



MALVIK KOMMUNE

Møteinnkalling

Utvalg: **Formannskapet**
Møtested: Formannskapssalen, Rådhuset
Dato: 16.01.2019
Tidspunkt: 08:00 – NB Merk oppstartstidspunkt!

Eventuelt forfall, eller spørsmål om habilitet, skal meldes snarest på e-post til forfall@malvik.kommune.no. Har du ikke mulighet til å sende e-post, ring 73 97 20 00.

Møtesekretær innkaller vararepresentanter
Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

Ingrid Aune
ordfører

Sissel Langås
sekretær

Saksliste

Utvalgs- saksnr	Innhold	Arkiv- saksnr	Side
Saker til behandling			
PS 1/19	Protokoll - Valg av underskrivere		
PS 2/19	Debattheftet 2019 - KS spør	2018/7354	4
PS 3/19	Klimaregnskap for Malvik kommune	2018/3876	32
PS 4/19	Høring av Miljøpakkens årsbudsjett 2019	2018/7467	87
PS 5/19	IKA Trøndelag IKS - Godkjenning av ny selskapsavtale for 2019	2018/224	156
PS 6/19	Overordnet samarbeidsavtale om tjenesteproduksjon og - utvikling i Værnesregionen fra 01.01.2019	2019/59	167
PS 7/19	Ny vertskommuneavtale om skatteoppkrever i Værnesregionen	2019/59	175
PS 8/19	Ny vertskommuneavtale om lønn/regnskap i Værnesregionen	2019/59	188
PS 9/19	Brattalia 48/5 - Revidert avtale 2019	2015/659	201
PS 10/19	Eierskap til demningen på Foldsjøen	2017/1108	210
PS 11/19	66/ 1 og 8 - Søknad om kjøp av kommunal grunn - tilleggsareal til 67/1	2018/4693	231
PS 12/19	Skjenkebevilling for perioden 16.01.19 - 30.09.20 - Food Friend AS	2018/6894	239

Dagsorden:

08:00	Administrasjonsutvalg
09:00	Formannskap
13:30	Klagenemd
14:00	Møteslutt

Saker til behandling

PS 1/19 Protokoll - Valg av underskrivere

**Saksframlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	2/19	16.01.2019

Debatthefte 2019 - svar på KS sine spørsmål**Rådmannens innstilling:**

Formannskapet slutter seg til rådmannens forslag til svar på KS sine spørsmål.

Vedlegg:

Debatthefte 2019 - KS spør

Sammendrag:

I debatheftet blir spørsmålet om hvordan det kan skapes økt gjennomføringskraft i digitaliserings-arbeidet problematisert. I tillegg presenteres det økonomiske grunnlaget for mellomoppgjøret 2019, og KS ber om innspill på hva som bør prioriteres innenfor den disponible rammen. Videre stilles det spørsmål om Hovedavtalen, og om hva som vil være de gode virkemidlene for læring og kompetanseutvikling i tjenestene framover. Avslutningsvis spør KS om hvordan man kan sikre lokalt tilpassede tjenester, samtidig som man også reduserer uønsket variasjon i tjenestetilbudet.

Rådmannen legger med dette frem problemstillingene og spørsmålene i debatheftet til politisk behandling. Avslutningsvis foreslår rådmannen svar på KS sine spørsmål.

Saksopplysninger:**1. Hvordan skape økt gjennomføringskraft i digitaliseringsarbeidet?**

Kommuner og fylkeskommuner har oppfordret KS til å ta en sentral rolle i å prioritere og koordinere tiltak på digitaliseringsområdet. Særlig gjelder det koordinering mot statlig nivå, men også i arbeidet med felles utvikling av nasjonale løsninger. KS driver et omfattende utviklingsarbeid blant annet med støtte fra ulike ressursmiljøer i kommuner og fylkeskommuner. Opprettelsen av Kommit-rådet bidrar også til koordinering og utvikling. KS har etablert finansieringsordningen DigiFin for felles digitale løsninger. Malvik kommune deltar i ordningen.

Både kompetanse og kapasitet er utfordringer for å lykkes i digitaliseringsarbeidet. Det samme er bedre samordning regionalt. Samtidig ønsker staten å kunne forholde seg til kommunal sektor på mer samlet vis særlig når det gjelder digitale tjenester på tvers av forvaltningsnivå.

På denne bakgrunn spør KS om hvordan organisasjonen kan være god utviklingspartner, og hvordan solid forankring kan sikres. Er det ønskelig at KS gis et mer formelt mandat fra sine medlemmer på digitaliseringsområdet?

2. Hva bør prioriteres ved mellomoppgjøret i 2019?

Norsk økonomi er inne i en moderat konjunkturoppgang som ventes å fortsette de neste årene. 1,2 % av rammen for mellomoppgjøret 2019 er bundet opp gjennom overheng, glidning og kostnader knyttet til endringer i ubekvemstilleggene som gjøres gjeldende med virkning fra 01.01.2019. Det vil likevel kunne være rom både for sentrale lønnstillegg og for avsetning av lokal pott, dersom en slik profil prioriteres.

Både KS og arbeidstakerorganisasjonene er opptatt av rekrutteringsutfordringene i kommunesektoren, og at lønn er ett av flere virkemidler. Rekrutteringsutfordringene varierer fra kommune til kommune og mellom fylkeskommunene. Lokale lønnsforhandlinger vil derfor kunne være et mer treffsikkert virkemiddel for å møte de lokale rekrutteringsutfordringene enn kun sentrale lønnstillegg. I tillegg er mange kommuner og fylkeskommuner i en sammenslåingsprosess fram mot 1. januar 2020, og det vil kunne være et særskilt behov hos disse med en lokal pott for å kunne harmonisere ulikheter i lønnsnivå.

Hovedavtalen

Hovedavtalen regulerer de grunnleggende spillereglene mellom partene, både på sentralt nivå og lokalt i kommunen/fylkeskommunen. Avtalen har en formålspreget form slik at den kan dekke en stor sektor med mangfold og stor variasjon. KS mener den nåværende Hovedavtalen fortsatt fungerer godt i henhold til formålet.

Ny offentlig tjenestepensjon fra 2020

I mars 2018 ble partene i offentlig sektor enige om en ny pensjonsordning. Innfasing av de nye ordningene skal etter planen starte i 2020. Ny pensjonslovgivning er på høring høsten 2018, og vil mest sannsynlig behandles i vårsesjonen i Stortinget i 2019. Tilpasning av tjenestepensjonsreglene i Hovedtariffavtalen til ny lovgivning vil dermed kunne bli tema i 2019. Særaldersgrenser er ikke en del av dette arbeidet.

3. Hvordan sikre nødvendig kompetanse i årene framover for å levere gode tjenester til innbyggerne?

Kommuner og fylkeskommuner uttrykker en sterk bekymring knyttet til å rekruttere og beholde kompetent arbeidskraft, skape sterke fagmiljøer, mer tverrfaglighet, samt ny organisering og oppgavefordeling for effektiv bruk av ressurser og kompetanse på tvers av profesjoner.

Den teknologiske utviklingen fører til at arbeidstakere søker økt trygghet, samtidig som det forventes mer variasjon og kompleksitet i arbeidslivet. Det er økt behov for ledelses- og omstillingskompetanse, digital kompetanse, samt spesialisert fagkompetanse.

KS ønsker innspill på tiltak for å sikre og utvikle kompetansen i tråd med sektorens behov. Innspillene vil bli brukt i utvikling av arbeidsgiverrollen, hovedtariffavtalen og for det interessepolitiske arbeidet opp mot nasjonalt kompetansepolitisk arbeid.

4. Hvordan sikre lokalt tilpassede tjenester, men også redusere uønsket variasjon?

Det kommunale selvstyret er grunnlovsfestet. Prinsippene om økonomisk og juridisk rammestyring er nedfelt i ny kommunelov. I tillegg understreker regjeringen både i perspektivmeldingen og i Kommuneproposisjonen for 2019 viktigheten av å unngå statlig detaljstyring, slik at kommunene og fylkeskommunene kan tilpasse tjenestene til lokale behov. Likevel blir det lokalpolitiske handlingsrommet utfordret som følge av økt statlig detaljstyring, herunder økt bruk av bindende bemanningsnormer og formelle kompetansekrav, parallelt med innføring av stadig sterkere individuell rettighetsfesting.

Bakgrunnen er at det fra nasjonale politikere, statlige instanser og brukerorganisasjoner påpekes at det er *uønsket variasjon* i tjenestetilbudet, og at slik detaljstyring er nødvendig for å sikre et godt og likeverdig tjenestetilbud uavhengig av hvor i landet man bor.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Gjeldende sak har ikke direkte økonomiske konsekvenser for kommunen.

Vurdering:

Spørsmål til debatt

I debattheftet for 2019 stilles det sju spørsmål. Rådmannens forslag til svar kommer fortløpende.

1. Hvordan kan KS best være en utviklingspartner for medlemmene på digitaliseringsområdet?

Svar: Malvik kommune er positiv til styrket samhandling rundt digitalisering. Vi må erkjenne at små og mellomstore kommuner er for små til å drive digitaliseringsutvikling på egen hånd. Malvik kommune viser til Hordalandsmodellen med Bergen som sentral aktør som har levert gode resultat på digitalisering. I Midt-Norge vil det være naturlig at Trondheim har en slik rolle. Malvik kommune foreslår derfor at det gjennomføres en prosess med Trondheim kommune som sentral samarbeidspartner i vår landsdel. Det er viktig at behovene som skal løses og de personene som skal til for å gjennomføre prosjekter befinner seg i eller rundt organisasjonene der tjenesteproduksjonen foregår. Gjennom å organisere utviklingsarbeidet rundt storbyene i Norge vil man sikre nærhet til tjenesteproduksjon og involvering av de mindre kommunene.

KS bør ha en overordnet rolle i digitaliseringsarbeidet og koordinere og informere om ulike utviklingsprosjekt som regionene kan delta i. KS bør også ha en overordnet og sentral rolle overfor statlige etater.

2. Bør KS gis et mer formelt mandat på vegne av sine medlemmer på digitaliseringsområdet? Hvilke områder er aktuelle og hvilke forutsetninger må en slik rolle hvile på?

Svar: KS skal ikke ha hele ansvaret for digitaliseringsarbeidet i kommunal sektor. Malvik kommune stiller seg ikke avvisende til at KS får et uttrykt mandat innenfor visse områder. Det er imidlertid viktig at mandatet avgrenses, og i hvert fall skal gjelde *nasjonalt* arbeid med arkitektur, standarder og informasjonssikkerhet og utviklingsprosjekter som berører kommunal sektor.

3. Bør lønnsmidlene som er til disposisjon ved mellomoppgjøret 2019 fordeles i hovedsak sentralt eller lokalt? Dersom sentrale tillegg – hvilke stillingsgrupper bør prioriteres?

Svar: Det vil være mest hensiktsmessig at lønnsmidlene fordeles sentralt. På bakgrunn av rekrutteringsutfordringer, mener Malvik kommune at det er sykepleiere som bør prioriteres.

4. Deler kommunen KS' vurdering av at det ikke er behov for vesentlige endringer i Hovedavtalen når den skal forhandles i 2019?

Svar: Ja, vi støtter KS i dette.

5. Hva vil være de gode virkemidlene for læring og kompetanseutvikling i tjenestene framover?

Svar: Malvik kommune er enig i at utvikling av egne ansatte er den viktigste strategien for å dekke framtidige kompetansebehov. Det bør legges til rette for gode e-læringskurs og KS bør ha en koordinerende rolle i utviklingen av e-læringskurs. Sentrale kurs bør i større grad streames slik at flere kan delta. Læring og kompetanseutvikling bør systematiseres og planlegges i god tid, slik at det vil være mulig å lage individuelle kompetanseplaner.

6. Er det tjenesteområder i dag hvor det er for stor ulikhet i og mellom kommuner? I tilfelle hvilke?

Svar: For Malvik kommune oppleves ikke dette som et problem. Kommunen har robuste fagmiljø og gode samarbeidspartnere som også bidrar til lokalt tilpassede tjenester og som er med på å redusere uønsket variasjon. Malvik kommune opplever den økte bruken av bindende bemanningsnormer og formelle kompetansekrav som utfordrende. Gjennom bindende normer reduseres lokale mulighetsrom for å finne gode alternative løsninger. Med bindende normer er det som oftest ikke økonomisk rom for å organisere arbeidet på andre måter som for eksempel gjennom å benytte komplementær kompetanse. Dette kan vanskeliggjøre arbeidet og hindre kommunen i å tilrettelegge for lokale forhold.

7. Hvordan kan kommunene selv og KS redusere uønsket variasjon?

Svar: Gjennom samarbeid på både kommunalt og regionalt nivå, er vi med på å redusere uønsket variasjon i tjenesteområdene. Dette bør ses i sammenheng med spørsmål 1 og 2 om digitalisering og mulighetene dette gir i tjenesteutøvelsen.

Randi Rasmussen
organisasjonssjef

Christine Elveland
saksbehandler

Dokumentet er elektronisk godkjent og er uten underskrift.



Debatthefte 2019 – KS spør

Gjennomføringskraft i digitaliseringsarbeidet, forhandlinger 2019, kompetansebehov, variasjon i tjenestene



KOMMUNSEKTORENS ORGANISASJON

The Norwegian Association of Local and Regional Authorities

Innhold

03

HVORDAN SKAPE ØKT
GJENNOMFØRINGSKRAFT I
DIGITALISERINGSARBEIDET?

06

HVA BØR PRIORITERES VED
MELLOMOPPGJØRET I 2019?

14

HVORDAN SIKRE NØDVENDIG
KOMPETANSE I ÅRENE FRAMOVER
FOR Å LEVERE GODE TJENESTER TIL
INNBYGGERNE?

18

HVORDAN SIKRE LOKALT TILPASSEDE
TJENESTER, MEN OGSÅ REDUSERE
UØNSKET VARIASJON?

22

FORHANDLINGER I KS-OMRÅDET
– OPPGJØRETS GANG

23

ORD OG UTTRYKK



Kjære politikere i kommunestyre og fylkesting

Våren 2019 er vi midt i tariffperioden, og vi skal gjennom et mellomoppgjør. Vanligvis er det en mindre komplisert affære enn et hovedoppgjør, siden det bare er lønn det skal forhandles om. Denne gangen skal imidlertid et annet viktig element også med: Ny pensjonsordning.

Hovedtariffoppgjøret i 2018 fikk gode tilbakemeldinger fra kommuner og fylkeskommuner. Resultatet var innenfor den økonomiske rammen, og forhandlingene kom i mål uten mekling eller konflikt for andre gang på rad.

I fjor var det ikke rom for å sette av noe til lokale forhandlinger, og heller ikke i år er handlingsrommet stort. I en situasjon med ulike rekrutteringsutfordringer, og med flere kommuner og fylkeskommuner som har behov for harmonisering eller utjevning av lønn i forbindelse med sammenslåing, spør vi om mellomoppgjøret bør inneholde noe rom for lokale lønnstiltak.

I tillegg til tariffoppgjøret, løfter Debattheftet 2019 tre viktige utfordringsbilder som har fremkommet i analyser gjennomført av KS i 2018:

- Hvordan kan vi sikre at kommuner og fylkeskommuner i årene framover har den nødvendige kompetansen for å levere gode tjenester til innbyggerne?
- Statlig bestemte bemanningsnormer og kompetansekrav begrunnes gjerne med hensynet til likhet og likeverd. Hvordan kan vi sikre lokalt tilpassede tjenester, og samtidig redusere uønsket variasjon?
- Det er behovet for felles innsats, sterkere prioritering og koordinering av tiltak på digitaliseringsområdet. Bør KS gis et mer formelt mandat fra sine medlemmer på digitaliseringsområdet?

Oslo, november 2018

Lasse Hansen
Administrerende direktør

Hvordan skape økt gjennomføringskraft i digitaliseringsarbeidet?

Over en periode har det vært en økende bevissthet i kommunal sektor om nytten av sterkere prioritering og koordinering av tiltak på digitaliseringsområdet. Kommunene og fylkeskommunene har i den forbindelse oppfordret KS til å ta en sentral rolle i dette arbeidet. Særlig gjelder det koordinering mot statlig nivå, men også i arbeidet med felles utvikling av nasjonale løsninger. Det er også forventninger om at kommunal sektor i større grad er med og bestemmer hvordan digitaliseringen av offentlig sektor skal skje. Enkelte kommuner har i den sammenheng gitt uttrykk for at KS bør få et mer formelt mandat på området.

Som en konsekvens er det blitt tatt grep for å styrke kommunesektorens felles innsats på digitaliseringsområdet, bl.a. gjennom opprettelsen av KommIT-rådet, satsing på rådmannsnettverk for utvikling av strategisk IKT-kompetanse og etablering av finansieringsordningen DigiFin. Utviklingsarbeid skjer i stor grad i samspill med ulike ressursmiljøer i kommunesektoren, noe som er kompetansemessig uvurderlig, men også viktig for å sikre tilstrekkelig nærhet til tjenestene.

DigiFin

KS har etablert en finansieringsordning for digitaliseringsprosjekter i kommunesektoren. Den har fått betegnelsen «DigiFin», og skal bidra til utvikling av felles digitale komponenter og løsninger som alle kommuner og/eller fylkeskommuner kan ta i bruk. www.ks.no/digifin

«Strekk i laget»

Selv om mye positivt har skjedd, er kommunesektorens felles innsats på området fremdeles i en oppstartsfase. Kommunal sektor preges fortsatt av strekk i laget, som gjør at vi kan risikere å få et A- og B-lag av kommuner på digitaliseringsområdet. En rekke ulike undersøkelser de siste årene (bl.a. Riksrevisjonen, KS FoU og «IT i praksis») peker på manglende kompetanse og kapasitet som de største hindrene for å lykkes med digitalisering. Store kommuner har bedre mulighet til å skaffe seg kompetanse og kapasitet, og opplever derfor dette som et lavere hinder enn mindre kommuner. Samtidig finnes det også gode eksempler på mindre kommuner som har gjort mye innenfor både innovasjon og digitalisering. Mange kommuner oppgir manglende bredbåndsdekning og digital sårbarhet som de største utfordringene.

Små og spredte kompetansemiljøer

I kommunal sektor finnes mye god kompetanse på digitaliseringsområdet. Den er imidlertid i liten grad samlet og de fleste

er ikke store nok til å kunne gi tilstrekkelig kapasitet og «motvekt» til statlige kompetansemiljøer. Unntakene er storbyer som Oslo, Bergen og noen få andre større kommuner som både har satset aktivt på et strategisk og samordnet løft på digitaliseringsområdet, og aktivt skolert sine ledere på feltet. At kompetansemiljøene er små gjør det også mer utfordrende å rekruttere og beholde kompetanse.

Fortsatt for fragmentert

Samordning og koordinering på digitaliseringsområdet er blitt klart bedre for kommunal sektor, men vi utfordres fortsatt av fragmentering. Det eksisterer f.eks. en rekke IKT-samarbeid rundt om i landet som i begrenset grad samhandler med hverandre. Fragmenteringen er også til stede internt i mange kommuner som et resultat av blant annet silotenkning.

En fragmentert sektor på etterspørselssiden gjør at utviklingen er prisgitt noen få enkeltleverandører. Hver enkelt kommune har i liten grad mulighet til å påvirke leverandørene til å levere løsninger tilpasset kommunens behov. Den fragmenterte etterspørselssiden og mangel på enhetlige standarder er samtidig også et hinder for næringslivet, fordi det gjør det vanskelig å skape et økonomisk bærekraftig marked for gode innovasjoner og godt utviklingsarbeid.

Oppsplitting av store statlige IKT-prosjekter, silotenkning og mangel på samordning på tvers av sektorer på statlig side bidrar også negativt for at kommunesiden skal kunne levere helhetlige og gode digitale innbyggertjenester.

Usikker forankring regionalt

KS har, i tillegg til KommIT-rådet med representanter fra rådmannsnivå, opprettet flere nye utvalg med digitaliserings eksperter fra kommuner og fylkeskommuner. Kompetansen de besitter er viktig for KS' interessepolitiske arbeid overfor statlige myndigheter, og avgjørende for at KS skal kunne bistå medlemmene i utviklingsprosjekter. Et annet viktig formål

med utvalgene har vært å oppnå en god forankring av felles utviklingsprosjekter i sektoren.

Regionale nettverk og samstyring i kommunesektoren

Et regionalt nettverk eller «klyngesamarbeid», bygget på kompetansemiljøer som sitter tett på ledelsen i kommunene, kan være av stor betydning for det strategiske digitaliseringsarbeidet i kommunene. Dersom slike nettverk er koblet inn mot den nasjonale styringsstrukturen på digitalisering og innovasjon i kommunesektoren, kan det også bidra til bedret samstyring innad i kommunesektoren. Slike nettverk kan dermed bedre forankring i hele kommunal sektor av det nasjonale arbeidet. Også fylkeskommunene må inn i arbeidet, særlig på områder der det kreves samhandling mellom kommuner og fylkeskommuner for å sikre helhetlige digitale tjenester til beste for innbyggerne.

Flere steder arbeides det med å etablere slike nettverk/klyngesamarbeid for å styrke kommunenes evne til å arbeide samordnet og strukturert på den strategiske ledelsen av digitaliseringsområdet, og det understrekes at dette er noe helt annet enn IT-drift-samarbeid.

Digitaliseringssamarbeidet i Hordaland har vært det mest toneangivende så langt. Her har 33 kommuner gått sammen om å etablere et felles sekretariat og fagkompetanse innen innovasjon, strategisk IKT og digitalisering, og samordne dette med Bergen kommunes fagmiljøer på området.

Samstyring med staten kan bidra til likeverdighet

På e-helseområdet har kommunal sektor oppnådd en likeverdighet med de statlige aktørene gjennom en samstyringsmodell. Det er etablert et Nasjonalt e-helsestyre (NEHS), som er rådgivende for Direktoratet for e-helse, der kommunal sektor har like mange representanter som staten. Sektoren har dermed fått betydelig økt innflytelse på det nasjonale utviklingsarbeidet. Representantene fra kommunesektoren er oppnevnt på bakgrunn av sine funksjoner og sin kompetanse, men de har ikke mandat til å fatte bindende vedtak på vegne av kommunene. Samtidig er det et ønske fra statens side å kunne forholde seg til kommunal sektor på mer samlet vis enn det som er situasjonen i dag, særlig hva gjelder utvikling og leveranse av digitale tjenester på tvers av forvaltningsnivå.

Bør KS gis et mer formelt mandat?

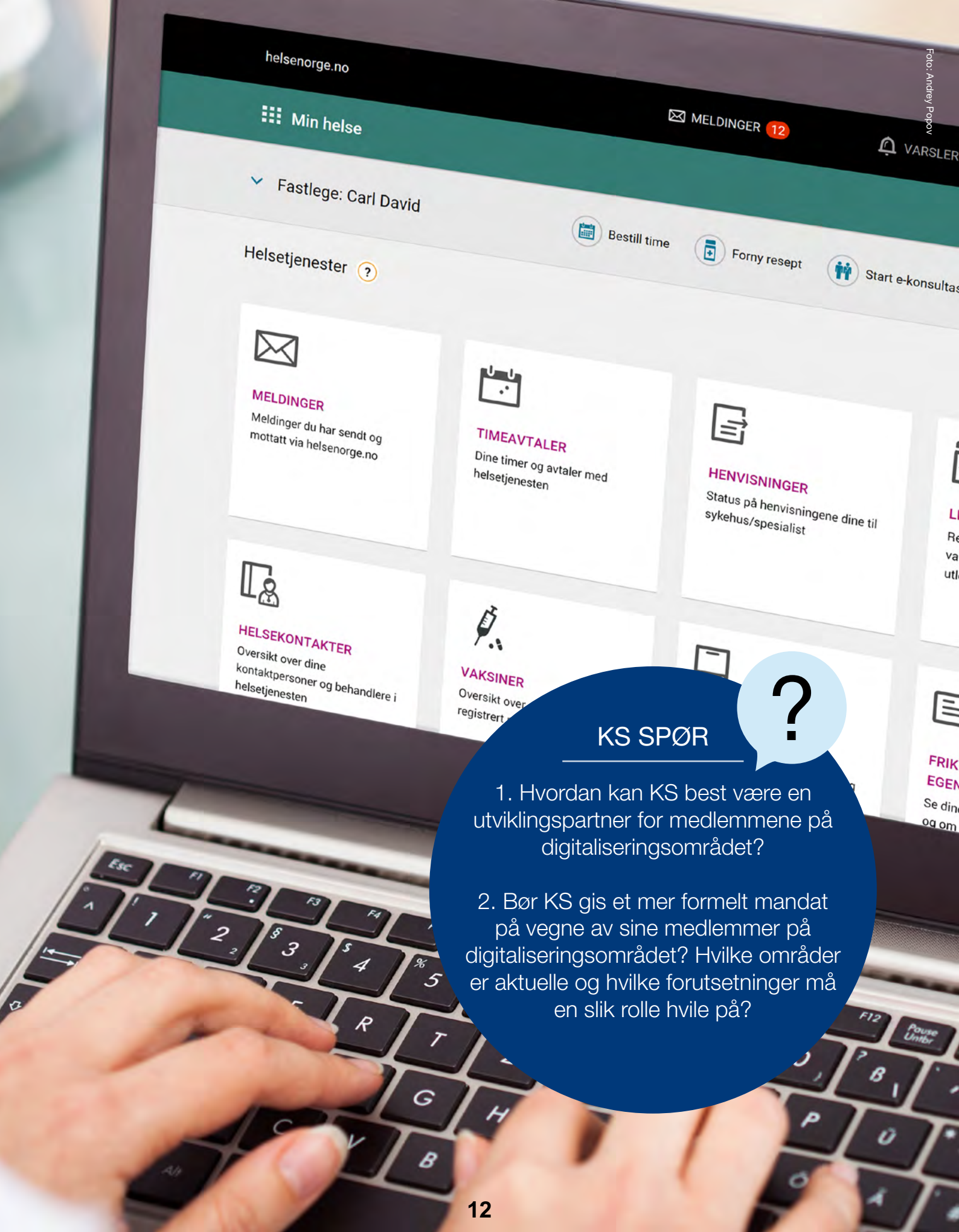
Som nevnt innledningsvis i dette kapitlet, har enkelte medlemmer uttrykt ønske om at KS bør gis et mer formelt mandat på området. Bakgrunnen er behov for økt gjennomføringskraft for sektoren samlet sett, og for å styrke

kommunesektorens innflytelse på nasjonalt utviklingsarbeid for offentlig sektor. I første omgang ønsker vi tilbakemelding på om det er en god idé å se nærmere på dette, og innen hvilke områder det eventuelt kan være aktuelt. Hvis det er en god idé: Hvordan kan KS gis et mer formelt mandat, og hva bør vi passe på? Fordelen med et mer formelt mandat, er at KS vil representere sektoren med en større tyngde overfor statlige etater. Det kan være i forbindelse med nasjonalt arbeid knyttet til arkitektur, standarder og informasjonssikkerhet, utviklingsprosjekter som berører kommunal sektor, eller i forvaltningen og tjenesteleveransen av eksisterende statlige komponenter og løsninger som kommunal sektor benytter. Et annet område som kan være aktuelt for å kunne gi mer forpliktende føringer på vegne av sektoren er overfor leverandørmarkedet, eksempelvis relatert til standarder kommunesektoren i sum ønsker at leverandørene skal følge. Flere har også gitt uttrykk for ønske om å muliggjøre felles anskaffelser for kommunesektoren. En ulempe med et mer formelt mandat, er at det kan skape et inntrykk av at KS skal ta hele ansvaret for digitaliseringen av kommunal sektor. Selv om KS gis et mer formelt mandat, vil det fortsatt være kommunene og fylkeskommunene som må gjøre den største jobben - og det er ikke alt som løses best i fellesskap. Man kan se for seg et mandat som kun gjelder for en del av digitaliseringen, jamfør områdene nevnt over.

Uavhengig av om et slikt mandat gis eller ikke, er det avgjørende at arbeidet KS gjør på vegne av sektoren er godt forankret i kommunesektoren gjennom gode samarbeidsmodeller med medlemmene.

Innovasjon og digitalisering går hånd i hånd

Målet med digitalisering er ikke i seg selv å ta i bruk ny teknologi. Målet er å oppnå bedre og mer helhetlige tjenester for brukerne, herunder også å ta i bruk helt nye eller endrede og mer effektive arbeidsprosesser for ansatte i kommunen/fylkeskommunen. Uten å se disse to områdene i sammenheng risikerer man å gå glipp av potensielle gevinster. Avgjørende er det også at strategisk ledelse har et aktivt eierskap til endringsprosessene og den effekten man ønsker å få ut av det.



helsenorge.no

Min helse

MELDINGER 12

VARSLER

Fastlege: Carl David

Bestill time

Forny resept

Start e-konsultasjon

Helsetjenester ?

**MELDINGER**

Meldinger du har sendt og mottatt via helsenorge.no

**TIMEAVTALER**

Dine timer og avtaler med helsetjenesten

**HENVISNINGER**

Status på henvisningene dine til sykehus/spesialist

**HELSEKONTAKTER**

Oversikt over dine kontaktpersoner og behandlere i helsetjenesten

**VAKSINER**

Oversikt over registrerte

KS SPØR

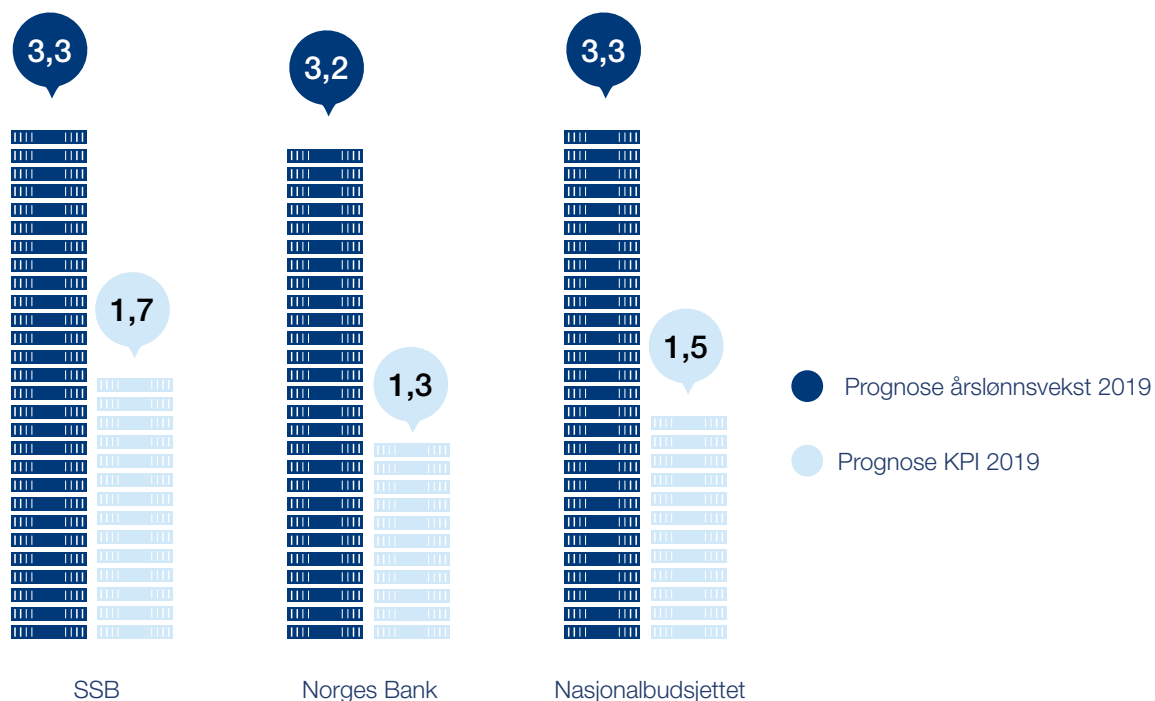
?

1. Hvordan kan KS best være en utviklingspartner for medlemmene på digitaliseringsområdet?

2. Bør KS gis et mer formelt mandat på vegne av sine medlemmer på digitaliseringsområdet? Hvilke områder er aktuelle og hvilke forutsetninger må en slik rolle hvile på?

Hva bør prioriteres ved mellomoppgjøret i 2019?

Norsk økonomi er inne i en moderat konjunkturoppgang som ventes å fortsette de neste årene. Arbeidsledigheten har kommet klart ned fra toppen i 2015, men nedgangen ser ut til å ha stoppet opp. Til tross for at høyere skatteinnngang enn forventet har gitt sektoren økte inntekter, har den samlede gjelden økt. Antall kommuner i ROBEK har imidlertid ikke vært lavere siden registeret ble opprettet i 2001. Tøffere prioriteringer som følge av redusert vekst i oljepengebruken vil sammen med økte renter begrense kommunesektorens økonomiske handlingsrom framover.







Tariffoppgjøret 2018

Tariffoppgjøret 2018 ble gjennomført innenfor et beskjedent økonomisk handlingsrom, der 1,8 prosent av årslønnsveksten var bundet opp allerede før forhandlingene startet, blant annet på grunn av høyt overheng fra 2017.

På tross av dette fant KS en forhandlingsløsning med alle parter innenfor frontfagets ramme på 2,8 prosent – uten mekling. Resultatet var i tråd med kommunenes og fylkeskommunenes behov for en prioritering av universitets- og høyskoleutdannede arbeidstakere, og sterkere insitamenter for økt helgejobbing. Det ble imidlertid ikke rom for en pott til lokale lønnsforhandlinger.

Ny offentlig tjenestepensjon fra 2020

I mars 2018 ble alle partene i offentlig sektor enige om en ny pensjonsordning. Den nye modellen er bærekraftig, stimulerer til økt arbeidsdeltakelse og gir fortsatt god pensjon for de ansatte. Yngre arbeidstakere er nå sikret god pensjon og større fleksibilitet.

Innfasing av de nye ordningene skal etter planen starte i 2020. Nye pensjonsregler er på høring høsten 2018 og vil etter planen behandles i vårsesjonen i Stortinget i 2019. Tilpasning av pensjonsreglene i Hovedtariffavtalen vil dermed være tema i 2019.

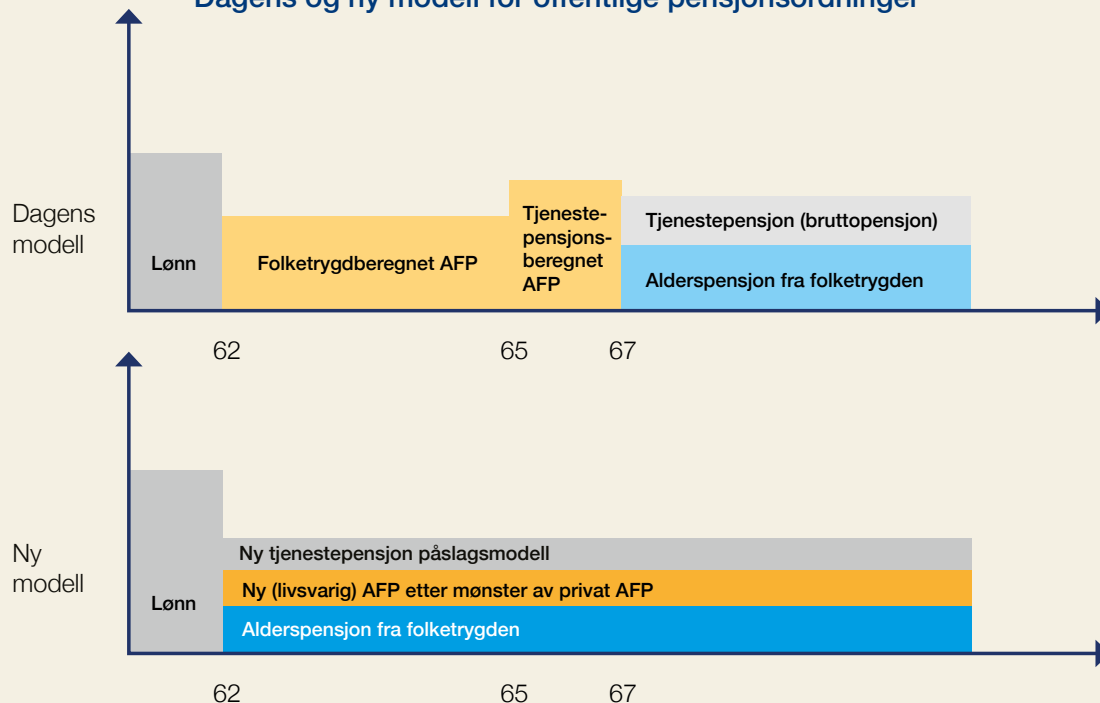
Avtalen omfatter også «avtale om prosess» for tilpasning av pensjonsreglene for arbeidstakere med særaldersgrense. Det er et økende behov for arbeidskraft i yrkesgrupper hvor kommunesektoren allerede i dag opplever rekrutteringsutfordringer. Dette gjelder særlig innenfor helse- og omsorgstjenester, hvor mange arbeidstakere er omfattet av 65-års aldersgrense. Om arbeidstakere med særaldersgrense får incentiver til å stå lenger i jobb, kan det være et verdifullt bidrag til å møte det økende behovet for arbeidskraft.

KS vil derfor arbeide for at tilpasning av pensjonsreglene i Hovedtariffavtalen som bidrar til at også arbeidstakere med særaldersgrense står lengst mulig i jobb. Arbeids- og sosialdepartementet har varslet at hvem som skal omfattes av særaldersgrensene og hvilke særaldersgrenser som skal gjelde, vil bli tema på et senere tidspunkt.

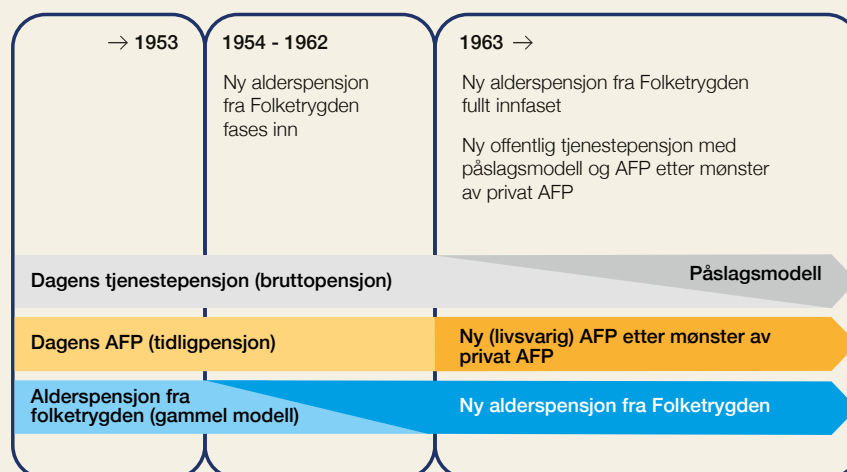
FAKTA

- Med den nye pensjonsmodellen kan arbeidstaker velge å starte uttak av pensjon fra 62 år og kan kombinere pensjon med arbeidsinntekt uten avkorting.
- I KS' tariffområde er alminnelig aldersgrense 70 år. Om lag en tredel av arbeidstakerne er omfattet av særaldersgrense. Det gjelder særlig sykepleiere, helsefagarbeidere og andre arbeidstakere innenfor helsesektoren.
- I kommunal sektor har arbeidstakere med særaldersgrense i hovedsak 65 års grense, begrunnet med uvanlig fysiske eller psykiske belastninger. Arbeidstakere i statlig sektor har ofte 60 års grense, begrunnet med spesielle krav til fysiske eller psykiske egenskaper.

Dagens og ny modell for offentlige pensjonsordninger



Hva vil gjelde for hvem?





Mellomoppgjøret 2019

I 2019 er vi midt i tariffperioden, og vårens forhandlinger skal i utgangspunktet bare handle om lønn. Det vil være et visst økonomisk handlingsrom, selv forløpige beregninger viser at 1,2 prosent allerede er bundet opp:

Overheng til 2019 (anslag):	0,6 %
Glidning i 2019 (anslag):	0,2 %
Endringer i ubekvemstillegg per 1.1.2019	0,4 %

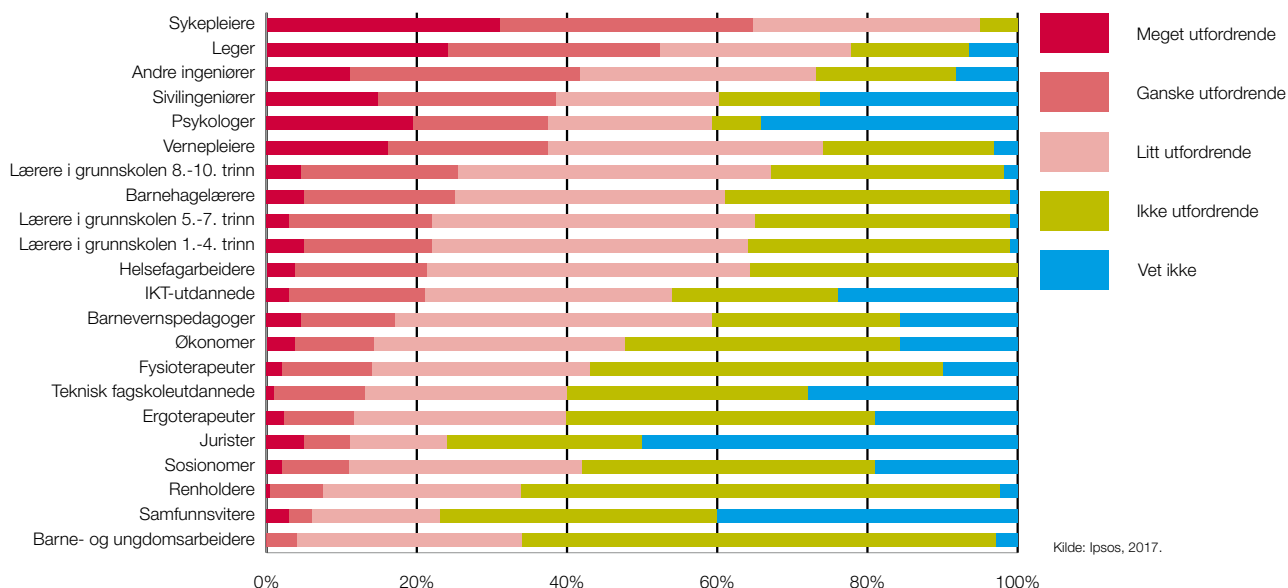
Både KS og arbeidstakerorganisasjonene er opptatt av rekrutteringsutfordringene i kommunesektoren. Lønn er ett av flere virkemidler for å beholde og rekruttere kompetanse. Kommunesektorens Arbeidsgivermonitor 2017 viser at i nesten alle kommuner er det sykepleiere og leger som er mest utfordrende å rekruttere, mens det for fylkeskommunene er mest utfordrende å rekruttere tannleger. For øvrige arbeidstakergrupper er det store lokale variasjoner. Mange kommuner og fylkeskommuner strever for eksempel med å rekruttere ingeniører/sivilingeniører, psykologer og vernepleiere, men her viser Arbeidsgivermonitoren at det også er mange som ikke har utfordringer med å rekruttere disse arbeidstakergruppene.

Siden rekrutteringsutfordringene i stor grad varierer fra kommune til kommune og fra fylkeskommune til fylkeskommune, er lokale forhandlinger et treffsikkert virkemiddel.

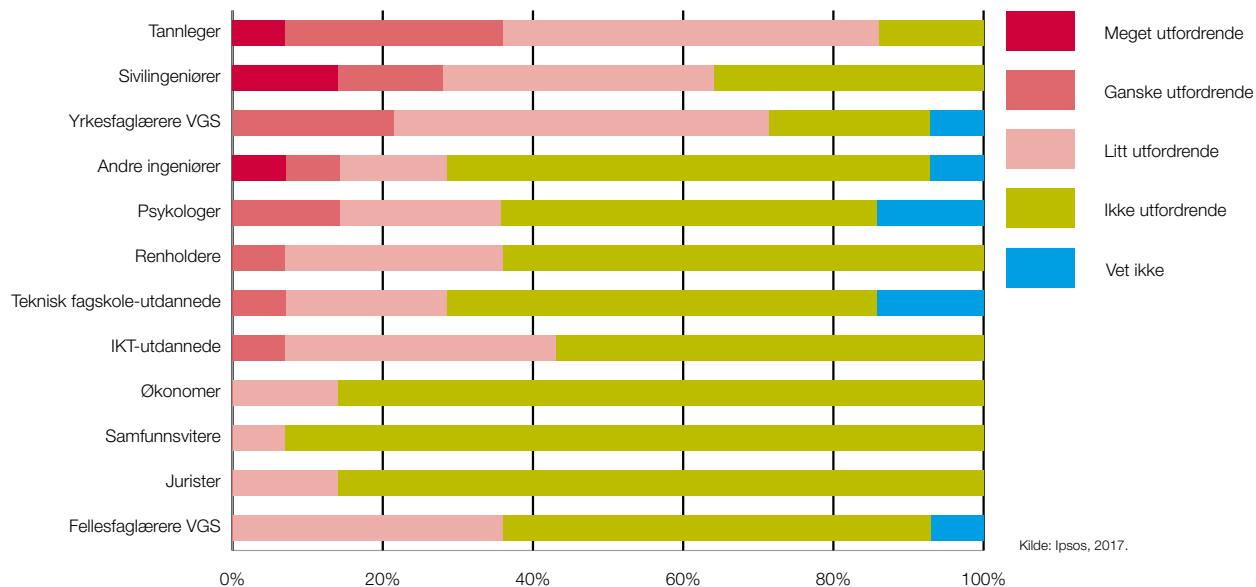
Gjennomsnittlig årslønn for enkelte arbeidstakergrupper – utenom ubekvemstillegg ¹

Leger	857.000
Tannleger	702.500
Lektorer (lærere med mastergrad)	603.000
Adjunkter (lærere uten mastergrad)	543.500
Spesialsykepleiere	513.000
Barnehagelærere/pedagogiske ledere	474.500
Barnevernspedagog	463.000
Sykepleiere uten spesialisering	460.000
Vernepleier	456.500
Helsefagarbeidere/hjelpepleiere	404.500

Rekrutteringsutfordringer i kommuner. N = 216



Rekrutteringsutfordringer i fylkeskommuner. N = 14



KS SPØR

?

3. Bør lønnsmidlene som er til disposisjon ved mellomoppgjøret 2019 fordeles i hovedsak sentralt eller lokalt? Dersom sentrale tillegg – hvilke stillingsgrupper bør prioriteres?

4. Deler kommunen/fylkeskommunen KS' vurdering av at det ikke er behov for vesentlige endringer i Hovedavtalen når den skal forhandles i 2019?

Kommunesammenslåing

43 nye kommuner og seks nye fylkeskommuner etableres 1. januar 2020. Ulike yrkesgrupper i kommunene/fylkeskommunene som skal slås sammen har ulikt lønnsnivå. Harmonisering eller utjevning av lønn vil måtte tas over tid, men det er en viss forventning om at forhandlingene i 2019 får en profil som ivaretar særlige behov hos de 111 kommunene og 13 fylkeskommunene som er i en sammenslåingsprosess.

Med et slikt bakteppe er det KS' vurdering at det ved mellomoppgjøret i 2019 bør prioriteres å avsette en lokal pott, som kan brukes både for å møte utfordringene med å beholde og rekruttere personale i den enkelte kommuner/fylkeskommune, og også for å kunne iverksette eventuelle utjevningstiltak i kommuner og fylkeskommuner som skal slås sammen fra 2020.

Fakta om stillingsstørrelse²

Stillingsstørrelsene i kommunal sektor har økt de siste to årene. Selv om tall fra KS lønns- og personalstatistikk viser at deltidsarbeid er utbredt og at stillingsstørrelsene fortsatt er forholdsvis lave i deler av kommunal sektor, går utviklingen forsiktig i retning av større stillinger.

Gjennomsnittlig stillingsstørrelse	2013	2015	2017
(Inkludert merarbeid)			
Alle ansatte	81,9%	81,6%	83,0%
Undervisningspersonell	89,5%	90,0%	90,8%
Sykepleiere	80,7%	80,3%	83,3%
Fagarbeidere innen helse og omsorg	76,0%	76,2%	78,1%
Stillinger uten krav om utdanning – helse og omsorg	57,7%	56,4%	57,6%

Turnover i kommunal sektor

Gjennomsnittlig turnover i perioden 2013 – 2017:

Undervisningspersonale:	7,1 prosent
Ingeniører:	7,6 prosent
Barnehagelærere/pedagogiske ledere:	8,4 prosent
Hjelpepleiere/spesialhjelpepleiere:	9,8 prosent
Sykepleiere/spesialsykepleiere:	11,0 prosent

Hovedavtalen

Hovedavtalen fikk i 2002 et innhold og form som partene siden har videreutviklet. Avtalen har som formål å skape best mulig samarbeid på alle nivå. Utvikling av gode tjenester som er tilpasset brukernes behov, forutsetter medvirkning fra ansatte og tillitsvalgte. Hovedavtalen utløper 31.12.2019.

Hovedavtalen regulerer de grunnleggende spillereglene mellom partene, både på sentralt nivå og lokalt i kommunen/fylkeskommunen/bedriften. Avtalen inneholder bestemmelser om blant annet forhandlingsordningen og samarbeid og medvirkning. Avtalen har en formålspreget form slik at den kan dekke en stor sektor med mangfold og stor variasjon. I forbindelse med de to foregående revisjonene av Hovedavtalen, var tilbakemeldingene fra KS' medlemmer at Hovedavtalen fungerte etter intensjonen og at det ikke var behov for endringer. KS mener den nåværende Hovedavtalen fortsatt fungerer godt i henhold til formålet.

Særavtaleforhandlingene 2019

Tre sentrale særavtaler løper ut 31.12.2019 og skal forhandles i løpet av høsten 2019:

- Kommunelegeavtalen (SFS 2305)
- Arbeidstidsavtalen for undervisningspersonalet (SFS 2213)
- Særavtalen for barnehager, SFO og skole (SFS 2201)

Avtalene forhandles under fredsplikt. I henhold til arbeidsgivervedtektene er det Hovedstyret i KS som gir mandat for disse forhandlingene og som har fullmakt til å vedta resultatet.

FELLES HOVEDAVTALE FOR KS OG KS BEDRIFT

- I 2014 ble KS Bedrift etablert som egen arbeidsgiverorganisasjon.
- KS er overordnet tariffpart i tariffavtaler inngått av KS Bedrift, og Hovedavtalen er felles
- KS Bedrift er part i energiavtalene og hovedtariffavtalen for konkurranseutsatte bedrifter.
- Om lag 200 medlemmer av KS Bedrift følger Hovedtariffavtalen i KS-området. Det samme gjør de kommunale foretakene.
- Alle særavtalene i KS-området gjelder for bedriftene.

Hvordan sikre nødvendig kompetanse i årene framover for å levere gode tjenester til innbyggerne?

Kommuner og fylkeskommuner uttrykker en sterk bekymring knyttet til å rekruttere og beholde kompetanse som sektoren trenger. Utfordringene handler om å rekruttere kompetent arbeidskraft, skape sterke fagmiljøer, mer tverrfaglighet, samt ny organisering og oppgavefordeling for effektiv bruk av ressurser og kompetanse på tvers av profesjoner.

Arbeidslivet fram mot 2023 vil preges både av knapphet på kompetent arbeidskraft og kamp om jobber. Den teknologiske utviklingen fører til at arbeidstakere søker økt trygghet. Samtidig forventes mer variasjon og kompleksitet i arbeidslivet. Etterspørsel etter ledelseskompetanse og kreativ kompetanse øker, det samme gjør behovet for omstillingskompetanse, digital kompetanse og spesialisert fagkompetanse.

Både kommuner og fylkeskommuner er opptatt av kompetansepolitikken. Fylkeskommunene har en rolle som kompetansepolitisk aktør, og arbeider med å utvikle regionale kompetansestrategier med utgangspunkt i regionale behov. Det er satt i gang en rekke prosesser og offentlige utvalg innenfor tematikken kompetanse, sysselsetting og arbeidsliv; noen som en del av trepartssamarbeidet, andre i regi av regjeringen.

Hva er kompetanse?

Ifølge Kompetansebehovsutvalget (2018) kan kompetanse forstås som kunnskap, ferdigheter og holdninger, samt en forståelse som gjør at kompetanse omsettes til handlinger. Kompetanse utvikles hele livet, gjennom barnehage- og grunnsopplæring, videre utdanning og inn i arbeidslivet.

NASJONALE PROSESSER OG AKTIVITETER SOM ER RELEVANTE FOR KOMPETANSEPOLITIKKEN

- Kompetansebehovsutvalget
- Etter- og videreutdanningsutvalget
- Sysselsettingsutvalget
- Livsoppholdsutvalget
- Nasjonal kompetansepolitisk strategi (NKPS)
- Regjeringens kompetansereform, inkluderingsdugnad og integreringsløft
- IA avtalen



?

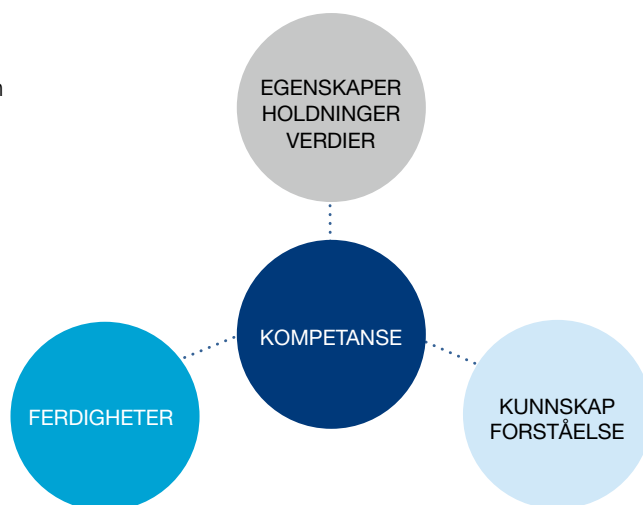
KS SPØR

5. Hva vil være de gode virkemidlene for læring og kompetanseutvikling i tjenestene framover?

I arbeidslivet må kompetansebehovene møtes gjennom:

- Mobilisering, fornyelse og videreutvikling av kompetansen som ansatte har, for å gjøre dem bedre i stand til å utføre nåværende og fremtidige arbeidsoppgaver.
- Rekruttering av nye kompetente arbeidstakere til å utføre arbeidsoppgaver som virksomhetene har og får i fremtiden.
- Utvikling av kompetanse til arbeidsledige og personer utenfor arbeidsstyrken for å gjøre dem i stand til å delta i arbeidslivet.

KS ønsker innspill på tiltak for å sikre og utvikle kompetansen i tråd med sektorens behov. Innspill og synspunkter fra kommuner og fylkeskommuner er viktig både for utvikling av arbeidsgiverrollen, hovedtariffavtalen og for det interessepolitiske arbeidet.





FAKTA

Mer enn 65 prosent av kommunene og fylkeskommunene har en strategi for å dekke kompetansebehov. Utvikling av egne ansatte oppgis å være den viktigste strategien for å dekke kompetansebehov (Arbeidsgivermonitoren 2017).

De viktigste kompetansene å utvikle framover er IKT-ferdigheter/digital kompetanse, innovasjonskompetanse, evne til læring/omstilling og samhandlings-/relasjonskompetanse (Arbeidsgivermonitoren 2017)

Fire av fem kommunalsjefer for helse- og omsorg oppgir at medarbeidere mangler relevant og nødvendig teknologisk/digital kompetanse. Samtidig oppgir seks av ti at medarbeidere at de i liten grad eller ikke i det hele tatt etterspør opplæring i disse temaene (Ipsos 2018).

Hvordan sikre lokalt tilpassede tjenester, men også redusere uønsket variasjon?

Innskrenking av det lokalpolitiske handlingsrommet som følge av statlig detaljstyring er en utfordring for kommuner og fylkeskommuner. Dette forsterkes av stadig flere individuelle rettigheter, og økt bruk av bindende bemanningsnormer og formelle kompetansekrav. Summen av dette legger press på rollen som tjenesteleverandør, som igjen vil påvirke folks tillit til kommuner og fylkeskommuner.

Innbyggerne skal ha et godt tjenestetilbud, uavhengig av hvor i landet de bor. Samtidig vet vi at det er variasjoner i tjenestetilbudet, både mellom kommuner og innenfor den enkelte kommune. Mange av disse variasjonene avspeiler et mangfold som alltid vil være til sted i et langstrakt land som Norge, fordi utfordringene er ulike og innbyggerne har svært ulike behov.

Fra nasjonale politikere, statlige instanser og brukerorganisasjoner påpekes det ofte at variasjonen er uønsket – offentlige velferdstjenester skal ikke være dårligere i én kommune enn i en annen. Svaret er i mange tilfeller detaljstyring og normering av ressursinnsatsen i kommunene, begrunnet i ønsket om likhet og likeverd.

Ønsket mangfold og uønsket variasjon

Innbyggerundersøkelsene viser en stor grad av tilfredshet med kommunens tjenestetilbud. Den statlige rammestyringen skal gjøre det mulig for kommunene å tilpasse tjenestene til lokale behov. Ulikheter i tjenestetilbudet behøver ikke være negativt, hvis ulikhetene skyldes ulike politiske prioriteringer og ulike lokale forhold. Da kan innbyggerne påvirke beslutningstakere lokalt – og avsette sine politikere ved valg om de er uenig i lokale prioriteringer eller misfornøyd med styringen.

KOMMUNAL OG MODERNISERINGS-DEPARTEMENTETS VEILEDER FOR STATLIG STYRING:

«Blant de nasjonale målene [som kan begrunne statlig styring] har målet om utjevning og likeverdige tjenester mellom innbyggere og geografiske områder stått sentralt gjennom hele oppbyggingen av velferdssamfunnet. Begrepet likeverd innebærer ikke at det trenger å dreie seg om like tjenester med samme form, innhold og omfang i alle kommuner, men om muligheter til å kunne gi helsetjenester, undervisningstjenester og annet som best mulig kan tilpasses den enkeltes behov. I begrepet likeverd ligger det også at alle skal få det innholdet i tjenestene de som et minimum har krav på, uavhengig av hvor de bor i landet. Kommunal- og forvaltningskomiteens flertall har i Innst. 270 S (2011-2012) uttalt at ulikheter mellom kommuner er positivt dersom de avspeiler forskjellige politiske prioriteringer og ulike lokale forhold».



Fleksibilitet gir bedre tjenester

Stortinget har grunnlovsfestet selvstyret og nylig lovfestet innholdet i prinsippene om økonomisk og juridisk rammestyring i ny kommunelov. Regjeringen har revidert utredningsinstruksen og retningslinjene for utforming av regelverk rettet mot stat og kommune, med tydeligere veiledning til staten om rammestyring i lovarbeidet. Både i Perspektivmeldingen fra 2017 og i Kommuneproposisjonen for 2019 understreker regjeringen hvor viktig det er å unngå detaljstyring. I prinsippet og i partiprogrammene er de aller fleste for rammestyring og lokalt handlingsrom.

Likevel foreslår nasjonale politikere fra de samme partiene nye normer og lovfestede rettigheter som begrenser det samme handlingsrommet. Innføring av bindende og til dels underfinansierte kompetansekrav og bemanningsnormer på kjerneområder som helse og oppvekst, er en ny og særlig utfordrende tendens.

Fremover vil kommunens evne til omstilling være stadig viktigere.

Et alternativ til statlig detaljstyring og normering av ressursinnsatsen i kommunene kan være at kommunesektoren selv reduserer uønsket variasjon.

FRA REGJERINGENS PERSPEKTIVMELDING 2017:

«Gjennom de siste tiårene er kommunene i økende grad blitt tillagt oppgaver gjennom ulike særlover, særlig på utdannings-, helse og sosialområdet. Innenfor hjemme-sykepleie, praktisk bistand og opplæring, hjemmehjelp og avlastningstiltak er det blitt en sterkere rettighetsfesting. Målet er å styrke innbyggernes rettssikkerhet og å gi sterkere føringer for et godt tilbud på det enkelte områder. Samtidig medfører slike ordninger betydelig merarbeid og beslaglegger større ressurser i kommunene. Implisitt innebærer de dermed også en nedprioritering av andre områder, uten at dette er uttalt.

Også bemanningsnormer sikter mot å sikre et godt og likeverdig tilbud på utvalgte områder, på tvers av kommuner. Samtidig låser de kommuner eller virksomheter til fastsatte løsninger. Kostnadene kan bli svært høye, og begrense interessen for å investere i nye og innovative løsninger som kan gi bedre tilbud med lavere bemanning.»

KS SPØR

?

6. Er det tjenesteområder i dag hvor det er for stor ulikhet i og mellom kommuner/fylkeskommuner? I tilfelle hvilke?

7. Hvordan kan kommunene/fylkeskommunene selv og KS redusere uønsket variasjon?



Forhandlinger i KS-området – oppgjørets gang

KS er landets største offentlige arbeidsgiverorganisasjon. KS forhandler som overordnet tariffpart på vegne av medlemmene med fire forhandlingssammenslutninger. Oslo er eget tariffområde, og omfattes ikke av forhandlingene i KS-området.

Hovedstyret gir administrasjonen forhandlingsmandat for forhandlinger med LO Kommune, Unio, YS Kommune, og Akademikerne Kommune. Disse fire forhandlingssammenslutningene representerer 39 arbeidstakerorganisasjoner.

Alle kommuner og fylkeskommuner (unntatt Oslo) har gitt KS fullmakt til å inngå og si opp sentrale tariffavtaler på vegne av medlemmene. I henhold til vedtektene skal endringer i Hovedavtalen og Hovedtariffavtalen vedtas gjennom uravstemning. For KS som arbeidsgiverorganisasjon er det derfor viktig at medlemmene faktisk tar stilling til forhandlings- eller meklingsløsningen som sendes til uravstemning. Hvem som avgir stemme på vegne av kommunen eller fylkeskommunen vil normalt fremgå av delegeringsreglementet. Alle medlemmer blir bundet av et uravstemningsresultat når det foreligger.

Det er normalt ikke uravstemning om anbefalt forhandlingsforslag i mellomoppgjør. I henhold til vedtektene vedtas avtaleutkast om regulering av Hovedtariffavtalen i mellomoppgjørene av Hovedstyret. Hovedstyret kan imidlertid fatte vedtak om at delregulering av Hovedtariffavtalen etter 1. avtaleår skal være gjenstand for uravstemning. Dette kan eksempelvis være aktuelt når endringer om pensjon blir ferdig forhandlet i 2019.

ORD OG UTTRYKK

Hovedavtalen	Grunnleggende spilleregler, blant annet om forhandlingsordning, partsforhold, medbestemmelse og samarbeid. Også omtalt som arbeidslivets grunnlov.
HTA	HTA er forkortelsen for Hovedtariffavtalen i KS-området. Hovedtariffavtalen er toårig, og er inngått mellom KS og arbeidstakerorganisasjonene med utløp 30. april 2020. Avtalen regulerer lønns- og arbeidsvilkår for alle ansatte.
Hovedtariffoppgjør	HTA inngås for to år. I hovedtariffoppgjør kan det forhandles om hele HTA og det gjennomføres samtidig sentralt lønnsoppgjør.
Lønnsglidning	Lønnsglidning er den delen av lønnsveksten som i sentrale tariffavtaler ikke følger av tariff tillegg. For eksempel ansiennitetsopprykk, endringer i lønn ved skifte av stilling eller at en ny medarbeider får høyere eller lavere lønn enn personen han/hun erstatter.
Overheng	Overheng er en prosentvis beregning som beskriver hvor mye lønnsnivået ved utløpet av et år ligger over gjennomsnittsnivået for hele året. Det forteller dermed hvor stor lønnsveksten fra ett år til det neste vil bli dersom det ikke gis lønnstillegg eller gjennomføres strukturendringer i det andre året.
Økonomisk ramme:	Viser hvor mye gjennomsnittlig lønn øker fra ett år til et annet. Dette er et felles språk for alle tariffområdene som gjør det mulig å sammenligne resultatet av oppgjøret.
Disponibel ramme	Er det faktiske handlingsrommet etter at overheng og lønnsglidning er fratrukket den økonomiske rammen for året.
Frontfagmodellen/forhandlingsmodellen	Frontfagmodellen/forhandlingsmodellen innebærer at lønnsveksten koordineres i hele arbeidslivet. Konkurransetsatt industri (frontfaget) forhandler først, og lønnsveksten her legger premissene for lønnsvekst i skjermede næringer/sektorer. Profilen på oppgjørene bestemmes innenfor den enkelte sektor.
Særavtaler	Dette er tariffavtaler som inngås i fredsplikt. Det er tre typer særavtaler. Sentrale generelle særavtaler (SGS), sentrale forbundsvisse særavtaler (SFS) og lokale særavtaler. Særavtalene regulerer spesifikke lønns- og arbeidsvilkår som gjelder alle (f.eks. reiseregulativet) eller særskilte vilkår for spesifikke yrkesgrupper, som for eksempel leger og undervisningspersonalet. Forhandlingene om SGS skjer mellom KS og forhandlingssammenslutningene, mens SFS forhandles mellom KS og de forbund som har interesser i saken.

Postadresse: KS
Postboks 1378 Vika, 0114 Oslo
Besøksadresse: Haakon VIIIs gt. 9, 0161 Oslo

Telefon: 24 13 26 00

ks@ks.no
www.ks.no

**Saksframlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	3/19	16.01.2019
Kommunestyret		

Klimaregnskap for Malvik kommune**Rådmannens innstilling:**

1. Klimaregnskapet tas til orientering.
2. Malvik kommune søker om klimasatsmidler 2019 til prosjekter om matsvinn og ladepunkter for elbiler.

Vedlegg:

Klimaregnskap - Rapport fra Asplan Viak AS

Saksdokumenter (ikke vedlagt):

- [Kommuneplanens samfunnsdel 2018–2030](#)
- [Handlings- og økonomiplan 2019–2022](#)
- Handlings- og økonomiplan 2018–2021

Sammendrag:

Malvik kommune har bestilt et klimaregnskap som et kunnskapsgrunnlag for videre arbeid med klima og miljø. Rådmannen anbefaler at rapporten tas til orientering. Det anbefales videre at kommunen søker om klimasatsmidler i 2019 til prosjekt om matsvinn innenfor helse og velferd, samt prosjekt om ladepunkter for tjenestebiler.

Saksopplysninger**Bakgrunn:**

I kommuneplanens samfunnsdel som ble vedtatt i oktober 2017, heter det i mål 7.8 at «*Malvik kommune skal utarbeide en klima- og miljøplan med forpliktende målsetting om kutt i utslipp av klimagasser.*»

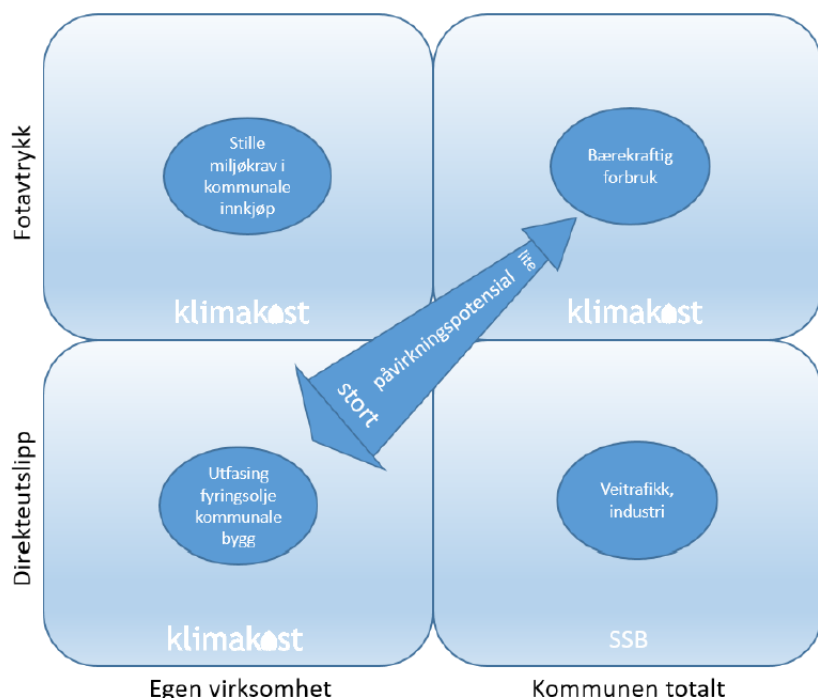
Dette ble fulgt opp med et vedtak i handlings- og økonomiplanen 2018-2021 med avsetning av midler i budsjett 2018 til arbeid med en klimaplan med forpliktende mål for kutt i klimagasser. Sitat fra vedtaket:

Det er også kommunestyrets intensjon at planen etter hvert skal suppleres med et klima- og miljøregnskap. Kommunestyret ber rådmannen sjekke muligheter blant eksterne aktører for tilskuddsmidler til slikt arbeid som både kan være med å tilføre midler, og om mulig også redusere kommunens kostnader til dette arbeidet.

Rådmannen har sett det som mest hensiktsmessig å starte arbeidet med utgangspunkt i en statusrapport som kan gi kommunestyret et kunnskapsgrunnlag for videre arbeid, både når det gjelder hvilke områder som bør prioriteres og hvilke mål som skal settes. Det ble derfor, etter en forutgående tilbudsforespørsel, inngått avtale med Asplan Viak AS om å lage et klimaregnskap for kommunen. Rapporten med klimaregnskapet ble ferdigstilt i desember 2018. Rapporten kommer med anbefalinger om hvilke områder kommunen bør konsentrere seg om, og eksempel på tiltak. Det er likevel viktig å være oppmerksom på at anbefalingene ikke utgjør noen klimaplan.

Tradisjonelt har klimaregnskap blitt begrenset til å gi en oversikt over direkte utslipp innenfor et geografisk område. Dette vil imidlertid ikke gi noen god eller fullverdig oversikt, siden det ikke vil vise det indirekte klimagassutslippet (klimafotavtrykket) som inkluderer forbruk av varer og tjenester. Det er derfor etter hvert utviklet modeller som inkluderer både direkte og indirekte klimagassutslipp.

