



Vår dato
08.09.2020

MØTEREFERAT KU 28.08.2020

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
Kjetil Strand, Statens vegvesen

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

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Agenda

Orienteringer

26/20 Trafikkutvikling (Sek)

27/20 Handlingsprogram 2021-24 (Sek)

28/20 Orientering om videreutviklet nullvekstmål (SVV)

29/20 Retningslinjer for bysekretariatenes arbeid (Sek)

30/20 Orientering om fylkeskommunal forvaltningsrevisjon (Trfk)

31/20 Avklaring av programrådets fullmakter (SVV)

Eventuelt:

- Politisk behandling av Nydalsbrua
- Oppfølging av arbeid med utvidet takstsone



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Gateprosjektene prosjektorganisasjon legges ned og ansvaret for planlegging overføres til partene i Miljøpakken.
- Det bevilges 2 mill. kr til forprosjekt for sykkel i Bromstadruta (omdisponert fra sykkelmidler i budsjett 2020). Bromstadvegen planlegges med to felt og sykkelveg med fortau. Sykkelprosjektet skal ikke hindre kollektivløsning(felt) senere.
- Godkjenner oppstart av utbygging av Saupstad bru (gang- og sykkel) med styringsramme 142 mill. 2021-kr. Prosjektet fullfinansieres gjennom å øke avsetningen i årsbudsjett 2021.
- Godkjenner en utvidelse av rammen for prosjektet Bylogistikk med 300 000 kr.
- Er enige om at sekretariatet kan omdisponere ledige midler avsatt til planlegging av bussholdeplass Strindheim haveby til planlegging av andre kollektivholdplasser langs Bromstadruta når dokumentasjon for arbeidet med Strindheim haveby foreligger.
- Godkjenner at 4 mill. kr (trafikksikkerhetsmidler til tiltak skoler) benyttes til utbedring av Bekkvollstien som skoleveg til Eberg skole.
- Fylkeskommunen ber AtB om å orientere om opplæring og buss med teleskoprampe. Arbeid med busspad utsettes i påvente av erfaringer med teleskoprampe.

Forslag til konklusjon: Tas til etterretning

Ad sak 26/20: Trafikkutvikling

Det har vært store variasjoner i trafikken hittil i år på grunn av korona.

Biltrafikken i Trondheim:

Biltrafikken gjennom bomstasjonene i Trondheim økte med 2-3 % de to første månedene. I mars og april var trafikken vel 21 % lavere enn i tilsvarende periode året før. I mai var trafikken 15 % lavere og i juni omtrent som året før. Juli viser en trafikkvekst på 7-8 %. Hittil i år har det samlet sett vært en trafikknedgang på 7 %.

Andelen elbiler i bomstasjonene har vært stabil, ca. 17 % hittil i år. Vi antar at det nok likevel har vært en vekst i elbilparken, men at dette er motvirket av at trafikksammensetningen er noe annerledes med mindre pendlertrafikk og flere reisende fra andre landsdeler.

Nedgangene i bominntektene er mindre enn trafikknedgangen som følge av at takstene ble konsumprisregulert i begynnelsen av året. Hittil er det en marginal nedgang på vel 3 % i inntektene, tilsvarende ca. 12 mill. kr. Det indikerer en helårseffekt på minus 20 mill. kr.

Biltrafikken i regionen:

På E6 –øst har trafikknedgangen vært 15 % og inntektsnedgangen 15 mill. kr hittil i år. Trafikken gjennom bommen i Hommelvik viser en nedgang på 17-18 %. I målepunktet på E6 nord for Melhus er trafikken redusert med 5 %. Registreringene i Stjørdal er ikke gode nok til å si noe om hvordan utviklingen har vært.

Elbilandelen er om lag 17 % i Hommelvik og 27 % på Leistad.

Kollektivtrafikk:

Vi har ikke sammenlignbare tall som synliggjør trafikkutviklingen i år. Billettvolument for buss i Stor-Trondheim er i perioden januar til juli 33 % lavere enn i tilsvarende periode i fjor, men billettvolument er ikke et godt mål for trafikken.

Gang- og sykkeltrafikk:

Oversikten over sykkeltrafikken er fortsatt begrenset, og vi har bare to tellepunkt med tilfredsstillende kvalitet. Registreringene på Svingbrua og Rotvollekra viser en nedgang på rundt 5 % hittil i år. Vi har ingen registreringer som viser utviklingen av gangtrafikk.

Jernbane:

Jernbanedirektoratet orienterte om mulighetene til å få oversikt over trafikkutviklingen på tog. SJ kan dele data med Miljøpakken, men det er ikke et krav. Jernbanedirektoratet ønsker å dele data og arbeider med å få på plass et opplegg som balanserer hensynet til SJs forretningsinteresser mot nytten av å benytte tallene i offentlig statistikk. Det som kan sies i dag er at tilbudet er tatt ned og trafikken lavere, men likevel høyere enn hva en kunne frykte.

Merknad:

- AtB dekker kostnadene knyttet til subsidiert takst innenfor bytakstområdet. Her må det være mulig å få tall. Det stemmer. SJ deler denne billettstatistikken for reiser med T-kort med AtB.
- Hvordan står det til med AtBs trafikkoversikt. AtB begynner nå å få presise tall fra nytt registreringsystem. Disse tallene er ikke sammenlignbare med tidligere registreringer og kan derfor ikke si noe om trafikkutviklingen ennå.
- Busskapasiteten er i gjennomsnitt på gult nivå og enkelte avganger over gult nivå (toppbelastning). AtB gjør det de kan for å unngå overbelastning. Oppfordrer til hjemmekontor.
- Det er ønskelig å se en splitt av trafikken mellom bomstasjonene på Være og Ranheim. Bør inngå i oversikten. I første halvår er trafikken redusert med 9 % på Være og med 14 % på Ranheim.

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 27/20: Handlingsprogram 2021-24 (Sek)

Kontaktutvalget behandlet samordning av vedtak i handlingsprogrammet i møtet i juni. Konklusjonen var:

- *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 gåiltak 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.*

Ved en inkurie var ordførerens fullmakt i Melhus uteglemt fra den opprinnelige protokollen. Dette er justert inn. I Stjørdal behandles spørsmålet på nytt 10. september.

