

Byvekstavtale

mellom

kommunene Trondheim, Malvik, Melhus, Orkland, Skaun og Stjørdal,

Trøndelag fylkeskommune

og

staten v/Samferdselsdepartementet og

Kommunal- og distriktsdepartementet

1. Bakgrunn og formål

Staten v/Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Trøndelag, kommunene Trondheim, Malvik, Melhus, Orkland, Skaun og Stjørdal og Trøndelag fylkeskommune har forhandlet fram en byvekstavtale for Trondheims-området for perioden 2023-2029, jf. vedlegg.

Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, kommunene Trondheim, Malvik, Melhus, Orkland, Skaun og Stjørdal og Trøndelag fylkeskommune inngår med dette byvekstavtale for Trondheims-området for perioden 2023-2029 i tråd med vedlagte dokument.

2. Lokalpolitisk behandling

Det ble gitt lokalpolitisk tilslutning til den framforhandlede byvekstavtalen gjennom vedtak i Trøndelag fylkesting 13. juni 2023, Trondheim bystyre 14. juni 2023, Malvik kommunestyre 19. juni 2023, Melhus kommunestyre 20. juni 2023, Orkland kommunestyre 21. juni 2023, Skaun kommunestyre 20. juni 2023 og Stjørdal kommunestyre 15. juni 2023.

3. Samferdselsdepartementets og Kommunal- og distriktsdepartementets behandling


Etter drøftinger i regjeringen slutter Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet seg til den framforhandlede byvekstavtalen.

Ved Stortingets behandling 16. juni 2023 av Prop. 118 S (2022–2023) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023*, jf. Innst. 490 S (2022–2023), ble bevilgningen til store kollektivprosjekter økt. Dette innebærer at det statlige bidraget til Metrobuss som utbetales etter framdrift og bevilges over kap. 1332 Transport i byområder mv., post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter, økes fra 50 til 54 prosent, fra og med 2023. Staten slutter seg til at det omdisponeres midler innenfor Metrobussporteføljen fra Elgseter gate og Olav Tryggvasons gate til Nyhavna og Haakon VII's gate. Statlig tilskudd over kap. 1332, post 63 skal gå til Metrobussporteføljen slik den er avgrenset i den vedlagte avtalen.


4. Vedlegg

Byvekstavtale for Trondheims-området for perioden 2023-2029.

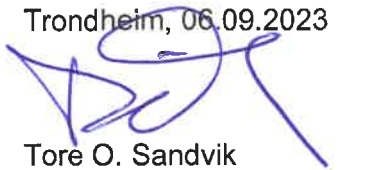
Trondheim, 06.09.2023
For staten v/Samferdselsdepartementet


Jon-Ivar Nygård
statsråd


Trondheim, 06.09.2023
For staten v/Kommunal- og distriktsdepartementet


Sigrun Wiggen Prestbakmo
statssekretær

Trondheim, 06.09.2023


Tore O. Sandvik
Trøndelag fylkeskommune


Trondheim, 06.09.2023


Rita Ottervik
Trondheim kommune

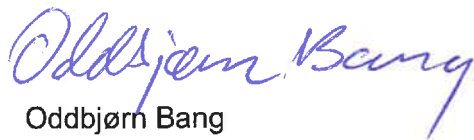
Trondheim, 06.09.2023


Trond Hoseth
Malvik kommune


Trondheim, 06.09.2023


Jorid Oliv Jagtøyen
Melhus kommune


Trondheim, 06.09.2023


Oddbjørn Bang
Orkland kommune

Trondheim, 06.09.2023


Gunn Iversen Stokke
Skaun kommune

Trondheim, 06.09.2023


Eli Arnstad
Stjørdal kommune

Byvekstavtale for Trondheimsområdet 2023-2029

Mellom kommunene Trondheim, Stjørdal, Malvik, Melhus, Skaun og Orkland,
Trøndelag fylkeskommune og Staten ved Samferdselsdepartementet og
Kommunal- og distriktsdepartementet



Innhold

1	Bakgrunn, mål og avgrensninger	4
2	Porteføljer og prosjekter	6
2.1	Utvikling av jernbanetilbudet i avtaleområdet	6
2.1.1	Kapasitetsøkende tilbud på Trønderbanen	6
2.1.2	Knutepunktutvikling og arealavklaringer	7
2.1.3	Rute-, takst - og billettsamarbeid	7
2.1.4	Videreutvikling av togtilbudet	8
2.2	Kollektivsystemet	8
2.2.1	Utvikling av kollektivsystemet	9
2.2.2	Infrastruktur for kollektivtilbudet	9
2.2.3	Drift av kollektivtransporten	9
2.3	Sykkel	10
2.3.1	Sykkel investering	10
2.3.2	Sykkel drift	10
2.4	Gåttak	10
2.5	Nye teknologiske løsninger	10
2.6	Lokale veger	10
2.7	Riksveger	11
2.8	Øvrige tiltak	11
3	Finansiering	12
3.1	Statlig finansiering	14
3.1.1	Statlige programområdemidler (Post 30 og 66)	14
3.1.2	Belønningsmidler	14
3.1.3	Statlige investeringstilskudd til metrobusprosjektet (post 63)	15
3.1.4	Statlige riksvegmidler til store vegprosjekt (post 30)	15
3.1.5	Statlige midler til utvikling av stasjoner og knutepunkt langs jernbanen	15
3.1.6	Statlig tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	15
3.1.7	Statlig tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	15
3.2	Brukerfinansiering	16
3.3	Kommunale og fylkeskommunale midler	16
3.4	Driftstilskudd	17
4	Arealutvikling	17
5	Oppfølging, rapportering og måling av resultater	19
5.1	Måloppnåelse	19
5.2	Rapporteringsopplegg	20

