

Stjørdal og Malvik tar handlingsprogrammet til orientering, Melhus foreslår å vedta programmet mens fylkeskommunen støtter høringsutkastet. Alle unntatt Stjørdal gir ordfører fullmakt til å framforhandle en omforent innstilling til politisk styringsgruppe. Fylkesordførers fullmakt er begrenset av rammene i Fylkestingets vedtak.

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har svært omfattende vedtak som omhandler både styringen av Miljøpakken og innspill til årsbudsjett, senere handlingsprogram og planarbeid. Vi har forsøkt å samle vedtakene i grupper:

1. Vedtak av handlingsprogram
2. Vedtak som gjelder innholdet i Handlingsprogram 2021 – 2024. Dvs. eventuelle endringer som skal innarbeides i handlingsprogrammet før det går videre til politisk styringsgruppe.
3. Vedtak som betraktes som innspill til arbeidet med neste årsbudsjett (2021). Disse innspillene vil bli omtalt i årsbudsjettet og inngår som grunnlag for prioritering av tiltak i 2021.
4. Vedtak som gir føringer for senere revisjon av handlingsprogram og som er innspill til arbeidet med Handlingsprogram 2022 – 2025.
5. Vedtak om tiltak som er bestilt gjennomført tidligere
6. Vedtak som gir føringer for hvordan arbeidet i Miljøpakken styres og gjennomføres.
7. Vedtak om utredninger av ulike planer og tiltak som etter vår vurdering ligger innenfor Miljøpakkens ansvarsområde i henhold til byvekstavtalen
8. Vedtak om andre planer og tiltak som etter vår vurdering ligger innenfor partenes normale ansvarsområde utenfor Miljøpakken i henhold til byvekstavtalen.

Det er bare vedtak innenfor de to første punktene som trenger avklaring nå. De øvrige innspillene avklares gjennom senere prosesser, herunder arbeid med årsbudsjett og revidert handlingsprogram. Vedtakene knyttet til styring og gjennomføringen av Miljøpakkens oppgaver vil bli fulgt opp gjennom interne samarbeidsprosesser ledet av Kontaktutvalg/programråd.

1. Vedtak av handlingsprogram Innarbeides i Handlingsprogram 2021 – 2024 før behandling i politisk styringsgruppe	
TRFK	Fylkestinget støtter fremlagte høringsutkast til handlingsprogram for Miljøpakken for perioden 2021-2024 med følgende bemerkning: <ul style="list-style-type: none">- Porteføljen oppdateres i løpet av perioden med en vurdering av effekt på det oppdaterte nullvekstmålet og ny målemetodikk- Prosessen med soneinndeling av avtaleområdet må startes opp. <p><u>Fullmakt.</u> Fylkestinget gir fylkesordfører fullmakt til å fremforhandle et omforent handlingsprogram med de øvrige partene i Miljøpakken, innenfor rammene av vedtatt handlingsplan.</p>
TK	Bystyret gir ordføreren fullmakt til å fremforhandle en omforent innstilling til Miljøpakkens handlingsprogram 2021-2024 fra Kontaktutvalget til politisk

	styringsgruppe. Ordføreren bes orientere formannskapet om resultatet ved forhandlingene.
SK	Kommunestyret tar saken om Miljøpakkens handlingsprogram 2021-2024 til orientering.
MaK	Miljøpakkens handlingsprogram 2021-2024 tas til orientering. 1. Ordfører gis fullmakt til å fremforhandle en omforent innstilling fra kontaktutvalget til politisk styringsgruppe. 2. Ordfører gis mandat til å prioritere tiltak fra brukerutvalget for kollektivtrafikk ifm behandling av mobilitetsplan fra AtB.
MeK	Behandles 23.6, Forslag til vedtak: - Kommunestyret vedtar Miljøpakkens handlingsprogram 2021 – 2024 - Ordfører gis fullmakt til å forhandle på vegne av Melhus kommune

2. Vedtak som gjelder innholdet i Handlingsprogram 2021 – 2024

Dvs. eventuelle endringer som skal innarbeides i handlingsprogrammet før det går videre til politisk styringsgruppe.

