



Vår dato
18.5.2021

MØTEREFERAT

Kontaktutvalget 5. mai 2011

Til:

Per Morten Lund, Statens vegvesen
Marte Løvik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank Jenssen, Statsforvalteren
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Kristian Dahlberg Hauge, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen
Anne Skolmli, Jernbanedirektoratet

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

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Teams-møte onsdag 5. mai kl. 10:00 – 12:00.

Agenda

- 17/21 Trafikkutvikling (Sek)**
- 18/21 Merkostnader knyttet til vegbruksavgift (Trfk)**
- 19/21 Evaluering av Miljøpakkens måloppnåelse (Sek)**
- 20/21 Forvaltningsrevisjon av Miljøpakken (Trfk)**
- 21/21 Utredning av Klett (Trfk)**
- 22/21 Miljøpakken i media (TK)**

Eventuelt

- **Oppfølging av arbeidet med utvidelse av takstsamarbeidet i sone A.**
- **Oppfølging av lokalpolitiske vedtak om miljødifferensierte takster**

Møtereferat

Referatutkast fra møte 23. april 2021 godkjennes.



Orienteringer:

Ingen nye orienteringer siden sist.

Ad sak 17/21: Trafikkutvikling (Sek)

Biltrafikken i Trondheim:

Det er i snitt 4 % færre passeringer gjennom bomstasjonene i Trondheim hittil i år (januar – mars). Nedgangen i Miljøpakkens bommer er 3 % og hele 21 % i bomstasjonen på E6 ved Ranheim. Trafikken har vært betydelig lavere i januar og februar, men vesentlig høyere i mars enn ved nedstengningen av samfunnet i fjor.

Trafikken gjennom bommene i Trondheim er 10 % lavere i år enn i de tre tilsvarende månedene i 2019.

Elbilandelen er nå 21 % i Miljøpakkens bommer og 24 % på E6 øst (Ranheim).

Biltrafikken i regionen:

- Nedgangen i biltrafikk mellom E6 og flyplassen på Værnes er 24 %. Nord for Stjørdal er nedgangen på E6 5 % og på Fv. 705 mot Selbu bare 1 %.
- I Hommelvik er nedgangen på E6 25 % og 21 % på Leistad.
- Det er vanskelig å si noe om utviklingen på E6 ved Melhus på grunn av vegarbeid, men nedgangene på E6 Klett er 5 % og på E39 (Øysand) 2 % .
- Elbilandelen er 21 % i Hommelvik, 32 % på Leistad og 18 % på Klett.

Kollektivtrafikk:

Det var 80 000 – 90 000 påstigende passasjerer daglig i mars og april, noe lavere enn i fjor høst (100 000).

Gang- og sykkeltrafikk:

Sykeltrafikken på Rotvollekra er hittil 29 % lavere enn i 2020. Dette skyldes først og fremst betydelig lavere tall i januar og februar, noe som også har klimatiske årsaker.

Vi er fortsatt inne i en unntakstilstand og det ser ikke ut til at det blir problemer med å føle opp nullvekstmålet i år.

Nærmere omtale av trafikkutviklingen i KU vedlegg 17-21

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 18/21: Merkostnader knyttet til vegbruksavgift (Trfk)

AtB ba i brev til Miljøpakken av 9.4.2021 om fleksibilitet til ikke lengre å etterspørre bruk av biodiesel i sine kontrakter (jf. KU-vedlegg 18-21). Dette var begrunnet ut fra at den innførte vegbruksavgiften, og høyere driftskostnader ved bruk av biodiesel, gir AtB en total merkostnad på 24 – 30 mill. kr per år.

Programrådet behandlet spørsmålet i PR-sak 16/21. Det ble her også poengtert at omleggingen av avgiften ville innebære at Miljøpakkens kjøp av biodiesel ikke får en reell

effekt på landsbasis ved at selskapene i henhold til kravene kan lever tilsvarende mindre biodrivstoff til andre kunder. Lokalt vil det likevel framstå som mindre klimagassreduksjon innen vårt byvekstområde. Programrådet ba partene behandle spørsmålet raskt politisk.

Fylkestinget og tre av fire kommuner har nå behandlet saken:

- TRFK i fylkesting 3/3 ([vedtak](#) at fylkestinget støtter at partene i Miljøpakken gir AtB fleksibilitet til ikke lenger å etterspørre bruk av biodiesel i sine kontrakter)
- Stjørdal i [formannskap 22/4](#) (innstilling i tråd med vedtak i fylkestinget) og i kst 29/4
- Malvik i [formannskap 13/4](#) (innstilling i tråd med vedtak i fylkestinget) og kst 26/4
- Melhus i kst 20/4 ([Vedtak](#) at Melhus kommune ikke gir sin tilslutning til at kravet om bruk av biodiesel kan fravikes).
- Trondheim i formannskap 4/5 (vedtak om å fortsette med biodiesel og dekke merkostnad med Miljøpakkens midler)

Fylkeskommunen orienterte under eventuelt i Kontaktutvalgets møte 23. april i år om at de nå vil be styret i AtB planlegge rutekutt så fort som mulig ut fra styrets handlingsplikt, men ikke iverksette dette før etter behandling i Kontaktutvalget 5. mai.

Alle kommunene og fylkeskommunen har behandlet saken og det er to alternative veger: Fortsette bruke biodiesel til en ekstra kostnad på 200 mill. kr i resterende del av byvekstperioden, eller å kutte ut biodiesel og spare 50-100 mill. kr i resten av perioden. Det er ingen nasjonal klimaeffekt av å bruke biodiesel.