5.3 Kostnadsstyring, økonomioppfølging og økonomirapportering	20
6 Styringsystem.....	21
6.1 Politisk styringsgruppe	21
6.2 Kontaktutvalget (administrativ koordineringsgruppe).....	21
6.2 Programrådet	22
6.3 Sekretariatet.....	22
6.5 Saksgang ved behandling av budsjett og handlingsprogram	23
7 Tvisteløsninger	23
7.1 Tvister med tredjepart	23
8 Ikrafttredelse	23
Vedlegg.....	24

1 Bakgrunn, mål og avgrensninger

Denne byvekstavtalen er inngått mellom Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Skaun kommune, Orkland kommune og Trøndelag fylkeskommune for perioden 2023-2029.

Denne byvekstavtalen er et resultat av en reforhandling og erstatter byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2019-2029, datert 15. mars 2019, og tilleggsavtalen til byvekstavtalen for perioden 2020-2029 datert 20. mars 2020. Avtalen gjelder for perioden 2023-2029. Byvekstavtalen skal styres gjennom Miljøpakken, som er navnet på partnerskapet i byvekstavtalen.

Avtalen legger grunnlaget for et forpliktende samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunen, der alle partene bidrar innenfor sine ansvarsområder for å nå nullvekstmålet.

Avtalepartenes representasjon i de styrende organer i Miljøpakken framgår av kapittel 6. Tidligere var Miljøpakken begrenset til bompengeneinnkrevningen (Brukerfinansiering) i Trondheim. Bompengeneinnkrevningen er en del av byvekstavtalens inntekt og er representert i tre proposisjoner for Stortinget¹. Innkrevede bompenge kan benyttes i Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal kommuner jmf. Prop. 1 S (2019-2020): [Prop. 1 S \(2019-2020\) \(regjeringen.no\)](#). Partene vil arbeide for at bompenge også kan brukes i Skaun og Orkland. Dette forsøkes gjort gjennom vedtak i statsbudsjettprosessen for 2024.

Miljøpakken har siden oppstarten bidratt til at kollektivtransport, sykling og gange har økt sin andel fra 40 til 50 prosent av alle reiser, og dermed bidratt vesentlig til redusert utslipp av klimagasser, kø, støy og luftforurensing.

Partene vil styrke de foretrukne reiseformene på tre måter:

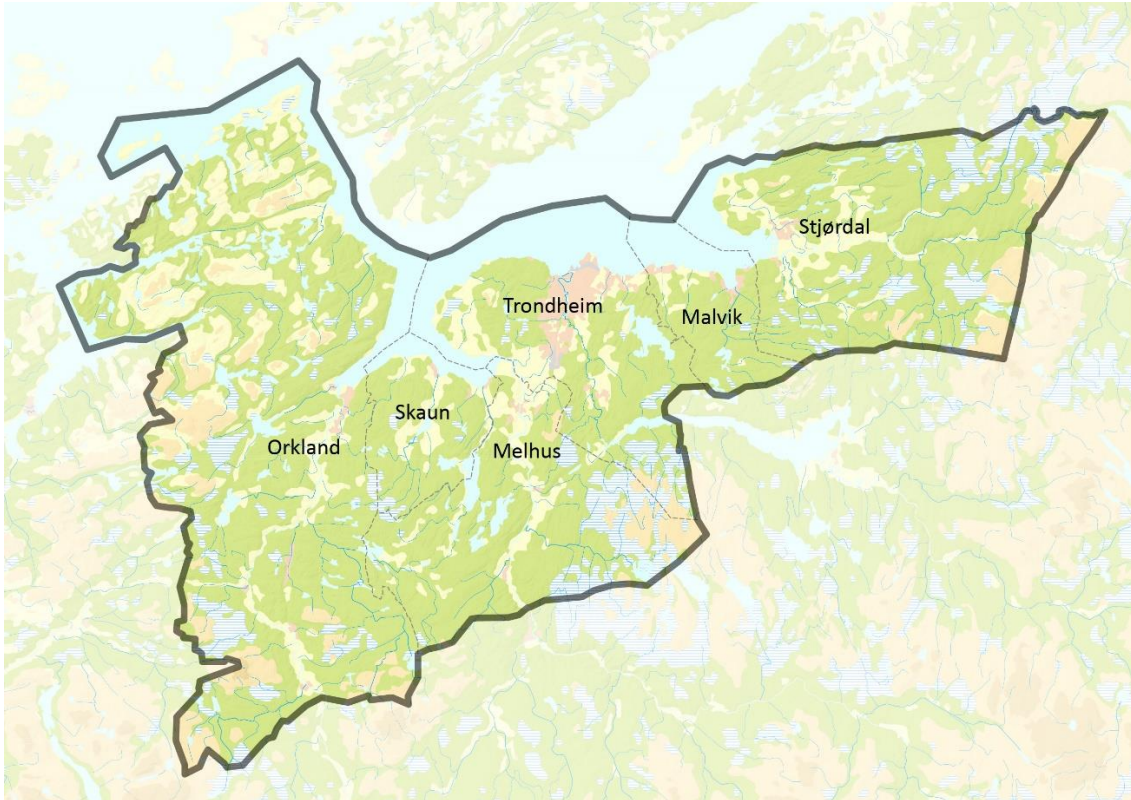
1. Smartere bruk av midler i gjeldende avtale.
2. Fullfinansiere eksisterende prosjekt gjennom å utvide innkrevingsperioden i Miljøpakken.
3. Forberede for satsinger etter 2029 ved å planlegge viktige prosjekter nå.