Part	Vedtak	Økonomisk konsekvens	Kommentar
TK	TK 6d: Rammen til gangtiltak økes med 50 millioner kroner i perioden til 163,5 millioner kroner.	Ufordelt ramme 2021-2029 reduseres med 125 mill. kr	
TK og TRFK	TK 7c og TRFK 13b: Trafikkopplæring på sykkel vil bidra til trygg sykling for barn i grunnskolen. Det er i tråd med målene i sykkelstrategien for Trondheim 2014-2025. Fylkestinget ber fylkesrådmannen legge fram et forslag til hvordan et samarbeid mellom Miljøpakken og fylkeskommunen kan sikre drift, organisering og faglig innhold i trafikkopplæring på sykkel på Eberg sykkelgård. Miljøpakken setter av inntil 500 000 pr år til formålet.	Benytter 4,5 mill. kr av belønningsmidlene. Kan finansieres innenfor rammen for sykkelsatsing	
TK	TK 10: Rammen til mobilitetsrådgivning økes med 30 millioner kroner i perioden til 54,8 millioner kroner. Midlene øremerkes HjemJobbHjem. Mobilitetsrådgivning går fra å være en del av "Øvrige tiltaksområder" til å bli et eget tiltaksområde.	Ufordelt ramme 2021-2029 reduseres med 75 mill. kr	
TRFK	TRFK 16, første del: Teknologiprojektene i Miljøpakken må prioriteres og styrkes, spesielt med tanke på Big Data. Bildeling kan bidra til både redusert arealbruk knyttet til bilbruk samt raskere elektrifisering av bilparken. Nødvendig teknologi for bildeling er nå tilgjengelig og det finnes kjente markedsaktører på området. Fylkestinget ønsker derfor at Miljøpakken i perioden avsetter kr. 5 mill. til å utfordre relevante	Innenfor rammen i byvekst-avtalen	

	aktører i næringslivet i Norge og utenfor, til å utvikle et konsept for bildeling som bygger opp under nullvekstmålet, og som kan testes i Trondheim i handlingsplanperioden. Tiltaket blir Miljøpakkens 6. teknologiprojekt.		
SK	SK, handlingsprogrammets kap. 17, side 35: Ekstra kulepunkt under overskriften «Andre nye tiltak som er aktuelle å finansiere gjennom Miljøpakken og som er innenfor det som kan bidra til nullvekstmålet»: <ul style="list-style-type: none"> • Gang- og sykkelbru over Stjørdalselva i området mellom Værnes og Reppa. • Parkeringskjeller for pendlere under Ole Vigs Park / Paviljongtomten vis-a-vis Stjørdal stasjon. 	Benytter rammeavsetninger til Stjørdal	

3. Vedtak som betraktes som innspill til arbeidet med neste årsbudsjett (2021)

Innspillene vil bli omtalt i årsbudsjettet og inngå som grunnlag for prioritering av tiltak i 2021.

Part	Vedtak	Økonomisk konsekvens	Kommentar
SK	SK andre punkt: Stjørdal kommunestyre mener at bybusstilbudet i Stjørdal er viktig for innbyggerne i kommunen, og forsøket med å få Stjørdal kommune til å finansiere dette tilbudet med midler fra sin andel fra Byvekstavtalen er i direkte strid med inngått Byvekstavtale.	Uavklart	Bybusstilbudet nedlegges og erstattes med bestillingstransport neste år. Innspill om videreføring
TK	TK 4a, siste setning: En viktig del av dette vil være å få trafikken ut fra Heimdal sentrum og da blir det viktig at Johan Tillers vei (del 2) blir prioritert ferdigstilt.	Benytte rammeavsetning detaljplan	Avhengig av framdrift i pågående prosjekt
TRFK og TK	TRFK 8b og TK 4b: Fv 707 Brå bru. Brua bygges med ca 100 meter gang og sykkelvei på på begge sider av brua. Fastsetting av styringsramme og sluttfinansiering vedtas i årsbudsjettet for 2021. Kostnader totalt er estimert til ca 60 millioner.	Merkostnad ca 15 mill kr finansieres av gang/sykkel	Byggeplan med kostnadsanslag må foreligge i 2020 for oppstart 2021
TK	TK 4c: Trafikksikkerhetstiltak Sjetnemarka: Utkjøring fra Sjetnemarka fra Øvre Sjetnhaugan må utbedres. Det er ønskelig med en "fjerde" arm i rundkjøringen for påkobling fra Sjetnemarka. Utfordringen med dette er at man kan få tilbakeblokkering av kollektivtransport inn imot bussterminal på Tonstadkrysset. Her kreves det en utredning for å finne en løsning som ivaretar både trafikksikkerhet og fremkommelighet for buss. Det må settes av utredningsmidler til dette i årsbudsjettet i 2021.	Benytte rammeavsetning for prosjektutvikling trafikksikkerhet	
TK	TK 4d:		

