



Vår dato
26.06.2020

REFERAT fra møte i Kontaktutvalget 24.juni 2020

Til:

Per Morten Lund, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Ole Herman Sveian, Malvik kommune
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen

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

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Orienteringer:

23/20 Samordning etter politiske vedtak av handlingsprogram 2021-24 (Sek)

24/20 Oppfølging av nytt nullvekstmål (SVV)

25/20 Møteplan høsten (Sek)

Eventuelt

Møtereferat

Referat fra møte 13. mai er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.

Orienteringer:



Beslutninger i Programrådet

- Omdisponerer 0,5 mill. kr av midler avsatt i årsbudsjett 2018 til å opprette et nettverk for arbeid med næringstransport.
- Godkjenner siste kostnadsøkning for knutepunkt Tiller på 12 mill. kr som finansieres med midler fra sikkerhetsavsetningen. Ny ramme er 61 mill. kr.
- Godkjenner 1,5 mill. kr til forprosjekt og byggeplan for sykkeltilbud i Fjordgata, jf. orientering om koronatiltak (KU-sak 21/20) og endring av prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate (KU-sak 6/20). Finansieres med midler i årsbudsjett 2021.
- Omdisponerer 1,9 mill. kr av midler tidligere avsatt til kollektivtiltak til byggeplanlegging av bussholdeplass i Asbjørn Øverås veg, Saupstadringen, Stavset senter, Stavset endeholdeplass, Tyholt og Vestlia endeholdeplass.
- Omdisponerer ubrukte midler avsatt til Brattørruta:
 - 0,3 mill. kr til sliping av brustein og tydeliggjøring av sykkelrute i Østersunds gate/Ulstadløkkvegen
 - 1,0 mill. kr til prosjektering av tiltak langs sykkelrute mellom Anton Kalves gate og Thoning Owesens gate
 - 0,5 mill. kr til teknisk forprosjekt for sykkelveg og krysstiltak langs Falkenborgvegen øst for Sirkus
- Omdisponerer 0,5 mill. kr fra sikkerhetsavsetningen i metrobussprosjektet til arbeid med å revidere prosjekteringsanvisningen for Metrobuss

Orienteringer

Det arbeides med å tydeliggjøre forpliktende framdriftsplaner for forsering av framdriften i Miljøpakkeprosjekt som oppfølging av KU-sak 21/20. Det rapporteres i neste møte.

Forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 23/20: Samordning etter politiske vedtak av handlingsprogram 2021-24

Handlingsprogrammet har vært til behandling alle kommunene og i fylkeskommunen. Stjørdal, Malvik og Melhus tar handlingsprogrammet til orientering, mens fylkeskommunen støtter høringsutkastet. Fylkeskommunen, Trondheim og Malvik 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.

Vedtakene er i det følgende gruppert i ulike grupper rettet mot oppfølging:

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. Dette er innspill som blir fulgt opp gjennom interne samarbeidsprosesser ledet av Kontaktutvalg/programråd.
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.

Forslaget var å ta stilling til de to første punktene nå, og ta de øvrige punktene med inn som innspill til videre arbeid med årsbudsjett, revisjon av handlingsprogram og rutiner for styringen av Miljøpakken.

Merknader:

- Uenig i at bare de to første punktene skal behandles som del av handlingsprogrammet. Trenger også en avklaring av de øvrige innspillene. Det anses ikke godt nok å bare legge ved vedtakene i handlingsprogrammet.
- Administrasjonen må få i oppgave å gå igjennom innspillene til neste møte i Kontaktutvalget for å bli enige om hvilke av tiltakene som kan gjøres neste år.
- Må få en raskere framdrift og vi trenger en prosess som sikrer politisk styring av hva som er viktigste saker.
- Hvem rår over ufordelt ramme? Det er ramme som Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune ikke er blitt enige om.
- Teknologiprojekter bør testes i hele avtaleområdet, ikke bare i Trondheim
- Må sikre midler til bl.a. Brå bru, trafikksikkerhetstiltak på Jakobsli/Charlottenlund, støyskjerming i Utleirvegen, undergang på Selsbakk, sykkeltiltak i Byåsvegen m.m. Har vi garanti for at disse arbeidene settes i gang i 2021. Hvis grunnlagene er på plass, dvs. at prioriteringsgrunnlag er forelagt politisk behandling og byggeplan, vil det være mulig å komme i gang. Kan tas inn ved neste revisjon av handlingsprogram, dersom det ikke er ferdig til behandling av årsbudsjett. Programråd og Kontaktutvalg kan da sikre finansiering gjennom omprioritering av ledige midler for det som er nødvendig i 2021.
- Ok det formelle, men hvordan styre? Hvordan kan vi forsikre oss om at det som er bestilt følges opp framdriftsmessig. Det er hver av partene som er ansvarlig for gjennomføringen. Ingen leder har myndighet til styre andre, men vi kan legge fram en framdriftsplan som Kontaktutvalget kan behandle som styringsgruppe for arbeidet.
- Mener at forslaget om å utarbeide en helhetlig plan for arbeidet med universell utforming ikke er en oppgave for partene (bestilling utenfor Miljøpakken), men en fellesoppgave av type miljøpakkestrategi som bør tas inn under utredninger innenfor Miljøpakken. Vi har et mål i byvekstavtalen om tilgjengelighet for alle. Hvordan innfri dette?

