



Vår dato
23.08.2020

MØTEINNKALLING

Til Kontaktutvalgets medlemmer

Til:

Bjørne Grimsrud, Statens vegvesen
Rita Ottervik, Trondheim kommune
Tore Sandvik, Trøndelag fylkeskommune
Jorid Jagtøyen, Melhus kommune
Ole Hermod Sandvik, Stjørdal kommune
Trond Hoseth, Malvik kommune
Frank Jenssen, Fylkesmannen
Hanne Bertnes Norli, Jernbanedirektoratet
Einar Aassved Hansen, Trondheim kommune
Kjetil Strand, Statens vegvesen

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

Fra:

Henning Lervåg, Sekretariatet

Det innkalles til **Teams-møte fredag 28. august kl. 13:00 – 15:00**. Se egen innkalling i kalender.

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

Møtereferat

Referat fra møte 24. juni er godkjent og lagt ut på Miljøpakkens hjemmeside.



Orienteringer:

Beslutninger i Programrådet

- Gateprosjektenes 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.
- Godkjenner at følgende tiltak gjennomføres som oppfølging i innstegsprosjektet: Teleskoprampe utprøves å en buss. AtB gir sjåførene opplæring for å kjøre nærmere perrongen. Utprøving av busspad avventes til vi har erfaring 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 (KU-vedlegg 20-26).

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. Billett volumet for buss i Stor-Trondheim er i perioden januar til juli 33 % lavere enn i tilsvarende periode i fjor, men billett volumet 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.

Forslag til 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 gåtiltak 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 ordførers fullmakt uteglemt fra den opprinnelige protokollen for vedtaket i Melhus. Dette er justert inn (KU-vedlegg 20-27). 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.

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.

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 belønningsmidlene. Kan finansieres innenfor rammen for sykkelsatsing
TRFK	TRFK 16, første del: Teknologiprojektene i Miljøpakken må prioriteres og styrkes, spesielt med tanke på Big Data. Bildeling kan bidra til både redusert arealbruk 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 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.	Innenfor rammen i byvekstavtalen
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	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.	Avhengig av framdrift i pågående prosjekt. Kan benytte rammeavsetning detaljplan
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.

3. Føringer for arbeidet i Miljøpakken

Part	Vedtak	Kommentar
TK og TRFK	TK 7a: Bystyret mener vi skal ha høye mål for sykkel, landets beste sykkelby med både helhetlig sykkelveinett og trygg skolevei og trygge nærmiljø Sykkelandel skal opp på 14 % innen 2023, og vi skal bygge minst 35 km og planlegge minst 50 km som er særlig tilrettelagt for sykkel i perioden. Bystyret ber kommunedirektøren legge fram forslag til årsbudsjettet til Miljøpakken for 2021, som sørger for at disse målene realiseres. TRFK 13a: Fylkestinget vil ha høye mål for sykkel og ambisjon om at Trondheim skal være landets beste sykkelby med både 1. helhetlig sykkelveinett 2. trygg skolevei 3. trygge nærmiljø. 4. Sikker sykkelparkering Sykkelandelen skal opp på 14%, og vi skal bygge minst 35 km og planlegge minst 50 km vei som er særlig tilrettelagt for sykkel i perioden. Det forutsetter god planlegging og effektiv gjennomføring.	Det er 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. Fylkestinget viser til AtB sin prioriteringsliste og understreker behovet for tiltak som bedrer framkommelighet (vedlegg 3). Fylkestinget forutsetter at AtBs innspill til drifts-/infrastrukturtiltak for Metrobuss, finansiert av bompengeforlikavtalen vil inkluderes i den kommende debatten omkring bruk av udisponerte midler i Miljøpakken.	Håndteres gjennom innspill til årsbudsjett og handlingsprogram
TRFK og TK	TRFK 1, andre del og TK 2: Miljøpakken bes utarbeide en helhetlig plan for arbeid med universell utforming, for å sikre at de tiltakene som iverksettes er tilgjengelig for alle innbyggere, uavhengig av funksjonsnivå. Dette gjelder alt fra tilstrekkelig med parkeringsplasser for bevegelseshemmede, tilgjengelighet på buss med nok plasser og trinnfri adkomst på bussen samt god lesbarhet på apper. Universell	Felles ansvar å utvikle en felles strategi for hvordan dette ivaretas i Miljøpakkeprosjekt

	utforming må prioriteres og planen skal være grunnlag for prioriteringer med konkrete prosjekter.	
TK	TK 5d: Bybane skal utredes som en del av kollektivtrafikken i Trondheim fra utgangen av dagens anbudsperiode.	Jf. punkt i byvekstavgift
TRFK og TK	TRFK 8a og TK 7d: Det må settes av planleggingsmidler til rassikring/tunell Ila- Flakk.	Jf. punkt i byvekstavgift
TK	TK 7d, første del: Sammenhengende gang og sykkelvei på Byneset. Det skal igangsettes arbeid med en helhetlig gang- og sykkelveiplan fra Ila til Klett, inklusiv rassikring ved Trolla.	Ramme-avsetning prosjektutvikling sykkel
TRFK	TRFK 11: Endringen i rutestruktur som ble gjennomført 3/8-19 var omfattende og nødvendig for å oppnå et kapasitetssterkt og effektivt ruteopplegg som sikrer god mobilitet i en by som vokser. Sammen med byutredningen danner dette et viktig kunnskapsgrunnlag. 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. Kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal kom inn i byvekstavgiften etter at analysen som ligger til grunn for rutestrukturendringen ble laget. Arbeidet med mobilitetsplaner for disse kommunene er viktige å må tas hensyn til i det videre arbeidet med å utvikle kollektivtrafikken for byvekstavgiftsområdet. Det er viktig å se på hvordan man kan boe 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: - Videreutvikle kollektivtilbudet i Trondheim - Videreutvikle kollektivtilbudet i Malvik, Melhus og Stjørdal gjennom styrket regionbusstilbud og etter anbefalinger i mobilitetsplanene for kommunene	Miljøpakken bidrag fastlegges gjennom handlingsprogram og årsbudsjett.

I tillegg er følgende innspill allerede ivarettatt gjennom tidligere bestillinger i Miljøpakken.

Tabell 2: Innspill ivarettatt 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	Prosjektmidler er allerede avsatt i forslag til handlings-program.

	gjennomføring. Prosjekt og styringsramme forventes behandlet i forbindelse med årsoppgjøret 2021. Dette må fremskyndes og det må forventes byggestart i 2021. Dette er viktig for trafiksikkerheten på Tanem og for å sikre tilgang til næringsareal på Tulluan.	Forutsetter at byggeplan med kostnadsanslag utarbeides i løpet av 2020 for oppstart i 2021.
TRFK og TK	TRFK 7b og TK 3b: E6 sør må ferdigstilles, en utvidelse og utbedring av rundkjøringen på Klett må prioriteres. Finansiering av planlegging med forventet oppstart i 2020	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: - Trafiksikkerhetstiltak 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
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 Punkt 3 planlegges i prosjekt Nydalsbrua Bygging må avklares i henhold til finansiering
TRFK	TRFK 16, andre del: Fylkestinget ber om at bygging av en planfri fotgjengerkryssing av rv. 706 ved Tollboden tas inn i Handlingsprogrammet 2021-2024. Dagens situasjon bidrar til store køer som gir en lite effektiv næringstransport.	Planlegging er finansiert Prioriteringsgrunnlag som viser forventet nytte og kostnad må utarbeides

De øvrige innspillene betraktes som partsinnspill som partene følger opp i kommende arbeid med årsbudsjett og nytt revidert handlingsprogram.