I avtaleperioden fram til 2029 er partene derfor enige om å bruke et betydelig beløp på å styrke kollektivtrafikken. I tillegg omdisponeres midler i avtalen til tiltak som er nødvendige for å øke kollektivandelen og legge til rette for nye knutepunkt og høykapasitets busslinjer. Skaun og Orkland blir en del av byvekstavtalen ettersom de er kommuner i vekst og med betydelige pendlerstrømmer. Utbyggingen av gang- og sykkelnett må fortsette i høyt tempo samtidig som omfattende prosjekter som Byåstunnelen igangsettes.

¹ *Trinn 1 av Miljøpakke Trondheim St.prp. nr. 85 (2008-2009), jf. Innst. S. nr. 347 (2008-2009). Trinn 2 Prop. 172 S (2012-2013), jf. Innst. 494 S (2012-2013). Trinn 3 Prop. 36 S (2017-2018), jf. Innst. 157 S (2017-2018)*

Avgrensning

Avtalen avgrenses geografisk til Malvik, Melhus, Orkland, Skaun, Stjørdal og Trondheim kommuner.



Figur 1: Avtaleområde for byvekstavtalen 2023-2029

Jernbaneinvesteringer over kap. 1352 post 73 er ikke en del av byvekstavtalen.

Jernbaneinvesteringene er likevel et viktig bidrag for å nå nullvekstmålet og ses derfor i sammenheng med avtalen.

Utbyggingen av E6 innenfor avtaleområdet er ikke omfattet av avtalen. Denne utbyggingen vil kunne påvirke nullvekstmålet, noe som må hensyntas ved vurdering av måloppnåelse.

Mål

Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og tettstedsutvikling.

Det er en ambisjon at tiltakene i byvekstavtalen for å nå nullvekstmålet skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med nullvisjonen.

Det er i tillegg utarbeidet lokale mål for Miljøpakkesamarbeidet:

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

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

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

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

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

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

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

Mål 8: Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv

Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken

2 Porteføljer og prosjekter

Styringen av porteføljen i byvekstavtalen skal skje i tråd med prinsippene for god porteføljestyling. Tiltakene prioriteres etter en vurdering av tiltakenes bidrag til oppfyllelse av nullvekstmålet, samfunnsøkonomisk lønnsomhet og gjennomførbarhet (disponible midler, planstatus og tilgjengelige ressurser for planlegging og gjennomføring). Tiltakene som prioriteres inn i byvekstavtalens porteføljer skal representere en ekstra innsats og være tiltak utover det som ville vært partenes ordinære aktivitet i avtaleområdet. Partene skal informere hverandre om endrede forutsetninger i arbeidet med realisering av felles mål og alle vesentlige endringer skal drøftes i kontaktutvalget.

Det skal lages et helhetlig handlingsprogram som omfatter alle kommunene. Hver enkelt kommune foreslår ut fra prinsippene i porteføljestyling sine prosjekter og har ansvar for at de prioriterte prosjektene er innenfor finansiering som er avsatt. Alle prioriterte tiltak forutsetter enighet blant partene.

Finansieringsrammene for innsatsområdene innenfor Miljøpakkens portefølje besluttes som del av årlig rullering av fireårig handlingsprogram. Partene må bli enige om veiledende rammer for disponering av midler i Miljøpakken for hele avtaleperioden som grunnlag for utarbeidelsen av handlingsprogram.

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal ha en nøktern standard, fyller sin hovedfunksjon og bidra til nullvekstmålet. Alle prosjekter og tiltak som inngår i byvekstavtalen skal ha en tydelig referanse til hvordan tiltaket bidrar til nullvekstmålet. Det forutsettes god kostnadskontroll, hvor kostnadsøkninger eller inntektssvikt må håndteres innenfor porteføljen.

2.1 Utvikling av jernbanetilbudet i avtaleområdet

2.1.1 Kapasitetsøkende tilbud på Trønderbanen

Jernbanen spiller en viktig rolle i Trondheimsområdet, og togtilbudet vil, sammen med det øvrige kollektivtilbudet og en arealutvikling som bygger opp om tilbudet, bidra til at nullvekstmålet i avtaleområdet nås. Forbedringen av togtilbudet er et viktig virkemiddel for å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft på reiser mellom kommunene Melhus, Malvik, Stjørdal og Trondheim.

Jernbaneinvesteringene som omtales i byvekstavtalen fullfinansieres av staten. Prioritering av jernbanetiltak skjer gjennom Nasjonal transportplan (NTP) og årlige statsbudsjett.

Utvikling av kundetilbudet på Trønderbanen omfatter arbeid med innfasing av nye tog med økt kapasitet, tilbudsutvikling gjennom ny operatørkontrakt, videreutvikling av banen for å kunne øke frekvensen, delelektrifisering og stasjonsutvikling.