Det er gjennomført samordningsmøter mellom partene i Miljøpakken for å svare ut siste punkt i vedtaket. Programrådet behandlet saken i møte 20. august og anbefalte:

- **Utvikling av styringsrutiner:**
Programrådet anbefaler at det startes en prosess med sikte på å gjennomføre et forslag fra Trondheim kommune om overordnede endringer i budsjett- og handlingsprogramprosessen. I arbeidet må forutsetningene og konsekvensene av forslaget gjøres rede for. Programrådet ber sekretariatet koordinere arbeidet på en måte hvor alle parter blir involvert. Frist for arbeidet er utgangen av oktober 2020 med videre behandling i programråd og Kontaktutvalg i løpet av året. Forslaget skal ikke tolkes som en bindende løsning på nåværende stadium av prosessen.
- **Oppfølging av innspill til handlingsprogram:**
Programrådet anbefaler at innspillene som ble behandlet i forrige møtet samles i to lister. En liste over innspill som partene er omforente om å ta inn som en binding i forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet nå, og en liste over innspill som partene mener det er for tidlig å forplikte seg til før forslagene er belyst nærmere. Dette i samsvar med de normale prosedyrene Miljøpakken har for utarbeidelse av handlingsprogram og årsbudsjett.

I tillegg spilte Trondheim kommune inn kommentarer med forslag til oppfølging rett før møtet. Disse framgår i sin helhet av vedlegg til referatet.

Kommentarer:

- **Trondheim kommune redegjorde for innspillene i møtet:**
 - Ønsker å spille inn konkrete tiltak på Heimdal i årsbudsjett 2021.
 - Tilbyr å gjøre et grunnarbeid for plan om universell utforming.
 - Mener kommunen og fylkeskommune bør starte arbeidet med en felles utredning for gang- og sykkel mellom Ila og Klett og rassikring mellom Ila og Flakk i år.
 - Ønsker en tydeligere bestilling for tiltakene i Byåsvegen som også omfatter strakstiltak.
 - Ber om et tydeligere vedtak for tiltak ved Tollboden som omfatter enkle og raske tiltak.
 - Trenger midler til undergang på Selsbakk i 2021.
 - Ber programrådet finne midler til snarlig bedring av trafiksikkerheten i Osloveien/Bjørndalen med oppstart i 2020.
 - Ber fylkeskommunen ta ansvar for en prosess med Trondheim kommune for sykkeltiltak i Singsakerringen/Klæburuta i 2021.
 - Ber om mer midler til gåing og mobilitetsrådgivning.

- Ber fylkeskommunen legge fram en plan for status og framdrift for prosjektet i Kongens gate i neste KU.
- Ønsker fortgang i arbeidet med Brundalsforbindelsen og tilbyr kommunal bistand i arbeidet.
- Tilbyr grunnarbeid for å utarbeide noen felles retningslinjer for kvalitetsnivå i Miljøpakkeprosjekt.
- Stjørdal bekrefter at kommunen behandler sak om å gi fullmakt til ordfører for å framforhandle omforent innstilling til handlingsprogram den 10. september.
- Fylkeskommunen mener at Trondheim kommune har best forutsetninger til å følge opp Brundalsforbindelsen siden denne er tett integrert med annet planarbeid i området. Kommunen kan ta føringen, men det må være samarbeid med fylkeskommunen.
- Staten støtter alt som bidrar til at vi får opp en portefølje og kommer i posisjon til å prioritere de prosjektene som gir størst effekt.
- Er det noe vi ikke bør drive med, så må vi si tydelig ifra nå.
- Fylkeskommunen støtter intensjonen om bedre framdrift. Kommer med status for Kongens gate i neste KU.
- Hvordan er oppfølgingen av bemerkningene ved fylkestingsbehandlingen ivaretatt? Her bemerker fylkestinget at:
 - 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
- Alle innspill må så klart vurderes opp mot nullvekst. Er mest opptatt av framdriften og gjennomføringsevnen i prosjektene. Gjelder ikke budsjettet nå for 2020, men for 2021.
- Viktig at innholdet i tabell 6 (partsinnspill til neste årsbudsjett) koordineres med fylkeskommunen.
- Fylkeskommunen kan i prinsippet slutte seg til de innspillene kommunen har sendt.
- Hvordan behandle innspillene i handlingsprogrammet? De som har direkte økonomisk betydning kan inn som egne poster. Resten kan omtales verbalt eller som kommentarer til programmet.

Konklusjon:

Kontaktutvalget slutter seg til intensjonen om forsert framdrift og slutter seg til forslagene om å få fram en større portefølje med et grunnlag som gjør det mulig å prioritere de prosjektene som gir størst effekt/måloppnåelse. Fylkeskommunens bemerkninger og Trondheim kommunes innspill innarbeides. Samarbeid og gode prosesser er viktig i videre arbeid med oppfølging. Kontaktutvalget gir følgende føringer for oppfølging:

- *Statens vegvesen bes orientere Kontaktutvalget om status for bestilling av tiltak ved Tollboden som kan gjøres på kort og lengre sikt for å avhjelpe situasjonen på Nordre avlastningsveg (jf. TRFK vedtakspunkt 16, TK vedtakspunkt 11).*
- *Det skal i 2020 igangsettes arbeid med helhetlig plan for gange og sykkel fra Ila til Klett, inklusive rassikring på strekningen Ila - Flakk (jf. TK vedtakspunkt 7d og TRFK vedtakspunkt 8a). Det bevilges 1 mill for oppstart i 2020. Programrådet får mandat til å avklare finansiering.*
- *Fylkeskommunen bes rapportere på status for arbeidet med bestillingene langs Byåsveien i neste møte i Kontaktutvalget. Det bør også vurderes punkttiltak i Byåsveien for å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende inntil helhetlig løsning for strekningen kan gjennomføres. (jf. TK vedtakspunkt 7e)*