Tabell 3: Partsinnspill til senere arbeid med årsbudsjett og handlingsprogram

6. Partsinnspill 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
TRFK og TK	TRFK 8b og TK 4b: Fv 707 Brå bru. Brua bygges med ca 100 meter gang og sykkelvei på på begge sider av brua. Fastsetting av styringsramme og sluttfinansiering vedtas i årsbudsjettet for 2021. Kostnader totalt er estimert til ca 60 millioner.	Merkostnad ca 15 mill kr finansieres av gang/sykel Byggeplan med kostnadsanslag må foreligge i 2020 for oppstart 2021
TK	TK 4c: Trafikksikkerhetstiltak Sjetnemarka: Utkjøring fra Sjetnemarka fra Øvre Sjetnhaugan må utbedres. Det er ønskelig med en “fjerde” arm i rundkjøringen for påkobling fra Sjetnemarka. Utfordringen med dette er at man kan få tilbakeblokkering av kollektivtransport inn imot bussterminal på Tonstadkrysset. Her kreves det en utredning for å finne en løsning som ivaretar både trafikksikkerhet og fremkommelighet for buss. Det må settes av utredningsmidler til dette i årsbudsjettet i 2021.	Benytte rammeavsetning for prosjektutvikling trafikksikkerhet
TK	TK 4d: Trafikksikkerhetstiltak - Kryss Østre Rosten – Tiller ringen. Venstresving fra Østre Rosten ned mot Tillerbruveien er i dag trafikkfarlig. På bakgrunn av trafikkmengde og fartsgrense (60 km/t) anbefales det å etablere et venstresvingefelt. Plan og kostnadsgrunnlag for dette må utarbeides i forbindelse med årsbudsjettet 2021.	Benytte rammeavsetning for prosjektutvikling 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". - Dagens løsning er utfordrende ved Munkvoll og ved Byåsen barneskole, her må det bestilles en utredning for å få belyst hva som kan gjøres for å bedre situasjonen - Sikre et sammenhengende gangtilbud langs øst- og nordsiden av Saupstadringen. I dag må fotgjengerne krysse Saupstadringen to ganger eller gå i veibanen. Sikre gode trafikk løsninger for gående i Saupstadkrysset og ved Heimdal vgs - Trafikksikkerhetstiltak knyttet til skolevei i Klæbu.	Byplankontoret har ansvar for trafikksikkerhetsplan (jf. byvekstavtale) Miljøpakken kan finansiere prosjektutvikling og eventuell videre detaljplanlegging og utbygging av tiltak. Første skritt er prosjektutvikling som kan finansieres med rammeavsetning for trafikksikkerhet og sykkel.
TK	TK 6g: Bystyret ber om at følgende turveier/snarveier blir prioritert med lys i årsbudsjett for 2021: - turvei i Stokkbekkdalen - snarvei mellom Brundalen og Charlottenlund	Kan benytte rammeavsetning prosjektutvikling snarveg
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
	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.	Kan benytte rammeavsetning for sykkel + reiserådgivning Enkle tiltak som kan gjennomføres raskt
	TK 7k: Bystyret understreker at gang-/sykkelveg på strekningen Kattem-Lundåsen-Hestsjøen er et viktig trafikksikkerhetsprosjekt og ber om at det settes av midler til manglende regulering og planlegging. Bystyret ber om at saken om Årsbudsjett Miljøpakken 2021 klargjør hvordan finansiering og gjennomføring av anlegget kan skje som et spleiselag mellom offentlige midler/miljøpakken og rekkefølgebestemmelser til ulike reguleringsplaner langs strekningen.	Kan benytte rammeavsetning for prosjektutvikling sykkel

7. Partsinnspill til arbeidet med handlingsprogram 2022-25 og senere. Partene tar stilling til når de skal spilles inn.		
Part	Vedtak	Kommentar
TK	TK 6d: Rammen til gangtiltak økes med 50 millioner kroner i perioden til 163,5 millioner kroner.	Ufordelt ramme reduseres med 50 mill. kr hvis økningen bare gjelder fireårsperioden
TK	TK 10: Rammen til mobilitetsrådgivning økes med 30 millioner kroner i perioden til 54,8 millioner kroner. Midlene øremerkes HjemJobbHjem. Mobilitetsrådgivning går fra å være en del av "Øvrige tiltaksområder" til å bli et eget tiltaksområde.	Ufordelt ramme reduseres med 30 mill. kr hvis økningen bare gjelder fireårsperioden
SK	SK, handlingsprogrammets kap. 17, side 35: Ekstra kulepunkt under overskriften «Andre nye tiltak som er aktuelle å finansiere gjennom Miljøpakken og som er innenfor det som kan bidra til nullvekstmålet»: Gang- og sykkelbru over Stjørdalselva i området mellom Værnes og Reppa.	Kan benytte rammeavsetninger til Stjørdal
SK	SK, handlingsprogrammets kap. 17, side 35: Ekstra kulepunkt under overskriften «Andre nye tiltak som er aktuelle å finansiere gjennom Miljøpakken og som er innenfor det som kan bidra til nullvekstmålet»: Parkeringskjeller for pendlere under Ole Vigs Park / Paviljongtomten vis-a-vis Stjørdal stasjon.	Kan benytte rammeavsetninger til Stjørdal
TK og TRFK	TK 5b: Det er viktig å se på hvordan man kan koble sammen regionbussnettet og bybussnettet. Dette vil gi et bedre kollektivtilbud og man kobler sammen regionens felles bo- og arbeidsmarked på en bedre måte. På Byneset går det regionbusser forbi Flakk og Klett, her har man en mulighet til å utvikle et kollektivtilbudet som pilot der med "skyttelbusser" Flakk/Klett, felles betalingsløsninger, eventuelle bildelingsmodeller, bedre kollektivløsningen på Byneset og binde regionen bedre sammen. Det settes av midler for utprøving av dette i miljøpakkens handlingsplan 2021-2024. TRFK 13c: Fylkestinget ber om at det settes av penger til å utredes en helhetlig løsning for sykkelvei på Byneset. Utredningen må fokusere på å lage trafikksikre forbindelser mellom tettstedene.	Kan benytte rammeavsetning for midler til drift av kollektivtrafikk for utprøving av tiltak. Det skal foreligge et prioriteringsgrunnlag som viser forventet nytte og kostnad før utprøving 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 trafiksikkerhet. 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 trafiksikkerheten 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	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	Må avklares gjennom samarbeid i Miljøpakken. Endringer i framdrift synliggjøres i rapportering.

	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.	
TK	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.	Intern prosess i TK
TK	TK 4e: Bystyret ber kommunedirektøren legge fram en sak for framtidig utforming av Kongens gate i september som viser utforming av gate og holdeplasser.	Må avklares gjennom samarbeid i Miljøpakken, spesielt TK og TRFK
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. Gjelder vedtaket hele forbindelsen opp til Jonsvannsvegen, eller bare vestre del?
TK	TK 7b: Bystyret er bekymret for framdriften for sykkelprosjektene. Bystyret ber om at det settes av midler til planlegging som kan brukes etter at forprosjekt er gjennomført og godkjent politisk, uten å måtte vente på et nytt årsbudsjett. Bystyret ber kommunedirektøren vurdere andre tiltak slik at vi kan bygge sykkelinfrastruktur raskere.	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
TK og TRFK	TK 7a: Bystyret mener vi skal ha høye mål for sykkel, landets beste sykkelby med både helhetlig sykkelveinett og trygg skolevei og trygge nærmiljø Sykkelandel skal opp på 14 % innen 2023, og vi skal bygge minst 35 km og planlegge minst 50 km som er særlig tilrettelagt for sykkel i perioden. Bystyret ber kommunedirektøren legge fram forslag til årsbudsjettet til Miljøpakken for 2021, som sørger for at disse målene realiseres.	Det er primært mangel på byggeklare planer som hemmer framdriften

	TRFK 13a: Fylkestinget vil ha høye mål for sykkel og ambisjon om at Trondheim skal være landets beste sykkelby med både 5. helhetlig sykkelveinett 6. trygg skolevei 7. trygge nærmiljø. 8. Sikker sykkelparkering Sykkelandelen skal opp på 14%, og vi skal bygge minst 35 km og planlegge minst 50 km vei som er særlig tilrettelagt for sykkel i perioden. Det forutsetter god planlegging og effektiv gjennomføring.	
9. Partsinnspill med forslag om utredning innenfor Miljøpakken		
Part	Vedtak	Kommentar
	TK 1b: Bystyret ber kommunedirektøren sikre god kostnadskontroll i Miljøpakkens prosjekter. Bystyret ber kommunedirektøren framlegge en sak på hvordan - standarder for utbygging av anlegg fastsettes uavhengig av hvem som er byggherre - Utbyggingsprosjektenes 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	Må samarbeide om rutiner for arbeid i Miljøpakken
10. Bestillinger utenfor Miljøpakken		
Part	Vedtak	Kommentar
	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.	Partenes ansvar
	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.	Byplankontorets ansvar (jf. byvekstavtalen). Tiltakene kan spilles inn til prosjekt-utvikling i Miljøpakken

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

Ad sak 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 bompengeavtalen 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 trafikkteillinger (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.

Forslag til 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 turenas 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.*

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 ivaretatt. Dette innebærer blant annet at partene behandles likeverdig når det gjelder tilgang til informasjon.*
- Sekretariat leder samarbeidet *og oppfølgingen av byvekstavtalen* i Miljøpakken på vegne av styringsorganene *og legger til rette for porteføljestyling:*
 - 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 henvise 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 bompenge og til hvilke prosjekter/tiltak disse er brukt.*
 - *Ressursbruken til sekretariatet skal være i tråd med gjeldende føringer for bruk av bompenge.*

- 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 byvekstavtalens 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.*

Forslag til konklusjon:

Kontaktutvalget godkjenner programrådets anbefaling av supplerende retningslinjer for sekretariatet i Miljøpakken.

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 effektivvurderinger 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 fylkeskommunens styringsmuligheter i byvekstavtalen?
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 budsjettrutiner.