Kommentarer:

- Først noen kommentarer til prosessen. Det er klart definert i byvekstavtalens punkt 2.11, at slike endringer skal være varslet i forkant. Vi er slik sett ikke forpliktet til å bevilge dette nå. Ikke første gang dette skjer. Vil gjerne vite hvordan fylkeskommunen stiller seg til dette punktet i byvekstavtalen og hvilke prosesser en har hatt i fylkeskommunen. Det er lenge siden dette ble kjent. Hvorfor har ikke Miljøpakken fått dette til behandling før nå?
- Trondheim har ikke vedtak om inndekning i en tiårsperiode. Vedtaket gjelder de kostnadene som er påløpt så langt.
- Glad for at Trondheim ikke ønsker å videreføre i tiårsperioden. Finnes nok andre tiltak som er mer egnet å bruke 50 - 100 mill. kr på. Det er beklagelig at regjeringen har gjort denne endringen som medfører at vi ikke oppnår en nasjonal klimaeffekt med dette lenger. Grunnen til at vi kjører biodiesel og ikke biogass er at kravene til hastighet opp Okstadbakken ikke lar seg oppfylle med biogass. Må bruke en form for diesel, fortrinnsvis biodiesel på de største bussene.
- OK å kjøre en prosess på om vi kan gjøre noe med dette. DFØ viser til at det ikke er mulig, men vi kan godt gå noen ekstra runder for å forsikre oss om det.
- Kan også gå en runde for å se på mulighet for å innfase nytt materiell, men anbefaler ikke at det kjøpes nye metrobusser i anbudsperioden. Heller ikke supplere materiell med biogass før vi vet at vi kan ivareta kvalitetskravene. Motorteknologier kan utvikle seg og kan gjøre det mulig senere å finne bedre løsninger. Blir viktig å følge med.
- Vi kjører 100 % fossilfritt på bakgrunn av et bystyrevedtak som fylkeskommune sluttet seg til. Fylkeskommunen fikk kjennskap til denne problematikken i juli 2020 og har jobbet med å vurdere konsekvensene. Det har vært en lang prosess hvor Trondheim kommune har vært involvert. Programrådet i Miljøpakken ble orientert i oktober. Det er ingen klar linje på å komme til Miljøpakken først. Når det gjelder Koronaeffektene, så har fylkeskommunen fått beskjed om å

vente med å komme med en sak til en har noe konkret å vise til. At Bystyret ikke fikk vite dette før nå, må være kommunedirektørens ansvar.

- Også i andre deler av landet går en bort fra bruken av biodiesel. Ruter bestemte seg for dette i februar etter at Miljødirektoratet anbefalte dem å gjøre det ut fra at det ikke ga klimaeffekt.
- Det var ønske om forutsigbarhet som var grunnen til at punktet om å ta opp ting til drøfting før kostnadene er påløpt, ble tatt inn i avtalen. Det var erfaringene med økte kostnader på Sorgenfri og Torgård. Oppfatter ikke at situasjonen med Covid-19 er en god parallell.
- Melhus sluttet seg ikke til forslaget om å gå bort fra biodiesel. Det var mer en diskusjon om at det ikke blir riktig at Miljøpakken kan fravike miljøkrav for egen virksomhet når det forlanges at f.eks. anleggsvirksomheten skal pålegges slike krav. Kan være åpen for et annet vedtak her i dag.
- Viktig å få forutsigbarhet for at AtB får inndekning for de midlene de taper hver måned. Kan godt foreta videre utredning, men det koster i mellomtiden. Foreslår at kommunedirektøren foretar avklaringer.
- Ønsker å gå over til et avansert biodrivstoff og ønsker at dette forbruket skal unntas fra omsetningskravet. Skjønner at vi ikke kan få til det nå, og at vi i en periode er nødt til å gå over til en annen type drivstoff. Har høye miljøkrav til Miljøpakken og ønsker ikke å lempe på det. Mener vi bør bruke litt tid på utredning og ønsker at fylkeskommunen tar ansvaret for utredningene.
- Anser at vi nå er enige. MP dekker utgifter påløpt siden juni. AtB slutter å kjøre på biodiesel. Fylkeskommunen gjør sammen med AtB de utredningene som er nødvendige.
- Vi trenger å synliggjøre hvor midlene hentes fra dersom det blir en langsiktig kostnad for Miljøpakken. Er det ekstra bominntekter eller går det på bekostning av midler avsatt til vegprosjekt, gang-, sykkel eller annen kollektivtrafikk.
- Det kjøres nå autodiesel framover, og der ligger det en besparelse. Det blir ingen økte kostnader nå, men en liten bonus som kan benyttes til kostnadsdekning i AtB. Fylkeskommunen vil se på muligheten for ekstern finansiering, men de som ønsker inndekning i Miljøpakken må komme med forslag til dette.
- Tre ting er spesielt viktig for Trondheim: Utrede bruk av biodiesel, unntak fra omsetningskravet og finansieringskilder. Dette må foreligge så snart som mulig, og i hvert fall i løpet av året.
- Innsparingene skal avveies mot økte kostnader. Finansiering kan være både eksterne og interne kilder. Også AtBs styre må ansvarliggjøres. Dersom dette skal inndekkes av AtB, betyr det rutekutt. Fylkeskommunen kommer ikke til å be om det.

Konklusjon:

- *AtB går over til bruk av autodiesel og besparelsene motregnes mot de ekstra kostnadene de har hatt til biodiesel.*
- *Fylkeskommunen og AtB får ansvaret for å utrede bruk av avansert biodiesel og mulighetene for å få unntak fra omsetningspåbudet*
- *Fylkeskommunen tar ansvaret for søke alternative finansieringskilder, men Trondheim må eventuelt peke på hvor midlene tas fra om inndekning tas gjennom Miljøpakken.*
- *Utredningen må på plass så snart som mulig, og senest i løpet av året*

Ad sak 19/21: Evaluering av Miljøpakkens måloppnåelse 2020 (Sek)

Evaluering 2020 er en «mellomevaluering» siden alle indikatorene for nye mål ennå ikke er fastlagt. Det redegjøres samtidig for hvilke indikatorer det arbeides med å få på plass til neste evaluering.