På bakgrunn av dette har Malvik kommune bestilt et klimaregnskap som viser både direkte og indirekte utslipp, og det spesifiseres hva som gjelder kommunens egen virksomhet og hva som gjelder Malvik kommune totalt. Dette kan framstilles slik som i rapportens figur 5 på side 11:



Figur 5: Ulike systemgrenser i utvikling av klimaregnskap for kommuner

Siden de kommunale investeringene vil gi store variasjoner i klimagassutslippet fra år til år, har vi også bedt om at disse spesifiseres og skilles fra ordinær drift.

Det er viktig å være oppmerksom på at resultatene i rapporten er basert på KOSTRA-tall. Tjenesteområdene som rapporten viser til, følger [KOSTRA-systemet](#), og vil derfor ikke samsvare med Malvik kommunes organisering av tjenesteområder.

Rapporten har følgende innhold:

- **Kapittel 2:** Viktige rammebetingelser – mål og tiltak som setter rammer for globalt, nasjonalt og lokalt klimaarbeid.
- **Kapittel 3:** Metoder – presentasjon av metodikken som legges til grunn for de ulike klimaregnskapene som utarbeides.
- **Kapittel 4:** Selve klimaregnskapet, både for egen virksomhet og for kommunen totalt.
- **Kapittel 5:** Fokusområder og fremtidig utvikling. Her diskuteres viktige områder kommunen bør fokusere på, og mulige tiltak skisseres. Til slutt i dette kapitlet gis noen oppsummerende merknader.

Utdrag fra kapittel 2:

På globalt nivå slipper vi ut ca. sju tonn CO₂e. per innbygger (CO₂-ekvivalenter, dvs. ulike klimagasser omregnet til samme effekt som CO₂), mens vi i Norge slipper ut omtrent 15 tonn CO₂e. når både privat og offentlig klimafotavtrykk inkluderes. Norge har via Paris-avtalen forpliktet seg til å redusere sine klimagassutslipp med 40 % målt mot 1990-nivå innen 2030.

For at Paris-målsettingen skal nås, må klimagassutslippene reduseres til intervallet 1,5–3,1 tonn CO₂e. per innbygger innen 2050. Når vi da i Norge i dag har et samlet utslipp per person på ca. 15 tonn CO₂e., viser dette med all tydelighet hvilket omfattende arbeid vi står overfor.

Hovedfunn i rapporten, egen virksomhet:

- Direkte (geografiske) utslipp utgjør bare 15 % av klimagassutslippet, resten er indirekte utslipp forårsaket av vårt forbruk av varer og tjenester. Dette viser at tiltak for å redusere utslippene må inkludere indirekte utslipp hvis vi skal oppnå klimamålene.
- Bygg og infrastruktur er den desidert største utslippskilden med hele 42 % når investeringene tas med. Dette må ses i sammenheng med ferdigstillelse av ny Hommelvik ungdomsskole i 2017. Utelates investeringene, reduseres bidraget fra bygg til å bli blant de minste. Det viser at vi har et stort potensiale for å påvirke vårt klimafotavtrykk gjennom vår innkjøpspraksis, også ved investeringer.
- KOSTRA-områdene skole og helse og sosial har de høyeste utslippene og utgjør i 2017 ca. halvparten av klimafotavtrykket.
- Utslippsbidraget fra driften er relativt konstant i perioden 2010 til 2017. Fordelingen mellom de ulike tjenesteområdene er stort sett lik, bortsett fra at KOSTRA-området helse og sosial har hatt en relativ høy økning.
- Sammenligner vi klimaregnskap for driften i 2017 med gjennomsnittet i fylket og i Norge, får vi disse resultatene:
 - Skole er 1 % høyere en fylkessnittet og 7 % lavere enn snittet i Norge. Inkluderes investeringer, blir bidraget fra skole vesentlig høyere på grunn av store investeringer i denne sektoren i 2017.
 - Barnehage er 12 % høyere en fylkessnittet og 7 % lavere enn det nasjonale snittet.
 - Vann, avløp og renovasjon i Malvik kommune er relativt likt med både fylkessnittet og landssnittet.

Sammenlignet med fylket og nasjonale tall har Malvik kommune et lavere klimafotavtrykk av kommunal virksomhet per innbygger for drift. Inkluderes investeringer ligger Malvik omtrent på linje med både gjennomsnittet i fylket og nasjonalt. Se for øvrig figur 14, s. 27.

Klimaregnskap for Malvik kommunes geografiske område – direkteutslipp:

- 73 % av utslippene kommer fra transport. Nesten 70 % av dette kommer fra lette kjøretøy. Dette inkluderer gjennomgangstrafikken i kommunen.
- Andre viktige utslipp er jordbruk og avfall og avløp. Det er imidlertid stor usikkerhet omkring tallene for utslipp av avfallsdeponigass, og det er grunn til å tro at dette utslippet er overestimert.
- Utslipp fra oppvarming har hatt en stor reduksjon i perioden 2009-2016, fra 4064 til 727 tonn CO₂e.

Klimafotavtrykk fra private husholdninger i Malvik:

- Klimafotavtrykket (både direkte og indirekte utslipp) per person, basert på det private forbruket, er i Malvik vurdert til å være 9,2 tonn CO₂e.
- Transport utgjør over en tredjedel av klimafotavtrykket.
- Viktige bidrag ut over dette er mat og drikke, samt hus og energi.

Påvirkningsmulighetene innenfor private husholdninger kan slagordsmessig sammenfattes med de tre B-ene: Bil, bolig og biff.

Rapportens anbefalinger

Det er vist en framskriving av klimaregnskapene fram til 2030, hvor det i tiltakene er tatt utgangspunkt i FNs klimapanelers siste rapport og en målsetting om reduksjon av klimagasser med 45 % innen 2030.

For kommunens egen virksomhet er det foreslått tiltak som gir en veiledning om hva som kreves for å oppnå en reduksjon av klimagassutslipp på 45 % innen 2030, sammenlignet med 2010. Det er foreslått to ulike scenarier for kategorien bygg. Sitat fra oppsummerende merknader i kapittel 5.4:

Et viktig element for kommunens virksomhet er at det oppnås en nedgang tilknyttet klimafotavtrykket fra aktiviteter i bygg og infrastruktur gjennom blant annet valg av miljøvennlige materialer, fossilfrie anleggsplasser og energieffektiv drift av offentlige bygninger. I tillegg ser vi at en stor andel av klimafotavtrykket til kommunens egen virksomhet er bakt inn i innkjøpte varer og tjenester. Skal kommunen ha håp om å nå en total reduksjon på 45 % innen 2030, må det konsekvent bli stilt gode miljø- og klimakrav her.

Rapporten gir også en lignende oversikt over mulige tiltak for Malviksamfunnet og kommunens geografiske område. Her skisseres også to ulike scenarier for sektorene veitrafikk og jordbruk. Sitat fra oppsummerende merknader:

Utgangspunktet for veitrafikk er moderat reduksjon på 20, hvor det ikke legges spesielle føringer fra kommunen til lokalbefolkningen eller egen virksomhet. I tillegg tas det utgangspunkt i et utslippskutt på 10 % fra jordbruk som representerer forventede tiltak rundt god agronomi. Som vi ser i figur 17 er disse tiltakene gode nok til å passere målet om 45 % reduksjon innen 2030. Samtidig er det også tatt utgangspunkt i et best case-scenarier, som tilsvarer 40 % reduksjon fra veitransport og 30 % fra jordbruk. Begge er basert på mer ambisiøse tiltak fra kommunen mot sektorene som implementeres i tidsrommet 2025–2030. Her må det påpekes at dette kan vise seg å være tiltak som er kostbare grunnet krav om utbygging av infrastruktur, samt innkjøp av nye transportløsninger. Samtidig er dette i tråd med funn i andre analyser om at noen tiltak gir sparepotensial ved gjennomføring mens noen tiltak kun har en liten

investeringskostnad. I tillegg kreves det også andre tiltak for å nå de mest ambisiøse målsettingene, noe som ofte legger til grunn en mer betydelig investeringskostnad.

Tilskuddsmidler

Kommunen fikk i 2017 tildelt 200 000 kroner i skjønnsmidler fra Fylkesmannen til arbeidet med klima og miljø. Disse midlene ble overført til 2018 og er brukt i arbeidet med klimaregnskap.

I budsjettvedtaket for 2018 ble rådmannen bedt om å undersøke muligheter for tilskuddsmidler til klimaarbeidet. Miljødirektoratet administrerer en tilskuddsordning som kalles [Klimasats](#). I 2018 fikk Malvik kommune tildelt 250 000 kroner til et forprosjekt i tilknytning til nye Vikhammer ungdomsskole hvor man skal kartlegge hvilke tiltak som i et nabolags- og livsløpsperspektiv kan bidra til å redusere klimagassutslippene i prosjektet. Dette følges nå opp i planarbeidet.

Kommunen har i 2018 også utløst tilskuddsmidler på 25 000 kroner fra Klimasats ved å delta i Nettverk for lavutslipp. Nettverket administreres av Trøndelag fylkeskommune. Det er et samarbeid mellom fylkeskommunen, KS og Fylkesmannen i Trøndelag og er et tilbud til alle kommunene i regionen.

Tilskuddene via Klimasats er lyst ut for 2019, og kommunen kan her søke om tilskudd til nye prosjekt.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Denne saken vil isolert sett ikke medføre direkte økonomiske konsekvenser for kommunen, men oppfølging med tiltak med bakgrunn i klimaregnskapet vil gi økonomiske konsekvenser knyttet til den enkelte sak.

Vurdering

Klimaregnskapet

Rapporten er en statusrapport som utgjør et godt kunnskapsgrunnlag for videre arbeid på dette viktige området. For å få mest mulig effekt ut av et planarbeid, vil rådmannen integrere dette i det ordinære budsjett- og økonomiplanarbeidet. Det vil gi en direkte finansiering og forpliktelse til å følge opp tiltak. Behovet for kompetanseheving og tverretattlig administrativt samarbeid i en forpliktende struktur vil bli vurdert, og nye konkrete tiltak vil komme i rådmannens budsjettforslag for 2020.

Det er en økende oppmerksomhet omkring vekting av klima og miljø i innkjøpsfasen, og dette må forsterkes. Grunnlaget er allerede tilrettelagt gjennom lovgivningen og vår strategi for anskaffelser, samt vår bilpolicy.

Det anbefales at klimaregnskapet tas til orientering.

Tilskuddsmidler

Rådmannen ønsker å søke om klimasatsmidler også i 2019, og vil fokusere på områdene matsvinn og tilrettelegging for utslippsfrie transportmidler. Det jobbes med prosjektbeskrivelse for reduksjon av matsvinn innenfor helse og velferd, samt etablering av ladepunkter for tjenestebiler koblet opp mot en plan for utskifting til en fossilfri bilpark. Før det kan skje en overgang til elbiler, må det etableres nok ladepunkter. Det må også undersøkes om det er

tilstrekkelig kapasitet på strømmettet til drift av disse ladepunktene. Hvis kapasiteten ikke er god nok, må denne økes før ladepunktene settes opp.

Det pågår nå forhandlinger om en byvekstavtale. Dersom denne byvekstavtalen blir inngått, vil det utløse finansieringsmuligheter som gjør at vi kan gjennomføre tiltak rettet mot befolkningen generelt, og som får flere til å gå, sykle eller reise kollektivt.

Carl-Jakob Midttun
rådmann

Björg Løkken
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og er uten underskrift.

Malvik kommune

KLIMAREGNSKAP MALVIK KOMMUNE

RAPPORT



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Malvik kommune
Tittel på rapport:	Klimaregnskap Malvik kommune
Oppdragsnavn:	Klimakost Klimaregnskap Malvik
Oppdragsnummer:	601448-41
Utarbeidet av:	Erlend Brenna Raabe, Hogne Nersund Larsen, Alexander Borg
Oppdragsleder:	Hogne Nersund Larsen
Tilgjengelighet:	Åpen

Sammendrag

Denne rapporten omhandler klimaregnskap for Malvik kommune. Klimaregnskapet dekker både egen virksomhet og samfunnet totalt. Videre er det gjort innledende vurderinger på potensial for klimareduksjoner, med framskrivninger mot år 2030.

For egen virksomhet har Malvik kommune et totalt klimabidrag på **14,6** kilotonn (kt) CO₂-ekvivalenter (CO₂e.). Hoveddelen av dette klimafotavtrykket er indirekte utslipp som følge av varer og tjenester som kjøpes inn. Tjenesteområdene skole og helse & sosial har de høyeste bidragene og utgjør for 2017 omtrent halvparten av klimafotavtrykket til egen virksomhet. På bidrag slår investeringer i nye bygg betydelig ut. Slår man sammen klimafotavtrykk fra bygg og infrastruktur med klimabidrag fra energibruk utgjør dette omtrent halvparten av klimafotavtrykket i et normalår. Sammenlignet med fylke og nasjonale tall har Malvik kommune et lavere klimafotavtrykk av kommunal virksomhet per innbygger for drift. Inkluderes klimafotavtrykk for investeringer ligger Malvik omtrent på linje med både fylkessnitt og nasjonalt snitt. Malvik kommune har altså en større andel av sitt klimafotavtrykk bakt inn i investeringer i bygg og infrastruktur.

Ser man på klimaregnskapet på samfunnsnivå ser vi et totalt klimagassutslipp på **46,7** kt CO₂e. geografisk innen kommunegrensene. Det største elementet her er ikke overaskende veitrafikken på 34,1 kt CO₂e. Dette inkluderer også gjennomgangstrafikk. Et alternativt perspektiv av å se på den samfunnsmessige klimabelastningen er å vurdere klimafotavtrykket til kommunens innbyggere. Dette er vurdert i dette prosjekt til å være 9,2 t CO₂e. per person, noe som utgjør omtrent **128** kt CO₂e. totalt. Dette perspektivet inkludere alle utslipp – direkte og indirekte - som blir generert gjennom hva innbyggerne i Malvik kommune gjør og kjøper inn av varer og tjenester, uavhengig av hvor utslippene skjer.

I innledende tiltaksvurderinger viser vi at en reduksjon på 45% innen 2030 er oppnåelig ved iverksetting av ambisiøse tiltak innenfor alle bidrag, både på egen virksomhet og på samfunnet totalt.

Innhold

1. INNLEDNING OG GUIDE FOR DOKUMENTET	4
2. BAKGRUNN	5
2.1. Viktige rammebetingelser.....	5
2.2. Nasjonalt nivå	7
2.3. Lokalt nivå	9
3. METODE	11
3.1. Klimaregnskap.....	11
3.2. Klimafotavtrykk for kommunens egen virksomhet	13
3.3. Geografisk klimaregnskap for direkteutslipp innenfor kommunens grenser	14
3.4. Privat fotavtrykk husholdninger	15
3.5. Fremtidig utvikling	16
4. KLIMAREGNSKAP	17
4.1. Klimafotavtrykk Malvik kommunes egen virksomhet	17
4.1.1. Klimaregnskap fordelt på innkjøpskategorier.....	18
4.1.2. Klimaregnskap fordelt på tjenesteområder.....	19
4.1.3. Historisk oversikt over klimaregnskapet fordelt på drift og investeringer	20
4.1.4. Scope-fordeling av klimaregnskap	23
4.1.5. Sammenligning kommunalt, fylkes- og nasjonalt nivå	25
4.2. Klimaregnskap Malvik kommunes geografiske område	28
4.2.1. Geografisk fordelt klimaregnskap.....	28
4.2.2. Klimafotavtrykk private husholdninger	30
5. FOKUSOMRÅDER OG FREMTIDIG UTVIKLING	31
5.1. Bakgrunn og forutsetninger	31
5.2. Framskrivinger kommunens egen virksomhet frem mot 2030	37
5.3. Framskrivinger kommunens geografiske område frem mot 2030	38
5.4. Oppsummerende merknader	39
KILDER	40
6. VEDLEGG	41
6.1. Vedlegg 1: Detaljerte geografiske utslipp	41
6.2. Vedlegg 2: Sammenhengen mellom utslippskilder i statistikken og i SSBs kommuneanalyse	43
6.3. Vedlegg 3: Hot-spot analyse Malvik kommunes egen virksomhet.....	45
6.4. Vedlegg 4: Trendbaner for biltrafikk.....	48

Tabeller

Tabell 1: Oversikt over klimaregnskap Malvik kommune, 2017 Hovedgrupper, tall i tonn CO ₂ e.	18
Tabell 2: Data og omregningsfaktor benyttet for å dele opp klimaregnskapet av kommunens virksomhet i scope 1, 2 og 3.	23
Tabell 3: oversikt over det geografiske klimagassutslippet i Malvik kommune.....	29
Tabell 4: Oppsummering over innkjøpskategorier, deres utslippsstørrelser og essensielle tiltak og reduksjonsmuligheter frem mot 2030.	32
Tabell 5: Oppsummering av Malvik kommunes geografiske område, relaterte utslippsstørrelser, tiltaksalternativer og reduksjonspotensialer frem mot 2030.	34

Figurer

Figur 1: Historisk oversikt over globale gjennomsnittstemperaturer fra førindustriell tid til i dag. Kilde: NASA.....	5
Figur 2: Utvikling av internasjonale klimaavtaler	6
Figur 3: Historisk oversikt over det totale klimagassutslippet i Norge mellom 1990 og 2017, i millioner tonn (Mt) CO ₂ e	7
Figur 4: Historisk oversikt over klimagassutslipp for alle norske kommuner mellom 2009 og 2016.	8
Figur 5: Ulike systemgrenser i utvikling av klimaregnskap for kommuner	11
Figur 6: Fordeling av bidrag i et klimafotavtrykk iht. scope-definisjon til GHG-protokollen	13
Figur 7: fordeling av klimafotavtrykk på ulike innkjøpskategorier, for bidrag høyere enn 10 tonn CO ₂ e.	19
Figur 8: Fordeling av klimafotavtrykk på ulike tjenestefunksjoner. Kun bidrag høyere enn 100 tonn CO ₂ e. er inkludert i figuren.	20
Figur 9: Historisk oversikt over klimafotavtrykket til egen virksomhet fordelt på tjenestefunksjon. ..	21
Figur 10: Historisk oversikt over klimafotavtrykket til egen virksomhet fordelt på innkjøpskategorier.	21
Figur 11: Historisk oversikt over totale investeringer fordelt på tjenesteområder og innkjøpskategorier.	22
Figur 12: Fordeling på scope for klimaregnskapet egen virksomhet med nordisk elektrisitetsmiks....	24
Figur 13: Sammenligning mellom Malvik kommune, Trøndelag fylke og Norge fordelt på innkjøpskategorier.	26
Figur 14: Sammenligning mellom Malvik kommune, Trøndelag fylke og Norge fordelt på tjenestefunksjoner.	27
Figur 15: Privat klimafotavtrykk, kg CO ₂ e. per person.....	30
Figur 16: Klimabudsjett og fremtidig utvikling for Malvik kommunes egen virksomhet frem mot 2030.	37
Figur 17: Klimabudsjett og fremtidig utvikling for Malvik kommunes samfunn frem mot 2030.....	38

1. INNLEDNING OG GUIDE FOR DOKUMENTET

Malvik er en kystkommune lokalisert i Trøndelag på 168 km² som grenser til Trondheimsfjorden i nord, Stjørdal i øst, Selbu i sør og Trondheim i vest. Malvik kommune har sitt administrasjonssenter i Hommelvik, mens den mest befolkningstette plassen i kommunen er Vikhammer.

Malvik kommune har per 2018 et innbyggertall på 13 993, mens det er forventet en økning i befolkningsmengde til 15 929 og 17 245 i henholdsvis 2030 og 2040¹.

Tradisjonelt sett er Malvik kommune en jordbrukskommune, men er også en del av et regionalt arbeidsliv med ca. 770 årsverk. Malvik kommune har også svært tett tilknytning til nærliggende byer og områder, og dette gjør at mange ansatte pendler både til og fra kommunen i forbindelse med å jobbe. I tillegg går Europavei 6 og Nordlandsbanen gjennom Malvik i østlig og vestlig retning, noe som gjør at gjennomgangstrafikken i kommunen er høy.

I 2009 utarbeidet Malvik kommune en energi- og klimautredning for kommunen². Utredningen dekket nødvendige temaer som blant annet arealplanlegging, bygg, transport, oppvekst og energiproduksjon. Det er også vedtatt energi og miljømål i kommuneplanens samfunnsdel 2018-2030.

På oppdrag fra Malvik kommune skal det nå utarbeides en kartlegging av kommunens klimafotavtrykk, både som organisasjon, samfunn og for private husholdninger. Det skilles mellom kommunens organisasjon og samfunnet som helhet, ved at det presenteres to ulike klimaregnskap for de ulike perspektiv. For kommunens egen virksomhet vil det legges et større fokus på påvirkningen fra kommunens investeringer fra år til år.

Rapporten til Malvik kommune har følgende hovedkapitler og innhold:

- **Viktige rammebetingelser.** Presentasjon av sentrale målsetninger og tiltak som setter rammene for det globale, nasjonale og lokale klimaarbeidet.
- **Metoder.** Presentasjon av metodikken som legges til grunn for de ulike klimaregnskapene som utarbeides.
- **Klimaregnskap.** Resultatet for klimaregnskapet for kommunens egen virksomhet og for kommunen totalt presenteres.
- **Fokusområder og fremtidig utvikling.** Her diskuteres viktige områder Malvik bør legge fokus på for fremtidig bærekraftig utvikling av kommunen og for å redusere klimagassutslipp.
- **Konklusjon.** Avsluttende merknader oppsummeres. Videre arbeid foreslås.

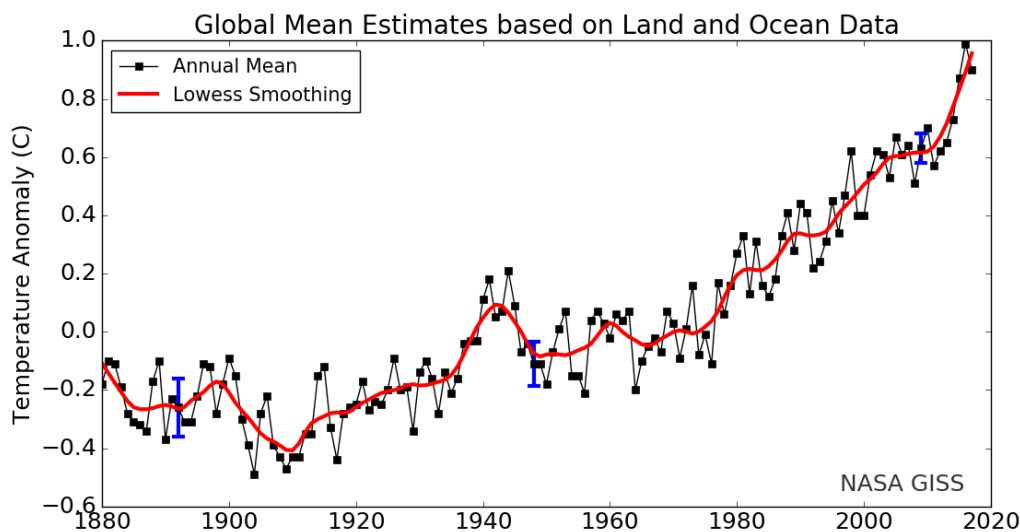
¹ <https://www.ssb.no/kommunefakta/malvik>

² Energi- og klimautredning 2009 for Malvik kommune

2. BAKGRUNN

2.1. Viktige rammebetingelser

FNs klimapanel har konkludert med at klimagassutslipp fra menneskelige aktiviteter – med all sannsynlighet – er hovedårsaken til den observerte temperaturøkningen fra 1951 til i dag (Figur 1). På et globalt nivå slipper vi ut omtrent sju tonn klimagasser per innbygger, mens vi i Norge er ansvarlig for mer enn det dobbelte, omtrent 15 tonn CO₂e. per innbygger³, hvis man inkluderer både privat og offentlig klimafotavtrykk.



Figur 1: Historisk oversikt over globale gjennomsnittstemperaturer fra førindustriell tid til i dag. Kilde: NASA⁴

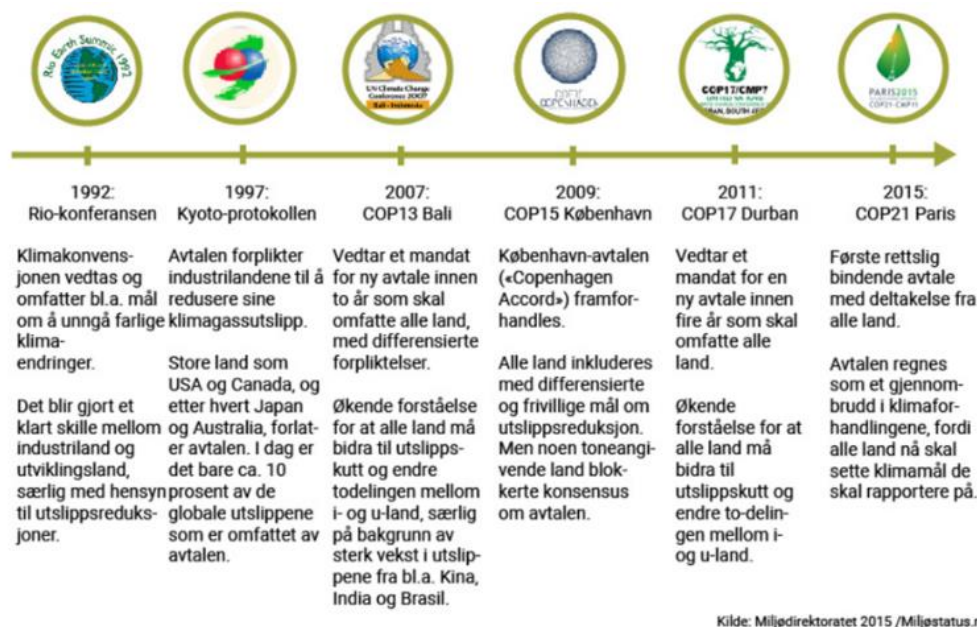
Internasjonalt har man jobbet i mer enn 20 år med avtaler hvor man prøver å oppnå klimagassreduksjoner. Det begynte med Rio-konferansen i 1992, mens Kyoto-avtalen i 1997 gjorde at 27 i-land kvantifiserte sine klimamål. Figur 2 viser hvordan utviklingen av internasjonale klimaavtaler har vært siden starten i 1992. Paris-avtalen⁵ som ble trådte i kraft i 2016 var i stor grad startskuddet for videre klimaarbeid, ved at land nå må forplikte seg til å utarbeide nasjonale utslippsmål og samtidig rapportere på arbeidet med å nå dem. Norge har via Parisavtalen forpliktet seg til å redusere sine klimagassutslipp med 40% målt mot 1990-nivå innen 2030, for å begrense den globale oppvarmingen til under 2 grader Celsius, og aller helst under 1,5 grader Celsius. 1,5 graders oppvarming krever mellom 40 og 50% reduksjon i klimagassutslipp innen 2030 sammenlignet med 2010⁶.

³ <http://carbonfootprintofnations.com/content/environmental-footprint-of-nations/>

⁴ <https://data.giss.nasa.gov/gistemp/graphs/>

⁵ <https://www.fn.no/Om-FN/Avtaler/Miljoe-og-klima/Parisavtalen>

⁶ <http://www.miljodirektoratet.no/no/Nyheter/Nyheter/2018/Oktober-2018/FNs-klimapanel-Klimagassutslippene-ma-reduseres-med-om-lag-45-prosent-innen-2030/>



Figur 2: Utvikling av internasjonale klimaavtaler

FNs Klimapanel (IPCC) publiserte i oktober 2018 en spesialrapport som for første gang vurderer effekten av 1,5 graders global oppvarming, samt at de sammenligner det opp mot 2 graders global oppvarming. Hovedfunnene viser at 2 graders global oppvarming gir betydelig risiko for at ulike økosystem, mennesker og samfunn over hele verden opplever alvorlige konsekvenser, sammenlignet med en økning på 1,5 grader⁷. Videre viser rapporten at for å klare å begrense den globale temperaturøkningen til 1,5 grader, må globale utslipp av klimagasser reduseres med mellom 40 og 50 % innen 2030, sammenlignet med 2010.

Forskjellen og fordelene med å begrense oppvarmingen til 1,5 grader sammenlignet med 2 grader, er funnet å være betydelig. Oppsummert er dette noen av hovedforskjellene:

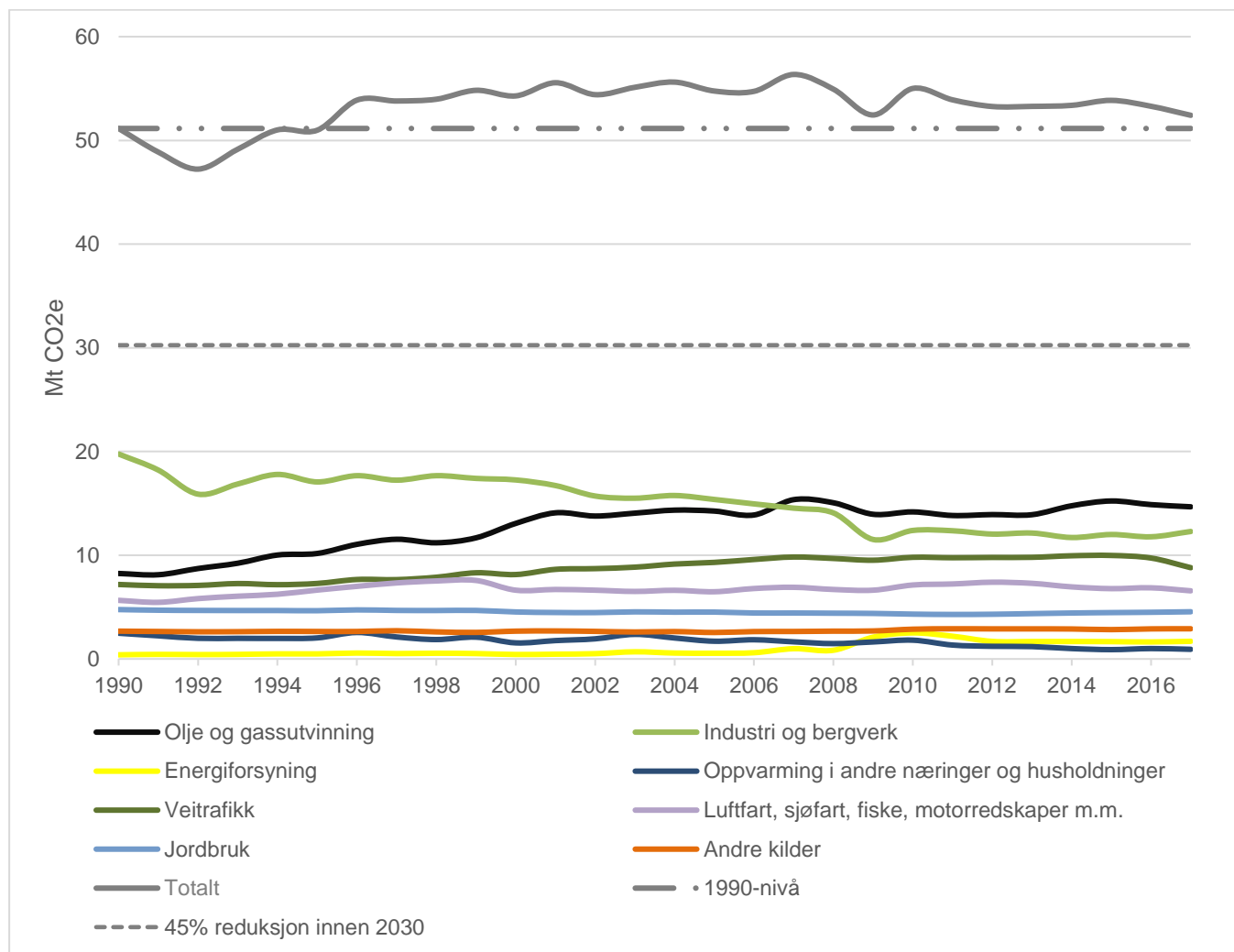
- Mindre risiko for ekstremvær i befolkede områder. Dette inkluderer både ekstremnedbør og hete.
- Global havnivåstigning i 2100 som er 10 cm lavere. Dette betyr at 10 millioner færre mennesker er utsatt for risiko ved slik stigning.
- Betydelig lavere risiko for tap og utryddelse av ulike arter på land.
- Mindre reduksjon i hvete-, mais- og risavlinger.
- Opptil 50 % færre mennesker vil oppleve vannmangel i verden.
- Flere hundre millioner færre mennesker vil være utsatt for fattigdom og risiko for klimaendringer.

FNs Klimapanel presiserer at de fleste av teknologiene og økonomien tilknyttet teknologiene er på plass. Dette betyr at det aller viktigste er mobilisering blant politikere og beslutningstakere for å iverksette tiltak som kan kutte utslipp og begrense oppvarmingen på jorda.

⁷ Miljødirektoratets oppsummering av spesialrapporten

2.2. Nasjonalt nivå

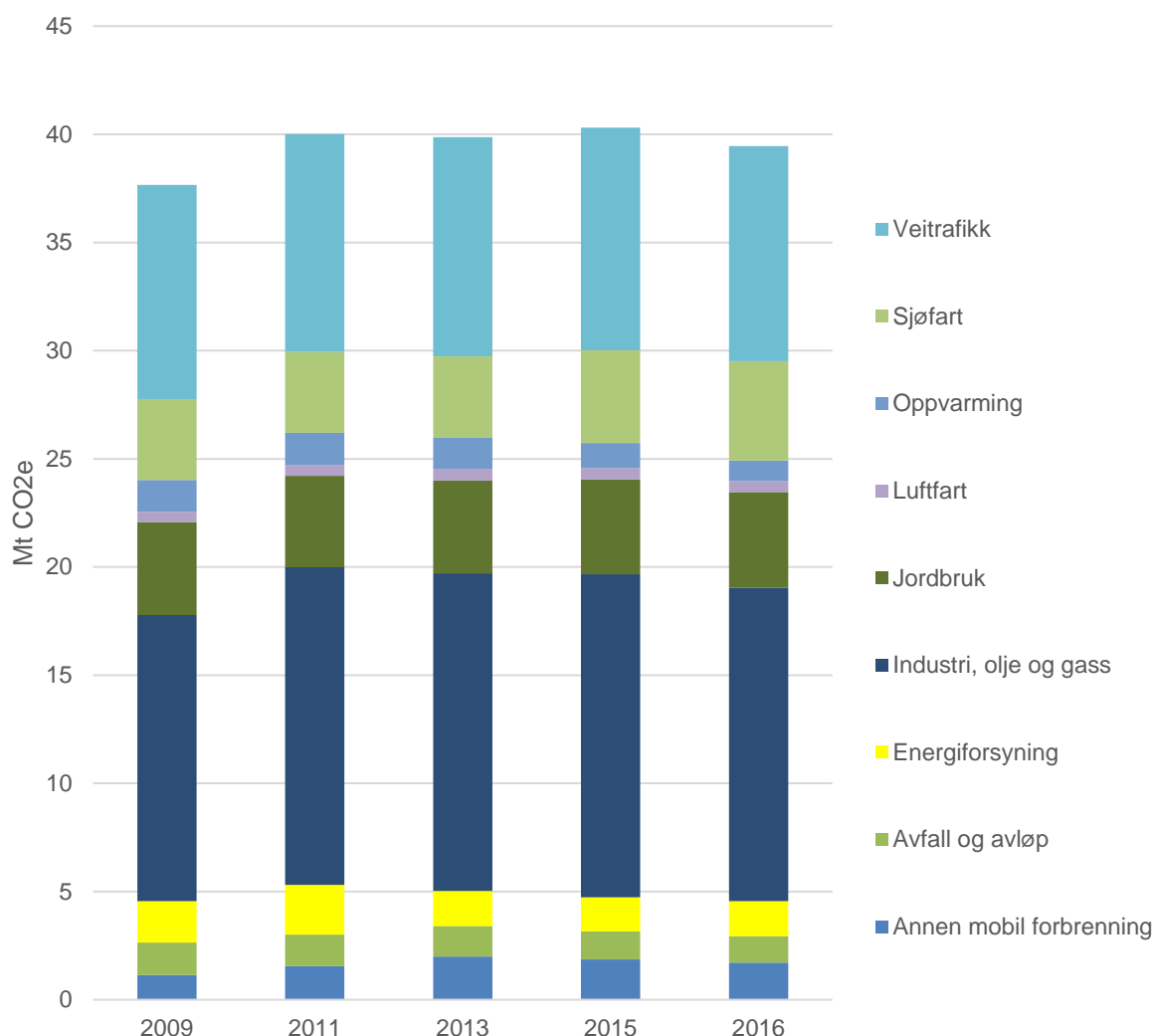
Figur 3 viser hvordan klimagassutslippene i Norge fordeler seg mellom ulike aktiviteter, og hva som kreves for å nå målet om 45%-reduksjon innen 2030, sammenlignet med 2010. Det totale utslippet i 2017 på nasjonalt nivå var 52,42 millioner tonn (Mt) CO₂e. Oversikten viser også at utslipp fra gass- og oljeutvinning, industri og bergverk, samt utslipp fra veitrafikk er de tre største bidragsyterne til direkteutslipp i Norge.



Figur 3: Historisk oversikt over det totale klimagassutslippet i Norge mellom 1990 og 2017, i millioner tonn (Mt) CO₂e .

Norges forpliktelser i Paris-avtalen er ambisiøse og for å oppnå dem må det spilles på alle mulige tiltak innenfor alle mulige sektorer. Selv om avtalen åpner for å ta kutt via kvotekjøp, er det likevel et uttalt mål at «en vesentlig del skal tas hjemme».

Figur 4 viser oversikten over klimagassutslipp fordelt på alle kommuner i Norge. Her er det totale utslippet noe lavere enn for det nasjonale utslippet, da ikke alle utslipp kan fordeles på kommuner. Dermed mangler omtrent 13,8 Mt CO₂e. som ikke fordeles på kommuner, men kun på et nasjonalt nivå. Innenfor ulike sektorer ser vi at bidrag fra industri, olje og gass, og fra veitrafikk er spesielt høye.



Figur 4: Historisk oversikt over klimagassutslipp for alle norske kommuner mellom 2009 og 2016.

Regjeringens nasjonalbudsjett for 2018 trekker frem følgende hovedtrekk for norsk klimaarbeid:

«De viktigste virkemidlene for å redusere utslipp av klimagasser i Norge er avgifter på utslipp og deltagelse i EUs kvotehandelssystem. Over 80 pst. av norske utslipp er priset, enten gjennom kvoteplikt eller avgift» [1].

I regjeringens perspektivmelding anslår de at mesteparten av reduksjonen vil skje i ikke-kvotepliktig sektor via utfasing av bruk av fyringskjeler, kraftig økning i antall elbiler og økt bruk av biodrivstoff [2]. En budsjettpost som er spesielt relevant for kommunene er Klimasats⁸, der det er satt av 103 millioner kroner som kommuner kan søke på til ulike tiltak som reduserer utslipp av klimagasser og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

⁸ Miljødirektoratet administrerer Klimasats ordningen: www.miljodirektoratet.no/no/Tema/klima/Lokalt-klima/Klimasats--stotte-til-klimasatsing-i-kommunene/

I tillegg til Paris avtalen spiller fortsatt det såkalte «klimaforliket» fra 2014 en rolle for norsk klimapolitikk. Norske politikere har gjennom klimaforliket i Stortinget vedtatt mål for klimapolitikken og tiltak for hvordan vi skal nå målene⁹:

- Norge skal overoppfylle Kyoto-forpliktelsen med 10 prosentpoeng i første forpliktelsesperiode.
- Norge skal fram til 2020 påta seg en forpliktelse om å kutte de globale utslippene av klimagasser tilsvarende 30 prosent av Norges utslipp i 1990.
- Norge skal være karbonnøytralt i 2050.
- Som en del av en global og ambisiøs klimaavtale der også andre industriland tar på seg store forpliktelser, skal Norge ha et forpliktende mål om karbonnøytralitet senest i 2030. Det innebærer at Norge skal sørge for utslippsreduksjoner tilsvarende norske utslipp i 2030.

2.3. Lokalt nivå

Helt siden Rio-konferansen og Lokal Agenda¹⁰ har kommuner hatt en sentral rolle i arbeidet med klima: «Tenk globalt, handle lokalt». Klimagasser er en global utfordring som ikke påvirkes av *hvor* utslippene skjer, men handlinger og tiltak som i stor grad gjennomføres lokalt, kan påvirke på et globalt nivå. Her har en kommune mange viktige roller: kommunen er forvalter, regulator, pådriver, og virksomheten er de som står for en stor del av aktivitetene og forbruket i et lokalsamfunn.

Kommuner kan bidra til reduksjon i klimagassutslipp både direkte og indirekte:

- Direkte ved å kutte i utslipp fra egen virksomhet, det vil si redusere klimafotavtrykket fra kommunens innkjøp/investeringer og aktiviteter/tjenester.
- Indirekte via hvordan de påvirker/regulerer samfunnet. Blant annet har kommunene en spesielt viktig rolle som forvalter av Plan- og Bygningsloven (PBL) i areal- og reguleringsplaner. En kommune er også en kunnskapsbank, organisator og pådriver for en effektiv omstilling til lavutslippssamfunnet.

For at Paris-målsetningen skal nås, må klimagassutslippene reduseres ned til 1,5-3,1 tonn CO₂e. per innbygger innen 2050. Sistnevnte intervall er omtrent det nivået klimafotavtrykket til offentlig virksomhet ligger på per i dag. Dette viser med all tydelighet hvor omfattende arbeid man står ovenfor.

Kommunenes roller og forpliktelser i klimaarbeidet understrekes blant annet av kravene i de statlige planretningslinjene for klima- og energiplanlegging i kommunene [3]. Videre har Malvik kommune en vedtatt visjon «Sammen om nyskaping og god samfunnsutvikling»

I Kommuneplanens samfunnsdel 2018-2030 er det videre formulert mål knyttet til reduksjon av menneskeskapte klimagassutslipp, med følgende delmål under mål 7 med tittelen «*Vi er kjent for et sterkt jordvern, god miljøkvalitet og naturmangfold*»:

⁹ Regjeringens nettside om klimaforliket: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/klima/innsiktsartikler-klima/klimaforliket/id2076645/>

¹⁰ Lokal Agenda 21: En handlingsplan utviklet under FN's miljøutviklingskonferanse i Rio (1992) som går ut på at alle verdens lokalsamfunn skal handle lokalt.

- Ved planlegging og utbygging av konsentrerte nærings- og boligområder i Hommelvik, på Sveberg og Vikhammer skal det benyttes miljøeffektive og klimavennlige løsninger
- Vi skal bidra til å redusere utslipp fra motorisert transport
- Miljøprofilen skal synliggjøres i all vår virksomhet, og Malvik kommune som organisasjon skal prioritere klimavennlige energiløsninger.
- Vi skal fokusere på bærekraftig utvikling med krav om kunnskapsbasert forvaltning
- I utbyggingssaker skal vi ta spesielt hensyn til biologisk viktige funksjonsområder og truede og sårbare arter.
- Malvik kommune skal gjøre innbyggere og besøkende bevisst på de store natur og friluftskvalitetene i Malvik gjennom informasjon og holdningsskapende arbeid
- Vi skal bidra til en aktiv forvaltning av jord- og skogressursene i kommunen
- Malvik kommuner skal utarbeide en klima og miljøplan med forpliktende målsetninger om kutt i utslipp av klimagasser.

I tillegg så berøres klima, miljø og energielement også i Mål 1:

- Mål 1: Malvik kommune er en pådriver i helhetlig og framtidsrettet samfunnsplanlegging, med følgende delmål:
 - Delmål 1.1: *«Vi skal ta vare på våre natur- og energiresurser for framtidige generasjoner gjennom langsiktig arealplanlegging.»*
 - Delmål 1.2: *«Vi skal konsentrere bebyggelsessonen og legge til rette for at det er mulig å nå arbeidsplasser og private/offentlige servicetjenester med begrenset bruk av bil. Vi skal ta aktiv del i arbeidet med utvikling og oppfølging av byutviklingsavtaler for å nå nullutslippsmålet slik at alle nye transportbehov ved byvekst løses ved gange, sykkel eller kollektivtransport.»*

Dette dokument er ment som et kunnskapsgrunnlag for videre oppfølging av klima- og miljøarbeidet i Malvik kommune.

3. METODE

I kapittel 3 kommer en beskrivelse av metodikken bak aktuelle elementer i rapporten. Dette omfatter metodikken bak klimaregnskapene som utarbeides, samt forutsetningene bak framskrivinger og potensielle utslippsreduksjoner for klimaregnskapene.

3.1. Klimaregnskap

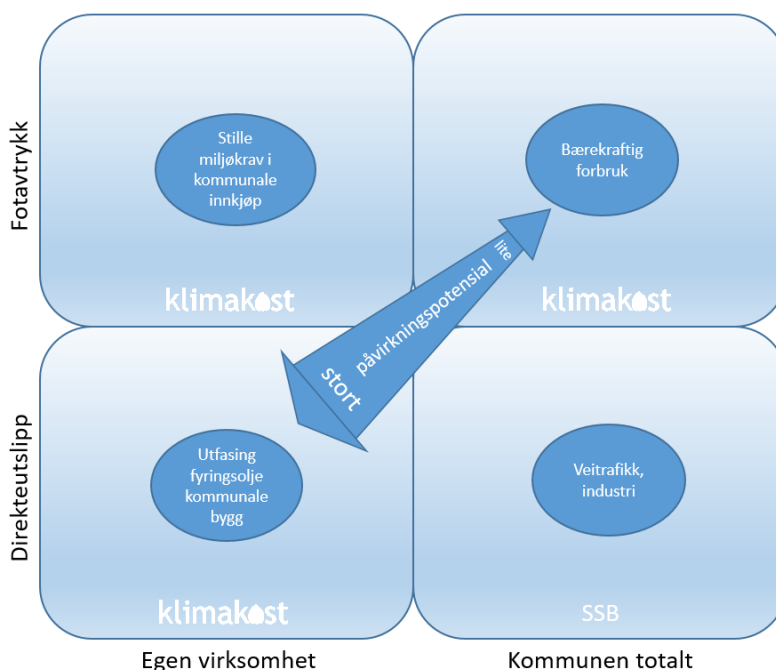
Målet med klimaregnskap er å kartlegge de viktigste kildene og driverne bak klimagassutslipp og evaluere mulige tiltak.

Det presenteres her analyser med ulike avgrensninger og metoder: klimafotavtrykk av kommunens egen virksomhet, klimafotavtrykk av husholdningenes forbruk og et geografisk avgrenset utslippsregnskap for klimagasser.

Et geografisk avgrenset utslippsregnskap for kommunene inkluderer kun direkte utslipp innenfor kommunenes grenser.

Et klimafotavtrykk inkluderer både direkte og indirekte klimagassutslipp.

For kommunens egen drift har flere analyser vist at indirekte utslipp dominerer, noe som åpner for å stille miljøkrav i anskaffelser. Med relativt lite industri er det også trolig at indirekte utslipp dominerer for annet sluttforbruk i kommunen. Imidlertid er det viktig å være klar over at kommunenes påvirkningskraft – både som tjenesteprodusent og som myndighets-utøver – trolig er større for direkteutslipp.



Figur 5: Ulike systemgrenser i utvikling av klimaregnskap for kommuner

En oppsummering av de ulike systemgrensene er illustrert i Figur 5. Her er det skissert to dimensjoner, en som skiller på kommunenes egen virksomhet (kommunal tjenesteproduksjon) og kommunen totalt, og en som skiller mellom direkte og indirekte klimagassutslipp. Sirklene indikerer eksempler på bidrag, og pilen indikerer ulike grad av **påvirkningspotensial**. Eksempelen viser at det sannsynligvis er langt enklere å endre forbruk i egen virksomhet, her utfasing av fyringsolje i kommunale bygg, enn å påvirke husholdninger til et mer bærekraftig forbruk. Påvirkningspotensialet er altså relevant å vurdere, men ikke et kriterium for å velge et tiltak. Behovet for å kutte i klimagassutslipp er så omfattende at alle typer tiltak må benyttes.

Historisk sett er det geografiske perspektivet mest brukt. Her trekker man systemgrensene ned som en kuppel over kommunen, og ser på alle klimagassutslipp som skjer innenfor de geografiske systemgrensene. Dette er metoden SSB bruker i sine nasjonale utslippsregnskap. En slik metode er ryddig blant annet fordi den har så tydelige avgrensninger, men har også sine svakheter. Den fanger for eksempel ikke opp om utslipp faktisk er redusert eller kun har flyttet seg utenfor den geografiske grensen.

I en klimafotavtrykksanalyse utvides systemgrensene til å inkludere alle utslipp som forårsakes av aktiviteter og innkjøp i kommunen. Da fanges også utslipp som skjer utenfor kommunen. Avgrensningen går på at det kun er utslipp knyttet til sluttforbruk innenfor kommunene (både kommunenes virksomhet og husholdningen/forbrukerne). Som en konsekvens av å fordele klimagassutslipp til sluttforbruk, vil et klimafotavtrykk ekskludere utslipp fra industri/næringsliv/jordbruk, i de tilfeller produksjonen eksporteres til sluttforbruk i en annen kommune eller land. Altså, det geografiske perspektivet inkluderer utslipp fra jordbruksaktivitet i Malvik kommune, men inkluderer ikke importerte matvarer til husholdninger. Klimafotavtrykket på sin side inkluderer alt av klimagassutslipp som forårsakes av mat som kjøpes inn til husholdninger, men ekskluderer samtidig klimagassutslipp fra jordbruksaktivitet i de tilfeller maten som produseres eksporteres ut av kommunegrensene.

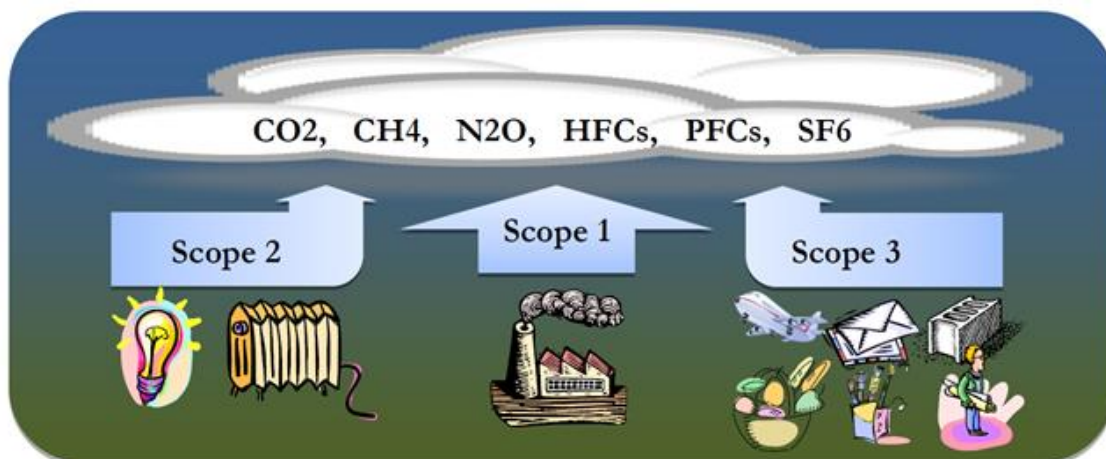
Begge perspektivene har altså sine styrker og utfordringer. For en virkelig god forståelse må begge perspektivene benyttes. De komplementerer hverandre. Geografisk perspektiv er spesielt nyttig der kommunen har påvirkningspotensial på industri og produksjon, mens klimafotavtrykk gir en mer komplett oversikt og kvantifisering av den reelle klimapåvirkningen en kommune står for.

En viktig grunn til at klimafotavtrykksperspektivet er så viktig, er at det fanger opp om endringer kan føre til netto lavere utslipp eller kun til at utslippskilden flytter seg (uten at globale klimagassutslipp er redusert). For eksempel varierer utslipp per innbygger, beregnet med det geografiske perspektivet, med en faktor 100, fordi det er helt avgjørende hvilke typer industri som ligger innenfor grensene. Dette er da produksjon og utslipp som skjer pga. forbruk og aktivitet utenfor de geografiske avgrensningene. Altså vil indikatorer som «tonn CO₂e. per innbygger» ha en svært begrenset verdi som mål på hvor klimavennlig en kommune er.

En viktig metode for å kategorisere utslippskilder og definere avgrensninger er inndelingen i «scope» - på norsk «omfang» (Figur 6 illustrerer inndelingen):

- **Scope 1:** Direkteutslipp som kommer fra kilder innenfor kommunens grenser. Dette kan typisk være fra forbrenning av drivstoff, men også andre prosesser som forårsaker utslipp. For eksempel fra nedbrytning av organisk avfall eller kjemisk industri.
- **Scope 2:** Utslipp fra produksjon og distribusjon av innkjøpt energi. For eksempel elektrisitet, varme, damp og/eller kjøling.
- **Scope 3:** Utslipp som forårsakes av kommunen og innbyggernes aktiviteter og innkjøp.

Inndelingen i «scope» er blant annet brukt av den velkjente GHG-protokollen¹¹.



Figur 6: Fordeling av bidrag i et klimafotavtrykk iht. scope-definisjon til GHG-protokollen

Det er gjennomført klimaregnskap med følgende perspektiv og datakilder

- Malvik kommunes egen virksomhet: Klimafotavtrykk for utslipp knyttet virksomheten, fordelt på tjenestefunksjoner og type innkjøp. Utvikling over tid og sammenligning med tall for Trøndelag fylke og Norge. Basert på tall fra Klimakost-modellen
- Malvik kommune totalt: Klimaregnskap (geografisk) for direkteutslipp av klimagasser innenfor kommunens geografiske avgrensning (scope 1 utslipp). Basert på SSB sin fordeling av norske utslipp på kommuner.
- Malvik kommune totalt: Klimafotavtrykk for utslipp forårsaket av forbruket hos husholdningene i kommunen. Basert på SSB sin forbrukerundersøkelse.

3.2. Klimafotavtrykk for kommunens egen virksomhet

Klimaregnskapet for kommunens virksomhet dekkes av klimakostmodellen¹². Klimakost er en modell som beregner komplette klimafotavtrykk. Det vil si at Klimakost tar med alle klimabidrag:

- direkteutslipp fra forbrenning av fyringsolje og drivstoff (scope 1)
- og indirekte utslipp gjennom energibruk (scope 2) og alle andre kjøp av varer og tjenester (scope 3)

Motivasjonen bak å inkludere scope 3 bidrag i klimaregnskapet er at studier viser at dette utgjør omtrent 4/5-deler av klimafotavtrykket til kommunal tjenesteproduksjon, noe som åpner for nye muligheter i å redusere klimagassutslipp gjennom eksempelvis at kommunen benytter sin innkjøpsmakt til å stille miljøkrav i anskaffelser.

For å beregne komplette klimafotavtrykk benytter modellen en kombinasjon av livsløpsanalyse (LCA) for fysiske innsatsfaktorer og miljøutvidet kryssløpsanalyse (EEIOA) for økonomiske innsatsfaktorer. I en miljøutvidet kryssløpsanalyse benyttes utslipp og

¹¹ www.ghgprotocol.org

¹² Lenke til Klimakost modellen sin nettside: www.klimakost.no

aktivitetsdata for et standard utvalg næringslivssektorer (SN2007 /NACE rev2) for å beregne utslippene et gitt innkjøp forårsaker.

Fysiske tall på energibruk og økonomiske tall på innkjøp er begge innhentet via KOSTRA-systemet til SSB¹³. Bruk av økonomiske innsatsfaktorer – altså hvor mye kommunene kjøper inn av matvarer, undervisningsmateriell, byggematerialer, diverse tjenester, osv. – har vist seg som en god og effektiv måte å få et godt oversiktsbilde av klimafotavtrykket.

Begrensingen er at man må benytte sektorsnitt av typen «matvareproduksjon», og er dermed ikke i stand til å skille mellom ulike produkter innenfor hver kategori. Til dette trengs det mer detaljerte LCA-analyser. En klimakostanalyse er derfor ment som en innledende analyse av klimafotavtrykk for å identifisere fokusområder i klimahandlingen.

3.3. Geografisk klimaregnskap for direkteutslipp innenfor kommunens grenser

SSB avvirket den offisielle statistikken over kommunefordelte klimagassutslipp som gjaldt frem til 2012, hovedsakelig på grunn av at SSB vurderte at tallkvaliteten på utslippene ikke hadde et tilstrekkelig nivå for krav som gjelder for offisiell statistikk. Dermed fikk Miljødirektoratet i oppgave å utarbeide forbedret klimagasstatistikk for kommuner, og dette blir gjennomført som et treårig prosjekt i samarbeid med kommunesektorens organisasjon (KS).

Likevel har SSB siden 2016 publisert analyser på klimagassutslipp for kommuner, og det er denne analysen i kombinasjon med analyser utarbeidet av Miljødirektoratet som danner grunnlaget for klimagasstatistikken som offentliggjøres for hvert år på kommunenivå. Den første nye kommuneanalysen ble publisert i begynnelsen av 2016. Denne analysen er utfyllende beskrevet i et notat utarbeidet av Miljødirektoratet som beskriver metoder og datakilder som er benyttet i den forbedrede statistikken over klimagassutslipp i kommuner¹⁴.

Selv om statistikken på utslippsdata er forbedret er det viktig at utslippsstatistikken vurderes på en kritisk måte, da det fortsatt er usikkerheter og forbedringspotensial i rapporteringsgrunnlaget.

Klimagasstatistikken er fordelt på 38 utslippskilder (se vedlegg 2). Dette er en inndeling som følger det nasjonale regnskapet. I tillegg viser vedlegget at utslippskildene aggregeres i ulike hovedkategorier, og dette vil være fordelingen klimaregnskapet presenteres i. Til sammenligning er SSBs utslippsstatistikk for det totale nasjonale utslippet fordelt på 77 ulike utslippskilder. Som nevnt er det samlede utslippet som er fordelt på kommuner på omtrent 38,9 millioner tonn CO₂e. i 2016, mens det totale nasjonale utslippet var på 53,3 millioner tonn CO₂e. Dette er fordi noen utslipp ikke er fordelt på kommunenivå. Dette er blant annet utslipp fra olje- og gassutvinning offshore, sjøfart utenfor kommunegrensene, og cruisefasen av både nasjonale og internasjonal luftfart. I tillegg er noen utslippskilder utelatt på grunn av mangel på informasjon og dermed mangel på mulighet for å plassere de på et regionalt nivå. Dette gjelder blant annet utslipp fra produkter med fluorgasser, og utslipp fra småbåter.

Mer om avgrensningene og endringene i Miljødirektoratet sitt kommune-fordelte klimaregnskap:

¹³ Lenke til SSB sin side om KOSTRA: www.ssb.no/offentlig-sektor/kostra

¹⁴ [Klimagasstatistikk for kommuner - dokumentasjon av metode](#)

Nye utslippskilder:

- I den nye statistikken tilknyttet klimagassutslipp er sjøfart, luftfart og snøscooter inkludert. Dette er nytt sammenlignet med tidligere klimastatistikk på kommunenivå fra SSB.

Bytte av datakilder og mer detaljert kildeinndeling:

- I SSBs tidligere statistikk fantes det kun et datagrunnlag for industri, olje-, og gassutvinning og energiforsyning aggregert til en utslippskilde. I tillegg ble tall kun presentert for de største kommunene (over 20 000 innbyggere) av konfidensialitetshensyn. Utslippsdata fra industri og olje- og gassutvinning er nå i all hovedsak beregnet basert på data rapportert til Miljødirektoratet, noe som fører til at utslipp fra alle kommuner uavhengig av størrelse er inkludert. Rapporteringen fungerer ved at kvotepliktige anlegg og store anlegg med utslippstillatelse rapporterer mengder av utslipp og energibruk til Miljødirektoratet eller Fylkesmannen. Samtidig er det også anlegg som ikke rapporterer data til overnevnte, og vil dermed ikke bli fanget opp i statistikken. SSB valgte å utvikle statistikken av kvalitetshensyn, og dermed fikk Miljødirektoratet i oppgave av Klima- og miljødepartementet å sørge for forbedrede tall. Som en konsekvens av at ansvaret er gitt til Miljødirektoratet har den tidligere kategorien blitt splittet opp i:
 - Olje- og gassutvinning og industri
 - Avfallsforbrenning
 - Elektrisitetsproduksjon
 - Fjernvarme unntatt avfallsforbrenning
- Rapporteringen til Miljødirektoratet og Fylkesmannen er tatt i bruk som datakilde for å beregne utslipp knyttet til avløp og biologisk behandling av avfall (biogassanlegg, komposteringsanlegg og hjemmekompostering). På grunn av dette lar det seg gjøre å dele opp utslippskilden i enda større grad for å synliggjøre flere detaljer.
- For oppvarming er tall fra KOSTRA-rapporteringen linket opp til oppvarmingstall fra SSBs kommuneanalyse, og på den måten kan underkategorier av oppvarming i kommunale bygg vises sammen med de andre oppvarmingsutslippene.

Denne metodeendringen er gjennomført på alle år fra 2009 og fremover i tidsserien i SSBs kommuneanalyse, og gjør det mulig å vurdere endringene mellom de ulike årene som presenteres i statistikken. I Vedlegg 2 presenteres også sammenhengen mellom utslippskilder i den oppdaterte klimagassstatistikken for kommuner og i SSBs kommuneanalyse.

3.4. Privat fotavtrykk husholdninger

Husholdningenes klimafotavtrykk er beregnet ved å koble SSB sin forbrukerundersøkelse (FBU)¹⁵ med utslippsintensiteter beregnet fra nasjonalt utslippsregnskap, dvs. med miljøutvidet kryssløpsanalyse (EEIOA). Data fra SSB sin forbrukerundersøkelse er fordelt på

¹⁵ Lenke til SSB sin side: www.ssb.no/inntekt-og-forbruk/statistikker/fbu

kommuner ved å kombinere SSB sine tall som er fordelt på regioner/landsdel og inntekt med data på inntekten til husholdningene i den enkelte kommune.

3.5. Fremtidig utvikling

Kommunens utslipp blir framskrevet basert på to datasett og to ulike perspektiv:

- Basert på SSB sine kommunefordelte data på norske klimagassutslipp fra 2009 til 2016. Det vil si regnskapet over direkte klimagassutslipp innenfor kommunens geografiske grenser.
- Basert på Klimakost-modellen sine tall for utslipp for kommunens aktivitet fra 2001 og frem til 2017.

I framskrivingen bruker vi for begge datasett og perspektiv en antagelse om lineær utvikling.

4. KLIMAREGNSKAP

I påfølgende kapitler presenteres klimaregnskapet til Malvik kommunes egen virksomhet, Malvik kommunes geografiske område, og til private husholdninger i Malvik.

4.1. Klimafotavtrykk Malvik kommunes egen virksomhet

Tabell 1 oppsummerer klimaregnskapet til Malvik kommunes egen virksomhet i 2017. Klimaregnskapet fordeles på innkjøpskategorier og tilknyttede bidrag og hvilke tjenesteområder som stod bak disse innkjøpene.

Begrepet «bidrag» brukes her om det pengene er brukt på, og det utslippet er forårsaket av. Det vil ofte si innkjøp av varer og tjenester, men inkluderer også aktivitet.

Resultatet viser at det totale klimafotavtrykket ligger på omtrent 15 kilotonn (kt) CO₂e. for Malvik kommune, hvorav klimagassutslippene fordeler seg på forbruksvarer (2,1 kt), reise og transport (1,3 kt), energi (1,7 kt), bygg og infrastruktur (6,1 kt), og kjøp av tjenester (3,4 kt).

Som tabellen og tilhørende figurer viser er det et dominerende bidrag fra innkjøpskategorien bygg og infrastruktur, et bidrag som står for 42% av det totale klimafotavtrykket til kommunen. Dette bidraget dekker klimagassutslipp fra drift og investeringer hovedsakelig i bygg, anlegg og veier. Bakt inn i bidraget kan også forbruk av drivstoff til anleggsmaskiner og energi til leie av bygg, være, om ikke det kjøpes inn direkte av kommunen. Viktige bidrag som gjør at kategorien bygg og infrastruktur nesten dekker halve klimafotavtrykket til kommunen, kommer av investeringer til vedlikehold og byggetjenester (4,6 kt). Ekskluderes investeringer og vi kun ser på drift av virksomheten i 2017, ser vi at bygg har et totalbidrag på 1,4 kt. Betydningen av investeringer skal dekkes noe senere i rapporten.

Det nest største hovedbidraget hos Malvik kommune er kjøp av tjenester. Inkludert i bidraget er innkjøp av konsulenttenester (0,47 kt), kjøp av tjenester fra andre offentlige (0,73 kt) og private aktører (1,37 kt), kjøp av tjenester fra interkommunale selskap (0,46 kt), og kjøp av administrative tjenester (0,36 kt). Det største hovedbidraget er kjøp av tjenester fra private aktører (1,37 kt). Her er det blant annet kjøp av tjenester til barnehage (0,67 kt), og til pleie og omsorg som har stor påvirkning (0,44 kt).

Bidrag fra forbruksvarer består av innkjøp av inventar og utstyr (0,7 kt), matvarer (0,6 kt) og materiell (0,8 kt). For inventar og utstyr er det innkjøp av utstyr til grunnskole (0,2 kt), til kulturbygg (0,17 kt) og til administrasjonen (0,14 kt) som er mest dominerende. Tilknyttet matvarer er det store bidrag rettet mot pleie og omsorg (0,38 kt) og mot barnehage (0,13 kt). For innkjøp av materiell er bidraget noe jevnere fordelt, hvor de største bidragene er tilknyttet grunnskole (0,21 kt) og pleie og omsorg (0,14 kt).

Tabell 1: Oversikt over klimaregnskap Malvik kommune, 2017 Hovedgrupper, tall i tonn CO₂e.

Hovedgrupper	Adm.	Barne- hage	Grunn- skole	Helse	VAR	Kultur	Sam- ferdsel	Bolig	Annet	SUM
Forbruksvarer	292	216	445	675	68	273	55	9	64	2097
Reise og transport	58	32	536	453	77	28	50	2	39	1275
Energi	116	83	588	249	146	205	139	160	45	1731
Bygg og infrastruktur	138	88	3104	132	1033	290	419	839	78	6122
Kjøp av tjenester	345	856	353	1034	202	17	19	75	488	3390
SUM	949	1275	5026	2543	1527	814	682	1085	714	14 615

Hovedgruppe	Prosent
Bygg og infrastruktur	42 %
Kjøp av tjenester	23 %
Energi	12 %
Forbruksvarer	14 %
Reise og transport	9 %

Sub-kategori	Prosent
Grunnskole	34 %
Helse & Sosial	17 %
VAR	10 %
Kultur	6 %
Bolig	7 %
Annet	5 %
Administrasjon	7 %
Barnehage	9 %

4.1.1. Klimaregnskap fordelt på innkjøpskategorier

Figur 7 gir en oversikt over klimafotavtrykket til Malvik kommune fordelt på de viktigste innkjøpskategoriene. Det er derfor kun inkludert innkjøp/forbruk som bidrar med mer enn 10 tonn CO₂e. i oversikten. Her ser vi blant annet at vedlikehold og byggetjenester har et dominerende bidrag både totalt sett (5,2 sammenlignet med 14,6 kt). Bidraget inkluderer drift og investeringer knyttet til både eksisterende bygg og infrastruktur, men også utbygging av ny infrastruktur innenfor bygg, anlegg og samferdsel. Majoriteten av utslipp er tilknyttet investeringer innenfor vedlikehold og byggetjenester i skolelokaler i kommunen.

Sammenligner vi nr.1 med strøm som er nr.2 på lista, er bidraget fra vedlikehold og byggetjenester omtrent 3,5 ganger så stort. Transportutgifter og drift av egne transportmidler har et bidrag på nesten 1000 tonn CO₂e. Dette bidraget omfatter drift av egne transportmidler og kjøp av ulike transporttjenester. Her er det reiser tilknyttet grunnskole og pleie og omsorg som er viktigst.



Figur 7: fordeling av klimafotavtrykk på ulike innkjøpskategorier, for bidrag høyere enn 10 tonn CO2e.

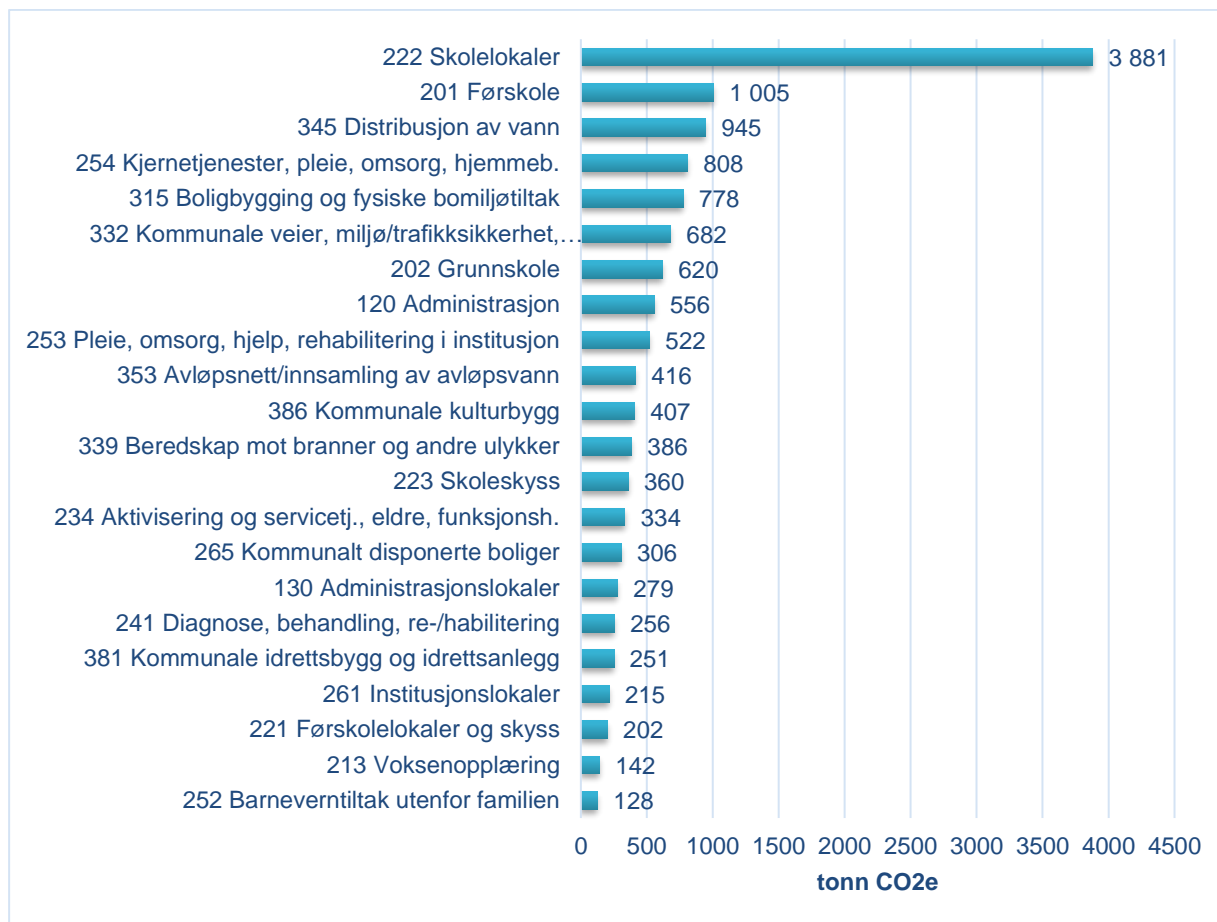
4.1.2. Klimaregnskap fordelt på tjenesteområder

Figur 8 viser en oversikt over ulike tjenesteområder tilknyttet Malvik kommunes egen virksomhet og deres respektive bidrag. Det er kun bidragene høyere enn 100 tonn CO2e. som er inkludert i figuren.