Videre planer for utvikling av Trønderbanen, med to tog i timen på strekningen Melhus - Steinkjer, er prioritert med oppstart i første seksårsperiode i NTP 2022-2033 og beskrevet i tabell 12.2 i Meld. St. 20 (2020-2021). Jernbanedirektoratet har, gjennom sitt innspill datert 31.03.23 spilt inn tiltaket til prioriteringsprosessen for NTP 2025-2036, med oppstart i første periode. Jernbanedirektoratet vil arbeide for å ha god fremdrift med det faglige grunnlaget som kreves for å fatte en investeringsbeslutning. Utbyggingen planlegges av Bane NOR som en del av inngåtte avtaler med Jernbanedirektoratet om effektpakker. Tilstrekkelig togmateriell er en forutsetning for to tog i timen.

To tog i timen består av en samlet portefølje av infrastrukturtiltak og det utarbeides flere reguleringsplaner for de ulike tiltakene. Effektpakken må gjennom ekstern kvalitetssikring, KS2, før den vurderes for investeringsbeslutning og prioritering i statsbudsjettet. Alle tiltak i effektpakken må være gjennomført før effekten kan tas ut. Elektrifisering omfatter strekningene Trondheim - Stjørdal på Trønderbanen og Hell - Storlien på Meråkerbanen. Prosjektet er under bygging. Ved endrede forutsetninger i arbeidet med realisering av kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen, herunder fremdrift på ERTMS og togmateriell, skal det orienteres i kontaktutvalget. Jernbanedirektoratet vil i løpet av høsten 2023 redegjøre for status for arbeidet med ERTMS.

2.1.2 Knutepunktutvikling og arealavklaringer

Som del av byvekstavtalen bidrar staten med 393 mill. 2023-kr til mindre investeringer i stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen. Partene er enige om å bruke 310 mill. kr til Trondheim S og 83 mill. kr til fordeling på Hommelvik og Stjørdal stasjoner. Sistnevnte 83 mill. kr skal bidra til en finansieringsløsning for planskilte tverrforbindelser slik at knutepunktene kan utvikles og fortettes i henhold til overordnet mål om nullvekst i biltrafikken.

I tillegg skal det benyttes kommersielle midler fra Bane NOR Eiendom og andre aktører til utvikling av stasjoner og knutepunkter i avtaleområdet. Jernbanedirektoratet skal avklare mulighetsrommet for dette.

Avtalepartene forplikter seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunks-, by- og tettstedsutvikling. Stasjonsbyer og knutepunktene langs Trønderbanen skal utvikles med hensyn til både fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner i tråd med nullvekstmålet.

Deler av traséen for dobbeltspor fra Trondheim S til Stjørdal er båndlagt gjennom kommunedelplan Leangen-Hommelvik. Det er viktig for lokale parter å få avklart jernbanens arealbehov slik at båndleggingen kan oppheves. Dette gjelder spesielt hvor båndlegging er i veien for tettstedsutvikling. Staten tar initiativ til å utarbeide en områdereguleringsplan for dobbeltspor på Ranheim (Kruskajordet) i området hvor nytt dobbeltspor avviker fra dagens trasé. Områdereguleringsplan vil igangsettes i første halvår 2024.

2.1.3 Rute-, takst - og billettsamarbeid

Det er inngått avtale om et utvidet takstsamarbeid innen sone A. Dette gir samme takst for tog, buss og trikk og sømløse reiser mellom reisemidlene innenfor avtaleområdet. Dette takstsamarbeidet har

ført til vesentlig passasjerøkning på tog i avtaleområdet. Avtalepartene er enige om at ordningen videreføres.

Det arbeides kontinuerlig for å utvikle togtilbudet innenfor eksisterende infrastruktur. Dette er basert på blant annet årlig ruteinnsjallsprosess med fylkeskommunen. Det er imidlertid svært begrenset handlingsrom for frekvensøkning innenfor dagens infrastruktur som har meget høy utnyttelse. Utviklingen av rutetilbudet skal tas opp til dialog i Miljøpakkens organer og innarbeides i Miljøpakkens årshjul.

2.1.4 Videreutvikling av togtilbudet

Partene vil samarbeide om å utvikle et beslutningsgrunnlag for videre utvikling av Trønderbanen i hele avtaleområdet, med økt frekvens og kapasitet og vesentlig redusert reisetid i tråd med overordnede mål om nullvekst i biltrafikken. Utgangspunktet er KVVU for transportløsning veg/bane Trondheim-Steinkjer (2011). Grunnlaget vil være et innspill til arbeidet med NTP.

Partene er enige om å vurdere potensialet for å utvikle togtilbudet i sentrumsområdene ved å ta i bruk Stavne-/Leangenbanen. Befolkningsrike områder på Leangen, Lilleby og Lademoen kan kobles til Trondheim Spektrum, Lerkendal stadion og arbeidsplassintensive områder som St. Olavs Hospital, NTNU og Sintef. Partene er enige om å finansiere en utredning av lokaltog i Trondheim og gjennomføre denne innen utgangen av 2024.

Staten forplikter seg til å:

- Kontinuerlig arbeide for utvikling av togtilbudet innenfor eksisterende infrastruktur
- Utvikle gode kundeløsninger ved stasjoner i knutepunkter i tråd med planene for Trønderbanen
- Utarbeide områderegeringsplan for Ranheim (Kruskajordet)
- Avklare arealbehov ved stasjoner ved knutepunktene i avtaleområdet
- Innen utgangen av 2024, utrede lokaltog i Trondheim med bruk av Stavne-/Leangenbanen
- Jernbanedirektoratet vil arbeide for å ha god fremdrift med det faglige grunnlaget som kreves for å fatte en investeringsbeslutning

2.2 Kollektivsystemet

Dette delkapitlet omhandler det samlede buss- og trikketilbudet i avtaleområdet. Sammen med lokaltogtilbudet gir dette et helhetlig kollektivsystem i hele avtaleområdet.