- *Trondheim Kommune går i dialog med Bane NOR om avtale om erverv av areal til realisering av jernbaneundergang på Selsbakk i tråd med gjeldende reguleringsplan (jf. TK vedtakspunkt 7f)*
- *Arbeid med kortsiktig løsning for å bedre trafikksikkerheten ved Osloveien/Bjørndalen startes opp så raskt som mulig (jf. TK vedtakspunkt 7l). Det bevilges 1 mill for oppstart i 2020. Programrådet får mandat til å avklare finansiering.*
- *Fylkeskommunen bes legge frem status og fremdriftsplan for prosjektet Kongens gate for Kontaktutvalget i neste møte, 21.10.2020*

Etter at Stjørdal kommune har gitt ordføreren fullmakt til å framforhandle et omforent forslag til handlingsprogram den 10. september, er formalitetene på plass for å bli enige om et omforent innhold. Basert på Kontaktutvalgets føringer legges følgende forslag til vedtak fram:

Forslag til omforent vedtak:

Kontaktutvalget godkjenner framlagte høringsutkast til handlingsprogram for Miljøpakken i perioden 2021 – 2024 med følgende tillegg:

- *Porteføljen oppdateres i løpet av perioden med en vurdering av effekt på det oppdaterte nullvekstmålet og ny målemetodikk*
- *Proessen med soneinndeling av avtaleområdet startes opp*

Partenes innspill følges opp som vist i tabell 1,2 og 3. Dette for å få fram en større prosjektportefølje og et grunnlag som muliggjør prioritering av de tiltakene som har størst effekt/måloppnåelse. Innspill som ikke hører hjemme i Miljøpakken framgår av tabell 4.

Tabell 1: Omforente innspill ved behandling av Handlingsprogram 2021-24.

1. Vedtak som gjelder innholdet i Handlingsprogram 2021 – 2024		
Endringer som innarbeides i handlingsprogrammet før møte i politisk styringsgruppe.		
Part	Vedtak	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 belønnings-midlene. 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 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 aktører i	Innenfor rammen i byvekstavtalen

	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.	
TK	TK 6d: Rammen til gangtiltak økes med 50 millioner kroner i perioden til 163,5 millioner kroner.	KU 28.08.20: Økningen gjelder 2021-24 og finansieres ved bruk av udisponerte midler. Tiltakene skal i hovedsak omfatte gangtiltak i forbindelse med holdeplasser.
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.	KU 28.08.20: Økningen gjelder 2021-24, øremerkes prosjektet HjemJobbHjem og tas fra udisponerte midler i Miljøpakken.

2. 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	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.	Bybusstilbudet nedlegges og erstattes med bestillingstransport neste år. Innspill om videreføring
TK	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. 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.	Byplankontorets ansvar (jf. byvekstavtalen). Tiltakene kan spilles inn til prosjektutvikling i Miljøpakken Avhengig av framdrift i pågående prosjekt. Kan benytte rammeavsetning detaljplan. KU 28.08.20: Partene må vise hvilke tiltak vi allerede har identifisert/kjenner til og som kan settes i gang som prosjekt i Miljøpakken. Prosjektene må ses i sammenheng, og det må identifiseres event. behov for prosjektutvikling som spilles inn til årsbudsjettet.
TK	TK 7d siste del: Videreføring av gang- og sykkelvei langs fv707 fra Spongdal til Rye må innarbeides i årsbudsjett 2021.	Kan benytte rammeavsetning prosjektutvikling sykkel.

TK	TK 7 l, andre punkt: Standarden og kapasiteten for syklende i Bjørndalen mellom Sluppen bru og innkjøringen til Selsbakk/Romolslia må løftes.	KU 28.08.20: Midler til arbeid med langsiktig tiltakspilles inn til årsbudsjett 2021.
TK	TK 7g: Sykkel og trafikksikkerhetstiltak 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.	Kan benytte rammeavsetning for sykkel Arbeid på deler av strekningen er finansiert KU 28.08.20: Trøndelag fylkeskommune tar ansvar for en prosess med Trondheim kommune for å avklare status, eksisterende bestillinger og hvilke behov for prosjektutvikling som skal spilles inn til årsbudsjett 2021.

3. Føringer for arbeidet i Miljøpakken

Part	Vedtak	Kommentar
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 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.</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. trygge 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 viktig å tilrettelegge nok byggeklare planer for å sikre framdriften

4. Forslag om utredning innenfor Miljøpakken

Part	Vedtak	Kommentar
TRFK	God framkommelighet for kollektivtrafikken er avgjørende for attraktivt og effektiv transport.	

	<p>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 bompengeforliksavtalen 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>	<p>Felles ansvar å utvikle en felles strategi for hvordan dette ivaretas i Miljøpakkeprosjekt</p> <p>KU 28.08.20: Trondheim kommune lager forslag til sak om arbeid med plan for universell utforming og legger frem forslag for programrådet.</p>
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 byvekstavnale
TRFK og TK	<p>TRFK 8a og TK 7d:</p> <p>Det må settes av planleggingsmidler til rassikring/tunell Ila- Flakk.</p> <p>TK 7d, første del:</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.</p>	<p>Jf. punkt i byvekstavnale</p> <p>Ramme-avsetning prosjektutvikling sykkel</p> <p>KU 28.08.20: Programrådet bes avklare finansiering av oppstart i 2020.</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 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 byvekstavnalen 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 byvekstavnaleområdet.</p>	Miljøpakkens bidrag fastlegges gjennom handlingsprogram og årsbudsjett.

	<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 	
TK	<p>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 regionbuss forbi Flakk og Klett, her har man en mulighet til å utvikle et kollektivtilbudet som pilot der med "skyttelbuss" 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>Kan benytte rammeavsetning for midler til drift av kollektivtrafikk for utprøving av tiltak.</p> <p>Det skal foreligge et prioriteringsgrunnlag som viser forventet nytte og kostnad før utprøving</p> <p>KU 28.08.20: Dette arbeidet kan startes opp som et studentprosjekt.</p>
TK	<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 - Utbyggingsprosjektene standard avklares mellom partene slik at det kan gjennomføres helhetlige løsninger, selv om det ikke er mulig med samme standard på hele strekningen - Kostnadsvurderinger holdes opp mot standarder og vedlikeholdskostnader i prosjektene før de igangsettes 	<p>Må samarbeide om rutiner for arbeid i Miljøpakken</p> <p>KU 28.08.20: Trondheim kommune lager sak om kvalitetsnivå og standarder for Miljøpakkeprosjekt og legger frem for programrådet og kontaktutvalget.</p>

Tabell 2 viser innspill som allerede er ivaretatt gjennom tidligere bestillinger i Miljøpakken.