Via klimakostberegningene kan klimafotavtrykket fordeles ut over tjenestefunksjonene definert fra KOSTRA. En slik oversikt gir et godt innblikk i hvilke tjenesteområder som har det høyeste klimafotavtrykket.

Igen ser vi at det hovedsakelig er et bidrag som dominerer, nemlig utslipp fra funksjon 222: skolelokaler (3,8 kt). Bakt inn i dette bidraget er en stor andel utslipp fra investeringer og drift tilknyttet vedlikehold og byggetjenester (3,0 kt), og strømforbruk i bygningene (0,4 kt). For bidraget førskole¹⁶, er det derimot kjøp av tjenester fra private aktører (0,6 kt) og kjøp av matvarer (0,13 kt) som dominerer bidraget. For virksomhetsområde distribusjon av vann, ser vi at bidraget fra vedlikehold og byggetjenester (0,6 kt), men også materialer til vedlikehold (0,15 kt) er viktig.

¹⁶ En KOSTRA-kategori tilknyttet barnehage.



Figur 8: Fordeling av klimafotavtrykk på ulike tjenestefunksjoner. Kun bidrag høyere enn 100 tonn CO2e. er inkludert i figuren.

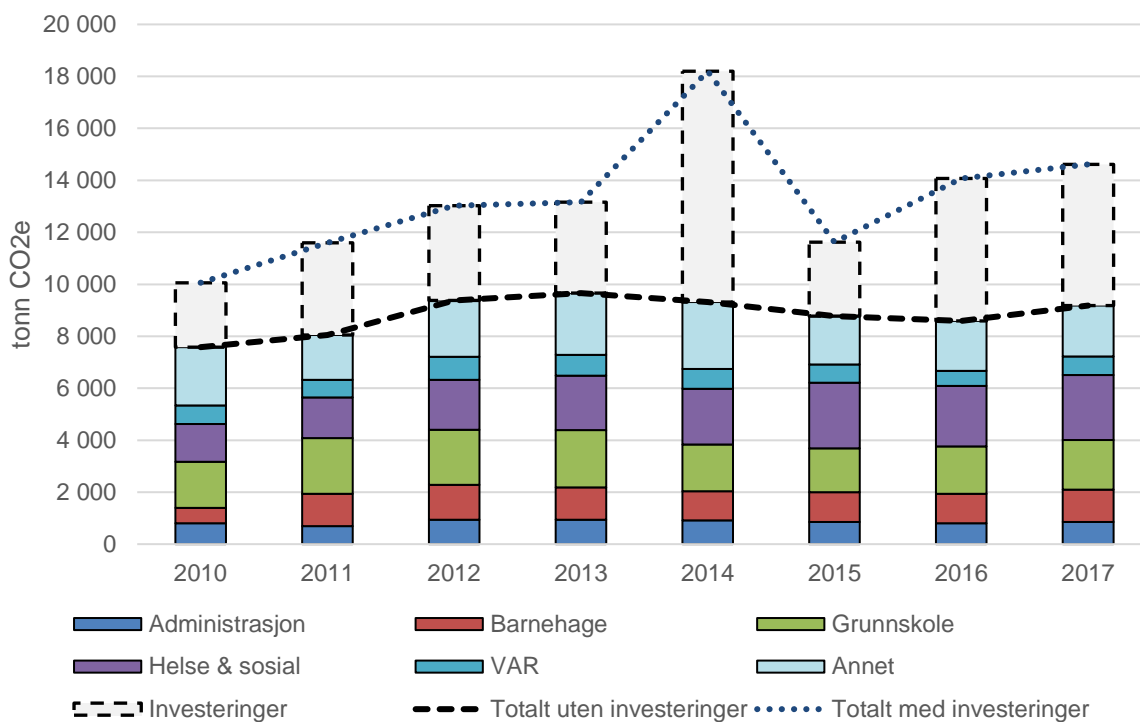
4.1.3. Historisk oversikt over klimaregnskapet fordelt på drift og investeringer

Figur 9 og Figur 10 viser en historisk oversikt over hvordan klimafotavtrykket til Malvik kommune har utviklet seg over tid, fordelt på tjenestefunksjoner og innkjøpskategorier. Den historiske oversikten vises mellom 2010 og 2017, og tidligere år er ikke inkludert på grunn av noe lavere datakvalitet før 2010. I tillegg er investeringene skilt ut for å kunne vise trenden kun for drift av kommunens egen virksomhet.

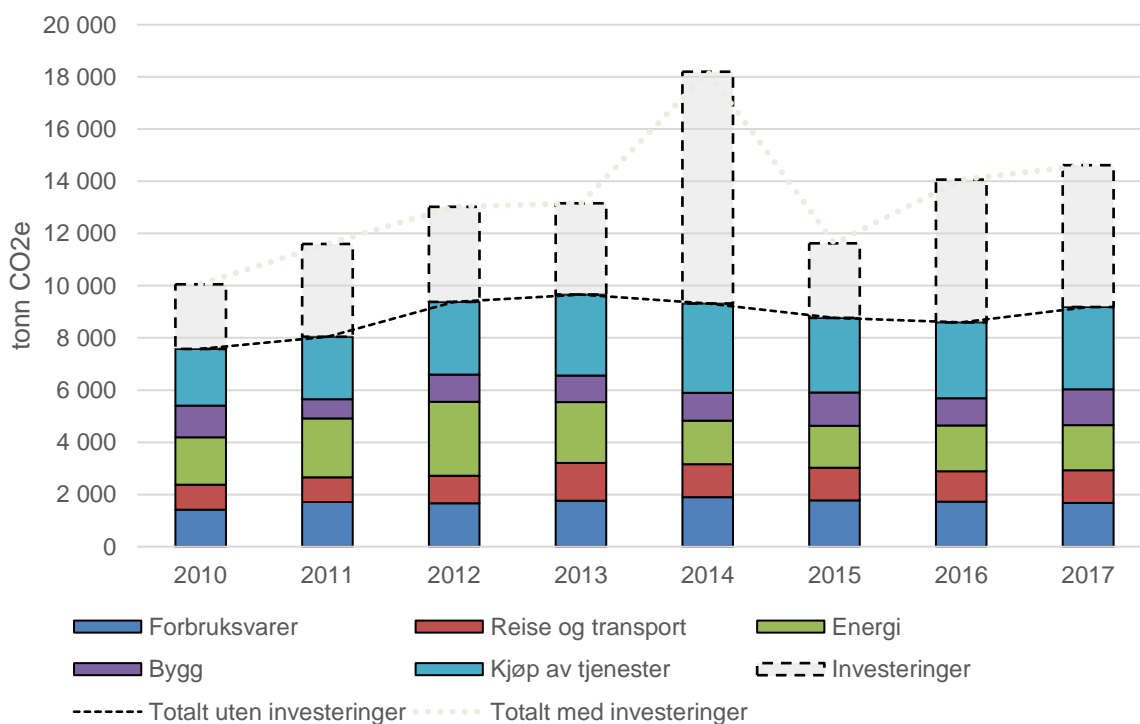
Ser vi på driften kommunens egen virksomhet ser vi at den totale historiske utviklingen er relativt lik fra år til år. År 2013 det året hvor bidraget fra drift var høyest, tett etterfulgt av år 2017. Vi ser også at fordelingen mellom de ulike tjenesteområdene er forholdsvis lik i hele perioden, hvor kun barnehage har et svært lavt bidrag i 2010, før det får en oppgang i 2011 og fremover mot 2017. I tillegg ser vi at helse og sosial totalt sett går opp 1000 tonn CO2e. mellom 2010 og 2017, noe som må betraktes som en ganske høy økning. I 2017 var bidraget stort på grunn av kjøp av tjenester til kategorien.

Inkluderer vi investeringer i klimaregnskapet, ser den historiske utviklingen ganske annerledes ut. Blant annet varierer den i mye større grad fra år til år, hvor 2014 skiller seg ut sammenlignet med de andre årene grunnet store bidrag fra investeringer. Dette bidraget er igjen hovedsakelig tilknyttet investeringer i byggevirksomhet. Spesifikt skyldes bidraget blant annet utbygging av et kulturhus i Hommelvik, 50 nye sykehjemsplasser i Hommelvik,

videre utbygging av Svebergmarka, ferdigstilling av ny tunnel, og rehabilitering av nytt kunstgressdekke og tribune på Viksletta idrettspark.



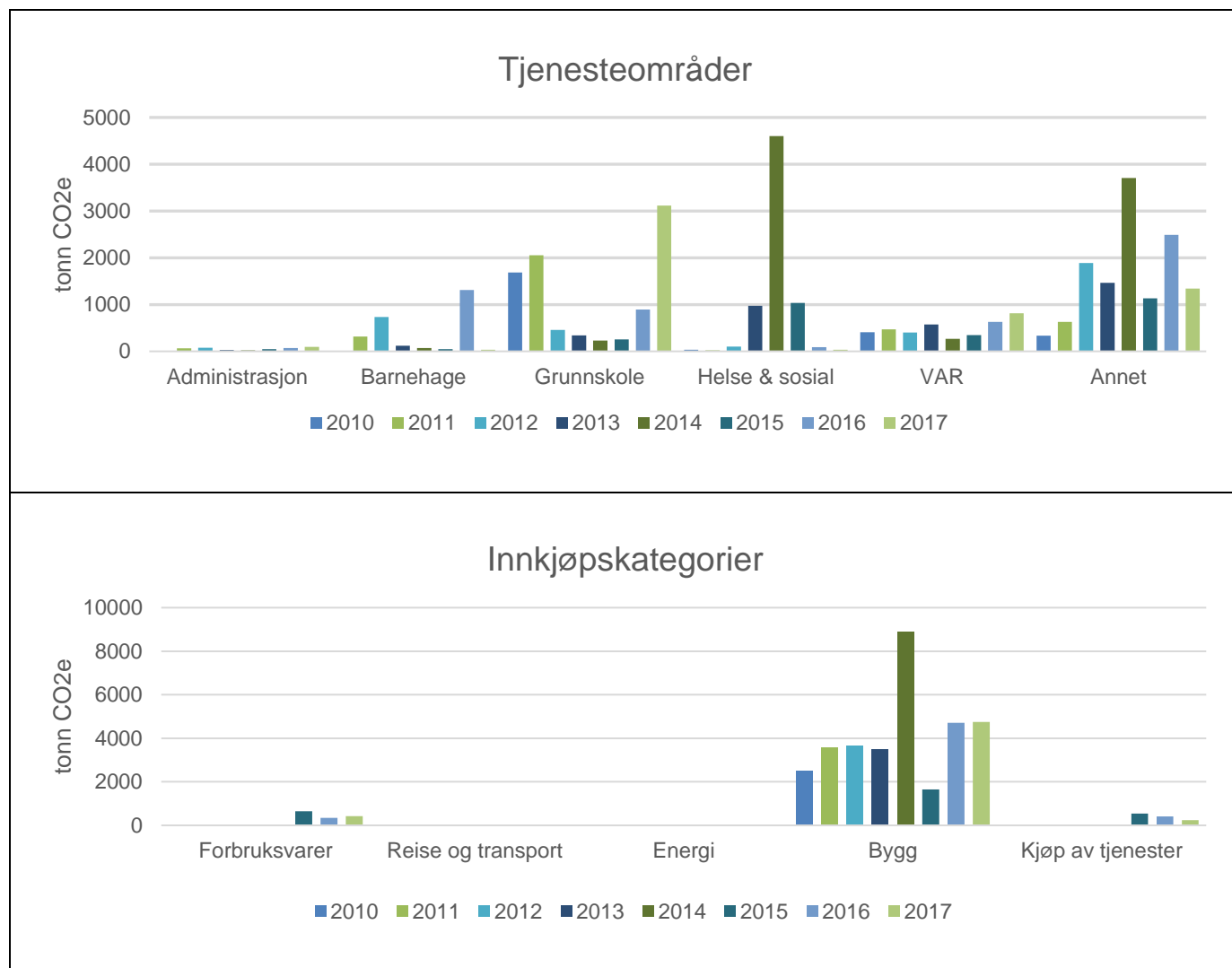
Figur 9: Historisk oversikt over klimafotavtrykket til egen virksomhet fordelt på tjenestefunksjon.



Figur 10: Historisk oversikt over klimafotavtrykket til egen virksomhet fordelt på innkjøpskategorier.

Figur 11 presenterer en historisk oversikt over de totale investeringene fordelt på tjenesteområder og på innkjøpskategorier. Ser vi på innkjøpskategorier, kommer det tydelig frem at investeringene fra år til år varierer, samtidig som de er hovedsakelig knyttet opp mot investeringer i bygg. Bygg kategorien her dekker også annen infrastruktur. Vi ser også igjen at 2014 var det året med desidert størst investeringer (8,8 kt CO₂e.), noe som tilsvarer nesten dobbelt så høye bidrag sammenlignet med 2016 som er nr. 2 på lista. Grunnen til dette er som nevnt de store investeringene i skole, helse og kultur. Ved å ha denne oversikten ser vi også hvordan investeringer fordeler seg ut over de ulike tjenesteområdene, og at bidra til de ulike virksomhetene kun stammer fra investeringer i bygg.

I 2014 når investeringene var desidert størst i løpet av perioden 2010-2017 kan vi også få mer detaljert oversikt over hvilke tjenesteområder som fikk høye investeringer innenfor bygg. I all hovedsak er det bidrag tilknyttet helse og sosial, samt annet-kategorien (typisk dekker kulturbygg, idrettsbygg og samferdsel). Disse har bidrag på henholdsvis 4,6 og 3,7 kt CO₂e. i 2014. Vi ser også at for 2017 var bidraget fra investering høyt (5,4 kt CO₂e.), hvor det igjen er bidrag fra bygg som dominerer (4,8 kt CO₂e.). Bidraget fordeler seg hovedsakelig ut over grunnskole (3,1 kt), annet (1,3 kt), og VAR (0,8 kt).



Figur 11: Historisk oversikt over totale investeringer fordelt på tjenesteområder og innkjøpskategorier.

4.1.4. Scope-fordeling av klimaregnskap

Med utgangspunkt i tall på forbruk av drivstoff (bensin og diesel), fyringsolje og energi er utslippene fra kommunens virksomhet fordelt på scope:

- **Scope 1:** Direkteutslipp som kommer fra kilder innenfor kommunens grenser. Dette kan typisk være fra forbrenning av drivstoff, men også andre prosesser som forårsaker utslipp. For eksempel fra nedbryting av organisk avfall eller kjemisk industri.
- **Scope 2:** Utslipp fra produksjon og distribusjon av innkjøpt energi. For eksempel elektrisitet, varme, damp og/eller kjøling.
- **Scope 3:** Utslipp som forårsakes av kommunen og innbyggernes aktiviteter og innkjøp.

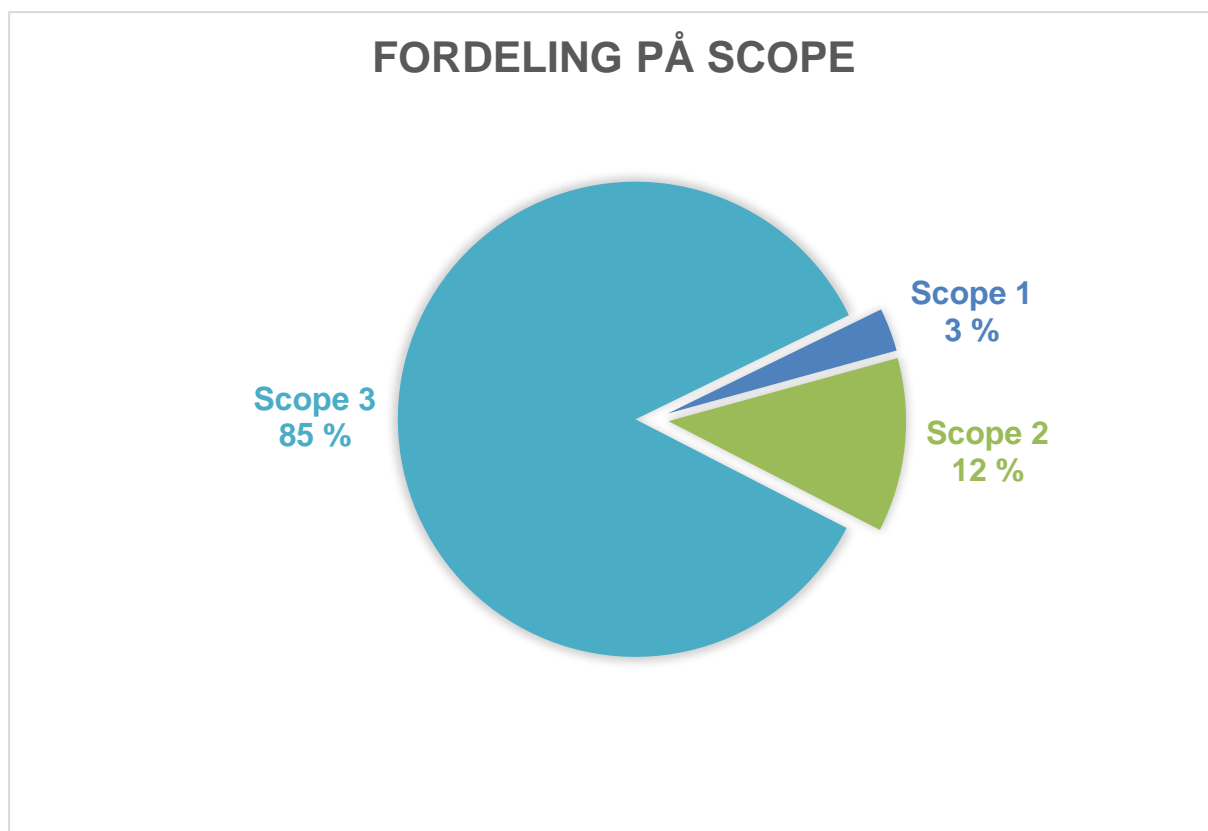
Tabell 2 presenterer forbruk og data som er tilskrevet hvert scope samt resultatet, det vil si tonn CO₂e. for hvert scope. Fordelingen er gjort ved å kombinere data rapportert av Malvik kommune og resultat fra Klimakost-analysen av kommunens virksomhet. Det vil si at Scope 1 er utslipp fra forbrenning av det drivstoffet som er rapportert fra kommunen og det som SSB rapporterer av fysisk forbruk av fyringsolje i formålsbygg. Scope 2 er utslipp beregnet ut fra kommunens fysisk rapporterte forbruk av elektrisitet og fjernvarme til SSB kombinert med energibruk ut over formålsbygg (eksempelvis gatelys, VA-anlegg, kommunale boliger) estimert med økonomiske verdier på innkjøpt energi. Scope 3 er dermed det samlede klimafotavtrykket til Malvik kommunes egen virksomhet minus de delene som inngår i scope 1 og 2.

Figur 12 presenterer resultatet. Scope 3 utslipp, det vil si indirekte utslipp fra innkjøp av varer og tjenester utgjør brorparten av klimafotavtrykket med 85 % av totalen. Utslipp fra innkjøp av energi, det vil si elektrisitet, utgjør 12 % og direkte utslipp fra kommunens virksomhet ved forbrenning av drivstoff og fyringsolje

Tabell 2: Data og omregningsfaktor benyttet for å dele opp klimaregnskapet av kommunens virksomhet i scope 1, 2 og 3.

Scope	Bidrag	Mengde	Enhet	Tonn CO ₂ e.
Scope 1	Drivstoff, bensin	22995	liter	65
	Drivstoff, diesel	100542	liter	312
	Drivstoff km-godtgjørelse	322 447	Km	54
	Energi fyringsolje	----	----	0
Scope 2	Elektrisitet nordisk elmiks	----	----	1505
	Elektrisitet norsk elmiks	----	----	436
	Fjernvarme og bioenergi			226
Scope 3	Kjøp av transporttjenester			576
	Annen transport og reise			268
	Forbruksvarer			2457
	Bygg og infrastruktur			6122
	Kjøp av tjenester			3030

Sum scope 1				430
Sum scope 2				1731
Sum scope 3				12 454
Sum alle scope med nordisk elmiks				14 615
Sum alle scope med norsk elmiks				13 545
	<i>Utslippsfaktor forbrenning bensin</i>	2,3	<i>kg CO2e./liter</i>	
	<i>Utslippsfaktor forbrenning bensin</i>	2,7	<i>kg CO2e./liter</i>	
	<i>Utslippsfaktor kjøregodtgjørelse</i>	0,166	<i>kg CO2e./km</i>	
	<i>Nordisk elektrisitetstsmiks</i>	114	<i>g CO2e./kWh</i>	
	<i>Norsk elektrisitetstsmiks</i>	33	<i>g CO2e./kWh</i>	



Figur 12: Fordeling på scope for klimaregnskapet egen virksomhet med nordisk elektrisitetstsmiks

4.1.5. Sammenligning kommunalt, fylkes- og nasjonalt nivå

Kommunens klimaregnskap er sammenlignet med andre kommuner for å finne områder kommunen kan eller bør fokusere på ved implementering av klimatiltak. Det er samtidig viktig å være klar over at ulike kommuner har ulike utfordringer. Noen kommuner har lav befolkningstetthet, noe som øker behovet for reise og transport. Andre kommuner kan for eksempel ha klimatiske utfordringer, og dette påvirker både energibruken- og behovet.

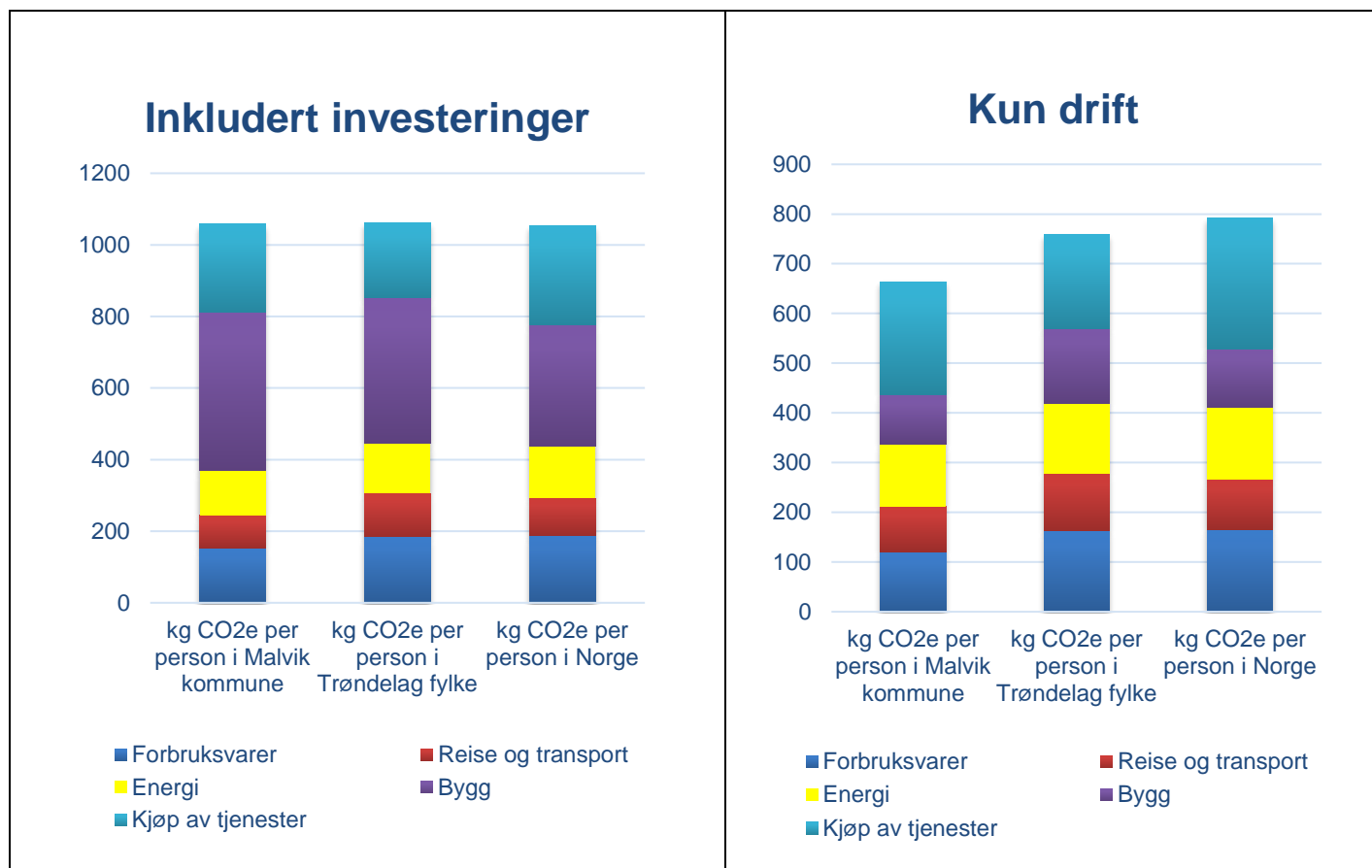
Figur 13 sammenligner klimafotavtrykket, per innbygger, fordelt på innkjøpskategorier i Malvik kommune. I tillegg viser figuren en sammenligning med snittet for Trøndelag fylke og Norge. Begge figurene skiller også mellom investeringer og drift.

Totalt ligger klimafotavtrykket til innbyggerne i Malvik kommune på 1057 kg CO₂e. per innbygger, noe som er omtrent helt likt som det nasjonale snittet. Sammenlignet med fylket, er klimafotavtrykket rett under snittet i Trøndelag (1057 mot 1061 kg CO₂e.). Det er noe ulik fordeling mellom fotavtrykket til Malvik sammenlignet med Trøndelag og Norge som helhet, hvis vi inkluderer investeringer i klimafotavtrykket:

- Bidrag fra forbruksvarer er omtrent 20 % lavere enn både snittet for Trøndelag fylke og for Norge
- Reise og transport er henholdsvis 25 % og 12 % lavere enn snittet for Trøndelag og Norge.
- Kategorien bygg er den eneste kategorien som er høyere enn snittet for fylket og for Norge. Her ligger bidraget på henholdsvis 9 % og 30 % over snittet for Trøndelag og Norge.

Ser vi på klimafotavtrykket tilknyttet drift av kommunen, er resultatet litt annerledes. Totalt sett ligger da klimafotavtrykket til Malvik kommune på 664 kg CO₂e. per innbygger, og Trøndelag og Norge på henholdsvis 758 kg CO₂e. og 791 kg CO₂e.

- Totalt sett ligger Malvik kommune henholdsvis 12 og 16 % lavere enn snittet til Trøndelag og Norge.
- For Malvik kommune reduseres bidraget fra bygg med 344 kg CO₂e., det største enkeltbidraget for kommunen blir nesten det minste når vi ekskluderer investeringer.
- Reduksjonen fra forbruksvarer er på 31 kg CO₂e. for Malvik kommune og står dermed frem som den kategorien som er nr. 2 på lista over største investeringer.



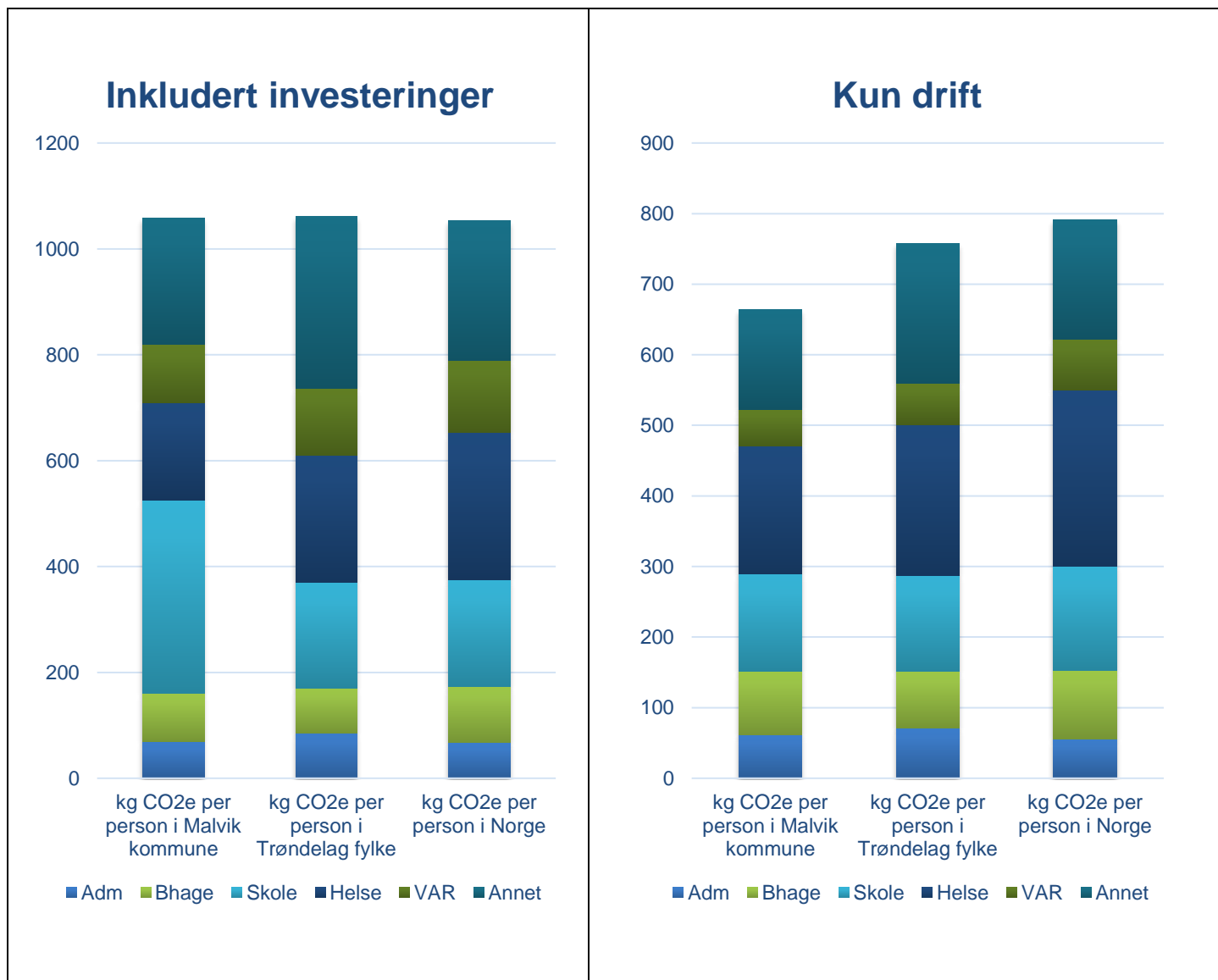
Figur 13: Sammenligning mellom Malvik kommune, Trøndelag fylke og Norge fordelt på innkjøpskategorier.

Figur 14 viser mye av den samme fordelingen som Figur 13, hvor fordelingen baserer seg på ulike tjenesteområder. Totalt sett er de totale forskjellene like mellom snittene for Malvik kommune, fylket og det nasjonale nivået, både hvis vi inkluderer investeringer eller kun drift. Interessante observasjoner for klimafotavtrykkene inkludert investeringer er:

- Helse og sosial er 23 % lavere enn snittet i Trøndelag og 34 % lavere enn det nasjonale snittet.
- Administrasjon er nesten 20 % lavere enn snittet for Trøndelag (69 mot 84 kg CO₂e.), og 2 % høyere enn det nasjonale snittet.
- Bidrag fra skole er den desidert største delen av fotavtrykket for Malvik kommune, og står for nesten 35 % av totalen.
- Sammenlignet med snittet i fylket og i Norge, ligger bidraget fra skole i Malvik kommune hele 83 og 81 % høyere. Mesteparten av dette bidraget kommer fra investeringer i bygg.

Fordelt på kun drift i kommunen ser klimaregnskapet litt annerledes ut:

- Skole er kun 1 % høyere enn fylkessnittet og 7% lavere enn snittet i Norge når vi kun ser på drift.
- Barnehage er 12 % høyere enn fylkessnittet, og 7 % lavere enn det nasjonale snittet.
- Vann, avløp og renovasjon i Malvik kommune reduseres fra 110 til 51 kg CO₂e. per innbygger, og holder seg relativt likt sammenlignet med fylkessnittet og landssnittet.



Figur 14: Sammenligning mellom Malvik kommune, Trøndelag fylke og Norge fordelt på tjenestefunksjoner.

4.2. Klimaregnskap Malvik kommunes geografiske område

4.2.1. Geografisk fordelt klimaregnskap

Som nevnt tidligere i kapittel 3 er de geografiske klimagassutslippene til Malvik kommune beregnet på bakgrunn av åpen statistikk fra SSB. De dekker direkteutslipp innenfor det geografiske området til Malvik kommune, og som vi ser er det rapportert inn data mellom 2009 og 2016.

De Geografisk fordelte klimagassutslippene i Malvik kommune viser et totalt utslipp på **46,6 kt CO₂e** i 2016 (Tabell 3). Av dette kommer 73% av utslippene (34 kt) fra transportutslipp, hvorav nesten 70% av utslippet (23 kt) stammer fra lette kjøretøy. Utslippet fra tungtrafikk og lette kjøretøy inkluderer gjennomgangstrafikk i kommunen.

Andre viktige direkteutslipp fra Malvik kommunes geografiske område er jordbruk (6,4 kt) og avfall og avløp (3,6 kt). Jordbruk er fordelt på direkteutslipp fra fordøyelsesprosesser (2,9 kt), gjødselshåndtering (0,6 kt) og jordbruksarealer (2,8 kt). Kategorien avfall og avløp er fordelt på hovedsakelig avfallsdeponigass (3,4 kt) og utslipp av lystgass og metangass fra avløpsanlegg¹⁷ (0,2 kt). Det er sannsynlig at utslipp fra avfallsdeponigass er overestimert, da utslippet fra deponiet i Malvik ble målt av deponiets eier, NORSAS AS i 2008, og det ble funnet at utslippet var betydelig lavere enn anslått av SFT¹⁸. SSBs beregningsmodell tar ikke hensyn til ulik drift av et deponianlegg, eller fordelingen mellom fraksjoner i deponiet. Det fanges heller ikke opp om det er uttak av metan på deponiet, eller om det er gjennomført andre tiltak, som for eksempel fakling [4].

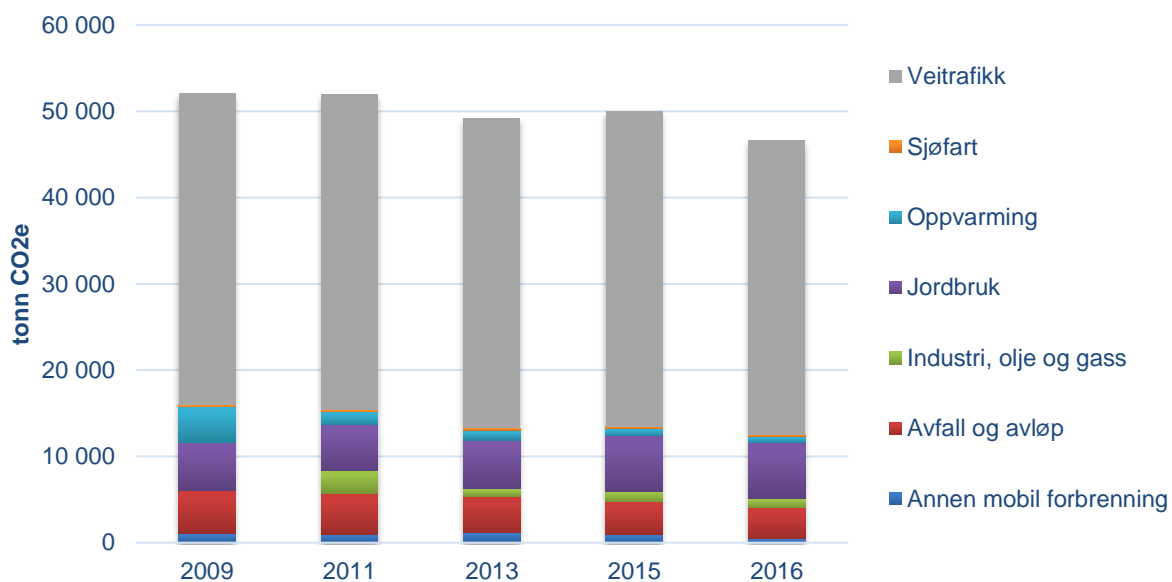
Av andre kategorier som har betydelig lavere utslipp enn de viktigste, er det interessant å se reduksjonen av utslipp fra oppvarming. Denne kategorien består i all hovedsak av forbrenning av ulike petroleumsprodukter som fyringsolje, fyringsparafin og LPG. I 2016 bestod utslipp fra oppvarming tilknyttet petroleumsprodukter for 46% av utslippet. Resten av andelen kommer fra vedfyring, selv om CO₂-utslippet fra denne forbrenningen regnes som netto-utslipp. Grunnen til utslippet fra vedfyring kommer derimot fra metanutslipp ved forbrenning av ved.

¹⁷ CO₂ utslipp fra avløpsvann er av biogen opprinnelse og regnes derfor som netto nullutslipp.

¹⁸ Energi- og klimautredning Malvik kommune

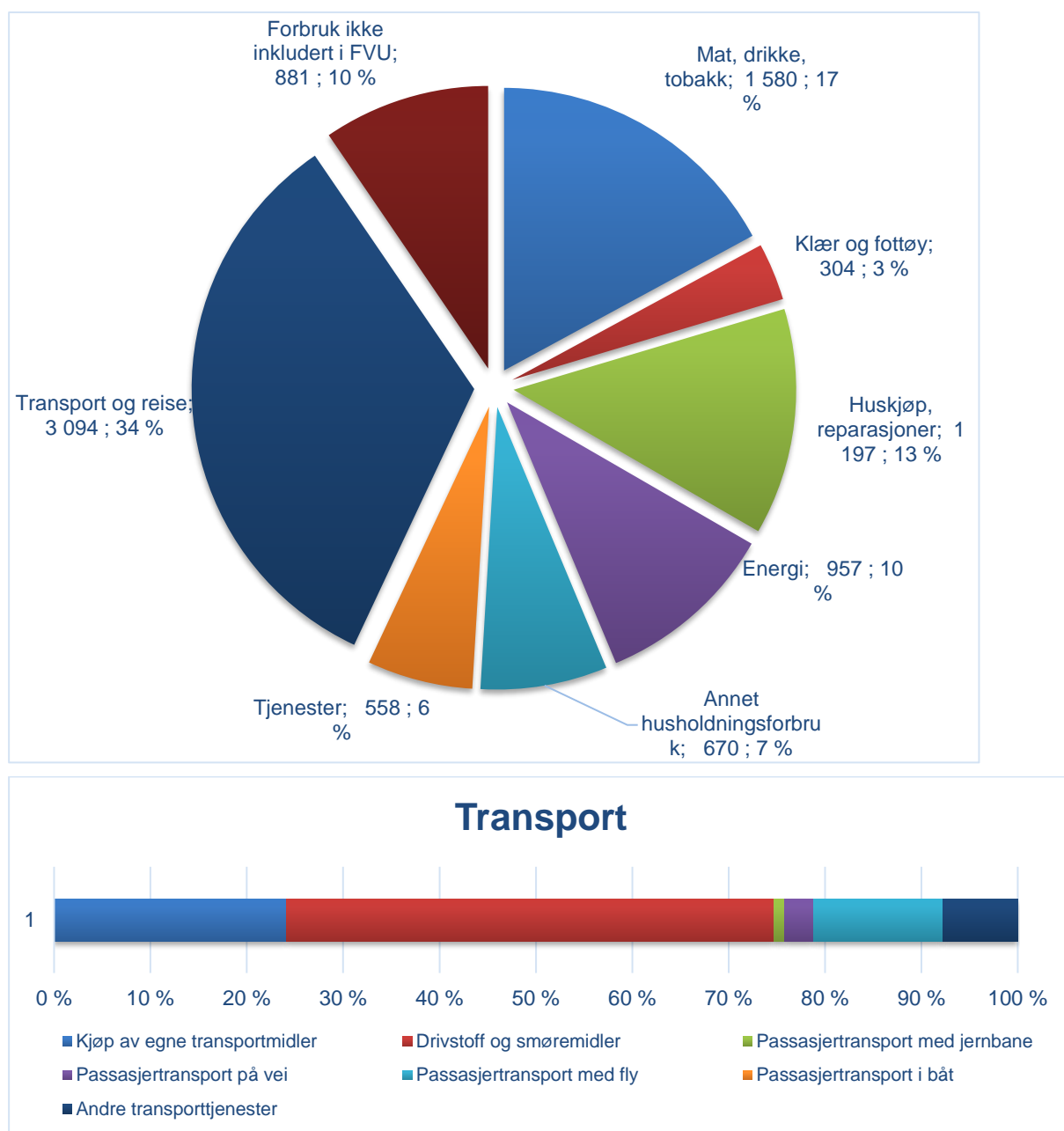
Tabell 3: oversikt over det geografiske klimagassutslippet i Malvik kommune.

tonn CO2e.	2009	2011	2013	2015	2016
Annen mobil forbrenning	1 017	978	1 185	945	451
Avfall og avløp	5 072	4 738	4 158	3 813	3 595
Industri, olje og gass	-	2 643	953	1 203	1 103
Jordbruk	5 570	5 310	5 590	6 439	6 444
Oppvarming	4 064	1 479	1 152	859	727
Sjøfart	230	230	230	149	201
Veitrafikk	36 070	36 585	35 921	36 557	34 134
Totalsum	52 023	51 964	49 189	49 965	46 654



4.2.2. Klimafotavtrykk private husholdninger

I Figur 15 illustreres et estimat av klimafotavtrykk av privat husholdning. Totalt utgjør dette omtrent 9,2 tonn CO₂e. per person og fordeles slik vi ser under. Transport – med over 1/3-del av klimafotavtrykket er oppsplittet i mer detalj. Ut over transport er viktige bidrag: Mat og drikke (17%), hus og energi (23%).



Figur 15: Privat klimafotavtrykk, kg CO₂e. per person

5. FOKUSOMRÅDER OG FREMTIDIG UTVIKLING

5.1. Bakgrunn og forutsetninger

I følgende kapittel presenteres overordnede framskrivinger og potensielle utslippsreduksjoner for Malvik kommunes relevante klimaregnskap: Malvik kommunes egen virksomhet, og Malvik kommunes samfunn. Framskrivningene er basert på sektorfordeling for samfunnet som helhet, og på tjenestekjøp for egen virksomhet. Det er tatt utgangspunkt i tiltaksalternativene i Tabell 4 og Tabell 5 og på bakgrunn av det, anslått en størrelse på reduksjonspotensialer som vi mener er mulig for Malvik kommune å oppnå frem mot 2030.

For Malvik kommunes egen virksomhet er det inkludert tiltak innenfor de ulike innkjøpskategoriene (Tabell 4), og dette er ment som en veiledende oversikt over hva som kreves fra kommunen for å oppnå 45 % reduksjon av klimagassutslipp innen 2030, sammenlignet med år 2010¹⁹. Da en rekke av sektorene viser utslipp fra et fotavtrykksperspektiv er det naturlig at det rettes et større fokus mot hvilke krav som settes i innkjøpsfasen til kommunen. Dette kan gjelde for eksempel miljøkrav ved innkjøp av kjøretøy til kommunens bilpark, miljøkrav på byggeplass ved potensiell utbygging av skoler, barnehager eller andre offentlige bygg, krav til miljøvennlige materialvalg og miljøvennlig drift av byggene, og miljøkrav ved andre anskaffelser kommunen skal gjøre. I tillegg er det valgt å inkludere to ulike scenarier på innkjøpskategorien bygg, da denne sektoren har et høyt bidrag i Malvik kommune. Dette gir også et innblikk i spennet av reduksjonspotensial frem mot 2030.

For Malvik kommunes samfunn og geografiske område presenteres en liknende oversikt, som også skal fungere som en veiledende oppsummering for hva som anslås som realistiske utslippskutt (Tabell 5). Som allerede nevnt tidligere i rapporten hvor klimaregnskapet til Malvik kommunes geografiske område ble presentert, så vi at veitrafikk med lette og tunge kjøretøy, samt jordbruk har viktige bidrag i kommunen. På grunn av dette er det valgt å vurdere to ulike scenarioer for disse sektorene. Eksempelvis fra veitrafikk i Malvik kommune har vi et **base case-perspektiv** som beskriver ambisiøse tiltak som forventes på grunn av teknologiutvikling og potensiell innfasing av miljøvennlige kjøretøy uten spesielle restriksjoner fra kommune og stat. **Best case-perspektivet** derimot, forholder seg i større grad til en ambisiøs innfasing av miljøvennlige kjøretøy, krav til forbrukers innkjøp av kjøretøy, og teknologiutvikling som i base case-perspektivet. Begge tar også utgangspunkt i TØIs trendbane om utvikling i utslipp fra kjøretøy frem mot 2030.

Med utgangspunkt i Tabell 4 og Tabell 5 får vi framskrivinger av klimaregnskapene til Malvik kommune frem mot 2030 som vist i Figur 16 og Figur 17. På bakgrunn av IPCCs funn om 45% reduksjon av klimagasser innen 2030 for å ikke overskride 1,5 graders oppvarming²⁰²¹, er dette valgt som målsetting for framskrivingene til de to klimaregnskapene.

¹⁹ På bakgrunn av FN Klimapanels spesialrapport om 1,5 graders oppvarming

²⁰ <https://www.ipcc.ch/report/sr15/>

²¹ <http://www.miljodirektoratet.no/no/Nyheter/Nyheter/2018/Oktober-2018/FNs-klimapanel-Klimagassutslippene-ma-reduseres-med-om-lag-45-prosent-innen-2030/>

Malvik kommunes egen virksomhet

Tabell 4: Oppsummering over innkjøpskategorier, deres utslippsstørrelser og essensielle tiltak og reduksjonsmuligheter frem mot 2030.

Innkjøpskategori	Utslipp i 2017 i tonn CO ₂ e.	Viktige utslipp	Typiske tiltak	Reduksjon	Utslipp i 2030 i tonn CO ₂ e.
Forbruksvarer	2 097	<ul style="list-style-type: none"> - Materiell: 793 tonn CO₂e. (annet forbruksmateriell/råvarer og tjenester: totalt utslipp: 584 tonn CO₂e.) - Matvarer: 602 tonn CO₂e. (385 tonn CO₂e. til Helse & Sosial) - Inventar og utstyr: 701 tonn CO₂e. (699 tonn CO₂e. til inventar og utstyr) 	<ul style="list-style-type: none"> - Grønne anskaffelser - Økt levetid på produkter - Rutiner som sikrer at guider og veiledninger for miljøvennlige offentlige innkjøp gjennomføres. 	50 %	1 048
Reise og transport	1 275	<ul style="list-style-type: none"> - Reise og godtgjørelse: 268 tonn CO₂e. - Transport: 1006 tonn CO₂e (hvorav 360 tonn CO₂e. går til skoleskyss). 	<ul style="list-style-type: none"> - Teknologiforbedringer av kjøretøy - Overgang til lavutslippskjøretøy for egen kjøretøypark og innkjøpte transporttjenester - Ambisjon om å bruke miljøvennlige transportreiser ved ansattreiser - Kutte ansattreiser ved bruk av forbedret kommunikasjonsteknologi. 	70 %	382
Energi	1731	<ul style="list-style-type: none"> - Energi/strøm: 1505 tonn CO₂e. (401 tonn til grunnskole). - Fjernvarme: 226 tonn CO₂e. (187 tonn til grunnskole) 	<ul style="list-style-type: none"> - Energieffektivisering av bygg for å redusere energibruken - Se på muligheten for EPC-prosjekter - Energisparetiltak via ENOVA 	60 %	692
Bygg	6 122	<ul style="list-style-type: none"> - Vedlikehold og byggetjenester: 5175 tonn CO₂e. (3014 tonn CO₂e går til skolelokaler) - 3104 tonn CO₂e. til Grunnskole. 	<p>Base case:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fokus på miljøvennlige materialer i nybygg og ved rehabilitering av bygg - Se på muligheten for fossilfrie 	45 %	3 367

		- 1033 tonn CO2e. til Vann, avløp og renovasjon.	anleggsplasser - Klima- og miljøkrav til entreprenører ved ulike prosjekter		
			Best case: - Base case tiltak - Mer ambisiøs innføring av miljøvennlige materialer	70%	1 837
Kjøp av tjenester	3 390	- 1034 tonn CO2e. til Helse & Sosial - Generelt sett 1362 tonn CO2e. fra kjøp av private tjenester (673 tonn CO2e. til Barnehage, og 440 tonn CO2e. til Pleie og Omsorg).	- Stille klima- og miljøkrav til de ulike innkjøpte tjenester - Teknologiutvikling innen blant tjenester som er kombinasjon av bidrag fra transport, energi og bygg	50 %	1 695
Totalt utslipp Base Case	14 615	Alle tiltak nevnt ovenfor iverksettes inn mot kommunens egen virksomhet. (NB: her sammenlignet med 2017, ikke 2010).		51 %	7 185
Totalt utslipp Best Case	14 615	Alle tiltak nevnt ovenfor iverksettes inkludert et mer ambisiøst fokus på bygg (NB: her sammenlignet med 2017, ikke 2010).		61 %	5 655
Totalt utslipp BAU	14 615	Totalt klimagassutslipp i Malvik kommunes egen virksomhet hvis ingen spesielle tiltak innføres. Dette fremstår dermed som et Business-as-Usual perspektiv.		41 % økning	20 657

Malvik kommunes samfunn

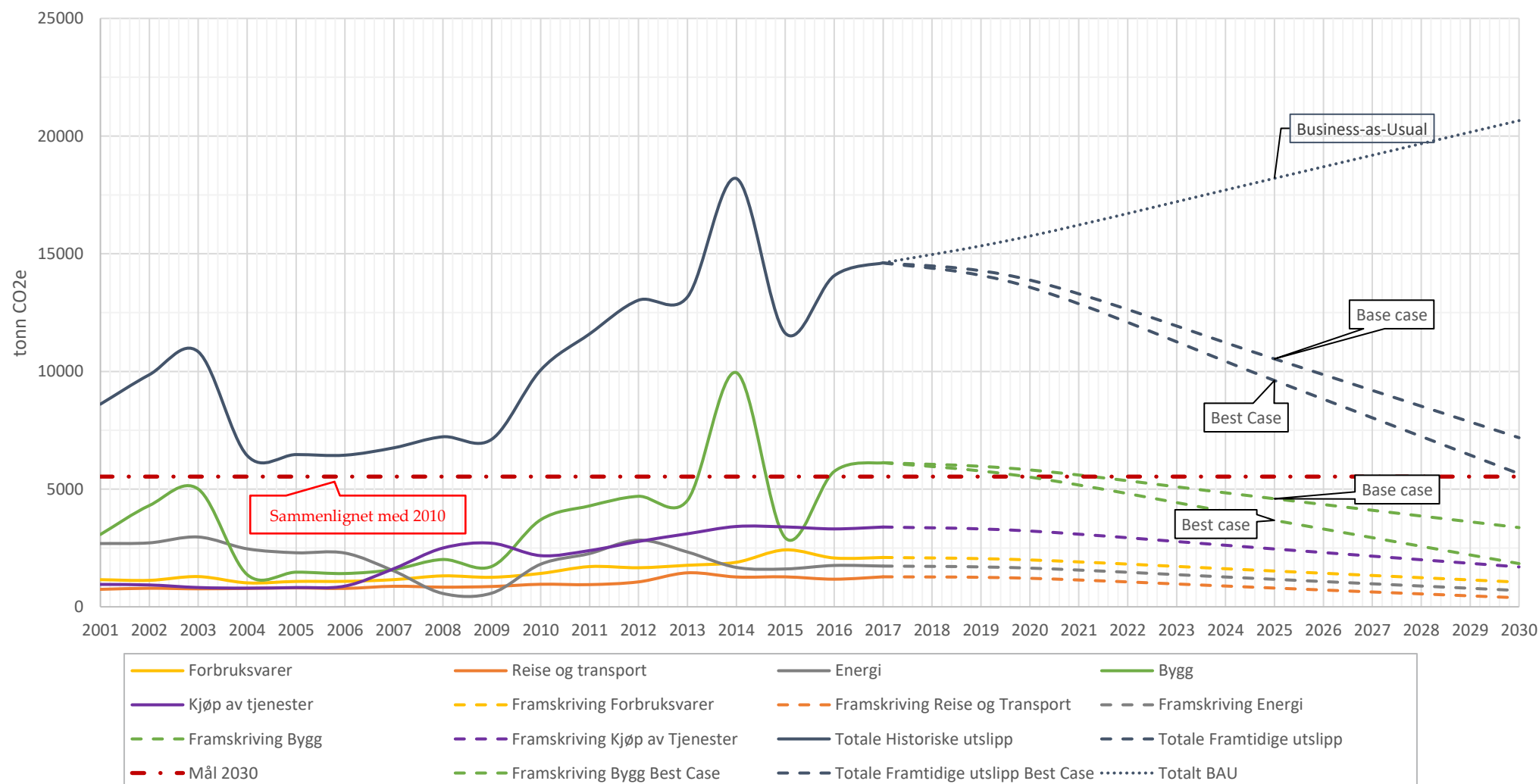
Tabell 5: Oppsummering av Malvik kommunes geografiske område, relaterte utslippsstørrelser, tiltaksalternativer og reduksjonspotensialer frem mot 2030.

Sektor	Utslipp i 2017 i tonn CO2e.	Oppsummering av kategori	Fordeling utslipp	Mulige tiltak	Reduksjon	Utslipp i 2030 i tonn CO2e.
Annen mobil forbrenning	451	Omfatter utslipp fra bruk av avgiftsfri autodiesel i motorredskaper i sektorer som jordbruk, skogbruk, forsvar, bygg og anlegg. Maskineri som benyttes i private husholdninger er også inkludert. Dekker utslipp fra dieseldrevne motorredskaper og fra bruk av snøscooter.	Dieseldrevne motorredskaper: 350 tonn CO2e. Snøscooter: 101 tonn CO2e.	- Elektrifisering av maskiner og kjøretøy - Teknologiforbedringer og energieffektivisering av kjøretøy tilknyttet jordbruk og skogbruk - Fossilfrie anleggsplasser	35 %	293
Avfall og avløp	3 595	Dekker metanutslipp fra avfallsdeponier (3408 tonn CO2e.), utslipp fra biologisk behandling av avfall, og utslipp fra avløp og avløpsrensing (187 tonn CO2e.). Biologisk behandling av avfall inkluderer utslipp fra hjemmekompostering, komposteringsanlegg og biogassanlegg.	Avfallsdeponigass: 3408 tonn CO2e. Avløpsrensing: 187 tonn CO2e. biologisk behandling av avfall: 0 tonn CO2e.	- Uttak og fakling av metangass - Utnytte metangass fra deponi til biogassproduksjon - Reduksjon i utslipp grunnet forbud mot deponering. - Biogassproduksjon fra slambehandlingsanlegg og organisk avfall	30 %	2 517
Industri, olje og gass	1 103	Klimagassutslipp fra olje- og gassutvinning, industri og bergverk. Omfatter hovedsakelig olje- og gassutvinning på kontinentalsokkelen, og faller derfor utenfor kommunefordelingen. Imidlertid også noen landanlegg i næringen som allokeres til respektiv kommune.	Industri, olje og gass: 1103 tonn CO2e.	- Energieffektivisering av industriprosesser - CO2-fangst og lagring	20 %	882

Jordbruk	6 444	Klimagassutslipp fra fordøyelsesprosesser hos husdyr, gjødselshåndtering, og utslipp fra jordbruksarealer. Disse prosessene fører til dannelse av metan og lystgass. Energibruk i jordbruket er ikke medregnet i denne kategorien.	Fordøyelsesprosesser hos husdyr: 2992 tonn CO ₂ e. Gjødselshåndtering: 643 tonn CO ₂ e. Jordbruksarealer: 2809 tonn CO ₂ e.	Base case: - Klimaoptimal gjødsling - Forbedret drenering - Redusert jordpakking	10 %	5 799
				Best case: - Base case tiltak - Omlegging av jordbruk til andre jordbruksprodukter - Betydelig teknologiforbedring fra bla. biogassproduksjon fra husdyrgjødsel.	30 %	4 510
Oppvarming	727	Klimagassutslipp fra oppvarming av næringsbygg og husholdninger. Forårsakes i all hovedsak av ulike petroleumprodukter som fyringsolje, fyringsparafin og LPG. Vedfyring regnes i utgangspunktet som netto CO ₂ -nullutslipp, men vedfyring i husholdningene forårsaker noe metanutslipp, og dette gir et klimabidrag.	Oppvarming unntatt KOSTRA-tall og vedfyring (typisk bruk av fyringsolje): 346 tonn CO ₂ e. Vedfyring: 378 tonn CO ₂ e. Kommunale skolelokaler: 3,1 tonn CO ₂ e.	- Utfasing av fyringsolje - Installering av mer effektive fyringsovner	80 %	145
Sjøfart	201	Klimagassutslipp fra innenriks sjøfart, som inkluderer blant annet fiske, kysttrafikk, oljerelatert sjøfart, og andre fartøy (redningsfartøy, forsvar, statlig skip og nytteskip). Nasjonalt nivå står passasjerskip (ferger, cruise og hurtigbåter) for det høyeste forbruket av drivstoff.	Stykkgodsskip: 162 tonn CO ₂ e. Passasjer: 7 tonn CO ₂ e. Andre aktiviteter sjøfart: 20,7 tonn CO ₂ e.	- Effektivisering av drivstofforbruk - Utfase fossilt drivstoff - Bruk av landstrøm ved kai - Vurdere hydrogen	20 %	160

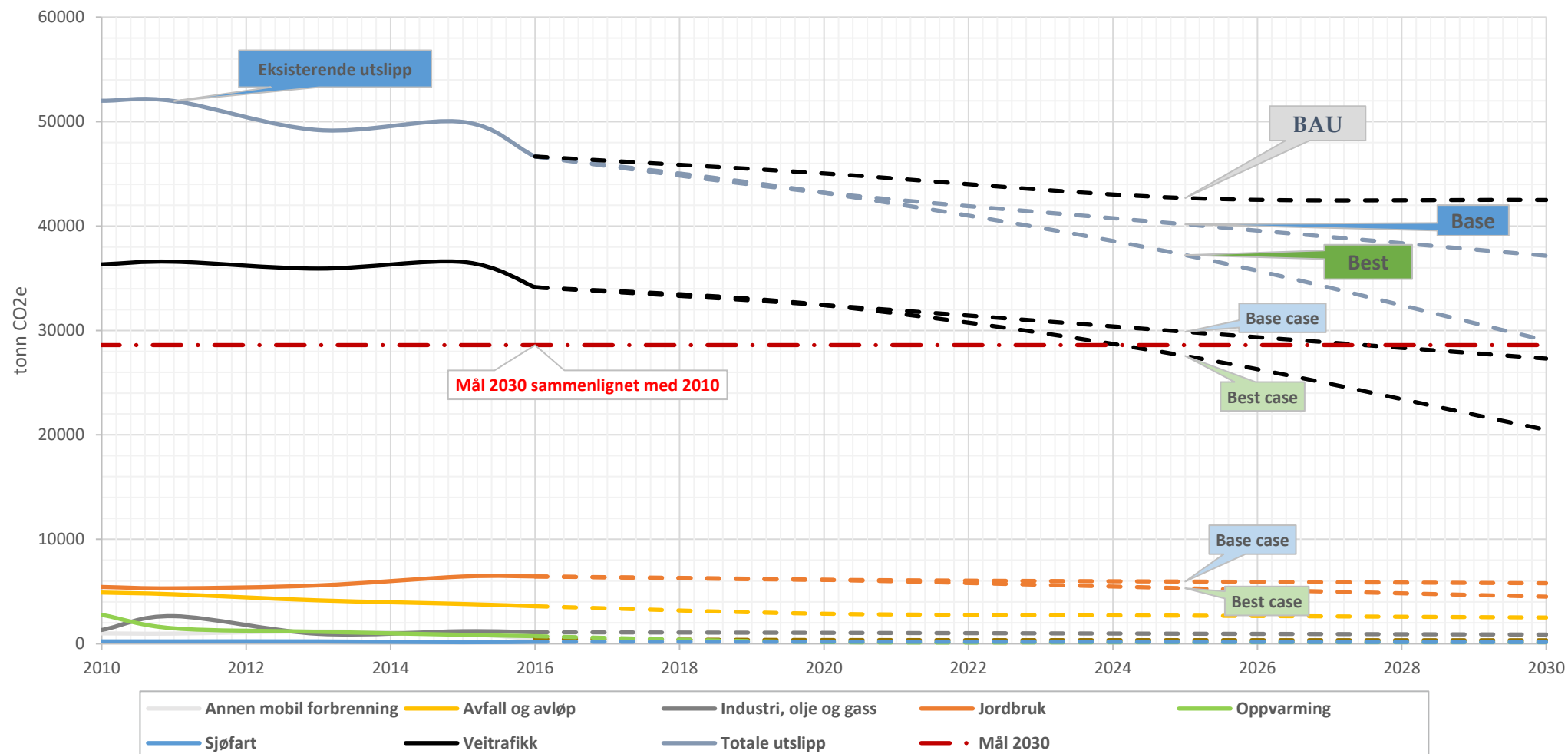
Veitrafikk	34 134	Klimagassutslipp fra tunge og lette kjøretøy. SSBs trafikkmodell for beregning av utslipp fra veitrafikk på bakgrunn av beregnet trafikkarbeid benyttes for kommunale veier.	Lette kjøretøy: 23424 tonn CO2e. Tunge kjøretøy: 10710 tonn CO2e.	Base case: - Redusere transportbehovet - Teknologiutvikling rundt drivstofftype og -forbruk - Elektrifisering av bilparken - Øke bruken av biodrivstoff - Økt kollektivbruk	30 %	23 894
				Best case: - Base case tiltak - Ambisiøse tiltak for å redusere transportbehov, som økte bompenger, forby fossilt drivstoff, økt innfasing av elektrisitet, hydrogen og biodrivstoff.	50 %	17 067
Totalt utslipp Base case	46 654	Totale klimagassutslipp for Malvik kommune basert på et Base case scenario, hvor tiltak gjennomført er ambisiøse men realistiske	Inkluderer tiltak fra alle sektorer, hvor det skilles mellom base case og best case på jordbruk og veitrafikk, da dette er de to største utslippskildene i Malvik kommune.	28 %	33 691	
Totalt utslipp Best case	46 654	Totale klimagassutslipp for Malvik kommune basert på et Best case scenario, hvor tiltak gjennomført er svært ambisiøse, og det kreve mye av Malvik kommune for at tiltakene kan gjennomføres.	Inkluderer tiltak fra alle sektorer, hvor det skilles mellom base case og best case på jordbruk og veitrafikk, da dette er de to største utslippskildene i Malvik kommune.	45 %	25 575	
Totalt utslipp BAU	46 654	Totale klimagassutslipp i Malvik kommune hvis ingen spesielle tiltak innføres. Dette fremstår dermed som et Business-as-Usual perspektiv.	Ingen spesielle tiltak innføres, utviklingen går som normalt fra et historisk perspektiv.	9 %	42 493	

5.2. Framskrivinger kommunens egen virksomhet frem mot 2030



Figur 16: Klimabudsjett og fremtidig utvikling for Malvik kommunes egen virksomhet frem mot 2030.

5.3. Framskrivinger kommunens geografiske område frem mot 2030



Figur 17: Klimabudsjett og fremtidig utvikling for Malvik kommunes samfunn frem mot 2030.

5.4. Oppsummerende merknader

For **Malvik kommunes egen virksomhet** ser vi at det er mulig med en utslippsreduksjon på 45% med utgangspunkt i ambisiøse tiltak, og forventet teknologiutviklingen i Norge og i verden. Et viktig element for kommunens virksomhet er at det oppnås en nedgang tilknyttet klimafotavtrykket fra aktiviteter i bygg og infrastruktur gjennom blant annet valg av miljøvennlige materialer, fossilfrie anleggsplasser og energieffektiv drift av offentlige bygninger. I tillegg ser vi at en stor andel av klimafotavtrykket til kommunens egen virksomhet er bakt inn i innkjøpte varer og tjenester. Skal kommunen ha håp om å nå en total reduksjon på 45% innen 2030, må det konsekvent bli stilt gode miljø- og klimakrav her.

For **Malvik kommunes geografiske område** ser vi også at det er mulig å oppnå en utslippsreduksjon på 45% innen 2030. Her er det imidlertid mer usikkerhet knyttet til teknologiutvikling og implementering av klimavennlige løsninger og tiltak. På grunn av dette ble det tatt utgangspunkt i to ulike scenarioer for de to største bidragene til Malvik kommune, nemlig veitrafikk og jordbruk. Utgangspunktet for veitrafikk er moderat reduksjon på 20, hvor det ikke legges spesielle føringer fra kommunen til lokalbefolkningen eller egen virksomhet. I tillegg tas det utgangspunkt i et utslippskutt på 10% fra jordbruk som representerer forventede tiltak rundt god agronomi. Som vi ser i Figur 17 er disse tiltakene gode nok til å passere målet om 45% reduksjon innen 2030. Samtidig er det også tatt utgangspunkt i et best case-scenario, som tilsvarer 40% reduksjon fra veitransport og 30% fra jordbruk. Begge er basert på enda mer ambisiøse tiltak fra kommunen mot sektorene som implementeres i tidsrommet 2025-2030. Her må det påpekes at dette kan vise seg å være tiltak som er kostbare grunnet krav om utbygging av infrastruktur, samt innkjøp av nye transportløsninger. Samtidig er dette i tråd med funn i andre analyser om at noen tiltak gir sparepotensial ved gjennomføring mens noen tiltak kun har en liten investeringskostnad. I tillegg kreves det også andre tiltak for å nå de mest ambisiøse målsettingene, noe som ofte legger til grunn en mer betydelig investeringskostnad.

KILDER

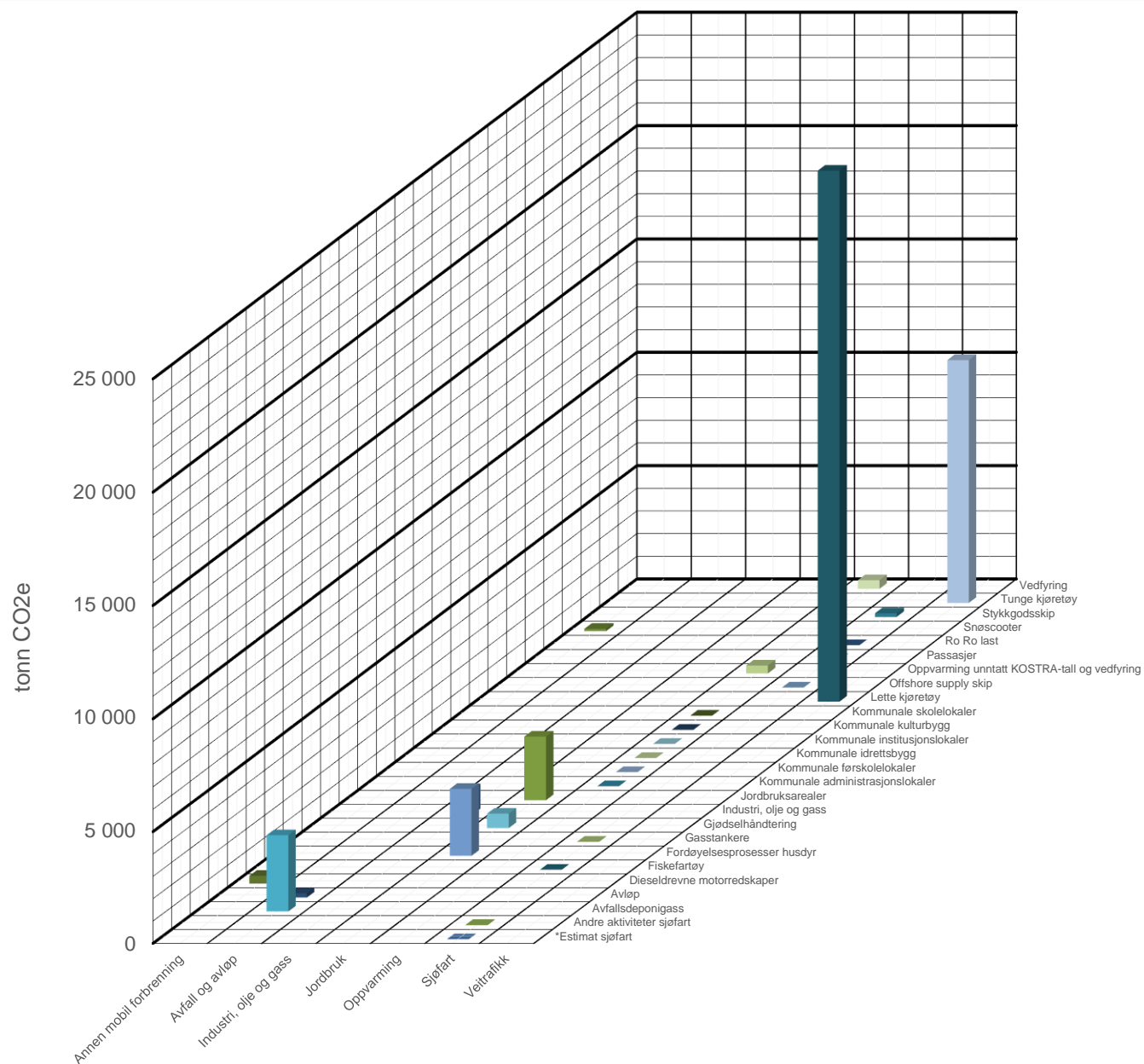


- [1] Finansdepartamentet, "Meld. St. 1 (2017–2018) Melding til Stortinget Nasjonalbudsjettet 2018." 2017.
- [2] Finansdeparatmentet, "Perspektivmeldingen 2017," vol. 29. 2017.
- [3] Kommunal- og moderniseringsdepartementet, "Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning," 2018.
- [4] K. Aasestad, H. Høie, T. Sandmo, and K. Breckan Thovsen, "Utslipp til luft av klimagasser fordelt på kommune. Dokumentasjon av metode og resultater," 2016.