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

Forslag til 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?

Forslag til konklusjon:

I henhold til drøftinger i møtet

Eventuelt

Notat - Trafikkutvikling perioden januar-juli 2020

Oppsummering

Notatet gjennomgår trafikkutviklingen i perioden januar til juli 2020. Status etter de sju første månedene i 2020 er sju prosent færre passeringer gjennom Miljøpakken bomstasjoner og bomstasjonen på E6 Ranheim. Elbilandelen så langt i 2020 er i underkant av 17 %. Antall syklist forbi målepunktene på Rotvollekra og ved Svingbrua i Trondheim er redusert med fem prosent denne perioden.

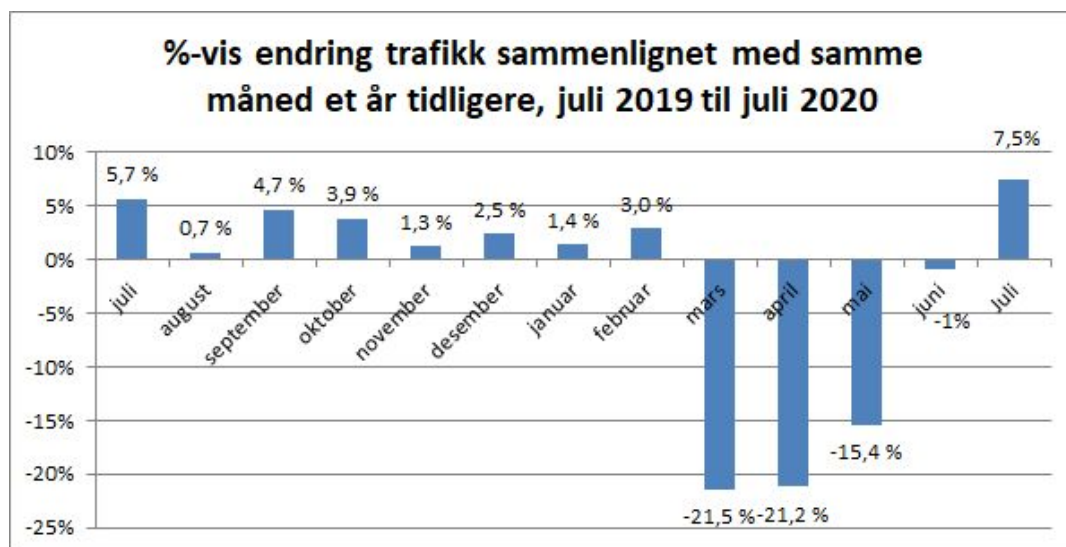
Antall reisende med buss og trikk i Stor-Trondheim økte med 2,9 % i 2019. For perioden januar til juli er billett volumet 33% lavere enn for tilsvarende periode i 2019. Tall fra tellesystemene i bussene viser at antall reisende så langt i august er oppe på samme nivå som før sommerferien.

1. Nærmere om trafikkutviklingen

1.1 Bomsnittene i Trondheim

I perioden januar til juli 2020 er trafikken redusert med 7,1 % for klassen liten bil gjennom alle Miljøpakkens bommer og bomstasjonen på Ranheim, sammenlignet med samme periode i 2019. Hvis trafikken de gjenstående fem månedene av 2020 blir lik de fem siste månedene i 2019, vil årstrafikken i 2020 bli 4 % lavere enn i 2019.

Årets to første måneder hadde trafikkvekst. Koronapandemien medførte betydelig reduksjon i trafikken månedene mars, april og mai. I juni er trafikken 1 % lavere enn i 2019, mens i juli 2020 er trafikken 7,5 % høyere enn juli 2019. Figur 1 viser den prosentvise månedlige endringene i trafikkmengde for klassen liten bil sammenlignet med samme måned et år tidligere.



Figur 1: Prosentvis endring av trafikken med liten bil gjennom bomstasjonene i Trondheim hver måned siste år.

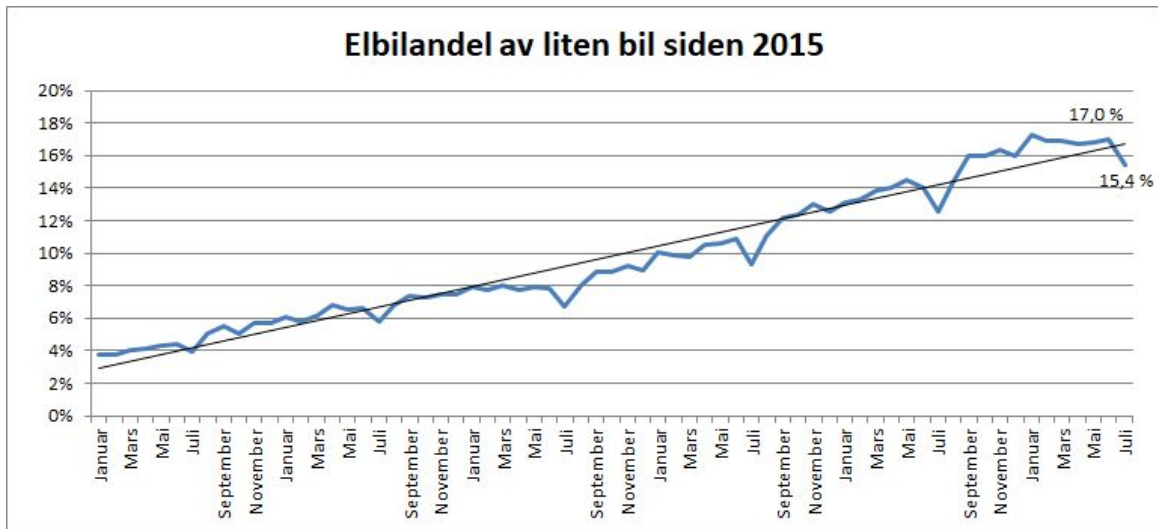
Trafikkendringer varierer i ulike deler av Trondheim, og endringer i trafikken gjennom ulike bomsnitt er som følger i juni, juli og perioden januar til juli 2020 fremgår av tabell 1.

Bomsnitt	Endring juni 19/20 liten bil	Endring juli 19/20 liten bil	Endring januar-juli 19/20 liten bil
Omkjøringsvegen	-1,5 %	7,3 %	-8,1 %
Byåsen	1,5 %	3,2 %	-6,9 %
Nidelva/Sluppen	-1,4 %	4,9 %	-8,9 %
Tonstad	-0,6 %	10,8 %	-5,4 %
Klæbu	7,9 %	10,2 %	-0,3 %
E6 sør	4,4 %	13,0 %	-1,4 %
Ranheim og Være	-8,9 %	0,2 %	-12,7 %
Alle bomsnitt	-0,9 %	7,5 %	-7,1 %

Tabell 1. Endring i trafikk gjennom ulike bomsnitt juni, juli og perioden januar til juli 2020.

Det er trafikkvekst gjennom alle bomsnitt i juli. Trafikkveksten i juli antas skyldes flere feriereiser med bil i 2020 enn tidligere år. Dette illustreres godt på E6 sør hvor antall bompasseringer er 13 % høyere i juli 2020 enn i 2019.

Andelen elbiler utgjør 16,7 % av passeringene med liten bil så langt i 2020. Elbilandel har flatet noe ut de siste månedene, og er som normalt lav i juli. Utvikling i elbilandel per måned tilbake til 2015 er vist i figur 2.



Figur 2 Andel elbilpasseringer av passeringer med liten bil, per måned fra 2015 til juli 2020

Antall passeringer med elbil fra januar til juli var 8,3 millioner, som er 14 % høyere enn de sju første månedene i 2019.

1.2 Trafikktall for Malvik, Melhus og Stjørdal januar til oktober

For å vurdere trafikkutviklingen i kommunene Malvik, Melhus og Stjørdal er det hentet ut tall fra noen av Statens Vegvesens registreringspunkter langs E6. For Malvik er det også sett på tall fra bomstasjonene på Hommelvik og Leistad.

Stjørdal

I Stjørdal ligger det et registreringspunkt langs E6 i Helltunnelen, to ved rundkjøringen inn til Værnes, og et på Bjørgmyran langs 705 mot Selbu, og et langs E6 på Kvislabakken rett nord for avkjøringen til Stjørdal. De fleste av registreringspunktene har kun tall for noen måneder, og det er derfor vanskelig å vurdere. Et unntak er trafikkregistreringspunktet på E6 Kvislabakken nord for avkjøring til Stjørdal. Her er tall for juni og juli 2019 og 2020 gode, og viser at trafikken er 1 % lavere i juni, og 13 % høyere i juli når 2020 sammenlignes med 2019. Utviklingen er lik det vi ser i Trondheim, med høy ferietrafikk i juli.