Tabell 2: Innspill ivaretatt i tidligere bestillinger i Miljøpakken

5. Vedtak om tiltak som er bestilt gjennomført tidligere		
Part	Vedtak	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	Prosjektmidler er allerede avsatt i forslag til handlings-program. Forutsetter at byggeplan med kostnadsanslag utarbeides i løpet av 2020 for oppstart i 2021.

	2021. Dette er viktig for trafikksikkerheten på Tanem og for å sikre tilgang til næringsareal på Tulluan.	
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 202.	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	Det er bevilget midler til reguleringsplan. Kan bli behov for mer midler til byggeplan. 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 byggemidler) 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	Her er flere prosjekt. KU 28.08.20: Fylkeskommunen bes rapportere på status for arbeidet med bestillingene langs Byåsveien i neste møte i Kontaktutvalget. Det bør også vurderes punkttiltak i Byåsveien for å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende inntil helhetlig løsning for strekningen kan gjennomføres
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. KU 28.08.20: Arbeid med kortsiktig løsning for å bedre trafikksikkerheten ved Osloveien/Bjørndalen startes opp så raskt som mulig. Det bevilges 1 mill. kr for oppstart i 2020. Programrådet får mandat til å avklare finansiering. Punkt 3 planlegges i prosjekt Nydalsbrua

		Bygging må avklares i henhold til finansiering
TRFK	TRFK 16, andre del og TK 11: 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. KU 28.08.20: Det bør vurderes å presenteres enkle tiltak som kan avhjelpe situasjonen på kort sikt, eksempelvis justere fasene i signalanlegget eller vurdere signalfri kryssing
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.	Må avklares gjennom samarbeid i Miljøpakken, spesielt TK og TRFK KU 28.08.20: Fylkeskommunen bes legge frem status og fremdriftsplan for prosjektet Kongens gate for Kontaktutvalget i neste møte, 21.10.2020
TK og TRFK	TK 4f: Brundalsforbindelsen må planlegges som «snarvei» for kollektiv, sykkel og gange. 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). I tillegg bør bydelen pga. stor befolkningsvekst prioriteres innenfor Miljøpakkens program for etablering av gang- og sykkelveier samt snarveier.	Behov for å avklare omfang og funksjon, hele forbindelsen opp til Jonsvannsvegen, eller bare vestre del? KU 28.08.20: Det må avklares videre prosess for arbeidet med Brundalsforbindelsen. Fylkeskommunens ansvar, men TK tilbyr drahjelp for arbeidet med å avklare omfang og funksjon og sørge for rapportering til Kontaktutvalget.

Innspillene i tabell 3 betraktes på nåværende stadium som partsinnspill som partene kan komme tilbake til i arbeid med årsbudsjett og handlingsprogram.

Tabell 3: Partsinnspill til arbeid med årsbudsjett og handlingsprogram

6. Partsinnspill til arbeidet med neste årsbudsjett (2021)		
Part	Vedtak	Kommentar
TRFK og TK	TRFK 8b og TK 4b:	Merkostnad ca 15 mill kr finansieres av gang/sykkel

	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.	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 trafikksikker. 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 framkommelighet 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.	Kan benytte rammeavsetning for prosjektutvikling trafikksikkerhet
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.	Kan 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”.	Byplankontoret har ansvar for trafikksikkerhetsplan (jf. byvekstavtale) Miljøpakken kan finansiere prosjektutvikling og eventuell videre detaljplanlegging og utbygging av tiltak.

	<p>- 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</p> <p>- Sikre et sammenhengende gangtilbud langs øst- og nordsiden av Saupstadringen. I dag må fotgjengerne krysse Saupstadringen to ganger eller gå i veibanen. Sikre gode trafikkløsninger for gående i Saupstadkrysset og ved Heimdal vgs</p> <p>- Trafikksikkerhetstiltak knyttet til skolevei i Klæbu.</p>	Første skritt er prosjektutvikling som kan finansieres med rammeavsetning for trafiksikkerhet og sykkel.
TK	<p>TK 6g: Bystyret ber om at følgende turveier/snarveier blir prioritert med lys i årsbudsjett for 2021:</p> <ul style="list-style-type: none"> - turvei i Stokkbekkdalen - snarvei mellom Brundalen og Charlottenlund 	Kan benytte rammeavsetning prosjektutvikling snarveg
	<p>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.</p>	Kan benytte rammeavsetning for sykkel + reiserådgivning Enkle tiltak som kan gjennomføres raskt
	<p>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.</p>	Kan benytte rammeavsetning for prosjektutvikling sykkel
7. Partsinnspill til arbeidet med handlingsprogram 2022-25 og senere.		
Part	Vedtak	Kommentar
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. 	Kan benytte rammeavsetninger til Stjørdal
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"> • Parkeringskjeller for pendlere under Ole Vigs Park / Paviljongtomten vis-a-vis Stjørdal stasjon. 	Kan benytte rammeavsetninger til Stjørdal

TK og TRFK	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.	Kan benytte rammeavsetninger for prosjektutvikling for å planlegge tiltak for sykkel.
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.	Kan benytte rammeavsetning for prosjektutvikling sykkel, eventuelt trafikksikkerhet. 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.	Kan 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.	Kan benytte rammeavsetning for 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.	Kan benytte rammeavsetning for prosjektutvikling sykkel

8. Partsinnspill til 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.	Må avklares gjennom samarbeid i Miljøpakken Kontaktutvalget har bedt om en forpliktende framdriftsplan for koronatiltak