	Trafikksikkerhetstiltak - Kryss Østre Rosten – Tiller ringen. Venstresving fra Østre Rosten ned mot Tillerbruveien er i dag trafikkfarlig. På bakgrunn av trafikkmengde og fartsgrense (60 km/t) anbefales det å etablere et venstresvingefelt. Plan og kostnadsgrunnlag for dette må utarbeides i forbindelse med årsbudsjettet 2021.	Benytte rammeavsetning for prosjektutvikling trafikk-sikkerhet	
TK	TK 6b: Trafikkforholdene på Jakobsli/Charlottenlund må løses. På kort sikt må det vurderes tiltak i Skovgårdkrysset og ved Hørlocks veg og Jakobslivegen. Tiltakene må gjøre det sikrere for gående og syklende, bedre framkommelighet for busser og løse opp biltrafikken. Trafikksikkerhetstiltakene i dette området må prioriteres høyt. Det bestilles et forprosjekt i årsbudsjettet 2021 der man ser på mulighetene for å utbedre fortau i området, eventuelt slå sammen lyskryss, se på mulighetene for å styre lysreguleringen i Hørlocks veg slik at trafikk fra Jakobsli blir prioritert.	Benytte rammeavsetning for prosjektutvikling trafikk-sikkerhet	
TK	TK 6c: Det er avsatt 82,9 millioner i rammeavsetninger innen støv og støy i handlingsplanens fireårsperiode. Utleirvegen skal prioriteres med oppstart i 2021. Videre prioritering og gjennomføring av Kockhaugvegen, Kong Øysteins veg, Byåsveien blir fremlagt i årsbudsjettet for 2021	Benytte rammeavsetning for detaljplanlegging	Kan tas inn i årsbudsjett når prioriteringsgrunnlag med nytte og kostnad foreligger
TK	TK, deler av punkt 6f: Bystyret mener at følgende tiltak skal vurderes og prioriteres i trafikksikkerhetsplanen: - Manglende fortau i Sjøvegen, mellom jernbanelinja og Ranheimsvegen. Dette er skoleveg for alle barna i Sjøvegen og Hasselbakkvegen som skal til Charlottenlund barneskole, ungdomsskole og videregående. - Det mangler både fortau og sykkeltrase fra Ranheimsvegen 67 og på vegstrekket derfra mot holdeplass "Rotvoll" og videre til holdeplass "Leangen". - Dagens løsning er utfordrende ved Munkvoll og ved Byåsen barneskole, her må det bestilles en utredning for å få belyst hva som kan gjøres for å bedre situasjonen - Sikre et sammenhengende gangtilbud langs øst- og nordsiden av Saupstadringsen. I dag må fotgjengerne krysse Saupstadringsen to ganger eller gå i veibanen. Sikre gode trafikkløsninger for gående i Saupstadkrysset og ved Heimdal vgs - Trafikksikkerhetstiltak knyttet til skolevei i Klæbu.	Benytte rammeavsetning prosjektutvikling trafikk-sikkerhet og sykkel	Byplankontoret har ansvar for trafikk-sikkerhetsplan (jf. byvekstavtale) Miljøpakken kan finansiere prosjektutvikling og eventuell videre detaljplanlegging og utbygging av tiltak
TK	TK 6g:		