Malvik

Antall passeringer gjennom bommen på E6 Hommelvik er 17,5 % lavere de første sju månedene av 2020 sammenlignet med samme periode i 2019, og 21,9 % lavere gjennom bomstasjonen på Leistad.

Elbilandelen i bomstasjonene på Hommelvik og Leistad er ved utgangen av juli på henholdsvis 17,0% og 27,1% så langt i 2020.

Melhus

De sju første månedene i 2020 er trafikken forbi trafikkmålepunktet på E6 nord for Melhus redusert med 5,0 % for kjøretøy under 5,6 meter. Antall passeringer er 2,4 % lavere i juni, og 5,6 % høyere i juli når vi sammenligner 2020 med 2019. Trafikktall fra punktet på E6 sør for Melhus viser nedgang i trafikken i juli. Dette stemmer ikke med utviklingen vi ser andre steder langs E6, og tallene antas være påvirket av for eksempel pågående vegarbeid.

1.3 Kollektivtrafikk

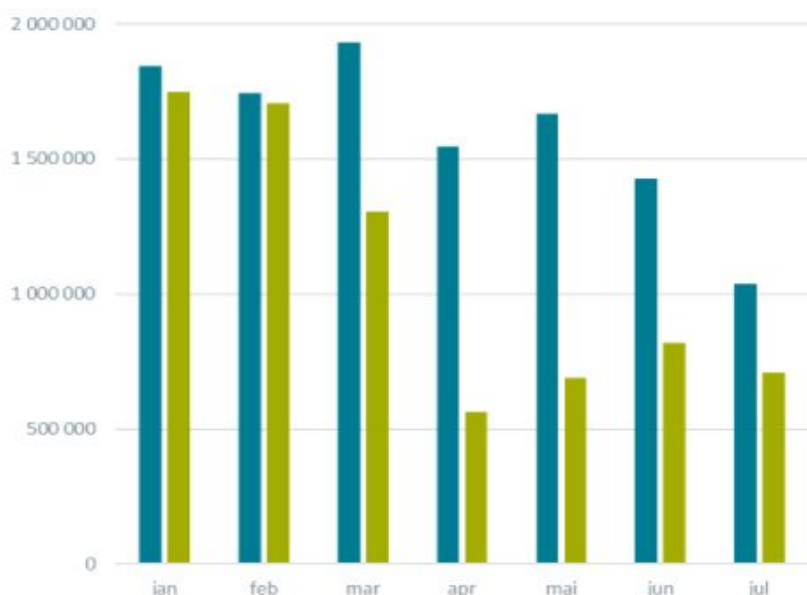
Passasjertall fra AtB for buss og trikk i 2019 viser trafikkvekst på 2,9 % sammenlignet med 2018 for Stor-Trondheim.

Stor-Trondheim (Trondheim, Klæbu, Malvik og Melhus)	2018	2019
Antall påstigende	31 990 844	32 916 451

Tabell 2. Kollektivreisende i Stor-Trondheim

AtB begynner få gode tall på påstigninger fra det nye tellesystemet fra juni. Tall fra tellesystemene i bussene viser at antall reisende så langt i august er på samme nivå som i juni før sommerferien.

Det er en utfordring å finne gode måter å sammenligne passasjertall før og etter 2. august 2019. En måte å vurdere utviklingen i antall som reiser kollektivt er ved å se på billett volumet som er sum solgte enkeltbilletter og aktive periodebilletter. For perioden januar til juli er billett volumet 33% lavere enn for tilsvarende periode i 2019, og i juli 2020 er billett volumet rundt 30% lavere enn i juli 2019. Dette er tall for Stor-Trondheim. Det bemerkes billett volum ikke reflekterer antall påstigninger. Utviklingen i billett volum er vist i figur 3.



Figur 3. Billett volum per måned perioden januar-juli 2019 (blå søyler) og 2020 (grønne søyler) i Stor-Trondheim. Kilde: AtB

1.4 Syklende og gående

De første sju månedene av 2020 er antall syklende fordi tellepunktet på Rotvollekra redusert med 7,4 %, og antall syklende fordi målepunktet ved Svingbrua er redusert med 3,6 %, sammenlignet med samme periode 2019. Endringer per måned er vist i tabell 2.

Endring syklende i 2020 sammenlignet med 2019	Svingbrua	Rotvollekra
Januar	24 %	22 %
Februar	13 %	13 %
Mars	-7 %	-2 %
April	-30 %	-32 %
Mai	-25 %	-33 %
Juni	43 %*	13 %
Juli	-22 %	-2 %
Perioden jan-juli	- 4 %	-7 %

Tabell 3. Endring i antall syklende per måned i 2020 sammenlignet med 2019

*Tall for juni påvirkes av at Svingbrua var stengt deler av denne måneden i 2019.

Det foreligger ingen nye tall for antall gående per juli 2020.

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref
19/1948-

Dato
8. juni 2020

Oppfølging av bompengeavtalen fra 2019 - videreutviklet nullvekstmål

Jeg viser til bompengeavtalen fra 2019 der det ble 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 innen utgangen av 2019. En justert målformulering og nye føringer for målemetodikk er nå fastsatt. I dette brevet redegjøres det for endringene som vil gjelde det videre arbeidet med byvekstavtaler i de ni største byområdene.

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, framkommelighet 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.*

Flere byområder har lokale målsettinger for utviklingen i personbiltrafikken som er mer ambisiøse enn nullvekstmålet. Staten er positiv til forsterkede mål, men i forhandlingene om avtalene legges det definerte nullvekstmålet til grunn.

Målemetodikk

I gjeldende indikatorsett for byvekstavtalene er det to likestilte målindikatorer: trafikkarbeid (antall kjøretøykilometer med personbil) og årsdøgntrafikk for lette kjøretøy (ÅDT, dvs. gjennomsnittlig antall kjøretøy pr døgn i løpet av året). Trafikkarbeidet måles innenfor hele avtaleområdet gjennom reisevaneundersøkelser (RVU). Dette er et mål på omfanget av

trafikken og tar høyde for reisesenes lengde, som igjen påvirker klimagassutslippene. ÅDT måles i tellepunkter som i all hovedsak ligger på sentrale innfartsårer og i selve byområdet.

Klimagassutslippene vil bli redusert som følge av innfasingen av nullutslippskjøretøy. Det er imidlertid lenge til hele kjøretøyparken er nullutslipp. I 2030 er det anslått at omtrent halvparten av kjøretøyparken kan være nullutslipp dersom vi oppnår målsettingene i Nasjonal transportplan 2018-2029 om innfasing av nullutslippskjøretøy.

Utfordringer knyttet til kø, støy, lokal luftforurensning og arealkonflikter som følge av biltrafikk forsvinner ikke med nullutslippskjøretøy. Antallet kjøretøy på veiene er en avgjørende faktor. Trafikkveksten bør derfor begrenses der den er et reelt problem. Trafikktellinger fanger opp dette på en treffsikker måte, og dette vil 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 særlig i ytre del av byområdene. Trafikkarbeid skal derfor inngå som støtteindikator.

For å sikre at klimamålene for transportsektoren nås er en rask innfasing av nullutslippskjøretøy viktig i hele byområdet. Partene bør utvikle indikatorer for å måle innfasing av nullutslippskjøretøy.

Soneinndeling

Det åpnes for at avtaleområdet kan deles opp i inntil tre ulike soner slik at måloppnåelsen følges opp der hensynene bak nullvekstmålet er til stede. De lokale partene skal selv være med på å definere om det er hensiktsmessig med en soneinndeling for avtaleområdet. Hvis de ikke ønsker soneinndeling, skal avtalene følges opp på samme måte som i gjeldende/framforhandlede avtaler. Det vil ikke være mulig å kombinere gammel og ny modell.

Soneinndelingen må vurderes i hvert enkelt byområde. Den mest sentrale delen av byområdet utgjør den indre sonen. Her bør det være et større antall tellepunkter. Den midtre sonen utgjør i hovedtrekk området mellom indre sone og andre prioriterte vekstområder (f.eks. stasjonsbyer/knutepunkter) innenfor avtaleområdet slik de er definert i regionale/interkommunale planer, og ellers der hensynene bak nullvekstmålet er tilstede. Dette er områder med høy transportetterspørsel. Her bør det plasseres tellepunkter på sentrale innfartsårer med store pendlerstrømmer samt i eller i nær tilknytning til vekstområdene.

Den ytre sonen vil omfatte mer spredtbygde strøk, der det ikke er samme grunnlag for å bygge ut et godt kollektivtilbud, og der det kan godtgjøres at hensynene bak nullvekstmålet ikke er tilstede. Biltrafikken vil være av et mindre omfang, noe som gir begrenset belastning på lokalmiljøet, og den utgjør en marginal del av den samlede trafikken i avtaleområdet. Her vil det ikke være naturlig å plassere tellepunkter, men trafikkutviklingen i avtaleområdet som helhet vil følges ved hjelp av reisevaneundersøkelser. På sikt kan det vurderes om det er behov for å følge trafikkutviklingen også i disse områdene gjennom tellepunkter.