Metrobussprosjektet omfatter et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på infrastruktur. Metrobussene skal gi et tilbud som i stor grad tilsvarer bybanens kvaliteter. Med god komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og publikumsområder, bussmateriell, vognmateriell, rask fremføring og god regularitet. *Tenk bane, kjør buss.*

Partene har i avtaleperioden ambisjoner om å utvide hovedlinjene i anbudet, opprette nye linjer og legge dette til grunn i kommende anbud. Dette innebærer også å redusere flaskehals, utvikle holdeplasser, busstraseer med mer.

Partene er enige om omdisponering av midler innenfor Metrobussporteføljen for å realisere et godt metrobusstilbud øst i Trondheim. Porteføljen utvides med dette til å omfatte restfinansiering av metrobusstrasé på Nyhavna og ny metrobusstrasé langs Haakon VII's gate, som vist i vedlegg 4. Det åpnes for å prioritere midler til eventuelle nye Metrobusstraséer som en del av den ordinære porteføljestyringen

2.2.1 Utvikling av kollektivsystemet

Ved innføring av ny rutestruktur i 2019 gikk kollektivtilbudet fra å være linjebasert gjennom Midtbyen, til et nettverk av kollektivlinjer som gir god flatedekning. Nettverksmodellen skal gi effektiv utnyttelse av ressursene og mer kollektivtilbud for midlene.

I avtaleperioden skal partene videreutvikle og oppgradere nettverksmodellen, viktige busstraseer og Gråkallbanen.

I 2029 iverksettes nytt busstilbud med videreutviklet rutestruktur.

2.2.2 Infrastruktur for kollektivtilbudet

Partene skal innenfor denne planperioden gjennomføre tiltak som bidrar til høyere frekvens, god kapasitet, komfort og fremkommelighet og god tilgjengelighet til kollektivtransporten.

Dette gjelder for både inneværende og kommende mobilitetstilbud.

Partene i avtalen er enige om at gateprosjektene er avgjørende for å få ønsket effekt av metrobussatsingen. Tiltak på Nyhavna og Lade vil gi god måloppnåelse og partene er enige om å omprioritere innenfor metrobusstoppefølgen for å realisere metrobusstrasè i dette området.

Følgende gateprosjekt inngår i metrobusstoppefølgen:

Prosjekt
Elgeseter gate
Innherredsvegen østre og vestre
Kongens gate
Nordre Ilevolden
Olav Tryggvassons gate
Haakon VII gate
Metrobuslinje Nyhavna

Prosjekter i revidert metrobusstoppefølge skal være igangsatt innen utgangen av avtalen i 2029. Partene har langsiktige ambisjoner for utviklingen av metrobussystemet, og skal i denne avtalen planlegge og utrede tiltak som kan gjennomføres i neste avtaleperiode.

Følgende tiltak planlegges og vurderes igangsatt gjennom porteføljestyring i inneværende avtaleperiode:

1. Knutepunkt øst
2. Knutepunkt Sluppen
3. Ny forbindelse mellom knutepunkt Sluppen og knutepunkt øst
4. Nye høykapasitets kollektivtraseer
5. Bussdepot øst
6. Oppgradering av eksisterende kollektivtraseer

2.2.3 Drift av kollektivtransporten

Partene er enige om å øke innsatsen på kollektiv drift i avtaleperioden.

Ved innføring av nytt mobilitetstilbud i 2029 har partene ambisjoner om å ytterligere styrke kollektivtilbudet.

Behovet for depot er økt sammenlignet med bymiljøavtalen av 2016. I løpet av avtaleperioden må det arbeides videre med løsning for depot, med mål om avklaring innen nytt bussanbud lyses ut i 2025. Økt kollektivtilbud øker investeringsbehovet og driftskostnadene, derfor kan det gis tilskudd til dette igjennom avtalen.

2.3 Sykkel

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har en vedtatt sykkelstrategi med et hovedsykkelnett som skal gi 15 prosent sykkelandel i kommunen. Alle kommunene forplikter seg til å ha vedtatt hovedsykkelnett. Vedtatte hovedsykkelnett og tiltakenes bidrag til nullvekstmålet legges til grunn for prioritering av tiltak.

I NTP 2022-2033 er det et mål om at sykkelandelen i byområdene skal være 20 prosent

2.3.1 Sykkel investering

Hovedsykkelnettene inngår i Miljøpakkens sykkelportefølje. Andre tiltak som bidrar til mer sykling, som sykkelparkering og sykkelhotell, inngår også i porteføljen.

2.3.2 Sykkel drift

Det skal være god komfort og fremkommelighet for sykkel hele året. Partene i avtalen er enige om at ekstra vinterdrift av viktige sykkelstrekninger fortsatt skal prioriteres som en del av porteføljen. Utvidelse av antall strekninger for ekstra vinterdrift avgjøres gjennom den ordinære porteføljestyringen.

