

Trøndelag
fylkeskommune



Samarbeid og samhandling i Miljøpakken

Dialog samling – Innherredsbyen 22.3.2021

Natalia A. Mjøsund
seksjon Mobilitet, avdeling samferdsel

Aktører i Miljøpakken



Miljøpakken

– åpner nye muligheter

Et tett og forpliktende samarbeid mellom kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus, Trøndelag fylkeskommune, Statsforvalteren i Trøndelag, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.



Miljøpakken

- Gjennom byvekstavtalen har vi forpliktet oss til å klare **nullvekstmålet**, det vil si at personbiltrafikken ikke skal øke selv om byen vokser.
- Når flere sykler, går eller tar buss, blir det kortere kø for dem som faktisk trenger å kjøre bil. I tillegg får alle renere luft.
- Miljøpakken er et program for satsing på infrastruktur og miljøvennlige transportformer i Melhus kommune, Trondheim kommune, Malvik kommune og Stjørdal kommune.
- Halvparten av pengene i Miljøpakken har gått til å bygge veg, den andre halvparten er fordelt mellom kollektiv, sykkel, trafikkikkerhet, støy, miljø og gåing.

Organisering/styring i Miljøpakken



Programrådet

Representasjon:

Administrativ ledelse hos samarbeidspartene kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus, Trøndelag fylkeskommune, Statsforvalteren i Trøndelag, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Miljøpakkens sekretariat deltar også, og er partsuavhengig.

Ansvar:

Rådet samordner innspillene fra hvert fagområde, og lager forslag til å prioritere og finansiere tiltak innenfor vedtatte rammer.

Kontaktutvalget

Representasjon:

Den politiske ledelsen i kommunene og Trøndelag fylke, sammen med ledelsen i Statens vegvesen, Statsforvalteren i Trøndelag og Jernbanedirektoratet, og sekretariatets leder.

Ansvar:

Forslagene fra programrådet blir behandlet av kontaktutvalget for Miljøpakken.

Samordning av politisk behandling.

Politisk behandling

Bystyret/kommunestyrene og Trøndelag fylkesting vedtar til slutt prosjektene gjennom Miljøpakkens handlingsprogrammer.

Politisk møte behandler også noen store Miljøpakken saker.

Stortingsproposisjoner

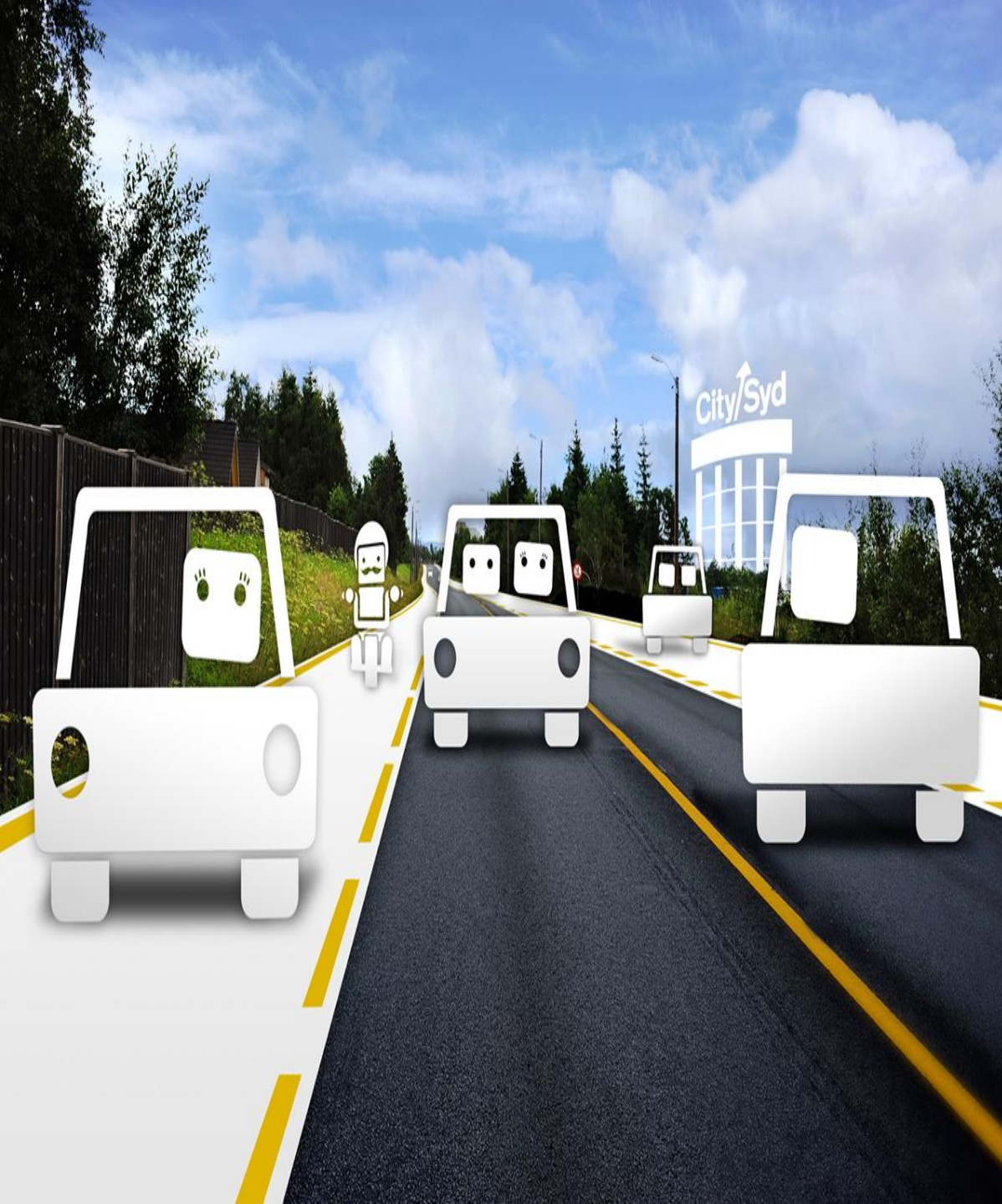
Stortinget godkjente Miljøpakken.