	Bystyret ber om at følgende turveier/snarveier blir prioritert med lys i årsbudsjett for 2021: <ul style="list-style-type: none"> - turvei i Stokkbekkdalen - snarvei mellom Brundalen og Charlottenlund 	Benytte rammeavsetning prosjektutvikling snarveg	
TK	TK 7g: Sykkel og trafiksikkerhetstiltak langs Singsakerringen fra Innherredsveien/St.Ing Dahls gt til Klæbuveien/Elgeseter gt skal prioriteres finansiert i årsbudsjett 2021. Veien er ikke bare en indre ringvei rundt sentrum, men også skolevei for 5 skoler og for studenter ved NTNU, og utbedringene må ferdigstilles langs hele strekningen.	Benytte rammeavsetning sykkel	Arbeid på deler av strekningen er finansiert
	TK 7i: For å få flere til å bruke sykkel må det legges til rette for at sykkelen kan stå trygt når den parkeres, bystyret mener det må settes opp flere låsbare skap til sykkelparkering i og rundt sentrum. Miljøpakken må samtidig jobber for at flere arbeidsplasser og store handelsarealer utenfor sentrum legger til rette for trygg sykkelparkering.	Benytte rammeavsetning sykkel + reiserådgivning	Enkle tiltak som kan gjennomføres raskt
	TK 7k: Bystyret understreker at gang-/sykkelveg på strekningen Kattem-Lundåsen-Hestsjøen er et viktig trafiksikkerhetsprosjekt og ber om at det settes av midler til manglende regulering og planlegging. Bystyret ber om at saken om Årsbudsjett Miljøpakken 2021 klargjør hvordan finansiering og gjennomføring av anlegget kan skje som et spleiselag mellom offentlige midler/miljøpakken og rekkefølgebestemmelser til ulike reguleringsplaner langs strekningen.	Benytte rammeavsetning prosjektutvikling sykkel	

4. Vedtak som er innspill til arbeidet med handlingsprogram 2022-25 og senere revisjoner av handlingsprogrammet.

Der beslutningsgrunnlaget foreligger i løpet av 2020, kan tiltak legges inn i handlingsprogrammet med binding til årsbudsjett 2022. Kontaktutvalget kan da vurdere å omdisponere midler for oppstart i 2021 .

Part	Vedtak	Økonomisk konsekvens	Kommentar
TK og TRFK	TK 5b: Det er viktig å se på hvordan man kan koble sammen regionbussnettet og bybussnettet. Dette vil gi et bedre kollektivtilbud og man kobler sammen regionens felles bo -og arbeidsmarked på en bedre måte. På Byneset går det regionbusser forbi Flakk og Klett, her har man en mulighet til å	Benytte rammeavsetning for kollektiv for utprøving av tiltak	Det skal foreligge et prioriteringsgrunnlag som viser forventet nytte og kostnad før utprøving

	<p>utvikle et kollektivtilbudet som pilot der med “skyttelbusser” Flakk/Klett, felles betalingsløsninger, eventuelle bildelingsmodeller, bedre kollektivløsningen på Byneset og binde regionen bedre sammen. Det settes av midler for utprøving av dette i miljøpakkens handlingsplan 2021-2024.</p> <p>TRFK 13c: Fylkestinget ber om at det settes av penger til å utredes en helhetlig løsning for sykkelvei på Byneset. Utredningen må fokusere på å lage trafikksikre forbindelser mellom tettstedene.</p>		
TK	<p>TK 7f: Det er fullført, og det er under utarbeidelse svært gode løsninger for gående og syklende fra Selsbakk og opp til Selsbakk skole. Det eneste som gjenstår er å få en løsning med eget gangareal ved jernbaneundergangen ved Selsbakk stasjon. Dette må utredes og planlegges for gjennomføring i denne fireårsperioden.</p>	Benytte rammeavsetning for prosjektutvikling sykkel, eventuelt trafikk-sikkerhet	Det skal foreligge et prioriteringsgrunnlag som viser forventet nytte og kostnad før videre detaljplanlegging og utbygging prioriteres
TK	<p>TK 7h: Bystyret understreker betydningen av å forbedre trafikksikkerheten langs Roald Amundsens vei, som er busstrasé, mye brukt sykkelrute og viktig adkomst til Bymarka fra Ila. Finansiering av bredt fortau kan skje ved en kombinasjon av midler fra Miljøpakken og rekkefølgebestemmelse ved salg av mulig utbyggingsområde (jfr FS-sak 330/16). Bystyret avsetter midler til nødvendige grunnundersøkelser og planlegging, med tanke på regulering og salg av området og sikker gang-/sykkelforbindelse langs Roald Amundsens vei.</p>	Benytte rammeavsetning for detaljplanlegging sykkel	Forprosjekt er gjennomført, men ikke videreført pga høye kostnader og store inngrep i tilstøtende eiendommer
TK	<p>TK 7j: Gjennomføre helhetlig sykkelvei gjennom Kolstad/Saupstad fra Husebytunet metrostasjon til ny gang og sykkelbru over Bjørndalen.</p>	Rammeavsetning prosjektutvikling sykkel	
TK	<p>TK 7l, siste del: Men det må i tillegg avsettes midler til planlegging av planfri kryssing ved gangfeltet nederst i Okstadbakken der Osloveien møter Bjørndalen.</p>	Rammeavsetning prosjektutvikling sykkel	