2.4 Gåtiltak

Gange står for en betydelig andel av reisene i avtaleområdet. Effektive gangforbindelser, attraktivitet og trygghet er viktig for at folk skal gå mer. I porteføljen inngår tiltak som tilrettelegger for at flere velger å gå til sine målpunkt.

2.5 Nye teknologiske løsninger

Partene i byvekstavtalen vil bidra til utprøving og testing av nye teknologiske løsninger som bygger oppunder nullvekstmålet. Prosjekter vedtas i Miljøpakkens handlingsprogramprosess.

2.6 Lokale veger

Investeringer på kommunale- og fylkesveger skal bidra til avtalens måloppnåelse og til å gi bedre framkommelighet for kollektiv, frigjøre tettbygde områder for trafikk og gi bedre trafiksikkerhet.

Store prosjekter i porteføljen inkluderer:

1. Byåsen tunnel
I inneværende avtaleperiode skal tunnelen planlegges og igangsettes. Det forutsettes at tiltaket planlegges som en prosjektpakke, med muliggjorte sykkeltiltak, kollektivtiltak og gåtiltak for å høste en samlet gevinst for god måloppnåelse.
2. Johan Tillers veg del 2
I inneværende avtaleperiode skal tiltaket planlegges og igangsettes.
3. Brundalsforbindelsen
I inneværende avtaleperiode skal tiltaket planlegges og realiseres

Gjennomføring av Byåsen tunnel og Johan Tillers veg forutsetter utvidelse av bompengeneinnkrevningen til 2033.

Planlegging av strekningen Ila - Flakk - Klett - gjøres i inneværende avtaleperiode. Finansiering av prosjektet forutsetter ny bompengeproposisjon som viser eventuelt nye innkrevingspunkt knyttet til tiltaket, og som tar stilling til eventuelle skredsikringsmidler fra staten. Dette er det aktuelt å ta stilling til ved neste reforhandling.

2.7 Riksveger

I avtaleperioden vil rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger ferdigstilles. Partene vil arbeide for å få utredet løsninger for å forbedre fremkommeligheten for kollektiv og muligheten til å etablere en metrobuslinje langs E6 mellom Sluppen og Rotvoll. Dette kan ses i sammenheng med forbedring av trafikksikkerhet og av- og påkjøringsrampene langs E6 Omkjøringsveien.

Det statlige vegnettet i avtaleområdet er i hovedsak ferdig utbedret, med unntak av strekningen Stavne-Dorthealyst. Staten forplikter seg til å planlegge og igangsette utbedrende tiltak mellom Stavne og Dorthealyst, som siste strekning på riksvegnettet i Trondheim kommune. Det forutsettes at tiltaket planlegges med tilhørende sykkeltilbud.

Statens vegvesen vil ta med nytt toplanskryss på Klett i prioriteringsprosessen i gjennomføringsplanen for 2025-2030. Statens vegvesen vil involvere lokale parter i prioriteringsarbeidet.

2.8 Øvrige tiltak

Miljøpakken er en helhetlig pakke med virkemidler som skal bidra til å nå målene i byvekstavtalen. I tillegg til større infrastrukturprosjekter, består Miljøpakken av mange mindre tiltak som har stor betydning for folks hverdag og måloppnåelsen. I denne porteføljen inngår tiltak som bidrar til måloppnåelse Miljøpakken, eksempelvis tiltak for trafikksikkerhet, støy og grønnere næringstransport.

Miljøpakken skal arbeide med holdningsskapende arbeid som kan endre reisevaner og hente størst mulig effekt ut av tiltakene som bygges.

3 Finansiering

Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom fylkeskommunale og kommunale midler, bompenger, og følgende midler gitt over årlige statsbudsjett:

- Kap. 1332/post 63 Statlig investeringstilskudd til viktige fylkeskommunale prosjekter
- Post 73 midler til utvikling av stasjoner og knutepunkt langs jernbanen
- Kap. 1332/post 66 Belønningsmidler
- Kap. 1332/post 66 og 1320.30 tilskudd til mindre tiltak på lokalt vegnett, riksvegmidler (Statlige programområdemidler)
- Kap.1332/post 66 Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing
- Kap.1332/post 66 Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Store riksveg- og jernbaneprosjekter ses i sammenheng med byvekstavtalen. Store riksvegprosjekter finansieres med statlige riksvegmidler og bompenger. Jernbaneprosjekter finansieres i helhet av staten.

Alternative finansieringskilder som grunneierbidrag og andre private bidrag må vurderes, og skal bidra til finansieringen der det er relevant. Alle beløp i avtalen skal gis i 2023-kr og indekseres etter statens metodikk for indeksering.

Det gis kompensasjon for merverdiavgift ved investering på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett. Mva-kompensasjonen som fylkeskommunen og kommunen mottar fra staten vil i sin helhet tilbakeføres til prosjektene i Miljøpakken.

Formelle føringer for statlige finansieringskilder og til bruk av bompenger vil til enhver tid være gjeldende.

Statlig tilskudd må følge statens budsjettprosess og rapportering.

Tabellen under angir de økonomiske rammene for byvekstavtalen som miljøpakkesamarbeidet forvalter fordelt på årlig gjennomsnitt og totalt for avtaleperioden. Det tas forbehold om årlige tildelinger over statsbudsjettet. Tildelinger gitt over post 30 og post 63 avhenger av faktisk framdrift og finansieringsbehov i porteføljen. Summen av inntektene i avtalen kommer frem av tabellen under.