6. VEDLEGG

6.1. Vedlegg 1: Detaljerte geografiske utslipp

Kategorier	2009	2011	2013	2015	2016
*Estimat sjøfart	230	230			
Andre aktiviteter sjøfart			21	14	21
Avfallsdeponigass	4985	4591	4030	3631	3408
Avløp	87	147	128	183	187
Dieseldrevne motorredskaper	918	875	1077	848	350
Fiskefartøy				0	
Fordøyelsesprosesser husdyr	2145	2142	2303	3000	2992
Gasstankere			20	9	11
Gjødselhåndtering	534	521	577	603	643
Industri, olje og gass		2643	953	1203	1103
Jordbruksarealer	2891	2648	2709	2836	2809
Kommunale administrasjonslokaler			0	0	0
Kommunale førskolelokaler			0	0	0
Kommunale idrettsbygg			0	0	0
Kommunale institusjonslokaler			0	0	0
Kommunale kulturbygg			0	0	0
Kommunale skolelokaler			0	0	3
Lette kjøretøy	24243	24169	24677	24737	23424
Offshore supply skip				1	
Oppvarming unntatt KOSTRA-tall og vedfyring	3402	864	741	480	346
Passasjer			45	2	7
Ro Ro last			0		0
Snøscooter	99	102	108	97	101
Stykkgodsskip			144	123	162
Tunge kjøretøy	11826	12416	11244	11821	10710
Vedfyring	663	615	411	379	378
Totalsum	52 023	51 964	49 189	49 965	46 654

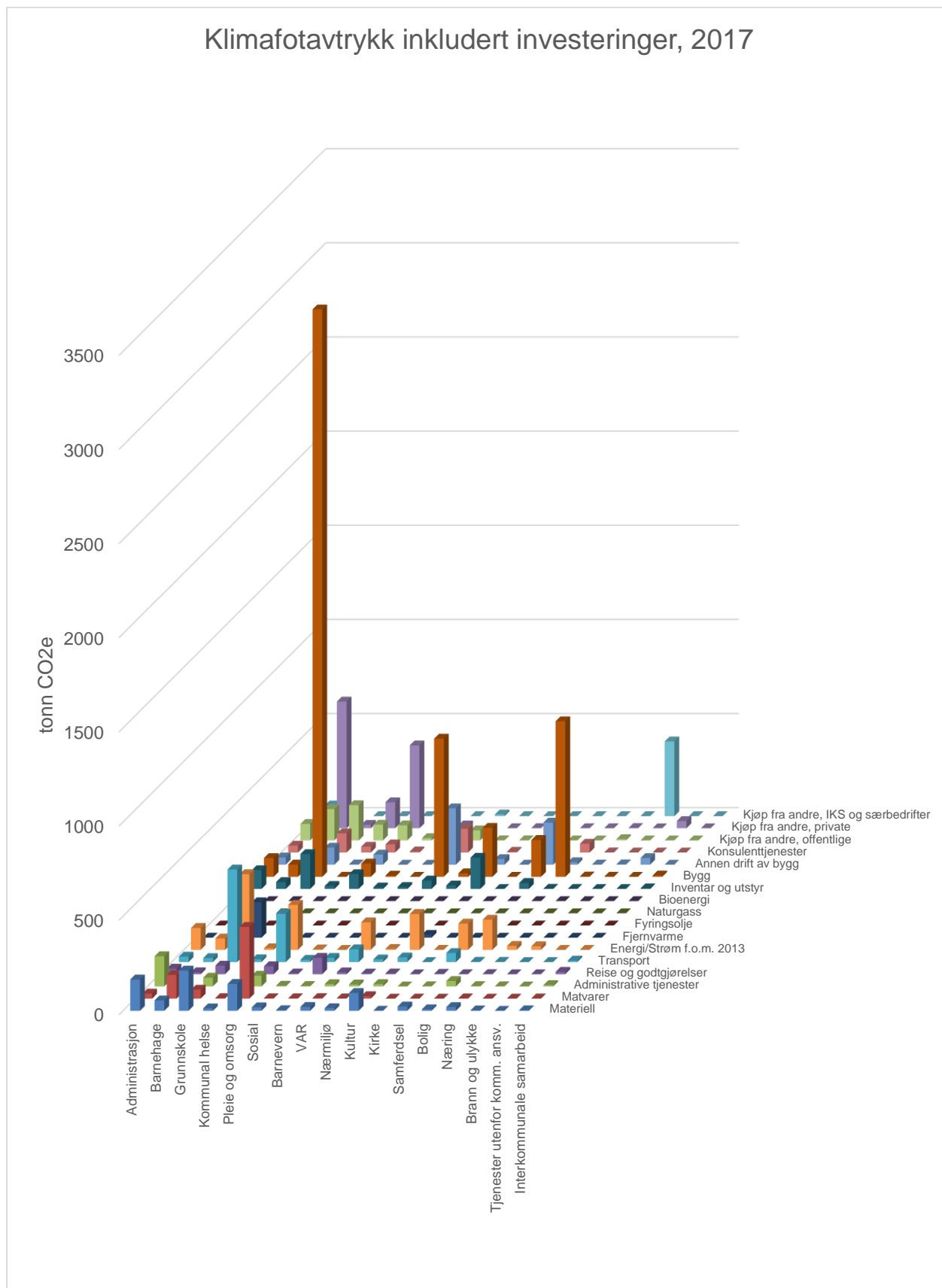


6.2. Vedlegg 2: Sammenhengen mellom utslippskilder i statistikken og i SSBs kommuneanalyse

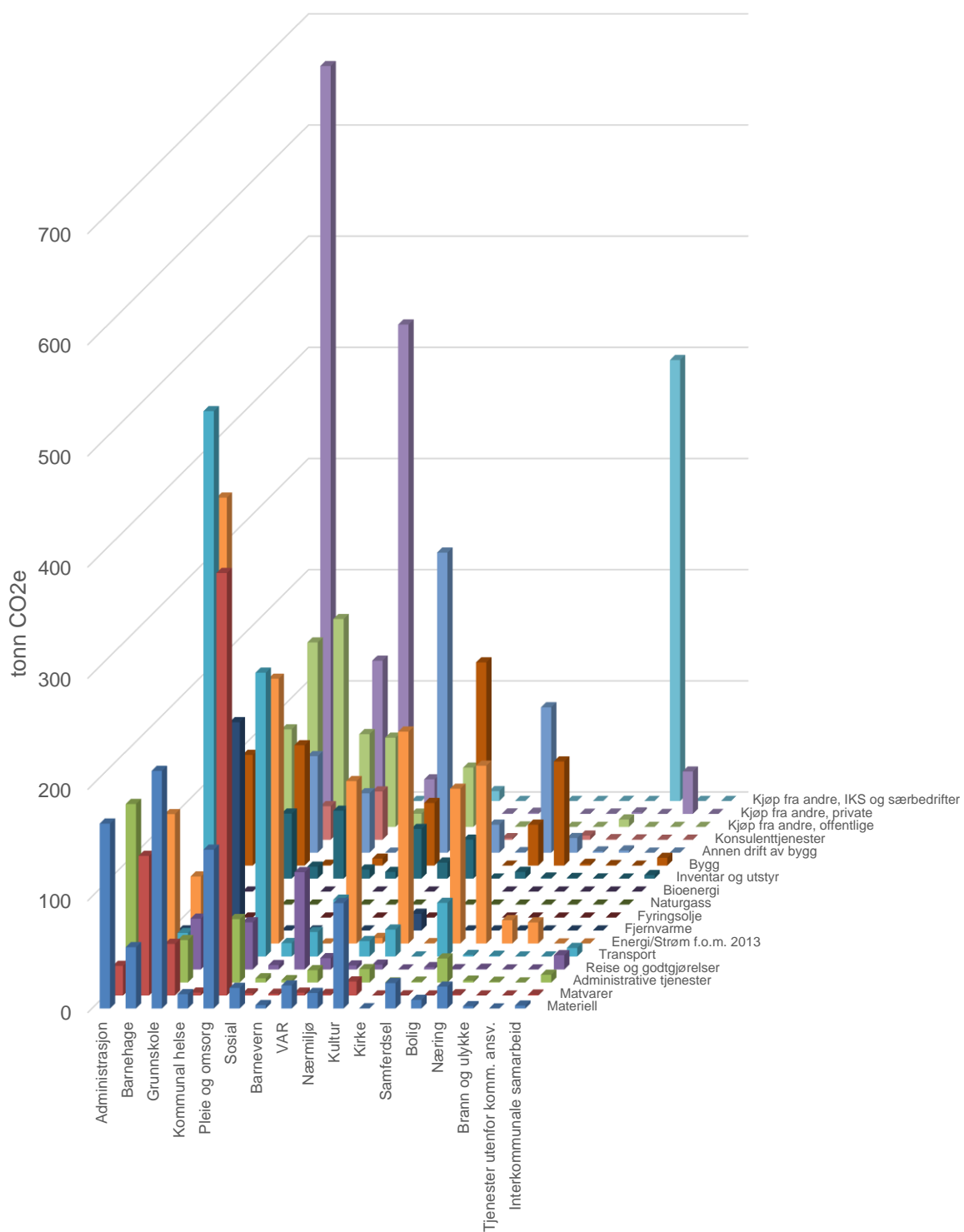
Hovedkategori/sektor	Utslippskilde	Utslippskilde i SSBs kommuneanalyse
Industri, olje og gass		Olje- og gassutvinning, industri, bergverk og energiforsyning
Energiforsyning	Avfallsforbrenning	Olje- og gassutvinning, industri, bergverk og energiforsyning
	Fjernvarme unntatt avfallsforbrenning	Olje- og gassutvinning, industri, bergverk og energiforsyning
	Elektrisitetsproduksjon og annen energiforsyning	Olje- og gassutvinning, industri, bergverk og energiforsyning
Oppvarming	Kommunale bygg (KOSTRA): * kommunale administrasjonslokaler * kommunale førskolelokaler * Kommunale skolelokaler * Kommunale institusjonslokaler * Kommunale idrettsbygg * kommunale kulturbygg	Oppvarming i andre næringer og husholdninger
	Oppvarming unntatt KOSTRA	Oppvarming i andre næringer og husholdninger
	Vedfyring	Oppvarming i andre næringer og husholdninger
Veitrafikk	Lette kjøretøy	Veitrafikk - lette kjøretøy inkludert moped/motorsykel
	Tunge kjøretøy	Veitrafikk - tunge kjøretøy
Sjøfart	Bulkskip	Ny utslippskilde
	Fiskefartøy	Ny utslippskilde
	Gasstankere	Ny utslippskilde
	Kjemikalie-/produktstankere	Ny utslippskilde
	Kjøle-/fryseskip	Ny utslippskilde
	Konteinerskip	Ny utslippskilde
	Offshore supply skip	Ny utslippskilde
	Andre offshore service skip	Ny utslippskilde
	Oljetankere	Ny utslippskilde

	Passasjer	Ny utslippskilde
	Ro Ro last	Ny utslippskilde
	Stykkodsskip	Ny utslippskilde
	Andre aktiviteter sjøfart	Ny utslippskilde
Luftfart	Innenriks luftfart	Ny utslippskilde
	Utenriks luftfart	Ny utslippskilde
Annen mobil forbrenning	Andre dieseldrevne motorredskaper	Dieseldrevne motorredskaper
	Snøscooter	Ny utslippskilde
Jordbruk	Fordøyelsesprosesser husdyr	Jordbruk - husdyr og husdyrgjødsel
	Gjødselshåndtering	Jordbruk - husdyr og husdyrgjødsel
	Jordbruksarealer	Jordbruk - kunstgjødsel og annet jordbruk
Avfall og avløp	Avfallsdeponigass	Avfallsdeponigass
	Biologisk behandling av avfall	Avfall og avløp unntatt deponi
	Avløp	Avfall og avløp unntatt deponi

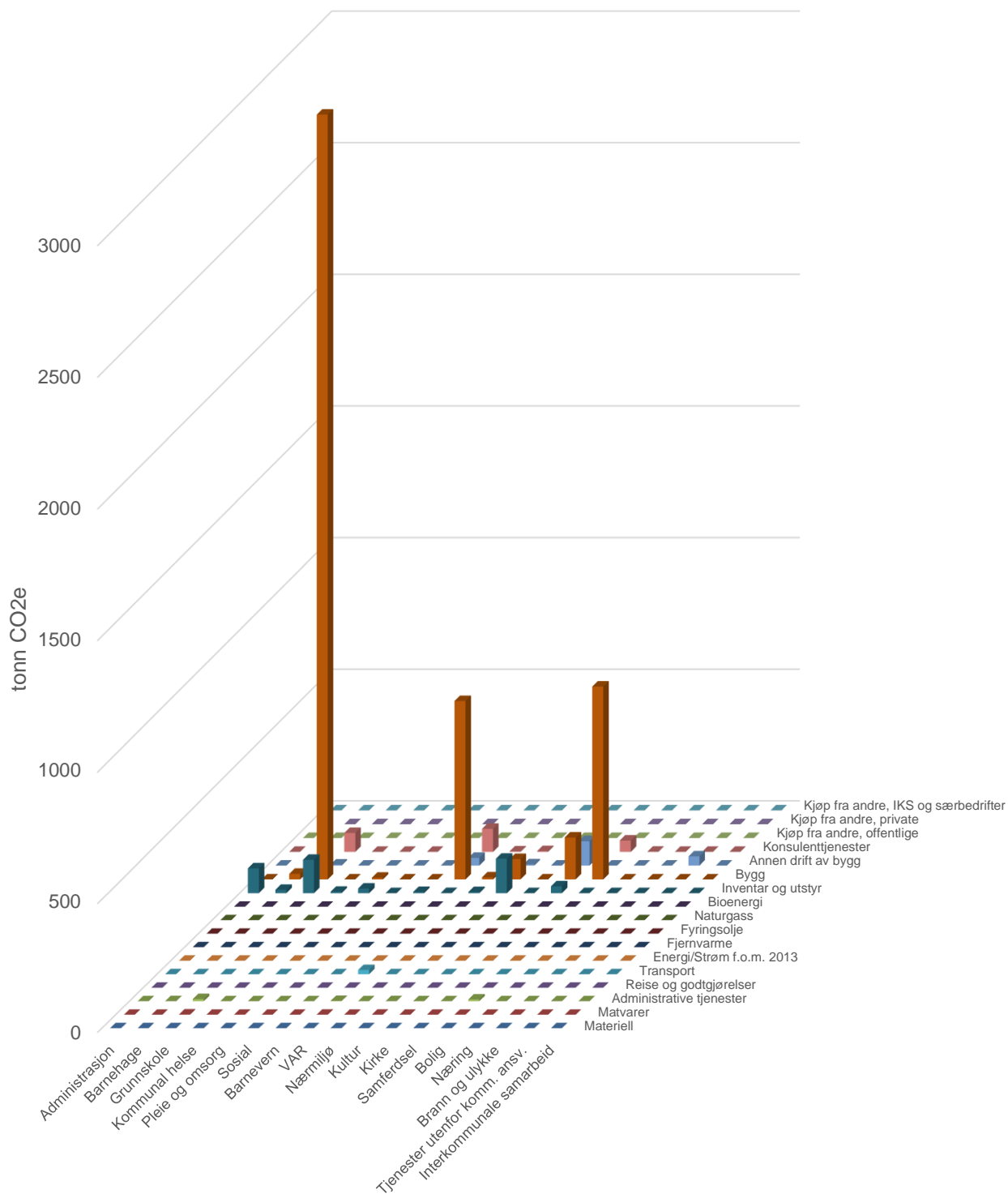
6.3. Vedlegg 3: Hot-spot analyse Malvik kommunes egen virksomhet



Klimafotavtrykk kun drift, 2017

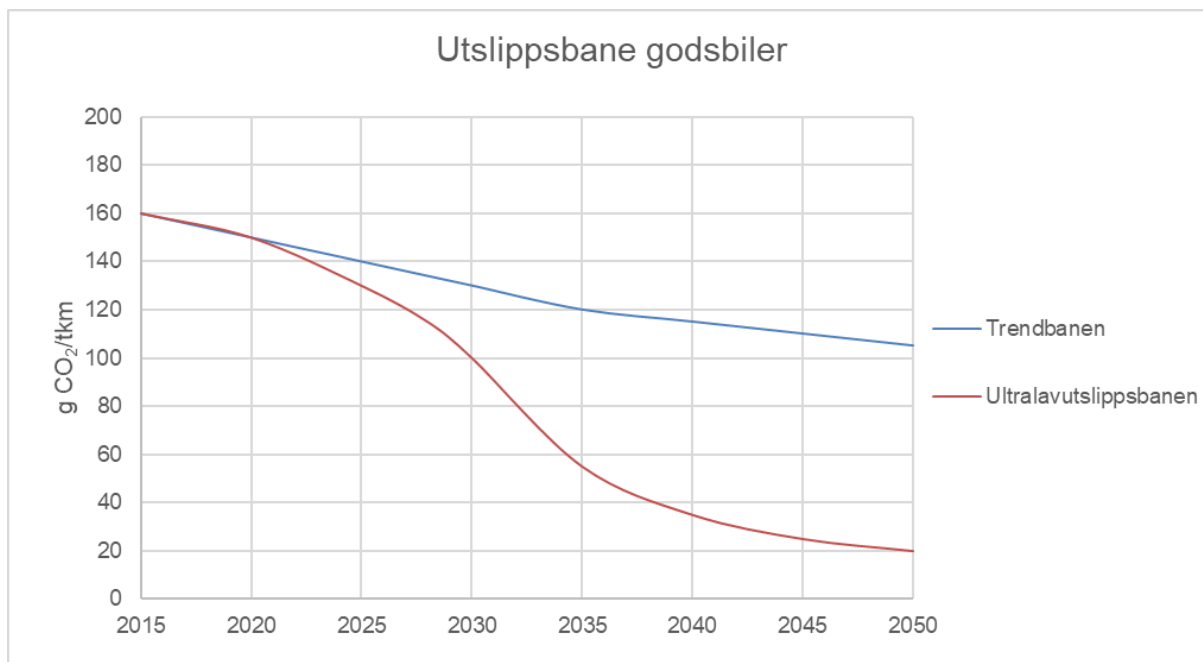
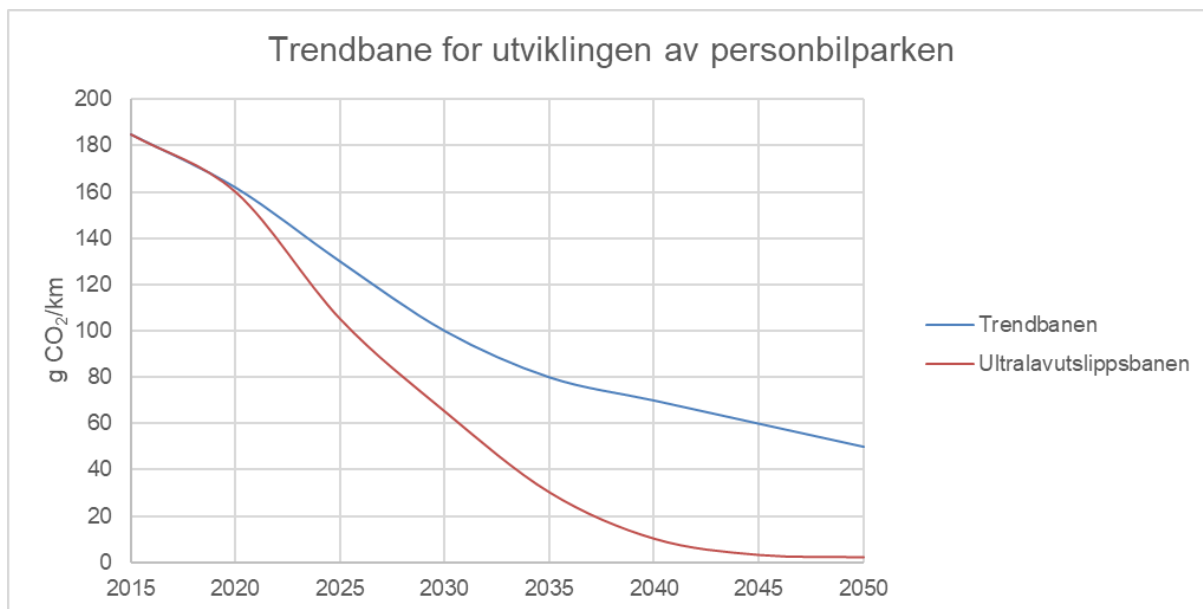


Klimafotavtrykk kun investeringer, 2017



6.4. Vedlegg 4: Trendbaner for biltrafikk

Et sentralt element for utviklingen av klimagassutslipp er den forventede utviklingen i klimagassutslipp for person og godsbiler. Dette er et viktig bidrag i spesielt klimaregnskapet for Malviks geografiske område. I klimabudsjetteringen til Malvik kommune legger vi derfor TØIs trendbane²² på utviklingen på gCO₂/km til grunn.



²² Kjøretøyparkens utvikling og klimagassutslipp - Framskrivinger med modellen BIG (TØI rapport 1518-2016)

**Saksframlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	4/19	16.01.2019
Kommunestyret		

Høring av Miljøpakkens årsbudsjett 2019**Rådmannens innstilling:**

Malvik kommune ser det som positivt at flere av tiltakene det legges opp til i Miljøpakkens årsbudsjett for 2019 også kommer Malviks innbyggere til gode. For øvrig tas Miljøpakkens årsbudsjett 2019 til orientering.

Vedlegg:

- Høringsbrev årsbudsjett 2019 nabokommuner
- Årsbudsjett 2019 - høringsutkast 23.11.18

Saksdokumenter (ikke vedlagt):

F-sak 84/18 – Nye mål for Miljøpakken.

Sammendrag:

Miljøpakkens årsbudsjett for 2019 er sendt på høring til nabokommunene. Rådmannen anbefaler at budsjettet tas til orientering, og at det legges mer vekt på høringsuttalelse til handlingsprogram 2020–2023 som kommer på høring til våren. Da vil rammene i en eventuell byvekstavtale også være klarlagt.

Saksopplysninger

Miljøpakken for transport i Trondheim har utarbeidet forslag til årsbudsjett for 2019 og sendt dette på høring til kommunene i regionen. Høringsfristen er satt til 25. januar 2019. Siden første kommunestyremøte i 2019 er den 28. januar, har vi fått utsatt høringsfrist til 29. januar.

I dagens Miljøpakke ligger det inne en begrensning hvor det ikke er anledning til å benytte bompenger til tiltak utenfor Trondheim. Det er kun belønningsmidler som kan brukes til dette. I

2019 utgjør belønningsmidlene 170 millioner kroner. En stor del av dette er bundet opp i tidligere vedtak, jf. budsjettutkastet side 20, og finansiering av drift av kollektivtrafikk prioriteres.

Fra 2019 vil flere kommuner være med i ny byvekstavtale, jf. også sak om nye mål for Miljøpakken som ble vedtatt i formannskapet den 21.11.2018. Ordfører fikk der fullmakt til å forhandle frem endelig ordlyd i avtalen med de øvrige kommunene og fylkeskommunen. Prioritering av tiltak innenfor struktur, økonomiske rammer og målene for byvekstavtalen, vil derfor framover bli regulert innenfor styringssystemet i den nye avtalen. I dette styringssystemet vil Malvik kommunestyre få en viktig rolle med hensyn til prioriteringer innenfor avtalens rammer knyttet til tiltak i Malvik kommune. I skrivende stund er ikke forhandlingene om ny byvekstavtale ferdig.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Saken vil bety et økonomisk bidrag til tiltak i kommunen.

Vurdering

Rådmannen ser det som positivt at innfartsparkering på Være ligger inne med en forventet utbyggingsperiode fra sommer 2019 – sommer 2020 (s. 11). Dette vil legge til rette for økt bruk av kollektivtransport.

Prioriterte oppgraderingstiltak på holdeplasser Fv. 950 Malvikvegen, Storsand-Muruvik, vil også bidra til en bedre tilrettelegging for kollektivreisende i kommunen (s. 21).

Sykkelekspressvei Rotvoll-Ranheim vil også ha positiv betydning for arbeidspendlere fra Malvik (s. 16).

For sykkeltiltak Fv. 950, Ranheim-Malvik, planlegges reguleringsarbeid sendt over til kommunen for høring i januar (s. 23). Andre generelle tiltak som vil være positive for reisende fra Malvik er bl.a. driftstilskuddet til kollektivtrafikk (s. 32), reiserådgivning (s. 40) og et eventuelt prosjekt med «Reiserådgivning HjemJobbHjem» (s. 65).

Det anbefales at Miljøpakkens årsbudsjett 2019 tas til orientering. Til våren vil forslag til handlingsprogram komme på høring, og da vil rammene i byvekstavtalen være klarlagt. Da vil Malvik kommunestyre få en rolle i prioriteringene innenfor rammene av byvekstavtalen dersom denne er inngått.

Carl-Jakob Midttun
rådmann

Björg Løkken
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og er uten underskrift.

Vår saksbehandler
Hilde Guldteig Lien

Vår ref.
18 /39977-1 (221620/18)
oppgis ved alle henv.

Deres ref.

Dato
23.11.2018

Høring av Miljøpakkens årsbudsjett 2019

Miljøpakke for transport i Trondheim har utarbeidet et forslag til årsbudsjett for 2019 som her sendes på høring til kommuner i regionen. Årsbudsjettet behandles politisk i Trondheim bystyre 28.02.2019 og i Trøndelag fylkesting 27.-28.02.2019.

Det utarbeides et fireårig handlingsprogram for perioden 2020-23 som behandles politisk før sommeren 2019 og som sendes på høring våren samme år.

Nabokommunene til Trondheim blir særlig berørt av følgende innsatsområder og tiltak:

- Finansiering av E6 Jaktøya – Sentervegen med forventet trafikkåpning februar 2019 (kap. 6 Hovedveger).
- Planleggingsmidler til fv. 704 Tanem – Tulluan (kap. 6 Hovedveger).
- Finansiering av innfartsparkering Være fv. 950 (kap. 8 Kollektivtransport og Metrobuss).
- Driftstilskudd til kollektivtrafikken (kap. 8 Kollektivtransport og Metrobuss).

Høringsutkastet følger vedlagt som pdf-dokument og er i tillegg publisert i Google sites på følgende nettside: <https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/budsjett2019miljopakken>

Vi ber om at høringsuttalelser sendes til Miljøpakkens sekretariat ved Hilde Guldteig Lien på e-post hilde-guldteig.lien@trondheim.kommune.no innen **25. januar 2019**. Uttalelsene vil da bli samlet og videresendt til politisk nivå i Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune.

Miljøpakkens sekretariat vil invitere til orienteringsmøte 10. januar 2019 kl. 12.30-15 hvor det blant annet orienteres om årsbudsjett 2019 og handlingsprogram 2020-23. Innkalling med agenda kommer i løpet av desember.

Med hilsen
Miljøpakkens sekretariat

Henning Lervåg
leder Miljøpakkens sekretariat

Hilde Guldteig Lien
rådgiver

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg: Miljøpakke for transport i Trondheim: Årsbudsjett 2019, Høringsutkast 23.11.2018.

Kopi med vedlegg: Trondheimsregionen

Miljøpakke for transport i Trondheim: Årsbudsjett 2019

HØRINGSUTKAST

23.11.2018



Innhold

1. Politiske vedtak	3
2. Prosess årsbudsjett og handlingsprogram	3
3. Finansielle rammer for Miljøpakken	4
4. Hovedavveininger og fordeling på temaområder	5
5. Innspill til årsbudsjett 2019	8
6. Hovedveger	8
7. Lokale veger og gatebrukstiltak	9
8. Kollektivtransport og Metrobuss	11
9. Trafikksikkerhet	13
10. Sykkeltiltak	15
11. Tiltak mot støy	17
12. Gåtiltak	18
13. Øvrige innsatsområder	19
14. Samlet vurdering av bindinger og lånebehov	20
15. Pågående prosjekt med bevilgning før 2019	21
16. Beskrivelse av bundne prosjekt	25
17. Beskrivelse av delvis bundne prosjekt	41
18. Beskrivelse av ubundne prosjekt	47
19. Beskrivelse av prosjekter til avklaring	62

1. Politiske vedtak

For 2019 er det utarbeidet et eget årsbudsjett og det utarbeides et fireårig handlingsprogram for 2020-23. Handlingsprogrammet viser satsingen de nærmeste årene i sin helhet og revideres årlig.

Årsbudsjett for Miljøpakken 2019 behandles i fylkestinget 27-28.2.2019 og i bystyret 28.2.2019. Handlingsprogrammet vil bli behandlet av fylkesting og bystyret før sommeren 2019.

Når vedtak i bystyret og fylkestinget foreligger gjengis de her.

2. Prosess årsbudsjett og handlingsprogram

Arbeidet med årsbudsjett 2019 har foregått i to etapper:

- a) Viktige føringer og avklaringsbehov ble drøftet i Programrådet (30.8.18) og avklart i Kontaktutvalget (20.9.18)
- b) Utforming av forslag til årsbudsjett ble drøftet i Programrådet (18.10.18 og 01.11.18) og avklart i Kontaktutvalget (15.11.18)

Årsbudsjett er sendt på høring til nabokommuner, brukerutvalg og til politisk behandling i Trøndelag fylkeskommune (TRFK) og Trondheim kommune (TK).

Arbeidet med innspill til årsbudsjett og handlingsprogram ble i 2017 flyttet fra temagruppene til etatene. Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune har også i år hatt ansvaret for å levere innspill til årsbudsjett 2019 og handlingsprogram 2020-2023. Ambisjonen var opprinnelig å ha årsbudsjettet ferdig for behandling i fylkestinget og bystyret i løpet av 2018. Dette ble ikke mulig på grunn av forsinket og mangelfull innrapportering.

Det utarbeides et årsbudsjett som bestemmer aktiviteten i Miljøpakken 2019, både når det gjelder nivået på innsatsen i pågående prosjekter og igangsetting av nye.

Kontaktutvalget har bedt om at arbeidet med neste års handlingsprogram endres. For å sikre en bedre prosess foretas følgende endringer:

- a) Sterkere fokus på handlingsprogrammet. Handlingsprogrammet behandles som før med to runder i Programråd og Kontaktutvalg der rammer og føringer for arbeidet avklares i første runde og konkrete prosjekter i siste. Handlingsprogrammet sendes på høring og rådsbehandling. Det vedtas før sommeren, senest i juni hvert år.
- b) Enklere utarbeidelse av årsbudsjettet ut fra føringene i handlingsprogrammet og partenes konkretisering av oppgavene. Forslag til årsbudsjett behandles en gang i Programråd og Kontaktutvalg og sendes ikke på høring eller til rådsbehandling før vedtak. Det vedtas i Bystyret og Fylkestinget i desember.
- c) Innspillprosessen endres for å sikre samordning på et tidligere tidspunkt og forpliktelser mht framdrift.

3. Finansielle rammer for Miljøpakken

De økonomiske rammene for 2019 omfatter statlige, fylkeskommunale og kommunale midler, og fremgår av tabell 1, der følgende er lagt til grunn:

- Lokalpolitisk innspill til statsbudsjettet 2019 (Formannskap sak 168/18 og Fylkesutvalget sak 198/18) med finansieringsplan fram til 2030 legges til grunn. Diskusjon av langsiktig fordelingsprofil henvises til revisjon av Miljøpakken etter kommende byvekstavtale.
- Statlige midler 2019 fremgår av statsbudsjettet.
- Bymiljøavtalen legger opp til 1 mrd. kr (2016-kr) til programområdetiltak på riksveg i perioden 2017-2023.
- Gjennom det statlige investeringstilskuddet til store kollektivprosjekt i bymiljøavtalen dekker staten halvparten av kostnadene til metrobussløsningen, spesifisert til "kostnadene ved selve busstraséen med holdeplasser og knutepunkter, inkludert bussdepot".
 - Statlige midler innenfor denne budsjettposten utgjør inntil 1,4 mrd. kr (2016-kr), og tildelingstakten avhenger av byggeklare prosjekter.
 - Den andre halvparten dekkes av bompenger/andre lokale midler.
 - Staten bidrar ikke til å dekke eventuelle kostnadsoverskridelser etter at styringsrammen for investeringsprosjektene er fastsatt av Stortinget.
 - Staten dekker heller ikke planlegging før reguleringsplanarbeid.
 - Investeringsstilskuddet skal i henhold til bymiljøavtalen bestemmes ut fra byggeplan der det ikke foreligger KS2 (ekstern kvalitetssikring av kostnader).
- Mange av metrobusssprosjektene som skal bygges i 2019 hadde ikke klar byggeplan innen fristen 15. juni. Det statlige bidraget i 2019 er derfor lavere enn beregnet. Tiltakene må likevel bygges i 2019 for å stå ferdig til nytt busstilbud settes i drift 3. august samme år.
- Bymiljøavtalen innebærer at nivået på belønningsmidler fortsetter på samme nivå som de siste år, det vil si 170 mill. kr i året. Midlene kan nyttes til både kollektiv- og sykkeltiltak (inkludert drift) som før. Bymiljøavtalen forutsetter indeksjustering, men Samferdselsdepartementet mener dette for belønningsmidler er dekket gjennom en tilleggsbevilgning i 2016.
- Bompenginntektene (ekskl. drift av bomsystemet) anslås å øke med 35 mill. kr til 615 mill. kr i 2019. Økning skyldes helårsvirkning av takstøkningen i 2018. Inntekten er noe redusert pga. forventning om økt elbilandel.
- Det er fra 2013 etablert et nytt regelverk for merverdiavgift. Dette innebærer at investeringsprosjekter belastes med full mva. (i snitt 15,9 % mer enn tidligere), og at dette skal kompenseres i økte statlige midler. Kompensasjonen gjelder statsmidler og bompengefinansierte prosjekter på riksveg. For kommunal veg og fylkesveg gjelder en egen kompensasjonsordning. Bystyret og fylkestinget har bestemt at kompensasjonen tilbakeføres til Miljøpakken. Bevilgninger i Miljøpakken er inklusive merverdiavgift.
- Forutsetningen om kommunalt og fylkeskommunalt delbidrag fremgår av St.prp.nr 85 (2008-2009), samt av lokalpolitiske vedtak om Miljøpakken trinn 2 fra april 2012.

- Det spesifiseres et bidrag til felleskostnader på de ulike programområdene. Dette dekker gruppeledelse, deler av planleggingskostnadene, fellesaktiviteter, Miljøpakkens sekretariat og reisevaneundersøkelse i tråd med bymiljøavtalen.
- Det eksisterer ulike grader av bindinger knyttet til de ulike budsjettmidlene. Statlige, kommunale og fylkeskommunale midler benyttes primært innenfor egne ansvarsområder. Konkret fordeling av midlene mellom de tre ulike vegkategoriene foretas av Miljøpakkens styringsorganer.
- Alle tall i tabellene for tiltak fra og med 2019 er i 2019-kroner. Tall før 2019 er i løpende kroner. Det opereres med tall i millioner kroner.

Tabell 1: Finansieringsrammer for årsbudsjett

Inntekter	Før 2019	2019	2020	2021	2022	2023	2019-23	2024-29	2010-29
Kommunale midler	127	18	18	18	18	18	88	106	321
Fylkesvegmidler	452	59	59	59	59	59	295	354	1100
Momskompensasjon	224	83	103	104	88	82	459	192	874
Netto bominntekt inkl. rente	3470	615	594	578	608	591	2985	3776	10231
Statlige RV-Store prosjekt	704	350	385	0	0	102	837	734	2275
Statlige RV-Programområder	409	15	190	281	335	215	1036	0	1445
Belønningsmidler	1481	170	170	170	170	170	850	0	2331
Investeringsstilskudd	317	5	416	264	210	144	1039	0	1356
Andre inntekter	33	0	0	0	0	0	0	0	33
Totalt netto	7216	1314	1935	1473	1487	1380	7590	5162	19967

* Tall 2019-29 oppgitt i 2019-kroner, tall før 2019 i løpende kroner.

** Miljøpakkens finansieringsramme 2019 er endret med bakgrunn i regjeringens forslag til statsbudsjett. Her er rv-midler store prosjekt redusert med 44 mill. kr i 2019, dette er lagt til i 2020. Total finansieringsramme er uforandret.

*** I tillegg kommer investeringstilskudd til nytt bussdepot, der TRFK dekker egenandelen på 50%.

Tabellen oppsummerer avklarte inntekter fram til 2030 før resultatet av byvekstforhandlingene foreligger.

4. Hovedavveininger og fordeling på temaområder

Finansieringsplanen tar utgangspunkt i formannskapetets og fylkesutvalgets omforente innspill til statsbudsjettet i juni. Det viser hvordan Nydalsbrua kan forskutteres innenfor Miljøpakkens maksimale låneramme. Fordelingen mellom innsatsen på ulike temaområder er basert på:

- Politiske vedtak og føringer
- Formelle bindinger som omtales under
- Faktisk planfremdrift og omfang av byggeklare prosjekter.

Stortingsbehandlingen av trinn 3 (20.03.2018) og lokalpolitisk behandling av Metrobuss og statsbudsjett 2019 legger føringer for prioriteringene.

Tabell 2: Fordeling på temaområder

Kostnader	Før 2019	2019	2020	2021	2022	2023	2019-23	2024-29	2010-29
E6 sør	2385	406	385	0	0	0	791	0	3176
RV 706 Sluppen/Stavne	414	70	250	350	434	0	1104	0	1518
Byåstunnen	24	0	0	0	0	0	0	0	24
Fv 704 Tanem - Tulluan	7	6	0	0	0	30	36	374	417
Knutepunkt Sluppen	15	0	0	0	0	0	0	0	15
Lokale veger	302	35	22	120	204	0	381	0	683
Kollektiv drift	969	182	204	204	204	204	996	1222	3187
Kollektiv investering	731	73	163	223	308	198	965	328	2024
Metrobuss	602	429	441	409	217	287	1783	0	2384
Gatebrukstiltak	62	18	21	10	4	4	57	45	164
Hovednett sykkel	894	98	330	311	275	327	1341	768	3003
Gangveger	75	22	23	26	26	24	120	127	322
Trafikksikkerhet	321	40	51	51	50	50	242	285	848
Støyttiltak	156	23	21	17	15	15	91	99	346
Info/reiserådgivning/annet	293	12	12	12	12	12	60	69	422
Totalt netto	7250	1415	1922	1732	1748	1151	7968	3317	18534

* Tall 2019-29 oppgitt i 2019-kroner, tall før 2019 i løpende kroner.

** Kostnadsrammen er korrigert med bakgrunn i regjeringens forslag til statsbudsjett 2019. E6 Sør er redusert med 44 mill. kr i 2019, dette er lagt til i 2020. I tillegg er midler til planlegging av fv. 704 Tanem - Tulluan økt fra 0 til 6 mill. kr etter innspill fra fylkeskommunen, dette er redusert tilsvarende i senere perioder. Totalrammen 2010-2029 er uforandret.

*** I tillegg kommer årlig kostnad til drift av bomsystemet, estimert til 50 mill.

Tabell 2 viser hovedprofilen på innsatsområdene som legges til grunn for videre behandling av årsbudsjett 2019. Nærmere vurdering av bindinger i årsbudsjett 2019 beskrives senere i dokumentet.

Føringer for arbeidet med Miljøpakkens årsbudsjett 2019

Lokalpolitisk innspill til statsbudsjettet 2019 med finansieringsplan fram til 2030, legges til grunn for arbeidet med årsbudsjett 2019. Valg av langsiktig fordelingsprofil henvises til revisjon etter kommende byvekstavtale.

Prosjekter med investeringsmidler over 5 mill. kr i 2019 skal ha gjennomført Anslag innen juni 2018. Anslagsmetoden beskrives i Statens vegvesens Håndbok R764 . Unntak gjelder samleposter og Metrobuss-prosjekter. Eventuelle ytterligere unntak spesifiseres i høringsutkastet. Nye investeringstiltak over 5 mill. kr settes som hovedregel bare opp med forprosjektmidler før tilstrekkelig plan- og kostnadsgrunnlag foreligger. For andre budsjettposter/samleposter til planlegging, utredning og forsøk bør det som hovedregel foreligge et spesifisert prosjektforslag før det settes av midler over 0,5 mill. kr. Innsatsen konsentreres til et begrenset antall prosjekter innenfor hvert temaområde.

Partene disponerer selv bruken av egne midler, men må være enige om de forslagene som inngår i Miljøpakkens handlingsprogram og være omforente om bruken av fellesmidler.

Prosjektene deles inn (prioriteres) i tre grupper på samme vis som i årsbudsjett 2018:

a) Bundne

- Allerede igangsatte bygge- og planprosjekter
- Nye prosjekt i henhold til entydige omforente politiske vedtak om oppfølging/igangsetting
- Metrobussprosjekter innenfor rammene i bymiljøavtalen og omforente politiske rammer

- Partenes bindinger av egne midler, forutsatt at partene er omforente om at prosjektet hører hjemme i Miljøpakken
- Pågående aktivitet på dagens nivå knyttet til informasjon, reiserådgivning og administrasjon.

b) Delvis bundne

- Prosjekt fra tidligere handlingsprogram som ennå ikke er bestilt igangsatt, men hvor gjennomføring har høy prioritet
- Nye tiltak til planlegging som anses spesielt viktige for å opparbeide planreserve

c) Nye/ubundne

- Øvrige innspill om nye prosjekt eller økt aktivitet som partene er enige om å foreslå
- Tidligere bevilgninger til tiltak som er utsatt eller ligger et stykke fram i tid

Innspill fra partene er vurdert ut fra samsvar med Miljøpakkens mål og i forhold til om tiltaket representerer en ekstrainsats (ikke finansiering av partenes ordinære oppgaver). Her er lagt til grunn at:

- Prosjektene må gi vesentlig bidrag til nullvekstmålet/andre av Miljøpakkens mål
- Tiltakseier må ta ansvaret for drift- og vedlikehold av de anleggene som Miljøpakken bygger. Unntaket gjelder ekstraordinære driftsprodukter (utvidet standard på vinterdrift).
- Ordinære etatsoppgaver knyttet til kartlegging, forvaltning og overordnet planlegging finansieres ikke. De prosjektene det kan være tvil om er markert.

Ved prioritering av utbyggingsrekkefølge vektlegges å:

- Ferdigstille samordnede rutetilbud for trafikantene
- Tilrettelegge rasjonelle tiltakspakker på tvers av tema- og vegansvar innenfor samme geografiske område og tidsperiode.

Det forutsettes at partenes bevilgninger ivaretar de økonomiske forpliktelser som er lagt til grunn ved tidligere stortingsbehandling.

Porteføljestyling

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

I praksis skjer en justering og porteføljestyling på fire måter:

- A. Justeringer i framdrift og rammer i løpet av året (Programråd/Kontaktutvalg)
- B. Årsbudsjett (Bystyre og Fylkesting)
- C. Årlig justering av 4-årig handlingsprogram (Bystyre og Fylkesting)
- D. Justeringer når hele Miljøpakken revideres (Bystyre, Fylkesting og Storting)

Avvik i forhold til økonomi må behandles i Programråd eller Kontaktutvalg. Programrådet har fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innen de ulike programområdene i gjeldende fireårige handlingsprogram. Dette forutsetter enighet mellom partene. Miljøpakkens sekretariat er

gitt delegert fullmakt til å godkjenne utvidelse av kostnadsrammen, eller forplikte Miljøpakken på andre måter, når de økonomiske konsekvensene er mindre enn 2 mill. kr.

5. Innspill til årsbudsjett 2019

Det er vurdert om innspill fra etatene er i tråd med vedtatte føringer. Det legges frem tabeller pr. programområde som viser konkrete tiltak og grad av binding på tiltaket. Tiltak som må avklares spesielt i forhold til om de skal inngå i Miljøpakken eller ikke, er skilt ut i egne tabeller under det enkelte programområdet. Det gjelder primært tiltak som må avklares hvorvidt de understøtter Miljøpakkens vedtatte mål og/eller er del av ordinært etatsansvar.

Tabelloppsettet fra tidligere år er endret ved å supplere med tall for:

- a) Total kostnadsramme; er oppgitt for prosjekt med investeringsvedtak fra tidligere år, prosjekt med investeringsvedtak i årets budsjett og/eller prosjekt som inngår i de langsiktige kostnadsrammene med bakgrunn i tidligere politiske vedtak.
- b) Midler bevilget før 2019

Midler bevilget før 2019 er ikke oppgitt for alle prosjekt hvor det tidligere er avsatt midler. Det jobbes med å kvalitetssikre dette opp mot partene der hvor denne informasjonen mangler.

Avvik fra innledende finansieringsplaner og kostnadsrammer er markert etter tabellene. I merknadsfeltet er det henvisninger til saker i Programråd og Kontaktutvalget, dette er forkortet henholdsvis PR og KU, med tilhørende saksnummer og år.

Prosjektark med mer utfyllende beskrivelse av tiltak fremgår til slutt i årsbudsjettet.

6. Hovedveger

Firefelts E6 mellom Jaktøya i Melhus og Sentervegen ved City Syd i Trondheim er planlagt åpnet i februar 2019. Dette er siste etappe i arbeidet med å utbedre hovedvegnettet mellom Trondheim og Melhus.

Rv. 706 Nydalsbrua: I Prop. 36 S (2017–2018) «Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevningsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet» åpner Samferdselsdepartementet for å forskuttere 800 mill. kr av de statlige midlene med bompenger til prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger. I lokalpolitisk behandling i juni 2018 støttes en finansierings- og tiltaksplan som muliggjør at Nydalsbrua kan forskutteres innenfor Miljøpakkens låneramme. Oppstart bygging er planlagt i 2019.

Kryssing Nordre Avlastingsvei: I behandlingen av Miljøpakkens årsbudsjett 2018 ba bystyret rådmannen se på mulighetene for en planfri løsning for fotgjengere i kryssingen av Nordre Avlastningsvei ved Tollboden, dette gjelder rv. 706. Det foreslås å sette av midler til forprosjekt i 2019.

Fylkesveg 704 fra Tanem til Tulluan: Reguleringsplanarbeid pågår. Det foreslås å sette av midler i 2019 til ytterligere planlegging.

Tabell 3: Finansiering hovedveger 2019

2019							Merknad
Hovedveg	Total ramme	Bevilget før 2019	Rv stat	Bom	Fv-midl	Sum	
E6 Jaktøya - Sentervegen	2500,0	1915,0	350,0	56,0		406,0	Trafikkåpning forventes februar 2019. Lokalpolitisk vedtatt ramme 2,5 mrd (2015-kr).
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger	1100,0	65,6		70,0		70,0	KS2 (ekstern kvalitetssikring) pågår. Lokalpolitisk vedtatt ramme 1,1 mrd (2017-kr).
Fv 704 Tanem - Tulluan	417,0	7,0			6,0	6,0	Planlegging.
Rv 706 Økt kapasitet Brattøra				0,5		0,5	Forprosjekt. Planfri kryssing Nordre Avlastningsvei.
Felleskostnader				1,0		1,0	
Hovedveg totalt			350,0	127,5	6,0	483,5	
SUM FORDELT (FINANSIERINGSPLAN)						483,0	
Avvik fra finansieringsplan						-0,5	

Bundet			350,0	127,0	6,0	483,0
Delvis bundet						
Ikke bundet				0,5		0,5

* Sum fordelt (finansieringsplan) viser til veiledende kostnadsramme jamfør lokalpolitisk innspill til statsbudsjett 2019 (oppgitt i tabell 2). Avvik fra finansieringsplan viser avvik mellom veiledende kostnadsramme og fordelt i årsbudsjett 2019.

7. Lokale veger og gatebrukstiltak

Johan Tillers vei (del 1): Åpnet for trafikk i oktober 2018 og ferdigstilles i 2019. Den nye tverrforbindelsen mellom Heimdalsvegen og Industrivegen gir en bedre trafikkavvikling i Heimdalsområdet. Det er tidligere avsatt midler til videre utredning av Johan Tillers vei del 2 som skal gi tilknytning til E6.

Brundalsforbindelsen: I Miljøpakkens trinn 2 fra april 2012, ligger det til grunn at Brundalsforbindelsen skal bygges etappevis, med første etappe fra Omkjøringsvegen til Yrkesskolevegen/Hørlocks veg. Det er akkumulert et merforbruk på prosjektet på 4,2 mill. kr som legges inn som en binding i årsbudsjettet. Redegjørelse for merforbruk og status i prosjektet må legges frem for Programrådet.

Olav Tryggvasons gate: Prøveprosjekt for etablering av miljøgate ble gjennomført med virkning fra juli 2018. Før gata oppgraderes permanent, skal prosjektet evalueres etter 6 måneder. Sluttfinansiering av prøveprosjektet inkludert evaluering er lagt inn som en binding i 2019. Økning i prosjektets totalkostnad fra 10 til 12 mill. kr ble lagt fram for Programråd sak 95/18. Det vises til vedtak om prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate i Fylkesutvalg 94/18 og 135/18, samt Formannskap 68/18 og 100/18 hvor prosjektet besluttet gjennomført innenfor en ramme på 10 mill. kr.

Torvet: Miljøpakkens totale forpliktelse i byromsprosjektet Torvet utgjør 40 mill. kr, og bidraget dekkes gjennom tidligere avsatte midler i tillegg til midler avsatt i 2019. Det vises til Miljøpakkens handlingsprogram 2014-17 hvor bidrag til Torvet ble vedtatt.

Tabell 4: Finansiering lokale veger og gatebrukstiltak 2019

2019					
Lokale veger og gatebrukstiltak	Total ramme	Bevilget før 2019	Bom	Sum	Merknad
Lokale veger			32,1	32,1	
Brundalsforbindelsen	10,2	6,0	4,2	4,2	Inndekning av merforbruk.
Johan Tillers vei	210,9	184,7	26,2	26,2	Økning totalramme fra 200,9 til 210,9 mill. kr (PR 95/18).
Felleskostnader lokalveg			1,7	1,7	
Gatebrukstiltak Midtbyen			35,4	35,4	
Torvet (delbidrag)	40,0	14,3	25,7	25,7	
Olav Tryggvasons gate, prøveprosjekt	12,0	2,6	9,4	9,4	Økning totalramme fra 10 til 12 mill. kr (PR 95/18).
Felleskostnader gatebrukstiltak			0,3	0,3	
Totalt lokale veger og gatebrukstiltak			67,5	67,5	

SUM FORDELT (FINANSIERINGSPLAN)

53,3

Avvik fra finansieringsplan

-14,2

Bundet			67,5	67,5
Delvis bundet				
Ikke bundet				

* Sum fordelt (finansieringsplan) viser til veiledende kostnadsramme jamfør lokalpolitisk innspill til statsbudsjett 2019 (oppgitt i tabell 2). Avvik fra finansieringsplan viser avvik mellom veiledende kostnadsramme og fordelt i årsbudsjett 2019.

Tabell 5: Finansiering lokal veger og gatebrukstiltak 2019 - innspill til avklaring

2019						
Lokale veger og gatebrukstiltak	Total ramme	Bevilget før 2019	Bom	Fv-midl	Sum	Merknad
Fv. 707 Brå bru	44,2	3,5		19,0	19,0	Investeringsmidler fra 2019.
Fast dekke på kommunale grusveger			10,0		10,0	
Mulighetsstudie øst - og Brundalsforbindelsen				1,0	1,0	
Totalt			10,0	20,0	30,0	

Det er tidligere avsatt midler til regulering av ny Brå bru, bæreevnen til brua har i flere år vært vurdert som kritisk. I reguleringsplanarbeidet er det lagt til grunn et alternativ med ny stålbejelkebru. Fylkeskommunen spiller nå inn behov for midler til prosjektering og investering. Prosjektet må vurderes spesielt ut fra i hvilken grad dette bidrar til måloppnåelse i Miljøpakken.

Kommunen har bedt om at det settes av midler til å etablere fast dekke på kommunale grusveger der det bidrar til måloppnåelse. Det må vurderes om tiltaket hører inn under Miljøpakken med tanke på grenseflaten mot kommunens ordinære oppgaver.

Mulighetsstudie øst og Brundalsforbindelsen er innspill som også må vurderes i forhold til Miljøpakkens innhold og grenseflaten mot partenes ansvar for overordnede planleggingsoppgaver. Formålet med prosjektet er blant annet avklaring av vegkategori for en eventuell fremtidig forbindelse. En eventuell bevilgning på 1 mill. kr til mulighetsstudie kommer i tillegg til inndekning av omforente kostnader til planlegging av Brundalsforbindelsen i tabell 4.

8. Kollektivtransport og Metrobuss

Innsatsen innenfor kollektiv i 2019 vil i stor grad være knyttet til Metrobuss og etablering av infrastruktur for ny rutestruktur. "Metrobussprosjektet til 2019" har ansvar for å bygge grunnleggende infrastruktur for at metrobussen skal kunne gå i august 2019 (stasjoner, traséutbedringer og knute- og omstigningspunkt). Utover dette omfatter metrobussløsningen gateprosjekter i og utenfor Kollektivbuen. De fire gateprosjektene i Kollektivbuen, Elgeseter gate, Kongens gate, Olav Tryggvasons gate og Innherredsvegen, skal etter planen bygges til 2023 (Elgeseter gate 2024). Av gateprosjektene utenfor Kollektivbuen er Dybdahls veg ferdigstilt, mens Høgskoleringen ferdigstilles desember 2018 og Jonsvannsveien i 2019.

Revidert budsjett for Metrobuss ble vedtatt i Bystyret (sak 67/18) og Fylkestinget (sak 118/18) i mai/juni 2018. I revidert budsjett bevilges noe mer midler til stasjoner, traséutbedringer og knute- og omstigningspunkt og tilsvarende mindre til gateprosjektene i Kollektivbuen. Vedtaket påvirker med andre ord ikke de totale rammene for metrobusstiltak i Bymiljøavtalen.

Innsatsen knyttet til Metrobuss er definert som bundet gjennom forankring i Bymiljøavtalen. I Miljøpakkens årsbudsjett 2019 foreslås det å gi et tilskudd på 20 mill. kr til fremkommelighetstiltak på fylkesvei utenom Metrobuss. I tillegg kommer 5 mill. kr som er omdisponert til fremkommelighetstiltak på kommunal veg fra tidligere avsatte midler til holdeplasstiltak på kommunal veg (PR 75/18). Dette er noe lavere enn hva fylkeskommunen vedtok å forskuttede i FU-sak 213/18 og omfatter ikke tiltak knyttet til ladeinfrastruktur for elbusser mens fremkommelighetstiltak på kommunal veg er redusert i omfang.

Tilskudd til signalprioritering består av utskifting av teknisk utstyr, tilrettelegging av baksystemet for å kunne motta data fra AtB sitt sanntidssystem, og programmering i det enkelte signalanlegg. Det omfatter også totalrenovasjon av signalanlegg i to kryss.

Årlig tilskudd til trikk (drift av infrastruktur og investering) ligger som en binding ut fra tidligere vedtak. Det samme gjelder innfartsparkering Være, forventet utbyggingsperiode er sommer 2019-sommer 2020.

Driftstilskuddet til kollektivtrafikk defineres som en binding ut fra gjeldende politiske vedtak, og opptrapping av rutetilbudet videreføres fram til august 2019 innenfor politisk godkjente rammer. Driftstilskuddet finansieres primært av belønningsmidler samt en mindre delfinansiering fra bompenger (noe Stortinget tidligere har gitt tillatelse til). Belønningsmidler benyttes i størst mulig grad til å finansiere drift av kollektivtrafikk, og i mindre grad bompenger som, til forskjell fra belønningsmidler, kan benyttes som lokal egenandel i Bymiljøavtalens 50/50-ordning.

Tiltak utenfor Trondheim forutsettes finansiert gjennom belønningsmidler, da det ikke er anledning til å benytte bompenger til dette.

Tabell 6: Finansiering kollektivtiltak 2019

2019									
Kollektivtiltak	Total ramme	Bevilget før 2019	Bom	Fv-midl	Kv-midl	Beløn	Invest	Sum	Merknad
Fremkommelighet øvrige ruter (ikke BRT)			35,0					35,0	
Signalprioritering fylkesveg	24,1	17,1	7,0					7,0	Iht til prioriteringstiltak PR 48/17. Ekskl Lade.
Fv. 6664/6652/6680/6602 fremkommelighetspakke utenom Metrobuss			20,0					20,0	Innspill ekskl mva, men inkl her. Usikkerhet +/-50%.
Kollektivfelt fv. 6650 Kolstadvegen	2,0		2,0					2,0	Byggeplan i 2019.
Signalanlegg Jonsvannsveien x Loholt allé	2,0		2,0					2,0	Byggeplan i 2019.
Søbstadvegen, kurveutvidelse i Heimdal sentrum	4,0		4,0					4,0	Tiltak er utredet av metrobussprosjektet.
Knutepunkt og holdeplasser			0,5					0,5	
Oppgradering holdeplasser kv. og fv.			0,5					0,5	Forprosjekt
Trikk infrastruktur		158,9	17,9					17,9	
Innfartsparkering			8,3					8,3	
Fv. 950 Være	18,5	10,2	8,3					8,3	PR 37/18.
Felleskostnader			3,0					3,0	
Nye tiltak til planlegging			2,5					2,5	
Utrede mulige BRT-strekninger til 2029			2,0					2,0	
Fv. 6650 Bjørndalsbrua			0,5					0,5	Forprosjekt. Utrede mulighet for utvidelse.
Sum Kollektiv (eksl. Metrobuss)			67,2					67,2	
Kollektivmidler Metrobuss	2384,0	601,6	319,1	100,4	4,5		5,0	429,0	Spesifisert i egen tabell.
Kollektivtrafikk drift		968,8	37,5			144,5		182,0	
Sum kollektiv totalt			423,8	100,4	4,5	144,5	5,0	678,2	
SUM FORDELT (FINANSIERINGSPLAN)								684,0	
Avvik fra finansieringsplan								5,8	

Bundet			385,8	100,4	4,5	144,5	5,0	640,2
Delvis bundet			27,0					27,0
Ikke bundet			11,0					11,0

* Sum fordelt (finansieringsplan) viser til veiledende kostnadsramme jamfør lokalpolitisk innspill til statsbudsjett 2019 (oppgitt i tabell 2). Avvik fra finansieringsplan viser avvik mellom veiledende kostnadsramme og fordelt i årsbudsjett 2019.

Tabell 7: Finansiering kollektivtiltak 2019 - innspill til avklaring

2019					
Kollektivtiltak	Total ramme	Bevilget før 2019	Fv-midl	Sum	Merknad
Bussdepot øst, utredning			5,0	5,0	
Totalt			5,0	5,0	

Fylkeskommunen ber om delfinansiering fra Miljøpakken til videre utredning og planlegging av depot i Trondheim øst. Dette er spørsmål som behandles i byvekstforhandlingene og innenfor gjeldende avtale om bussdepot mellom TRFK og staten.

Tabell 8: Finansiering Metrobuss delprosjekt 2019

Metrobuss	2019							Merknad
	Total ramme	Bevilget før 2019	Bom	Fv-midl	Kv-midl	Invest	Sum	
Dybdahls veg	48	48						Avsluttet 2017
Jonsvannsvegen	116	68	47,9				47,9	
Høgskoleringen	72	70	1,8				1,8	
Holdeplasser	416	219	185,8	1,9	4,5	5,0	197,2	
Strekningstiltak	108	55	42,6				42,6	
Omstigningspunkt	226	108		98,5			98,5	
Kongens gate	289	3	9,9				9,9	
Innhærredsvegen	481	1	11,6				11,6	
Olav Tryggvasons gate	193	6	16,4				16,4	
Elgeseter gate	763							Midler fra tidligere år benyttes.
Planlegging	30	24	3,1				3,1	
Miljøpakken	2742	602	319,1	100,4	4,5	5,0	429,0	

Summene i tabellen omfatter kostnader som skal finansieres 50/50 av statlige investeringstilskudd og lokal egenandel, samt midler til planlegging (som ikke kan inngå som grunnlag for utbetaling av statlig investeringstilskudd).

I Miljøpakkens trinn 2 er det vedtatt at Elgeseter gate skal bygges ut til en effektiv og attraktiv kollektivgate med høy miljøstandard (lokalpolitiske vedtak i Bystyret sak 12/8503 og Fylkestinget sak 34/12). Dette omfatter både kollektiv og gatebruk (miljøgate). I Bymiljøavtalen er midler til å finansiere miljøgate i Elgeseter inkludert som del av lokal egenandel som grunnlag for utbetaling av det statlige investeringstilskuddet. Den totale rammen for Elgeseter gate er 763 mill. kr.

9. Trafikksikkerhet

I 2019 er det lagt opp til høyt aktivitetsnivå med bygging av fortau og gang-/sykkelveger for sikring av skoleveger. Det er satt av byggemidler til Tyholtveien, Ringvålvegen (Skogly - Hestsjøen), Spongalsvegen (Stormyra - Berg), Uglavegen (del 2) og Klæbuvegen. Tiltak hvor bygging er igangsatt defineres som bundet. Det er i tillegg satt av midler til prosjektering av fortau i Gammel-Lina og grunnnerv i Hans Finnes gate.

I Programråd sak 95/18 ble det lagt fram behov for økte rammer for prosjektene Tyholtveien og Ringvålvegen. Fortau i Tyholtveien og Asbjørnsens gate er definert som ett prosjekt og totalkostnaden er antatt å øke fra tidligere vedtatt totalramme på 39,2 til 44 mill. kr. Bygging av Tyholtveien har foreløpig ikke vært ute på anbud og det er derfor noe usikkerhet knyttet til prosjektets totalkostnad. Prosjektet avventer med å legge fram eventuelle muligheter for kutt inntil anbud foreligger.

Vedtatt kostnadsramme for fortau langs Ringvålvegen er 28,1 mill. kr. Bygging av fortauet har ikke vært ute på anbud, så også her er det noe usikkerhet i kostnaden. Prosjektets totalkostnad forventes å øke med 5 mill. kr, og Programrådet har bedt om at muligheter for kutt legges fram.

Prosjektet i Søbstadvegen fra 2011 ble i Programråd sak 98/18 foreslått avsluttet. Prosjektet har gått fra å være et mindre TS-prosjekt med utvidelse av fortau, til et prosjekt der det er foreslått fullstendig ombygging av gata for å ivareta også syklende og Metrobusser. Det foreslås at ubrukte midler frigjøres til bygging av andre TS-prosjekt i 2019. Det foreslås videre at løsningen fra forprosjektet, som ble gjennomført av Metrobussprosjektet i 2017, videreføres som et kollektivprosjekt.

Tabell 9: Finansiering trafikksikkerhetstiltak 2019

2019							Merknad
Trafikksikkerhet	Total ramme	Bevilget før 2019	Bom	Fv-midl	Kv-midl	Sum	
Utbedring ulykkespunkt			0,5			0,5	
Tiltak ulykkespkt/strekninger fv			0,5			0,5	Forprosjekt basert på ulykkesstatistikk 2013-17
Sikring skoleveger			69,4		9,5	78,9	
Asbjørnsens gt/Tyholtveien, fortau	39,2	30,2	8,0			8,0	PR 95/18, mulig økning i totalkostnad. Sluttfinans. 2020.
Fv. 6654 Ringvålvegen fortau, Skogly-Hestsjøen	28,1	13,1	14,0			14,0	PR 95/18, mulig økning i totalkostnad. Sluttfinans. 2020.
Fv. 707 Spongalsvegen, GSV Stormyra idr.pl-Myrsund-Berg	52,1	29,1	23,0			23,0	PR 9/18.
Uglavegen del 2 fortau	35,1	5,5			5,0	5,0	Sluttfinansiering 2020.
Hans Finnes gate fortau	28,1	3,1	2,0			2,0	Grunnerverv 2019.
Gammellina/Magasinsvegen fortau		1,7			4,5	4,5	Prosjektering 2019.
Klæbuvegen fortau	27,0	4,5	22,4			22,4	
Felleskostnader			2,0			2,0	
Mindre TS-tiltak			5,0			5,0	
Mindre TS-tiltak / belysning Fv.		2,5	2,5			2,5	Etter TS-inspeksjon
Mindre TS-tiltak / belysning Kv.		2,5	2,5			2,5	Etter TS-inspeksjon
Nye tiltak til gjennomføring			0,7	6,3		7,0	
Fv. 950 Skovgård			0,7	6,3		7,0	Fortau og lysregulering for gående (PR 8/18).
Trafikksikkerhet totalt			77,6	6,3	9,5	93,4	
SUM FORDELT (FINANSIERINGSPLAN)						40,0	
Avvik fra finansieringsplan						-53,4	

Bundet			47,7	6,3		54,0
Delvis bundet			29,4		9,5	38,9
Ikke bundet			0,5			0,5

* Sum fordelt (finansieringsplan) viser til veiledende kostnadsramme jamfør lokalpolitisk innspill til statsbudsjett 2019 (oppgitt i tabell 2). Avvik fra finansieringsplan viser avvik mellom veiledende kostnadsramme og fordelt i årsbudsjett 2019.

Tabell 10: Finansiering trafikksikkerhetstiltak 2019 - innspill til avklaring

2019					
Trafikksikkerhet	Total ramme	Bevilget før 2019	Bom	Sum	Merknad
Pilotprosjekt - system for innsamling av ulykkesdata			0,5	0,5	I samarbeid med St. Olav - myke trafikanter.
Totalt			0,5	0,5	

Tidligere har det vært gjennomført et prosjekt i Trondheim der ansatte ved St. Olavs hospital (akuttmottaket/legevakt) har registrert ulykker med myke trafikanter. Prosjektet ble avsluttet for over 10 år siden, og dagens registrering er mangelfull. Det foreslås oppstart av et prøveprosjekt i samarbeid med St. Olavs hospital for å registrere sykkel- og fotgjengerulykker med egnet metode/ny teknologi. Det må vurderes om prosjektet skal defineres som et tiltak i Miljøpakken eller om det betraktes som partenenes eget ansvar.

10. Sykkeltiltak

I 2019 vil prosjekter langs nye metrobusstraséer og -stasjoner prioriteres. Bundne prosjekter knyttet til Metrobuss er ferdigstillelse av gang- og sykkelveg langs Høgskoleringen, bygging av sykkelveg med fortau langs Ringvålvegen (Ole Laulos veg - Kirkeringen) og tilrettelegging for sykkel/sykkelparkering på utvalgte metrobusstasjoner.

Det foreligger byggeplan for sykkelveg med fortau langs Sigurd Jorsalfars veg (Brøsetruta). Tiltaket er planlagt gjennomført i 2019. Utbygging er foreløpig ikke påbegynt og tiltaket defineres derfor som delvis bundet. Løsning legges fram for Programråd før utbygging.

Tiltak på tre enkeltstrekninger langs riksveg med bakgrunn i GS-inspeksjon finansieres av riksvegmidler og defineres som en binding. Dette er mindre tiltak som ikke krever regulering eller vesentlig prosjektering. Tiltakene gjennomføres på og langs statlig sykkelvegnett, og på kommunal- og fylkesveg der tilbudet for gående og syklende har riksvegfunksjon for E6, E39 eller rv. 706.

Fra tidligere avsatte midler til punkttiltak fylkesvei er det skilt ut et større fornyingsprosjekt på strekningen Utleir - Nardosenteret langs fv. 6658 (Programråd 36/18). Prosjektering pågår, oppstart utbygging planlegges tidlig i 2019.

Det er både fra kommunen og fylkeskommunen forslag om å øke innsatsen når det gjelder drift av sykkelanlegg, slik at nettet med høy standard på vinterdrift kan utvides sammenlignet med tidligere år. I forbindelse med behandling av Miljøpakkens årsbudsjett 2018 vedtok fylkestinget og bystyret at 2017-nivået skulle gjelde også for 2018. Det er foreslått at det totalt settes av 10 mill. kr i 2019 mot 8,2 mill. kr i 2018. Sykkelnettet som skal driftes med økt standard vinterdrift er planlagt å øke fra ca. 54 km i 2018 til ca. 72 km i 2019 (se kart i prosjektark i kap. 18). I tillegg vil innføring av Metrobuss gjøre at driften rundt metrobussholdeplassene må prioriteres i vinterperioden.

I 2018 ble det satt av midler til planlegging av et større antall nye sykkeltiltak, primært langs fylkesveg. Det har ikke vært kapasitet til å begynne planleggingen av alle tiltakene. I 2019 konsentreres innsatsen til et mindre antall nye prosjekter, slik at større innsats kan rettes mot å gjøre prosjekter byggeklare. Det er satt av 1,5 mill. kr til planlegging av nye sykkeltiltak i 2019.