- OK at Miljøpakken utvikler en strategi som ligger mellom de nasjonale retningslinjene og de aktuelle planene. Tilsvarende kan være aktuelt for en kollektivstrategi.
- Hvorfor er konsekvensene for ufordelt ramme vist for resterende planperiode? Vedtaket gjelder bare for handlingsprogramperioden. Tabellen viser effekten innenfor handlingsprogramperioden i den første kolonnen og effekten innenfor hele perioden 2021-2029 i den andre kolonnen.
- Hvis rammene for gangtiltak økes med 50 mill. kr betyr det til sammen 125 mill. kr om det videreføres fram til 2029. Det hører derfor inn i drøftingene av bruken av ufordelte midler i den langsiktige utbyggingsplanen som vi har startet opp. Bør derfor tas ut av Handlingsprogrammet nå. Det har sannsynligvis liten betydning for aktiviteten i 2021 og kan tas inn ved neste revisjon av handlingsprogrammet om partene er enige om det.
- Hva skal utvidelsen av rammen til mobilitetsrådgivning benyttes til? Betyr det flere ansettelse? Det er ikke tydeliggjort. Det betyr først og fremst at totalrammen økes, så vil vi senere komme tilbake til hvordan midlene konkret benyttes i årsbudsjettet.
- Midlene til utvidelse av mobilitetsrådgivning (HjemJobbHjem) bør tas ut av handlingsprogrammet nå og vurderes i arbeidet med fordeling av ufordelte midler i langsiktig utbyggingsplan.
- Det er en krevende situasjon på Jakobsli. Arbeidet med Brundalsforbindelsen er krevende for fylkeskommunen. Det er kommunen som har dialog med de ulike utbyggerne på strekningen som har rekkefølgebestemmelser. Det vil være hensiktsmessig at kommunen har prosjektledelsen og står for gjennomføring. Kan ikke Brundalsforbindelsen være en kommunal veg? Ikke åpenbart og må diskuteres.
- Trenger en ny runde med vedtak i Stjørdal og Melhus for å ha et tydelig vedtak på at ordførerne gis fullmakt til å framforhandle et felles forslag til handlingsprogram.
- Kan vi kombinere møte i Kontaktutvalget og politisk styringsgruppe slik at møtene holdes samme dag? Nei, vi trenger et eget møte i kontaktutvalget først for å bli omforent om det forslaget vi tar videre til politisk styringsgruppe.

Konklusjon:

- *Stjørdal og Melhus foretar en ny politisk behandling for å sikre ordførerne formelt grunnlag for å framforhandle et felles forslag til handlingsprogram før møte i politisk styringsgruppe i september.*
- *Kommentarene til endring innarbeides i handlingsprogram 2021-2024:*
 - *Forslaget om å utarbeide en helhetlig plan for arbeidet med universell utforming er en fellesoppgave av type miljøpakkestrategi som tas inn under utredninger innenfor Miljøpakken.*
 - *Forslaget om å utvide midlene til gåtilltak og mobiltetstiltak avklares i arbeidet med langsiktig tiltaksplan og innarbeides eventuelt ved neste revisjon av handlingsprogrammet.*
- *Det innkalles til nytt møte i Kontaktutvalget tidlig i september for endelig avklaring av handlingsprogram 2021-2024. Til møtet bes administrasjonen legge fram:*
 - *En vurdering av hvilke innspill som partene er enige om og hvordan disse kan følges opp. Dette gjelder først og fremst fylkeskommunen og Trondheim kommune, men alle må ta stilling til videre arbeid med utvikling av styringsrutiner og hvilke tiltak som hører inn under Miljøpakkens ansvar.*
 - *En vurdering av hva som kan forpliktes mht framdrift for oppfølging innenfor alle partenes ansvarsområde.*