5. Vedtak om tiltak som er bestilt gjennomført tidligere

Part	Vedtak	Økonomisk konsekvens	Kommentar
TRFK og TK	TRFK 7a, TK 3a: Byggestart fv 704 Tanem - Tulluan må fremskyndes, i tabell 5: Tiltaksplan for hovedveier i handlingsprogrammet vises prosjektet finansiering og gjennomføring. Prosjekt	Er finansiert	Prosjektmidler er allerede avsatt i forslag til handlings-program.

	og styringsramme forventes behandlet i forbindelse med årsoppgjøret 2021. Dette må fremskyndes og det må forventes byggestart i 2021. Dette er viktig for trafikksikkerheten på Tanem og for å sikre tilgang til næringsareal på Tulluan.		Forutsetter at byggeplan med kostnadsanslag utarbeides i løpet av 2020 for oppstart i 2021.
TRFK og TK	TRFK 7b og TK 3b: E6 sør må ferdigstilles, en utvidelse og utbedring av rundkjøringen på Klett må prioriteres. Finansiering av planlegging med forventet oppstart i 2020	Er finansiert	Finansieres av ledige midler E6. Vedtatt i Kontaktutvalget
TK	TK 6a: Det er fortsatt byggeaktivitet ved Lund metroholdeplass stasjonen, det er vedtatt bygging av butikk og boliger i tilknytning til metroholdeplassen. Det gjenstår gang- og sykkeltrase langs med Lundveien fra Ringvålvegen til Lundåsen. Plan og kostnadsgrunnlag for dette må utarbeides i forbindelse med årsbudsjettet 2021	Ingen foreløpig. Kan bli behov for mer midler til byggeplan	Det er bevilget midler til reguleringsplan. Programråd kan omprioritere midler til byggeplan
TK	TK, deler av punkt 6f: - Trafikksikkerhetstiltak med fortau for fotgjengere mellom bussholdeplassene Sorgenfri og Anton Grevskotts veg, denne må sees i sammenheng med sykkeltiltak i samme område.	Fortau er finansiert (også bygge-midler)	Det arbeides med reguleringsplan for erverv
TK	TK 7e: Utrede helhetlige løsninger for gang- og sykkelveier på Byåsen, og langs med Byåsveien og Bøckmans veg mot sentrum. Bedre sykkeltrase Byåsveien ned mot Bergsligt. Framskynde utbygging av planlagte gang- og sykkelvei prosjekter	Er finansiert.	Flere prosjekt
TK	TK 7l, første deler: Bystyret bestiller videre utredning av følgende tiltak: - Utrede gang- og sykkelvei fra Klæbu sentrum og retning Amunddalen - Standarden og kapasiteten for syklende i Bjørndalen mellom Sluppen Bru og innkjøringen til Selsbakk/Romolslia må løftes - Fremtidig avkjøringsrampe som er planlagt i forbindelse med Nydalsbrua må på plass for å redusere trafikken i Osloveien/Bjørndalen	Deler av punkt 1 er finansiert Punkt 2 er under planlegging Planlegges i prosjekt Nydalsbrua	Gjelder regulering og byggeplan for to delstrekninger: Lia pukkverk – Kambrua og Solemsbekken - Hallset Bygging må avklares i henhold til finansiering
TRFK	TRFK 16, andre del: Fylkestinget ber om at bygging av en planfri fotgjengerkryssing av rv. 706 ved Tollboden tas inn i Handlingsprogrammet 2021-2024. Dagens situasjon bidrar til store køer som gir en lite effektiv næringstransport.	Planlegging er finansiert	Prioriteringsgrunnlag som viser forventet nytte og kostnad må utarbeides