Programrådet godkjente evalueringen for oversendelse til Kontaktutvalget i møtet 13. april i år og ba samtidig om synspunkt på valg av indikatorer (jf. KU-vedlegg 19-21).

Null-vekstmålet

Indikatorer: Byindeks og RVU (jf. byveksttalen).

Måloppnåelse: Trafikken i 2020 var som følge av koronapandemien rundt seks prosent lavere enn i 2019, og nullvekstmålet er slikt sett nådd.

Regjeringen endret i 2020 definisjonen av null-vekstmålet og indikatorene for evaluering av dette. Endringene må implementeres gjennom reforhandling før dette kan legges til grunn ved evaluering.

Mål 1: CO2

Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp i transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Paris-avtalen, og i tråd med lokale klimamål.

Indikatorer:

- Beregnede utslippstall fra SSB/Miljødirektoratet for transport (veitrafikk og mobil forbrenning).
- Andel nullutslippskjøretøy (el-bil og el-varebil)¹

Måloppnåelse:

De samlede utslippene fra transportsektoren går ned med ca. 4 % i avtaleområdet fra 2018 til 2019. Utviklingen går riktig vei. Det må arbeides videre for å kunne si noe om i hvor stor grad denne reduksjonen bidrar til å oppfylle Paris-avtalen for hele avtaleområdet.

Det er kun Trondheim som har lokale klimamål av kommunene. Trondheim har ambisiøse mål om utslippskutt, og i «kommunedelplan: energi og klima 2017-2030» er det vedtatt et mål om 80 prosent reduksjon i klimagassutslipp i 2030 sammenlignet med 2009. Takten i utslippskutt må økes vesentlig for at Trondheim kommune skal nå 2030-målet.

Andelen el-biler i Miljøpakken gikk fra 16 prosent i 2019 til 20 prosent i 2020. Andel el-varebiler i Trondheim gikk fra 7 prosent i 2019 til 16 prosent i 2020.

Mål 2: Miljøvennlige reiser

Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.

Indikatorer:

- Befolkningstall fra SSB.
- Prosentvis økning i antall miljøvennlige reiser i avtaleområdet med data fra årlige reisevaneundersøkelser (RVU).
- Prosentvis vekst i påstigningstall på kollektivtrafikken fra AtB.

¹ Dette er en ny indikator som staten har bedt om oppfølging på, og som ble lansert i forbindelse med introduksjonen av nytt null-vekstmål. Er tatt inn etter behandling i programrådet.

Siste tilgjengelige RVU er for 2019 som er referanseåret for evaluering etter byvekstavtalen. Til vi får RVU 2020, sammenligner vi 2019 med 2018. Her har vi bare tall for Trondheim. Trondheim utgjør imidlertid en så stor del av befolkningen i byvekstområdet at resultatene for Trondheim også vil prege tallene for hele byvekstområdet.

Måloppnåelse: RVU 2019 viser noe nedgang i antall miljøvennlige reiser i 2019, ca. 3 %. Befolkningsveksten har vært 1,4 % fra 2018 til 2019. Målene om minst 1,4 % vekst i bruken av miljøvennlige transportmiddel er med andre ord ikke nådd.

Vi må tilbake til 2013/14 for å beskrive utviklingen i de øvrige kommunene, og da bare transportmiddelfordelingen – ikke absolutt antall reiser:

- I Malvik og Melhus er andelen miljøvennlige reiser lavere i RVU 2019 sammenlignet med RVU 2013/2014.
- I Stjørdal er andelen miljøvennlige reiser høyere i 2019.

Antall som reiser kollektivt i 2020 påvirkes i stor grad av koronapandemien og må ansees som et unntaksår. Billett volumet i 2020 er omtrent 35 prosent lavere enn i 2019. Det er ikke mulig å anslå endringer i antall reiser fra 2019 – 2020. Det skyldes at måten trafikantene registreres på ble endret ved innføring av Metrobuss i 2019.

Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging

Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og trygget å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsregion.

Indikator: Arealindikator er under arbeid:

- Boliger på rett sted
- Virksomheter på rett sted
- Besøksintensive virksomheter på rett sted
- Parkering

Måloppnåelse: Det er ikke grunnlag for å evaluere måloppnåelse før arealindikatorne er behandlet og vedtatt.

Mål 4: Tilgjengelighet

By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.

Indikatorer: Spørsmål fra Miljøpakkens årlige holdningsundersøkelse:

- Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til handels- og servicetilbud?
- Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til jobb eller skole?

Indikatorer som utredes nærmere:

- Universell utforming på holdeplasser.
- Antall snarveger som bedrer tilgangen til holdeplasser.

- Mer målrettede spørsmål i holdningsundersøkelsen om opplevd tilgjengelighet for grupper med nedsatt funksjonsevne.

Måloppnåelse: Svært mange, hele 86 %, opplever det enkelt å reise til handel/service og til jobb/skole i byvekstområde. 71 % opplever reisen til jobb/skole som enkel eller svært enkel. Vi har ikke sammenlignbare data fra tidligere år.

Mål 5 Reduksjon i antall trafikkulykker

Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.

Indikatorer: Ulykkesstatistikk fra SSB/Statens vegvesen.