Når man ikke måler trafikken i ytre deler av byområdet gjennom tellepunkter, blir det enda viktigere at det føres en effektiv arealbruk som bygger opp under kollektivknutepunktene og stimulerer til overgang fra bil til kollektivtransport inn til byene, som fremmer sykling og gange i hele byområdet, samt ivaretar gode og levende lokalsamfunn også i de ytre delene av byområdene. Det skal etableres et tilstrekkelig system for trafikkmåling, men det bør baseres på eksisterende infrastruktur der det er mulig.

Videre oppfølging

Oppsummert vil Samferdselsdepartementet legge følgende til grunn i det videre arbeidet med byvekstavtalene:

- Det innføres et nytt overordnet 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."
- Trafikkutviklingen måles i tellepunkter (ÅDT). Dette er hovedindikator for måloppnåelse. Trafikkarbeid målt ved reisevaneundersøkelser (RVU) er støtteindikator for å følge trafikkutviklingen innenfor hele avtaleområdet. Indikator for innfasing av nullutslippkjøretøy inngår der dette er utarbeidet.
- Innenfor avtaleområdet innføres det soner for oppfølging av målet. Den mest sentrale delen av byområdet utgjør den indre sonen med et større antall tellepunkter. I den midtre sonen mellom den mest sentrale delen av byområdet og definerte vekstområder plasseres det tellepunkter på sentrale innfartsårer samt i eller i nær tilknytning til vekstområdene. Begge sonene utgjør områder der hensynene bak nullvekstmålet er tilstede. Den ytre sonen omfatter mer spredtbygde strøk, der det kan godtgjøres at hensynene bak nullvekstmålet ikke er tilstede gjennom regional plan.
- Inndeling i soner og plassering av tellepunkter i det enkelte avtaleområde avklares gjennom forhandlinger om byvekstavtaler i tråd med føringene i punktene over. Regional plan vil være et viktig grunnlag.

Samferdselsdepartementet vil fastsette mandat for forhandlingene som omtalt i siste strekpunkt, i samråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Klima- og miljødepartementet.

I supplerende tildelingsbrev nr. 10 til Statens vegvesen har Samferdselsdepartementet bedt om at Statens vegvesen følger dette opp i det videre arbeidet med byvekstavtaler i de ni største byområdene. Departementet vil ha en nærmere dialog med Statens vegvesen om videre prosess.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

Kopi

Fylkesmannen i Agder

Fylkesmannen i Oslo og Viken

Fylkesmannen i Rogaland

Fylkesmannen i Troms og Finnmark

Fylkesmannen i Trøndelag

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark

Fylkesmannen i Vestland

Jernbanedirektoratet

Klima- og miljødepartementet

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Statens vegvesen

Adresseliste
Agder fylkeskommune
Alver kommune
Askøy kommune
Bamble kommune
Bergen kommune
Bjørnafjorden kommune
Bærum kommune
Drammen kommune
Fredrikstad kommune
Kongsberg kommune
Kristiansand kommune
Lier kommune
Lillestrøm kommune
Malvik kommune
Melhus kommune
Nordre Follo kommune
Oslo kommune - Byrådsavdeling for miljø
og samferdsel
Porsgrunn kommune
Randaberg kommune
Rogaland fylkeskommune
Sandnes kommune
Sarpsborg kommune
Siljan kommune
Skien kommune
Sola kommune
Stavanger kommune
Stjørdal kommune
Troms og Finnmark fylkeskommune
Tromsø kommune
Trondheim kommune
Trøndelag fylkeskommune
Vestfold og Telemark fylkeskommune
Vestland fylkeskommune
Viken fylkeskommune
Øvre Eiker kommune
Øygarden kommune

Vedlegg: Sak 29/20 Retningslinjer for bysekretariatenes arbeid (Sek)

Retningslinjer for sekretariatet for <Navn på Byvekstavtalen>

Retningslinjene skal tydeliggjøre sekretariatets rolle i byvekstavalesamarbeidet, og legge rammer for sekretariatets arbeid i byvekstavalesamarbeidet. Formålet med retningslinjene er å sikre at sekretariatet er partsuavhengig, bistår <navn på styringsgruppen> og er til disposisjon for alle avtaleparter.

Retningslinjene for <navn på sekretariatet> er behandlet i <navn på styringsgruppen> i møte <dato>.

1. Sekretariatets rolle i byvekstavalesamarbeidet

- a. Sekretariatet skal koordinere samarbeidet og oppfølgingen av byvekstavtalen på vegne av partene legge til rette for porteføljestyring.
- b. Sekretariatet forbereder og deltar i <navn på styringsgruppen> møter.
- c. Sekretariatet har ansvar for at beslutninger i <navn på styringsgruppen> referatføres og formidles til den av partene som får ansvaret for å følge opp.
- d. 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.
- e. Sekretariatet skal legge til rette for balanse både i den formelle og uformelle dialogen med partene, og at alle partene har tillit til at de blir ivarettatt. Dette innebærer blant annet at partene behandles likeverdig når det gjelder tilgang til informasjon.
- f. Sekretariatet skal bistå <navn på styringsgruppen for bompengepakken> på lik linje med som <navn på styringsgruppen for byvekstavtalen>. **Merk: kun relevant i byvekstavtaler der det er etablert en egen styringsgruppe for selve bompengepakken.**
- g. Sekretariatets ansvar er formalisert i vedlagte mandat. **Merk: hvis ønskelig kan det utarbeides et mandat som tydeliggjør hvordan ansvars- og rapporteringslinjene skal være mellom <navn på styringsgruppe> og sekretariatet, hvilke beslutninger sekretariatet kan gjøre og på hvilket nivå. Sekretariatet må gis tilstrekkelige fullmakter til å kunne ivareta ansvaret de er gitt gjennom mandatet. Punktet kan utgå dersom det ikke er aktuelt med et slikt mandat.**

2. Arbeidslederansvar og arbeidsgiveransvar

- a. <Navn på styringsgruppen> 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.
- b. Sekretariatsleder er ansatt etter innstilling fra <styringsgruppen>, og er ansvarlig for sekretariatets leveranser opp mot <navn på styringsgruppen>.
- c. 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.).
- d. Arbeidsgiveransvaret følger ansettelsesforholdet til sekretariatets medarbeidere. Arbeidsgiver fraskriver seg styringsretten over medarbeiderne til sekretariatet, jf.

avtale datert xx.xx.xx. **Merk: Det må inngås en slik avtale dersom dette ikke er gjort.**

3. Utadrettet informasjon og kommunikasjon

- a. Styringsgruppen kan delegere ansvaret for utadrettet informasjon og kommunikasjon knyttet til byvekstavtalen til sekretariatet, innenfor definerte rammer. Sekretariatet skal da følge prinsippene nedfelt i pkt. c og d.
- b. Sekretariatet skal samarbeide tett med de enkelte parter når det gjelder ekstern informasjon og kommunikasjon.
- c. Sekretariatet kan representere avtalesamarbeidet på vegne av partene, for eksempel ved å holde foredrag eller delta i faglige forum. I hvilke fora sekretariatet skal delta, og med hvilket mandat, skal avklares på prinsipielt nivå. Tvilstilfeller løftes til <navn på styringsgruppen>
- d. I representasjon av avtalesamarbeidet (jf. pkt. c) skal sekretariatet presentere partenes felles syn, eller gi nøytral beskrivelse av uenigheten. I saker der det er uenighet mellom partene skal sekretariatet henvise til partene.
- e. Sekretariatet bør ha en nøytral kommunikasjonsplattform som ikke favoriserer enkeltpartner (f.eks. e-postadresser og webadresser).

4. Økonomi og kostnadsstyring

- a. Sekretariatet skal i samarbeid med partene utarbeide forslag til felles handlingsprogram, årsbudsjett og årsmelding. Handlingsprogrammet skal behandles i styringsgruppen og vedtas lokalt.
- b. Sekretariatet skal utarbeide årsbudsjett og regnskap for drift av sekretariatet.
- c. Sekretariatet skal tilrettelegge for at <navn på styringsgruppen> har en totaloversikt over økonomisk status og framdrift slik at de kan drive ansvarlig porteføljestyling av byvekstavtalen. Hver prosjekteier er imidlertid ansvarlig for den løpende kostnadsstyringen av det enkelte prosjekt.
- d. 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.
- e. Ressursbruken til sekretariatet skal være i tråd med gjeldende føringer for bruk av bompenger. **Merk: Dette gjelder for sekretariat som er hel- eller delfinansiert med bompenger. Punktet kan utgå dersom dette ikke er aktuelt.**
- f. Sekretariatet har en delegert fullmakt til økonomiske disposisjoner innenfor en gitt ramme, jf. <dokumentasjon på dette>.