6. Føringer for arbeidet i Miljøpakken

Part	Vedtak	Kommentar
------	--------	-----------

TRFK	<p>TRFK 1: Fylkestinget vektlegger effektiv saksgang, god framdrift og kostnadskontroll i prosjektene. Pandemi og nedstenging av samfunnet har ført til et behov for økt aktivitet. Fylkestinget ber om at det legges til rette for at prosjekt som forseres, blir prioritert for raskest mulig oppstart. Saker som krever omforente vedtak i fylkesting, kommunestyrene og bystyret må sikres godt koordinerte prosesser i forkant av beslutning.</p>	Samarbeid i Miljøpakken og framdrift
TK	<p>TK 1a: Bystyret ser at det fortsatt er utfordringer med den administrative organiseringen av miljøpakken, og ber kommunedirektøren sørge for bedre koordinering spesielt med fylkesrådmannen på politiske saker. Dette for å sikre at avgjørelser som krever vedtak med lik intensjon eller likelydende innhold fra begge parter blir fremlagt samtidig, og fremdrift i prosjekt som f.eks gang- og sykkelvei langs fylkesvei. Bystyret ber kommunedirektøren sørge for at prosjekt som er igangsatt blir slutført innen planlagt tid, og at formannskapet blir orientert dersom det er endringer i fremdrift i prosjekt som er prioritert av bystyret.</p>	Samarbeid i Miljøpakken og rapportering
TK	<p>TK 1d: Bystyret ber kommunedirektøren orientere formannskapet om fremdriften i de ulike prosjektene i miljøpakken i forkant av frist for forslag inn til miljøpakkens årsbudsjett.</p>	Intern prosess i TK
TK	<p>TK 4e: Bystyret ber kommunedirektøren legge fram en sak for framtidig utforming av Kongens gate i september som viser utforming av gate og holdeplasser.</p>	Samarbeid TK og TRFK
TK og TRFK	<p>TK 4f: Brundalsforbindelsen må planlegges som «snarvei» for kollektiv, sykkel og gange.</p> <p>TRFK deler av pkt 7c: Fylkestinget ber fylkesrådmannen ta aktiv del i dette arbeidet. Brundalsforbindelsen med gang-, sykkelvei og kollektivfelt, må inngå i dette arbeidet. (jf. bestilling av en prosess med hovedveiplan for østlige bydeler).</p> <p>I tillegg bør bydelen pga. stor befolkningsvekst prioriteres innenfor Miljøpakkens program for etablering av gang- og sykkelveier samt snarveier.</p>	Må avklare omfang og funksjon. Gjelder det hele forbindelsen opp til Jonsvannsvegen, og bare kollektiv, sykkel og gange eller også som hovedveg? (jf. fylkeskommunalt vedtak)

TK	TK 7b: Bystyret er bekymret for framdriften for sykkelprosjektene. Bystyret ber om at det settes av midler til planlegging som kan brukes etter at forprosjekt er gjennomført og godkjent politisk, uten å måtte vente på et nytt årsbudsjett. Bystyret ber kommunedirektøren vurdere andre tiltak slik at vi kan bygge sykkelinfrastruktur raskere.	Ingen reell problemstilling. Det er ikke nødvendig å vente på nytt årsbudsjett når dette er klart. Programråd og Kontaktutvalg kan omdisponere midler for kontinuerlig arbeid	
TK og TRFK	TK 7a: Bystyret mener vi skal ha høye mål for sykkel, landets beste sykkelby med både helhetlig sykkelveinett og trygg skolevei og trygge nærmiljø Sykkelandel skal opp på 14 % innen 2023, og vi skal bygge minst 35 km og planlegge minst 50 km som er særlig tilrettelagt for sykkel i perioden. Bystyret ber kommunedirektøren legge fram forslag til årsbudsjettet til Miljøpakken for 2021, som sørger for at disse målene realiseres. TRFK 13a: Fylkestinget vil ha høye mål for sykkel og ambisjon om at Trondheim skal være landets beste sykkelby med både <ul style="list-style-type: none"> 1. helhetlig sykkelveinett 2. trygg skolevei 3. trygge nærmiljø. 4. Sikker sykkelparkering Sykkelandelen skal opp på 14%, og vi skal bygge minst 35 km og planlegge minst 50 km vei som er særlig tilrettelagt for sykkel i perioden. Det forutsetter god planlegging og effektiv gjennomføring.	Det er primært mangel på byggeklare planer som hemmer framdriften	