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. Fylkestinget gir fylkesordfører fullmakt til å fremforhandle et omforent handlingsprogram med de øvrige partene i Miljøpakken, innenfor rammene av vedtatt handlingsplan.
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. <ol style="list-style-type: none">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: <ul style="list-style-type: none">- 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 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	
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	Innenfor rammen i byvekst-avtalen	

	<p>knyttet til bilbruk samt raskere elektrifisering av bilparken. Nødvendig teknologi for bildeling er nå tilgjengelig og det finnes kjente markedsaktører på området.</p> <p>Fylkestinget ønsker derfor at Miljøpakken i perioden avsetter kr. 5 mill. til å utfordre relevante 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.</p>		
SK	<p>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»:</p> <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	<p>SK andre punkt:</p> <p>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.</p>	Uavklart	Bybusstilbudet nedlegges og erstattes med bestillingstransport neste år. Innspill om videreføring
TK	<p>TK 4a, siste setning:</p> <p>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.</p>	Benytte rammeavsetning detaljplan	Avhengig av framdrift i pågående prosjekt
TRFK og TK	<p>TRFK 8b og TK 4b:</p> <p>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.</p>	Merkostnad ca 15 mill kr finansieres av gang/sykkel	Byggeplan med kostnadsanslag må foreligge i 2020 for oppstart 2021
TK	<p>TK 4c:</p> <p>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</p>	Benytte rammeavsetning for prosjektutvikling trafiksikker-	

	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.	het	
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 trafikksikkerhet	
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 fremkommelighet for bussen 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	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

	eller gå i veibanen. Sikre gode trafikk-løsninger for gående i Saupstadkrysset og ved Heimdal vgs - Trafikksikkerhetstiltak knyttet til skolevei i Klæbu.		
TK	TK 6g: Bystyret ber om at følgende turveier/snarveier blir prioritert med lys i årsbudsjett for 2021: - turvei i Stokkbekkdalen - snarvei mellom Brundalen og Charlottenlund	Benytte ramme-avsetning prosjekt-utvikling snarveg	
TK	TK 7g: Sykkel og trafikksikkerhetstiltak langs Singsakeringen 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 ramme-avsetning 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 ramme-avsetning sykkel + reiserådgivning	Enkle tiltak som kan gjennomføres raskt
	TK 7k: Bystyret understreker at gang-/sykkelveg på strekningen Kattem-Lundåsen-Hestsjøen er et viktig trafikksikkerhetsprosjekt 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 ramme-avsetning prosjekt-utvikling sykkel	
<p>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 .</p>			
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 reduseres med: - 50 mill kr hvis økningen bare gjelder fireårsperioden	

		- 125 mill. kr hvis økningen gjelder resten av perioden	
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 reduseres med: - 30 mill kr hvis økningen bare gjelder fireårsperioden - 75 mill. kr hvis økningen gjelder resten av perioden	
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 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. 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.	Benytte rammeavsetning for kollektiv for utprøving av tiltak	Det skal foreligge et prioriteringsgrunnlag som viser forventet nytte og kostnad før utprøving
TK	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.	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	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.	Benytte rammeavsetning for detaljplanlegging sykkel	Forprosjekt er gjennomført, men ikke videreført pga høye kostnader og store inngrep i tilstøtende eiendommer
TK	TK 7j: Gjennomføre helhetlig sykkelvei gjennom Kolstad/Saupstad fra Husebytunet metrostasjon til ny gang og sykkelbru over Bjørndalen.	Rammeavsetning prosjektutvikling	

		sykkel	
TK	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.	Ramme-avsetning prosjekt-utvikling 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 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.	Er finansiert	Prosjektmidler er allerede avsatt i forslag til handlings-program. 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 erterv
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	Deler av punkt 1 er finansiert Punkt 2 er under planlegging Planlegges i	Gjelder regulering og byggeplan for to delstreknings: Lia pukkverk – Kambrua og Solemsbekken - Hallset