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>	<p>Må avklares gjennom samarbeid i Miljøpakken.</p> <p>Endringer i framdrift synliggjøres i rapportering.</p>
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>	<p>Intern prosess i TK</p>
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>	<p>Behov for å avklare omfang og funksjon. Gjelder vedtaket hele forbindelsen opp til Jonsvannsvegen, eller bare vestre del?</p> <p>KU 28.08.20: Det må avklares videre prosess for arbeidet med Brundalsforbindelsen. Fylkeskommunen bes ta ansvar for arbeidet, involvere Trondheim kommune i avklaring av omfang og funksjon, og sørge for rapportering til Kontaktutvalget.</p>
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>	<p>Det er ikke nødvendig å vente på nytt årsbudsjett når forprosjekt er gjennomført og godkjent politisk. når dette er klart. Programråd og Kontaktutvalg kan omdisponere midler for kontinuerlig arbeid</p>
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 trygge nærmiljø Sykkelandel skal opp på 14 % innen 2023, og vi skal bygge minst 35 km og planlegge</p>	<p>Det er primært mangel på byggeklare planer som hemmer framdriften</p>

<p>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. trygge 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>	
---	--

Tabell 4: Bestillinger som ikke hører til Miljøpakken

9. Bestillinger utenfor Miljøpakken		
Part	Vedtak	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>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
	<p>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.</p>	Tiltak kan spilles inn til prosjektutvikling i Miljøpakken
TK	<p>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</p>	Partenes ansvar. Miljøpakken kan finansiere oppsetting av skilt

	følges opp. Dersom det skal gjøres unntak må dette begrunnes med god trafikksikkerhet for barn og unge.	
TK og TRFK	<p>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 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	Partenes ansvar, jf. byvekstavtalen

Ad sak 28/20: Orientering om videreutviklet nullvekstmål (SVV)

Statens vegvesen ønsker å orientere nærmere om det videreutviklede nullvekstmålet som ble presentert i forrige møte (Jf. brev fra Samferdselsdepartementet i KU-vedlegg 20-28). Lokale parter har forbeholdt seg retten til å vurdere endringer i nullvekstmålet, og vegvesenet har lagt fram forslag til konklusjon for å få Kontaktutvalgets tilslutning til endringene og føringer for videre oppfølging.

I bompenggeavtalen fra 2019 ble det lagt til grunn at regjeringen tar sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), støy, fremkommelighet og arealbruk. En justert målformulering og nye føringer for målemetodikk er nå fastsatt.

Justert målformulering

Fram til nå har målformuleringen for byområdene vært at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Dette målet ivaretar både hensyn til lokal luftforurensning og klimagassutslipp, støy, fremkommelighet og arealbruk.

Den nye målformuleringen er tydeligere på hvilke hensyn som ligger til grunn, men viderefører samtidig målet om nullvekst i persontransport med bil. Det skal 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.

I brevet fra departementet fremholdes det at utfordringer knyttet til kø, støy, lokal luftforurensning og arealkonflikter som følge av biltrafikk ikke forsvinner med nullutslippskjøretøy selv om klimagassutslippene vil bli redusert som følge av innfasingen av utslippsfrie kjøretøy. Etter Statens vegvesens vurdering er et nullvekstmål for personbiltrafikken en forutsetning for mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og regionsentre, uavhengig av innfasing av nullutslippskjøretøy. Dette ivaretas med det videreutviklede nullvekstmålet.

Målemetodikk, soneinndeling og indikator for nullutslippskjøretøy

I gjeldende indikatorsett for byvekstavtalene er det to likestilte målindikatorer: trafikkarbeid (antall kjøretøykilometer med personbil beregnet ved bruk av reisevaneundersøkelsen) og årsdøgntrafikk for lette kjøretøy (vist gjennom byindeksen).

Det er nå fastsatt at trafikktegninger (byindeksen) skal være hovedindikatoren for oppfølgingen av det videreutviklede nullvekstmålet. Reisevaneundersøkelsene gir verdifull informasjon om transportutvikling og befolkningens reisevaner, og er et nyttig verktøy for å følge utvikling av trafikken i hele avtaleområdet. Trafikkarbeid skal derfor inngå som støtteindikator.

I tillegg åpnes det for at avtaleområdet kan deles opp i inntil tre ulike soner slik at måloppnåelsen følges opp der hensynene bak nullvekstmålet er til stede, se vedlagte brev. Den mest sentrale delen av byområdet utgjør den indre sonen med et større antall tellepunkter, i den midtre sonen plasseres det tellepunkter på sentrale innfartsårer samt i eller i nær tilknytning til vekstområdene. Den ytre sonen omfatter mer spredtbygde strøk, der det kan godtgjøres at hensynene bak nullvekstmålet ikke er tilstede gjennom regional plan.

Det er lagt opp til at soneinndelingen skal vurderes i hvert enkelt byområde. Etter Statens vegvesens vurdering kan en slik soneinndeling i noen av byområdene ivareta at fordelingen av investeringsmidlene i byvekstavtalene i hovedsak tilfaller de delene av avtaleområdet der hensynene bak nullvekstmålet er tilstede. De lokale partene skal selv være med på å definere om det er hensiktsmessig med en soneinndeling for avtaleområdet. Vi anbefaler at programrådet foretar en nærmere vurdering av behovet for soneinndeling, med sikte på å legge fram en sak i neste styringsgruppemøte. Hvis lokale parter ikke ønsker en slik soneinndeling, skal avtalene følges opp på samme måte som i gjeldende/framforhandlede avtaler. Vi understreker at den endrede målformuleringen skal gjelde alle byområder, uavhengig av innføring av soneinndeling.

For å sikre at klimamålene for transportsektoren nås er en rask innfasing av nullutslippskjøretøy viktig i hele byområdet, og departementet ber om at det rapporteres på

innfasing av slike kjøretøy. Statens vegvesen anbefaler at dette følges opp ved at andel nullutslippskjøretøy gjennom bomringen inngår som en del av byvekstavtalerapporteringen.