7. Forslag om utredning innenfor Miljøpakken

Part	Vedtak	Økonomisk konsekvens	Kommentar
	TK 1b: Bystyret ber kommunedirektøren sikre god kostnadskontroll i Miljøpakkens prosjekter. Bystyret ber kommunedirektøren framlegge en sak på hvordan <ul style="list-style-type: none"> - standarder for utbygging av anlegg fastsettes uavhengig av hvem som er byggherre - Utbyggingsprosjektene standard avklares mellom partene slik at det kan gjennomføres helhetlige løsninger, selv om det ikke er mulig med samme standard på hele strekningen 		Rutiner for arbeid i Miljøpakken

	- Kostnadsvurderinger holdes opp mot standarder og vedlikeholdskostnader i prosjektene før de igangsettes		
TRFK	God framkommelighet for kollektivtrafikken er avgjørende for attraktivt og effektiv transport. Fylkestinget viser til AtB sin prioriteringsliste og understreker behovet for tiltak som bedrer framkommelighet (vedlegg 3). Fylkestinget forutsetter at AtBs innspill til drifts-/infrastrukturtiltak for Metrobuss, finansiert av bompengeforliksavtalen vil inkluderes i den kommende debatten omkring bruk av udisponerte midler i Miljøpakken.		Håndteres gjennom innspill til årsbudsjett og handlingsprogram
TK	TK 5d: Bybane skal utredes som en del av kollektivtrafikken i Trondheim fra utgangen av dagens anbudsperiode.		Jf. punkt i byvekstavgift
TRFK og TK	TRFK 8a og TK 7d: Det må settes av planleggingsmidler til rassikring/tunell Ila- Flakk.	Ramme-avsetning prosjekt-utvikling sykkel	Jf. punkt i byvekstavgift
TK	TK 7d: Sammenhengende gang og sykkelvei på Byneset. Det skal igangsettes arbeid med en helhetlig gang- og sykkelveiplan fra Ila til Klett, inklusiv rassikring ved Trolla. Videreføring av gang- og sykkelvei langs fv707 fra Spongdal til Rye må innarbeides i årsbudsjett 2021.		
TRFK	TRFK 11: Endringen i rutestruktur som ble gjennomført 3/8-19 var omfattende og nødvendig for å oppnå et kapasitetssterkt og effektivt ruteopplegg som sikrer god mobilitet i en by som vokser. Sammen med byutredningen danner dette et viktig kunnskaps-grunnlag. Prinsippet for rutestrukturen er en nettverksmodell. Dette ligger fast, men det har skjedd endringer siden analysene ble gjennomført i 2014-2016 og det er naturlig at rutestrukturen trenger å videreutvikles, både på kort og lang sikt. Eksempler på slik utvikling kan være ringrute (anbefalt i byutredningen) eller flere matebuss/innsetsruter m.m. Kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal kom inn i byvekstavgiften etter at analysen som ligger til grunn for rutestrukturendringen ble laget. Arbeidet med mobilitetsplaner for disse kommunene er viktige å må tas hensyn til i det videre arbeidet med å utvikle kollektivtrafikken for byvekstavgiftsområdet. Det er viktig å se på hvordan man kan bole sammen regionbussnettet og bybussnettet. Dette		Miljøpakkens bidrag fastlegges gjennom handlingsprogram og årsbudsjett.

	<p>vil gi et bedre kollektivtilbud og man kobler sammen regionens felles bo- og arbeidsmarked på en bedre måte. Det må derfor settes av midler hvert år i Miljøpakken til å:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Videreutvikle kollektivtilbudet i Trondheim - Videreutvikle kollektivtilbudet i Malvik, Melhus og Stjørdal gjennom styrket regionbusstilbud og etter anbefalinger i mobilitetsplanene for kommunene 		
--	---	--	--