	- Fremtidig avkjøringsrampe som er planlagt i forbindelse med Nydalsbrua må på plass for å redusere trafikken i Osloveien/Bjørndalen	prosjekt Nydalsbrua	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	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.	Samarbeid i Miljøpakken og framdrift	
TK	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 framdrift 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 framdrift i prosjekt som er prioritert av bystyret.	Samarbeid i Miljøpakken og rapportering	
TK	TK 1d: Bystyret ber kommunedirektøren orientere formannskapet om framdriften i de ulike prosjektene i miljøpakken i forkant av frist for forslag inn til miljøpakkens årsbudsjett.	Intern prosess i TK	
TK	TK 4e: Bystyret ber kommunedirektøren legge fram en sak for framtidig utforming av Kongens gate i september som viser utforming av gate og holdeplasser.	Samarbeid TK og TRFK	
TK og TRFK	TK 4f: Brundalsforbindelsen må planlegges som «snarvei» for kollektiv, sykkel og gange. TRFK deler av pkt 7c:	Må avklare omfang og funksjon. Gjelder det hele forbindelsen opp til Jonsvannsvegen, og bare kollektiv, sykkel og gange eller også som	

	<p>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>	hovedveg? (jf. fylkeskommunalt vedtak)	
TK	<p>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.</p>	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	<p>TK 7a: Bystyret mener vi skal ha høye mål for sykkel, landets beste sykkelby med både helhetlig sykkelveinett og trygg skolevei og trygg 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.</p> <p>TRFK 13a: Fylkestinget vil ha høye mål for sykkel og ambisjon om at Trondheim skal være landets beste sykkelby med både</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. helhetlig sykkelveinett 2. trygg skolevei 3. trygg nærmiljø. 4. Sikker sykkelparkering <p>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.</p>		Det er primært mangel på byggeklare planer som hemmer framdriften
7. Forslag om utredning innenfor Miljøpakken			
Part	Vedtak	Økonomisk konsekvens	Kommentar
	<p>TK 1b: Bystyret ber kommunedirektøren sikre god kostnadskontroll i Miljøpakkens prosjekter. Bystyret ber kommunedirektøren framlegge en sak på hvordan</p> <ul style="list-style-type: none"> - standarder for utbygging av anlegg fastsettes uavhengig av hvem som er byggherre 		Rutiner for arbeid i Miljøpakken

	<p>- Utbyggingsprosjektene standard avklares mellom partene slik at det kan gjennomføres helhetlige løsninger, selv om det ikke er mulig med samme standard på hele strekningen</p> <p>- Kostnadsvurderinger holdes opp mot standarder og vedlikeholdskostnader i prosjektene før de igangsettes</p>		
TRFK	<p>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).</p> <p>Fylkestinget forutsetter at AtBs innspill til drifts-/infrastrukturtiltak for Metrobuss, finansiert av bompengeforlikavtalen vil inkluderes i den kommende debatten omkring bruk av udisponerte midler i Miljøpakken.</p>		Håndteres gjennom innspill til årsbudsjett og handlingsprogram
TRFK og TK	<p>TRFK 1, andre del og TK 2:</p> <p>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 må prioriteres og planen skal være grunnlag for prioriteringer med konkrete prosjekter.</p>		Felles ansvar å utvikle en felles strategi for hvordan dette ivaretas i Miljøpakkeprosjekt
TK	<p>TK 5d:</p> <p>Bybane skal utredes som en del av kollektivtrafikken i Trondheim fra utgangen av dagens anbudsperiode.</p>		Jf. punkt i byvekstavtale
TRFK og TK	<p>TRFK 8a og TK 7d:</p> <p>Det må settes av planleggingsmidler til rassikring/tunell Ila- Flakk.</p>	Rammeavsetning prosjektutvikling sykkel	Jf. punkt i byvekstavtale
TK	<p>TK 7d:</p> <p>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.</p>		
TRFK	<p>TRFK 11:</p> <p>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</p>		Miljøpakkens bidrag fastlegges gjennom handlingsprogram og årsbudsjett.