Tabell 11: Finansiering sykkeltiltak 2019

2019									
Sykkeltiltak	Total ramme	Bevilget før 2019	Rv stat	Bom	Fv-midl	Kv-midl	Beløn	Sum	Merknad
Drift av sykkelanlegg						1,0	9,0	10,0	
Drift av sykkelanlegg langs		8,1				1,0	3,1	4,1	Økt std. vinterdrift, 2017-nivå.
Drift av sykkelanlegg langs	19,7	15,6					4,1	4,1	Økt std. vinterdrift, 2017-nivå.
Forslag til økning Drift av sykkelanlegg kv. og fv.							1,8	1,8	Økt std. vinterdrift ut over 2017-nivå.
Klæburuta					0,3			0,3	
Fv. 6680 Baard Iversens veg - Leirfossen	0,5	0,2			0,3			0,3	Forprosjekt. I 2018 benevnt "Bilbyen - Nidarvoll".
Jonsvannsruta				2,0				2,0	
Lillegårdsbakken - Dybdahls veg		3,0		2,0				2,0	Overflatetiltak som ny asfalt og oppmerking.
Nardoruta				9,0	6,0			15,0	
Høgskoleringen	39,0	30,0		9,0				9,0	Sluttfinansiering 2019.
Fv. 6658 Utleirvegen					6,0			6,0	PR-sak 36/18. Inngår punkttiltak fv. 2016-17.
Brøsetruta				27,0				27,0	
Sigurd Jorsalfars veg, sykkelveg med fortau	30,0	3,0		27,0				27,0	Løsning legges fram før utbygging. Sluttfin. i 2019.
Ranheimsruta				4,0				4,0	
Ranheimsruta (Kirkegata - Biskop Sigurds gate)	20,0	16,0		4,0				4,0	Økning totalramme fra 16 til 20 mill. kr (PR 95/18).
Midtbyen				4,5				4,5	
Andre strekninger, Midtbyen		4,5		1,5				1,5	Sykkelheller Kongens gate og sykkelfelt Søndre gate.
Sykkelparkering		10,0		3,0				3,0	Sykkelstativ og sykkelhotell.
Enkeltstrekninger			15,0	4,0	14,0			33,0	
Sykkelpakke Lade	50,3	36,3			14,0			14,0	Totalrammen iht PR 77/17. Inkl midler fra sign.prioritering.
E6 Klett - Ranheim, tiltak etter GS-inspeksjon			5,0					5,0	Bevilgning gis etter tiltaksliste presentert i PR.
E39 Melhus grense - Klett, tiltak etter GS-			5,0					5,0	Bevilgning gis etter tiltaksliste presentert i PR.
Rv 706 Sluppen - Rotvoll, tiltak etter GS-inspeksjon			5,0					5,0	Bevilgning gis etter tiltaksliste presentert i PR.
Sverresborg allé, rødbrun asfalt	4,0			4,0				4,0	
Felleskostnader							2,5	2,5	
Tilpasning Metrobuss				6,5			3,0	9,5	
Tilrettelegging på metrobusstasjoner		12,6		1,5			3,0	4,5	Sykkelparkering Heimdal og Tonstad stasjon.
Ringvålvegen, Ole Laulos veg - Kirkeringen	5,0			5,0				5,0	
Nye tiltak til planlegging				1,5				1,5	
Sykkelekspressveg Rotvoll - Ranheim				0,5				0,5	
Nye tiltak til planlegging kommunal veg				1,0				1,0	Øyaruta, Tyholtvn/Persaunvn, Rotvoll/Charlottenlund.
Sykel totalt			15,0	58,5	20,3	1,0	14,5	109,3	
SUM FORDELT (FINANSIERINGSPLAN)								98,4	
Avvik fra finansieringsplan								-10,9	
Bundet			15,0	11,0	20,0		2,5	48,5	
Delvis bundet				36,0	0,3	1,0	7,2	44,5	
Ikke bundet				11,5			4,8	16,3	

* Sum fordelt (finansieringsplan) viser til veiledende kostnadsramme jamfør lokalpolitisk innspill til statsbudsjett 2019 (oppgitt i tabell 2). Avvik fra finansieringsplan viser avvik mellom veiledende kostnadsramme og fordelt i årsbudsjett 2019.

Tabell 12: Finansiering sykkeltiltak 2019 - innspill til avklaring

2019					
Sykkeltiltak	Total ramme	Bevilget før 2019	Kv-midl	Sum	Merknad
Forsterket vedlikehold av sykkelanlegg langs kv.			1,0	1,0	Bl.a. ekstra innsats på oppmerking om våren.
Totalt			1,0	1,0	

Det er foreslått å forsterke vedlikeholdet av sykkelanlegg langs kommunal veg. Tiltaket inkluderer hovedsakelig ekstra oppmerking av sykkelanlegg om våren. Dagens kommunale standard er at oppmerking gjennomføres om høsten, og først når oppmerkingen er slitt bort. Tiltaket må vurderes i forhold til om kommunen med dagens standard ivaretar ansvaret for vedlikehold av sykkelanlegg langs kommunal veg og om bidrag fra Miljøpakken vil representere en ekstra innsats som partene ønsker ut over kommunens ordinære vedlikeholdsansvar.

11. Tiltak mot støy

Det ble i 2017 gjennomført ny støykartlegging langs vegnettet i Trondheim. De nye beregningene viser at støysituasjonen er forverret siden forrige kartlegging i 2012. Handlingsplan mot støy 2018-23 ble vedtatt av bystyret 04.10.18 og er utarbeidet på bakgrunn av siste støykartlegging.

Miljøpakken skal gjøre tiltak spesielt mot utendørs støy ved blant annet skoler og barnehager. Singsaker skole og barnehage er prioritert. Det er her lagt inn en binding på sluttfinansiering i 2019.

I forbindelse med Metrobussprosjektets utbygging av Tonstad omstigningspunkt og strekningstiltaket på Østre Rosten, er det et rekkefølgekrav på støyutbedring. Støytiltaket, Tonstadbrinken støyutbedring, har en total ramme på 5,2 mill. kr, hvorav 1,6 mill. kr dekkes inn i årsbudsjettet 2019.

I veiledende finansieringsplan er det 23 mill. kr i 2019 til støytiltak, men det er kun spilt inn tiltak for 7,8 mill. kr.

Tabell 13: Finansiering tiltak mot støy 2019

2019					
Støytiltak	Total ramme	Bevilget før 2019	Bom	Sum	Merknad
Støyskjerming av skoler og barnehager			4,0	4,0	
Singsaker skole og barnehage	8,5	4,5	4,0	4,0	PR 10/18. PR 96/18; økt ramme 0,9 mill kr etter mottatt tilbudspris.
Felleskostnader			1,5	1,5	
Nye tiltak til gjennomføring			1,6	1,6	
Tonstadbrinken, støytbedring	5,2	3,6	1,6	1,6	Rekkefølgekrav ved utbygging av Metrobusstilak. PR 90/18.
Nye tiltak til planlegging			0,7	0,7	
Ultrledning av tiltak for skoler/barnehager, boliger og institusjoner utsatt for utendørs støy			0,5	0,5	Handlingsplan mot støy 2018-23 gir utgangspunkt for utredning.
Ultrledning av omfang og tiltak for boliger utsatt for innendørs støy			0,2	0,2	Handlingsplan mot støy 2018-23 gir utgangspunkt for utredning.
Sum Støy			7,8	7,8	
SUM FORDELT (FINANSIERINGSPLAN)				23,0	
Avvik fra finansieringsplan				15,2	

Bundet			7,1	7,1
Delvis bundet				
Ikke bundet			0,7	0,7

* Sum fordelt (finansieringsplan) viser til veiledende kostnadsramme jamfør lokalpolitisk innspill til statsbudsjett 2019 (oppgitt i tabell 2). Avvik fra finansieringsplan viser avvik mellom veiledende kostnadsramme og fordelt i årsbudsjett 2019.

12. Gåtiltak

Frem til 2018 er det oppgradert omtrent 20 snarveier, og 20 nye snarveier er ferdig prosjektert. I tillegg skal 15 snarveier prosjekteres og bygges til metrobusstasjoner. Det er planlagt utbygging av en "pakke" med snarveier på 6-8 stykk årlig, med en noe større aktivitet i 2019. "Helhetlig gangnett" inkluderer ulike standardtyper gåtilbud for å etablere et sammenhengende nett, og også her vil det inngå tiltak for å bedre gangforbindelsen til metrobusstasjoner.

Tabell 14: Finansiering gåtiltak 2019

2019						
Gåtiltak	Total ramme	Bevilget før 2019	Bom	Kv- midl	Sum	Merknad
Snarveger - planlegging og prosjektering				1,0	1,0	
Snarveger - utbygging			5,0	5,0	10,0	
Helhetlig gangnett - planlegging og prosjektering				2,0	2,0	
Helhetlig gangnett - utbygging		6,5	3,0	2,5	5,5	
Mindre gåtiltak		7,2	0,5	1,0	1,5	
Felleskostnader			2,0	0,5	2,5	
Gåtiltak totalt			10,5	12,0	22,5	
SUM FORDELT (FINANSIERINGSPLAN)					22,0	
Avvik fra finansieringsplan					-0,5	

Bundet			2,0	0,5	2,5
Delvis bundet					
Ikke bundet			8,5	11,5	20,0

* Sum fordelt (finansieringsplan) viser til veiledende kostnadsramme jamfør lokalpolitisk innspill til statsbudsjett 2019 (oppgitt i tabell 2). Avvik fra finansieringsplan viser avvik mellom veiledende kostnadsramme og fordelt i årsbudsjett 2019.

13. Øvrige innsatsområder

Informasjon

Arbeidet vil omfatte informasjon om Miljøpakkens mål, virkemidler, resultater og nye prosjekter, samt diverse kampanjer og arrangementer. Drift av nettside inngår i tillegg. Videreføring av dagens nivå innebærer 5,2 mill. kr.

Reiserådgivning

Innsatsen rettes mot å påvirke til flere miljøvennlige reiser til arbeidsplasser, skoler og fritidsaktiviteter. Det pågår et arbeid med å revidere reiserådgiverstrategien som sist ble vedtatt i januar 2017. Hensikten er å avklare hvordan reiserådgiving kan brukes mer effektivt for å oppnå nullvekstmålet. Videreføring av pågående aktivitet på dagens nivå innebærer 5,8 mill. kr.

Drift av bomsystem

Drift av datasystemer utgjør den største enkeltkostnaden i denne posten. I tillegg kommer service og vedlikehold av utstyr på stasjonene, overvåking, avtalehåndtering, kundebehandling, tap på kundefordringer og utstedergodtgjørelse. Sistnevnte kostnad vil øke når rollene som utsteder og operatør splittes. Dette er en del av bompengereformen.

Tabell 15: Finansiering øvrige tiltak 2019

2019						
Andre kostnader	Total ramme	Bevilget før 2019	Bom	Beløn	Sum	Merknad
Informasjon		34,1		5,2	5,2	
Reiserådgivning		32,7		5,8	5,8	
Drift av bomsystem			50,0		50,0	
Sum andre kostnader totalt			50,0	11,0	61,0	
SUM FORDELT (FINANSIERINGSPLAN)			50,0	12,0	62,0	
Avvik fra finansieringsplan					-1,0	

Bundet			50,0	11,0	61,0
Delvis bundet					
Ikke bundet					

* Sum fordelt (finansieringsplan) viser til veiledende kostnadsramme jamfør lokalpolitisk innspill til statsbudsjett 2019 (oppgitt i tabell 2). Avvik fra finansieringsplan viser avvik mellom veiledende kostnadsramme og fordelt i årsbudsjett 2019.

Tabell 16: Finansiering øvrige tiltak 2019 - innspill til avklaring

2019					
Andre kostnader	Total ramme	Bevilget før 2019	Bom	Sum	Merknad
Økning reiserådgiving - HjemJobbHjem			0,5	0,5	Utrede tiltaket og evt. gjennomføre pilot. 0,5 mill. i 2019 kan dekkes av midler tidligere avsatt til reiserådgiving.
Totalt			0,5	0,5	

Det er spilt inn behov for 0,5 mill. kr i 2019 til å utrede HjemJobbHjem og eventuelt gjennomføre en pilot. Det må vurderes om dette ikke er et tiltak som hører innenfor reiserådgivernes ordinære oppgaver som kan dekkes av tidligere ubrukte midler eller rammen på 5,8 mill. kr i 2019.

14. Samlet vurdering av bindinger og lånebehov

Tabell 17: Inntekter, kostnader og bindinger

2019							
	Rv stat	Bom	Fv- midl	Kv- midl	Beløn	Invest	Sum
Inntekter	365	615	133	27	170	5	1314
Totalt fordelt	365	723	133	27	170	5	1473
herav bundet	365	648	133	5	158	5	1314
herav delvis bundet		92	0	11	7		110
herav ikke bundet		33		12	5		49

* I tabellen benyttes netto bominntekter inkl rente, og bomveiselskapets driftskostnader er derfor ikke inkludert.

** Inntekter fylkesvegmidler og kommunale midler inkluderer partenes vedtatte delbidrag slik de framgår av stortingsvedtak og lokalpolitisk vedtak (fylkeskommunalt bidrag 59 mill. kr og kommunalt bidrag 18 mill. kr (2019-kr)), og i tillegg en veiledende fordeling av momskompensasjon. Total momskompensasjon er beregnet til 83 mill. og endelig fordeling av momskompensasjon vil avregnes ut fra faktisk aktivitet på hver av vegkategoriene.

Statlige rv-midler som oppgis i tabell 17 er i henhold til bevilgningen i statsbudsjettet. Mange av metrobussprosjektene hadde ikke byggeplan klar til 15. juni 2018 og tilfredsstiller dermed ikke krav til statlig bevilgning i 2019. Bevilgning vil derfor først komme i 2020. Dette gjør det nødvendig å forskuttere 187 mill. kr av de statlige midlene med lokale midler og bompenger.

Tabellen viser at Miljøpakken kan få et lånebehov på ca. 159 mill. kr isolert på de tiltak som foreslås i årsbudsjettet. Ved å ta bort innsatsen på ikke bundne prosjekter, vil lånebehovet reduseres med 49 mill. kr. Dersom delvis bundet aktivitet blir utsatt/ikke gjennomført, vil et potensielt lånebehov reduseres til tilnærmet null. Med utgangspunkt i gjeldende budsjettforslag kan det bli nødvendig å ta opp lån av likviditetsmessige årsaker. Lånebehovet vil være i størrelsesorden 0 - 200 mill. kr, avhengig av størrelsen på statlig utbetaling av tilskudd og eventuelle forsinkelser i utbyggingen av prosjektene (etterslep).

I tillegg til totalt fordelt i tabell 17, foreligger det innspill på 37 mill. kr som ennå ikke er avklart mellom partene hvorvidt dette er tiltak som hører inn under Miljøpakken. Alle partene må være omforente om disse prosjektene dersom de skal inngå i årsbudsjettet.

Tabell 18: Oppsummering innspill til avklaring

2019							
Programområder	Rv stat	Bom	Fv- midl	Kv- midl	Beløn	Invest	Sum
Lokal veg og gatebrukstiltak		10,0	20,0				30,0
Sykkeltiltak				1,0			1,0
Trafikksikkerhet		0,5					0,5
Kollektivtiltak			5,0				5,0
Andre kostnader		0,5					0,5
Totalt fordelt		11,0	25,0	1,0			37,0

15. Pågående prosjekt med bevilgning før 2019

Hovedveg	Bevilgning før 2019	Ansvarlig etat	Status
Knutepunkt Sluppen	6,1	SVV	KDP Sluppen under utarbeidelse.
Rv. 706 Sluppen - Stavne	223	SVV	
Byåstunnelen	24	TRFK/SVV	Planlegging. Midler fra tidligere år benyttes i 2019.

Arbeid med knutepunkt Sluppen har ubrukte bevilgninger fra tidligere år. Det er gjennomført mulighetsstudier og det jobbes med KDP for Sluppen hvor Miljøpakken i 2018 ga et bidrag som skulle gå til avklaring av infrastruktur i planarbeidet. Det er fram til 2019 bevilget totalt 6,1 mill. kr til Knutepunkt Sluppen, derav 2 mill. i 2017 og 4,1 mill. i 2018. I Miljøpakkens årsbudsjett 2018 står prosjektet oppført med en bevilgning på 13 mill. kr hvor riksvegmidler utgjør 10 mill. og bompenger 3 mill. kr. Dette er i henhold til statsbudsjett 2019. Vegdirektoratet har imidlertid bare stilt 1,1 mill. kr til disposisjon i statsmidler til Knutepunkt Sluppen i 2018. Statlige planleggingsmidler 2019 avklares ved behandling av Statens vegvesen Region Midts planprogram (januar/februar 2019).

Lokale veger og gatebrukstiltak	Bevilgning før 2019	Ansvarlig etat	Status
Elgeseter gate	64	TK	Midler fra tidligere år avsatt til gatebruksplan inkl. sanering av bygg, benyttes til planlegging i 2019.
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	1	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018.
Johan Tillers veg del 2	1	SVV	Midler fra 2018 benyttes i 2019.

Kollektivtiltak	Bevilgning før 2019	Ansvarlig etat	Status
Reklamefinansierte bymøbler, ny avtale	4,5	TK	Ny avtale gjeldende fram til mars 2032 ble inngått nov. 2017. Utsifting av bymøbler fra forrige kontrakt fullføres etter planen aug. 2019.
Innfartsparkering Buvika	1,5	SVV	Reguleringsplanarbeid, planlagt oversendt kommunen til høring januar 2019.
Kollektivfelt E6 Tonstad - Sluppen	20,6/ 3	SVV	Programområdetiltak riksveg. Reguleringsplan Tonstad - Kroppanbrua utarbeides i 2019.
Holdeplasser Rv 706 Gildheim - Rotvoll	10	SVV	Planlagt ferdigstilt i 2018.
Holdeplass/snuplass Brekkåsen (Melhus)			Reguleringsplanarbeid, planlagt oversendt kommunen til høring januar 2019.
Fv. 902 Østre Rosten, Tillerbyen - Sandmoen, holdeplasser	0,3	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018.
Fv. 35 Fosslia, holdeplasser (Stjørdal)	0,2	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018.
Fv. 6680 Bratsbergv, Utleir - Bratsberg, holdeplasser	0,2	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018.
Fv. 950 Kockhaugv, Skovgård - Malvik grense, holdeplasser	0,3	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018.
Helhetlig kollektivknutepunkt Leangen	0,5	TK	Planleggingsmidler avsatt i 2018. Utredning av knutepunktet foreslås gjennomført som en del av mulighetsstudien i området i forbindelse med ny detaljregulering.
Holdeplasser Fv. 950 Malvikvegen Storsand - Muruvik	4	TRFK/SVV	Midler avsatt i 2018 for gjennomføring av prioriterte oppgraderingstiltak på 17 holdeplasser.
Innfartsparkering, nye prosjekter	2	TRFK	Midler avsatt i 2017, forprosjekt for avklaring av aktuelle prosjekt ikke gjennomført.
Tilstandsrapport trikken	1	TK	Anbudskonkurranse utlyst med planlagt kontraktsinngåelse november 2018.

Trafikksikkerhet	Bevilgning før 2019	Ansvarlig etat	Status
Fv. 6686 Isdamvegen / Østre Rosten, kryssutbedring	16	SVV	Konkurransegrunnlag i ferd med å bli ferdigstilt.
Fv. 6650 Byåsvegen/General Bangs veg	6.4	SVV	Restarbeid.
Fv. 6658 Utleirvegen/Tors vei	0,5	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2017.
Kong Inges gt, fortau	15	TK	Ingen aktivitet, prosjektering må gjenopptas.
Fv. 6666 Eidsvollsv. gt/Jonsvannsv.	0,5	TRFK/SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2017.
Fv. 6654 Ringvålvegen, Tunnelvegen-Lundåsen	3	SVV	Reguleringsplanarbeid, planlagt oversendt kommunen til høring januar 2019.
Fv. 6650 Byåsveien/Tvetestien	2	SVV	Nytt prosjekt 2017, signalregulering gangfelt.
Fv. 6658 Utleirv./Otilienborgv./Steindalsv	0,5	SVV	Forprosjekt opprettet 2018 for å avklare løsning når det gjelder kryssutbedring.
Høgreina GSV	4,6	TK	Ekspropriasjon pågår.
Buenget	1,3	TK	Planlegging av fortau, avventer avklaring på løsning for hvordan omkjøring under bygging skal foregå.
Fv. 6680 Bilbyen - Nidarvoll	0,5	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018. Fortau/gangfelt.
Fv. 902 Tonstadbrinken - Sandmoen	0,5	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018. Ikke startet opp.
Fv. 6664/6658 Rundkjøring Lerkendal	0,5	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018.
Fv. 6664 Eberg - Persaunet, mindre TS-tiltak	0,1	TRFK/SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018. Diverse mindre tiltak.
Fv. 707 GSV Berg - Høstadkorsen	4,5	TRFK/SVV	Reguleringsplanarbeid, planlagt oversendt kommunen til høring september 2018.
Søbstadvegen, fortau	0,9	TK	Prosjektet foreslås avsluttet i forbindelse med årsbudsjett 2019. PR 98/18.
Romolslia, fortau	3,6	TK	I stedet for fortau lages kostnadsanslag på bygging av snarvei. Prosjektet defineres fortsatt som TS-prosjekt, men gågruppa står for gjennomføringen. PR 98/18.

Støytiltak	Bevilgning før 2019	Ansvarlig etat	Status
Støyskjerming Majorstuen barnehage	2,5	TK	Uavklarte forhold med fylkesantikvar gjør at bygging ikke vil bli igangsatt i 2019.
Støyskjerming Lohove barnehage	1	TK	Detaljprosjektering gjenstår, bygging planlagt 2019.
Støyskjerming Okstad barnehage	1,5	TK	Detaljprosjektering gjenstår, bygging planlagt 2019.
Lokal skjerming av uteoppholdsareal, Singsakeringen	4	SVV	Midler avsatt 2015-16.
Lokal skjerming av uteoppholdsareal, fv. 6650 Byåsvegen nedre, Ila - Breidablikkv	1	SVV	Midler avsatt 2014.
Områdeskjermer prioriterte strekninger, fv. 6664 Kong Øysteins veg del 1, Persaunet - Eberg	3,5	SVV	Det jobbes med en prinsippavklaring ift kvalitet/utforming av områdeskjermer i Trondheim.
Områdeskjermer prioriterte strekninger, fv. 6658 Utleirvegen del 1	2,5	SVV	Midler avsatt 2017-18.
Områdeskjermer prioriterte strekninger, fv. 6650 Byåsvegen (Breidablikkv - Joh.Falkbergets v)	0,2	SVV	Planleggingsmidler avsatt 2018.
Fv. 950 Kockhaugvegen Skovgård - Ranheim ny/fornyng, etablering og fornyng støyskjem	0,2	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018.
Fv. 6650 Byåsveien Huseby, fornyng støyskjem	0,2	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018.
Fv. 6650 Byåsveien Kystad - Stavset, etablering og fornyng støyskjem	0,2	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018.
Fv. 6650 Byåsveien Ila - Havstein, lokal skjerming av uteareal	0,2	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018.
Støypakke		SVV	Utredning av støytiltak på 8 eiendommer er startet i Byåsv. og Bergittav. Prosjektering og konkurranse-utlysning ved årsskiftet, bygging våren 2019.

Sykkeltiltak	Bevilgning for 2019	Ansvarlig etat	Status
Heimdal - Sluppen, krysstiltak (Heimdalsruta)	1	SVV	Oppstartsmidler 2016. Spilt inn fra sykkelgruppa behov for 1) krysstilak ved kobling Tillerruta og Heimdalsruta 2) justering av sykkelkryssingene i Heimdal sentrum, Nyveilla 3) rød sykkelkryssing i krysset Romolslia.
Lademoen - Leangenbrua (synliggjøring av Brattørruta)	12,3	TK/SVV	Midler avsatt 2014-17. Sykkeleruta i hovedsak ferdigstilt, tydeliggjort med sykkel-symbol og nye visningsskilt. 8,5 av totalt 12,3 mill. omdisponert til Falkenborgveien som er under utbygging.
H7 - Ranheim (Brattørruta)	2	TK	Utførte tiltak sykkeloppmerking, asfalt på gang-sykkelbru over Nidarholms gate samt ombygging av Falkenborgveien (SVV). Det gjenstår noe arbeider forbi trikkestallen.
GS-bru over Bjørndalen, Saupstad - City Syd (Saupstadruta, ring 5)	6	TK	Reguleringsplan vedtatt. Detaljprosjektering i 2019 dekket av tidligere avsatte midler (ca. 2,5 mill i rest). Utbygging 2020-21.
Rønningsbakken (Ranheimsruta)	1	TK	Ikke påbegynt. Midler avsatt i 2018 til mindre tiltak og planlegging.
Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg/Utleirvegen (Nardoruta)	1	TRFK (SVV)	Midler til planlegging av sykkelveg med fortau i 2018.
Fv. 6650 Sandgata (Kongens gt - Prinsens gt), inkludert krysstiltak Sandgata x Kongens gate	1,2	SVV	Ikke påbegynt.
Fv. 6690 Olav Tryggvasons gate inkl Bakke bru	1	TK	Midler avsatt i 2016 til Midtbyruta nord. Må koordineres med gateprosjektet.
Ravnkloa bru	2	TK	2 mill i planleggingsmidler avsatt i 2017, ikke påbegynt.
Fv. 6650 Byåsveien, Ila - Havstad	5	SVV	Revidert bestilling i 2018 hvor det bestilles fremleggelse av statusrapport for PR i 2018.
Strandvn. - Lade allé (Laderuta)	1	TK	Bevilgning planlagt brukt i 2019 til å lage byggeplan samt mindre tiltak i Strandveien.
Fv. 6668 Jarlevegen (Laderuta)	11	SVV	Nytt prosjekt i 2016. Del av sykkelpakke Lade som har bevilgning i 2019.
Fv. 950 Ranheim - Malvik	3,5	SVV	Reguleringsplanarbeid, planlagt oversendt kommunen til høring januar 2019.
Fv. 6668 Stiklestadvegen	6,8	SVV	Avsatt i 2018 til bygging av sykkelveg med fortau. Del av sykkelpakke Lade som har bevilgning i 2019.
Fv. 6680 Trondheim - Klæbu	1,2	TK (SVV)	Midler avsatt til planlegging i 2018. Utkast til PGB-avtale mellom TK v/Kommunalteknikk og SVV laget.

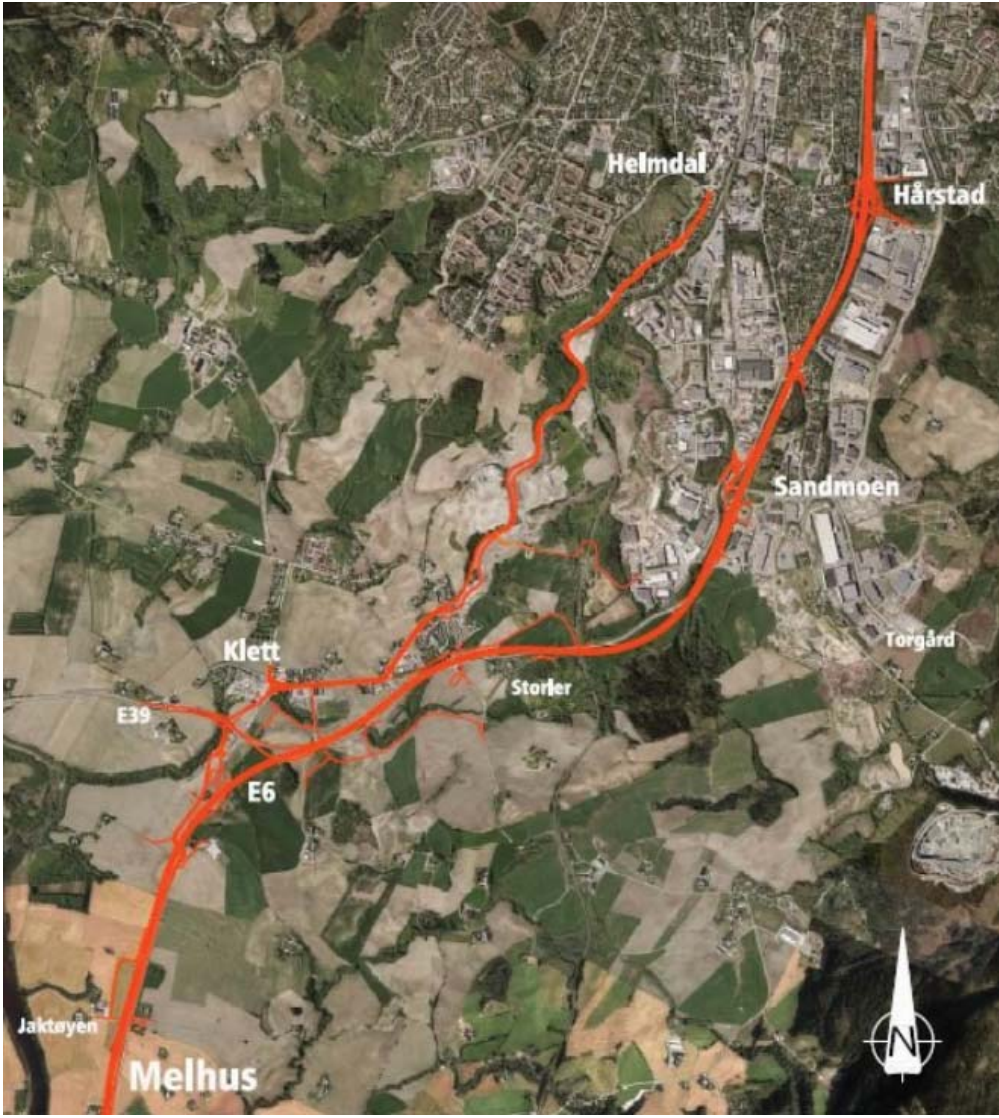
Sykkeltiltak	Bevilgning før 2019	Ansvarlig etat	Status
Fv. 6650 Byåsveien, kryssutbedringer Kystad - Stavset	1	TRFK	Midler avsatt til detaljplanlegging i 2018. Behov for byggemidler i 2019-21?
Planavklaring Klæburuta	0,5	TK	Planutkast laget. Avklaring med beboerne og byplan mangler. Sykkelveginspeksjon utført på strekningen.
Fv. 6692 Innherredsveien, Bassengbakken - Falkenborgvegen	0,3	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018. Sykkelveg med fortau.
Sykkelparkering fv. og ved fylkeskommunal infrastr.	0,5	SVV/TRFK	Nytt planleggingsprosjekt 2018.
Fv. 6664 Kong Øysteins veg x Jonsvannsveien	0,3	SVV	Ikke påbegynt. Midler avsatt i 2018 til å planlegge kobling mellom flere hovedruter i kryss. Må ses i sammenheng med utredning Jonsvannsveien nord.
Fv. 6690 Bispegata - Samfundet	0,2	TRFK	Nytt planleggingsprosjekt 2018. Helhetsløsning.
Fv. 6668 Båtmannsgt - Strandveien	0,2	TRFK	Nytt planleggingsprosjekt 2018. Sykkelveg med fortau.
Fv. 6656 Kryssutbedringer Bøckmans veg	0,2	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018. Kobling mellom hovedruter.
Fv. 6692 Olav Tryggvassonsgt - Gryta	0,2	SVV	Nytt planleggingsprosjekt 2018.
Fv. 6664 Strindvn. X Dybdahlsv.	0,2	SVV	Ikke påbegynt. Midler avsatt i 2018 til å planlegge kobling mellom hovedruter.
Fv. 6668 Leangen - Tunga	0,5	SVV	Ikke påbegynt. Midler avsatt i 2018 til å planlegge sykkelveg forbi IKEA.
Fv. 6656 Dorthealyst - Munkvoll	0,2	SVV	Ikke påbegynt. Midler avsatt i 2018 til å planlegge tilrettelegging for blandet trafikk.
Fv. 6658 Othilienborgvn - Steindalsveien	0,2	SVV	Ikke påbegynt. Midler avsatt i 2018 til å planlegge utbedring av to kryss.
Fv. 6650 Huseby - Bjørndalsbrua	0,3	SVV	Ikke påbegynt. Midler avsatt i 2018 til å planlegge sykkelveg med fortau.
G/S-bru over Nidelva på Nidarø	0,5	TK	Forprosjekt ikke påbegynt.
G/S-bru Nedre Elvehavn - Nyhavna	0,5	TK	Forprosjekt ikke påbegynt.
Planlegging programområdetiltak rv.	20,5	SVV	Ikke påbegynt, avventer bestilling til konkrete planer foreligger. Planleggingsmidler bevilget i 2018.
Sykkelekspressveg øst, Lilleby-Leangen	1	SVV	Fra kommunalt til statlig eierskap på delstrekningen. Inngår i hovedsykkelrute langs rv. 706 hvor PR har gitt tilslutning til oppstart med statlige planmidler (PR 100/18). Bygging av sykkelveg på Lilleby påbegynt av privat utbygger.
Kartlegging sykkelinspeksjoner	1	SVV/TK	Inspeksjon på 4 kommunale sykkelruter på østsiden av Trondheim utført i 2018, vestsiden gjenstår. Rapporter er utarbeidet og TK jobber med å utarbeide tiltakspakker for de strekninger som er befart.

Andre tiltak	Bevilgning før 2019	Ansvarlig etat	Status
Innovasjonsprosjekter	1,5	TRFK	Midler avsatt 2018.
Næringstransport	0,8	TRFK	Miljøpakken har fra 2017 vedtatt et tydeligere ansvar for næringsstransport. Tidligere avsatte midler står ubenyttet og kan finansiere tiltak i 2019.
Overordnet planlegging	1	TK/TRFK	0,5 mill. kr satt av til "Utredning Trondheim sentrum" (TK) og 0,5 mill. kr satt av til "Utredning metrobuslinjene i Trondheim øst (TRFK).


16. Beskrivelse av bundne prosjekt

Hovedveger

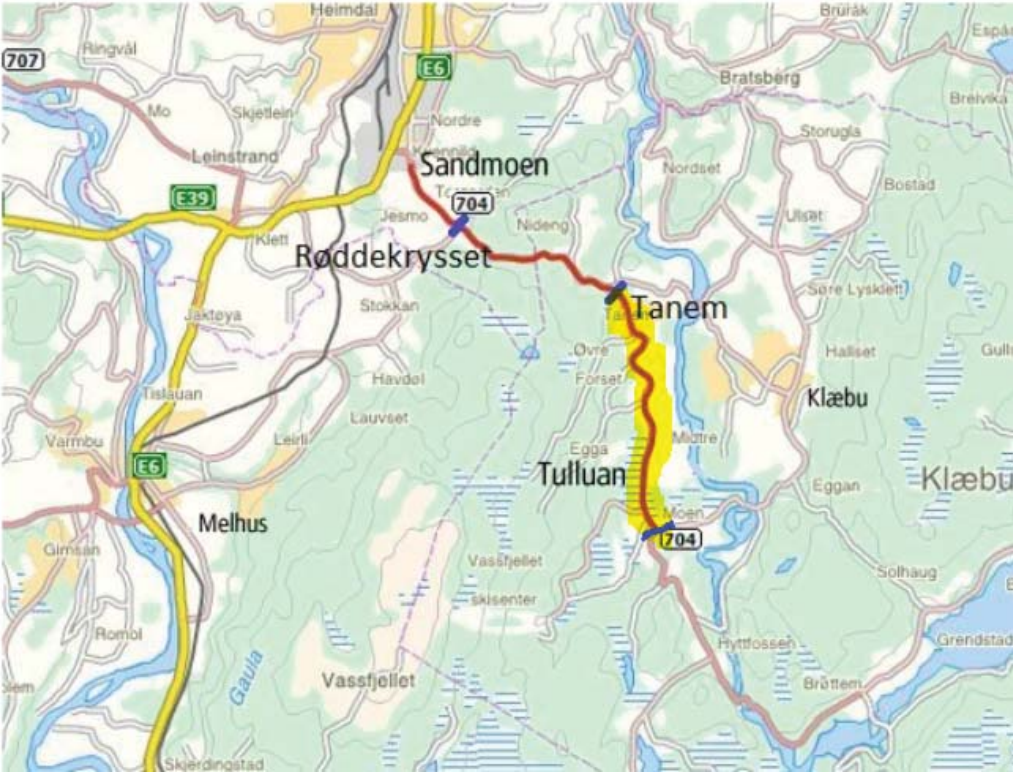
E6 Jaktøya - Sentervegen

Tiltaks- beskrivelse	Prosjektet omfatter bygging av firefelts E6 mellom Jaktøyen i Melhus og Sentervegen ved City Syd i Trondheim. Det er del av utbedringen av hovedvegnettet mellom Trondheim og Melhus, hvor følgende prosjekt er åpent for trafikk: E6 Sentervegen - Tonstad (2013), sykkelveg Sentervegen - Tonstad (2015), gang- og sykkelveg i Heimdalsvegen (2015), gang- og sykkelveg Heggstadmoen - Heimdalsvegen (2016) og støyskjerming langs E6 i Okstadbakken (2015).
Kart	
Planstatus	Regulert og prosjektert. Slutfase bygging.
Kostnad	Miljøpakkens kostnadsramme for prosjektet er 2,751 milliarder kr (2019-kr), og tilsvarer opprinnelig vedtatt kostnadsramme på 2,5 milliarder kr (2015-kr). Finansiert med statlige midler (48%) og bompenger (52%).
Utbygging- periode	2016-2019. Gjeldende prognose for trafikkåpning er februar 2019.

Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger

Tiltaks- beskrivelse	Tiltaket inkluderer ca. 1,4 km ny strekning for Osloveien, ny bru over Nidelva og to nye bruer over Leirelva. Eksisterende Sluppen bru erstattes/utbedres til bruk for gående og syklende. Tiltaket inkluderer også portalområdet for fremtidig tunnel til Byåsen.
Kart	 <p>Rammen viser planområdet som del av hovedvegsystemet rundt Trondheim.</p>
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt 3. desember 2017 (Bystyret sak 181/17).
Kostnad	<p>Vedtatt ramme i Kontaktutvalget (sak 4/18) på 1,1 mrd. (2017- kr). Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger er i NTP 2018-2029 prioritert med 800 mill. kr i statlige midler og 300 mill. kr annen finansiering (bompenger).</p> <p>Periodiseringen av statlige midler er 100 mill. kr i 2023 og 700 mill. kr i siste del av planperioden (2024-2029). 300 mill. kr i annen finansiering (bompenger) gjelder i hele planperioden.</p> <p>Både fylkeskommunen og kommunen har vedtatt å forskuttere utbyggingen av Nydalsbrua, og i Prop. 36 S (2017–2018) åpner Samferdselsdepartementet for å forskuttere 800 mill. kr av de statlige midlene med bompenger til prosjektet.</p> <p>Endelig kostnadsramme fastsettes etter ekstern kvalitetssikring (KS2).</p>
Utbyggings- periode	2019-2022 (23).


Fv. 704 Tanem - Tulluan

Tiltaks- beskrivelse	<p>Ny vegtrasé fra Røddekrysset til Tanem åpnet høsten 2018.</p> <p>Det planlegges utbygging av ny veg videre på en strekning på ca. 4 km fra Tanem i nord til Tulluan (kryss fv. 6680 Sveanvegen). Her inngår tunnel på en strekning vest for Tanem, med lengde ca. 1 km. Hensikten med tiltaket er bedre adkomsten til Klæbu, og spesielt næringsområdene på Tulluan.</p>
Kart	
Planstatus	Reguleringsplanarbeid 2017-2019.
Kostnad	Anslag (høst 2018) er beregnet til 442 mill. kr (P50). Det er i årsbudsjettet satt av 6 mill. kr prosjektering. Det er behov for å revidere kostnadsramme og avklare finansieringskilder.
Mulig utbyggings- periode	Oppstart tidligst 2020/21 med en byggeperiode på 2-3 år.

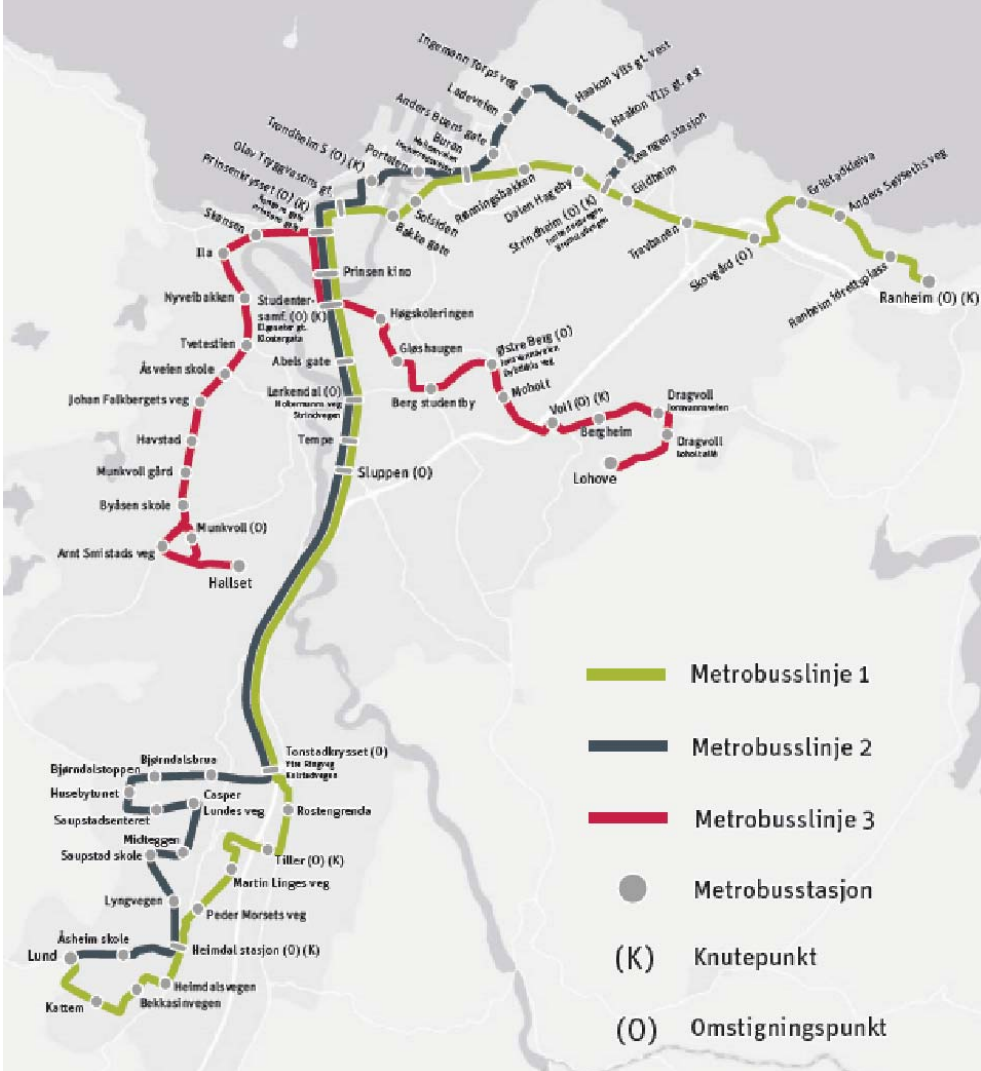
Johan Tillers vei (del 1)

Tiltaks- beskrivelse	Ny trasé fra Heimdalsvegen til Industriveien, inkludert ny rundkjøring i Industriveien. Avlaster Heimdal sentrum og frigjør Smedbrua til gang- og sykkelforbindelse. Samordnet med jernbanetiltak for utbygging av ekstra spor til godsterminal Heggstadmoen.
Kart	
Status	Åpnet høsten 2018.
Kostnad	Tidligere bevilget 184,7 mill. kr, sluttfinansiering 26,2 mill. kr i 2019. Finansiert av Miljøpakken: 210,9 mill. kr. Kostnader knyttet til ekstra jernbanespor dekkes av JBV etter en avtalt fordeling.
Utbyggings- periode	Byggestart mars 2017. Trafikkåpning oktober 2018, ferdigstilling 2019.

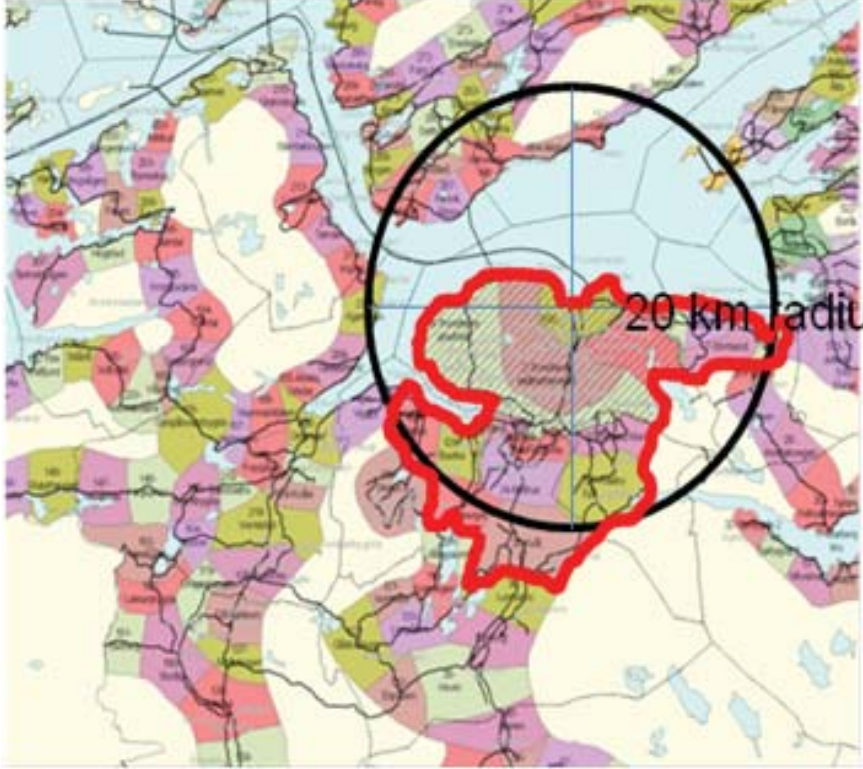
Trikk

Tiltaks- beskrivelse	<p>Miljøpakken dekker merkostnaden til arbeid på trikkens infrastruktur. (Kostnadene ved selve rutekjøringen inngår i driftstilskudd til kollektivtransport). Tiltakene inkluderer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arbeid med kjøreveg/infrastruktur ut over det som er "ordinær" daglig drift (eksempelvis snøbrøyting inngår i daglig drift) - Midler til vedlikehold og oppgradering av infrastruktur
Kart/bilde	 <p>The map shows the tram line route on a blue background. The route starts at Lian in the bottom left, goes through Vestmarka, Herlofsonsløypa, Kyvannet, Uglå, Ferstad, Munkvoll, Rognheim, Nordre Hoem, Søndre Hoem, Breidablikk, Belvedere, Bygrensen, Nyveibakken, Bergsligt, Ila, Skansen, Kalvskinnet, and ends at St. Olavsgt. in the top right. A loop connects St. Olavsgt. to Dronningensgt. and back. The Gråkallbanen logo is in the top left. Text on the map includes 'Lian - St. Olavsgt.' and 'LINJEØVERSIKT OVER HOLDEPLASSENE Foto: Gråkallbanen'.</p>
Planstatus	<p>Årlige tiltak planlegges av Boreal Bane AS og gjennomgås/godkjennes av Trondheim kommune på vegne av Miljøpakken. (Trondheim kommune eier infrastrukturen, men har inngått en langsiktig leieavtale med Boreal Bane AS).</p>
Kostnad	<p>Det er synliggjort et behov for betydelige ressurser til å ta igjen etterslep og for nødvendig fornyelse. I tillegg kommer årlige ordinære kostnader for å opprettholde kjørevegen. Oppgradering Kongens gate, strekning Tordenskjolds gate - Nordre Ilevollen (inkl Metrobussholdeplasser Ila) er innarbeidet i metrobusssprosjektet. Det er tidligere bevilget 158,9 mill. kr og foreslås 17,9 mill. kr i 2019.</p>
Utbyggings- periode	<p>Arbeid med oppgradering foretas fortløpende.</p>

Metrobuss

Tiltaks- beskrivelse	Metrobuss innebærer en høystandard bussløsning der framkommelighet, holdeplasser, informasjon og materiell holder høy kvalitet. Frem til oppstart av nytt ruteopplegg i august 2019 prioriteres utbygging av infrastruktur knyttet til stasjoner, traséutbedringer og knute- og omstigningspunkt langs tre utvalgte hovedruter.
Kart/bilde	 <p> Metrobusslinje 1 Metrobusslinje 2 Metrobusslinje 3 Metrobusstasjon (K) Knutepunkt (O) Omstigningspunkt </p>
Planstatus	I løpet av september 2018 var alle tiltak ferdig regulert, gjennomført i henhold til opprinnelig plan.
Kostnad	Gjeldende kostnadsramme er 750 mill. kr (bystyret sak 67/18 og fylkestinget sak 118/18).
Utbyggings- periode	2017-2019. Ansvar for gjennomføring av byggeplan og utbygging ligger nå til byggherreorganisasjonene i Statens vegvesen og Trondheim kommune.


Driftstilskudd til kollektivtrafikk

Tiltaks- beskrivelse	<p>Driftstilskudd fra Miljøpakken benyttes til utvidet rutetilbud, kapasitetsøkning, lavere takster i Trondheim og regionen, samt mer miljøvennlig materiell.</p> <p>Tilskuddet gis nå som en samlepost, fordi ekstra satsing etter hvert integreres i ordinært tilbud. Ambisjonene om fortsatt passasjervekst krever økte tilskudd.</p>
Kart	 <p>Rød strek viser området med bytakst fra 2011.</p>
Status	<p>Behov for å justere ruteopplegg og takster vurderes årlig av AtB og Trøndelag fylkeskommune. Ny takstpolitikk og -modell ble gjort gjeldende fra 1. januar 2018. I august 2019 blir det betydelige endringer i kollektivtilbudet i Trondheim gjennom etablering tre metrobusslinjer og vesentlige endringer i det øvrige ruteopplegget.</p>
Kostnad	<p>Det foreligger omforente avtaler som regulerer fylkeskommunens og Miljøpakkens tilskuddsnivå til kollektivtrafikken i Trondheim og Klæbu. Fylkeskommunen skal opprettholde et nivå fastsatt til 160 mill. kr i 2016, årlig justert med fylkeskommunal deflator med et tillegg på 0,5%. Miljøpakkens ramme er i 2019 182 mill. kr (2019-kr). Eventuell satsning utover dette nivået må være omforent blant partene.</p> <p>Det diskuteres nå nye rammer som grunnlag for en framtidig byvekstavtale med et utvidet antall kommuner.</p>

Asbjørnsens gate/Tyholtveien, fortau

Tiltaks- beskrivelse	Prosjektet er etablering av fortau i Asbjørnsens gate og Tyholtveien mellom Henrik Mathiesens vei og Asbjørnsens gate. Bygging av fortau i Asbjørnsens gate ble ferdigstilt i 2018 og gata er blitt enveiskjørt (bilde). Tilsvarende løsning bygges i Tyholtveien mellom Henrik Mathiesens vei og Asbjørnsens gate, som skal ferdigstilles i 2019.
Kart/bilde	
Planstatus	Prosjektet ble regulert i 2013 og er nå i byggefase.
Kostnad	Vedtatt totalramme er 39,2 mill. kr. Det er tidligere bevilget 30,2 mill kr og foreslås ytterligere 8 mill kr i 2019. Prosjektets totalkostnad antas å øke med 4,8 mill. kr, men det er foreløpig usikkerhet knyttet til entreprisekostnaden for tiltakene i Tyholtveien. Et eventuelt behov for økning i prosjektets totalramme avventes til anbud foreligger og muligheter for kutt er vurdert.
Utbyggings- periode	2017-19


Fv. 6654 Ringvålvegen, fortau Skogly - Hestsjøen

Tiltaks- beskrivelse	Etablering av fortau langs Ringvålvegen, fra Leinbakkan til Hestsjøen, totalt 600 meter. Opprinnelig var strekningen Skogly - Hestsjøen, derav prosjektets navn.
Kart	
Planstatus	Prosjektet ble regulert i 2013 og er nå i byggefasen.
Kostnad	Vedtatt totalramme er 28,1 mill. kr. Det er tidligere bevilget 13,1 mill kr og det foreslås ytterligere 8 mill. kr i 2019. Prosjektets totalkostnad antas å øke med 5 mill. kr, men det er foreløpig usikkerhet knyttet til entreprisekostnaden. Et eventuelt behov for økning i prosjektets totalramme avventes til anbud foreligger og muligheter for kutt er vurdert.
Utbyggings- periode	2018-19

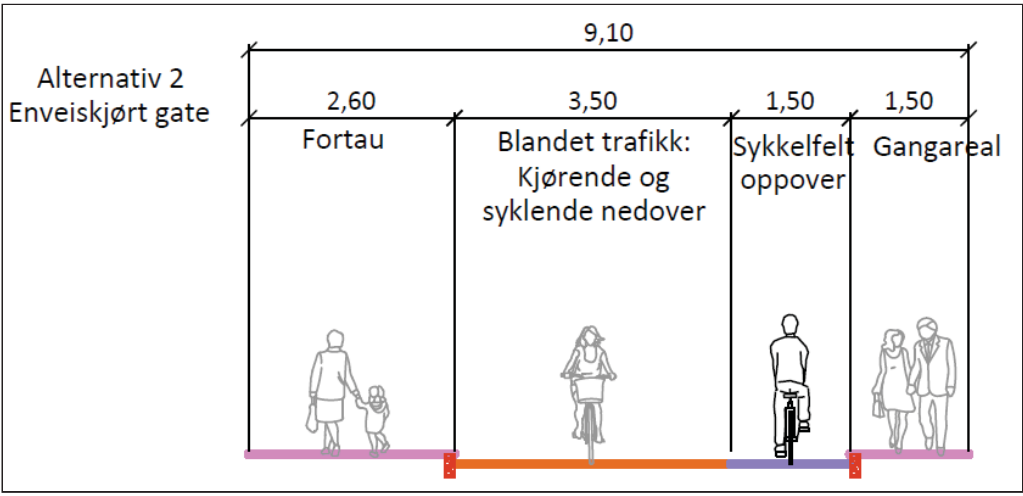
Fv. 707 Spondalsvegen, Stormyra - Berg

Tiltaks- beskrivelse	Strekningen ligger innenfor Spondal skolekrets (barne- og ungdomsskole) og mangler i dag et tilbud for myke trafikanter. Utbygging av gang- og sykkelveg på strekningen Stormyra - Berg, totalt ca. 2 km.
Kart/bilde	
Planstatus	Reguleringsplan vedtatt i bystyret 16. juni 2016 (sak 103/16).
Kostnad	Kostnadsramme 52,1 mill. kr. (ekskl. Trondheim kommunes finansiering av nye vannledninger). Det er tidligere bevilget 29,1 mill. kr og foreslås 23 mill. kr i 2019.
Utbyggings- periode	Mai 2018 - juli 2019.

Fv. 950 Skovgård

Tiltaks- beskrivelse	Etablering av signalanlegg i krysset Kockhaugvegen og Grilstadvegen, samt forbedring av fortau. Dette er tiltak som har nytte for alle trafikanter, men som ligger utenfor rammen for Metrobuss.
Kart/bilde	
Planstatus	Innenfor regulert areal.
Kostnad	Kostnadsramme 7 mill. kr (i tillegg finansieres holdeplasstiltak 10 mill. kr innenfor rammen til metrobussprosjektet).
Mulig utbyggings- periode	

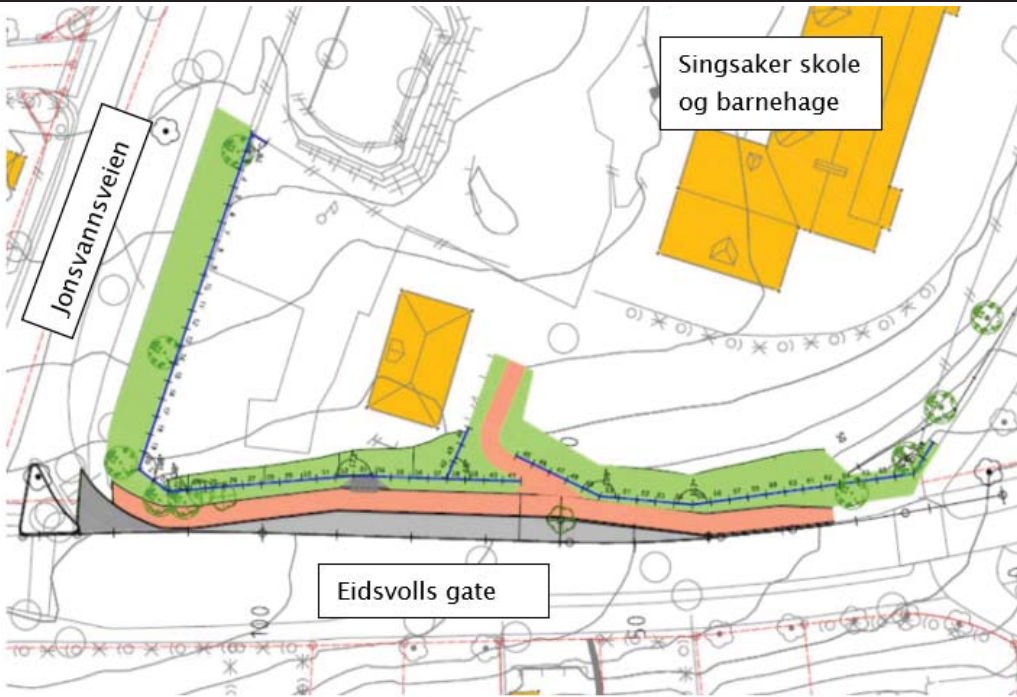
Lillegårdsbakken, sykkelfelt

Tiltaks- beskrivelse	<p>Det er gjennomført et forprosjekt for Lillegårdsbakken og deler av Jonsvannsveien fram til krysset med Dybdahls veg. Det er foreslått tiltak på ruta som i 2019 følges opp med enkelttiltak på deler av strekningen.</p> <p>Det gjennomføres tiltak i Lillegårdsbakken og Jonsvannsveien ved Singsaker skole innenfor dagens vegareal. I Lillegårdsbakken legges ny asfalt samt oppmerking både med sykkelsymbol i gata og sykkelfeltene. Sykkelfeltene blir røde. Sykkelfelene i Lillegårdsbakken forlenges forbi Singsaker skole (nedre del av Jonsvannvegen). Dette gjøres for å få sammenheng i Jonsvannsruta frem til lyskrysset med Eidsvollsgate.</p>
Kart/bilde	 <p>Tiltaket innbefatter etablering av sykkelfelt oppover i enveiskjørt gate.</p>
Planstatus	Forprosjekt gjennomført. Tiltaket kan gjennomføres uten ny reguleringsplan. Politisk sak om envegsregulering i Lillegårdsbakken ventes behandlet i nær framtid.
Kostnad	Totalkostnaden for prosjektet (forprosjekt, detaljprosjektering og bygging) er beregnet til 5 mill. kr. Det er tidligere satt av 3 mill. kr. Sluttfinansiering på 2 mill. kr i 2019.
Mulig utbyggingsperiode	2019

Sykkelpakke Lade

Tiltaks- beskrivelse	<p>Et samleprosjekt (totalentreprise med samspill) som omfatter utbedring av gang- og sykkeltilbudet på nordøstsiden av Trondheim, bygging av metrobusstasjoner og noe trafiksikkerhetsmessige oppgraderinger. Består av følgende delprosjekt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sykkelveg med fortau langs Jarleveien/Lade allé (ca. 800 meter). Inkluderer oppgradering av kryss Jarleveien/Håkon Magnussons gate. 2. Oppgradering av rundkjøringen Haakon VII's gate/Lade allé. 3. Metrobusstasjoner Ingemann Torps vei, inkludert nedbygging av Lade allé til ett felt i hver retning. Inkluderer ombygging av krysset Lade allé/Olav Engelbrektsens all. 4. Metrobusstasjoner Ladeveien, inkludert strekningstiltak for Metrobuss i Jarleveien. 5. Sykkelveg med fortau langs Falkenborgveien (ca. 250 meter). 6. Sykkelveg med fortau langs Stiklestadveien (ca. 300 meter). Inkluderer oppstramming av krysset Stiklestadveien/Jarleveien/Stjørdalsvegen.
Kart/bilde	
Planstatus	Utbygging
Kostnad	Kostnadsramme 50,3 mill. kr (eksklusiv metrobusstiltak, dette finansieres innen metrobusprosjektet). Det er tidligere bevilget 36,3 mill. kr og foreslås ytterligere 14 mill. kr i 2019.
Mulig utbyggings- periode	Juni 2018 - juni 2019.

Singsaker skole og barnehage (støyskjerming)

Tiltaks- beskrivelse	De mest støyutsatte skolene og barnehagene er prioritert for tiltak. På Singsaker skole og barnehage vil ca. 370 barn få et uteområde med redusert støynivå.
Kart/bilde	
Planstatus	Utbygging, signert entreprisekontrakt oktober 2018.
Kostnad	Total kostnadsramme 8,5 mill. kr. Det er tidligere bevilget 4,5 mill. kr og foreslås 4 mill. kr i 2019.
Utbyggings- periode	November 2018 - mai 2019.


Reiserådgivning

Tiltaks- beskrivelse	<p>Miljøpakkens reiserådgivere jobber med reiser til arbeidsplasser, skoler og fritidsaktiviteter. Målet er å påvirke valg av reisemiddel fra bil til sykkel, gange og kollektivtransport. Avsatte midler skal brukes til formål som er i tråd med reiserådgiverstrategien.</p> <p>Formål reiserådgivning arbeidsreiser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Påvirke til flere miljøvennlige reiser ved store virksomheter som har et godt parkeringstilbud i tillegg til å ligge nært miljøvennlig infrastruktur som sykkelveier, gangveier og kollektivtrassèer. • Rådgi virksomheter som selv tar kontakt fordi de er klare for endring. • Rådgi virksomheter som skal flytte lokasjon. <p>Formål reiserådgivning skolereiser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bidra til at flere barn i Trondheim går og sykler til skolen. Tiltakene er pedagogiske og basert på medvirkning med foreldre, lærere og skoleledelse. Målet er å bidra til å skape miljøvennlige reisevaner fra ung alder. <p>Formål reiserådgivning fritidsreiser, kampanjer og aksjoner:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flere skal reise miljøvennlig til og fra fritidsaktiviteter, arrangement og innkjøp.
Kart/bilde	 <p>Testing av elsykkel til og fra jobb er eksempel på tiltak for å øke andelen miljøvennlige arbeidsreiser.</p>
Kostnad	<p>Det settes av 5,8 mill. kr i 2019 til reiserådgivning. Dette fordeles omtrent som følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 50 % til rådgivning ved arbeidsreiser • 25 % til rådgivning ved skoler • 25 % til rådgivning ved fritidsreiser, kampanjer og aksjoner


17. Beskrivelse av delvis bundne prosjekt

Trafikksikkerhet


Uglavegen, fortau (del 2)

Tiltaks- beskrivelse	Prosjektet er etablering av fortau langs Uglavegen. Miljøpakken har allerede etablert fortau fra Gamle Oslovei til Per Sivles veg. Del 2 vil videreføre fortau langs Uglavegen. Det er regulert fortau helt opp til Lianvegen.
Kart/bilde	
Planstatus	Prosjektet ble regulert i 2016 og er klart til bygging
Kostnad	Totalkostnaden for prosjektet er anslått til 35,1 mill. kr (Anslag 25.10.2017). 5,5 mill. kr er tidligere bevilget og det foreslås 5 mill. kr i 2019.
Mulig utbyggings- periode	2019-20

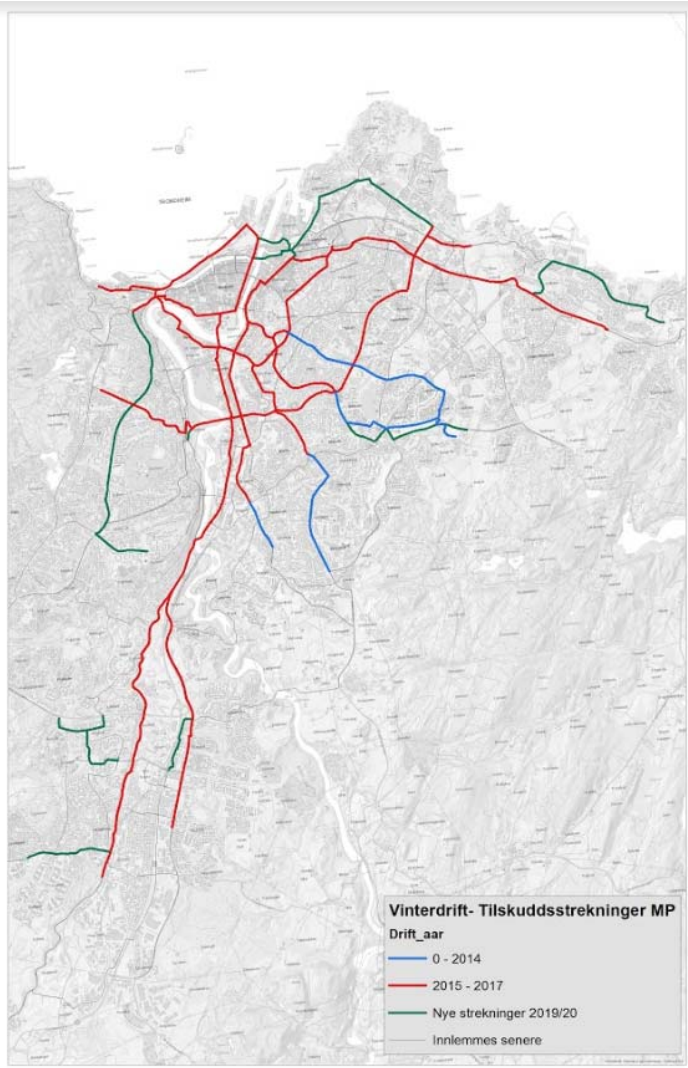
Hans Finnes gate, fortau

Tiltaks- beskrivelse	Etablering av fortau langs Hans Finnes gate, totalt 680 meter.
Kart	
Planstatus	Prosjektet ble regulert i 2016 og grunnnerverv er planlagt i 2019.
Kostnad	Totalkostnaden for prosjektet er anslått til 28,1 (Anslag 05.03.2018). 3,1 mill. kr er tidligere bevilget og det foreslås ytterligere 2 mill. kr i 2019 for å gjennomføre grunnnerverv.
Utbyggings- periode	2020-21


Klæbuveien, fortau

Tiltaks- beskrivelse	Etablering av fortau langs Klæbuveien, fra Øystein Møylas veg til Anton Grevskotts veg, totalt ca. 500 meter.
Kart/bilde	
Planstatus	Prosjektet ble regulert i 2014 og er klart til bygging.
Kostnad	Totalkostnaden for prosjektet er anslått til 27 mill. kr (Anslag 23.05.2018). Det er tidligere bevilget 4,5 mill. kr og det foreslås 22,4 mill. kr i 2019.
Utbyggings- periode	2019-20

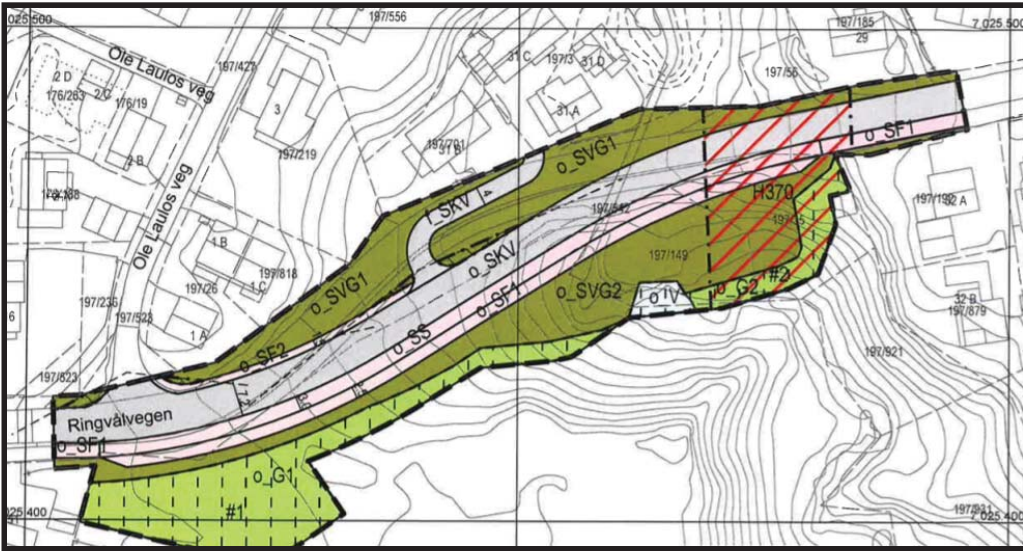
Drift av sykkelanlegg

Tiltaks- beskrivelse	<p>Et viktig grep for å få flere til å sykle hele året er innsatsen på vinterdriften. En evalueringsrapport fra 2017 tyder på at flere sykler om vinteren samt at brukerne i hovedsak er fornøyd med innsatsen som gjøres.</p> <p>I 2017/2018 ble ca. 45 km av sykkelvegnettet driftet med GsA-standard (høy standard) og ca. 9 km med GsB-standard (nest høyeste standard). I tillegg har Statens vegvesen valgt å drifte andre gang-/sykkelveger langs riksveger og fylkesveger med høyere standard enn tidligere (GsB-standard).</p> <p>Innsatsen for økt standard på vinterdrift videreføres fra 2017/18.</p>
Kart	
Kostnad	<p>Det settes av 8,2 mill. kr til videreføring av nivået fra 2017/18 (rød og blå farge på kartet).</p> <p>Miljøpakken dekker kostnader for økt vinterdrift på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett. Økt standard på riksvegnettet finansieres utenom Miljøpakken.</p>
Utbyggings- periode	Tilskuddet gis for vintersesongen 2019/20.