8. Bestillinger utenfor Miljøpakken

Part	Vedtak	Økonomisk konsekvens	Kommentar
	<p>1c: Bystyret viser til verbal føring i budsjett 2020 der bystyret ba om en sak som viser erfaringer fra vinteren 2019/2020 og hvordan framkommeligheten for ulike trafikantgrupper har utviklet seg. Saken må vurdere kost-/nytteverdi av midlene mhp bortkjøring og deponering av snø, salting, kostnader og trafikantgruppers framkommelighet.</p>		Partenes ansvar
	<p>4a, første del: Bystyret mener at Heimdal, som er på størrelse på en middels stor norsk by, bør ha et attraktivt sentrum med folkeliv og attraktive byrom. Dette innebærer gode løsninger for gående, syklende, kollektivreisende og mindre biltrafikk. Det skal være enkelt og trygt å gå, sykle eller reise kollektivt til Heimdal, og i Heimdal sentrum. Bystyret ønsker å etablere en tiltakspakke for Heimdal sentrum, som gir gode løsninger for gående, syklende og kollektivtrafikk. Tiltakene må bidra til redusert biltrafikk og gjøre det mer attraktivt å oppholde seg i Heimdal sentrum.</p>		Byplankontorets ansvar (jf. byvekstavtalen). Tiltakene kan spilles inn til prosjekt-utvikling i Miljøpakken
	<p>TK 5a: Bystyret viser til nylig oppstartet tilbud med dør til dør transport for eldre, og ber kommunedirektøren komme med en sak til formannskapet i løpet av høsten med en status på prosjektet.</p>		Partenes ansvar
TRFK og TK	<p>TRFK 1, andre del og TK 2: Miljøpakken bes utarbeide en helhetlig plan for arbeid med universell utforming, for å sikre at de tiltakene som iverksettes er tilgjengelig for alle innbyggere, uavhengig av funksjonsnivå. Dette gjelder alt fra tilstrekkelig med parkeringsplasser for bevegelseshemmede, tilgjengelighet på buss med nok plasser og trinnfri adkomst på bussen samt god lesbarhet på apper. Universell utforming</p>		Tolker dette som partenes eget ansvar, dvs. utredes utenfor Miljøpakken (jf. byvekstavtalen) Tiltak kan spilles inn til prosjekt-utvikling i Miljøpakken

	må prioriteres og planen skal være grunnlag for prioriteringer med konkrete prosjekter.		
	TK 5c: Bystyret mener det må bygges flere park and ride parkeringsplasser internt i Trondheim, slik at flere velger kollektivt når de skal reise til og fra jobb. Bystyret ber derfor kommunedirektøren vurdere mulige områder for en utvidelse av park and ride i Trondheim. Det må vurderes tryggere sykkelparkering med innlåsing på utvalgte steder, for å stimulere til mer miljøvennlig transport også til bussholdeplassen.		Tiltak kan spilles inn til prosjektutvikling i Miljøpakken
TK	TK 6e: Bystyret prioriterer trafikksikkerhetstiltak rundt skoler, lekeplasser, idrettsanlegg og større parker, slik at flere kan gå og sykle trygt. Bystyret forventer at vedtak om at fartsgrense rundt alle skolene våre skal være 30 km/t følges opp. Dersom det skal gjøres unntak må dette begrunnes med god trafikksikkerhet for barn og unge.		Partenes ansvar. Miljøpakken kan finansiere oppsetting av skilt
TK og TRFK	TK 8: Bystyret bestiller hovedveiplan som grunnlag for videre arbeid med Miljøpakken og grunnlag for kommuneplanens arealdel. Den skal vise hovedvegnett for gjennomgangstrafikk mellom bydeler i Trondheim, se helhetlig trafikkavvikling i sammenheng med veisystemer, hensynte trafikksikkerhet, helhetlige løsninger for kollektivtrafikk, vurdere støy/støv og miljøbelastninger og tilrettelegge for mer miljøvennlig transport. Arbeidet må involvere fylkeskommunen som viktig vegeier og partner i Miljøpakken. TRFK 7c: 70% av befolkningsveksten i Trondheim frem mot 2040 er planlagt å komme i Østbyen. Dette vil fortette bydelen og derigjennom fremme gåing, sykling og kollektivtransporten. Men det vil også medføre et stort press på eksisterende infrastruktur, deriblant veiene i bydelen. Det må settes i gang en prosess med hovedveiplan inkl. gang og sykkelveier for bydelen, som sees i sammenheng med Trondheim kommunes rullering av KPA i 2021.		Partenes ansvar, jf. byvekstavtalen