5. Oppfølging av måleindikatorer

- a. Sekretariatet har ansvar å koordinere rapportering på indikatorene for oppfølging av byvekstavtalen, jf. <vis til punkt i byvekstavtalen som omtaler dette>. Det er imidlertid hver indikatoreier som er ansvarlig for å fremskaffe data.
- b. Sekretariatet har ansvar for at rapporteringen av indikatorer inngår i byvekstavtalens årsrapport.

- c. Sekretariatet kan på oppdrag fra partene bestille analyser mm, jf. pkt. 6. Dette skal i så fall gjøres i samarbeid med indikatoreier.

6. Analyser og utredninger

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

7. Dokumenthåndtering

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

8. Håndtering av faglig uenighet

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



FORVALTNINGSREVISJON

Miljøpakken

PROSJEKTPLAN



Trøndelag
fylkeskommune

Mars 2020

FR1125

1 SAMMENDRAG AV PROSJEKTPLAN

Problemstilling	1. Hvordan er miljøpakken organisert, styrt og driftet? og blir fylkeskommunens interesser ivaretatt? 2. Hva er fylkeskommunenes styringsmuligheter i byvekstavtalen? 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 porteføljestyring og følges disse? 5. I hvilken grad styres det etter målene i miljøpakken? a. Er beslutningsgrunnlagene og utredningene orientert mot målsettingene? b. Skjer porteføljestyring 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?
Kilder til kriterier	Styringsdokumenter for miljøpakken, byvekstavtalen, kommuneloven, forvaltningsloven, offentlighetsloven, veileder for samfunnsøkonomisk analyse, veiledning i porteføljestyring
Metode	Dokumentstudier, saksgjennomgang, intervjuer
Tidsplan	Her presenteres overordnet tidsplan; • 700 antall timer • Levering til sekretær 1. desember eller 7 måneder etter vedtak i KU
Prosjektteam	Oppdragsansvarlig revisor: Margrete Haugum, margrete.haugum@revisjonmidtnorge.no

	Prosjektmedarbeider: Petter Andreas Gudding, petter.gudding@revisjonmidtnorge.no Styringsgruppe: • Johannes Nestvold, johannes.nestvold@revisjonmidtnorg.no • Anna Ølnes, anna.olnes@revisjonmidtnorge.no Eventuelt ekstern bistand
Uavhengighets- erklæring	Ingen av de involverte revisorer vil få habilitetsproblemer ved gjennomføringen av prosjektet. Oppdragsansvarlig forvaltningsrevisors uavhengighetserklæring er vedlagt prosjektplanen.
Kontaktperson Trøndelag fylkeskommune	Fylkesrådmann Odd Inge Mjøen eller den som rådmannen delegerer

2 MANDAT

I dette kapittelet presenteres bestillingen fra kontrollutvalget og det gis en nærmere beskrivelse av fylkeskommunen sin rolle i miljøpakken.

2.1 Bestilling

Kontrollutvalget i Trøndelag fylkeskommune bestilte en forvaltningsrevisjon av miljøpakken den 28.01.2020, sak 02/20. Miljøpakken er et prioritert område i plan for forvaltningsrevisjon 2018-2020. Etter at denne planen ble vedtatt i 2018 er det vedtatt et nytt handlingsprogram for miljøpakken. I tillegg har Staten, fylkeskommunen og kommunene Stjørdal, Malvik, Trondheim og Melhus utarbeidet en byvekstavtale som håndteres innenfor rammene av Miljøpakken.

I plan for forvaltningsrevisjon 2018-2020, vedtatt i kontrollutvalget 10.04.2018, sak 28/18, heter det at miljøpakken driver infrastrukturprosjekt innen vei, kollektivtrafikk, miljø, sykkel, støy og gåing, og er således det viktigste virkemiddelet for utvikling av samferdselsløsninger i og rundt Trondheim. 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 porteføljestyring 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 årsbudsjetter 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 effektvurderinger og dokumentasjon på effektenes størrelser og da har det ikke vært mulig å legge nytte- og kostnadsvurderinger til grunn for prioriteringer.

I dette saksframlegget identifiserer revisor to mulige risikoområder. Det ene er at det er indikasjoner på at beslutningsgrunnlagene kan være mangelfulle. Det andre risikoområdet er at det er uklarheter rundt prinsippene for porteføljestyring eller praktiseringen av prinsippene.

I saksframlegget foreslås følgende problemstillinger:

- I hvilken grad gjennomføres prosjektene i samsvar med overordnede mål og tilgjengelig finansiering?

- I hvilken grad får Trøndelag fylkeskommune gjennomslag for sine vedtak og prioriteringer?
- Hva er årsaken(e) til manglende fremdrift i prosjekter?
- Er det enighet mellom partene om prinsipper for porteføljestyringen?
- Hva er status for arbeidet med å benytte nytte- og kostnadsvurderinger som grunnlag for prioritering av prosjekter fremover?
- Rapportering og informasjonsflyt – Får eller krever fylkeskommunen relevant styringsinformasjon?
- Hvilke kontrollhandlinger og rutiner for rapportering er etablert for å følge opp at politiske vedtak gjennomføres?
- Er prinsipper for fakturering av kostnader innenfor rammen avsatt til felleskostnader utarbeidet og avklart?
- I tillegg pekes det på utfordringer knyttet til prinsipper for fakturering av kostnader innenfor rammen av midler avsatt til felleskostnader.

Forvaltningsrevisor var til stede i bestillingsmøtet. Fra diskusjonen i kontrollutvalget stilles det en rekke spørsmål, blant annet om fylkeskommunen får relevant styringsinformasjon og om fylkeskommunen er den partneren den skal være i samarbeidet. Det pekes på at det var krevende med to parter i Miljøpakken og nå har det blitt seks parter med byvekstavtalen. Kontrollutvalget mener det er relevant å se på felleskostnader og kostnadsfordeling, spesielt når fylkeskommunen tar over vegvesenet. Det er en oppfatning at spilleregler endres underveis og at partene ikke er enige om prinsipper/spilleregler. Kontrollutvalget spør om hva fylkeskommunens økonomiske bidrag er, hvilket politikkområde som omfattes og hvordan kontrolleres dette. Videre stilles det spørsmål om hvilke mål fylkeskommunen har med miljøpakken, tjener den hensikten og har fylkeskommunen god nok styring.

2.2 Tidligere revisjoner

Trondheim kommunerevisjon gjennomførte i 2015 en forvaltningsrevisjon av miljøpakken. Konklusjonen var at bystyrets vedtak i all hovedsak var gjennomført, men flere av prosjektene var forsinket. Det er vedtatt årlig evaluering av målene, men forvaltningsrevisjonen fant at dette ikke var gjennomført hvert år. Forvaltningsrevisjonen fant også at økonomiforvaltningen i miljøpakken er tilfredsstillende på overordnet nivå. Porteføljestyringen fungerer fleksibelt og gir oversikt over økonomien. Utfordringen har vært at enkelte prosjekter har hatt mangelfull kvalitetssikring av kostnadsoverslag. Miljøpakken har ikke utarbeidet skriftlige rutiner for oppfølging av prosjekter og porteføljen, noe som gjør styringen personavhengig og sårbar. (Trondheim kommunerevisjon 2015)

Revisjon Midt-Norge IKS gjennomførte i 2016 en forvaltningsrevisjon av Miljøpakken på oppdrag av kontrollutvalget i Sør-Trøndelag fylkeskommune. Denne forvaltningsrevisjonen undersøkte om ressursbruk i Miljøpakken var i tråd med Sør-Trøndelag fylkeskommunes vedtak og føringer, og om fylkeskommunen nådde fram med sine prioriteringer. Revisor

konkluderer med at det er viktig at Sør-Trøndelag fylkeskommune nå skal bidra med et fast forutsigbart beløp som kun indekseres. Når det gjelder porteføljestyling, synes føringen å være at man i utgangspunktet må forholde seg til de føringene – og de er i utgangspunktet økonomiske - som gjelder. Alt tyder på at fylkeskommunens representanter i kontaktutvalg, arbeidsutvalg med mer ivaretar fylkeskommunens interesser i nødvendig grad. Revisor fremhever behovet for at man, i tillegg til politiske vedtak, også bør følge opp med kontrollhandlinger. En bedre rapportering bør på plass, noe som også ligger i anbefalingen fra forvaltningsrevisjonen. (Revisjon Midt-Norge 2016)

Videre skriver revisjonen at de ulike aktørene i samarbeidet på enkelte områder har ulike prioriteringer knyttet til tjenestene i samarbeidet og/eller ulik forståelse av rammebetingelser med mer. Her har man funnet frem til et greit balansepunkt mellom hensynet til styring fra den enkelte samarbeidsaktørs side, og hensynet til effektivitet i Miljøpakkens arbeid. (Revisjon Midt-Norge 2016)

2.3 Fylkeskommunen som part

Fylkeskommunen er part i miljøpakken. Da byvekstavtalen kom på plass i 2019 ble flere parter med i miljøpakken, og dagens parter er kommunene Trondheim, Melhus, Malvik, Stjørdal, Staten og Trøndelag fylkeskommune.