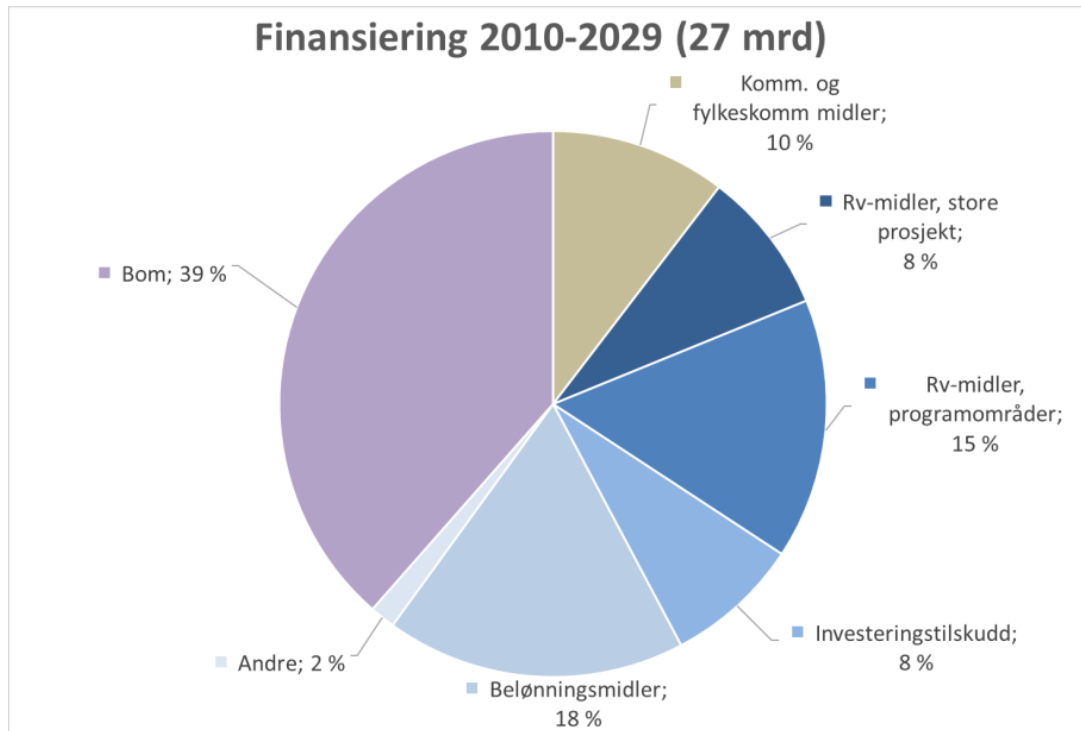
Erfaringer med Miljøpakken

Økonomi

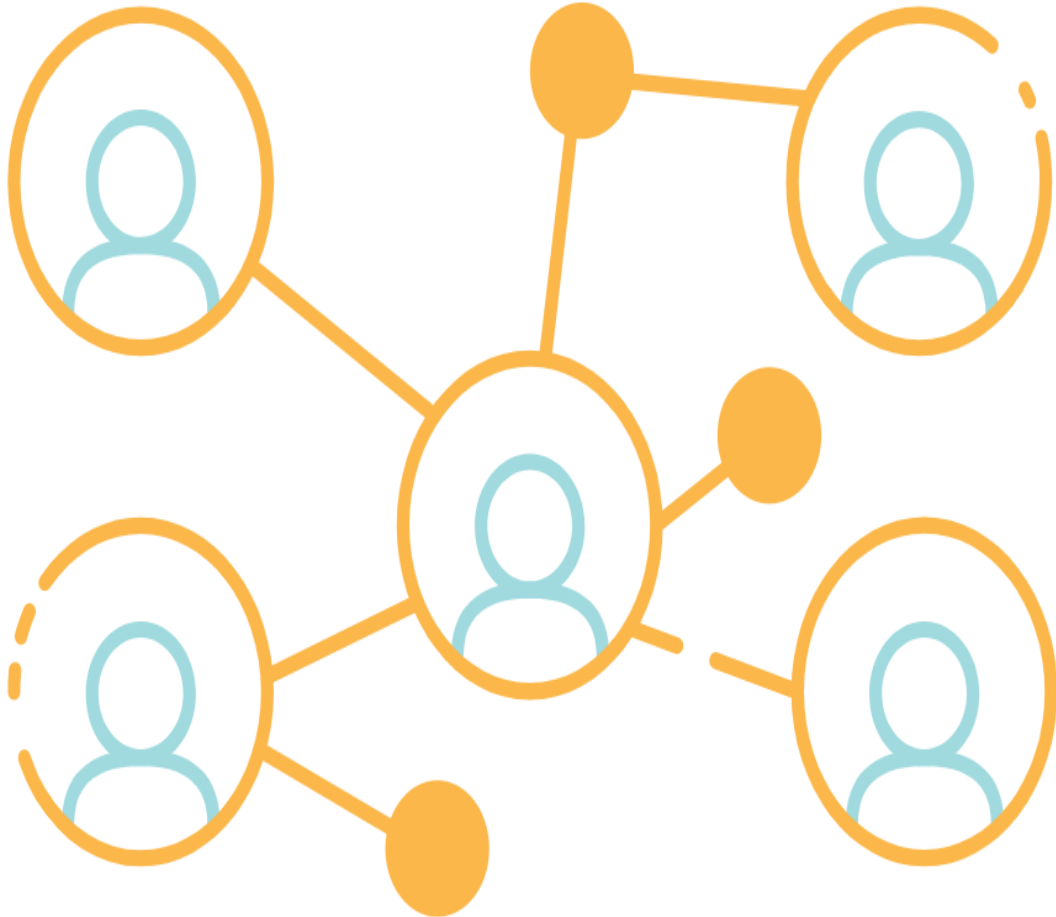
- Stor og komplisert.
- Godt med ressurser. Miljøpakken har gode økonomi ressurser over en lang periode. Behov for en utbyggingsplan for aktiviteten fram til 2030.
- Miljøpakken har **mange finansieringskilder**. Hver finansieringskilde kan benyttes til bestemte formål. Det skilles mellom investerings- og driftskostnader og mellom de ulike vegansvarene (kommunal veg, fylkesveg og riksveg).
- Fordelingen mellom prosjekter/tiltaksområder styres av stortingsvedtak og lokalpolitiske vedtak.



Miljøpakken har mange finansieringskilder



- Lokale finansieringskilder
- Bompenger
- Belønningsmidler
- Investeringstilskudd
- Programområdemidler til tiltak langs riksveg
- Annen finansiering
- Momskompensasjonen



Prosjektansvarlig

- Miljøpakken har mange parter. Oppgavene er fordelt mellom flere avdelinger hos hver part.

F.eks. i fylkeskommunen har samferdselsavdelingen ansvar for å koordinere og lede Miljøpakkens prosess, tiltak på kollektivtransport og gods i fylkeskommunen. Vegavdelingen har ansvar for å koordinere og lede prosess på vegtiltak i fylkeskommunen.

- Partene er selvstyrte og likestilte og hver for seg ansvarlige for gjennomføringen innen egen virksomhet.
- Partene har både en felles interesse av å bidra til Miljøpakkens mål og en egeninteresse av tjene egen virksomhet på best mulig måte.