Sigurd Jorsalfars veg, sykkelveg med fortau

Tiltaks- beskrivelse	Strekningen er en del av Brøsetruta, mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen. Det skal etableres 570 meter sykkelveg med fortau.
Kart/bilde	
Planstatus	Tiltaket kan gjennomføres uten ny reguleringsplan. Byggeplan er ferdig.
Kostnad	Det er tidligere bevilget 3 mill. kr og foreslått 27 mill. kr i 2019. (Anslag 16.11.2016).
Mulig utbyggings- periode	2019


Ringvålvegen, Ole Laulos veg - Kirkeringen

Tiltaks- beskrivelse	Bygging av sykkelveg med fortau i forbindelse med nødvendig traséutbedring av Ringvålvegen mellom Ole Laulos veg og Kirkeringen.
Kart/bilde	 <p>Utsnitt av reguleringsplan for Ringvålvegen, Metrobuss - strekningstiltak</p>
Planstatus	Reguleringsplan for Ringvålvegen er vedtatt.
Kostnad	Prosjektet planlegges og utføres i regi av Metrobuss. Sykkel bistår med 5 mill. kr i tilskudd.
Mulig utbyggings- periode	2018-19


18. Beskrivelse av ubundne prosjekt

Hovedveger


Rv. 706 Økt kapasitet Brattøra

Tiltaks- beskrivelse	<p>Det er ønskelig å øke kapasiteten for biltrafikk på rv. 706 mellom Ila og Strindheimtunnelen, bla. for å unngå unødig gjennomgangstrafikk i Midtbyen. På Brattøra er det kapasitetsproblemer i rush og lite rom for mer trafikk.</p> <p>Prosjektet vil utrede mulige endringer som kan gjøres i kryssene og gangfeltene for å øke kapasiteten på vegen. Det vil rettes spesielt fokus på gangkryssingen ved Tollboden hvor det ses på alternativer til dagens løsning.</p>
Kart	
Planstatus	Forprosjekt
Kostnad	Det settes av 0,5 mill. kr til forprosjekt i 2019.
Videre framdrift	Avhenger av løsningsvalg og prioritering.

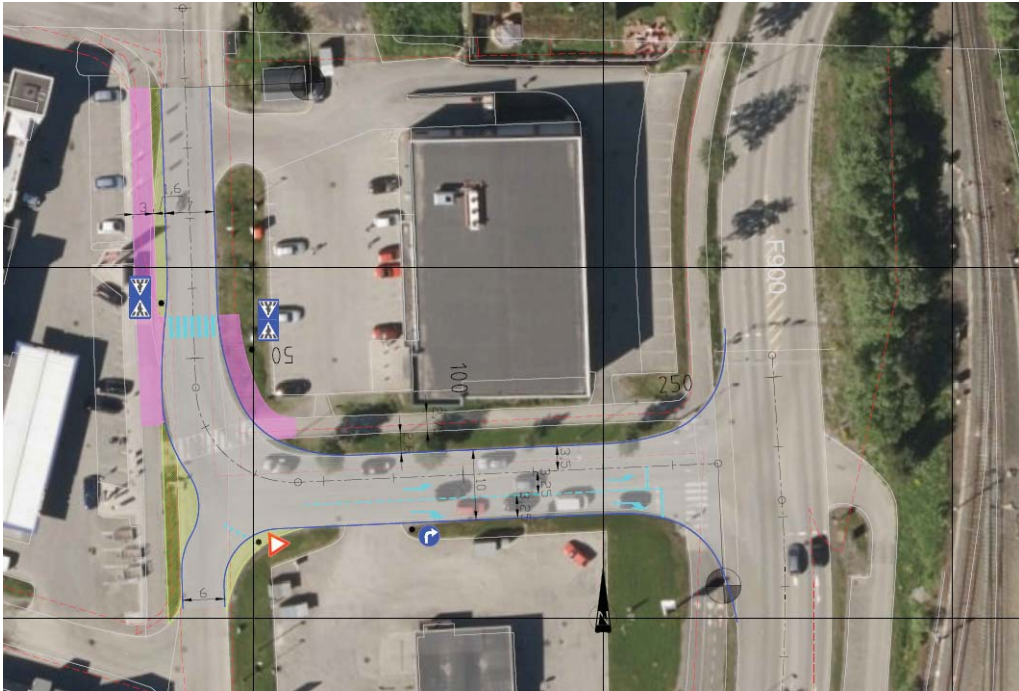
Kollektivfelt fv. 6650 Kolstadvegen

Tiltaks- beskrivelse	Fv. 6650 Kolstadvegen har trafikk på 23.000 kjt/døgn (ÅDT). Det er to kjørefelt for bil samt kollektivfelt i østgående retning. Det er ønske om å få etablert kollektivfelt i vestgående retning mellom stasjonene Bjørndalsbrua og Bjørndalstoppen, en strekning på omtrent 500 meter.
Kart/bilde	 <p>Planlagt kollektivfelt mellom stasjonene Bjørndalsbrua og Bjørndalstoppen</p>
Planstatus	Tiltakene er planlagt gjennom infrastrukturprosjektet til Metrobuss. Det er ikke behov for reguleringsplan. Det utarbeides byggeplan i 2019.
Kostnad	Det settes av 2 mill. kr i 2019 til utarbeidelse av byggeplan. Tiltaket er foreløpig kostnadsberegnet til totalt 12 mill. kr. (25 prosent usikkerhet).
Mulig utbyggings- periode	Avhenger av prioritering. Byggestart tidligst 2020/21.

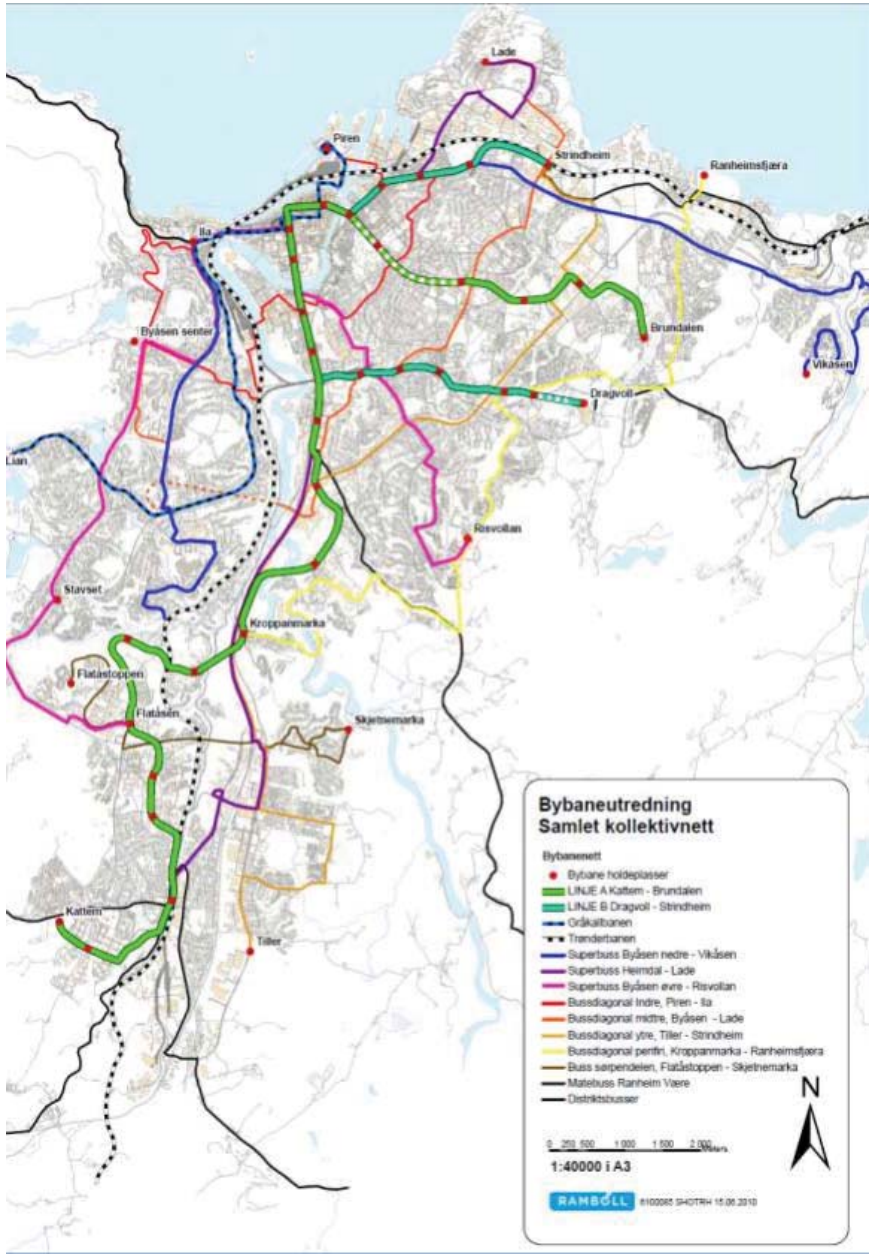
Signalanlegg fv. 6660 Jonsvannsveien x Loholt allé

Tiltaks- beskrivelse	Metrobuss linje M3 vil kjøre Loholt allé og Jonsvannsveien på Dragvoll. For å bedre fremkommeligheten ut i Jonsvannsveien planlegges det signalanlegg.
Kart/bilde	
Planstatus	Tiltakene er planlagt gjennom infrastrukturprosjektet til Metrobuss. Det antas at det ikke er behov for reguleringsplan.
Kostnad	Det settes av 2 mill. kr i 2019 til utarbeidelse av byggeplan og oppstartsbevilgning. Tiltak som gjennomføres for Metrobuss finansieres i utgangspunktet innenfor rammen som mottar statlig tilskudd (50/50-ordningen).
Mulig utbyggings- periode	Avhenger av prioritering. Byggestart tidligst 2019.

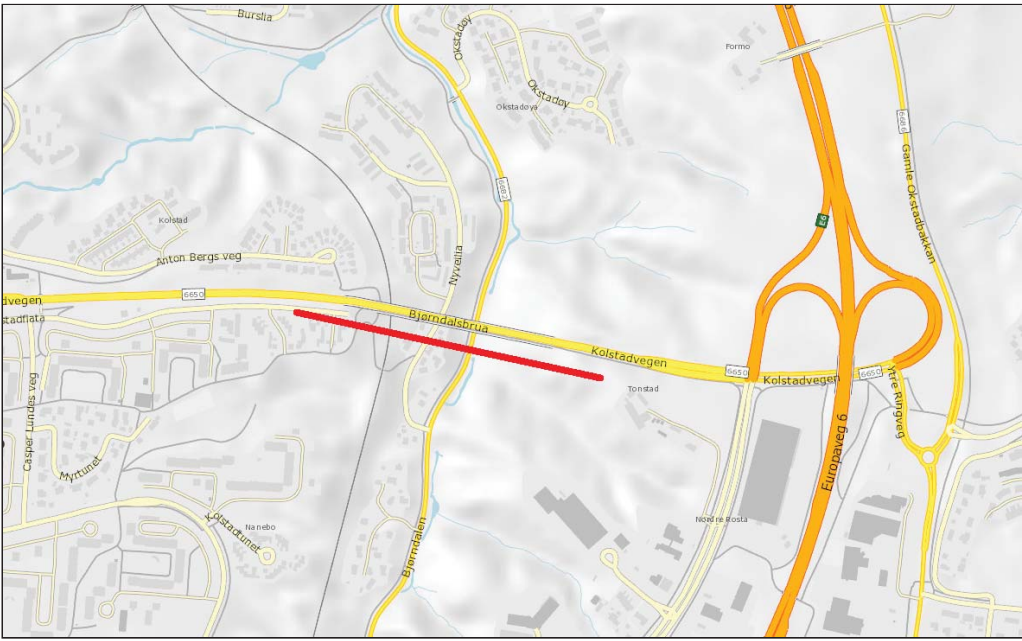
Søbstadvegen, kurveutvidelse i Heimdal sentrum

Tiltaks- beskrivelse	Søbstadvegen inngår som trase til metrobusslinje M2 mellom Heimdal og Saupstad. I Heimdal sentrum er det en 90 graders kurve der bussene ikke har plass til å møtes. Tiltaket innebærer en utvidelse av kurven. Gangfeltet i krysset vil også flyttes ut av kurven.
Kart/bilde	 <p>Planlagt utvidelse av Søbstadvegen inn mot Bjørndalen i Heimdal sentrum</p>
Planstatus	Tiltakene er planlagt gjennom infrastrukturprosjektet til Metrobuss. Det er ikke behov for reguleringsplan gitt frivillig grunnavståelse.
Kostnad	<p>Tiltaket er anslått til 4 mill. kr som settes av i 2019.</p> <p>Tiltak som gjennomføres for Metrobuss finansieres i utgangspunktet innenfor rammen som mottar statlig tilskudd (50/50-ordningen).</p>
Mulig utbyggings- periode	Avhenger av prioritering. Byggestart tidligst høsten 2019.

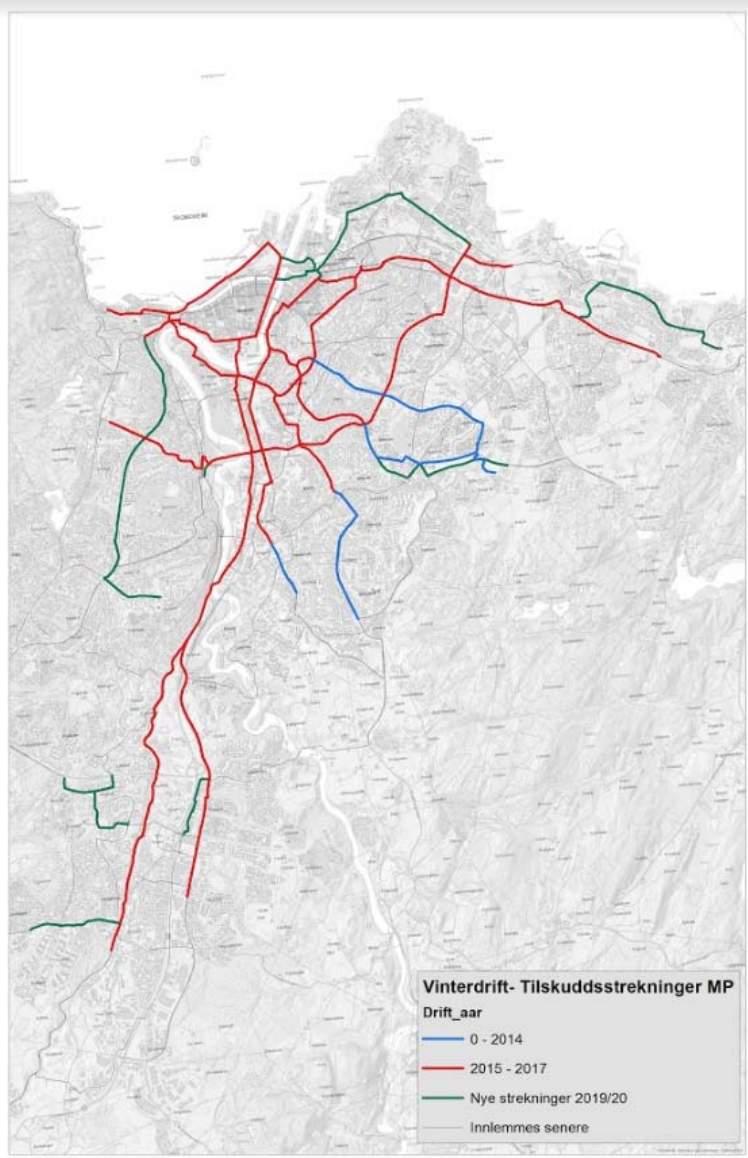
Utredning av mulige BRT-strekninger til 2029

Tiltaks- beskrivelse	<p>Det er vedtatt at BRT-standarden (Bus Rapid Transit) skal ligge til grunn for gateprosjektene i kollektivbuen. BRT-standarden kan være aktuell utover dette i nye prosjekt frem mot 2029 og nytt ruteanbud. Det er allerede kartlagt strekninger som kan være mulig å etablere som BRT-strekninger, i tillegg må det vurderes om andre traséer er aktuelle. Utredningen må kobles på de mange eksisterende utredningene som pågår.</p>
Kart	 <p>The map displays the proposed BRT network (Bybaneutredning Samlet kollektivnett) for Trondheim. It shows various routes color-coded: red for Bybane holdplasser, green for LINJE A Kattum - Brundalen, blue for LINJE B Dragvoll - Strindheim, and black for Gråkallbanen. Other routes include Trandertanen, Superbuss Byåsen nedre - Vikåsen, Superbuss Heimdal - Lade, Superbuss Byåsen øvre - Revollan, Bussdiagonal Indre, Piren - Ila, Bussdiagonal midtre, Byåsen - Lade, Bussdiagonal ytre, Tiller - Strindheim, Bussdiagonal perifer, Kroppanmarka - Ranheimstjøera, Buss serpendelen, Flatåstoppen - Skjervebakka, and Møtebuss Ranheim Være. The map also shows existing infrastructure like the Trandertanen and Gråkallbanen. A legend, scale bar (1:40000), and north arrow are included.</p>
Planstatus	Forprosjekt
Kostnad	Det settes av 2 mill. kr til forprosjekt i 2019.
Videre framdrift	Må ses i sammenheng med resultatet av byvekstforhandlingene.

Fv. 6650 Bjørndalsbrua, utrede mulighet for utvidelse

Tiltaks- beskrivelse	<p>Bjørndalsbrua på fv. 6650 inngår som trasé til Metrobuss mellom Tonstad og Saupstad. ÅDT på brua er 23.000. Det er tre kjørefelt for bil samt en gang- og sykkelveg på brua. Muligheten for å få etablert kollektivfelt i begge retninger er tidligere utredet og vurdert. Konklusjonen var at kostnadene var for høye i forhold til nytten av tiltaket.</p> <p>Det er spilt inn forslag om å utrede kollektivfelt over brua på nytt. Det kan være å omdisponere ett kjørefelt og dagens gang- og sykkelveg til kollektivfelt. Det vil kreve at det etableres en ny bru til gående og syklende.</p>
Kart	
Planstatus	Forprosjekt
Kostnad	Det settes av 0,5 mill. kr til forprosjekt i 2019.
Videre framdrift	Avhenger av prioritering og løsningsvalg.


Økning drift av sykkelanlegg

Tiltaks- beskrivelse	<p>I 2017/2018 ble ca. 45 km av sykkelvegnettet driftet med GsA-standard (høy standard) og ca. 9 km med GsB-standard (nest høyeste standard). For sesongen 2019/20 er det foreslått en økning i nivået fra tidligere år. Kartet (grønn farge) viser forslag til nye strekninger med høyere standard på vinterdrift for sesongen 2019/20 (ca. 18 km). Med foreslått økning vil Miljøpakken finansiere høyere standard på vinterdrift på totalt ca. 32 km kommunal veg og ca. 40 km fylkesveg.</p> <p>Det vil også være behov for å tilpasse vinterdriften til ny rutestruktur og sikre fremkommelighet til de nye metrobusstasjonene fra 2019.</p>
Kart	
Kostnad	<p>I 2019 er det foreslått satt av 1,8 mill. kr til økning drift av sykkelanlegg langs kommunal veg og fylkesveg.</p>
Mulig utbyggings- periode	<p>Tilskuddet gis for vintersesongen 2019/20.</p>

Sykkelparkering i Midtbyen

Tiltaks- beskrivelse	<p>Det settes av midler til sykkelparkering i Midtbyen hvor følgende tiltak vil prioriteres i 2019:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Sykkelstativ (0,5 mill.), i henhold til Tiltaksplan for sykkelparkering i Midtbyen ● Sykkelhotell på Leutenhaven og Hurtigbåtterminalen er under planlegging. I 2019 er det ønskelig å etablere ett av disse anleggene. Anlegg på Leutenhaven kan etableres innenfor gjeldende reguleringsplan (2 mill.) ● Etablere et modulbasert "sykkelhotell" på gateplan (0,5 mill.) ● Utvikling av et låsesystem for sykkelhotell og modulbaserte sykkelhotell (samarbeid med Trondheim parkering).
Kart/bilde	
Kostnad	Det settes av 3 mill. kr til sykkelparkering i Midtbyen i 2019.
Mulig utbyggings- periode	2019

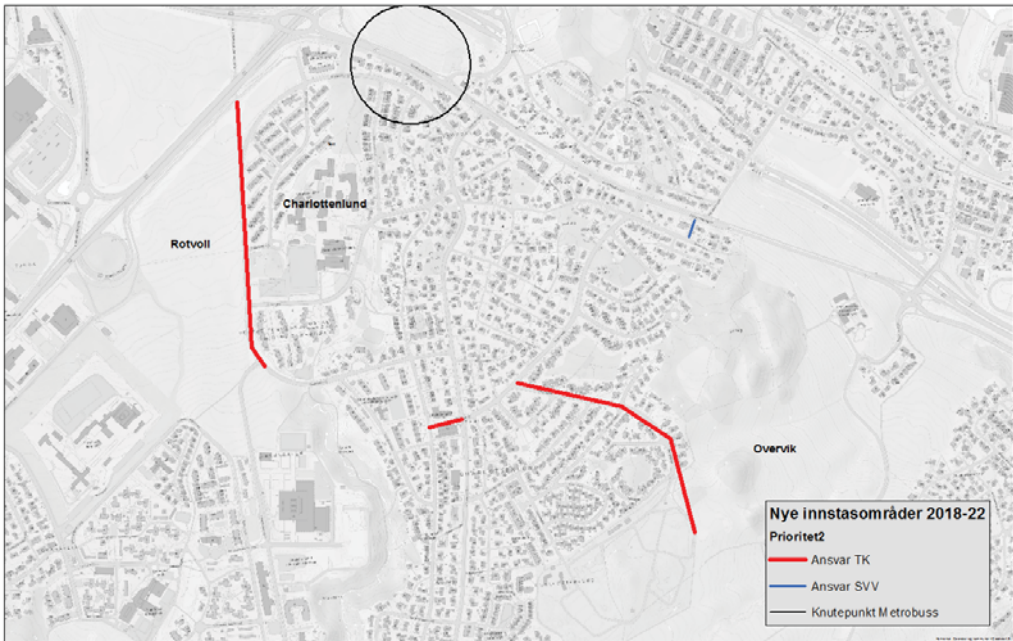
Sverresborg allé, røde sykkelfelt

Tiltaks- beskrivelse	<p>Det ble ikke prioritert å legge rød asfalt i sykkelfeltene i Sverresborg allé pga usikkerhet mht parkering av busser ved Trøndelag folkemuseum.</p> <p>Synliggjøring av sykkeltilbudet på Byåsen er viktig for å få flere til å sykle og sykkelfelt i Sverresborg allé er et tiltak som bygger oppunder dette.</p>
Kart/bilde	
Kostnad	4 mill. kr.
Videre framdrift	Avhenger av avklaring av problemene knyttet til parkering av busser ved Trøndelag folkemuseum.

Tilrettelegging på metrobusstasjoner, sykkel

Tiltaks- beskrivelse	<p>Det foreslås at det settes av midler på sykkel for å øke minimumsstandarden på sykkelparkering på Heimdal stasjon (sykkelhotell), Tonstad stasjon (sykkelhotell) og 12 andre metrobusstasjoner.</p> <p>Dette for at det skal bli enkelt å kombinere miljøvennlige reiser for myke trafikanter.</p>
Kart/bilde	
Planstatus	Reguleringsplaner for Tonstad og Heimdal er vedtatt.
Kostnad	De enkelte prosjektene planlegges og utføres i regi av Metrobuss. Sykkel bistår med tilskudd på totalt 4,5 mill. i 2019 som fordeles med 2 mill. til Heimdal, 2 mill. til Tonstad og 0,5 mill. til andre metrobusstasjoner.
Mulig utbyggings- periode	2018-19

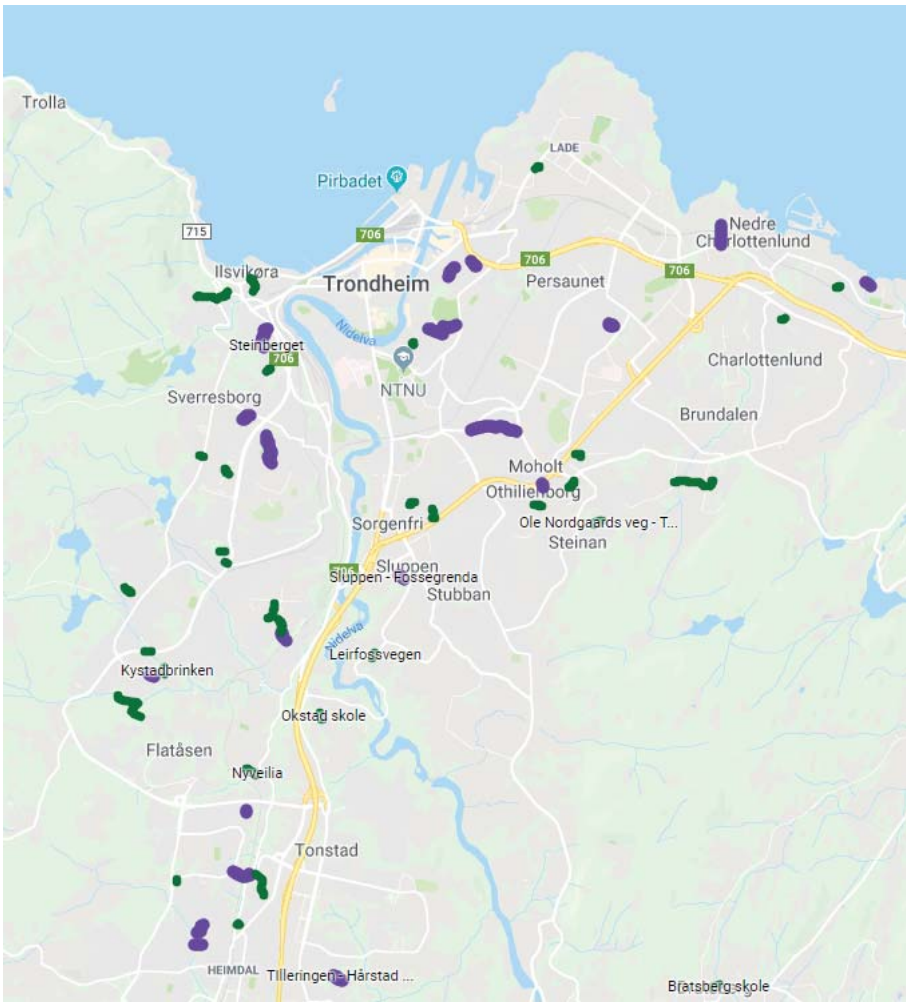
Nye tiltak til planlegging på kommunal veg

Tiltaks- beskrivelse	I 2019 foreslås det avsatt midler til planlegging av nye sykkelløsninger for Øyaruta, Tyholtveien/ Persauneveien og Rotvoll/Charlottenlund.
Kart/bilde	 <p>Utsnitt av kart som viser aktuelle strekninger som må planlegges på Rotvoll/Charlottenlund.</p>
Planstatus	Forprosjekt for å avklare behov for videre detaljplanlegging/regulering.
Kostnad	Totalt 1 mill. kr i 2019.
Videre framdrift	Avhenger av planer og prioritering


Nye tiltak til planlegging, støy

Tiltaks- beskrivelse	<p>Nye tiltak til planlegging er basert på foreslåtte tiltak i Handlingsplan mot støy 2018-23. Tiltakene konkretiseres i forprosjekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Støytiltak for skoler og barnehager med større deler av uterom i oransje sone. ● Støytiltak for boliger med uteområde i rød støysone langs kommunal veg. ● Støytiltak for institusjoner med deler av uterom i rød støysone. ● Støytiltak for boliger med innendørs støy mellom 38 dB og 42 dB langs kommunal veg.
Kart/bilde	
Planstatus	Forprosjekt
Kostnad	Totalt 0,7 mill. kr til planlegging av nye tiltak
Videre framdrift	Avhenger av planer og prioritering

Snarveier; planlegging, prosjektering og utbygging

Tiltaks- beskrivelse	Siden oppstart av gåsatsingen er ca. 20 snarveier ferdig oppgradert og 18 snarveier skal bygges i løpet av 2018/2019. I tillegg er 18 snarveier under prosjektering. Sistnevnte er først og fremst forbindelser til metrobusstasjoner.
Kart/bilde	 <p>Kart viser ferdig oppgraderte snarveier (lilla) og planlagt oppgraderte snarveier (grønt). Se link for å zoomme inn på hver enkelt strekning. https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=17gTw8p0TFwdljRRlc6r53dxC7DVnj95&ll=63.39702125120298%2C10.454977904813177&z=12</p>
Planstatus	De fleste snarveiene er eksisterende tråkk som kan oppgraderes uten planbehandling. Noen nye snarveier vil kreve reguleringsplan, for eksempel snarvei til Berg skole.
Kostnad	Det settes av 1 mill. kr til planlegging og prosjektering av snarveier, og 10 mill. kr til bygging.
Utbyggings- periode	2019. De viktigste snarveiene antas å være utbygd fram til 2030 dersom man bygger ca. 10 snarveier årlig.

Helhetlig gangnett; planlegging, prosjektering og utbygging

Tiltaks- beskrivelse	<p>Hovedmålet er å få sammenhengende gangruter til målpunkt som har mange brukere. Det er i 2018 arbeidet med en trafikknettanalyse som definerer et helhetlig hovedgangnett som binder sammen viktige reisemål i byen.</p> <p>Det er i 2017 utarbeidet en rapport Forbindelser til metrobusstasjoner som er politisk behandlet. Denne viser hva som bør utbedres. Tiltakene fram til nå har vært utbedring av fortau, trapper og ramper.</p> <p>Tiltak til bygging i 2019 er fortau på Dragvoll og i Ranheimsvegen i tilknytning til metrobusstasjoner.</p>
Kart/bilde	<div data-bbox="341 600 1355 949">  </div> <p>Tiltak til bygging 2019: fortau på Dragvoll mellom metrobusstasjon og Rema 1000 langs høyre side av vegen (bilde til venstre) og fortau i Ranheimsvegen langs ballbane på høyre side av vegen (bilde til høyre).</p>
Planstatus	<p>Fortau Dragvoll: Avklart ikke behov for reguleringsplan. Byggeplaner ute til prising av entreprenør i forbindelse med metrobussprosjekt.</p> <p>Fortau Ranheim: Avklart ikke behov for reguleringsplan. Byggeplaner foreligger ikke.</p>
Kostnad	<p>Det settes av 2 mill. kr til planlegging og prosjektering av helhetlig gangnett, og 5,5 mill. kr til utbygging.</p>
Gjennom- føring	<p>2019</p>


Mindre gåtiltak

Tiltaks- beskrivelse	<p>Tiltakene her er enkle tiltak for gående som ikke krever reguleringsplan og ofte strakstiltak etter innspill fra etatene eller publikum. Midlene skal brukes til formål som er i tråd med gåstrategien og inkluderer:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Enkle snarveier som oppgraderes av Bydrift ● Belysning av snarveier og underganger ● Varmekabler i bratte bakker og trapper ● Håndløpere, ledelinjer og andre punkttiltak ● Skilting og oppmerking ● Møblering og beplantning for å skape attraktive gangforbindelser ● Nye innovative, funksjonelle og estetiske løsninger som fremmer gange
Kart/bilde	
Planstatus	Tiltakene kan gjennomføres uten reguleringsplan.
Kostnad	Det settes av 1,5 mill. kr i 2019.
Gjennom- føring	2019


19. Beskrivelse av prosjekter til avklaring

Her gjengis innspill som det ikke har vært enighet om blant partene. Enten fordi det er lav/tvilsom måloppnåelse i forhold til ressursbruken, eller fordi oppgaven regnes som en del av partenes ordinære ansvarsområde utenfor Miljøpakken.


Lokale veger og gatebrukstiltak

Brå bru	
Tiltaks- beskrivelse	Bæreevnen til brua har i flere år vært vurdert som kritisk. Bygging av en ny, sikker og bredere bru, og utretting av krappe kurver vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten på stedet.
Kart	
Planstatus	Reguleringsplan ble i mai 2018 lagt ut for offentlig ettersyn og sendt på høring til berørte og naboer.
Kostnad	Tidligere bevilget 3,5 mill. kr til forprosjekt og reguleringsplan. Det er lagt til grunn alternativ med stålbejelkebru med et anslag på 42,7 mill. kr for det kommende reguleringsarbeidet.
Videre framdrift	Bygging av bru er i utgangspunktet tiltak som gir lav måloppnåelse i Miljøpakken. Miljøpakkens midler kan benyttes om alle parter er enige om at dette er tiltak som bør prioriteres, og om at det er tiltak som kommer i tillegg til etatenes ordinær virksomhet.

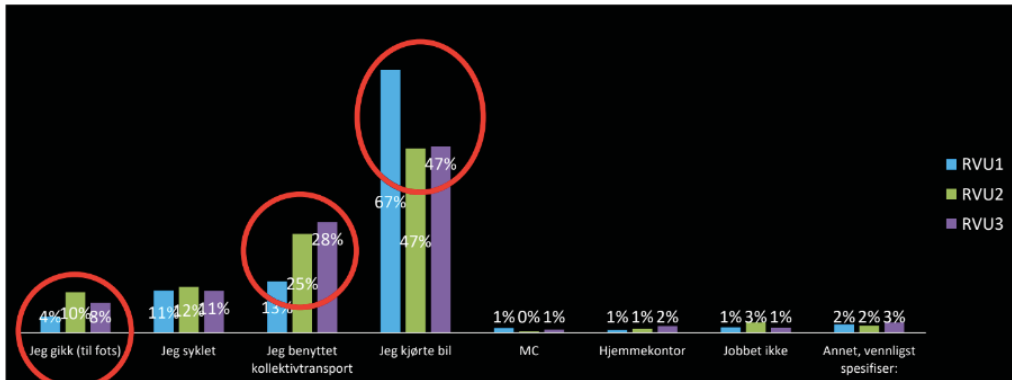
Fast dekke på kommunale grusveger

Tiltaks- beskrivelse	<p>Trondheim kommune har omtrent 85 kilometer med kommunale grusveger. Det er anslått at fast dekke på vegene i Trondheim kommune vil ha en samlet kostnad på omtrent 1,7 milliarder kroner. Kommunen foreslår at Miljøpakken finansierer fast dekke på grusveger der det kan bidra til å oppnå målsetningene i Miljøpakken. Eksempel på tiltak er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skoleveger der hvor asfaltering muliggjør etablering av fortau og/eller fartsdempere • Veger med busstrafikk eller mange syklende • Veger der mange i dag har lokale miljøproblemer fra støv
Kart/bilde	 <p>J.O. Stavs veg på Heimdal er eksempel på grusveg hvor det er ønskelig med fast dekke, fortau og fartshumper. Den ligger like ved Stabbursmoen skole og har boligbebyggelse på begge sider.</p>
Planstatus	De fleste tiltakene antas å kunne gjennomføres uten reguleringsplan. Hvis det skal etableres nye fortau kan det utløse behov for erverv og reguleringsplan.
Kostnad	Det foreslås satt av 10 mill. kr i 2019
Videre framdrift	Asfaltering av grusveger framstår i utgangspunktet som en del av kommunens ordinære virksomhet. Miljøpakkens midler kan benyttes om alle parter er enige om at dette er tiltak som bør prioriteres, og om at det er tiltak som kommer i tillegg til etatenes ordinær virksomhet. Siden det ikke foreligger planer for konkrete tiltak til vurdering nå, vil det ut fra Kontaktutvalgets føringer bare kunne settes av 0,5 mill. kr til forprosjekt i 2019.

Forsterket vedlikehold av sykkelanlegg langs kommunal veg

Tiltaks- beskrivelse	For å oppnå mål i sykkelstrategien om økt sykling er det nødvendig å tilby sykkelanlegg som har høy standard og oppleves attraktive å benytte. Kommunen foreslår at Miljøpakken bidrar med midler til å gjennomføre vedlikehold ut over kommunal standard. Disse vil hovedsakelig gå til ekstra oppmerking av sykkelanlegg om våren.
Kart/bilde	
Planstatus	Reetablering av oppmerking krever ingen planbehandling, men rutinen for gjennomføring og rapportering til Miljøpakken må etableres hos vegeier.
Kostnad	Det foreslås at det settes av 1 mill. kr årlig til tiltakene.
Videre framdrift	Oppmerking av sykkelanlegg framstår i utgangspunktet som en ordinær kommunal oppgave. Miljøpakkens midler kan benyttes om alle parter er enige om at dette er tiltak som bør prioriteres, og om at det er tiltak som kommer i tillegg til etatenes ordinær virksomhet.

Reiserådgivning - HjemJobbHjem

Tiltaks- beskrivelse	<p>Mobilitetsordningen HjemJobbHjem (HJH) er et samarbeid mellom Kolumbus, Bysykkelen, Statens vegvesen, kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg fylkeskommune. Mobilitetsordningen er rettet mot bedriftsmarkedet på Nord-Jæren.</p> <p>Ansatte i HJH-bedriftene får tilgang til en månedsbillett for buss og lokaltog i Rogaland til kun 515 kroner. Billetten inkluderer også Vassøyferjen og hurtigbåtene til Hommersåk og byøyene. Ansatte i HJH-bedrifter har også tilgang til fri bruk av Bysykkelen.</p> <p>Mobilitetsrådgiverne i HJH gjennomfører reisevaneundersøkelser ved oppstart i bedriftene og administrerer sykkelverksted, helseforedrag og utlån av elsykler til HJH-bedriftene. Metodene i HJH har mange fellesnevnerne med reiserådgivernes metoder. HJH-billetten vil være et godt supplement til reiserådgivernes tiltak.</p>																																				
Kart/bilde	<p>Betydelig reduksjon i andelen som kjører bil. Økt bevissthet fører også til at flere går og sykler.</p> <p>Spm: Hvordan reiste du til jobb i dag? (Oppgi det transportmiddelet du reiste lengst med)</p>  <table><caption>Resultater fra reisevaneundersøkelser gjennomført i HJH-bedriftene</caption><thead><tr><th>Transportmiddel</th><th>RVU1</th><th>RVU2</th><th>RVU3</th></tr></thead><tbody><tr><td>Jeg gikk (til fots)</td><td>4%</td><td>10%</td><td>8%</td></tr><tr><td>Jeg syklet</td><td>11%</td><td>12%</td><td>11%</td></tr><tr><td>Jeg benyttet kollektivtransport</td><td>13%</td><td>25%</td><td>28%</td></tr><tr><td>Jeg kjørte bil</td><td>67%</td><td>47%</td><td>47%</td></tr><tr><td>MC</td><td>1%</td><td>0%</td><td>1%</td></tr><tr><td>Hjemmekontor</td><td>1%</td><td>1%</td><td>2%</td></tr><tr><td>Jobbet ikke</td><td>1%</td><td>3%</td><td>1%</td></tr><tr><td>Annet, vennligst spesifiser:</td><td>2%</td><td>2%</td><td>3%</td></tr></tbody></table>	Transportmiddel	RVU1	RVU2	RVU3	Jeg gikk (til fots)	4%	10%	8%	Jeg syklet	11%	12%	11%	Jeg benyttet kollektivtransport	13%	25%	28%	Jeg kjørte bil	67%	47%	47%	MC	1%	0%	1%	Hjemmekontor	1%	1%	2%	Jobbet ikke	1%	3%	1%	Annet, vennligst spesifiser:	2%	2%	3%
Transportmiddel	RVU1	RVU2	RVU3																																		
Jeg gikk (til fots)	4%	10%	8%																																		
Jeg syklet	11%	12%	11%																																		
Jeg benyttet kollektivtransport	13%	25%	28%																																		
Jeg kjørte bil	67%	47%	47%																																		
MC	1%	0%	1%																																		
Hjemmekontor	1%	1%	2%																																		
Jobbet ikke	1%	3%	1%																																		
Annet, vennligst spesifiser:	2%	2%	3%																																		
Kostnad	<p>Kommunen foreslår at det settes av 0,5 mill. kr til å utrede tiltaket og eventuelt gjennomføre en pilot.</p> <p>Reiserådgiverne har et foreslått budsjett på 5,8 mill. kr i 2019. Arbeidet med HjemJobbHjem er en virksomhet som kan prioriteres innenfor denne rammen. Prosjektrammen kan økes dersom alle parter er enige om at dette er tiltak som bør komme i tillegg til den opprinnelige budsjettrammen.</p>																																				

**Saksframlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	5/19	16.01.2019
Kommunestyret		

IKA Trøndelag IKS - Godkjenning av ny selskapsavtale for 2019**Rådmannens innstilling:**

Kommunestyret vedtar endringer i selskapsavtalen for Interkommunalt Arkiv Trøndelag IKS §§ 1 og 5 gjeldende fra 01.01.2019.

Vedlegg:

Ny selskapsavtale IKA Trøndelag IKS 2019

Saksopplysninger

Interkommunalt Arkiv Trøndelag IKS (IKA Trøndelag) er et selskap opprettet i 1987, og som er eid av fylkeskommunen og de fleste kommunene i Trøndelag, samt Os kommune i Hedmark. Selskapet av ansvar for eierkommunene eldre og avsluttede arkiver. IKA sikrer at eierne oppfyller sine forpliktelser etter arkivloven og tilhørende forskrifter hva angår sikker bevaring, tilgjengeliggjøring og saksbehandling på eldre og avsluttede arkiv. I tillegg er IKA Trøndelag eiernes kompetansesenter innenfor arkiv og dokumentasjonsforvaltning.

Klæbu kommune skal slås sammen med Trondheim kommune 01.01.2020. Klæbu kommune trer ut av IKA Trøndelag fra og med 01.01.2019.

Klæbu kommunes uttreten medfører endringer i eiersammensetning og dermed små økninger i eierandel og eiertilskudd for eierkommunene ettersom det totale antall eiere reduseres fra 40 til 39.

Etter Lov om interkommunale selskaper §4 krever endringer i selskapets deltakere og deltakernes eierandeler i selskapet at selskapsavtalens §§ 1 og 5 endres. Endring i selskapsavtalen skal vedtas i hver enkelt eiers kommunestyre og i fylkestinget.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Endringen i eiermassen vil medføre en mindre økning i eiertilskuddet.

Randi Rasmussen
organisasjonssjef

Sissel Langås
formannskapssekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent og er uten underskrift.

Selskapsavtale for

Interkommunalt arkiv Trøndelag IKS

§ 1 Navn

Interkommunalt arkiv Trøndelag IKS er en interkommunal virksomhet som er opprettet med hjemmel i lov om interkommunale selskaper av 29. januar 1999. Fylkeskommunen og kommuner i Trøndelag og interkommunale selskap og foretak kan være deltakere i selskapet.

Selskapets firma er ”IKA Trøndelag IKS”.

Selskapet har følgende eiere:

1. Agdenes kommune	20. Oppdal kommune
2. Bjugn kommune	21. Orkdal kommune
3. Frosta kommune	22. Os kommune
4. Frøya kommune	23. Osen kommune
5. Grong kommune	24. Rennebu kommune
6. Hemne kommune	25. Roan kommune
7. Hitra kommune	26. Røros kommune
8. Holtålen kommune	27. Røyrvik kommune
9. Høylandet kommune	28. Selbu kommune
10. Inderøy kommune	29. Skaun kommune
11. Indre Fosen kommune	30. Snillfjord kommune
12. Levanger kommune	31. Snåsa kommune
13. Lierne kommune	32. Steinkjer kommune
14. Malvik kommune	33. Stjørdal kommune
15. Meldal kommune	34. Tydal kommune
16. Melhus kommune	35. Verdal kommune
17. Meråker kommune	36. Verran kommune
18. Midtre Gauldal kommune	37. Ørland kommune
19. Namsskogan kommune	38. Åfjord kommune
	39. Trøndelag fylkeskommune

§ 2 Rettslig status

Virksomheten er et eget rettssubjekt, og arbeidsgiveransvaret tilligger styret. Virksomheten skal registreres i Foretaksregisteret.

§ 3 Hovedkontor

Selskapet har sitt hovedkontor i Trondheim kommune.

§ 4 Formål og ansvarsområde

Formålet med selskapet er å legge forholdene til rette for eiernes rasjonelle, funksjonsdyktige og effektive gjennomføring av arkivlovens intensjoner og bestemmelser. Selskapet skal kunne fungere som arkivdepot for eiernes papirbaserte og elektroniske arkiver og sørge for at

materialet blir gjort tilgjengelig for offentlig bruk, forskning og andre administrative og kulturelle formål.

Selskapet skal kunne fungere som fylkesarkiv for deltakende fylkeskommuner. Selskapet er koordinator for privatarkiver i Trøndelag fylke og skal også kunne motta, oppbevare og tilgjengeliggjøre privatarkiver fra eierkommunene.

Selskapet kan etter nærmere vedtak av styret prise visse tjenester og således ha egne inntekter. Tjenestene som kan prises skal i hovedsak være slike som ikke vil bli gitt til alle eierne, eller som eierne vil ha ulik etterspørsel etter, eller tjenester som faller utenfor arkivets hovedformål.

Til gjennomføring av spesielle prosjekt utenom arkivets ordinære arbeidsoppgaver, blir det søkt finansiering mellom eierne eller andre som spesielt ønsker prosjektet gjennomført. Selskapet har anledning til å ta på seg konsulentoppdrag for andre, når oppdragsgiver betaler for tjenesten og det ikke går ut over arkivets hovedoppgaver

§ 5 Eiernes betalingsforpliktelser og eiernes andel i selskapet

Deltakerne betaler årlig inn midler til driften av selskapet i samsvar med vedtak i representantskapet. Grunnlaget for beregning av driftstilskuddet skal være folketallet ved siste årsskifte og en fordelingsnøkkel som blir fastlagt av representantskapet. Tilskudd pr. innbygger justeres årlig i tråd med beregnet lønns- og prisstigning i inneværende års statsbudsjett.

For nye deltakere og eksisterende som ikke kan legge folketallet til grunn, for eksempel interkommunale selskaper, fastsettes et årlig innskudd av representantskapet.

Oppgaver over kostnader og fordeling av disse på den enkelte deltaker skal ligge ved selskapsavtalen, og må vedtas særskilt av hver enkelt deltaker.

Eierandelen er utregnet i prosent og gir slik fordeling:

Deltakere/eierandel

Agdenes kommune	1,58	Oppdal kommune	2,42
Bjugn kommune	2,18	Orkdal kommune	2,9
Frosta kommune	1,78	Os kommune (Hedmark)	1,63
Frøya kommune	2,2	Osen kommune	1,42
Grong kommune	1,73	Rennebu kommune	1,75
Hemne kommune	2,1	Roan kommune	1,42
Hitra kommune	2,15	Røros kommune	2,26
Holtålen kommune	1,65	Røyrvik kommune	1,32
Høylandet kommune	1,48	Selbu kommune	2,09
Inderøy kommune	2,4	Skaun kommune	2,57
Indre Fosen	2,78	Snillfjord kommune	1,43
Levanger kommune	3,38	Snåsa kommune	1,67
Lierne kommune	1,51	Steinkjer kommune	3,49
Malvik kommune	3,02	Stjørdal kommune	3,61
Meldal kommune	2,06	Tydal kommune	1,39
Melhus kommune	3,17	Verdal kommune	3,07
Meråker kommune	1,74	Verran kommune	1,74
Midtre Gauldal kommune	2,34	Ørland kommune	2,24
Namsskogan kommune	1,4	Åfjord kommune	1,93
		Trøndelag fylkeskommune	19
		Sum:	100

Eierandel blir justert hvert 4. år ut i fra folketall, første gang i 2010. Eierandelen skal justeres ved inn- og utmelding.

§ 6 Ansvarsfordeling

De enkelte deltakerne hefter med hele sin formue for sin aktuelle andel av selskapets samlede forpliktelser, jf. § 5.

§ 7 Selskapets organ

Selskapet skal ha følgende tre organ:

- Representantskapet
- Styret
- Daglig leder

§ 8 Representantskapet

Det øverste organ for virksomheten er representantskapet, der deltakerne oppnevner sine respektive representanter. Hver deltaker skal ha 1 – en – representant.

Valget gjelder for den kommunale valgperioden.

Representantskapet konstituerer seg selv og velger selv sin leder og nestleder.

Deltakerne har instruksjonsmyndighet overfor sine representanter i representantskapet, mens representantskapet har instruksjons- og omgjøringsmyndighet overfor styret.

§ 9 Representantskapets møter

Representantskapets leder innkaller til representantskapsmøte innen utgangen av april måned. Innkalling til ordinært representantskapsmøte skal skje skriftlig med minst fire ukers varsel, og skal inneholde en sakliste. Med tilsvarende frist skal også deltakerne varsles.

Ordinært representantskapsmøte behandler:

1. Årsmelding og regnskap
2. Valg til styret
3. Overordnede mål og retningslinjer for driften
4. Budsjettforutsetninger og -rammer
5. Rammer for låneopptak og tilskudd fra deltakerne
6. Andre saker som er forberedt ved innkallingen

Representantskapets leder kaller inn representantskapet. Lederen skal sørge for at det føres protokoll fra møtene. Protokollen skal normalt leses opp og undertegnes av representantskapets medlemmer ved møtets avslutning.

Ekstraordinært representantskapsmøte til behandling av særskilt angitte spørsmål skal innkalles med to ukers varsel når to styremedlemmer eller ett/flere representantskapsmedlem(mer) ber om det eller om representantskapets leder finner behov for dette.

Daglig leder og styrets leder har møteplikt og talerett i representantskapet. Alle styremedlemmene har møte- og talerett.

Representantskapet er vedtaksfør når minst halvdelen av medlemmene er tilstede, og disse representerer minst to tredjedeler av eierandelen jfr. §5..

Ved votering har hvert enkelt medlem en stemme hver.

§ 10 Budsjettbehandlingen

Representantskapet vedtar budsjettforutsetninger og budsjettrammer for det påfølgende kalenderår.

Styret forbereder representantskapets behandling av budsjettforutsetninger og budsjettrammer. Dersom styrets forslag går ut over tidligere forutsetning eller bærer i seg konsekvenser som går ut over rammene i deltakernes økonomiplan, skal representantskapet og deltakerne gjøres oppmerksom på dette. Det samme gjelder om styret må fremme forslag til endringer i vedtatt budsjett for virksomheten.

Styret vedtar detaljert budsjett innenfor budsjettforutsetninger og budsjettrammer gitt av representantskapet. Ferdigbehandlet budsjett skal oversendes deltakerne innen 1. mars. Styret sørger også for utarbeidelse av økonomiplan som viser utvikling av kostnader og konsekvenser for driften i en fire årsperiode. Denne skal godkjennes av representantskapet og oversendes deltakerne som grunnlag for deltakernes økonomiplaner.

Budsjett som forutsetter tilskudd fra deltakerne, er ikke endelig før deltakernes budsjett er behandlet etter kommunelovens §45, for så vidt gjelder tilskuddet.

Styret skal utarbeide slike rapporter som representantskapet beslutter.

§ 11 Styret

Styret velges av representantskapet. Representantskapet velger en valgnemnd på 3 personer som forbereder valget. Styret skal ha 5 medlemmer. Styrets leder, nestleder, medlemmer og varamedlemmer skal velges av representantskapet for fire år. Halvparten av styret velges annethvert år.

De ansatte skal være representert i styret. Styremedlemmer for øvrig skal ha 1., 2. og 3. vara.

Daglig leder eller representantskapsmedlemmer kan ikke være medlemmer av styret. Spørsmål om fritak av styremedlem behandles av representantskapet. Ansattes representant trer ut av styret ved ansettelsesforholdets opphør. Ved endelig uttreden eller varig forfall, iverksettes suppleringsvalg for gjenværende del av funksjonstiden.

Styrets oppgaver er å realisere de forventningene, bedriftsfilosofien og hovedmålene som eierne ved representantskapet har anvist. Styret skal sette opp delmål, legge opp strategier, fremskaffe det nødvendige materiale for representantskapet og utøve styring gjennom det enkelte driftsår.

Styret skal føre løpende tilsyn med virksomheten og har ansvar for at pålagte oppgaver utføres i henhold til lov, forskrifter og eventuelle pålegg. Styret sørger for at saker som skal behandles i ordinært representantskapsmøte er tilstrekkelig forberedt. Styret iverksetter representantskapets vedtak, men kan kun ta opp lån eller påføre deltakerne forpliktelser i den utstrekning det foreligger særlig vedtak om dette i representantskapet.

Styret ansetter daglig leder, og kan bestemme at vedkommende tilsettes på åremål. Daglig leder ansetter øvrig personale.

Styret har instruksjons- og omgjøringsmyndighet overfor daglig leder.

Styret representerer selskapet utad og tegner dets firma. Styret kan gi styreleder eller daglig leder rett til å tegne selskapets firma og kan fastsette at de som har slik rett, må utøve den i fellesskap.

§ 12 Styrets møter

Styremøtene ledes av styrets leder. Styret fatter vedtak med alminnelig flertall. Ved votering i styret skal hver stemme telle likt. Ved stemmelikhet teller møteleders stemme dobbelt. Styret er beslutningsdyktig når minst halvparten av medlemmene er til stede, inkludert møtende varamedlemmer. Styrets leder sørger for at det blir ført protokoll fra styremøtene. Protokollen skal normalt leses opp og undertegnes ved styremøtets avslutning.

Kommunelovens regler i § 40 nr 3 om habilitet skal gjelde ved behandling av saker i styret og i representantskapet.

De ansattes representant har ikke stemmerett i saker som gjelder forholdet mellom styret som arbeidsgiver og de ansatte. Vedkommende har heller ikke rett til å delta i behandlingen av saker som gjelder arbeidsgivers forberedelse til forhandlinger med arbeidstakerne, arbeidskonflikter, rettsvister med arbeidsgiverorganisasjoner eller oppsigelse av tariffavtaler.

§ 13 Daglig leder

Daglig leder administrerer virksomheten og har ansvaret for at enhver arbeidsoppgave utføres i overensstemmelse med gjeldende bestemmelser og i henhold til de vedtak som er fattet av styret.

Daglig leder er styrets sekretær og saksbehandler. Vedkommende har tale- og forslagsrett i styrets møter, dersom ikke styret i enkeltsaker vedtar at vedkommende ikke skal kunne møte.

§ 14 Organisering av tilsynsfunksjoner

Daglig leder skal til enhver tid holde styret orientert om alle forhold av betydning for virksomheten og om økonomi og personalforhold. Vedkommende skal rapportere til styret på en slik måte og så ofte som situasjonen tilsier det og styret for øvrig måtte bestemme. Styret skal sørge for at representantskapet til enhver tid har nødvendig oversikt og i tide kan forberede nødvendige disposisjoner. Representantskapets møtebøker skal fortløpende sendes til deltakerne.

§ 15 Personvern og bruk av forvaltningsloven/offentlighetsloven

Det interkommunale selskap skal følge slike rutiner og saksbehandlingsregler som er vanlige til ivaretagelse av personvernet til privatpersoner.

Reglene i forvaltningsloven skal gjelde for selskapet på samme måte som for organer opprettet i medhold av kommuneloven. Reglene i kommunelovens §31 om åpne eller lukkede møter skal gjelde for møtene i representantskapet.

§ 16 Økonomiforvaltning

Regnskap skal føres etter kommunale regnskapsprinsipper og budsjett skal følge budsjettforskrifter for kommunale og fylkeskommunale budsjett; jfr. selskapsavtalen § 24.

Virksomheten skal følge et økonomireglement vedtatt av representantskapet.

§ 17 Låneopptak og garantistillelse

Selskapet kan ta opp lån innenfor en ramme på kr 5 000 000 for selskapets samlede låneopptak. Selskapet kan bare ta opp lån til kapitalformål og til konvertering av eldre gjeld. Det kan også tas opp lån til likviditetsformål, men slike lån må gjøres opp før regnskapsavslutningen.

Representantskapet vedtar nærmere rammer for virksomhetens låneopptak innenfor totalrammen vedtatt i selskapsavtalen.

Låneopptak skal godkjennes av departementet; jfr. kommuneloven § 50 nr. 1.

Virksomheten kan ikke stille garanti eller pantsette sine eiendeler til sikkerhet for andres økonomiske forpliktelser. Virksomheten kan ikke selv låne ut penger.

Dersom det blir krevd at deltakerne stiller garanti for låneopptak til virksomheten, må vedtak om dette gjøres av de respektive kommunestyre/- fylkestinget. Den enkelte deltaker garanterer for sin andel av lånet som tilsvarer eierdelen. Det er en forutsetning at eventuelt garantitilsagn skjer i samsvar med reglene i kommunelovens §51 nr. 2.

§ 18 Arbeidsgivertilknytting

Virksomheten kan være medlem av Kommunesektorens Interesse og arbeidsgiverorganisasjon ved KS Bedrift.

§ 19 Arbeidsgiveransvar

Styret har det formelle arbeidsgiveransvaret.

§ 20 Personalreglement

Representantskapet kan vedta et eget personalreglement for virksomhetens ansatte.

§ 21 Lokale lønnsforhandlinger

Styrets leder eller daglig leder ivaretar selskapets interesser under lokale forhandlinger. Styret vedtar forhandlingsresultatet.

§ 22 Møtegodtgjørelse

Godtgjørelse for møter mv. til leder og medlemmer av styret bli utbetalt etter reglement fastsatt av representantskapet. Medlemmene har rett til refusjon for tap i inntekt og utgiftsdekning tilsvarende reglene i kommunelovens §41.

§ 23 Klage

Klage på forhold som gjelder kommunale driftsoppgaver, ytelser eller tjenester som er utført av det interkommunale selskapet, skal rettes til selskapets styre. Finner en av deltakerne grunnlag for å forfølge saken, skal selskapet gis anledning til å avgi uttalelse og eventuelt rette det påklagede forhold.

Klage som gjelder vedtak i personalsak, behandles av representantskapet dersom vedtaket er fattet av styret, eller av styret om vedtaket er fattet av daglig leder.

§ 24 Regnskap og revisjon

Styret har plikt til å etterse at det føres lovmessige regnskap og at det foretas revisjon av selskapet.

Regnskap skal føres etter kommunale regnskapsprinsipper og fastsettes av representantskapet. Revisor velges også av representantskapet.

§ 25 Endring av selskapsavtalen

Selskapsavtalen må vedtas av samtlige deltakere. Kommunestyret/fylkestinget må selv vedta avtalen. For deltakere som er interkommunale selskap må vedtaket gjøres av representantskapet.

Endring i selskapsavtalen som gjelder punktene som lov om interkommunale selskap §4 setter som minimumsinhold i en selskapsavtale, kan bare skje ved at deltakerne gjør et likelydende vedtak om dette.

Andre endringer kan vedtas av representantskapet med tilslutning fra minst to tredjedeler av de avgitte stemmene.

Forslag til endringer av selskapsavtalen kan fremmes av styret, representantskapet eller en/ flere av deltakerne.

Styret skal i alle tilfelle få anledning til å uttale seg om forslag til endring av selskapsavtalen før disse fremmes for behandling hos deltakerne.

Nye medlemmer tas opp etter vedtak i representantskapet.

§ 26 Utelukking, uttreden og oppløsning

Dersom en deltaker vesentlig misligholder sine plikter i selskapsforholdet, kan de øvrige deltakerne enstemmig vedta at vedkommende deltaker skal utelukkes fra selskapet etter reglene i lov om interkommunale selskaper § 31.

Den enkelte deltaker kan med minimum 1-ett- års skriftlig varsel ensidig si opp sin deltakelse etter reglene i lov om interkommunale selskap § 30.

Nye deltakere i selskapet kan ikke si opp sin deltakelse før det har gått to år fra inntreden.

Forslag til oppløsning av samarbeidet må vedtas enstemmig av representantskapet. Vedtak om oppløsning må godkjennes av samtlige deltakere og av departementet.

Fordeling av aktiva og passiva ved eventuell uttreden eller oppløsning skal skje etter reglene i lov om interkommunale selskaper § 30. Gjennomføring og avvikling skal skje etter reglene i lov om interkommunale selskaper §§33-38 og eventuelle forskrifter fra departementet.

Styret plikter å melde fra om avviklingen til Foretaksregisteret.

§ 27 Voldgift

Eventuell tvist om forståelsen av selskapsavtalen og om fordeling av utgifter eller i forbindelse med det økonomiske oppgjøret etter oppløsning, avgjøres endelig av en voldgiftsnemnd på tre medlemmer som oppnevnes av fylkesmannen, om ikke annen ordning følger av lov eller forskrift. Tvisten skal først forsøkes løst gjennom forhandlinger mellom partene.

§ 28 Andre regler

For område som ikke er direkte regulert gjennom stiftelsesavtalen, gjelder den til enhver tid gjeldende lov om interkommunale selskaper.

§29 Ikraftttredelse

Denne selskapsavtalen trer i kraft fra det tidspunkt den er vedtatt og underskrevet av samtlige deltakere

Eiere/deltakere	Dato	Underskrift
Agdenes kommune		
Bjugn kommune		
Frosta kommune		
Frøya kommune		
Grong kommune		
Hemne kommune		
Hitra kommune		
Holtålen kommune		
Høylandet kommune		
Inderøy kommune		
Indre Fosen kommune		
Klæbu kommune		
Levanger kommune		
Lierne kommune		
Malvik kommune		
Meldal kommune		
Melhus kommune		
Meråker kommune		
Midtre Gauldal kommune		
Namsskogan kommune		
Oppdal kommune		
Orkdal kommune		
Os kommune		
Osen kommune		
Rennebu kommune		
Roan kommune		
Røros kommune		
Røyrvik kommune		
Selbu kommune		
Skaun kommune		
Snillfjord kommune		
Snåsa kommune		

Steinkjer kommune		
Stjørdal kommune		
Tydal kommune		
Verdal kommune		
Verran kommune		
Ørland kommune		
Åfjord kommune		
Trøndelag fylkeskommune		

**Saksframlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	6/19	16.01.2019
Kommunestyret		

Overordnet samarbeidsavtale om tjenesteproduksjon og -utvikling i Værnesregionen fra 01.01.2019**Rådmannens innstilling:**

Overordnet samarbeid i Værnesregionen:

1. Regionsamarbeidet hjemlet i kommuneloven §27 og tilhørende vedtekter sies opp med virkning fra 31.12.2018.
2. Samarbeidsavtale om Tjenesteproduksjon og –utvikling i Værnesregionen vedtas med virkning fra 01.01.2019.

Vedlegg:

Vedlegg:

Samarbeidsavtale om tjenesteproduksjon og -utvikling i Værnesregionen

Saksdokumenter (ikke vedlagt):**Sammendrag:**

Saken er en oppfølging av tidligere vedtak i regionrådet i Værnesregionen om at regionsamarbeidet med vedtekter etter kommuneloven § 27 skal opphøre.

Dette krever en formell oppsigelse og vedtak om ny samarbeidsavtale om tjenesteproduksjon og –utvikling blant partene i Værnesregionen.

Saksopplysninger

Evaluerings av styring og ledelse har vært en lang prosess i Værnesregionen (VR). De siste to årene har samarbeidet gjennomført omfattende evalueringer og analyser. Konklusjonene i arbeidet har i stor grad pekt på behov for endring i styringsstrukturene

Samtidig med prosessen i VR, ble Midt-Trøndelag Regionråd (MTR) konstituert i februar 2018. Dette regionsamarbeidet vil i fremtiden bli en viktig arena for værnesregionkommunene med tanke på regional utvikling og interessepolitikk.

Da MTR anses som det organet som vil være førende på politikkområdet i fremtiden, så er det riktig å avslutte det regionalpolitiske engasjementet i VR. En avslutning av dette engasjementet medfører en oppsigelse av vedtekter i regionsamarbeidet samt en avvikling av Regionråd og Arbeidsutvalg som formelle møtearenaer.

Tjenesteproduksjonen i VR skal fortsette som før, og det er intensjonen at også flere nye samarbeider kan inkluderes. Det behov for å etablere en mer tydelig og avklart ledelse og konklusjonene i rapporten som er behandlet tidligere er at samarbeidene bør omorganiseres til administrative vertskommunesamarbeider. Dette vil medføre nedleggelse av dagens politiske nemnder i VR.

Overordnet samarbeidsavtale og Vertskommuneavtaler for alle tjenestesamarbeider legges derfor nå frem for politisk behandling i kommunene.

Regionrådet i Værnesregionen har behandlet saken i møter 18. april 2018, 6. juni 2018, 31. oktober 2018 og sluttbehandlet saken i møte 6. desember 2018.

Regionrådet i Værnesregionen konkluderte 06.06.2018 med følgende:

Samarbeidet i Værnesregionen etter kommunelovens § 27 videreføres i henhold til vedtatt samarbeidsavtale og vedtekter inntil nytt regionalt samarbeid formelt er vedtatt for kommunene i Værnesregionen.

Intensjonen er at all kommunal behandling av nytt avtaleverk er klart og at nytt avtaleverk samt ny samarbeidsform er klar fra 1. januar 2019.

I samme møte behandlet regionrådet ny overordnet samarbeidsavtale, og konkluderte med følgende:

- 1. Samarbeidsavtale om tjenesteproduksjon og –utvikling i Værnesregionen tilrådes.*
- 2. Avtalen trer i kraft med virkning fra 1. januar 2019.*
- 3. Avtalen oversendes kommunene for endelig tilslutning etter at nye kostnadsnøkler er vedtatt og innarbeidet. Dette forutsettes gjennomført innen utgangen av oktober 2018.*

Overordnet samarbeidsavtale skal erstatte dagens samarbeid etter kommunelovens §27 og de gjeldende vedtekter for regionsamarbeidet må dermed sies opp.

I konstituerende møte i Midt-Trøndelag Regionråd 26. november 2018 sluttet i alt 12 kommuner seg til et nytt trøndersk regionråd. Værnesregionens forutsetning for oppsigelse av samarbeidet etter kommuneloven §27 i Værnesregionen, er med dette oppfylt.

I regionrådets møte 6. desember 2018 ble det enighet om kostnadsnøkler for tjenestesamarbeidene i Værnesregionen, og avtalene oversendes dermed kommunene for behandling.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Saken har ingen direkte konsekvenser for Malvik kommune.

Carl-Jakob Midttun
rådmann

Dokumentet er elektronisk godkjent og er uten underskrift.

Samarbeidsavtale
om
Tjenesteproduksjon og -utvikling
i Værnesregionen

mellom
Tydal kommune
Selbu kommune
Meråker kommune
Frosta kommune
Malvik kommune
Stjørdal kommune

Tydal kommune	Vedtatt:
Selbu kommune	dd.mm.åååå
Meråker kommune	dd.mm.åååå
Frosta kommune	dd.mm.åååå
Malvik kommune	dd.mm.åååå
Stjørdal kommune	dd.mm.åååå

Stjørdal, desember 2018

Innhold:

<u>1.</u>	<u>FORMÅL</u>	<u>3</u>
<u>2.</u>	<u>MÅLSETTINGER</u>	<u>3</u>
<u>3.</u>	<u>DELTAGERE I SAMARBEIDENE</u>	<u>4</u>
<u>4.</u>	<u>OVERORDNET STYRING OG LEDELSE</u>	<u>4</u>
<u>5.</u>	<u>FORANKRING OG TILBAKEMELDINGER</u>	<u>FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.</u>
<u>6.</u>	<u>KOMMUNESTYRETS GODKJENNING</u>	<u>5</u>

1. Formål

Værnesregionen er gjennom bilaterale avtaler etablert som tjenestesamarbeider etter kommunelovens §28-1 b, Administrativt vertskommunesamarbeid.

Overordnet samarbeidsavtale legger premisser for hvordan samarbeidene skal ivaretas politisk og administrativt i fremtiden. Alle kommuner som er deltaker i eller som i fremtiden slutter seg til et tjenestesamarbeid i Værnesregionen, må dele de visjoner og forutsetninger som beskrives i denne avtalen. Føringer fra vertskommunerådmannen eller politiske organer i vertskommunen danner utgangspunktet for den daglige drift i de interkommunale samarbeidene.

Samarbeidsavtalen skal ikke være til hinder for samarbeid med andre kommuner eller samarbeidspartnere utenfor Værnesregionsamarbeidet.

Det er et overordnet mål for alle kommuner under denne avtalen å sikre gode og robuste kommunale tjenester i regionen.

2. Målsettinger

Kommunene ønsker å utvikle Værnesregionen videre for å:

- Skape en bedre og mer helhetlig samfunnsutvikling i regionen.
- Samarbeide på områder der dette er fornuftig og vil kunne gi positive resultater for de som samarbeider.
- Sikre en mer effektiv drift av kommunale tjenester med kvalitativt bedre resultat.
- Sikre god nok kompetanse innen de enkelte tjeneste- og forvaltningsområdene og motvirke sårbarhet gjennom større fagmiljø.
- Bidra til å skape en vinn/vinn-situasjon for alle kommuner som deltar i samarbeidet.
- Bidra til en kultur som utnytter hverandres fortrinn og styrke.
- Sikre at større andel av offentlige midler kommer kommunenes brukere til gode.
- Finne gode og enkle løsninger.
- Sikre legitimiteten for offentlig tjenesteyting for derigjennom å legge til rette for et levende og aktivt folkestyre.

3. Deltagere i samarbeidet

Det er frivillig å delta i tjenestesamarbeidene i Værnesregionen, og dette skal videreføres som hovedregel for samarbeidet.

Det er et langsiktig mål om at flere kommuner i Værnesregionen i fremtiden skal delta i en større andel felles tjenestesamarbeider. Værnesregionen ønsker derfor på sikt løsninger hvor flere tjenestesamarbeider inngår i en basispakke som alle kommuner forventes å delta i.

4. Overordnet styring og ledelse

Politisk samarbeid

Det etableres faste møteplasser mellom politisk nivå og rådmannsutvalget som skaper en arena for dialog og utvikling mellom de enkelte kommunene.

Det gjennomføres minst to faste årlige møter mellom politisk nivå og administrasjonen.

- Felles strategimøte vår/sommer
 - o gjennomføres som felles formannskapsmøte hvor administrasjon og enhetsledere også deltar.
- Felles budsjettmøte høst/vinter
 - o gjennomføres som samling på ledernivå med representasjon fra Ordfører, varaordfører, kommunestyrevalgt medlem og rådmann.