Kommentarer:

- Videreutviklet nullvekstmål utløser ikke reforhandling av byvekstavtalen.
- Flott med utvikling av nullvekstmålet. Det sies litt om soneinndeling, men hva med tellepunkt? Føringsene vektlegger mange tellepunkt i de sentrale byområdene hvor biltrafikken skaper problemer, dernest registreringer på innfartsårene til byen, men ikke tellinger i ytre sone.
- Tar ikke opp i oss at det reises mindre og at utbygging av digitalt nettverk som muliggjør større bruk av hjemmekontor kan være et tiltak som bidrar til nullvekstmålet. Det er en interessant problemstilling, men som vi ikke kan ta nå.

Konklusjon:

Kontaktutvalget slutter seg til følgende:

- *Følgende mål legges til grunn i byvekstavtalen for Trondheimsområdet: "I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange."*
- *Byindeksen skal være hovedindikator for måloppnåelse.*
- *Trafikkarbeid målt ved reisevaneundersøkelser (RVU) skal inngå som støtteindikator for å følge reisemiddelfordelig og turenes lengdeinnenfor hele avtaleområdet.*
- *I rapporteringen av byvekstavtalen skal følgende indikator for innfasing av nullutslippskjøretøy inngå: Andel lette kjøretøy gjennom bomstasjonene som er nullutslippskjøretøy.*
- *Programrådet bes foreta en nærmere vurdering av behovet for soneinndeling, med sikte på å legge fram en sak i neste møte i Kontaktutvalget.*
- *Det videreutviklede nullvekstmålet utløser ikke reforhandling av byvekstavtalen*

Ad sak 29/20: Retningslinjer for bysekretariatenes arbeid (Sek)

Kontaktutvalget ble i april (jf. sak under eventuelt 21.4.2020) orientert om Statens vegvesens behov for å utarbeide noen enkle retningslinjer for byvekstavtalsekretariatenes arbeid, og vegvesenet inviterte sekretariatene til å komme med innspill. Miljøpakkens sekretariats oppgaver og rolle er ganske detaljert beskrevet i byvekstavtalen, og det ble i Kontaktutvalgets møte konkludert med at dette er vårt innspill til arbeidet. Sekretariatet har senere deltatt i et par møter og også oversendt vår avtale som regulerer forholdet mellom medarbeidernes arbeidsgiver og Kontaktutvalget mht ledelse av sekretariatets medarbeidere.

Statens vegvesen (Vegdirektoratet) har i samarbeid med byvekstavtale-sekretariatene, laget forslag til retningslinjer for sekretariatene (KU-vedlegg 20-29). Retningslinjene skal tydeliggjøre sekretariatets rolle i byvekstavtalesamarbeidet og legge rammer for sekretariatets arbeid i byvekstavtalesamarbeidet. Formålet med retningslinjene er å sikre at sekretariatet er partsuavhengig, bistår kontaktutvalget og er til disposisjon for alle avtaleparter. Statens

vegvesen understreker at det er rom for lokale tilpasninger, og retningslinjene trenger ikke være helt like i de ulike avtaleområdene.

Byvekstavtalens punkt 9.4 beskriver hvilken rolle sekretariatet skal ha i Miljøpakken. Forslaget til retningslinjer er på flere områder mer konkret enn byvekstavtalen og programrådet anbefaler at disse da tas inn som et supplement til byvekstavtalen og at alle føringer og retningslinjer til sekretariatets arbeid samles i ett dokument.

Forslag til retningslinjer for Miljøpakkens sekretariat:

Tekst fra byvekstavtalen er med normal tekst og forslag til supplerende retningslinjer i *kursiv*.

1 Sekretariatets rolle i samarbeidet

- Kontaktutvalget er sekretariatets oppdragsgiver. Sekretariatet representerer alle partene i samarbeidet. *Sekretariatet skal legge til rette for balanse både i den formelle og uformelle dialogen med partene, slik at alle partene har tillit til at de blir ivarettatt. Dette innebærer blant annet at partene behandles likeverdige når det gjelder tilgang til informasjon.*
- Sekretariat leder samarbeidet og oppfølgingen av byvekstavtalen i Miljøpakken på vegne av styringsorganene og legger til rette for porteføljestyring:
 - o Tilrettelegger sakene for behandling i Kontaktutvalg og programråd og skriver referat.
 - o Innstiller til KU i saker der det ikke lar seg gjøre å innhente innstilling fra programrådet.
 - o Bestiller oppfølging av beslutninger i styringsgruppe, Kontaktutvalg og programråd.
- *Sekretariatet skal ha oversikt over ansvarsfordelingen og framdriften for oppfølging av saker. Ved forsinkelser utarbeider sekretariatet avviksrapporter og setter frister for når avvikene skal være fulgt opp. Det er partenes eget ansvar å sørge for at oppgaven blir gjort*
- Sekretariatet representerer Miljøpakken utad og formidler informasjon om Miljøpakken gjennom foredrag, media, svar på spørsmål og deltagelse i møter med publikum og politikere.
- Sekretariatet har overordnet økonomistyring og rapportering til statlige og lokale myndigheter/politikere.
- Sekretariatet utarbeider forslag til budsjett og 4-årig handlingsprogram med årlige revisjoner.
- Sekretariatet gjennomfører årlig evaluering av tiltak mht. måloppnåelse og samordner trafikkdata.
- Sekretariatet utfører kontrollerfunksjon for alle parter.
- Sekretariatet utfører eventuelt andre oppgaver på oppdrag fra Kontaktutvalget.
- Sekretariatet innstiller i saker til programrådet og leder et arbeidsutvalg nedsatt

av partene som skal bidra i det saksforberedende arbeidet for programrådet.