Måloppnåelse: Den generelle utviklingen går riktig vei. Både nasjonalt, i Trøndelag og i Miljøpakke-området er det stor nedgang i antall ulykker og antall drepte/skadde i trafikken. Nedgangen skyldes trolig mest den generelle utviklingen, men også trafikksikkerhetstiltak i regi av Miljøpakken. Det har derimot ikke vært vesentlig reduksjon i antall drepte/hardt skadde siden 2011.

Mål 6 - Luftkvalitet

Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.

Indikatorer:

- Trondheim: Tall fra fire målestasjoner for luftkvalitet.
- Malvik, Melhus og Stjørdal: Status fra *Luftkvalitet i Norge- offentlig informasjon om luftkvalitet* i tillegg til kvalitative beskrivelser.
- Antall som betaler piggdekkgebyr.

Indikator som utredes nærmere:

- Drivstoff-forbruk (SSB/Miljødirektoratet). Her får vi foreløpig kun oppgitt tall på fylkesnivå.

Måloppnåelse:

- Luftforurensning: Lufta i Trondheim blir stadig renere, og målingene for 2020 viser at luftkvaliteten aldri har vært bedre siden målingene startet på 90-tallet. Vi er godt innenfor grenseverdiene for luftkvalitet i forurensningsforskriften, og også innenfor de nivåene som Folkehelseinstituttet har angitt som såkalte luftkvalitetskriterier.
- Drivstofforbruk: Ikke grunnlag for å evaluere
- Piggdekkgebyr: Omsetningen av piggdekkgebyr før jul er forholdsvis stabilt, men redusert etter jul.

Mål 7 Trafikkstøy

Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

Indikatorer:

- Årlig rapportering på tiltak som bidrar til å redusere trafikkstøy.
- Årlig spørreundersøkelse om opplevd støy.
- Beregning av støysituasjonen hvert femte år.

Måloppnåelse:

Støytiltak: Det er liten aktivitet på dette området.

Opplevd støy: Det er en stor andel som i liten eller svært liten grad opplever støy utendørs og innendørs i avtaleområdet. For de som opplever stor eller svært stor grad av støy, er det likevel et betydelig problem, særlig for de 8 prosentene som opplever denne støyen innendørs. Utendørs svarer 12 prosent at de opplever stor eller svært stor grad av støy.

Beregning av støysituasjon hvert 5. år: Avventer nye beregninger.

Mål 8 - Næringstransport

Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.

Indikatorer:

Om næringstransporten blir "grønnere:

- Antall og andel elektriske varebiler fra OFV og EURO-klasse statistikk fra SSB.
- Det jobbes videre med flere indikatorer.

Det er utfordrende å måle om næringstransporten blir mer effektiv. Det jobbes videre med denne problemstillingen opp mot Bylogistikk-prosjektet.

Indikatorer som utredes nærmere:

- Antall og andel miljøvennlige varebiler hos de som driver med vareleveranser.
- Antall og andel miljøvennlige offentlige kjøretøy.
- Offentlige innkjøp og leveranser.
- Miljøkrav i anleggsgjennomføring.

Måloppnåelse:

- Næringstransporten blir grønnere; Det er en positiv utvikling både med tanke på andel elektriske varebiler og mer miljøvennlige motorer (Euroklasse). I 2019 var andelen elektriske varebiler sju prosent, mens den i 2020 er 16 prosent. Andelen tunge kjøretøy med Euro-6 sertifisert motor steg fra 36 prosent i 2019 til 40 prosent i 2020.
- Det er ikke grunnlag for å vurdere om næringstransporten er blitt mer effektiv. Det jobbes videre med indikatorer.

Mål 9 – Økt brukertilfredshet

Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken.

Indikatorer:

Spørsmål fra Miljøpakkens årlige spørreundersøkelser:

- Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din?
- Det er tryggere å sykle i dag enn for to år siden?
- Hvor enig eller uenig er du i påstanden: Det er bedre tilrettelagt for fotgjengere i dag enn for to år siden.
- Hvor positiv eller negativ er du til Miljøpakken?

Måloppnåelse:

De fleste er fornøyd med hverdagsreisen sin. Tall fra NAFs trafikkbarometer for Trondheim viser en positiv utvikling siden 2013. I 2019 var Trondheimsområdet beste storby med andel fornøyd på 78 %.

Av de spurte er 2 av 3 positive til Miljøpakken.

Holdningsundersøkelsene viser at befolkningen i Trondheim er mer fornøyd med hvordan tilretteleggingen for fotgjengere og syklister har utviklet de siste to årene enn i Stjørdal, Malvik og Melhus. I Trondheim mener 39 – 44 % at forholdene har blitt bedre, mot 25 – 32 % i de tre andre kommunene

Kommentarer:

- Veldig mye bra, og bedre enn tidligere. På noen punkt er det ønskelig med totaltall og ikke bare andeler, f.eks. for miljøvennlige reiser. Kan få inn konkrete tall.
- Næringstransport er krevende. Jobber med forbedring og vil få fram bedre indikatorer i seminar et om bylogistikk.
- Universell utforming gjelder ikke bare på bussholdplass. Må også komme seg til og fra, ikke bare på og av. Dette vil bli ivaretatt.
- Lurer på hvilke transportmiddel som ligger til grunn for svarene om tilfredshet på handelsreiser. Omfatter det også bil. Vi vil gjerne vite tilfredsheten med bruk av miljøvennlige transportmiddel. Spørsmålet omfatter også bilreiser.
- Gjelder spørsmålet om støy bare personer, eller også barnehager. Spørsmålet er bare stilt til privatpersoner ikke til virksomheter/barnehager.
- Slike evalueringer er veldig interessante og en bonus for nye kommuner. Her er det viktig med differensierte tabeller som kan gi føringer for arbeidet i nye kommuner.
- Kan vi også få med data fra andre kommuner i Trondheimsregionen? Det vil være interessant for Stjørdal, Malvik og Melhus å sammenligne seg med kommunene utenfor byveksttaleområdet. Slike data vil også være nyttige for å vurdere utvikling ved neste korsveg om flere kommuner kommer med i samarbeidet.
- Vanskelig å evaluere noen forhold, spesielt gjelder dette arealbruken. Her må det ikke være for rigid, men rom for lokalt selvstyre.