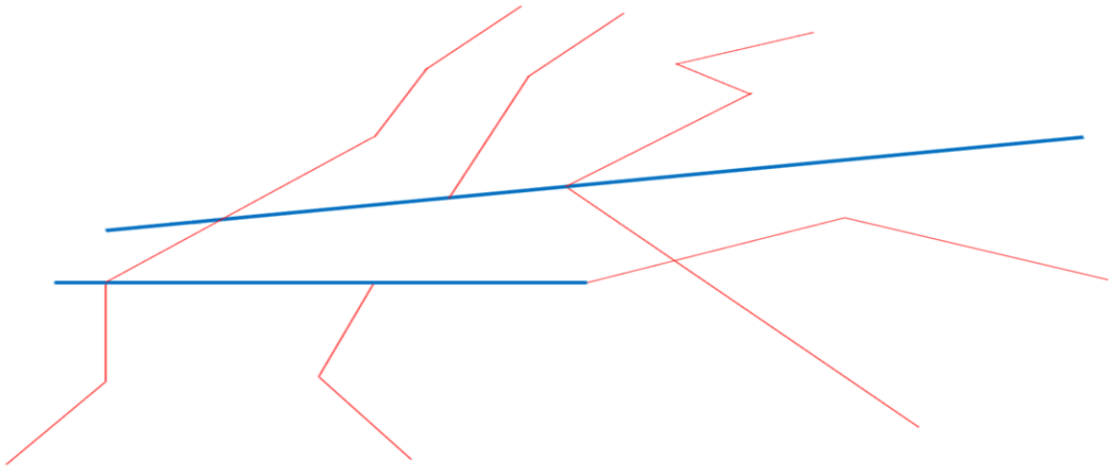


Ulike metode for tilstands- og nytte-kostnadsvurdering

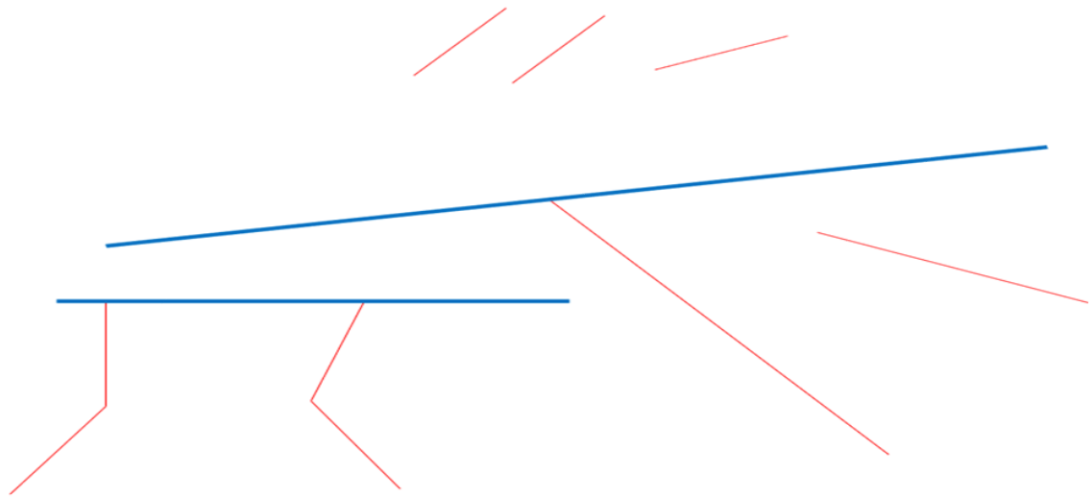
- Kommunene, fylkeskommunen, og SVV har sine metoder for tilstandsvurdering av eksisterende traséer og nytte-kostnadsvurdering. Viktig med en felles metode for å velge anbefalte traséer.

Sammenhengende løsning

- **Kollektivtransport:** Miljøpakken vil styrke kollektivtilbud ved å forbedre infrastrukturen (veg, holdeplass, snuplass, sjåførfasiliteter, osv.). Bussene kjører på riksveg, fylkesveg, kommunal veg. Det er behov for kobling med tog.



Sammenhengende sykkelprosjekter



Ikke sammenhengende sykkelprosjekter

- **Sykkelvegnett:** sammenhengende sykkelvegnett vil gi stor betydning av økt sykkelandel.

Vegeier er i utgangspunktet prosjektansvarlig på sine veger. Sykkelstrategiene må kommuniseres mellom partene for å få lykkes med å skape endring av sykkelandel. Jo større del av reisen som foregår på tilrettelagt sykkelinfrastruktur, jo større er sannsynligheten for folk å sykle.