2 Nærmere omtale av arbeidslederansvar og arbeidsgiveransvar

- *Kontaktutvalget har arbeidslederansvar for sekretariatet, det vil si at de er ansvarlige for å disponere sekretariatets ressursbruk. Arbeidslederansvaret gjelder uavhengig av hvor sekretariatets medarbeidere er formelt ansatt.*
- *Sekretariatsleder er ansatt etter innstilling fra Kontaktutvalget, og er ansvarlig for sekretariatets leveranser opp mot Kontaktutvalget.*
- *Sekretariatet er organisert som en selvstendig og uavhengig enhet med egen leder som har ansvar for medarbeiderne i sekretariatet på vegne av styringsgruppa. Det avklares mellom sekretariatsleder og arbeidsgiver hvordan ansettelsesforholdet skal følges opp (overtid, lønnsforhandlinger m.m.).*
- *Arbeidsgiveransvaret følger ansettelsesforholdet til sekretariatets medarbeidere. Arbeidsgiver fraskriver seg styringsretten over medarbeiderne til sekretariatet.*

3 Nærmere omtale av utadrettet informasjon og kommunikasjon

- *Sekretariatet skal samarbeide tett med de enkelte parter når det gjelder ekstern informasjon og kommunikasjon. I representasjon av avtalesamarbeidet skal sekretariatet presentere partenes felles syn, eller gi nøytral beskrivelse av uenigheten. I saker der det er uenighet mellom partene skal sekretariatet hen vise til partene.*
- *Sekretariatet bør ha en nøytral kommunikasjonsplattform som ikke favoriserer enkeltpartner (f.eks. e-postadresser og webadresser).*

4 Nærmere om økonomi og kostnadsstyring

- *Sekretariatet skal i samarbeid med partene utarbeide forslag til felles handlingsprogram, årsbudsjett og årsmelding. Handlingsprogrammet skal behandles i styringsgruppen og vedtas lokalt.*
- *Sekretariatet skal utarbeide årsbudsjett og regnskap for drift av sekretariatet.*
- *Sekretariatet skal tilrettelegge for at Kontaktutvalget har en totaloversikt over økonomisk status og framdrift slik at de kan drive ansvarlig porteføljestyring av byvekstavtalen. Hver prosjekteier er imidlertid ansvarlig for den løpende kostnadsstyringen av det enkelte prosjekt.*
- *Sekretariatet skal sørge for at det etableres gode rutiner for økonomirapportering, slik at avvik fanges opp og nødvendige justeringer kan gjøres på et tidlig tidspunkt. Dette forutsetter at partene gir nødvendig innsyn i partenes regnskap og rapportering både årlig og periodevis. Dette forutsetter også at den oppdragsgiveren som har ansvar for finansieringsavtalen med bompengeselskapet gir innsyn i forbruk av bompenger og til hvilke prosjekter/tiltak disse er brukt.*
- *Ressursbruken til sekretariatet skal være i tråd med gjeldende føringer for bruk av bompenger.*
- *Sekretariatet har delegert fullmakt fra programrådet til å godkjenne utvidelse av*

kostnadsrammen eller forplikte Miljøpakken når de økonomiske konsekvensene er begrenset oppad til 2 mill. kr og programrådet orienteres skriftlig.

5 Nærmere om oppfølging av måleindikatorer

- *Sekretariatet har ansvar for å koordinere rapportering på indikatorene for oppfølging av byvekstavtalen, jf. pkt. 7. Oppfølging og måling av resultater i byvekst-avtalen. Det er imidlertid hver indikatoreier som er ansvarlig for å fremskaffe data.*
- *Sekretariatet har ansvar for at rapporteringen av indikatorer inngår i byvekst-avtalens årsrapport.*
- *Sekretariatet kan på oppdrag fra partene bestille analyser mm, jf. pkt. 6. Dette skal i så fall gjøres i samarbeid med indikatoreier.*

6 Nærmere om analyser og utredninger

- *Sekretariatet kan bestille og utarbeide analyser og utredninger på vegne av partene, etter bestilling fra kontaktutvalget eller andre dette ansvaret er delegert til.*
- *Gjeldende anskaffelsesreglement følger ansettelsesforholdet hos den part som står som bestillingsansvarlig.*

7 Dokumenthåndtering

- *Sekretariatet har ansvar for at alle saksdokumenter og referater arkiveres etter gjeldende lover for offentlig forvaltning.*
- *Sekretariatet skal sørge for at relevante dokumenter er tilgjengelige for partene.*

8 Håndtering av faglig uenighet

- *Dersom partene ønsker det, kan sekretariatet bistå som nøytral part i konflikter som gjelder faglig uenighet mellom partene.*

Kommentarer:

- Retningslinjene samsvarer godt med mandatene i Miljøpakken. Vegvesenet har lent seg på den strukturen vi alt har her i utformingen av retningslinjene.
- Vi har et fantastisk sekretariat i Miljøpakken. Sekretariatet er viktig for å sikre ryddig håndtering og oversiktlig økonomi.
- Retningslinjene bør suppleres med en referanse til den stillingsinstruksen som rådmennene har undertegnet for sekretariatets medarbeidere.
- Sekretariatet benytter Miljøpakkens logo på epost, presentasjoner og dokumenter, og har egen arkivjournal i Trondheim kommune. Er det behov for egen nøytral epostadresse slik det framgår av retningslinjene? Retningslinjene er «bør»-bestemmelser og vi kan komme tilbake til det hvis det skulle vise seg å bli et behov.

Konklusjon:

Kontaktutvalget godkjenner forslag til supplerende retningslinjer for sekretariatet i Miljøpakken. Det innarbeides en referanse til den stillingsinstruksen som medarbeiderne har med rådmennene. Det er ikke nødvendig med egen epostadresse for sekretariatet.

Ad sak 30/20: Orientering om fylkeskommunal forvaltningsrevisjon (TrFK)

Kontrollutvalget i Trøndelag fylkeskommune har bestilt en forvaltningsrevisjon av Miljøpakken. For at fylkeskommunen skal lykkes med målsetningene på samferdselsområdet er det viktig at samarbeidet er hensiktsmessig organisert. En forvaltningsrevisjon kan belyse om organiseringen av Miljøpakkens sekretariat er i tråd med fylkeskommunens målsetninger og om samarbeidet støtter en effektiv gjennomføring av utbygging av infrastruktur.

I saksframlegget i kontrollutvalgets sak 02/20 går det fram at det er ønskelig at en forvaltningsrevisjon tar utgangspunkt i fylkeskommunens arbeid med Miljøpakken og hvordan fylkeskommunen ivaretar sine oppgaver. Saksframlegget trekker fram utfordringer knyttet til porteføljestyling med fokus på målstyring. Videre utfordringer knyttet til at rekkefølgen og sammensettingen av enkeltprosjekter tilpasses planframdrift og kostnadsendringer. Justeringer skjer primært gjennom endringer innenfor programområdene.