Til de to faste årlige møtene avgjør ordfører om andre fra politisk nivå bør delta. Tilsvarende avgjør rådmann om andre fra administrasjonen bør delta.

Det kan kalles inn til ekstraordinære møter ved behov og enhver kommune kan ved disse be om skriftlige/muntlige orienteringer om de tema som er til behandling.

Rådmannsutvalget

Rådmannsutvalget i Værnesregionen har en særskilt rolle for å være pådriver for utvikling av tjenestetilbudet under vertskommuneavtalene. For nye tjenesteområder som er under utredning og som ennå ikke er en del av tilbudet i Værnesregionen, skal Rådmannsutvalget være styringsgruppe.

Fagråd

Fagrådene i Værnesregionen består av etatssjefer med administrativ støtte og skal være verksted for drift av tjenestene og for utvikling av nye samarbeidsområder.

Fagrådene gir sine anbefalinger til Rådmannsutvalget. Vertskommunerådmannen avgjør hvilke fagråd som skal etableres.

5. Forankring og tilbakemeldinger

Kommunestyrene i Værnesregionen forventer gode og løpende orienteringer fra vertskommunerådmannen i alle tjenestesamarbeider. Orienteringer skal fortrinnsvis gis i de etablerte fellesmøter, men den enkelte kommune kan i henhold til denne samarbeidsavtalen, også be vertskommunerådmannen om direkte orientering i eget kommunestyre.

6. Kommunestyrets godkjenning

Denne avtalen er utstedt og undertegnet i 6 – seks – eksemplarer, hvorav partene beholder 1 – ett – eksemplar hver.

Tydal kommune

Dato: _____

Ordfører

Selbu kommune

Dato: _____

Ordfører

Meråker kommune

Dato: _____

Ordfører

Frosta kommune

Dato: _____

Ordfører

Malvik kommune

Dato: _____

Ordfører

Stjørdal kommune

Dato: _____

Ordfører

**Saksframlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	7/19	16.01.2019
Kommunestyret		

Ny vertskommuneavtale om skatteoppkrever i Værnesregionen**Rådmannens innstilling:**

1. Gjeldende vertskommuneavtale for Værnesregionen Skatteoppkrever sies opp med virkning fra 31.12.2018.
2. Ny vertskommuneavtale for Værnesregionen Skatteoppkrever etter kommuneloven §28-1 b, vedtas med virkning fra 01.01.2019

Vedlegg:

Vedlegg:

Vertskommuneavtale Værnesregionen Skatteoppkrever

Saksdokumenter (ikke vedlagt):**Sammendrag:**

Saken er en oppfølging av tidligere vedtak i regionrådet i Værnesregionen om at tjenestesamarbeidene heretter skal organiseres som administrative samarbeider etter kommunelovens § 28-1 b.

Dette krever en formell oppsigelse av nåværende avtale og vedtak om ny vertskommuneavtale om skatteoppkrever i Værnesregionen.

Saksopplysninger

Regionrådet i Værnesregionen har tidligere vedtatt en intensjon om at tjenestesamarbeidene i Værnesregionen i fremtiden skal organiseres som administrative samarbeider etter kommunelovens § 28-1 b.

Alle vertskommuneavtaler i Værnesregionen er på grunn av dette gjennomgått og i svært stor grad harmonisert slik at vi vil få likelydende avtaler på alle områder. Delegert myndighet vil være ulik da mange tjenester drives med hjemmel i særlov med egne krav relatert til myndighet og myndighetsutøvelse. Til en viss grad vil også flere samarbeider ha avvikende klageinstans, og i slike tilfeller er dette tatt inn i hver avtale.

Administrativt vertskommunesamarbeid gir ikke formelt rom for politiske organer i styringslinjen ut over deltagerkommunenes kommunestyre. Likevel er det ønskelig at noen politiske møtepunkter beholdes slik at man kan ha påvirkning på utforming av tjenester i fellesmøter mellom alle kommuner.

Vertskommuneavtalene må derfor ses i sammenheng med Samarbeidsavtale om tjenesteproduksjon og –utvikling som skal ta høyde for at det er møteplasser mellom politikk og administrasjon som fortsatt vil være viktige i Værnesregionen med et omfattende tjenestesamarbeid.

De politiske og administrative organer som beskrives i avtalen er rådgivende for vertskommunerådmannen og uten formell styringsrett. Politisk styringsrett har kun kommunestyrene i administrative vertskommunesamarbeider. De administrative organer som beskrives, opprettes av vertskommunerådmannen for forankring i den enkelte kommune og for utvikling av eksisterende og nye tjenestesamarbeider til beste for regionen.

Rapporten Evaluering av styring og ledelse i Værnesregionen viste klart at behovet for god kommunikasjon og informasjon/forankring til politisk nivå øker med en ren administrativ styringsløsning. Dette ivaretas gjennom en presisering at alle de deltakende kommunene i et samarbeid når som helst kan be om muntlige og skriftlige orienteringer i eget kommunestyre fra vertskommunerådmannen eller den vertskommunerådmannen utpeker.

I tillegg til dette er det et uttrykt ønske om at det gjennomføres minst to faste årlige møter mellom kommunene i samarbeidet slik at det er mulig å gi strategiske føringer i et overordnet perspektiv. Det er også mulig å kalle inn til ekstraordinære møter ut over de to faste ved behov.

Utarbeidelse av kostnadsnøkler har vært en viktig del av prosessene som er ført i siste halvdel av 2018. Sammen med en vedtatt overheaddekning på 2,5 %, vil nye kostnadsnøkler gi en mer korrekt fordeling av utgiftene enn det har vært mulig å få til under gjeldende avtaler.

Det er rådmannens vurdering at de vertskommuneavtaler som legges frem for behandling i dag, sammen med den overordnede samarbeidsavtalen, dekker de føringer som er gitt av regionrådet gjennom tidligere behandling.

Regionrådet i Værnesregionen har behandlet saken i møter 18. april 2018, 6. juni 2018, 31. oktober 2018 og sluttbehandlet saken i møte 6. desember 2018.

Regionrådet i Værnesregionen konkluderte 06.06.2018 med følgende:

Samarbeidet i Værnesregionen etter kommunelovens § 27 videreføres i henhold til

vedtatt samarbeidsavtale og vedtekter inntil nytt regionalt samarbeid formelt er vedtatt for kommunene i Værnesregionen.

Intensjonen er at all kommunal behandling av nytt avtaleverk er klart og at nytt avtaleverk samt ny samarbeidsform er klar fra 1. januar 2019.

I samme møte behandlet regionrådet nye vertskommuneavtaler, og konkluderte med følgende:

Vertskommuneavtale om Værnesregionen Skatteoppkrever tilrådes.

Avtalen trer i kraft med virkning fra 1. januar 2019

Avtalen oversendes kommunene for endelig tilslutning etter at nye kostnadsnøkler er vedtatt og innarbeidet. Dette forutsettes gjennomført innen utgangen av oktober 2018.

I Regionrådets møte 6. desember 2018 ble det enighet om kostnadsnøkler for tjenestesamarbeidene i Værnesregionen, og avtalene oversendes dermed kommunene for behandling.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Saken har ingen direkte økonomiske konsekvenser utover den vertskommunerollen Malvik kommune har på dette området i dag.

Carl-Jakob Midttun
rådmann

Dokumentet er elektronisk godkjent og er uten underskrift.

Vertskommuneavtale

Koml. § 28-1 b administrativt vertskommunesamarbeid

om

Værnesregionen Skatteoppkrever

mellom

Tydal kommune
Selbu kommune
Frosta kommune
Stjørdal kommune
(*samarbeidskommuner*)

og

Malvik kommune
(*vertskommune*)

Tydal kommune	Vedtatt:
Selbu kommune	dd.mm.åååå
Frosta kommune	dd.mm.åååå
Stjørdal kommune	dd.mm.åååå
Malvik kommune	dd.mm.åååå

Stjørdal, desember 2018

Innhold:

<u>1.</u>	<u>FORMÅL</u>	<u>3</u>
<u>2.</u>	<u>DEFINISJONER</u>	<u>3</u>
<u>3.</u>	<u>OVERORDNET STYRING</u>	<u>3</u>
<u>4.</u>	<u>MYNDIGHET OG OPPGAVER</u>	<u>4</u>
<u>5.</u>	<u>VERTSKOMMUNENS ANSVAR</u>	<u>5</u>
<u>6.</u>	<u>OPPGAVER SOM FALLER UTENFOR VERTSKOMMUNENS ANSVAR.</u>	<u>6</u>
<u>7.</u>	<u>ORGANISERING AV VÆRNESREGIONEN SKATTEOPPKREVER</u>	<u>6</u>
<u>8.</u>	<u>RAPPORTERING.</u>	<u>6</u>
<u>9.</u>	<u>PLAN OG ØKONOMI</u>	<u>6</u>
<u>10.</u>	<u>KLAGEINSTANS</u>	<u>8</u>
<u>11.</u>	<u>EVALUERING</u>	<u>8</u>
<u>12.</u>	<u>OPPSIGELSE</u>	<u>8</u>
<u>13.</u>	<u>ENDRING AV AVTALEN</u>	<u>9</u>
<u>14.</u>	<u>MISLIGHOLD</u>	<u>9</u>
<u>15.</u>	<u>TVISTER</u>	<u>9</u>
<u>16.</u>	<u>IKRAFTTREDELSE OG VARIGHET</u>	<u>9</u>
<u>17.</u>	<u>KOMMUNESTYRETS GODKJENNING</u>	<u>9</u>

1. Formål

Værnesregionen Skatteoppkrever er opprettet for å utføre de oppgaver som er delegert rådmannen i vertskommunen med hjemmel i kommunelovens §28-1 b, Administrativt vertskommunesamarbeid, under Malvik kommune, Org.nr. 971035560 .

Avtale om vertskommunesamarbeid er en bilateral avtale mellom én vertskommune og én samarbeidskommune. Avtalene i Værnesregionen er av praktiske årsaker skrevet som én avtale mellom flere parter, men er i realiteten flere bilaterale avtaler.

Avtale om Værnesregionen Skatteoppkrever er basert på kommunenes behov for god og systematisk ledelse og drift av felles tjenester. Samarbeidet vil være førende for den langsiktige forpliktelsen for de deltagende kommunene, og vil være førende for planlegging av bemanning og budsjetter.

Skatteoppkreveren skal utføre de oppgaver som kommunene og den kommunale skatteoppkreveren er pålagt etter skattebetalingsloven. Skatteoppkreverinstruksen beskriver utførelse av daglige gjøremål og legger føringer for alle forhold ved kontoret og inngår i virksomhetsplanen.

Skatteoppkreveren i Værnesregionen skal bidra til at kommunene når følgende mål:

- Kostnadseffektiv utførelse av tjenesten
- En tjeneste med god service og tilgjengelighet for brukerne
- Økt kvalitet og høy faglig kompetanse
- Redusert sårbarhet i tjenesteytingen

2. Definisjoner

Kommunene i samarbeidet defineres slik:

Vertskommune: Den kommune som har fått delegert myndighet til å utføre oppgaver på vegne av samarbeidskommunen.

Samarbeidskommune: Den kommune som har videredelegert sin myndighet til rådmannen i en vertskommune.

Deltakerkommuner: Kommunene i samarbeidet.

Vertskommune+Samarbeidskommune=Deltakerkommuner

3. Overordnet styring

Delegert myndighet

Kommunestyrene i samarbeidskommunene gir i henhold til denne avtalen egen rådmann instruks om å delegere sin kompetanse til å treffe vedtak i enkeltsaker til rådmannen i vertskommunen på de områder det skal samarbeides om.

Rådmannsutvalget

Rådmannen i vertskommunen oppretter et rådmannsutvalg sammensatt av rådmenn i alle samarbeidskommunene og to tillitsvalgte. Rådmannsutvalget ledes av vertskommunerådmannen og har en rådgivende/koordinerende rolle i samarbeidet.

Politisk samarbeid

Det etableres faste møteplasser mellom politisk nivå og rådmannsutvalget som skaper en arena for dialog mellom de enkelte kommunene. Det politiske samarbeidet har en rådgivende/hørende rolle i tjenestesamarbeidene.

4. Myndighet og oppgaver

Lederen av skatteoppkreveren i Værnesregionen utøver den myndighet og de plikter som skattebetalingsloven og skatteoppkreverinstruksen legger til den kommunale skatteoppkrever.

Det er kommunestyret eller den som gis fullmakt som oppnevner den personen som skal ha funksjon som kommunal skatteoppkrever, jfr. kommunelovens § 23 nr. 4. Verken skattebetalingsloven eller kommuneloven er til hinder for at flere kommuner har felles skatteoppkrever.

Kommunestyrene ber rådmannen delegere følgende myndighet og oppgaver til vertskommunerådmannen:

For at Værnesregionen Skatteoppkrever skal ivareta sine oppgaver på vegne av alle kommunene, skal kommunene til enhver tid gi de nødvendige fullmakter til enheten:

1. Myndighet i saker som gjelder drift og ledelse av Værnesregionen Skatteoppkrever.
 - a. Myndighet til å drive innkreving av kommunale avgifter og eiendomsskatt.
 - b. Fullmakt til at Værnesregionen Skatteoppkrever kan delegere sin myndighet videre til Værnesregionen Lønn/regnskap til nedleggelse av påleggstrekk ved innkreving av kommunale krav.
 - c. Myndighet til å utføre rapportering til Statistisk sentralbyrå og årlig KOSTRA-rapportering.
 - d. Ha søksmåls- og ankekompetansen samt være partsrepresentanter i rettssaker og tvister som knytter seg til oppgaver som tilligger samarbeidet og hvor deltakerkommunen er rett saksøker/saksøkt.

Kommunestyrene delegerer ikke myndighet til å behandle saker av prinsipiell karakter med utøvelse av politisk skjønn for lovpålagte oppgaver. Dette vil for eksempel gjelde virksomhetsplan, budsjett, tertialrapporter og årsrapport i tillegg til saker av mer prinsipiell karakter som kommunestyrene selv initierer eller som legges frem av rådmannen i vertskommunen. Saker av slik art skal alltid behandles av deltakerkommunenes egne organer. For den daglige drift legges de føringer som er gitt av vertskommunerådmannen eller politiske organer i vertskommunen til grunn.

5. Vertskommunens ansvar

Vertskommunen ved rådmannen skal:

- Være arbeidsgiver for ansatte, administrasjon og leder ved Værnesregionen Skatteoppkrever
- Drifte alle tjenester i samarbeidet basert på nødvendige delegasjoner.
- Stille til disposisjon nødvendige bygg og utstyr for det interkommunale samarbeidet.
- Stille til disposisjon nødvendige støttefunksjoner for drift av det interkommunale samarbeidet.
- Utarbeide en virksomhetsplan med mål og resultatkrav. Planen skal beskrive de tiltak som planlegges for å få en god måloppnåelse, herunder forventet ressursinnsats.
- Inngå nødvendige kontrakter /avtaler for drift av Værnesregionen Skatteoppkrever på vegne av deltakerkommunene.
- Organisere kunde- og publikumskontakt for alle kommuner i forbindelse med de oppgaver som er lagt til vertskommunen, herunder veiledning, utarbeide relevant informasjonsmateriale m.m.
- Ha arkivansvar for Værnesregionen Skatteoppkrever og påse at arkivering utføres i henhold til arkivloven.
- Annet arbeid som står i naturlig sammenheng med avtalens virkeområde, herunder innkjøp av utstyr, konsulenttjenester m.m.
- Utarbeide regnskap for drift av Værnesregionen Skatteoppkrever. Regnskapet føres som eget regnskap i vertskommunens driftsregnskap.
- Utarbeide budsjett for tjenesten etter politiske føringer gitt i strategisamlinger med alle kommuner.

6. Oppgaver som faller utenfor vertskommunens ansvar.

Deltakerkommunene ivaretar selv følgende oppgaver:

- a. Vedta forskrifter, herunder kommunale avgiftssatser
- b. Vedta planer for den enkelte kommune.
- c. Bestemme nivået på tjenesteinnholdet i den enkelte deltakerkommunen eller tjenester direkte rettet mot innbyggere i den enkelte deltakerkommunen.

7. Organisering av Værnesregionen Skatteoppkrever

Værnesregionen Skatteoppkrever organiseres som en tjeneste ledet av en enhetsleder/virksomhetsleder som delegeres ansvar for drift, personal og økonomi. Vertskommunen har ansvar for tilsettinger i tråd med vanlige prosedyrer.

Tjenesten har hovedkontor i Malvik kommune.

Samarbeidskommunene stiller lokaliteter som avdelingskontor der enhetsleder/virksomhetsleder finner dette formålstjenlig. Hver kommune er ansvarlig for å stille nødvendige utstyr til rådighet for tjenesten i den enkelte kommune. Kostnader ved dette belastes den enkelte kommune.

Oppmøtested for den enkelte ansatte er normalt ved hovedkontoret. Alle ansatte må påregne og utføre oppgaver i hele tjenesteområdet. De må derfor kunne møte i andre kommuner etter behov.

8. Rapportering.

Værnesregionen Skatteoppkrever rapporterer til rådmannen i vertskommunen. Vertskommunerådmannen rapporterer over virksomheten inkludert regnskap til kommunestyrene i samarbeidet pr. tertial og avlegger årsrapport.

9. Plan og økonomi

Virksomhetsplan

Værnesregionen Skatteoppkrever skal styres etter en virksomhetsplan med mål og resultatkrav. Planen skal videre beskrive de tiltak som planlegges for å få en god måloppnåelse, herunder forventet ressursinnsats.

Leder for Værnesregionen Skatteoppkrever har ansvaret for utarbeidelse av virksomhetsplan og årsrapporter for tjenesten.

Værnesregionen Skatteoppkrever skal følge kommunenes e-kommunestrategi og tilrettelegge for digital kontakt med brukerne etter vedtatte strategier.

Utgifter til drift

Vertskommunens utgifter til tjenesten vedr. lønn, opplæring, veiledning, kurs, kontorutgifter og annet, finansieres gjennom innbetaling fra deltakerkommunene.

Vertskommunen fakturerer månedlig et akonto-beløp til den enkelte samarbeidskommune. Månedlig akonto utgjør 1/12 av kommunenes budsjetterte andel i samarbeidet. Ved tertialavslutning gjøres en fullstendig avregning. Avvik mellom avregning og akonto etterfaktureres den enkelte kommune i forbindelse med tertialoppgjøret. Beløpet kan da bli enten positivt eller negativt.

Den enkelte kommune forplikter seg til å utføre tjenesten i tråd med vedtak som fattes av vertskommunen og selv bære kostnadene ved dette.

I de tilfeller hvor en deltakerkommune fatter vedtak om avvikende fagsystemer eller avvikende forvaltningspraksis, vil vertskommunen kunne be om tilleggsdekning for merkostnader knyttet til dette. For vurderingen av hva som er avvikende i denne sammenheng legges til grunn de føringer som er gitt av vertskommunerådmannen eller de politiske organer i vertskommunen.

Kostnadsfordeling Værnesregionen Skatteoppkrever

Tjenestens kostnader vedrørende lønn, opplæring, veiledning, kurs, hospitering og utdanning og andre kompetansehevende tiltak, kontorutgifter, reiseutgifter, saksbehandlingssystem mv. fordeles mellom kommunene etter følgende fordelingsnøkkel:

<i>Fast andel som deles likt mellom kommunene:</i>	<i>22,5 %</i>
<i>Variabel andel som fordeles etter antall innbyggere pr. 1. januar i budsjettåret:</i>	<i>77,5 %</i>

Vertskommunen tilkjennes dekning av overheadkostnader tilsvarende 2,5 % av deltakerkommunenes andel av tjenestesamarbeidet.

Følgende inntekter inngår ikke i fordelingen og utbetales direkte til den enkelte kommune:

- Påløpte gebyrinntekter for skatteinnkreving mot skattepliktige i egen kommune.

Kostnadsnøkkel er gjeldende fra avtalens inngåelse.

Endring av kostnadsnøkkel skal drøftes i Rådmannsutvalget før oversendelse til den enkelte deltakerkommune for vedtak. Kostnadsnøkler vedtas samlet for alle interkommunale tjenester i Værnesregionen.

Innskudd, lån og investeringer

Værnesregionen Skatteoppkrever har ikke anledning til å ta opp lån eller gjøre kapitalinvesteringer. Ved behov for dette skal de enkelte kommunene selv gjøre vedtak.

Budsjett

Det er vertskommunen som har det daglige ansvaret for tjenesteproduksjonen og partene i avtalen er enig om at budsjettvedtaket i vertskommunen vil være førende for samarbeidskommunenes vedtatte budsjett. Evt. avvikende endelig budsjettvedtak i samarbeidskommunen, vil anses som en uenighet mellom partene om inngått avtale og vil kunne medføre oppsigelse av avtalen for denne kommunen.

10.Klageinstans

Når en vertskommune fatter vedtak som kan påklages etter forvaltningsloven § 28 første ledd, er den kommunen som har delegert myndigheten til vertskommunen, klageinstans.

På skattebetalingsområdet vil skatteloven gjelde, og skattekontoret vil være klageinstans for vedtak truffet av Værnesregionen Skatteoppkrever.

Klage skal mottas og behandles av Værnesregionen Skatteoppkrever som underinstans. Hvis klagen ikke etterkommes til gunst for brukeren sendes klagen videre klageinstansen.

11.Evaluering

Med bakgrunn i målsettingen i denne avtalen skal det legges opp til en overordnet gjennomgang og drøfting av fellestjenesten minst hvert fjerde år.

12.Oppsigelse

Dersom deltagerne er enige om det kan samarbeidet oppløses med øyeblikkelig virkning, jf. KL's § 28-1 i.

Den enkelte kommune kan med 1 års skriftlig varsel si opp sitt deltakerforhold i vertskommunesamarbeidet.

Ved uttreden eller oppløsning vil den enkelte kommune selv overta ansvaret for de oppgaver som omfattes av samarbeidsordningen. De ansattes rettigheter skal ivaretas etter Arbeidsmiljølovens bestemmelser.

Ved uttreden av avtalen bortfaller kommunens forpliktelse til å betale utgiftsdekning regnet fra 31. desember påfølgende budsjettår etter at uttreden har skjedd.

De eiendeler og verdier som er opparbeidet i fellesskap under avtalen, skal tilbakeføres til kommunene etter samme fordelingsnøkkel som er etablert for deling av kostnader.

13. Endring av avtalen

Denne avtalen kan endres dersom en av kommunene i samarbeidet fremsetter krav om det. Endringer krever enighet mellom vertskommunen og samarbeidskommunen.

14. Mislighold

Dersom samarbeidskommunen vesentlig misligholder sin forpliktelse etter denne avtalen, åpner dette for at vertskommunen kan kreve opphør av samarbeidet med øyeblikkelig virkning.

Dersom vertskommunen vesentlig misligholder sine forpliktelser, åpner dette for at samarbeidskommunen kan kreve opphør av samarbeidet med øyeblikkelig virkning.

Kommunen kan da kreve sitt økonomiske tap dekket av den kommunen som misligholder avtalen.

15. Tvister

Eventuell uenigheter mellom partene for den del av avtalen som er rettslig forpliktende skal søkes løst i minnelighet. Dersom partene ikke kommer til enighet, kan tvisten bringes inn for de ordinære domstolene. Vernetting i slike saker skal være vertskommunens vernetting.

16. Ikrafttredelse og varighet

Avtalen, og vertskommunens myndighet til å treffe vedtak, trer i kraft fra 1. januar 2019.

17. Kommunestyrets godkjenning

Avtalens gyldighet forutsetter godkjenning av kommunestyret selv i den enkelte kommune, jfr. KL's § 28-1 e.

Denne avtalen er utstedt og undertegnet i 5 – fem – eksemplarer, hvorav partene beholder 1 – ett – eksemplar hver.

Tydal kommune

Dato: _____

Ordfører

Selbu kommune

Dato: _____

Ordfører

Frosta kommune

Dato: _____

Ordfører

Stjørdal kommune

Dato: _____

Ordfører

Malvik kommune

Dato: _____

Ordfører

**Saksframlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	8/19	16.01.2019
Kommunestyret		

Ny vertskommuneavtale om lønn/regnskap i Værnesregionen**Rådmannens innstilling:**

1. Gjeldende vertskommuneavtale for Værnesregionen Lønn/regnskap sies opp med virkning fra 31.12.2018.
2. Ny vertskommuneavtale for Værnesregionen Lønn/regnskap etter kommuneloven §28-1 b, vedtas med virkning fra 01.01.2019
3. Rådmannen delegerer sin myndighet på tjenesteområdet etter kommuneloven §28-1 b nr. 3, til rådmannen i vertskommunen i henhold til punkt 3 i vertskommuneavtalen.

Vedlegg:

Vedlegg:

Vertskommuneavtale Værnesregionen Lønn/regnskap

Saksdokumenter (ikke vedlagt):

Sammendrag

Saken er en oppfølging av tidligere vedtak i regionrådet i Værnesregionen om at tjenestesamarbeidene heretter skal organiseres som administrative samarbeider etter kommunelovens § 28-1 b.

Dette krever en formell oppsigelse av nåværende avtale og vedtak om ny vertskommuneavtale.

Saksopplysninger

Regionrådet i Værnesregionen har tidligere vedtatt en intensjon om at tjenestesamarbeidene i Værnesregionen i fremtiden skal organiseres som administrative samarbeider etter kommunelovens § 28-1 b.

Alle vertskommuneavtaler i Værnesregionen er på grunn av dette gjennomgått og i svært stor grad harmonisert slik at vi vil få likelydende avtaler på alle områder. Delegert myndighet vil være ulik da mange tjenester drives med hjemmel i særlov med egne krav relatert til myndighet og myndighetsutøvelse. Til en viss grad vil også flere samarbeider ha avvikende klageinstans, og i slike tilfeller er dette tatt inn i hver avtale.

Administrativt vertskommunesamarbeid gir ikke formelt rom for politiske organer i styringslinjen ut over deltagerkommunenes kommunestyre. Likevel er det ønskelig at noen politiske møtepunkter beholdes slik at man kan ha påvirkning på utforming av tjenester i fellesmøter mellom alle kommuner.

Vertskommuneavtalene må derfor ses i sammenheng med Samarbeidsavtale om tjenesteproduksjon og –utvikling som skal ta høyde for at det er møteplasser mellom politikk og administrasjon som fortsatt vil være viktige i Værnesregionen med et omfattende tjenestesamarbeid.

De politiske og administrative organer som beskrives i avtalen er rådgivende for vertskommunerådmannen og uten formell styringsrett. Politisk styringsrett har kun kommunestyrene i administrative vertskommunesamarbeider. De administrative organer som beskrives, opprettes av vertskommunerådmannen for forankring i den enkelte kommune og for utvikling av eksisterende og nye tjenestesamarbeider til beste for regionen.

Rapporten Evaluering av styring og ledelse i Værnesregionen viste klart at behovet for god kommunikasjon og informasjon/forankring til politisk nivå øker med en ren administrativ styringsløsning. Dette ivaretas gjennom en presisering at alle de deltagende kommunene i et samarbeid når som helst kan be om muntlige og skriftlige orienteringer i eget kommunestyre fra vertskommunerådmannen eller den vertskommunerådmannen utpeker.

I tillegg til dette er det et uttrykt ønske om at det gjennomføres minst to faste årlige møter mellom kommunene i samarbeidet slik at det er mulig å gi strategiske føringer i et overordnet perspektiv. Det er også mulig å kalle inn til ekstraordinære møter ut over de to faste ved behov.

Utarbeidelse av kostnadsnøkler har vært en viktig del av prosessene som er ført i siste halvdel av 2018. Sammen med en vedtatt overheaddekning på 2,5 %, vil nye kostnadsnøkler gi en mer korrekt fordeling av utgiftene enn det har vært mulig å få til under gjeldende avtaler.

Det er rådmannens vurdering at de vertskommuneavtaler som legges frem for behandling i dag, sammen med den overordnede samarbeidsavtalen, dekker de føringer som er gitt av regionrådet gjennom tidligere behandling.

Regionrådet i Værnesregionen har behandlet saken i møter 18. april 2018, 6. juni 2018, 31. oktober 2018 og sluttbehandlet saken i møte 6. desember 2018.

Regionrådet i Værnesregionen konkluderte 06.06.2018 med følgende:

Samarbeidet i Værnesregionen etter kommunelovens § 27 videreføres i henhold til vedtatt samarbeidsavtale og vedtekter inntil nytt regionalt samarbeid formelt er vedtatt for kommunene i Værnesregionen.

Intensjonen er at all kommunal behandling av nytt avtaleverk er klart og at nytt avtaleverk samt ny samarbeidsform er klar fra 1. januar 2019.

I samme møte behandlet regionrådet nye vertskommuneavtaler, og konkluderte med følgende:

Vertskommuneavtale om Værnesregionen Lønn/regnskap tilrådes.

Avtalen trer i kraft med virkning fra 1. januar 2019

Avtalen oversendes kommunene for endelig tilslutning etter at nye kostnadsnøkler er vedtatt og innarbeidet. Dette forutsettes gjennomført innen utgangen av oktober 2018.

I Regionrådets møte 6. desember 2018 ble det enighet om kostnadsnøkler for tjenestesamarbeidene i Værnesregionen, og avtalene oversendes dermed kommunene for behandling.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Saken har ingen direkte økonomiske konsekvenser utover den vertskommuneavtalen Malvik kommune har på dette området i dag.

Carl-Jakob Midttun
rådmann

Dokumentet er elektronisk godkjent og er uten underskrift.

Vertskommuneavtale

Koml. § 28-1 b administrativt vertskommunesamarbeid

om

Værnesregionen Lønn/regnskap

mellom

Tydal kommune
Selbu kommune
Malvik kommune
(samarbeidskommuner)

og

Stjørdal kommune
(vertskommune)

	Vedtatt:	Revidert:
Tydal kommune	26.04.2007	dd.mm.åååå
Selbu kommune	25.04.2007	dd.mm.åååå
Malvik kommune	18.06.2007	dd.mm.åååå
Stjørdal kommune	26.04.2007	dd.mm.åååå

Stjørdal, desember 2018

Innhold:

<u>1.</u>	<u>FORMÅL</u>	<u>3</u>
<u>2.</u>	<u>DEFINISJONER</u>	<u>3</u>
<u>3.</u>	<u>OVERORDNET STYRING</u>	<u>4</u>
<u>4.</u>	<u>MYNDIGHET OG OPPGAVER</u>	<u>4</u>
<u>5.</u>	<u>VERTSKOMMUNENS ANSVAR</u>	<u>5</u>
<u>6.</u>	<u>OPPGAVER SOM FALLER UTENFOR VERTSKOMMUNENS ANSVAR.</u>	<u>6</u>
<u>7.</u>	<u>ORGANISERING AV VÆRNESREGIONEN LØNN/REGNSKAP</u>	<u>6</u>
<u>8.</u>	<u>RAPPORTERING.</u>	<u>6</u>
<u>9.</u>	<u>PLAN OG ØKONOMI</u>	<u>6</u>
<u>10.</u>	<u>KLAGEINSTANS</u>	<u>8</u>
<u>11.</u>	<u>EVALUERING</u>	<u>8</u>
<u>12.</u>	<u>OPPSIGELSE</u>	<u>8</u>
<u>13.</u>	<u>ENDRING AV AVTALEN</u>	<u>9</u>
<u>14.</u>	<u>MISLIGHOLD</u>	<u>9</u>
<u>15.</u>	<u>TVISTER</u>	<u>9</u>
<u>16.</u>	<u>IKRAFTTREDELSE OG VARIGHET</u>	<u>9</u>
<u>17.</u>	<u>KOMMUNESTYRETS GODKJENNING</u>	<u>9</u>

1. Formål

Værnesregionen Lønn/regnskap er opprettet for å utføre de oppgaver som er delegert rådmannen i vertskommunen med hjemmel i kommunelovens §28-1 b, Administrativt vertskommunesamarbeid, under Stjørdal kommune, Org.nr. 939958851.

Avtale om vertskommunesamarbeid er en bilateral avtale mellom én vertskommune og én samarbeidskommune. Avtalene i Værnesregionen er av praktiske årsaker skrevet som én avtale mellom flere parter, men er i realiteten flere bilaterale avtaler.

Avtale om Værnesregionen Lønn/regnskap er basert på kommunenes behov for god og systematisk ledelse og drift av felles tjenester. Samarbeidet vil være førende for den langsiktige forpliktelsen for de deltagende kommunene, og vil være førende for planlegging av bemanning og budsjetter.

Værnesregionen Lønn/regnskap er et interkommunalt samarbeid mellom kommunene Stjørdal, Malvik, Selbu og Tydal. Lønn/regnskap skal utføre de oppgaver som kommunene er pålagt etter gjeldende lovverk.

Værnesregionen Lønn/regnskap skal bidra til at kommunene når følgende mål:

- Kostnadseffektiv utførelse av tjenesten
- En tjeneste med god service og tilgjengelighet for brukerne
- Økt kvalitet og høy faglig kompetanse
- Redusert sårbarhet i tjenesteytingen

Innsatsen skal være balansert iht. målene. Prioriteringer i den enkelte kommune vil være bestemt av oppgaveomfanget og de strategier som legges for Værnesregionen Lønn/regnskap. Det utarbeides egen kostnadsfordelingsnøkkel for samarbeidet.

2. Definisjoner

Kommunene i samarbeidet defineres slik:

Vertskommune: Den kommune som har fått delegert myndighet til å utføre oppgaver på vegne av samarbeidskommunen.

Samarbeidskommune: Den kommune som har videredelegert sin myndighet til rådmannen i en vertskommune.

Deltakerkommuner: Kommunene i samarbeidet.

Vertskommune+Samarbeidskommune=Deltakerkommuner

3. Overordnet styring

Delegert myndighet

Kommunestyrene i samarbeidskommunene gir i henhold til denne avtalen egen rådmann instruks om å delegere sin kompetanse til å treffe vedtak i enkeltsaker til rådmannen i vertskommunen på de områder det skal samarbeides om.

Rådmannsutvalget

Rådmannen i vertskommunen oppretter et rådmannsutvalg sammensatt av rådmenn i alle samarbeidskommunene og to tillitsvalgte. Rådmannsutvalget ledes av vertskommunerådmannen og har en rådgivende/koordinerende rolle i samarbeidet.

Politisk samarbeid

Det etableres faste møteplasser mellom politisk nivå og rådmannsutvalget som skaper en arena for dialog mellom de enkelte kommunene. Det politiske samarbeidet har en rådgivende/hørende rolle i tjenestesamarbeidene.

4. Myndighet og oppgaver

Kommunene ber rådmannen delegere følgende myndighet og oppgaver til vertskommunerådmannen:

For at Værnesregionen Lønn/regnskap skal ivareta sine oppgaver på vegne av alle kommunene, skal kommunene til enhver tid gi de nødvendige fullmakter til enheten:

1. Myndighet i saker som gjelder drift og ledelse av Værnesregionen Lønn/regnskap.
 - a. Nødvendige fullmakter til bankkonti, Altinn m.m.
 - b. Fullmakt som prosessfullmektig for å forestå innfordring av krav for kommunene i samarbeidet.
 - c. Fullmakt til at Værnesregionen Skatteoppkrever kan delegere sin myndighet til Værnesregionen Lønn/regnskap til nedleggelse av påleggstrekk ved innkreving av kommunale krav
2. Fullmakt til å utøve den myndighet som kommunene fatter vedtak om i henhold til sine økonomi- og delegasjonsreglementer.
3. Fullmakt til å være regnskapsansvarlig på vegne av kommunene og som utøver av den myndighet og de plikter som gjeldende lover og forskrifter til enhver tid fastsetter.
4. Myndighet til å tilby tjenester til andre kommunale og ikkekommunale organisasjoner etter de regler som gjelder for offentlige anskaffelser og offentlig drift av konkurranseutsatt virksomhet, for å unngå kryssubsidiering.
5. Myndighet til å utføre rapportering til SSB og årlig KOSTRA rapportering.

6. Ha søksmåls- og ankekompetansen samt være partsrepresentanter i rettssaker og tvister som knytter seg til oppgaver som tilligger samarbeidet og hvor deltakerkommunen er rett saksøker/saksøkt.

Kommunene delegerer ikke myndighet til å behandle saker av prinsipiell karakter med utøvelse av politisk skjønn for lovpålagte oppgaver. Dette vil for eksempel gjelde virksomhetsplan, budsjett, tertialrapporter og årsrapport i tillegg til saker av mer prinsipiell karakter som kommunestyrene selv initierer eller som legges frem av rådmannen i vertskommunen. Saker av slik art skal alltid behandles av deltakerkommunenes egne organer. For den daglige drift legges de føringer som er gitt av vertskommunerådmannen eller politiske organer i vertskommunen til grunn.

5. Vertskommunens ansvar

Vertskommunen ved rådmannen skal:

- Være arbeidsgiver for ansatte, administrasjon og leder ved Værnesregionen Lønn/regnskap
- Drifte alle tjenester i samarbeidet basert på nødvendige delegasjoner.
- Stille til disposisjon nødvendige bygg og utstyr for det interkommunale samarbeidet.
- Stille til disposisjon nødvendige støttefunksjoner for drift av det interkommunale samarbeidet.
- Utarbeide en virksomhetsplan med mål og resultatkrav. Planen skal beskrive de tiltak som planlegges for å få en god måloppnåelse, herunder forventet ressursinnsats.
- Inngå nødvendige kontrakter /avtaler for drift av Værnesregionen Lønn/regnskap på vegne av deltakerkommunene.
- Organisere kunde- og publikumskontakt for alle kommuner i forbindelse med de oppgaver som er lagt til vertskommunen, herunder veiledning, utarbeide relevant informasjonsmateriale m.m.
- Ha arkivansvar for Værnesregionen Lønn/regnskap og påse at arkivering utføres i henhold til arkivloven.
- Annet arbeid som står i naturlig sammenheng med avtalens virkeområde, herunder innkjøp av utstyr, konsulenttjenester m.m.
- Utarbeide regnskap for drift av Værnesregionen Lønn/regnskap. Regnskapet føres som eget regnskap i vertskommunens driftsregnskap.
- Utarbeide budsjett for tjenesten etter politiske føringer gitt i strategisamlinger med alle kommuner.

6. Oppgaver som faller utenfor vertskommunens ansvar.

Deltakerkommunene ivaretar selv følgende oppgaver:

- a. Vedta forskrifter, herunder kommunale avgiftssatser.
- b. Vedta planer for den enkelte kommune.
- c. Bestemme nivået på tjenesteinnholdet i den enkelte deltakerkommunen eller tjenester direkte rettet mot innbyggere i den enkelte deltakerkommunen.

7. Organisering av Værnesregionen Lønn/regnskap

Værnesregionen Lønn/regnskap organiseres som en tjeneste ledet av en enhetsleder som delegeres ansvar for drift, personal og økonomi. Vertskommunen har ansvar for tilsetninger i tråd med vanlige prosedyrer.

Tjenesten har hovedkontor i Stjørdal kommune.

- Funksjonene for kommunal fakturering, innfordring og regnskap lokaliseres til Stjørdal kommune.
- Funksjonen Lønn lokaliseres til Selbu kommune.
- Funksjonen fakturabehandling lokaliseres til Tydal kommune.

Samarbeidskommunene stiller lokaliteter som avdelingskontor der enhetsleder finner dette formålstjenlig. Hver kommune er ansvarlig for å stille nødvendige utstyr til rådighet for tjenesten i den enkelte kommune. Kostnader ved dette belastes den enkelte kommune.

Oppmøtested for den enkelte ansatte er normalt ved avdelingskontoret for funksjonen som utøves. Alle ansatte må påregne og utføre oppgaver i hele tjenesteområdet. De må derfor kunne møte i andre kommuner etter behov.

8. Rapportering.

Værnesregionen Lønn/regnskap rapporterer til rådmannen i vertskommunen. Vertskommunerådmannen rapporterer over virksomheten inkludert regnskap til kommunestyrene i samarbeidet pr. tertial og avlegger årsrapport.

9. Plan og økonomi

Virksomhetsplan

Værnesregionen Lønn/regnskap skal styres etter en virksomhetsplan med mål og resultatkrav. Planen skal videre beskrive de tiltak som planlegges for å få en god måloppnåelse, herunder forventet ressursinnsats.

Leder for Værnesregionen Lønn/regnskap har ansvaret for utarbeidelse av virksomhetsplan og årsrapporter for tjenesten.

Værnesregionen Lønn/regnskap skal følge kommunenes e-kommunestrategi og tilrettelegge for digital kontakt med brukerne etter vedtatte strategier.

Utgifter til drift

Vertskommunens utgifter til tjenesten vedr. lønn, opplæring, veiledning, kurs, kontorutgifter og annet, finansieres gjennom innbetaling fra deltakerkommunene.

Vertskommunen fakturerer månedlig et akonto-beløp til den enkelte samarbeidskommune. Månedlig akonto utgjør 1/12 av kommunenes budsjetterte andel i samarbeidet. Ved tertialavslutning gjøres en fullstendig avregning. Avvik mellom avregning og akonto etterfaktureres den enkelte kommune i forbindelse med tertialoppgjøret. Beløpet kan da bli enten positivt eller negativt.

Den enkelte kommune forplikter seg til å utføre tjenesten i tråd med vedtak som fattes av vertskommunen og selv bære kostnadene ved dette.

I de tilfeller hvor en deltakerkommune fatter vedtak om avvikende fagsystemer eller avvikende forvaltningspraksis, vil vertskommunen kunne be om tilleggsdekning for merkostnader knyttet til dette. For vurderingen av hva som er avvikende i denne sammenheng legges til grunn de føringer som er gitt av vertskommunerådmannen eller de politiske organer i vertskommunen.

Kostnadsfordeling Værnesregionen Lønn/regnskap

Tjenestens kostnader vedrørende lønn, opplæring, veiledning, kurs, hospitering og utdanning og andre kompetansehevende tiltak, kontorutgifter, reiseutgifter, saksbehandlingssystem mv. fordeles mellom kommunene etter følgende fordelingsnøkler:

Lønn:

<i>Fast andel som deles likt mellom kommunene:</i>	25,2 %
<i>Variabel andel som fordeles etter antall lønns- og trekkoppgaver</i>	74,8 %

Regnskap:

<i>Fast andel som deles likt mellom kommunene:</i>	29,8 %
<i>Variabel andel som fordeles etter antall bilag:</i>	70,2 %

Fakturamottak:

<i>Fast andel som deles likt mellom kommunene:</i>	23,7 %
<i>Variabel andel som fordeles etter antall faktura:</i>	76,7 %

Vertskommunen tilkjennes dekning av overheadkostnader tilsvarende 2,5 % av deltakerkommunenes andel av tjenestesamarbeidet.

Kostnadsnøkkelen er gjeldende fra avtalens inngåelse.

Endring av kostnadsnøkkel skal drøftes i Rådmannsutvalget før oversendelse til den enkelte deltakerkommune for vedtak. Kostnadsnøkler vedtas samlet for alle interkommunale tjenester i Værnesregionen.

Innskudd, lån og investeringer

Værnesregionen Lønn/regnskap har ikke anledning til å ta opp lån eller gjøre kapitalinvesteringer. Ved behov for dette skal de enkelte kommunene selv gjøre vedtak.

Budsjett

Det er vertskommunen som har det daglige ansvaret for tjenesteproduksjonen og partene i avtalen er enig om at budsjettvedtaket i vertskommunen vil være førende for samarbeidskommunenes vedtatte budsjett. Evt. avvikende endelig budsjettvedtak i samarbeidskommunen, vil anses som en uenighet mellom partene om inngått avtale og vil kunne medføre oppsigelse av avtalen for denne kommunen.

10.Klageinstans

Når en vertskommune fatter vedtak som kan påklages etter forvaltningsloven § 28 første ledd, er den kommunen som har delegert myndigheten til vertskommunen, klageinstans.

Klage skal mottas og behandles av Værnesregionen Lønn/regnskap som underinstans. Hvis klagen ikke etterkommes til gunst for brukeren sendes klagen videre klageinstansen

11.Evaluering

Med bakgrunn i målsettingen i denne avtalen skal det legges opp til en overordnet gjennomgang og drøfting av fellestjenesten minst hvert fjerde år.

12.Oppsigelse

Dersom deltagerne er enige om det kan samarbeidet oppløses med øyeblikkelig virkning, jf. KL's § 28-1 i.

Den enkelte kommune kan med 1 års skriftlig varsel si opp sitt deltakerforhold i vertskommunesamarbeidet.

Ved uttreden eller oppløsning vil den enkelte kommune selv overta ansvaret for de oppgaver som omfattes av samarbeidsordningen. De ansattes rettigheter skal ivaretas etter Arbeidsmiljølovens bestemmelser.

Ved uttreden av avtalen bortfaller kommunens forpliktelse til å betale utgiftsdekning regnet fra 31. desember påfølgende budsjettår etter at uttreden har skjedd.

De eiendeler og verdier som er opparbeidet i fellesskap under avtalen, skal tilbakeføres til kommunene etter samme fordelingsnøkkel som er etablert for deling av kostnader.

13.Endring av avtalen

Denne avtalen kan endres dersom en av kommunene i samarbeidet fremsetter krav om det. Endringer krever enighet mellom vertskommunen og samarbeidskommunen.

14.Mislighold

Dersom samarbeidskommunen vesentlig misligholder sin forpliktelse etter denne avtalen, åpner dette for at vertskommunen kan kreve opphør av samarbeidet med øyeblikkelig virkning.

Dersom vertskommunen vesentlig misligholder sine forpliktelser, åpner dette for at samarbeidskommunen kan kreve opphør av samarbeidet med øyeblikkelig virkning.

Kommunen kan da kreve sitt økonomiske tap dekket av den kommunen som misligholder avtalen.

15.Tvister

Eventuell uenigheter mellom partene for den del av avtalen som er rettslig forpliktende skal søkes løst i minnelighet. Dersom partene ikke kommer til enighet, kan tvisten bringes inn for de ordinære domstolene. Vernetting i slike saker skal være vertskommunens vernetting.

16.Ikrafttredelse og varighet

Avtalen, og vertskommunens myndighet til å treffe vedtak, trer i kraft fra 1. januar 2019

17.Kommunestyrets godkjenning

Avtalens gyldighet forutsetter godkjenning av kommunestyret selv i den enkelte kommune, jfr. KL's § 28-1 e.

Denne avtalen er utstedt og undertegnet i 4 – fire – eksemplarer, hvorav partene beholder 1 – ett – eksemplar hver.

Tydal kommune

Dato: _____

Ordfører

Selbu kommune

Dato: _____

Ordfører

Malvik kommune

Dato: _____

Ordfører

Stjørdal kommune

Dato: _____

Ordfører

**Saksframlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	9/19	16.01.2019
Kommunestyret		

Brattalia 48/5 - Revidert avtale 2019**Rådmannens innstilling:**

Malvik kommunestyre godkjenner avtale mellom Malvik kommune og Harald Kringhaug.

Vedlegg:

Revidert avtale 2019
Avtale av 21.03.2017
Avtale av 23.02.2015
Avtale av 07.01.2013
Avtale av 16.11.2006

Saksdokumenter (ikke vedlagt):**Saksopplysninger**

Saken gjelder revidering av avtale av 21.03.2017 vedrørende økonomiske forpliktelser knyttet til makebytte av grunn mellom Malvik kommune og Harald Kringhaug. Makebytteavtalen kom i sin tid i stand for å få tomt til etablering av slakteriet på Sveberg. Revideringen gjelder fastsettelse av den årlige økonomiske kompensasjonen.

I avtalen av 2006 forpliktet Malvik kommune seg bl.a. til å utarbeide reguleringsplan for området og å bygge veg/vann/avløp fram til gnr./bnr. 48/5 i løpet av 5 år.

Malvik kommune har ikke overholdt sine forpliktelser etter denne del av avtalen, og det er derfor forhandlet fram en ny avtale som erstatter deler av den opprinnelige avtalen fra 2006 og tilhørende tilleggsavtaler fra 2013, 2015 og 2017.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen betaler Harald Kringhaug 223 000 kroner per år, med virkning fra 01.01.2019.

Vurdering

Den opprinnelige avtalen med Kringhaug fra 16.11.2006 forutsatte bygging av veg og ledningsnett fram til Brattalia innen 5 år. Malvik kommune har hele tiden sett denne vegen som en del av ny veg fra Hommelvik og til Sveberg. Veien er ikke realisert, og det er dermed klart at kommunen ikke har oppfylt forpliktelsene overfor Harald Kringhaug som har opptrådt tålmodig og løsningsorientert i denne saken.

I følge avtale godkjent av kommunestyret 27.02.2017, pkt. 2, skal avtalen med Harald Kringhaug reforhandles dersom veg ikke er bygd innen 01.01.2019. Dette er årsaken til at denne saken nå kommer opp til politisk behandling.

Den framforhandlede nye avtalen, jf. vedlegg, innebærer konkret en inflasjonsregulering av den økonomiske kompensasjonen med utgangspunkt i avtalen fra 2017¹.

Carl-Jakob Midttun
rådmann

Frank Johansen
virksomhetsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og er uten underskrift.

¹ Beløp per 1.1.2017 korrigert for inflasjon i 2017 og 2018 på tilsammen 4,8 prosent, dvs. fra 212 000 til 223 000 kroner.

Avtale

Avtale mellom Malvik kommune og eier av Brattalia gnr/bnr. 48/5, Harald Kringhaug. Tilleggsavtale til tidligere inngåtte avtaler av 16.11.2006, 07.01.2013, 23.02.2015 og 21.03.2017.

Denne tilleggsavtale er foranlediget av at Malvik kommune ikke har oppfylt tidsfristen i opprinnelig avtale av 16.11.2006, jf. denne avtales pkt. 2.2 – 2.4, samt at det heller ikke er utsikt til slik oppfyllelse i nær framtid.

1. Økonomisk kompensasjon

Som kompensasjon for at regulering og bygging av veg og ledningsnett er forsinket ut over avtalt frist, økes den årlige økonomiske kompensasjonen til 223 000 kroner per år, med virkning fra 01.01.2019. Beløpet indeksreguleres hvert år den 1.1 i henhold til utvikling i den offentlige konsumprisindeksen. Kompensasjonen løper til pkt. 2.2 – 2.4 i opprinnelig avtale datert 16.11.2006 er oppfylt. Jevnfør dog punkt 4 i den opprinnelige avtalen.

2. Reforhandling etter 2 år

Dersom vegen, eller midlertidig veg ifølge punkt 4 i avtale av 07.01.2013, ikke er bygd innen 01.01.2021, kan avtalen reforhandles.

3. Andre forhold

Eventuelle tvistespørsmål avgjøres ved de ordinære domstoler.

4. Politisk godkjenning

Det tas forbehold om kommunestyrets godkjenning av avtalen.

Vedlegg:

Avtale av 16.11.2006

Avtale av 07.01.2013

Avtale av 23.02.2015

Avtale av 21.03.2017

Hommelvik den 10 / 12 2018

Harald Kringhaug

Harald Kringhaug
Grunneier

Ingrid Aune
Ordfører

Avtale

MOTTATT

29 MARS 2017

Avtale mellom Malvik kommune og eier av Brattalia gnr/bnr. 48/5, Harald Kringhaug. Tilleggsavtale til tidligere inngåtte avtaler av 16.11.06, 07.01.13 og 23.02.2015.

Denne tilleggsavtale er foranlediget av at Malvik kommune ikke har oppfylt tidsfristen i opprinnelig avtale av 16.11.2006, jf. denne avtales pkt. 2.2 – 2.4, samt at det heller ikke er utsikt til slik oppfyllelse i nær framtid.

1. Økonomisk kompensasjon

Som kompensasjon for at regulering og bygging av veg og ledningsnett er forsinket ut over avtalt frist, økes den årlige økonomiske kompensasjonen til 212 000 kroner per år, med virkning fra 01.01.2017. Beløpet indeksreguleres hvert år den 1.1 i henhold til utvikling i den offentlige konsumprisindeksen. Kompensasjonen løper til pkt. 2.2 – 2.4 i opprinnelig avtale datert 16.11.2006 er oppfylt. Jevnfør dog punkt 4 i den opprinnelige avtalen.

2. Reforhandling etter 2 år

Dersom vegen, eller midlertidig veg ifølge punkt 4 i avtale av 07.01.2013, ikke er bygd innen 01.01.2019, kan avtalen reforhandles.

3. Andre forhold

Eventuelle tvistespørsmål avgjøres ved de ordinære domstoler.

4. Politisk godkjenning

Det tas forbehold om kommunestyrets godkjenning av avtalen..

Vedlegg:

Avtale av 16.11.2006

Avtale av 07.01.2013

Avtale av 23.02.2015

Hommelvik den 21/3 - 2017

Harald Kringhaug
Harald Kringhaug
Grunneier

Ingrid Aune
Ordfører

Ordføreren
MALVIK KOMMUNE

75 13/17

Avtale

Avtale mellom Malvik kommune og eier av Brattalia gnr/bnr 48/217, Harald Kringhaug.
Tilleggsavtale til tidligere inngått avtale av 16.11.06 og 07.01.13.

Denne tilleggsavtale er foranlediget av at Malvik kommune ikke har oppfylt tidsfristen i tidligere avtales pkt. 2.2 - 2.4, samt at det heller ikke er utsikt til slik oppfyllelse i nær framtid.

1. Økonomisk kompensasjon.

Som en kompensasjon for at regulering og bygging av veg og ledningsnett er forsinket ut over avtalt frist økes den årlige økonomiske kompensasjon til kr. 200.400, - pr. år, (kr. 16.700 pr mnd) med virkning fra 01.01.2015. Beløpet indeksreguleres hvert år den 1.1. i henhold til utvikling i konsumprisindeks.

Kompensasjonen løper til pkt. 2.2 - 2.4 i opprinnelig avtale er oppfylt. Jevnfør dog pkt.4 .

2. Reforhandling etter 2 år.

Dersom vegen, eller midlertidig veg ifølge pkt.4 (avtale 07.01.13), ikke er bygd innen 01.01.2017 kan avtalen reforhandles.

3. Andre forhold.

Eventuelle tvistespørsmål avgjøres ved de ordinære domsstoler.

4. Politisk godkjenning.

Det tas forbehold om at avtalen godkjennes av kommunestyret den 23.02 2015

Vedlegg:

Avtale av 16.11.2006

Avtale av 07.01.13

Hommelvik den 23/2 2015

Harald Kringhaug
Harald Kringhaug
Grunneier

Terje B. Granmo
Terje Granmo
Ordfører

Avtale

Avtale mellom Malvik kommune og eier av Brattalia gnr/bnr 48/217, Harald Kringhaug. Tilleggsavtale til tidligere inngått avtale av 16.11.06.

Denne tilleggsavtale er foranlediget av at Malvik kommune ikke har oppfylt tidsfristene i tidligere avtales pkt. 2.2-2.4, samt at det heller ikke er utsikt til slik oppfyllelse i nær framtid.

1. Økonomisk kompensasjon.

Som en kompensasjon for at regulering og bygging av veg og ledningsnett er forsinket ut over avtalt frist økes den årlige økonomiske kompensasjon til kr. 180.000,- pr. år, (kr. 15.000 pr mnd) med virkning fra 01.01.2013. Beløpet indeksreguleres hvert år den 1.1. i henhold til utvikling i konsumprisindeks. Kompensasjonen løper til pkt. 2.2-2.4 i opprinnelig avtale er oppfylt. Jevnfør dog pkt.4.

2. Reforhandling etter 2 år.

Dersom vegen, eller midlertidig veg i følge pkt.4, ikke er bygd innen 01.01.2015 kan avtalen reforhandles.

3. Adkomstveg –strøing.

Som en kompensasjon for at det tar lang før ny veg etableres vil Malvik kommune forestå strøing på eksisterende adkomstveg fra FV.950 og opp til Brattalia på vinters tid etter behov. Verdien av denne kompensasjonen estimeres til kr. 15.000 (inkl.mva.). Denne kompensasjon starter fra denne avtale er undertegnet og løper til pkt. 2.2-2.4 i opprinnelig avtale er oppfylt. Jevnfør dog pkt.4.

4. Adkomst fra Sveberg.

Når reguleringsplan for ny veg er stadfestet vil Malvik kommune vurdere å bygge en veg fra Sveberg og fram til Brattalia med «gårdsvegstandard». Dersom en slik veg bygges reduseres kompensasjon etter pkt.1 med 50 %, og kompensasjon etter pkt. 3 faller bort.

5. Andre forhold.

Eventuelle tvistesporsmål avgjøres ved de ordinære domstoler.

Hommelvik den 11.03.2013

Harald Kringhaug
grunneier

Terje Granmo
ordfører

Vedlegg:

Avtale av 16.11.2006

AVTALE

vedr.

makebytte av grunn fra eiendommen "Brattalia" gnr. 48 bnr. 5

Mellom Harald Kringhaug, eier av gnr 48. bnr.5, heretter kalt grunneier og Malvik kommune, eier av gnr. 48. bnr. 217 og 310 heretter kalt kommunen, er i dag inngått slik avtale:

1. AVTALEN FORMÅL

- 1.1 Denne avtale regulerer partenes forpliktelser vedrørende makebytte av grunn mellom grunneier og kommunen. Grunneiers parseller er merket A og B. Kommunens parsell er merket C på bilag tilknyttet avtalen, se side 3.
- 1.2 Avtalen skal avklare kommunens forpliktelser ved overtakelse av arealene merket A og B. Parsell A skal benyttes til næringsvirksomhet, og parsell B skal benyttes til vegformål.
- 1.3 Avtalen skal avklare de forpliktelser grunneier har med hensyn til kommunens overtakelse av parsellene A og B

2. KOMMUNEN

- 2.1 Alt bevokst trevirke (skog) på parsell A skal tas ned av kommunen og bringes til anvist plass av grunneieren, enten til bebyggelsen på eiendommen eller til annen plass innenfor en avstand på 3 km.
- 2.2 Innen 3 år skal kommunen ha utarbeidet reguleringsplan som fastsetter endelige grenser for parsellene B og C. Reguleringsplan skal vise parsell C regulert til boligformål med plassering av avkjørsler. Inntil reguleringsplan er utarbeidet, gjennomføres midlertidig kart- og oppmålingsforretning over disse to parseller på grunnlag av dette dokumentet.
- 2.3 Innen 5 år skal kommunen ha bygd veg fra Sveberg frem til gnr. 48 bnr. 5. Videre skal kommunen bygge adkomstveg fra denne til eksisterende gårdsveg med tilknytning fra nord.
- 2.4 Innen 5 år skal kommunen legge vann- og avløpsledninger frem til gnr. 48 bnr. 5 dimensjonert ut i fra fremtidig utbygging, jfr. pkt. 2.2. Som en del av veganlegget, jfr. pkt 2.3, skal kommunen lede overvann fra nedsiden av E6 til grøft langs ny veg. Dette skal skje på to steder anvist av grunneier. Grøft langs ny veg utvides til 5,0m målt fra vegkant
- 2.5 Parsell C skal være fri for heftelser.

3. GRUNNEIER

3.1 Parsellene som makebyttes, merket A og B skal være fri for heftelser.

4. ØKONOMISKE FORPLIKTELSER

4.1 Inntil veg er bygd, jfr. pkt 2.3, skal kommunen betale til grunneier et månedlig beløp på kr. 10.000,- (titusen kroner). Beløpet betales som en kompensasjon for verdigrunnlaget mellom parsell A (råtomt næringsareal) og parsell C (LNF-område skog). Beløpet skal betales som forskudd, og innen 15. i hver mnd, og forfaller til utbetaling første gang ved godkjenning av avtalen, senest 15.11.06. Beløpet indeksreguleres hvert år, første gang den 01.01.08.

4.2 Alle utgifter tilknyttet kart- og oppmåling, tinglysning etc. belastes kommunen.

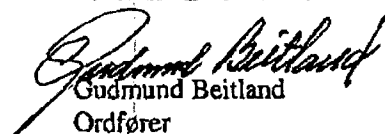
5. ANDRE FORHOLD

5.1 Eventuelle tvistesporsmål som måtte oppstå avgjøres ved de ordinære domstoler. Midt-Trøndelag er verneting.

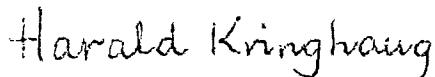
5.2 Avtalen utferdiges i 2 eksemplarer, hvorav partene beholder hvert sitt.

5.3 Avtalen kan tinglyses på de eiendommer som berøres av denne avtalen.

Hommelvik den 16.11. 2006
For Malvik kommune


Gudmund Beitland
Ordfører

Harald Kringhaug
Grunneier



**Saksframlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	10/19	16.01.2019
Kommunestyret		

Eierskap til demningen på Foldsjøen**Rådmannens innstilling:**

1. Malvik kommune inngår en privatrettslig avtale med AS Meraker Brug om å overta eierskapet til damanlegget på Foldsjøen med tilhørende ansvar og forpliktelser. Formålet er å sikre og fremme allmenne interesser og verdier knyttet til naturmiljø, flomberedskap, friluftsliv og folkehelse i Foldsjøen og Mostadmark.
2. AS Meraker Brug får klausul i avtalen om gjenkjøp av damanlegget på Foldsjøen. Ved gjenkjøp skal gjenkjøpsprisen fastsettes til damanleggets tekniske verdi på gjenkjøpstidspunktet. Avtalen tinglyses.
3. Rådmannen får fullmakt til å inngå avtale med AS Meraker Brug på vegne av Malvik kommune.
4. Når eierskapet til damanlegget er avklart, må Malvik kommune oppfylle lovpålagte krav og ta stilling til hvordan damanlegget skal utformes. Rådmannen vurderer ny miljømessig utforming med HRV på kote 206,9 (alternativ 2), som det beste alternativet. Rådmannen tar forbehold i forhold til eventuelle krav om konsesjon knyttet til ombyggingstiltak på damanlegget som kan ha betydning for økonomi og prosess. Rådmannen bes legge fram ny sak om valg av utbedringsalternativ med tilhørende finansiering til politisk behandling når NVE har vurdert konsesjonsplikten.

Vedlegg:

- Kostnadsestimat utbedring Foldsjøen uten enhetspriser
- Rapport - Dam Foldsjøen - kostnadsvurdering – Norconsult
- Ulike vannstandskart for Foldsjøen

Saksdokumenter (ikke vedlagt):

[NVE – konsesjonssak nedlegging av dam Foldsjøen](#)

Sammendrag:

Kostnadsoverslag utført av Norconsult AS viser at oppgradering av damanlegget på Foldsjøen, gir en totalkostnad på mellom 5 og 9 millioner kroner (inkl. mva.) inkludert usikkerhetsmargin (25%) og prosjektadministrasjonskostnader (10 %), avhengig av hvilket alternativ som velges.

Dersom Malvik kommune inngår avtale med AS Meraker Brug om overtakelse av damanlegget, har AS Meraker Brug signalisert at de vil bidra med finansiering av 30 % av netto kostnad oppad begrenset til 1,5 millioner kroner. Økt lånebehov for Malvik kommune vil da bli mellom 2,8 og 5,7 millioner kroner. Resten finansieres med kompensasjon for merverdiavgift. Årlige driftskostnader er anslått til 20 000 kroner. AS Meraker Brug har fallrettighetene i Homlavassdraget og krever en klausul i avtalen med rett til gjenkjøp av damanlegget.

For å sikre og utvikle de allmenne interessene i området rundt Foldsjøen, anbefaler rådmannen at Malvik kommune overtar eierskapet til damanlegget på Foldsjøen med tilhørende ansvar og forpliktelser.

Dameier har i dag en frist fra NVE på 6 måneder til å sende inn teknisk plan for nødvendige tiltak for å oppfylle krav i damsikkerhetsforskriften. Fristen gjelder fra tidspunktet når Olje- og energidepartementet (OED) gjør sitt endelige vedtak i klagesaken knyttet til søknaden om nedlegging av damanlegget på Foldsjøen.

Når eierskapet til damanlegget er avklart, vil Malvik kommune be NVE om en konsesjonsvurdering av alternative oppgraderingstiltak. Ut i fra vurderinger knyttet til vekting av kostnader, prosess og hensynet til ulike allmenne interesser, tar Malvik kommune stilling til framtidig utforming av damanlegget på Foldsjøen. Dette legges fram for politisk behandling. Damanlegget må tilfredsstillе lovpålagte krav i damsikkerhetsforskriften

Saksopplysninger

Demningen tilfredsstiller ikke krav

NVE vedtok 21.05.2013 at damanlegget på Foldsjøen skulle plasseres i konsekvensklasse 3 i henhold til [forskrift om sikkerhet ved vassdragsanlegg \(damsikkerhetsforskriften\)](#). En egen revisjonsrapport viser at dammen ikke tilfredsstiller alle krav i damsikkerhetsforskriften knyttet til stabilitet og instrumentering. Den har heller ikke tilstrekkelig flomavledningskapasitet.

Midlertidig dispensasjon fra krav

AS Meraker Brug har midlertidig dispensasjon fra gjeldende regelverk på visse vilkår fram til søknadene om bygging av kraftverk og nedlegging av damanlegg er ferdigbehandlet. Inntil da skal vannstanden holdes 2 meter under høyeste regulerte vannstand (HRV), som er kote 208,9. Hvis dameier likevel skulle ønske å opprettholde dagens høyde på dammen, har dameier seks måneder på seg til å sende inn teknisk plan for nødvendige tiltak. Når nødvendige tiltak er utført, skal dammen tilfredsstillе alle krav i damsikkerhetsforskriften.

Ansvar og kostnader - uten nytteverdi for AS Meraker Brug

NVE mottok søknad fra AS Meraker Brug 09.02.2017 om å legge ned Foldsjødammen ved å endre reguleringsgrensene i Foldsjøen fra dagens HRV = 208,9 til ny HRV = 204,0. Laveste regulerte vannstand (LRV) beholdes som tidligere på kote 203,0. Samtidig sendte AS Meraker Brug søknad om bygging av Verksfossen kraftverk. Bakgrunnen for søknadene var at dammen representerte et ansvar og en kostnad, men ikke noen nytteverdi for dameier. NVE sendte søknadene på høring.

Malvik kommune behandlet saken i utvalg for areal og samfunnsplanlegging, formannskapet og kommunestyret og ga følgende [høringsuttalelse](#):

Vedtak i Kommunestyret - 29.05.2017

1. Søknad om bygging av Verksfossen minikraftverk må avslås siden tiltaket vil kunne redusere nasjonale og regionale verneverdier knyttet til naturmangfold, kulturmiljø, landskap og folkehelse. For å kunne åpne for kraftproduksjon i vernede vassdrag, er det en forutsetning at verneverdiene ikke reduseres.

2. Når det gjelder reguleringshøyden for Foldsjødammen, er det behov for å vurdere flere alternative løsninger enn den som foreligger i søknaden med tanke på allmenne interesser. Vannspeilet må sikres i både Litjefoldsjøen og Foldsjøen slik at hensynet til folkehelse, friluftsliv, kulturminner, flomsikring & samfunnsberedskap og naturmangfold blir ivaretatt.

3. Saken er for dårlig utredet. NVE bør kreve en samarbeidsprosess mellom de ulike interessentene for å avdekke muligheter, vilkår og avbøtende tiltak som kan sikre en positiv utvikling for Mostadmark, Foldsjøen og Homlavassdraget. Det er naturlig at Malvik kommune har en sentral rolle i denne prosessen. Resultater fra dette må deretter legges til grunn i videre konsesjonsbehandling.

Avslag på søknad om kraftverk – tillatelse til nedlegging av damanlegg

NVE gjorde vedtak i saken om Verksfossen kraftverk 05.04.2018. AS Meraker Brug fikk avslag på søknad om bygging av kraftverk. Samme dag ble tillatelse til nedlegging av reguleringsanlegg – dam Foldsjøen gitt. Tillatelsen ble utdypet i dokumentet «*Tillatelse til nedlegging av dam Foldsjøen*» (jf. saksdokument).

Klage på vedtak – Olje- og energidepartementet avgjør klagesak

Formannskapet vedtok 9. april 2018 ([sak 26/18](#)) å klage på vedtaket til NVE. Rådmannen fikk fullmakt til å utforme klagebrevet. Malvik kommune, Mostadmark utvikling, Trondheimsregionens friluftsråd og Leif Sollihaug påklagde vedtaket til NVE. NVE opprettholdt vedtaket sitt av 05.04.2018 og oversendte klagen i [brev til Olje- og energidepartementet \(OED\)](#) for endelig avgjørelse. Klagen vil sannsynligvis bli behandlet i første del av 2019.

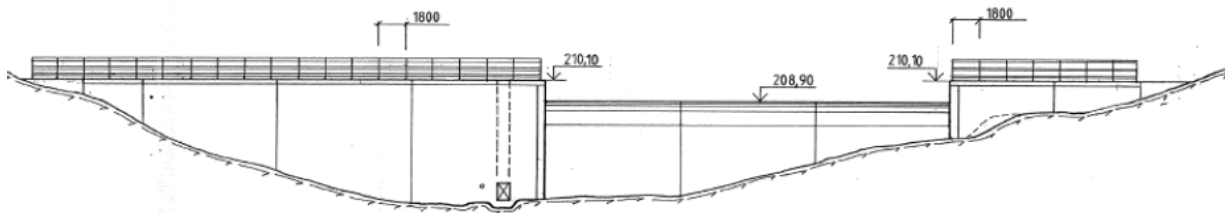
Dialog mellom AS Meraker Brug og Malvik kommune

Rådmannen har høsten 2018 hatt dialog med AS Meraker Brug om eierskap til damanlegget på Foldsjøen. Norconsult AS kjenner damanlegget på Foldsjøen godt. De har skrevet revisjonsrapport og gjort ulike oppdrag for AS Meraker Brug knyttet til demningen. Malvik kommune engasjerte 29.05.2018 Norconsult til å framskaffe kostnadsoverslag for ulike alternativer som opprettholder demningen på Foldsjøen. Det ble bedt om anslag på drifts- og vedlikeholdskostnader for de ulike alternativene. Norconsult leverte 17.12.2018 en rapport med kostnadsvurdering (vedlegg).