Konklusjon:

Kontaktutvalget godkjenner evalueringen for 2020.

Ad sak 20/21: Forvaltningsrevisjon av Miljøpakken (Trfk)

Revisjon Midt-Norge SA har gjennomført denne forvaltningsrevisjonen på oppdrag fra Trøndelag fylkeskommunes kontrollutvalg. Her presenteres rapportens sammendrag mens hele rapporten følger i KU-vedlegg 20-21.

Forvaltningsrevisjon av Miljøpakken, som ble bestilt av kontrollutvalget i Trøndelag fylkeskommune 28.01.2020, omfatter følgende problemstillinger;

1. *Hvordan er Miljøpakken organisert, styrt og driftet?*
2. *Hva er fylkeskommunens styringsmuligheter i Miljøpakken?*
3. *Skjer budsjettering i henhold til vedtatte retningslinjer?*
4. *Skjer økonomistyring i henhold til vedtatte retningslinjer?*
 - a. *Hvilke kontrollhandlinger gjør fylkeskommunen?*
5. *Hvilke rutiner for bruk av felleskostnader finnes i Miljøpakken og etterleves disse rutinene?*
6. *I hvilken grad bidrar Miljøpakken til å oppfylle fylkeskommunens samferdselsmål?*
 - a. *Blir fylkeskommunens interesser ivaretatt?*
 - b. *Når fylkeskommunen igjennom med sine prioriteringer?*
7. *Er det enighet om prinsippene for porteføljestyring og følges disse?*
8. *I hvilken grad styres det etter målene i Miljøpakken?*
 - a. *Skjer porteføljestyring med fokus på målstyring?*
 - b. *Er beslutningsgrunnlagene og utredningene orientert mot målsetningene?*
9. *Hvilke rutiner for rapportering finnes i Miljøpakken, etterleves disse og er rapporteringen tilstrekkelig for fylkeskommunen som partner?*

De to første problemstillingene er beskrivende. De øvrige problemstillingene er normative og besvares på grunnlag av vurderinger av praksis målt opp mot ett sett med revisjonskriterier. Kontrollutvalget gjorde den 13.10.2020 en tilleggsbestilling om Klettkrysset.

Tilleggsbestillingen svares ut i et eget notat. I forvaltningsrevisjonen er det samlet inn data fra dokumentgjennomgang, hovedsakelig styringsdokumenter i Miljøpakken og saker i Miljøpakkens kontaktutvalg samt politiske saker i fylkeskommunen. Det er gjennomført intervju med ansatte i fylkeskommunen og Miljøpakkens sekretariat.

Miljøpakken i Trondheim har utviklet seg gjennom tre trinn med Miljøpakke og nå sist byvekstavtalen som samler Staten, Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus. Byvekstavtalen fra 2019 gir rammene for samarbeidet og hovedmålet er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekst i biltrafikk).

Miljøpakkesamarbeidet gir muligheter for å bruke bompenger til finansiering av samferdselsprosjekter, og det samler i tillegg andre finansieringskilder som har ulike

bindinger til ulike tiltaksområder innenfor samferdsel. Med unntak for drift av kollektivtrafikken og vintervedlikehold av sykkelveger, er midlene i Miljøpakkesamarbeidet investeringsmidler. Miljøpakkemidler kan brukes på ulike tiltaksområder; riksveg, lokal veg, gatebrukstiltak, sykkel, gange, trafiksikkerhet, kollektivtrafikk og tiltak mot støy.

Fylkeskommunens styringsmuligheter er knyttet til den representasjonen de har i styringsorganene i Miljøpakken og den politiske behandlingen i fylkeskommunen. I tillegg har fylkeskommunen muligheter til å få sine samferdselsprosjekter finansiert gjennom at de spiller inn gode prosjekter. Fylkeskommunen har et spesielt ansvar for kollektivtilbudet i avtaleområde og får en tilleggsfinansiering fra Miljøpakken til drift av kollektivtilbudet, hvor AtB drifter tilbudet.

Budsjettering

Retningslinjer for budsjettering er gitt i byvekstavtalen og budsjetteringen i Miljøpakken skjer hovedsakelig i henhold til de retningslinjene som finnes i byvekstavtalen. Unntaket er at politisk styringsgruppe ikke beslutter handlingsprogram og årsbudsjett slik det står i byvekstavtalen. Kontaktutvalget har vedtatt en langsiktig tiltaksplan, men det er uklart hvilken status den har. Budsjettprosessen som partene legger opp til i fellesskap er tung og omfattende fordi tidsfrister ikke holdes, noe som gjør at det brukes mye tid hos partene og sekretariatet for å ferdigstille arbeidet. Tidspresset fører til at alt ikke er like bra kvalitetssikret. Samtidig utfordrer partene den prosessen de i utgangspunktet er enige om. I årsbudsjettene, men ikke handlingsprogrammene vises det hvordan tiltakene finansieres.