Tabell: Tilgjengelig finansiering

Tilgjengelig finansiering (mill. 2023-kr)	Byvekstavtale 2019-2029	Tildelt 2019-22	Byvekstavtale 2023-2029	Gjennomsnitt pr år i 2023-2029
Brutto bompengeinntekter*	9 070	3 030	6 040	863
Statlige midler				
Metrobuss**	2 205,1	656,6	1 548,5	221,2
Programområde-midler	4 194,7	375,5	3 819,2	545,6
Belønningsmidler til byveksttaler ***	3 128,3	1 119,7	2 008,6	286,9
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing****	624,7	154,9	469,8	67,1
Tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk****	556,4	167,2	389,2	55,6
Fylkeskommunale midler	887,7	83,6	564,9	80,7
Kommunale midler				
Trondheim kommune	229,9	83,6	146,3	20,9
Stjørdal kommune	24,2	8,8	15,4	2,2
Malvik kommune	24,2	8,8	15,4	2,2
Melhus kommune	24,2	8,8	15,4	2,2
Orkland kommune	15,4		15,5	2,2
Skaun kommune	11,55		11,55	1,65
SUM	20 996,3	5697,5	15 059,7	2151,45

Merk også at tallene er justert med foreløpig budsjettindeks for 2023. Når endelig indeks foreligger kan tallene bli noe endret.

*Brutto bompengeinntekter tar utgangspunkt i en gjennomsnittstakst på 9,7283 2023-kr, 88 700 000 daglige passeringer og 365 dager i året for perioden 2023-2029. Tabellen fremstiller driftsinntekter hentet fra bomveiselsskapets årsrapporter (som løpende inntekter) og indeksjustert i 23-kr med årlig konsumprisindeks.

**Sum Metrobuss inkl. Bussdepot, eks. mva.-refusjon.

***For belønningsmidlene ble det i 2022 holdt tilbake 20 mill.- kr. For posten bedre kollektivtilbud ble det holdt tilbake 29,9 mill. kr. Disse midlene er lagt til som tilgjengelig finansiering i perioden 2024-2029.

****For postene belønningsmidler, bedre kollektivtilbud, reduserte bomtakster og reduserte billettpriser på kollektivtrafikk er det et mindreforbruk.på til sammen 228 mill. ved utgangen av 2022.Dette videreføres som en del av finansieringsgrunnlaget i denne avtalen.

De lokale partene ønsker å videreføre sine bidrag etter 2029. Lokale parter har søkt om utvidelse av dagens bominnkreving til 2033. Dette vil gi en ekstra bominntekt på 2,9 milliarder kroner. Utredning av nytt system for bominnkreving som gir rom for å øke gjennomsnitstaksten og ytterligere finansiering igangsettes i løpet av 2023. Grunnlaget for behandling til Stortinget forventes ferdigstilt i

første kvartal 2025. Videreføring av statlige bidrag avklares i forhandlinger om ny byvekstavtale, etter NTP 2025-2036 er vedtatt i Stortinget.

3.1 Statlig finansiering

Statens prioritering skjer gjennom NTP og de årlige statsbudsjettene. Endelige bidrag fastsettes av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene.

3.1.1 Statlige programområdemidler (Post 30 og 66)

Den totale rammen gitt i byvekstavtalen 2019-2029 er 3 686 millioner i 2019-kr. I perioden 2019-2022 ble det brukt 375,5 mill. 2023-kr. Gjenstående ramme for perioden 2023-2029 blir 3819,2 millioner 2023-kr. Midlene utbetales etter forbruk.

Det er åpnet for mer fleksibel bruk av statlige midler til investeringstiltak for kollektivtransport, sykling og gange. Dette forutsetter at tiltaket enten er på riksveg, fylkesveg med riksvegfunksjon eller på lokalt vegnett hvor tiltaket viser større måloppnåelse eller bedre kostnadseffektivitet/samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn tilsvarende tiltak på riksveg. Tiltakene skal fremme sykkel, gange og kollektiv. Midlene kan kun benyttes til investering, og tiltak som bidrar til nullvekstmålet. Prioritering av prosjektene skjer som en del av handlingsprogramarbeidet i tråd med prinsippene for god porteføljestyling.

Midlene kan benyttes til å realisere et omforent sykkelnett for avtaleområdet², og der det er størst potensial for å nå nullvekstmålet innen den enkelte kommune³. Eksisterende traseer og tilrettelegging i kryss skal også kunne utbedres for å øke fremkommeligheten.

Byvekstområdet er utvidet med kommunene Skaun og Orkland uten at det tilføres nye statlige midler. Det er derfor, i tillegg til programområdemidler til byområder, aktuelt å bruke ordinære programområdemidler til sykkel og kollektiv langs E39 ("rutemidler" rute 4b) i de nevnte kommunene. Tiltak forutsetter tildeling i statsbudsjett og aktuelle tiltak prioriteres der hvor hensynet til nullvekstmålet er til stede.

3.1.2 Belønningsmidler

Belønningsmidler utgjør 3128 millioner 2023-kr i avtaleperioden 2019-2029. Det er bevilget 1119 mill. kr i perioden 2019-2022. For perioden 2023-2029 gjenstår 2008 mill. 2023-kr. Dette gir i gjennomsnitt 286,9 millioner 2023-kr per år. I henhold til statens økonomireglement skal tildelte midler benyttes i tildelingsåret.