I tidligere årsbudsjett har det vært avsatt planleggingsmidler til prosjekter hvor framdriften har vært mangelfull, blant annet på grunn av manglende kapasitet til å omsette ideer til konkrete prosjekter for videre oppfølging. Noen prosjekter mangler effektivitet og dokumentasjon på effektens størrelser og da har det ikke vært mulig å legge nytte- og kostnadsvurderinger til grunn for prioriteringer.

Revisjon Midt-Norge gjennomfører forvaltningsrevisjonen som skal foreligge i løpet av året. Følgende problemstillinger skal behandles (jf. KU-vedlegg 20-30):

1. Hvordan er miljøpakken organisert, styrt og driftet? og blir fylkeskommunens interesser ivaretatt?
2. Hva er fylkeskommunenes styringsmuligheter i byveksttalen?
3. I hvilken grad miljøpakken til å oppfylle fylkeskommunens samferdselsmål?
 - a. Blir fylkeskommunens interesser ivaretatt?
 - b. Når fylkeskommunen igjennom med sine prioriteringer?
4. Er det enighet om prinsippene for porteføljestyling og følges disse?
5. I hvilken grad styres det etter målene i miljøpakken?
 - a. Er beslutningsgrunnlagene og utredningene orientert mot målsettingene?
 - b. Skjer porteføljestyling med fokus på målstyring?
6. Hvilke rutiner for bruk av felleskostnader finnes i miljøpakken og etterleves disse rutinene?
7. Hvilke rutiner for rapportering finnes i miljøpakken?

- a. Etterleves disse rutinene?
- b. Er rapporteringen tilstrekkelig for fylkeskommunen som partner?
- c. Hvilke kontrollhandlinger gjør fylkeskommunen?

I tillegg er det bedt om at revisjonen ser nærmere på økonomi og budsjett rutiner.

Revisjonen tar utgangspunkt i informasjon som innhentes fra nøkkelpersoner i fylkeskommunen og Miljøpakkens sekretariat.

Kommentarer:

- Det er ikke unaturlig at politikerne ønsker en nærmere gjennomgang av Miljøpakken. Miljøpakken er en stor og viktig sak for fylkeskommunen.
- Det er positivt med en forvaltningsrevisjon. Kommunen gjennomførte en revisjon i 2015. Det er viktig med koordinering og samarbeid og ønskelig med informasjon også til kommunene. Samtidig må vi koordinere oss slik at det ikke blir dobbeltarbeid.

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 31/20: Avklaring av programrådets fullmakter (SVV)

Programrådet er rådgivende organ for beslutninger i Kontaktutvalget og har i henhold til byvekstavtalen delegert fullmakt fra kommunestyrene, fylkesting og statlig linje til beslutninger i visse saker. Det gjelder bl.a:

«I økonomiske spørsmål der staten, fylkeskommunen og kommunene er enige og det er behov for å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor de ulike programområdene i gjeldende fireårig handlingsprogram. Dette for å kunne justere for endringer i kostnadsoverslag, planframdrift eller lignende.»

Videre heter det: *«Programrådet fordeler rammer for planlegging og administrasjon mellom oppgaver/prosjekt og etater.»*

Vegvesenet ønsker en presisering av hvor vidt denne fullmakten kan tolkes.

- 1) Gir den den rom for å omdisponere midler fra en rammebevilgning innen en bestemt sektor (f.eks. sykkel) neste år, eller gjelder fullmakten bare dersom midlene tas fra et helt konkret sykkelprosjekt som har en spesifisert bevilgning?
- 2) Har programrådet anledning til å fordele midler til innledende planleggingsoppgaver uten at disse er behandlet politisk?

Kommentarer:

- OK med praktisk koordinering mellom to konkrete prosjekt, men problematisk å opprette nye prosjekt som mangler vurdering av nytte-/kostnad og måloppnåelse.
- Programrådet bør ha vide fullmakter til å kunne omdisponere for å sikre framdrift. Må kunne omdisponere midler fra neste år.

- Enig i at vi har retningslinjer som sikrer at det kan skje omdisponering. Årsakene er viktigst å diskutere.

Konklusjon:

Programrådet får fullmakt til å omdisponere midler fra rammebevilgninger kommende år og gis anledning til å disponere midler til innledende planleggingsoppgaver før prosjektene er politisk behandlet.

Eventuelt

Oppfølging av arbeid med utvidet takstsoner:

I forbindelse med vedtakene i tilleggsavtalen var det et flertall som ønsket en utvidelse av takstsonen slik at hele byvekstområdet ble en sone. Hvordan følges det opp?

TØI og Urbanet analyse har oppdrag med å se på bruken av midlene til takstreduksjon i tilleggsavtalen. Det vil foreligge resultater fra disse vurderingene i løpet av høsten.

Konklusjon: Tas til orientering.

Politisk behandling av Nydalsbrua:

Det foreligger nå politiske saker til behandling i Trondheim kommune og fylkeskommunen om å godkjenne finansieringen av Nydalsbrua. Hovedutvalget for veg i fylkeskommunen har et par tilleggspunkter i sin innstilling som inneholder enkelte forutsetninger.

Kommentarer:

- Vegvesenet trenger klare politiske vedtak for å realisere brua nå.
- Tenker ikke at dette i seg selv er spesielt problematisk. Punkt 1 - 5 er OK og like i kommunen og fylkeskommunen. Så kom det til noe nytt om at alle prosjektene skal være vurdert ut fra nullvekstmålet.
- Kommunen og fylkeskommunen er her invitert til å diskutere økonomi, ikke prosjektet.
- Byåstunnelen står ikke på kuttliste. Savner en begrunnelse for forarbeidene til Byåstunnelen som ikke er så kjent for fylkespolitikerne. Denne framgår av arbeidet med KS2, og vegvesenet kan orientere.

Konklusjon: Administrasjonen følger opp ved politisk behandling