Økonomistyring

Økonomistyringen i Miljøpakken er delt mellom sekretariatet og den enkelte part. Den enkelte part har ansvaret for økonomistyringen i de prosjektene som får bevilget midler. Det er ingen kontroll fra sekretariatets side med at Miljøpakke-prosjektene belastes kun med de kostnadene som tilhører prosjektet. Sekretariatets økonomistyring omfatter i hovedsak å holde oversikt over finansieringskildene, likviditet og bruk av midler over tid. Byvekstavtalen tildeler sekretariatet en kontrollerfunksjon, men partene har aldri tatt stilling til hva det innebærer at sekretariatet skal utøve en kontrollerfunksjon. Revisor konkluderer med at økonomistyringen i Miljøpakken skjer i henhold til de vedtatte retningslinjene, men at retningslinjene er for lite detaljerte til å veilede en god praksis.

Felleskostnader

Felleskostnadene skal dekke partenes generelle planlegging, koordinering og administrasjon i tilknytning til Miljøpakkens virksomhet, inkludert ledelse og deltakelse i temagrupper. Kostnader knyttet til sekretariatets arbeid inngår også i felleskostnader. Partene i Miljøpakken har arbeidet med å få på plass rutiner for felleskostnader i Miljøpakken, men at det fortsatt gjenstår et arbeid for å gjøre dem tydeligere for å veilede en mest mulig lik praksis hos partene, gjennom at de knyttes tydeligere til hvilke oppgaver disse midlene skal dekke.

Fylkeskommunale samferdselsmål

Fylkeskommunen bidrar med 73,9 millioner kroner til Miljøpakken. Det gir fylkeskommunen muligheter for å være med i Miljøpakken og få ta del i de midlene som ligger i Miljøpakkesamarbeidet for å arbeide mot fylkeskommunen sine målsettinger. Gjennom Miljøpakken får fylkeskommunen tilskudd til drift av kollektivtrafikken og midler til investeringsprosjekter. Revisor konkluderer med at Miljøpakken på enkelte områder gir vesentlige bidrag til oppnåelse av fylkeskommunens samferdselsmål og at fylkeskommunens interesser er ivaretatt på en god måte. Samtidig er det slik at mange innspill fra fylkeskommunen ikke når opp, som følge av at dokumentasjon av innspill ikke tilfredsstillende de krav som er satt.

Porteføljestyling

Den umiddelbare forståelsen av porteføljestyling relateres til omdisponering av midler til prosjekter som trenger mer midler. Porteføljestyling i forståelsen av prioriteringer i handlingsprogram og årsbudsjett er mindre framtreddende. Prinsippene for porteføljestyling er tydelig i Miljøpakken ved at prioritering av tiltak skal skje på grunnlag av en samlet vurdering av måloppnåelse, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, disponible midler, planstatus og tilstrekkelige midler til planlegging og gjennomføring. Porteføljestylingen er orientert mot målsettingene, men det faglige grunnlaget for å vurdere måloppnåelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet er i mange tilfeller svakt eller mangelfullt. I praksis skjer porteføljestylingen mest på grunnlag av disponible midler og planstatus samt at partene skal være omforent om tiltakene.

Beslutningsgrunnlagene er orientert mot målsettinger, men ikke på en måte som gir grunnlag for å prioritere et prosjekt foran et annet fordi det har bedre måloppnåelse. Det er ikke dokumentert vurderinger av måloppnåelse i handlingsprogrammer eller årsbudsjett.

Rapportering

Revisor konkluderer med at det er mangelfulle rutiner for rapportering fra partene til Miljøpakken. Det er vedtatt rutiner for rapportering hvert kvartal, men dette er ikke fulgt opp av alle parter. Miljøpakken mangler tydelige og dokumenterte rutiner for rapportering, slik at Miljøpakken kan rapportere samlet tilbake til partene.

Anbefalinger

Revisor anbefaler fylkesrådmannen å følge opp at:

- partene prioriterer arbeidet med langsiktig utbyggingsplan, herunder innhold og sammenheng med andre styringsdokumenter
- sammenhengen mellom finansieringskilder og disponering av midlene synliggjøres for partene på handlingsprogramnivået
- målsettingene med Miljøpakken adresseres i budsjettarbeidet
- kommunikasjonen omkring budsjettarbeidet er tydelig for partene
- det utarbeides nærmere retningslinjer for økonomistyring hos partene og i Miljøpakken som sikrer god oversikt og kontroll med at bruken av Miljøpakkens midler blir i samsvar

med budsjett og kriterier knyttet til de ulike finansieringskildene

- retningslinjene for økonomistyring også omfatter en nærmere presisering av hva som ligger i sekretariatets kontrollerfunksjon
- det vurderes å etablere et mer transparent system for prosjektidentifikasjon fordi det vurderes som et viktig grunnlag for økonomistyringen
- det arbeides videre med defineringsen av felleskostnader med utgangspunkt i hvilke oppgaver de skal dekke, både hos partene og i sekretariatet, og at felleskostnader kommer tydelig fram både i budsjetter og regnskap
- det vurderes en gjennomgang av arbeidsfordelingen mellom sekretariatet og partene
- det vurderes styrking av utredningskapasiteten i egen organisasjon hvis det er ønskelig å få større gjennomslag for prosjekter i Miljøpakken
- fylkeskommunen bidrar til å styrke vurderingsgrunnlaget for måloppnåelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet i tiltakene
- fylkeskommunen bidrar til at måloppnåelse vurderes i arbeidet med handlingsprogram og årsbudsjett
- det utarbeides skriftlige rutiner for hvordan rapporteringen fra partene til Miljøpakken skal skje
- fylkeskommunen etterspør den økonomisk rapportering de ønsker tilbake fra Miljøpakken
- det vurderes å engasjere eksterne for å analysere måloppnåelse i Miljøpakken