Trøndelag fylkeskommune overtok ved årsskiftet 2019-2020 deler av Statens vegvesen. Det har ført til at fylkeskommunen har to avdelinger, samferdsel og veg, som arbeider opp mot miljøpakken.

Hvert år gjør fylkesutvalget vedtak om miljøpakkens handlingsprogram. Forslaget utarbeides på grunnlag av etatsinnspill fra partene og innspillene vurderes i tråd med vedtatte føringar. De finansielle rammene for miljøpakkens handlingsprogram er finansierings- og tiltaksplan som ble lokalpolitisk vedtatt i forbindelse med innspill til statsbudsjettet.

3 MILJØPAKKEN

Miljøpakken er et tett og forpliktende samarbeid mellom kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus, Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. I 2019 ble byvekstavtalen innlemmet i miljøpakken. Stortinget vedtok hovedlinjene og prinsippene i miljøpakken i St.prp.nr.85 (2008-2009). Den inneholder både et sett av forpliktelser og en finansieringsplan. I 2009 inngikk Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune en avtale med Samferdselsdepartementet knyttet til miljøpakken. Avtalen gir fylket midler fra belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene for å få flere til å velge buss fremfor privatbil.

Miljøpakken bygger nye veger, bruer, sykkelfelt, fortau og miljøgater. Miljøpakken skal kutte køer og utslipp av klimagasser, og alle skal komme lett og trygt fram i byen. Gjennom byvekstavtalen har miljøpakken forpliktet seg til å klare **nullvekstmålet**, det vil si at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser.

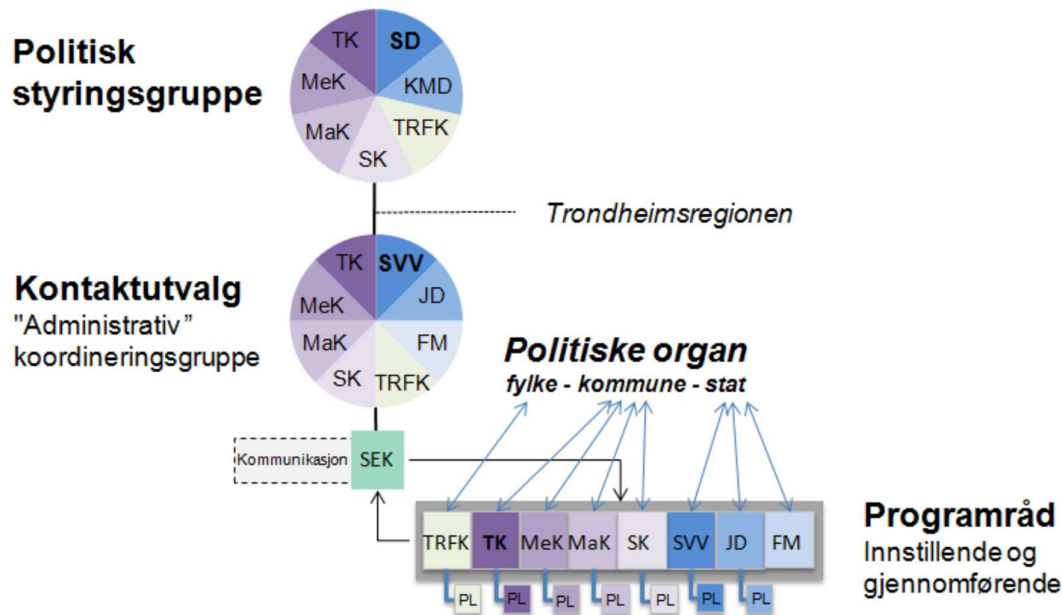
Miljøpakken har ulike temaområder. Dette er:

- Hovedveger
- Lokale veger
- Gatebrukstiltak
- Kollektivtransport og Metrobuss
- Trafikksikkerhet
- Sykkel
- Tiltak mot støy
- Gange
- Øvrige innsatsområder

3.1 Miljøpakkens organisering

Miljøpakken har ulike styringsorganer som er beskrevet i byvekstavtalen. Miljøpakken fikk nytt styringssystem som følge av Byvekstavtalen datert 15.03.2019. I byvekstavtalen står det at den skal styres gjennom miljøpakken, som er navnet på partnerskapet i byvekstavtalen. I vedlegg til ny sak 3/19 i Kontaktutvalget 26.09.2019¹ er det et organisasjonskart som er gjengitt i figur 1. Forklaring til forkortelsene i figuren er SD=Samferdselsdepartementet, KMD=Kommunal- og moderniseringsdepartementet, TRFK=Trøndelag fylkeskommune, SK=Stjørdal kommune, MaK=Malvik kommune, MeK=Melhus kommune, TK=Trondheim kommune, SVV=Statens vegvesen, JD=Jernbanedirektoratet, FM=Fylkesmannen, SEK=Sekretariatet, PL=Prosjektledere.

¹ Dette er det første møtet i det nye kontaktutvalget etter at byvekstavtalen ble inngått 25.06.2019. Saksnummereringen starter på nytt i dette møtet



Figur 1. Miljøpakkens organisering

Politisk styringsgruppe

Politisk styringsgruppe er det øverste organet for byvekstavtalen og leder arbeidet med avtalen. Styringsgruppen behandler fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter.

Kontaktutvalg (administrativ koordineringsgruppe)

Kontaktutvalget har ansvaret for oppfølging av byvekstavtalen gjennom blant annet prosjekt- og porteføljestyling, lage omforente budsjett og handlingsprogram, målstyring og rapportering av resultater. Fylkesordføreren representerer fylkeskommunen.

Programråd

Programrådet består av administrative ledere i Trondheim, Stjørdal, Malvik, og Melhus kommuner, Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen. Programrådet er rådgivende organ for beslutninger i Kontaktutvalget og har delegert fullmakt fra kommunestyrene, fylkesting og statlig linje til beslutninger i saker hvor:

- Faglige spørsmål uten spesiell politisk eller prinsipiell karakter
- Økonomiske spørsmål der staten, fylkeskommunen og kommunene er enig og det er behov for å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor de ulike programområdene i gjeldende fireårige handlingsprogram. Dette for å kunne justere for endringer i kostnadsoverslag, planframdrift eller lignende.

Programrådet skal påse at saker er forsvarlig utredet og at vedtak blir iverksatt.

Sekretariat

Sekretariatet leder samarbeidet i miljøpakken på vegne av styringsorganene. Kontaktutvalget er sekretariatets oppdragsgiver. Sekretariatet representerer alle partene i avtalen.

Bystyret, kommunestyre og fylkestinget

Bystyret, kommunestyre og fylkestinget vedtar til slutt prosjektene gjennom miljøpakkens handlingsprogram.

3.2 Miljøpakkens styringsdokumenter

Sentrale styringsdokumenter er årsbudsjett for 2020 og handlingsprogram 2020-2023. I tillegg ble det signert en Byvekstavtale 2019-2029 i 2019, som tilfører Trondheimsområdet fem milliarder kroner ekstra fra staten fram til 2030.

3.3 Målsettinger

2018 var det siste året for målsettingene i miljøpakken for perioden 2008-2018. Det foreligger en evalueringsrapport som ble behandlet i Kontaktutvalget 19.06.2019, sak 26/19. Fra 2019 avløses disse målsettingene av målene i byvekstavtalen. Det foregår et arbeid med en nærmere operasjonalisering av disse målene. Målene i byvekstavtalen er:

Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Paris-avtalen, og i tråd med lokale klimamål.

Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. Økning i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten

Mål 3: Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det lett og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler i en velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregion.

Mål 4: By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.

Mål 5: Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.

Mål 6: Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.

Mål 7: trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.

Mål 8: Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.

Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken.

3.4 Porteføljestyling

Miljøpakken styres gjennom porteføljestyling med fokus på målstyring. Rekkefølgen og sammensetningen av prosjekter tilpasses planframdrift og kostnadsendringer. Justeringene skjer primært innenfor programområdene.