Investerings og driftskostnader for tre ulike alternativer er vurdert:

1. Opprettholde dagens dam med nødvendige utbedringer og ny bunntappeluke, HRV = +208,9 moh.
2. Senke dammens overløpsdel og magasin til HRV = 206,9 moh., samt ny bunntappeluke
3. Senke dammens overløpsdel og magasin til HRV = + 206,0 moh.

Alternativ 1 og 2 vil medføre at dammen beholdes i konsekvensklasse 3 iht. damsikkerhetsforskriften. Alternativ 3 betyr at dammen får redusert klasse og plasseres i konsekvensklasse 2 ([jf. Veileder for klassifisering av vassdragsanlegg, tabell 4-2.1](#))



Figur 1: Skissetegning av damanlegget på Foldsjøen

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kostnader og finansiering av i de ulike alternativer:

Kostnad	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Investering	5,26	3,90	2,90
Usikkerhet (25 %)	1,32	0,98	0,73
Prosjektadm. (10 %)	0,66	0,49	0,36
Sum kostnad før mva.	7,23	5,36	3,99
Merverdiavgift (25 %)	1,81	1,34	1,00
Brutto kostnad	9,04	6,70	4,98
Finansiering			
Refusjon mva	1,81	1,34	1,00
AS Meraker Brug (bidrag)	1,50	1,50	1,20
Malvik kommune (lån)	5,73	3,86	2,79

Tabell 1: Investeringskostnader og finansiering av ulike alternativer (tall i millioner kroner)

På et så tidlig stadium i prosjektet må det regnes en usikkerhetsmargin på 20-25 % av estimerte kostnader. Prosjektadministrasjonskostnader knyttet til oppfølging og gjennomføring anslås til ca. 10 % av totalkostnaden. Brutto totalkostnad inkludert usikkerhetsmargin (25 %) og administrasjonskostnader blir da mellom 4,98 og 9,04 millioner kroner, avhengig av hvilket alternativ som velges.

I dialogen mellom rådmannen og dameier har AS Meraker Brug signalisert at de vil kunne bidra med 30 % av netto investeringskostnad oppad begrenset til 1,5 millioner kroner. Dersom Malvik kommune og AS Meraker Brug inngår en avtale, vil den samlede netto investeringskostnaden for Malvik kommune bli mellom 2,8 og 5,7 millioner kroner. Kostnaden foreslås finansiert ved opptak av lån.

De årlige driftskostnadene er anslått til 20 000 kroner for alle alternativene, mens kapitalkostnadene ligger i området 100 000 – 200 000 kroner, avhengig av valgt alternativ.

Kostnad	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Årlig driftskostnad, kroner	20 000	20 000	20 000
Årlige kapitalkostnader, kroner	200 000	140 000	100 000

Tabell 2: Årlige drifts- og kapitalkostnader for de ulike alternativene (kroner).

Vurdering

AS Merker Brug starter arbeidet med nedlegging av dam ved Foldsjøen i 2019

Dersom OED opprettholder vedtaket om tillatelse til nedlegging av dam Foldsjøen, vil AS Meraker Brug umiddelbart starte arbeidet med godkjenning og gjennomføring av omsøkte planer for nedklassifisering av damanlegget til HRV lik kote 204. Trolig kan arbeidet gjennomføres i løpet av 2019. NVE har gitt dameier en frist med å oppfylle krav i damsikkerhetsforskriften på 6 måneder etter dato for endelig vedtak.

Malvik kommune kan overta som dameier og sikre allmenne interesser

Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven) åpner for at vassdragsanlegg som ønskes nedlagt kan overføres til noen som ønsker det opprettholdt (jf. § 42). Malvik kommune kan overta som dameier for å sikre allmenne interesser gjennom en privatrettslig avtale med AS Meraker Brug. NVE overfører eierskapet med tilhørende ansvar og forpliktelser til Malvik kommune.

I så fall vil verdiene knyttet til nærmiljø, folkehelse, friluftsliv, kulturminner, flomsikring, samfunnsberedskap og naturmangfold kunne opprettholdes og utvikles.

Avtale mellom Malvik kommune og AS Meraker Brug

Rådmannen vurderer at en eventuell avtale mellom Malvik kommune og AS Meraker Brug om overtakelse av damanlegget, der nåværende eier bidrar til delfinansiering av investeringskostnaden, gir et godt grunnlag for et videre samarbeid mellom Malvik kommune og AS Meraker Brug. De allmenne interessene knyttet til Foldsjøen og Mostadmark kan utvikles og forbedres.

Som nevnt over fikk nåværende dameier avslag på søknaden om å bygge kraftverk i tilknytning til Homlavassdraget. I et langsiktig perspektiv kan man se for seg at samfunnsutviklingen tilsier at holdningen til en slik utbygging, vil kunne bli annerledes (klima/miljø/grønn energi). AS Meraker Brug har eierskap til fallrettighetene i Homlavassdraget. I en eventuell avtale med Malvik kommune om overtakelse av eierskapet til damanlegget, krever selskapet en klausul som gir dem mulighet til å kjøpe tilbake damanlegget, dersom samfunnsutviklingen tilsier at kraftproduksjon i Homlavassdraget kan bli aktuelt.

Rådmannen ser det som naturlig at nåværende eier krever en slik tilbakekjøpsrett, all den tid denne også eier fallretten. En slik rettighet må fastsettes gjennom en tinglyst avtale der gjenkjøpsprisen fastsettes til damanleggets tekniske verdi¹ på gjenkjøpstidspunktet.

Valg av alternativ – flere løsninger for framtidig damanlegg på Foldsjøen

Alternativ 3, hvor dammens overløpsdel senkes til kote 206, vil medføre redusert konsekvensklasse og lavest kostnad. Men dette alternativet gir mindre vanndekt areal (spesielt i Litjefoldsjøen) og vurderes ikke som aktuelt. Mostadmark utvikling signaliserte i sitt

¹ Definisjon: Teknisk verdi er verdien på en bygning beregnet ut fra hva det i dag koster å oppføre et tilsvarende bygg på en tilsvarende tomt på grunnlag av dagens lover, forskrifter og byggekostnader. Deretter gjøres det ved beregningen av den tekniske verdien fradrag for alder, slitasje, tilstandssvekkelser, forskriftsmangler, gjenstående arbeider mv.

[høringsinnspill](#) at stabilt vannivå i både Foldsjøen og Litjfoldsjøen på kote 207 ville være en akseptabel løsning.

Alternativ 1 opprettholder dagens demning slik den er i dag med HRV på kote 208,9. HRV er da høyere enn hva som vurderes som akseptabelt vannivå i Foldsjøen. Jo høyere HRV, desto større vannmagasin og evne til flomdemping. NVE peker på at damanlegget har begrenset reguleringsevne for store flommer (reguleringsgrad på 9,9 %), men dammen kan være med å dempe mindre flommer. Vannmagasinvolumet er 7,8 Mm³ for HRV på kote 208,9, ca. 4,6 Mm³ for HRV kote 206,3 og 0,9 Mm³ for HRV på kote 204 (jf. tillatelse til nedlegging av dam Foldsjøen og vannivå-kart (vedlagt)). Dagens damanlegg medfører tapping av bunnvann gjennom bunntappeluke og ikke naturlig overløp av overflatevann til Homlavassdraget.

Alternativ 2 hvor HRV senkes til kote 206,9, gir middels kostnad og akseptabel vannstand i Foldsjøen og Litjfoldsjøen etter rådmannens vurdering. Dersom overløpet til demningen gis et miljømessig design, med trapping av de 3 elementene i overløpet (jf. figur 1), vil ny utforming gi mer gradvis og naturlig avrenning fra Foldsjøen.

En slik løsning er mer i tråd med miljømål i [forskrift om rammer for vannforvaltning \(vannforskriften\)](#) hvor *tilstanden til overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes (jf. § 4)*. En utforming som gir mer gradvis avrenning vil kunne gi mindre vannføringsendringer enn om hele overløpet på demningen har samme høyde. En mer gradvis endring i vannføring er en fordel av hensyn til risiko for flomskader i Homlavassdraget. Det er også mer i tråd med nasjonale mål for forvaltning av vernede vassdrag (jf. [forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag](#).)

Konsesjon og konsesjonsvurdering

Å opprettholde et eksisterende damanlegg vil ikke medføre behov for konsesjonsvurdering eller søknad om konsesjon (jf. [§ 66](#), vannressursloven). Konsesjonsvurdering er nødvendig dersom demningen senkes til kote 206 eller kote 206,9. Dersom NVE ikke vurderer tiltakene som konsesjonspliktige, kan tiltakene behandles av kommunen etter plan- og bygningsloven. Tilsyns- og beredskapsavdelingen hos NVE skal uansett godkjenne en teknisk plan før tiltak på damanlegget kan gjennomføres.

Oppsummering

Rådmannen vurderer estimerte rammer for total kostnadene for investeringer (inkludert usikkerhet og prosjektadministrasjonskostnader) knyttet til oppgradering av damanlegget på Foldsjøen, til å være akseptable.

Rådmannen ber om fullmakt til å inngå en avtale med AS Meraker Brug om eierovertakelse av damanlegget på Foldsjøen. I avtalen inngår en klausul om gjenkjøpsrett til damanlegget for AS Meraker Brug. Avtalen utformes med juridisk bistand og tinglyses.

² Mm³= millioner kubikkmeter

Alternativ 3 (HRV kote 206) vurderes av rådmannen til ikke å gi en tilfredsstillende løsning. Alternativ 1 (oppgradere dagens demning) kan vise seg å være enklest å gjennomføre, men koster mest. Alternativ 2 (trapping av overløp, HRV kote 206,9) kan samlet sett være den beste løsningen, men Malvik kommune må vurdere endelig valg av alternativ når NVE har vurdert konsesjonsplikt. Rådmannen legger derfor fram en egen sak for politisk behandling når konsekvensplikten er klarlagt.

Frank Johansen
virksomhetsleder

Lars Slettom
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og er uten underskrift.

Oppdragsbeskrivelse:	Kostnadsestimat for evt. nedtaking av dam til høyde 206,9 moh. /oppretteholde dagens dam med nødvendig påstøp og bolter
Eks. konsekvensklasse:	3
Ny kons.klasse etter tiltak:	Avh. av vannstand
Usikkerhetsnivå	15 % (Forprosjekt/skisseprosjekt)

Eksisterende dam:

Topp kote dam:	210,1 moh
Topp kote overløp:	208,9 moh
Lengde dam:	51,5 m
Lengde overløp:	27,0 m
Bunn kote dam:	202,0 moh
Maks damhøyde:	8,1 m
Maks damhøyde overløp:	6,9

Alt. 4.1: Konsekvensklasse 3

Topp kote dam:	210,1 moh
Topp kote overløp/HRV:	208,9 moh
Lengde dam:	51,5 m
Lengde overløp:	27,0 m
Bunn kote dam:	202,0 moh
Maks damhøyde:	8,1 m

Alt. 4.2: Konsekvensklasse 3

Topp kote dam:	210,1 moh
Topp kote overløp/HRV:	206,9 moh
Lengde dam:	51,5 m
Lengde overløp:	27,0 m
Bunn kote dam:	202,0 moh
Maks damhøyde:	8,1 m

Alt. 4.3: Konsekvensklasse 2

Topp kote dam:	210,1 moh
Topp kote overløp/HRV:	206,0 moh
Lengde dam:	51,5 m
Lengde overløp:	27,0 m
Bunn kote dam:	202,0 moh
Maks damhøyde:	8,1 m

Nivå riving dam:	210,1 moh
Påstøp betong, oppstr.side:	0,25 m
Påstøp betong, topp:	0,25 m
Dam, rivelengde:	51,50 m
Dam, riveareal snitt:	0,00 m2
Dam, rivevolum:	0,00 m3
Bredde damkrone	2,50 m
Midlere høyde	6,60 m
Midlere bredde	5,60 m

Nivå riving dam:	210,1 moh
Påstøp betong, oppstr.side:	0,25 m
Påstøp betong, topp:	0,25 m
Dam, rivelengde:	51,50 m
Dam, riveareal snitt:	0,00 m2
Dam, rivevolum:	0,00 m3
Bredde damkrone	2,50 m
Midlere høyde	6,60 m
Midlere bredde	5,60 m

Nivå riving dam:	210,1 moh
Påstøp betong, oppstr.side:	0,25 m
Påstøp betong, topp:	0,25 m
Dam, rivelengde:	51,50 m
Dam, riveareal snitt:	0,00 m2
Dam, rivevolum:	0,00 m3
Bredde damkrone	2,50 m
Midlere høyde	6,60 m
Midlere bredde	5,60 m

Nivå riving overløp:	208,6 moh
Påstøp betong, oppstr.side:	0,25 m
Påstøp betong, topp:	0,25 m
Bredde damkrone	2,10 m
Midlere høyde overløp	5,40 m
Midlere bredde	5,60 m
Overløp, rivelengde:	27,00 m
Overløp, riveareal snitt:	0,32 m2
Overløp, rivevolum:	8,51 m3

Nivå riving overløp:	206,6 moh
Påstøp betong, oppstr.side:	0,25 m
Påstøp betong, topp:	0,25 m
Bredde damkrone overløp	2,10 m
Midlere høyde overløp	3,30 m
Midlere bredde overløp	5,50 m
Overløp, rivelengde:	27,00 m
Overløp, riveareal snitt:	5,29 m2
Overløp, rivevolum:	142,83 m3

Nivå riving overløp:	205,7 moh
Påstøp betong, oppstr.side:	0,25 m
Påstøp betong, topp:	0,25 m
Bredde damkrone	2,10 m
Midlere høyde overløp	2,50 m
Midlere bredde	3,80 m
Overløp, rivelengde:	27,00 m
Overløp, riveareal snitt:	8,00 m2
Overløp, rivevolum:	216,00 m3

Eksisterende bolter bøyes inn i planet etter nedmeisling - vil stikke opp av betongen på de laveste snittene.

Dam Foldsjøen Alt. 4.1

Postnr. (NS3420):		Beskrivelse:	Dam Foldsjøen:	
			Sum:	
AV1.1		Etablering av eget kontraktsarbeid		
AV2.1		Drift av eget kontraktsarbeid		
AV3.1		Avvikling av eget kontraktsarbeid		
AV5.1		Nedrigging etter eget kontraktsarbeid		
		Sum rigg og drift	541 220,4	
FV5.1		Vannhåndtering - komplett	750 000,0	
CD4.1		Riving - volum	6 378,8	
CD7.1		Behandling av rivemasser - volum	21 262,5	knusing og sortering av betong og armering for seg
CD7.2		Opplasting og transport av rivemasser	467,8	
GS5.1		Bolter innstøpt i berg (ø32)	132 500,0	inkl. rigg, boring og gysing
GQ1		Injeksjonsarbeider	20 000,0	
LB1.4		Forskaling av vegg	777 120,0	
LB8.3		Forskaling, tilpasning mot fjell	58 875,0	
LG2.1		Plasstøpt betong for vanntett konstruksjon	469 805,0	
LC1.1		Armering med kamstenger	436 247,5	
LG8.5		Overflatebehandling (brettskuring)	21 623,5	
		Forskalingssnekker/jernbinder/betonarb.	72 500,0	
		Dumpere/boggibiler/hjullaster	62 500,0	
		Gravemaskin belte, 8 tonn	115 000,0	
		Gravemaskin belte, 17 - 24 tonn	62 500,0	
		Div. usikkerhet	451 017,0	
		Ny lukekonstruksjon	1 260 000,00	Inkl. 5% usikkerhet
		TOTALKOSTNAD eks. rigg og drift	4 717 797,0	
		TOTALKOSTNAD inkl. rigg og drift	5 259 017,4	

Dam Foldsjøen Alt. 4.2

Postnr. (NS3420):		Beskrivelse:	Dam Foldsjøen:	
			Sum:	
AV1.1		Etablering av eget kontraktsarbeid		
AV2.1		Drift av eget kontraktsarbeid		
AV3.1		Avvikling av eget kontraktsarbeid		
AV5.1		Nedrigging etter eget kontraktsarbeid		
		Sum rigg og drift	357 894,8	
FV5.1		Vannhåndtering - komplett	750 000,0	
CD4.1		Riving - volum	107 122,5	
CD7.1		Behandling av rivemasser - volum	357 075,0	knusing og sortering av betong og armering for seg
CD7.2		Opplasting og transport av rivemasser	7 855,7	
GS5.1		Bolter innstøpt i berg (ø32)	67 500,0	inkl. rigg, boring og gysing
GQ1		Injeksjonsarbeider	20 000,0	
LB1.4		Forskaling av vegg	142 560,0	
LB8.3		Forskaling, tilpasning mot fjell	20 250,0	
LG2.1		Plasstøpt betong for vanntett konstruksjon	102 060,0	
LC1.1		Armering med kamstenger	94 770,0	
LG8.5		Overflatebehandling (brettskuring)	6 611,2	
		Forskalingssnekker/jernbinder/betonarb.	72 500,0	
		Dumpere/boggibiler/hjullaster	62 500,0	
		Gravemaskin belte, 8 tonn	115 000,0	
		Gravemaskin belte, 17 - 24 tonn	62 500,0	
		Div. usikkerhet	298 245,7	
		Ny lukekonstruksjon	1 260 000,00	Inkl. 5% usikkerhet
		TOTALKOSTNAD eks. rigg og drift	3 546 550,0	
		TOTALKOSTNAD inkl. rigg og drift	3 904 444,8	

Dam Foldsjøen Alt. 4.3

Postnr. (NS3420):		Beskrivelse:	Dam Foldsjøen: Sum:
AV1.1		Etablering av eget kontraktsarbeid	
AV2.1		Drift av eget kontraktsarbeid	
AV3.1		Avvikling av eget kontraktsarbeid	
AV5.1		Nedrigging etter eget kontraktsarbeid	
		Sum rigg og drift	392 656,2
FV5.1		Vannhåndtering - komplett	750 000,0
CD4.1		Riving - volum	162 000,0
CD7.1		Behandling av rivemasser - volum	540 000,0
CD7.2		Opplasting og transport av rivemasser	11 880,0
GS5.1		Bolter innstøpt i berg (ø32)	67 500,0
GQ1		Injeksjonsarbeider	20 000,0
LB1.4		Forskaling av vegg	108 000,0
LB8.3		Forskaling, tilpasning mot fjell	20 250,0
LG2.1		Plasstøpt betong for vanntett konstruksjon	86 940,0
LC1.1		Armering med kamstenger	80 730,0
LG8.5		Overflatebehandling (brettskuring)	21 623,5
		Forskalingssnekker/jernbinder/betonarb.	72 500,0
		Dumpere/boggibiler/hjullaster	62 500,0
		Gravemaskin belte, 8 tonn	115 000,0
		Gravemaskin belte, 17 - 24 tonn	62 500,0
		Div. usikkerhet	327 213,5
		TOTALKOSTNAD eks. rigg og drift	2 508 637,0
		TOTALKOSTNAD inkl. rigg og drift	2 901 293,2

► Dam Foldsjøen - Oppgradering Kostnadsvurdering

Sammendrag/konklusjon

Malvik kommune har bedt Norconsult vurdere investeringskostnad og driftskostnad for tre ulike alternativer vedr. dam Foldsjøen:

Alt. 4.1: Opprettholde dagens dam med nødvendige utbedringer og ny bunntappeluke, HRV = +208,9 moh.

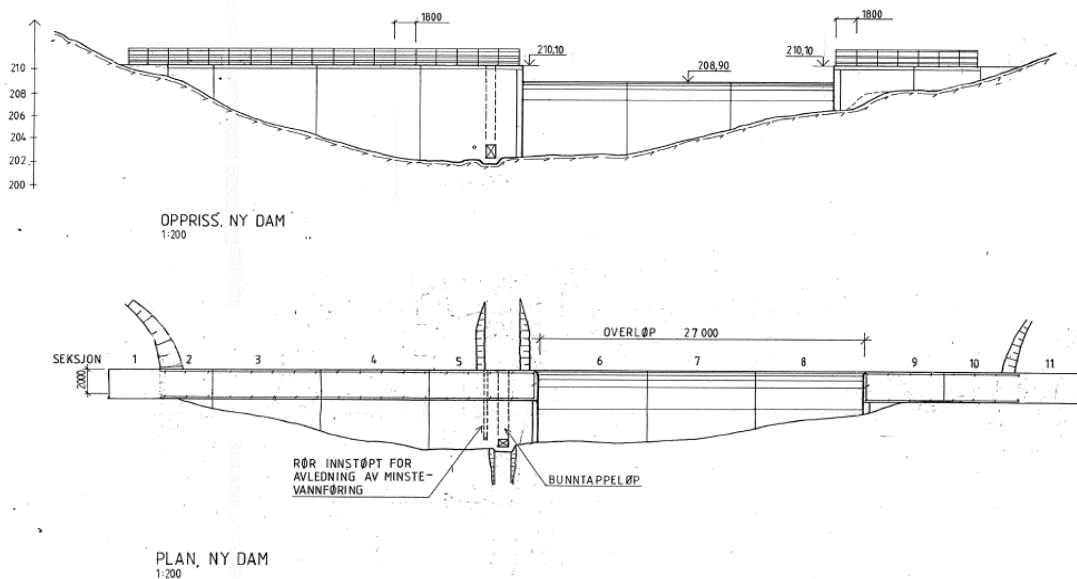
Alt. 4.2: Senke dammens overløpsdel og magasin til HRV = + 206,9 moh., samt ny bunntappeluke.

Alt. 4.3: Senke dammens overløpsdel og magasin til HRV = + 206,0 moh.

Alternativ 4.1 og 4.2 vil medføre at dammen beholdes i konsekvensklasse 3 iht. damsikkerhetsforskriften, alternativ 4.3 tilsvarer at dammen får redusert klasse og plasseres i konsekvensklasse 2.

Kostnadene for de ulike alternativene er estimert til (alle beløp i kr.eks.mva.);

	Alternativ 4.1	Alternativ 4.2	Alternativ 4.3
Investeringskostnad (kr)	5,26 mill.	3,90 mill.	2,90 mill.
Driftskostnad (kr.pr.år)	20 000,-	20 000,-	20 000,-



Foldsjødammen «som-bygget»-tegning 202-0; utdrag.

D-03	2018-12-17	For godkjenning/bruk hos Malvik kommune.	Hugo Fredly	Ida Gotvassli	Anders Søreide
D-02	2018-12-14	For godkjenning/bruk hos oppdragsgiver.	Hugo Fredly	Ida Gotvassli	Anders Søreide
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

1 Innledning

Malvik kommune har bedt Norconsult om bistand i forbindelse med vurdering av dam Foldsjøen. Dette fordi dameier Meråker Brug AS har signalisert at dersom det ikke tillates kraftverksutbygging i Verksfossen på dammens nedstrøms side (egen konsesjonssøknad), så ønsker man ikke å beholde dagens dam med tilhørende høyeste regulerte vannstand (HRV) på kt. +208,9 moh. som tilsvarer damkronen på dammens overløpsdel. Dammens høyeste parti – som er vederlagene på hver ende av dammen – har kronenivå på kt. + 210,1 moh. Dammen ønskes da senket til en lavere vannstand som også kan kvalifisere for en lavere konsekvensklasse og tilhørende lavere drifts-/vedlikeholdskostnader. For å vurdere dette er det gjort vurderinger av hvor lav dammen og tilhørende overløp må senkes fra dagens HRV for å kunne havne i konsekvensklasse 0. Dette innebærer en vesentlig senking fra dagens HRV til ca. kt. 204,0 moh. Vannstand i Foldsjøen før oppbygging av dammen var iht. gammelt magasinkart ca. 203,0 moh.

Malvik kommune ønsker å vurdere andre alternativer enn å senke dammen til konsekvensklasse 0. Norconsult er bedt om å vurdere og anslå kostnader for forsterkning av dagens dam eller senkning til konsekvensklasse 2 eller 1. Det er ønskelig med så vel overslag på investeringskostnad som driftskostnad, noe som søkes belyst i dette notatet. Dette som en tenkt situasjon dersom Malvik kommune evt. via egen avtale kan overta eierskapet for dammen.

2 Dam Foldsjøen – status

I forbindelse med tidligere revurdering av dam Foldsjøen (2015, rev. E06) for dameier Meråker Brug AS, er det som kjent påvist at dammen ikke tilfredsstiller stabilitetskrav gitt gjennom damsikkerhetsforskriften. Dette betyr generelt at dameier da har et ansvar for å iverksette tiltak for å få dammen stabil og godkjent. Dette i tillegg til forannevnte avslag på søknad om kraftverksutbygging, gjør altså at dammen ønskes nedtatt. Tiltak i form av nedtaking ønskes iverksatt dersom avslag på kraftverksbygging opprettholdes av Olje- og energidep. (OED) som behandler anken på tidligere vedtak. Nedtaking ønskes i så fall iverksatt umiddelbart av dagens eier.

3 Alternative oppgraderingstiltak

For å oppgradere dammen til forskriftsmessig akseptabelt nivå er det flere mulige utbedringsmåter, blant annet:

- gjøre fysiske tiltak for å øke stabiliteten til dagens dam, dvs. med eksisterende dams høydenivåer.
- senke dammens overløpsdel og vannstand slik at damtverrsnitt for alle høyder blir stabil, uavhengig av konsekvensklasse, evt. ved høyeste klasse som dagens klasse 3.
- senke dammens overløpsdel og vannstand slik at damhøyde og magasinivolum reduseres så mye at dammen kan nedklassifiseres til en lavere konsekvensklasse, f.eks. klasse 2, 1 eller 0.

Alle alternativene vil innebære investeringskostnader i nå-situasjonen. Konsekvensklassen vil være førende for driftskostnadene/årlige utgifter i den videre levetid. Generelt skal klassifiserte dammer gjennomgå årvisse revurderinger med flg. forskriftskrav (sitat fra Damsikkerhetsforskriften):

§ 7-5. Revurdering

Revurdering er en grundig undersøkelse og tilstandsanalyse av et etablert vassdragsanlegg som skal klarlegge om anlegget har et tilfredsstillende sikkerhetsnivå.

Vassdragsanlegg i konsekvensklasse 2, 3 og 4 skal revurderes minst hvert 15. år og vassdragsanlegg i konsekvensklasse 1 minst hvert 20. år. Revurdering skal også foretas hvis det gjennom interntilsyn eller på annen måte avdekkes svakheter og mangler ved anlegget eller endringer i lastforutsetninger som kan påvirke sikkerhetsnivået ved anlegget. NVE kan kreve at slike revurderinger gjennomføres.

Videre heter det i samme punkt at nye flomberegninger skal utføres med samme hyppighet. Både flomberegninger og revurderinger skal utføres av «...uavhengige kvalifiserte fagpersoner innenfor relevante fagområder...». I tillegg følger det av forskriften krav til sikringstiltak på dammen, krav til utnevning og kursing av en ansvarlig/eier og vassdragsteknisk ansvarlig (VTA) og stedfortredende VTA samt tilsynspersonell (jfr. §2-1).

For å redusere konsekvensklasse ved Foldsjødammen er en betydelig senkning av hele dammen nødvendig. Dette vil medføre en senkning av vannstanden rundt Foldsjøen og en økning i flommene nedover vassdraget. Foldsjøen vil med lavere dam ikke dempe fremtidig flom så mye som dagens dam.

Overslagsberegninger av konsekvenser ved dambrudd er utført for reduserte magasinivolum og damhøyder/HRV. En pekepinn på hvor mye dam/magasin må senkes for å kunne redusere konsekvensklasse gis av flg.:

HRV (moh.)	Konsekvensklasse
204,0	0
204,5	1
206,0	2

Tabell 1 HRV på dam Foldsjøen og konsekvensklasse

4 Kostnadsestimat oppgraderingsalternativer

I de etterfølgende kostnadsvurderingene er det fokusert på utbyggingskostnader og ikke lagt inn prosjektadministrative kostnader, projektering, byggeledelse, og egne kostnader internt hos byggherren. Erfaringsmessig ligger disse kostnadene på 8-12% alt etter omfang og prosjektstørrelse. Dvs. at til oppførte kostnadsestimat bør det legges på ca. 10%.

4.1 Oppgradering av dagens dam med damoverløp på kt. + 208,9 moh.

For å beholde dagens dam i konsekvensklasse 3 og med nødvendige forsterkninger for å oppnå forskriftsmessig stabilitet, er det spesielt tre tiltak som må iverksettes;

- øke egenvekt i form av øket tverrsnitt på dammen
- montering av nye fjellbolter på oppstrøms side (dagens dam har bolter som ikke har tilstrekkelig forankringslengde i fjell).
- ny, større bunntappeluke, for å tilfredsstille forskriftsmessig krav til «beredskapsmessig tapping».

De to førstnevnte kan utføres i kombinasjon. Sistnevnte krever noe mer, ettersom dagens luke må erstattes med en større luke med tilhørende fjerning av betong og ny utstøping av dam for innstøping av ny luke med lukeopptrekk.

Vi har anslått investeringskostnad for dette alternativet til ca. **5,26 mill. kr. eks. mva.**, ref. vedlagte oversikt.

4.2 Senking av HRV-overløp til stabil dam kt. +206,9 moh.

Beregninger viser at senkning av overløpsdelen av betongdammen til kt. 206,9 moh. vil tilfredsstille damstabiliteten, dvs. senkning ca. 2m. Vi må her forutsette spesielt to forhold:

a) NVE må akseptere dagens innstøpte bolter langs dammens front iht. tegning. Boltene eksistens må evt. sannsynliggjøres med ytterligere dokumentasjon i form av bilder eller utdrag fra byggelders dagbok e.l.

b) Jfr. pkt. 3 så vil senking til kt. +206,9 moh. ikke medføre endring i konsekvensklasse for dammen. Dvs. at kravet til beredskapsmessig tapping vil være noenlunde samme, og derav også tilhørende krav om større luke. Samme lukestørrelse som foregående punkt forutsettes. I tillegg er det inkludert mulig oppstrøms påstøp 250mm med fjellbolter Ø32 c/c 1000mm for overløpsdelen (lengde = 27m). Dette fordi denne delen blir å anse som revidert anleggsdel som skal ha dokumenterte fjellbolter med tilstrekkelig dybde i fjell, noe eksisterende dam ikke har (kun 2m forankringslengde).

Kostnader for dette alternativet er utregnet i vedlagte oversikt, og anslås til investeringskostnad på ca. **3,90 mill. kr. eks. mva.**

4.3 Senking av HRV-overløp tilstrekkelig for lavere konsekvensklasse

Et tredje alternativ er å senke dammens overløp slik at ny HRV blir tilstrekkelig lav til at dammen evt. kan omklassifiseres til konsekvensklasse 2. Overslag over dambruddskonsekvens viser at dersom overløpet senkes ytterligere 0,9m til kt. + 206,0 moh., altså 2,9 m lavere enn dagens HRV, så kan dammen havne i konsekvensklasse 2. Da kan kravet til beredskapsmessig tapping mest sannsynlig fjernes, da forskriften ikke setter slikt krav til dammer i klasse 1 eller 2. Det betyr at kostnaden for ny bunntappeluke mest sannsynlig utgår, og dagens bunntappeluke kan være tilstrekkelig mht. krav om tørrlegging av oppstrøms side for inspeksjon (eget forskriftskrav). I tillegg er det også på dette alternativet inkludert mulig oppstrøms påstøp 250mm med fjellbolter Ø32 c/c 1000mm for overløpsdelen (lengde = 27m).

Kostnader for dette alternativet vurderes til ca. **2,90 mill. kr. eks. mva.**, ref. vedlagte oversikt.

5 Kostnadsestimat drift av dam

Driftsmessig er det som kjent diverse utgifter som følger med eierskap av en dam. Dam i konsekvensklasse 1, 2, 3 eller 4 har lovpålagte drifts- og rapporteringsrutiner som gjelder til enhver tid, jfr. damsikkerhetsforskriften. I hovedsak kan følgende nevnes:

- Krav om kursing av ansvarlige, evt. innleie (eier, VTA, stedfortredende VTA, osv.)
- Ressurser og opplegg for pålagte tilsyn (periodisk, hovedtilsyn, spesielle tilsyn)
- Øvrige poster som fremgår av oppsett i vedlegg.

Estimert kostnad regnes over gjentaksintervall 15 år som tidligere nevnt for dam i klasse 3 (samme for klasse 2). Gjennomsnittlig årskostnad for drift blir da **20 000,- kr. pr. år eks. mva.** (inkl. usikkerhet på 10%).

6 Vedlegg

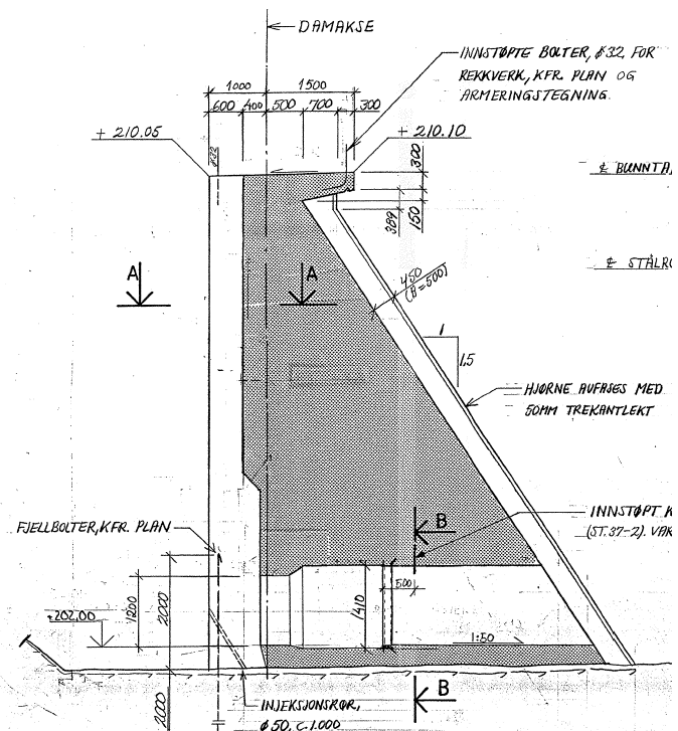
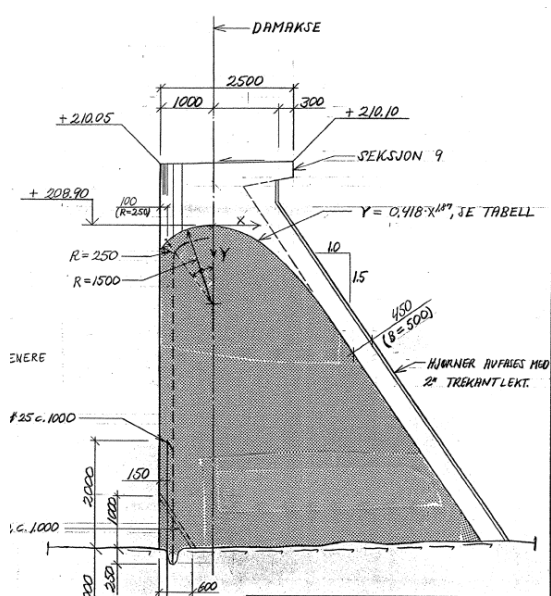
Følgende vedlegg gjelder for dette notatet:

- 1: Kostnadsestimat utbedring Foldsjøen (4 sider)
- 2: Kostnadsestimat drift Foldsjøen (1 side)

7 Diverse: - foto, - tegningsutsnitt;



Foto: Foldsjødammen med henholdsvis fullt magasin og tørrlagt oppstrøms side.

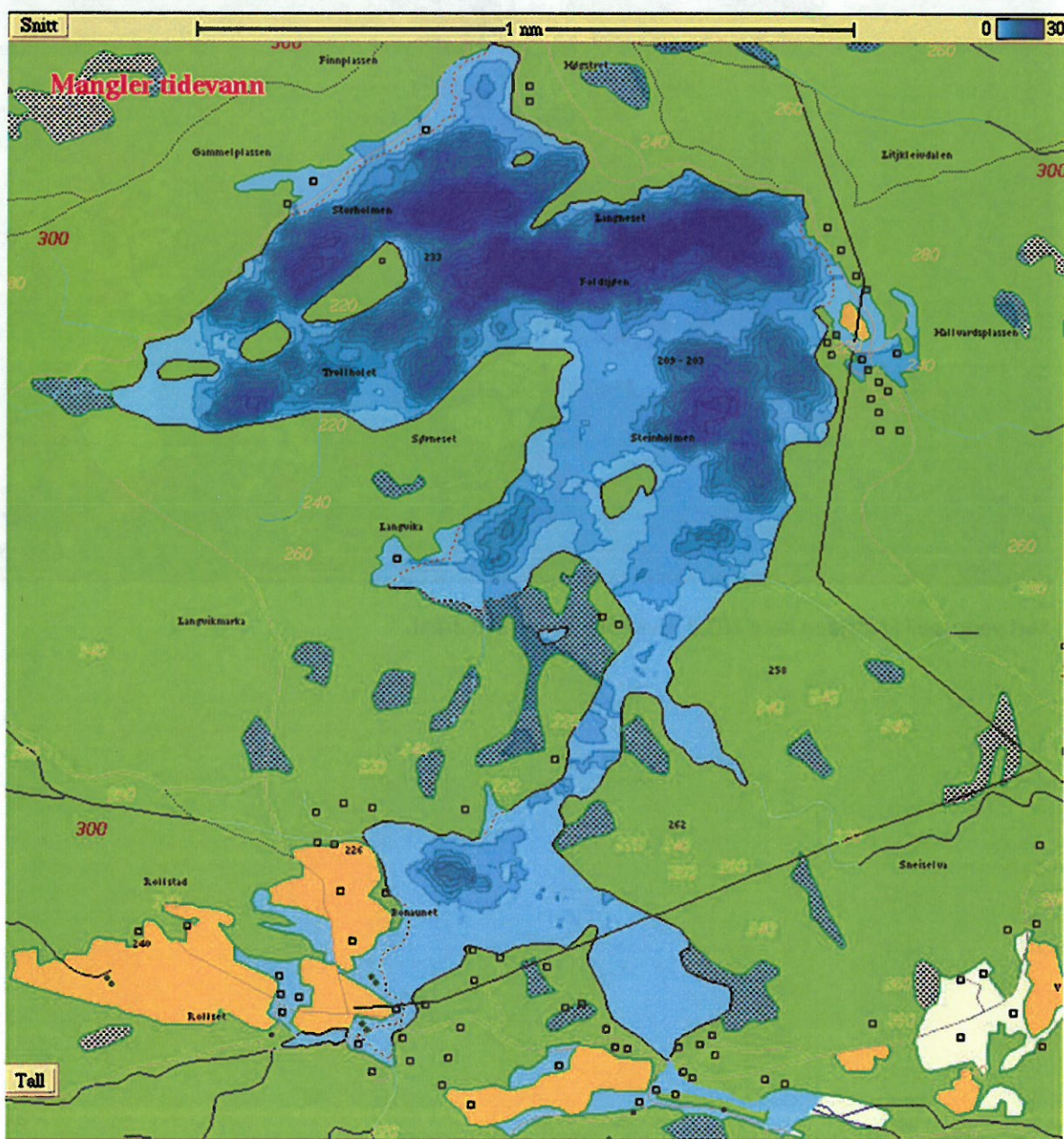


Tegningsutsnitt: Dam Foldsjøen; Snitt dagens overløp og hoveddam høy del.

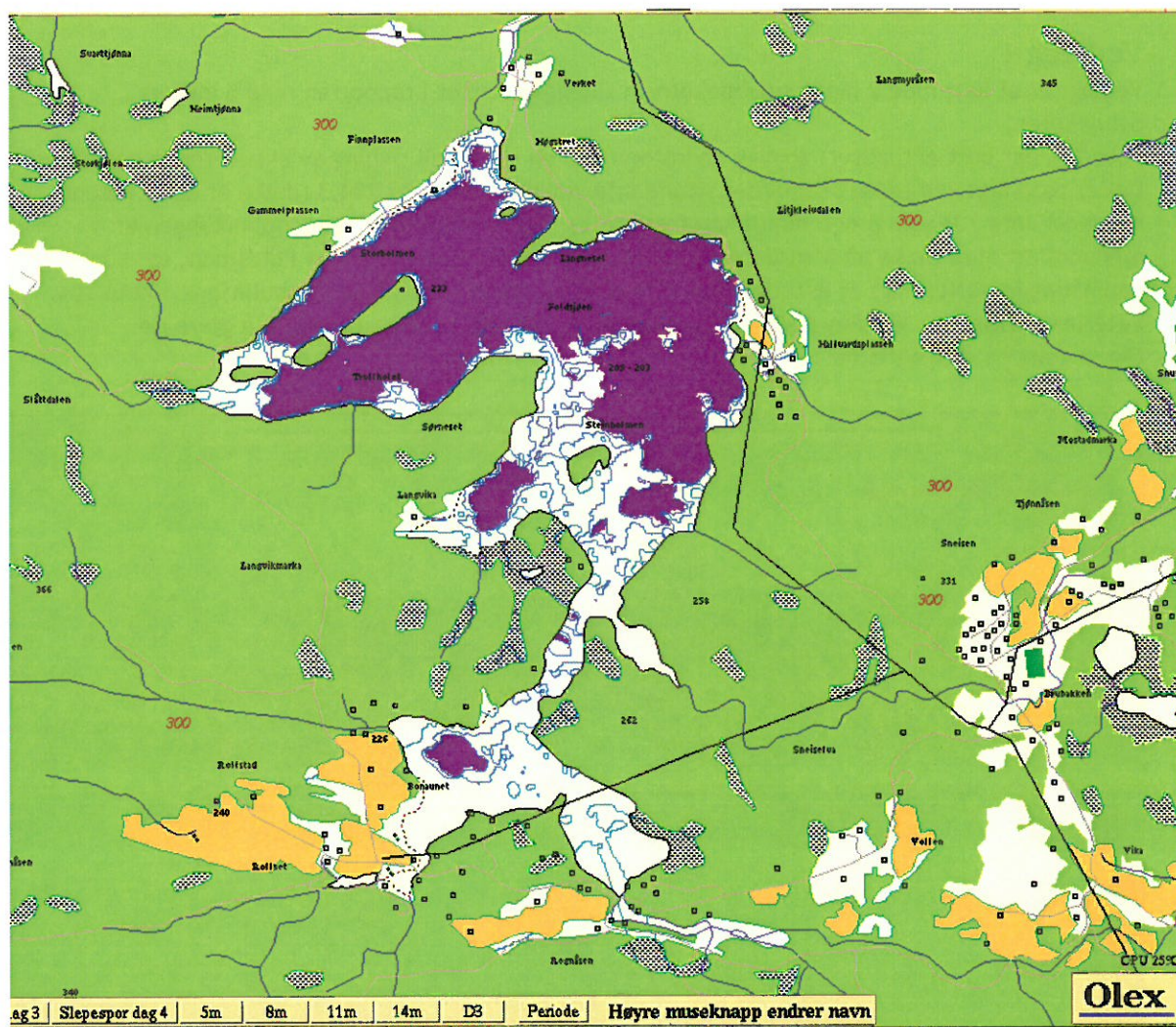
Vedlegg 1

Vedlagt er et kart med 2 meters dybdekoter, i tillegg til kartet i rapporten med 5 meters dybdekoter.

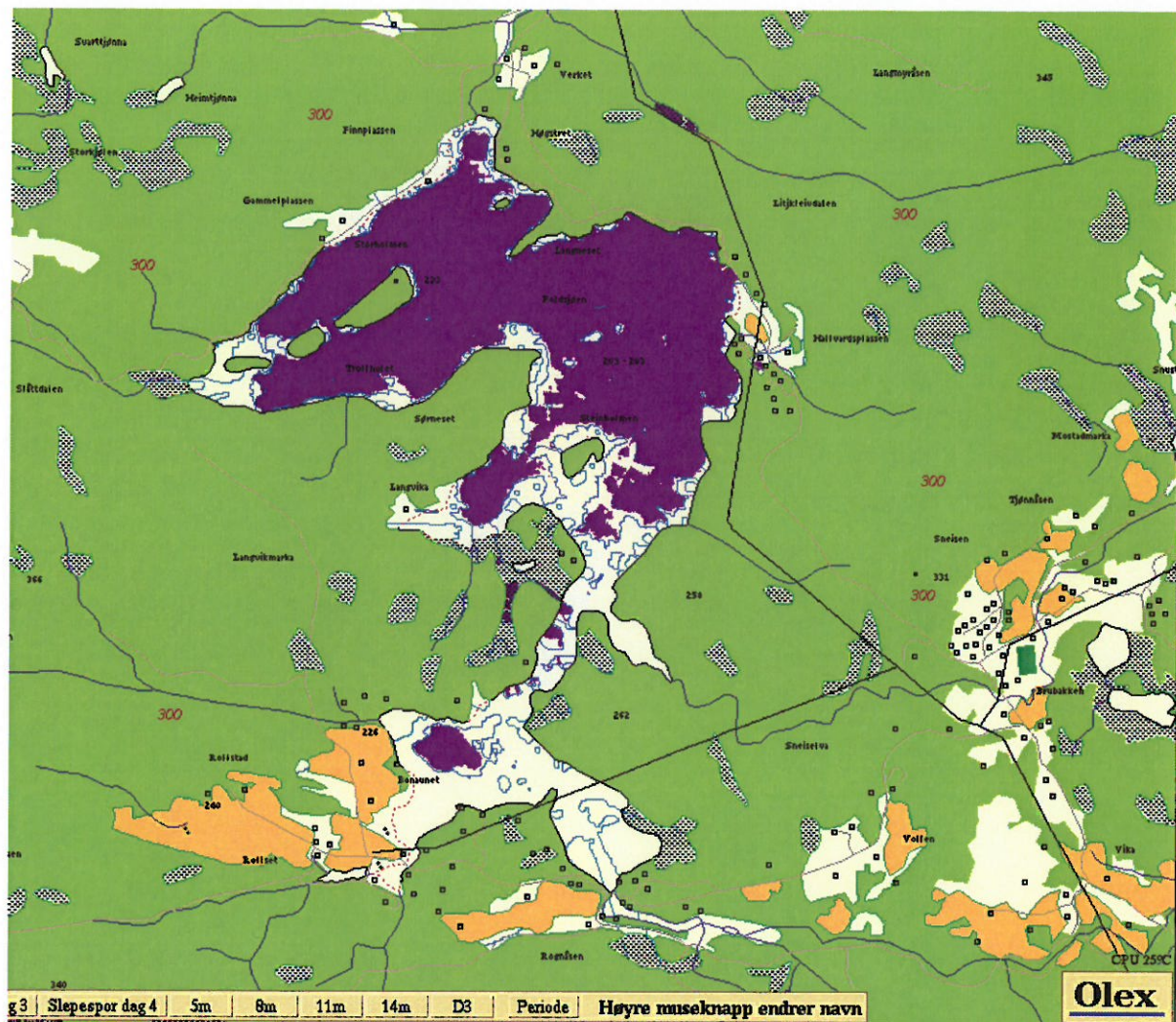
Kote 204 har blitt aktualisert som ny vannstand ved en eventuell rivning av eksisterende demning. Det er også lagt ved to kart som viser strandlinje ved kote 203,3 og 204,3 (dette er de to kotene nærmest kote 204 som programmet kan fremstille). Det presiseres at volumoppmålingen er gjennomført med tanke på å vurdere muligheten for rotenonbehandling av Foldsjøen, og oppmålingen derfor ikke er detaljert nok til å gi et nøyaktig bilde på ny strandlinje ved kote 204. Veterinærinstituttet vil tilby oppmålingsdataene til NVE slik at de kan vurdere å gjøre de tilgjengelig på sine nettsider.



Dybdekart over Foldsjøen med 2 m koter ved vannstand kote 206,3.



Kart vannspeil Foldsjøen kote 203,3. Hvite felt er tørrlagt areal.



**Saksframlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	11/19	16.01.2019

66/1 og 18 - Søknad om kjøp av kommunal grunn - festet hyttetomt og skogarealer**Rådmannens innstilling:**

Malvik kommune imøtekommer søknad fra Lars Sæbø om kjøp av festetomt gnr. 66 bnr 18. Kjøpesummen settes til 80 000 kroner og alle omkostninger med kjøpet dekkes av kjøper. Frist for søkers aksept av tilbudet settes til 15.02.2019.

Malvik kommune imøtekommer ikke søknad fra Lars Sæbø om kjøp av ca. 22 dekar skogsmark som tilleggsareal til landbrukseiendommen Nyhus, gnr. 66 bnr. 1. Dette er arealer som delvis er knyttet til viktig infrastruktur i området og som ellers utgjør en del av den kommunale skogeiendommen Bakken gnr 66 bnr 1.

Vedlegg:

66/18 - Søknad om kjøp av kommunal grunn - tilleggsareal til 67/1
Situasjonskart
Oversiktskart Bakken 66-1

Saksopplysninger

Lars Sæbø har i brev av 20.04.2018 fremmet ønske om å kjøpe kommunal grunn ved Bakktjønna. Dette gjelder hyttetomta gnr 66 bnr 18, som han fester, og skogarealer på gnr 66 bnr 1. Dette gjelder følgende tre parseller, jf. bildeutklippet nedenfor:

A. (Skogparsell nærmest festetomta)

Skogområde på ca. 10 dekar, som i vest grenser inntil festetomta 66/18 og i øst mot parsell B. Her har det i 2018 blitt hogd skog, bl.a. for at det skulle føres fram ny strømlledning til hytta. Deler av feltet er yngre skog og noe myr.

- B. (Skogparsell lengst fra festetomta)
Skogområde på ca. 12 dekar, som i vest grenser inntil ovennevnte parsell A og består av både yngre og eldre skog. Skogen er ikke taksert.
- C. (Festetomta)
Festet og bebygd hyttetomt ved vannkanten til Bakktjønna, gnr 66/18 «Tjønnsstua».
Søker oppgir festeavgiften til ca. 1 000 kroner per år og viser til tomtefesteloven og mener innløsningen kan være 25 x tomtefesteavgift

Sæbø har ikke angitt ønsket kjøpesum på områdene A og B.



Lovgrunnlaget

Etter 30 år av festetiden har fester av tomt til fritidsbolig rett til å kreve innløsning hvert 10 ende år. Innløsningssummen skal som hovedregel sette til 25 x festeavgift. Bortfester kan likevel kreve at innløsningssummen settes til 40 prosent av tomteverdien på innløsningstidspunktet under gitte vilkår.

Tomtefesteloven § 32 sier bla om rett til innløsning:

«Festaren kan krevje å få innløyse ei festetomt til bustadhus eller fritidshus når det er gått 30 år av festetida – om ikkje kortare tid er avtalt – eller når festetida er ute. Etter at det er gått 30 år av festetida, kan festaren også krevje å få innløyse ei festetomt til bustadhus kvar gong det er gått to nye år, og ei festetomt til fritidshus kvar gong det er gått ti nye år.

Til innløyasing av festetomter med hus som skjer etter paragrafen her eller med heimel i festeavtala, trengst det ikkje samtykke frå offentleg styresmakt dersom samtykke til bortfeste vart gjeve på bortfestingstida, eller ikkje trongst etter reglane på den tida».

Malvik kommune eier totalt 1370 dekar fordelt på 11 matrikkeleiendommer spredt omkring i kommunen. Bakken 66/1 er desidert den største av disse med 893 dekar og i all hovedsak skogarealer. Eiendommen ligger ved vegkrysset mellom Selbuvegen og fylkesvegen til Øvre Gjervan ved Jonsvatnet. Denne har vært i kommunal eie siden 24.07.1923. Dette er altså en vesentlig del av Malviks «kommuneskog». Jervskogen skisenter ligger også på denne

eiendommen. Det er ellers en del kommunal infrastruktur på denne eiendommen knyttet til blant annet vannforsyning og avløpsanlegg.

Dersom kommunen skal selge skog så må denne deles fra ihht. jordlovens § 12. Fradeling av festetomta etter jordloven er ikke nødvendig nå, da dette er gjort tidligere. Festetomta er fradelt etter jordloven i 1979 uten at det er satt uttrykkelig vilkår om bortfeste.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Saken har økonomiske konsekvenser for kommunen som grunneier, ettersom eventuelt salg innebærer at årlige festeavgifter for hyttetomta og årlige inntekter og grunneierfordeler med skogarealer erstattes av engangs innløsningssum. Salget innebærer en netto inn på konto, 80 000 kroner.

Vurdering

Dersom eiendommen skal deles og noe av skogen skal selges, må fordeler og ulemper med dette vurderes.

Hommelvik IL har vassledning over ovennevnte skogarealer, parsellene A og B. Det står også et pumpehus der. Det tas vatn til snøproduksjon fra Bakktjønnna. Det er viktig at dette opprettholdes.

Dersom skogen skal selges som tillegg så bør dette gi et vesentlig bidrag til kjøpers eiendom. Sæbø eier i dag eiendommen 67/1. Denne er på 1092 dekar skog, 61 dekar fulldyrka mark, 3 dekar overflatedyrka jord, 34 dekar innmarksbeite, 74 dekar anna mark og 9 dekar bebyggd/vann mm. Et kjøp av tillegg på ca. 22 dekar skog vil ikke gi noe stort bidrag til hans skogsdrift.

Samlet ser kommunen at det kan være nyttig å fortsatt ha hånd om skogteigen. Inntektene dette vil gi er svært beskjedne. Nyten dette gir naboen Sæbø er også beskjeden. Det administrative arbeidet med saksbehandling av deling samt etterfølgende kjøp og salg gir høye transaksjonskostnader. Ved eventuelt salg av ovennevnte skogarealer, må verdien vurderes etter avkastningsprinsippet i henhold til konsesjonsregelverket. Eventuell kjøpesum for slike skogarealer vil derfor normalt være 500 – 1000 kroner per. dekar, og det er ikke aktuelt med tillegg for hogstmoden skog. Samlet ønsker derfor ikke Malvik kommune å selge område A og B.

Festetomta «Tjønnsstua», oppmålt til 1207,4 m² bør imidlertid selges. Kommunen ser liten nytte i å ha denne eiendommen. Det vises også til sak 48/2006 for kommunestyret, der eiendommen gnr 66 bnr 25 (tomta i nordøst) ble solgt. Den gang ble det vedtatt et salg med en pris på 50 kroner per m².

I henhold til festekontrakt tinglyst 09.02.1981 mellom daværende eier og Malvik kommune gjelder festekontrakten til 30.11.2060. Da ble festeavgiften satt til 20 kroner, med en indeksregulering hvert tiende år. Festeretten ble transportert til ny eier Målfrid Sæbø, jf. f-sak 237/86. I f.sak 82/87 ble festeavgiften satt til 435 kroner per år.

I dag betales det festeavgift på 729 kroner per år. Etter tomtefesteloven kan fester kreve innløsning når det er gått 30 år, og deretter hvert tiende år. Derfor ville normalt dette ikke vært aktuelt før i 2021. Men som saksframlegget viser så er det stort sett mye administrativt arbeid knytta til slike festetomter, slik som skriving av sak i 1986, 1987 og denne saken. I tillegg er en del arbeid med inndrivning av festeavgift, all den tid dette må håndteres manuelt.

Fester vil på sin side kunne rå over sin tomt helt som enhver annen eier av fritidseiendom.

Samlet så er det fordeler for både selger og kjøper, og rådmannen tilrår at festetomta selges til Lars Sæbø.

Pris:

25 x festeavgiften ansees ikke som aktuelt. Dette gir bare 18.225,- i salgsverdi, noe som er urealistisk lavt. Kommunen velger å vise til tomtefestelovens § 37, der bortfester kan kreve at innløsningssummen skal være 40 prosent av tomteverdi med fradrag for verdiøkning som fester har tilført tomta.

Kommunen mener prisen bør følge tidligere salg i området på 50 kroner per m² i 2006. Med justering etter konsumprisindeksen blir dagens pris 66 kroner per m², det vil si 79 688 kroner. Tjønntua har vesentlig bedre beliggenhet (enn gnr 66/25) helt ut mot Bakktjønna.

Tomteverdien er derfor klart større.

Tomteverdien anslås til minimum 200 000 kroner, 40 prosent av tomteverdien blir dermed 80 000 kroner.

Kommunen har hatt et godt samarbeid med grunneier, bla. der veien til Sæbø ble brukt under vinterens hogst. Samarbeidet ønskes videreført. Kommunen velger å tilby et salg på 80 000 kroner, der alle omkostninger dekkes av kjøper.

Det settes en frist til 15.02.2019 for kjøpers aksept.

Frank Johansen
virksomhetsleder

Johan Forbord/Kjetil Tolvstad
Landbruk

Dokumentet er elektronisk godkjent og er uten underskrift.

MOTTATT
20 APR 2018

Lars Sæbø,
Selbuvn 618
7550 Hommelvik
lasaebo@online. No
911 11 495

12/4-18.

Malvik kommune.

Her.

Jeg ønsker å kjøpe område for skogsdrift som vist på vedlagte kart. Området ligger inntil min eiendom Nyhus 67/1.

Drift av det omsøkte området for skogsdrift har fungert godt via driftsveg som går over min eiendom.

Det er drevet ut tømmer i vinter med godt resultat som følge av at kommunen har fått tilgang til min driftsveg og at det i vinter har vært svært gode driftsforhold i skogen.

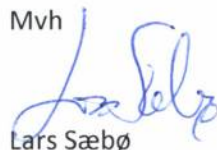
Skogsdrifta i år er utløst av at skogen har vært hogst moden og at det har vært utført linjearbeid i strømlinje som går over området.

A bygslet tomt for hytte som jeg har arvet etter min mor. Søker kommunen om innløsning av leiekontrakt og kjøp i annen henvendelse til kommunen. Kopi av denne henvendelsen vedlagt.

B ønsker å kjøpe dette området for skogsdrift. Primært gjelder denne henvendelsen dette området.

C kan kjøpe også dette området hvis ønskelig, (den delen som ikke utgjøres av tomter og bebyggelse).

Mvh


Lars Sæbø

Lars Sæbø,

10 04 18

Selbuvegen 618,

7550 Hommelvik.

lasaebo@online.no

911 11 495

Malvik kommune,

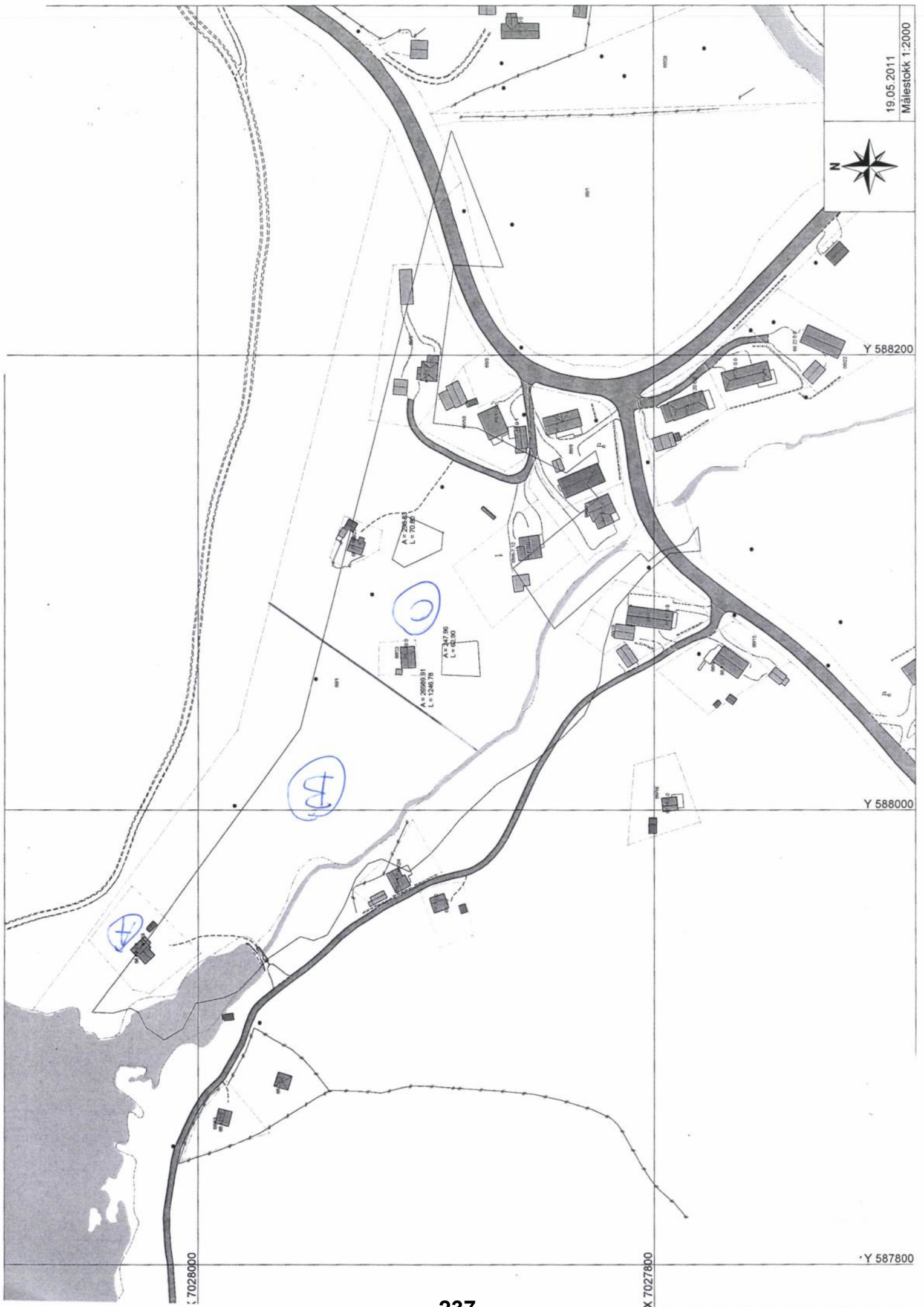
Her.

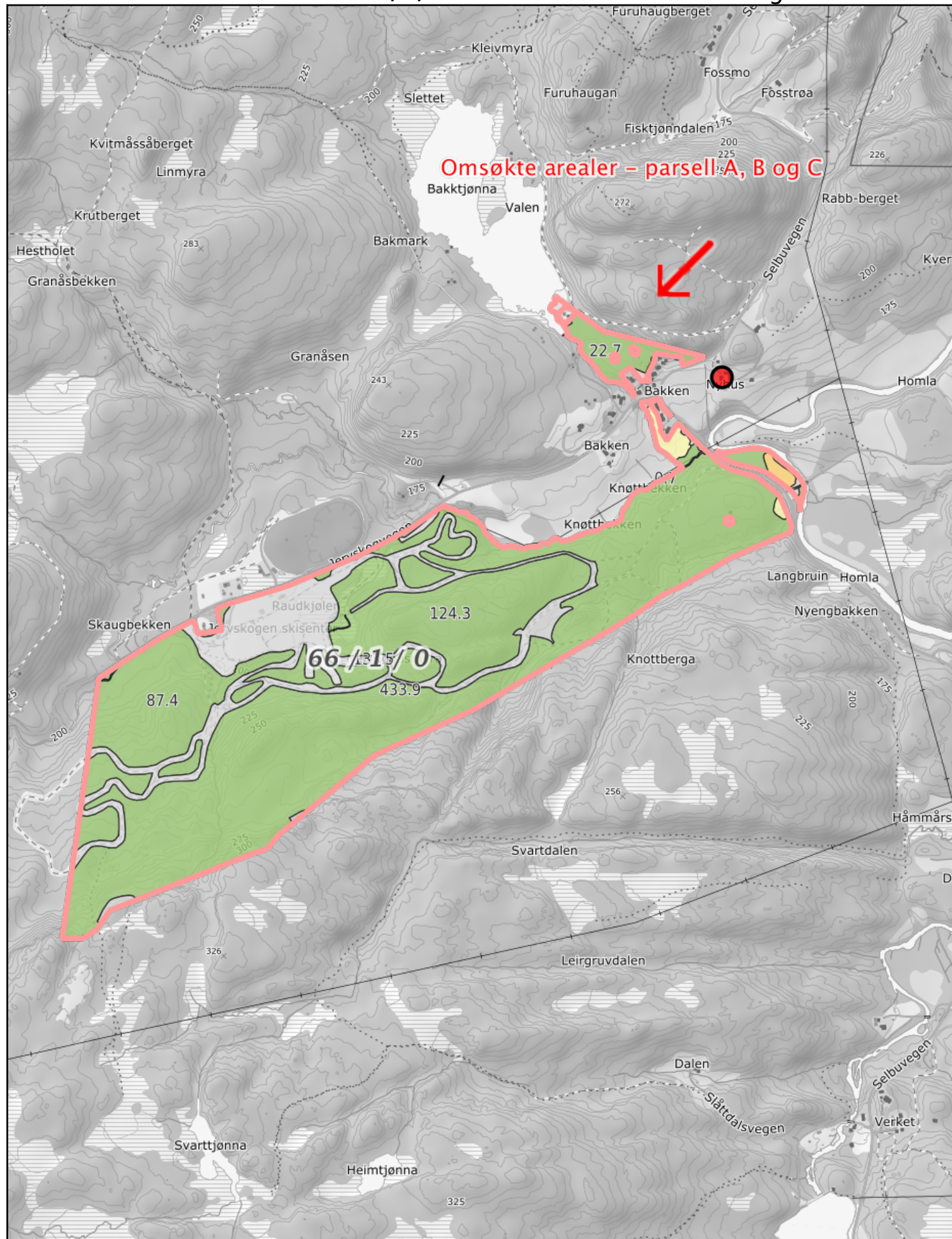
Jeg ønsker å kjøpe festet tomt som har eiendoms nr 66/18, jfr vedlagte kart. På tomta står oppført ei lita tømmerhytte fra 1925 som jeg har arvet fra min mor. Den er rehabilitert i de senere år i originalt utseende.

Jeg håper på en overdragelsessum i tråd med tomtefesteloven, som kan være 25 x årlig tomtefesteavgift f eks. Festeavgiften er nå ca 1 000 kr.

Mvh

Lars Sæbø





0 100 200 300m

Målestokk 1:12500 ved A4 stående utskrift

**Saksframlegg**

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	12/19	16.01.2019

Skjenkebevilling for perioden 16.01.19 - 30.09.20 - Food Friend AS**Rådmannens innstilling:**

1. Formannskapet gir skjenkebevilling til Food Friend AS, org.nr. 821 350 972, for perioden 16.01.19 – 30.09.20.
2. Bevillingen gir med følgende skjenketider:
 - Alkoholholdig drikk gruppe 1 og gruppe 2 fra kl. 11:00 til kl. 23:00 alle dager unntatt søndag. På søn-, hellig- og høytidsdager kan skjenking av alkoholholdig drikk gruppe 1 og gruppe 2 skje fra kl. 12:00 til kl. 23:00.
 - Alkoholholdig drikk gruppe 3 fra kl. 13:00 til kl. 23:00 alle dager.
 - Uteservering tillates for alkoholholdig drikk gruppe 1 og gruppe 2, med skjenketid fra kl. 11:00 til kl. 11:00 til kl. 23:00 på alle dager unntatt søndag. På søn-, hellig- og høytidsdager tillates uteservering fra kl. 12:00 til kl. 23:00.
3. Som styrer godkjennes Mohammed Joamir Wadi.
Som stedfortreder godkjennes Rawand Hide Kareem.
4. Skjenkearealet godkjennes til der fremgår av søknaden og tidligere innsendte tegninger av lokalet.
5. Skjenkebevillingen innvilges med hjemmel i alkoholloven § 1-7 og i henhold til enhver tid gjeldende kommunal forskrift for salgs- og skjenkesteder.
6. Øvrige offentlige godkjennelser skal til enhver tid foreligge.

Saksdokumenter (ikke vedlagt):

Søknad med vedlegg

Høringsuttalelse, Værnesregionen skatteoppkreverkontor

Høringsuttalelse, Skatt Midt-Norge

Høringsuttalelse, Kemnerkontoret for Fosen

Vedtak om serveringsbevilling for Food Friend AS

Sammendrag:

Saken gjelder tildeling av skjenkebevilling til Food Friend AS.

Saksopplysninger

I alkoholloven § 1-6, 2. ledd heter det at kommunal bevilling for skjenking av alkoholholdig drikk kan gis for en periode på inntil 4 år, med opphør senest 30. september året etter at nytt kommunestyre tiltrer.

I henhold til kommunens delegasjonsreglement har formannskapet myndighet til å behandle bevillingssøknadene innenfor rammen av kommunal forskrift.

Food Friend AS søker om skjenkebevilling for all alkoholholdig drikk for utøvelse ved Food Friend Restaurant, Malvikvegen 88, 7562 Saksvik, for perioden 16.01.19 – 30.09.20. Søknaden gjelder oppstart av ny virksomhet.

Food Friend AS eies av Muhammed Joamir Wadi, Alfheimvegen 4, 7715 Steinkjer.

Food Friend Restaurants konsept er restaurant og take-away.

Det søkes om skjenking inne på restaurant og ute på inngjerdet terrasse. Det totale skjenkearealet er innendørs på ca. 70 m² og utendørs på ca. 15 m².

De omsøkte skjenketidene er i tråd med gjeldende kommunale forskrift.

Muhammed Joamir Wadi er oppført som styrer av skjenkebevillingen, og Rawand Hide Karem er oppført som stedfortreder. Begge har avlagt kunnskapsprøven i alkoholloven, skjenking.

Etter alkoholloven § 1-7a kan kommunen i vurderingen av bevillingssaker legge vekt på antall skjenkesteder, stedets karakter, beliggenhet, målgruppe, trafikk- og ordensmessige forhold, næringspolitiske hensyn og hensynet til lokalsamfunnet for øvrig.

I tillegg er det i § 1-7b krav om uklanderlig vandel for bevillingshaver og andre med vesentlig innflytelse over stedet.

Det er foretatt vandelsvurdering etter alkohollovens bestemmelser. Det er innhentet uttalelser fra politi og skatte- og avgiftsmyndighetene.

Det fremkommer ikke opplysninger i disse uttalelsene som skulle tilsi at søknaden ikke kan innvilges.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Saken har ikke økonomiske konsekvenser for kommunen.

Vurdering

Rådmannen anser vilkårene i alkoholloven og kommunal forskrift som oppfylt, og anbefaler at formannskapet innvilger søknad om skjenkebevilling for Food Friend AS.

Randi Rasmussen
organisasjonssjef

Sissel Langås
saksbehandler

Dokumentet er elektronisk godkjent og er uten underskrift.