En gjennomgang hovedfokus på organisering og økonomistyring og viser 9 funn, skal finne en del innspill til forbedringspunter. Ingen skrytliste, men heller ingen alvorlige funn eller svakheter som er funnet, men noen påpekninger som fylkesrådmannen ønsker å følge opp. Vil sende opp til sekretariat for oppfølging. Grundig jobb. Vil følge opp av fylkeskommunen

Kommentarer:

- Hva betyr det at fylkeskommunen vil følge opp, kan det sies noe mer konkret om hvordan? Fylkeskommunen vil gå igjennom kommentarene fra revisjonen sammen med sekretariatet og vil lage et grunnlag for en sak i programrådet. Vi bør bli enige om felles rutiner for håndtering av slike revisjoner som kan være aktuelle hos flere av partene.
- Revisjonen påpeker en god del ting som er verdt å merkes seg - og det er gjenkjennbart. Det går på prosess rundt budsjettering, controllerfunksjonen til sekretariatet, på felleskostnader og lik praksis, på porteføljestyling i form av faktiske prioriteringer, på beslutningsgrunnlag for prioritering og på mangelfulle rutiner for rapportering. Svært viktig å følge opp og lurt å involvere sekretariatet da dette går på felleskapet i pakken.
- Enig at dette er en revisjon som berører alle parter. Derfor må den behandles i Miljøpakkens organer. Viktig å diskutere controllerfunksjon til sekretariatet. Viktig å avklare om sekretariatet skal være en nøytral saksforbereder uten egen stemme eller om det skal være en slags rådmann som lager en selvstendig innstilling. Dette vil ha betydning for hvordan vi rekrutterer til sekretariatet framover.
- Håndteringen av revisjoner bør være konsistent, vi kan kanskje ha en fast prosedyre. Inviterer gjerne sekretariatet, men vil gjerne få med partenes drøfting. Enighet om rutine. Lager grunnlag med sekretariatet og tar det videre til programrådet for forankring

- Vi bør også stille spørsmål om vi skal foreta en felles revisjon. Det har en gjort på Nord Jæren der det er foretatt en ekstern gjennomgang på vegne av styringsgruppa.

Konklusjon:

Kontaktutvalget tar innholdet i forvaltningsrevisjonen til orientering og ber fylkeskommunen vurdere de merknadene som har kommet fram og deretter behandle disse i programrådet. Det er viktig å vurdere felles rutiner for håndtering av slike forvaltningsrevisjoner, herunder også muligheten for å gjennomføre en felles revisjon.

Ad sak 21/21: Undersøkelse Klettkrysset (Trfk)

Revisjon Midt-Norge SA har gjennomført denne undersøkelsen på oppdrag fra Trøndelag fylkeskommunes kontrollutvalg som en tilleggsbestilling til forvaltningsrevisjonen av Miljøpakken. Her presenteres notatets sammendrag mens hele notatet følger i KU-vedlegg 21-21.

Dette notatet er svaret på en tilleggsbestilling om Klettkrysset i forbindelse med forvaltningsrevisjon av Miljøpakken. Klettkrysset er en del av prosjektet Jaktøyen-Sentervegen som er finansiert med midler fra Miljøpakken. Etter åpningen ble det fort klart at den valgte løsningen for Klettkrysset ga trafikale problemer med kø og dårlig trafiksikkerhet. Hva skjedde i prosjektet Klettkrysset?

- a. Hvorfor endte man opp med dagens løsning?
- b. Hvem har ansvaret for at løsningen ble slik?

Dette er beskrivende problemstillinger og arbeidet legges opp som en undersøkelse og ikke en forvaltningsrevisjon.

Hva skjedde

Da Statens vegvesen startet planleggingen av prosjektet Jaktøyen–Sentervegen ble det klart at kostnadene ved prosjektet var betydelig høyere enn hva som var lagt inn i planene for Miljøpakken. Dermed startet en prosess med å redusere kostnadene i prosjektet, hvor en av endringene var å lage en rundkjøring i Klettkrysset (Krysset E39 og Rv707) i stedet for et toplanskryss. En rapport fra Norconsult beskrev den valgte løsningen på følgende måte:

«... Dagens trafikk på E6 vil ikke lengre passere rundkjøringen, og dermed halveres trafikken i rundkjøringen sammenlignet med i dag. ...»

«Løsningen for trafikken på E39 vil i hovedsak være lik regulert løsning, men med lavere hastighet gjennom kryssløsningen på Klett og med vikeplikt fra lokaltrafikken. All trafikk til/fra E39 må via rundkjøringsløsning. Løsningen er kjent og lesbar.»

I arbeidsutvalgsmøtet i Miljøpakken 19.09.2012 orientert Statens vegvesen om at alle alternativene ble vurdert som dårligere enn regulert løsning, når det gjaldt trafikale forhold. I detaljreguleringen som vedtas i bystyret 12.12.2013 skrives det følgende om framkommelighet:

«For E39-trafikken vil framkommeligheten forverres noe sammenlignet med regulert toplanskryss. Sammenlignet med dagens situasjon vil imidlertid framkommeligheten bli betydelig bedre.»

Den 18.06.2019 skriver Adresseavisen at Statens vegvesen ble advart mot at Klettrundkjøringen kunne gi kø. Fram til da var rapporten fra Rambøll om trafikksikkerhetsrevisjonen i 2015, ukjent for de andre partene i Miljøpakken.

Hvorfor

Prosjektet endte opp slik fordi Miljøpakken ikke hadde mer midler til å finansiere sin del av prosjektet og derfor måtte prosjektet forenkles. Miljøpakken hadde ikke mer midler fordi:

- En av forutsetningene for Miljøpakken var at 50 prosent skulle gå til vegprosjekter og resterende 50 prosent til kollektiv, sykkel, trafikksikkerhet og miljø. Det ville bety at en krone mer til vegprosjekt krevde en krone mer til andre prosjekter også.
- Det var ikke politisk vilje til å bruke mer bompenger.