Porteføljestyling skjer på fire måter:

1. Justering av framdrift og rammer i løpet av året (Programråd/Kontaktutvalg)
2. Årsbudsjett (Bystyre og Fylkesting)
3. Årlig justering av 4-årig handlingsprogram (Bystyre og Fylkestinget)
4. Justering når hele miljøpakken revideres (Bystyre, Fylkestinget og Stortinget)

Programrådet har fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innen de ulike programområdene i gjeldende fireårige handlingsprogram. Dette forutsetter enighet mellom partene. Sekretariatet er delegert fullmakt til å godkjenne utvidelse av kostnadsrammen eller forplikte miljøpakken på andre måter, når de økonomiske konsekvensene er mindre enn 2 millioner kroner.

I byvekstavtalen står det at styringen av porteføljen i byvekstavtalen skal skje i tråd med prinsipper for god porteføljestyling. Videre at tiltakene prioriteres etter en vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse (nullvekstmålet) og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og basert på disponible midler, planstatus, og tilstrekkelige midler til planlegging og gjennomføring. Det helhetlige handlingsprogrammet skal ivareta at hver av deltakerkommunene selv foretar porteføljestyling innen egen kommune og innenfor den finansieringen som er tildelt kommunen.

3.5 Prosjektfaser

Det er foreslått å avsette rammer for de ulike prosjektfasene.

Fase 1: Prosjektutvikling

Når det foreligger en prosjektide, danner dette grunnlag for å gjennomføre et forprosjekt for å utvikle prosjektet. Prioriteringen av hvilke konkrete prosjekter som prosjektutvikles skjer i årsbudsjettet. Det er foreslått avsatt en årlig ramme til prosjektutvikling innenfor hvert tiltaksområde.

Fase 2: Detaljplanlegging

Detaljplanlegging utføres for prioriterte prosjekter hvor det er gjennomført prosjektutvikling eller der det av andre grunner foreligger et tilfredsstillende prioriteringsgrunnlag. Detaljplan-

leggingen skal gi et nødvendig grunnlag for å gjøre en investeringsbeslutning. Detaljplanleggingen kan avdekke at det er behov for endringer i reguleringsplaner. Detaljplanleggingen skal føre fram til en byggeplan som gir grunnlag for utlysning av anbud på gjennomføring. Byggeplanen legges til grunn for utarbeidelse av kostnadsanslag (Anslagsmetoden) som gir grunnlag for fastsettelse av styringsrammen.

Fase 3. Utbygging

Investeringsbeslutningen fastlegges i årsbudsjettet med oppstartsmidler og føringer for senere års handlingsprogram. Årlige rammer for utbygging avsettes i handlingsprogrammet for avklarte/oppstartede prosjekter.

3.6 Finansiering

Årlig vedtar bystyret og fylkestinget finansierings- og tiltaksplan i forbindelse med innspill til statsbudsjettet. Finansierings- og tiltaksplanen legger grunnlaget for handlingsprogrammet som lages.

Av byvekstavtalen går det fram at Trøndelag fylkeskommune vil bidra med 789 millioner kroner i avtaleperioden, som innebærer 71,7 millioner kroner per år. Fylkeskommunens vegmidler i miljøpakken er ikke øremerket. I fylkeskommunale midler inngår i tillegg at Trøndelag fylkeskommune vil tilføre miljøpakken all momsrefusjon fra miljøpakken-prosjekter på fylkesveg.

4 PROSJEKTDISEGN

Bestillingen fra kontrollutvalget ligger til grunn for revisors forslag til prosjektdesign.

4.1 Avgrensing

Revisor har avgrenset denne revisjonen til å se på Trøndelag fylkeskommune sin rolle i miljøpakken.

Videre avgrenses revisjonen til å se på perioden etter byvekstavtalen kom på plass. Dette fordi både målsettinger og parter endres som følge av byvekstavtalen.

4.2 Problemstillinger

Revisor har tatt utgangspunkt i forslagene til problemstillinger, diskusjon i kontrollutvalget og sammenholdt disse med informasjon om miljøpakken og byvekstavtalen. Denne informasjonen har vært utgangspunktet for de problemstillingene som er formulert.

Miljøpakken er et samarbeid som kan være vanskelig å forstå alle sidene av. Derfor foreslås det en første problemstilling som handler om hvordan organisering, styring og drift i miljøpakken er. Dette er en beskrivende problemstilling som besvares gjennom en grundig redegjørelse for organiseringen, styringsdokumenter og styringsorganer samt rammer for driften av miljøpakken etter at byvekstavtalen kom på plass. Denne beskrivende delen gir mulighet for å beskrive fylkeskommunens styringsmuligheter, som er problemstilling to. I en beskrivende problemstilling benyttes ikke revisjonskriterier.

1. Hvordan er miljøpakken organisert, styrt og driftet? og blir fylkeskommunens interesser ivaretatt?
2. Hva er fylkeskommunens styringsmuligheter i byvekstavtalen?

Følgende problemstillinger vil bli behandlet som en forvaltningsrevisjon, hvor problemstillingene besvares på bakgrunn av revisjonskriterier.

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 porteføljestyring og følges disse?
5. I hvilken grad styres det etter målene i miljøpakken?
 - a. Er beslutningsgrunnlagene og utredningene orientert mot målsettingene?
 - b. Skjer porteføljestyring 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?

Om problemstilling 1

Inngåelsen av byvekstavtalen i 2019 har betydning for organiseringen. Fylkestinget ba i sak 61/18 om en nærmere vurdering av organiseringen av miljøpakken. Det pekes på følgende problemstillinger:

- Manglende kobling mellom måloppnåelse og bruken av midler og organiseringen av miljøpakken, gjennom uklare styringslinjer og roller
- Behov for å tydeliggjøre organisering og styring og avklaring av nødvendige delegasjoner
- At sammenhengen mellom budsjett, handlingsprogram og måloppnåelse inkluderes i fremtidige evalueringer av miljøpakken
- At organisering, graden av åpenhet og mulighet for påvirkning vurderes

I byvekstavtalen beskrives styringssystemet i byvekstavtalen som blir gjeldende for miljøpakken. Dette styringssystemet er kort beskrevet i kapittel 3.1.

Om problemstilling 6

Programrådet behandlet en sak 22.11.2019 om felles timepriser og timeføring. Bakgrunn for saken er blant annet at det er i dag ulik praksis blant partene i miljøpakken med hensyn til fakturering av timer som belaster konkrete prosjekt og midler avsatt til felleskostnader.

4.3 Kilder til kriterier

Revisjonskriterier i denne forvaltningsrevisjonen vil bli hentet fra ulike styringsdokumenter for miljøpakken, inkludert Statens vegvesens Håndbok som beskriver Anslagsmetoden. Andre relevant kilder til revisjonskriterier er kommuneloven, offentlighetsloven og forvaltningsloven. Det er aktuelt å benytte veiledere slik som Veileder i samfunnsøkonomisk analyse fra Direktoratet for økonomistyring og Veiledning i porteføljestyling (Norsk standard NS-ISO 21504:2015).

4.4 Metoder for innsamling av data

Denne forvaltningsrevisjonen vil baseres på innsamlet dokumentasjon fra fylkeskommunen og fra miljøpakkens sekretariat. Dette omhandler både styringsdokumenter og dokumentasjon i enkelte prosjekter, blant annet saksframlegg og beslutningsgrunnlag. Fylkeskommunen har

omtrent 50 aktive prosjekter i miljøpakken. Revisor vil gjøre en enkel gjennomgang av alle prosjektene og velge ut mellom fem og ti prosjekter for en nærmere gjennomgang og se hvilke faser prosjektene har vært igjennom, hvilken dokumentasjon som finnes og hvordan prosjektene er behandlet i porteføljestyringen.

Revisor planlegger også å intervjuere ansatte i Miljøpakkens sekretariat og ansatte i fylkeskommunen som har oppgaver knyttet til miljøpakken. Det er også aktuelt å intervjuere personer som representerer fylkeskommunen i miljøpakkens styringsorganer.

Steinkjer 20. mars 2020.

Margrete Haugum

Oppdragsansvarlig revisor

KILDER

Byvekstavtale (2019). Byvekstavtale Trondheimsområdet, 15.03.2019.

Direktoratet for økonomistyring (2018). Veileder i økonomiske analyser. Direktoratet for Økonomistyring (DFØ), Oslo

Miljøpakken (2019) Handlingsprogram 2020-2023. Miljøpakke for transport i Trondheim. Vedtatt juni 2019.

Norsk Standard 2016. Prosjekt-, program- og porteføljestyling – Veiledning i porteføljestyling. Første utgave. NS-ISO 21504:2015.

Revisjon Midt-Norge 2016. Forvaltningsrevisjon Miljøpakken, Sør-Trøndelag fylkeskommune. September 2016. Revisjon Midt-Norge IKS, Trondheim

Trondheim kommunerevisjon 2015. Miljøpakken. Rapport 6/2015-F. Trondheim Kommunerevisjon, Trondheim Kommune



Hovedkontor: Brugata 2, Steinkjer

Tlf. 907 30 300 - www.revisjonmidtnorge.no