	<p>kort og lang sikt. Eksempler på slik utvikling kan være ringrute (anbefalt i byutredningen) eller flere matebusser/innsatsruter m.m.</p> <p>Kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal kom inn i byvekstavtalen etter at analysen som ligger til grunn for rutestrukturrendringen ble laget. Arbeidet med mobilitetsplaner for disse kommunene er viktige å må tas hensyn til i det videre arbeidet med å utvikle kollektivtrafikken for byvekstavtaleområdet.</p> <p>Det er viktig å se på hvordan man kan bole sammen regionbussnettet og bybussnettet. Dette 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</p>		Partenes ansvar

	til dør transport for eldre, og ber kommunedirektøren komme med en sak til formannskapet i løpet av høsten med en status på prosjektet.		
	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 trafiksikkerhetstiltak 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 trafiksikkerhet 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, hensynta trafiksikkerhet, 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

Ad sak 24/20: Oppfølging av nytt nullvekstmål (SVV)

Samferdselsdepartementet orienterer i brev av 8. juni om fastsetting av videreutviklet nullvekstmål (jf. vedlegg 20-24). Den nye målformuleringen er tydeligere på hvilke hensyn som legges til grunn, og viderefører samtidig målet om nullvekst i persontransport med bil. Det legges til grunn følgende mål:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

Trafikkveksten bør begrenses der den er et reelt problem. Trafikktellinger fanger opp dette på en treffsikker måte og utviklingen måles i tellepunkter (ÅDT). Dette er hovedindikator for måloppnåelse. Trafikkarbeid målt ved reisevaneundersøkelser (RVU) er støtteindikator for å følge trafikkutviklingen innenfor hele avtaleområdet. Indikator for innfasing av nullutslippkjøretøy inngår der dette er utarbeidet.

Innenfor avtaleområdet innføres det soner for oppfølging av målet. Den mest sentrale delen av byområdet utgjør den indre sonen med et større antall tellepunkter. I den midtre sonen, mellom den mest sentrale delen av byområdet og definerte vekstområder, plasseres det tellepunkter på sentrale innfartsårer samt i eller i nær tilknytning til vekstområdene. Begge sonene utgjør områder der hensynene bak nullvekstmålet er tilstede. Den ytre sonen omfatter mer spredtbygde strøk, der det kan godtgjøres at hensynene bak nullvekstmålet ikke er tilstede gjennom regional plan.

Nytt nullvekstmål var ikke kjent da forslag til tilleggsavtale etter bomforliket ble utformet. Tilleggsavtalen er vedtatt lokalpolitisk og omtaler arbeidet med å videreutvikle nullvekstmålet på følgende vis:

«Regjeringen er i gang med å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), støy, framkommelighet og arealbruk. Partene i byvekstavtalen er forpliktet til å følge opp det til enhver tid gjeldende nullvekstmålet. Dersom endring av nullvekstmålet i vesentlig grad påvirker forutsetninger i avtalen, vil partene kunne kreve reforhandling av avtalen på dette punktet.»

Inndeling i soner og plassering av tellepunkter i det enkelte avtaleområde skal avklares gjennom forhandlinger om byvekstavtaler. Regional plan vil være et viktig grunnlag. Samferdselsdepartementet vil fastsette mandat for forhandlingene i samråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Klima- og miljødepartementet. Statens vegvesen har ansvaret for å følge opp dette i det videre arbeidet med byvekstavtaler.

Merknader:

- Fornøyd med inndelingen i tre soner og at fokus først og fremst rettes mot der problemene er størst i sentrale strøk.
- Programrådet får i oppgave utarbeide forslag til soneinndeling. Må avklares i forhold til mandatet som Samferdselsdepartementet utarbeider.

Konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 25/20: Møteplan høsten 2020 (Sek)

Det foreligger forslag om tre møter i løpet av høsten. Det første møtet planlegges samordnet med møte i politisk styringsgruppe i månedsskifte august/september og må avklares nærmere.

Aktuelle tidspunkt for de to øvrige møtene:

- 21. oktober kl. 10 - 14
- 2. desember kl. 9 - 12

Konklusjon:

Miljøpakken innkaller til nytt møte i Kontaktutvalget fredag 28. august kl 13-15. Staten avklarer møtetidspunkt for politisk styringsgruppe etter dette. Øvrige møtetidspunkt er 21. oktober kl 10 -14 og 2. desember kl 9 – 12.

Eventuelt