I forenklingen av prosjektet ble planlagt toplanskryss mellom E39 og Fv707 endret til rundkjøring med ett felt. I den politiske behandlingen av prosjektet var det ikke informasjon som tilsa at det ville bli kapasitetsproblemer ved åpning av vegene.

Ansvar

Kontaktutvalget i Miljøpakken og påfølgende politisk behandling i fylkesting og bystyret, har ansvar for beslutning om finansiering av iverksettelse av prosjektet. Verken Miljøpakken, bystyret i Trondheim eller fylkestinget var kjent med at det forelå en rapport fra trafikksikkerhetsrevisjonen som var kritisk til kapasiteten i den planlagte rundkjøringen i Klettkrysset, og kan dermed vanskelig ta ansvaret for noe de ikke visste om.

Det har i ettertid kommet fram informasjon, som Statens vegvesen hadde kunnskap om fra våren 2015, som kunne ha påvirket disse beslutningene. Statens vegvesen har ikke fulgt opp påpekningene i trafikksikkerhetsrevisjonen og har i ettertid beklaget at trafikksikkerhetsrevisjonen ikke ble kjent for Miljøpakken. Statens vegvesen vurderte ikke informasjonen fra trafikksikkerhetsrevisjonen som vesentlig i 2015.

Anbefaling

Revisor anbefaler at fylkesrådmannen vurderer å:

- undersøke nærmere sammenhengen mellom kostnadsutvikling og finansieringsutvikling i prosjektet Tonstad–Jaktøyen
- sikre gode kommunikasjonsrutiner for relevant prosjektinformasjon i komplekse samarbeidsprosjekter

Kommentarer:

- Det viktigste for Miljøpakken deltakere er å lære av disse erfaringene til senere.
- En greie redegjørelse. Vegvesenet har erkjent at Rambøllrapporten burde ha vært lagt fram for

Miljøpakken. Viktig nå å se framover for å få på plass en bedre løsning nå, men også jobbe for å få etablert et fullverdig kryss på lengre sikt i tråd med vedtak i Kontaktutvalget.

Konklusjon: Tas til orientering

Ad sak 22/21: Miljøpakken i media (TK)

Miljøpakken har fornyet hjemmesiden og fortsetter arbeidet med å forbedre innholdet. Daniel Flathagen er ansatt som ny kommunikasjonsmedarbeider i sekretariatet. Det har vært vel 40 artikler om Miljøpakken hittil i år. Det er ganske normalt. Aktiviteten svinger med kampanjer og spesielle tema som er til diskusjon. Magasinet Klima (Cicero) belyser situasjonen i Trondheim i beskrivelsen av mysteriet om hvorfor noen byer har hatt stor bompengemotstand og andre ikke.

Nye tall viser at Miljøpakkens omdømme har blitt bedre i Melhus og litt dårligere i Trondheim. Det samme gjelder holdningene til bruken av bompenger. All PR er ikke nødvendigvis god PR. Miljøpakken er åpen og gir innsyn. Uro og lite gjennomføring vil svekke omdømmet. Vi må forvente at Klett-krysset fortsatt skaper negative oppslag inntil vi har en bedre løsning på plass. Folk er også opptatte av at Trampe ikke har kommet i drift i år. Miljøpakken er komplisert og i forbindelse med forvaltningsrevisjonen kom det oppslag om at fylkespolitikere ikke skjønnte hvor pengene går. Miljøpakken kom tidlig i gang med å forsøke å formidle hvordan pengene brukes på hjemmesida. Det er grunn til å følge opp dette.

Snarveger er enkle tiltak som gir positivt omdømme. Tagging er også enkelt og positivt og vil bli gjennomført i alle kommunene. Sykkelhotell på Tonstad åpner snart. Det har vært gratis sykkelservice/vårpuss i Trondheim og på Melhus i vår. Intensjonen var å få det til i alle kommunene, men vi greide ikke å finne folk i Stjørdal og Malvik. Sykkelvennlig arbeidsplass kåres årlig. Nå arrangerer også Næringsforeningen et Webinar for å spre kunnskap om tilrettelegging for sykling mellom medlemsbedriftene.

Konklusjon: Tas til orientering

Eventuelt:

Oppfølging arbeidet med utvidelse av takstsamarbeidet i sone A.

Fylkeskommunen, AtB og Jernbanedirektoratet har hatt et godt møte for å drøfte utvidelse av sone A og utvidelse av takstsamarbeidet. Her er det identifisert en mulig barriere for å kunne komme tilbake til KU i juni. Fylkeskommunen stiller spørsmål om et grunnleggende prinsipp i dagens avtale. Avtalen fører til økt trafikk og økte billettinntekter for SJ. Dersom Miljøpakken ikke kan få del i denne gevinsten, så blir dette krevende i en stor avtale. Jernbanedirektoratet har orientert om at det kan ta tid å få til en slik prinsipiell endring. Det kan derfor bli aktuelt å gjennomføre endringene i flere trinn.

Kommentarer:

- Vi må ta diskusjonene i de kanalene vi har avtalt, og kommer tilbake etter det.

Oppfølging av lokalpolitiske vedtak om miljødifferensierte bomtakster

Lokale vedtak om å innføre miljødifferensierte takster krever aksjon. Det må komme et lokalt initiativ med sikte på avklaring i Stortinget så fort som mulig. Foreslår at sekretariatet følger opp dette. Sekretariatet kan ta ansvaret for denne prosessen dersom vi snakker i tidsperspektiv fram mot sommeren. TK kan bistå i arbeidet.