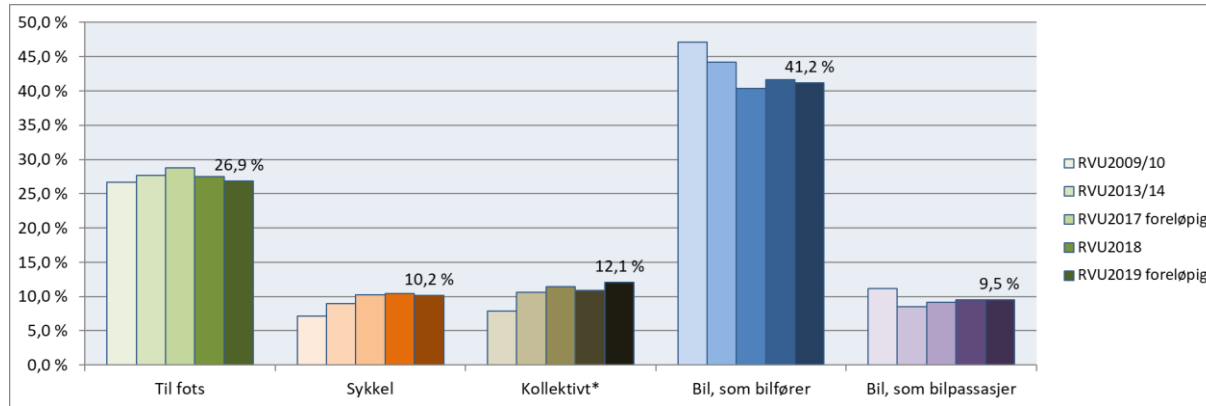




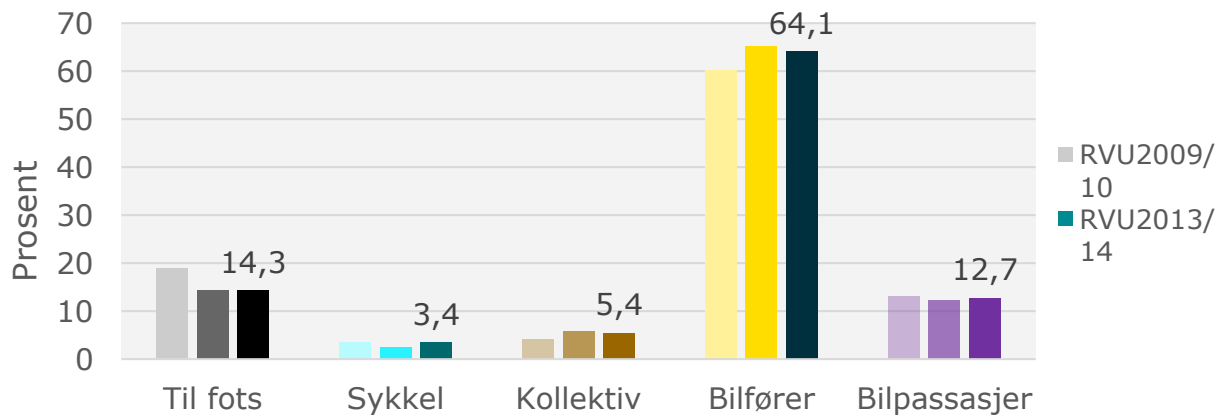
Målene har endret seg noe i løpet av disse årene.

- Tiltakene må ses i forhold til enhver tid gjeldene mål.
- Hvilke mål som har ligget til grunn for tidligere valg og hva som ønskes å oppnå med de midlene som gjenstår til fordeling?
 - ✓ 10 Mål for periode 2009-2018.
 - ✓ Mål for periode 2016-2023.
 - ✓ Mål for periode 2019-2029.
 - ✓ Revidert nullvekstmål for 2020-2029.

Dette bildet er tatt fra Adressa.no



Endringer i reisemiddelandeler i Trondheim



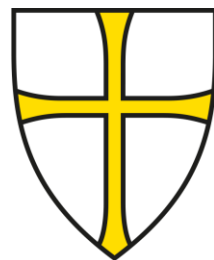
Endringer i reisemiddelandeler samlet for Stjørdal, Malvik og Melhus

Forventende utvikling i Trondheim, Stjørdal, Melhus og Malvik

- Trafikkutviklingen
- Befolkningsutvikling
- Trafikkutvikling
 - ✓ Personreiser
 - ✓ Næringstrafikk
 - ✓ Pendling
- Korona



Fra 2020 ble fylkesvegadministrasjon overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunen. Dette innebærer at fylkeskommunens rolle som veieier ble utvidet. Fylkeskommunen selv fikk kompetanse til å planlegge og lede prosjekter på fylkesvei. Dette gjelder hele Trøndelag, og ikke bare Miljøpakkens områder.



Trøndelag fylkeskommune

trondelagfylke.no | fb.com/trondelagfylke