Belønningsmidlene kan brukes på alle porteføljene i avtalen og skal anvendes i tråd med nullvekstmålet. Belønningsmidler kan brukes i hele avtaleområdet, samt til tiltak utenfor avtaleområdet gitt at disse tiltakene underbygger nullvekstmålet.

Det forutsettes at midlene skal komme som et tillegg til, ikke erstatning for, midler fra lokale myndigheter og eventuelle bominntekter.

Belønningsmidlene kan i sin helhet gå til drift av kollektivtransport.

² Partene har etablert et omforent kart for bruk av fleksible riksvegmidler på sykkel i Trondheim. Det åpnes for å revidere dette til å tilpasse avtaleområdet i helhet.

³ Eksempelvis tilførselsårer inn mot kollektivpunkt/pendlerholdeplasser. Eksisterende ruter, tilrettelegging av kryss og viktige krysningspunkter for å øke fremkommeligheten.

3.1.3 Statlige investeringstilskudd til metrobussprosjektet (post 63)

Staten vil dekke 50 prosent av den samlede kostnaden for utbygging av Metrobussprosjektet i tråd med retningslinjene for 50/50-ordningen. Midlene skal brukes på utvikling av metrobussprosjektet innenfor rammene gitt i tilskuddsordningen. Det henvises til tabell i delkapittel 2.2.2 for omtale av prosjekter som finansieres med post 63.

Investeringstilskudd skal gå til fylkeskommunale infrastrukturløsninger av nasjonal interesse. Statlig tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter skal gå til høykvalitets kollektivprosjekter med stor kapasitet. Metrobussprosjektet skal gi et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på veginfrastruktur, teknisk infrastruktur, publikumsområder og bussmateriell. Metrobuss skal gi et tilbud som i stor grad tilsvarer bybanens kvaliteter: God komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og vognmaterieell og rask fremføring med god framkommelighet og regularitet. Metrobussløsningen bygges ut i etapper.

- Statens tilskudd er 2205,1 mill. 2023-kr. inkl. mva. på riksvei og eks. mva. på lokalt vegnett (fylkesvei og kommunal vei). I perioden 2017-2022 er det bevilget 657 mill. 2023-kr. For perioden 2023-2029 er gjenstående tilskudd 1548,5 mill. 2023-kr.
- Statlige beløp ligger fast. Staten dekker ikke eventuelle kostnadsoverskridelser i prosjektene
- Byggeplan må foreligge senes 15.juni året før igangsettelse for å få statlig bevilgning.

Prinsippene som ligger til grunn for kostnadsstyringen av Metrobussprosjektet beskrives i vedlegg 4 til avtalen.

3.1.4 Statlige riksvegmidler til store vegprosjekt (post 30)

Prosjektet rv. 706 Nydalsbrua ferdigstilles oktober 2023. Investeringsbeslutning for prosjektet ble gjort i Prop. 110 S (2018–2019). Som grunnlag for behandling i Stortinget ble det gjort en avtale mellom staten, Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune om forskuttering av prosjektet. Staten har i Prop. 110 S (2018–2019) sluttet seg til foreslått forskuttering, og at forskutteringen vil bli refundert i perioden 2024–2029 uten kompensasjon for renter og prisstigning.

3.1.5 Statlige midler til utvikling av stasjoner og knutepunkt langs jernbanen

Viser til 2.1.2

3.1.6 Statlig tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Tilskuddet er på kr 625 mill. 2023-kr og utbetales i utgangspunktet uavhengig av fremdrift. Partene er enige om at tilskuddet i sin helhet skal brukes til å styrke kollektivtilbudet i avtaleperioden. Konkretisering vil skje i handlingsprogrammet.

3.1.7 Statlig tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet er på kr 556 mill. 2023-kr og utbetales årlig.

Tilskuddet benyttes til takstreduksjoner som gir størst mulig effekt på målene i byvekstavtalen. Det må synliggjøres hvordan midlene brukes og kommer kollektivtrafikanter til gode.

3.2 Brukerfinansiering

Prop. 36 S (2017-2018)/Innst. 157 S (2017-2018) Miljøpakke Trondheim trinn 3 gir rammene for Miljøpakkens bomsystem. Utgangspunktet er en grunntakst på 8 kr i 2017. Takstene reguleres årlig for å ivareta endringer i konsumprisindeks, kjøretøysammensetning og rabattnivå.

Innkrevingsperioden gjelder til utgangen av 2029. Det er i Miljøpakkens finansieringsplan lagt til grunn en nettoinntekt på 4,9 mrd. kr i perioden 2023-2029.

Bompengene kan benyttes som beskrevet i vegloven til infrastrukturprosjekter og drift av kollektivtrafikk innenfor kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Melhus, innenfor de innsatsområder som omtales i proposisjonen. Partene vil arbeide for at bompenger også kan brukes i Skaun og Orkland. Dette forsøkes gjort gjennom vedtak i budsjettprosessen for 2024.

Bompenger kan brukes til drift av kollektivtransport som del av en plan for et helhetlig og samordnet transportsystem i et byområde, jf. Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) og Innst. O. nr. 26 (2007-2008) gitt at kravene stilt i Prop. 36 S (2017-2018)/Innst. 157 S (2017-2018) følges. Bruk av bompenger til drift av lokal kollektivtransport skal være et supplement til den ordinære innsatsen over fylkeskommunen sitt budsjett. Det er lagt til grunn at fylkeskommunen sine bevilgninger til kjøp av kollektivtrafikk blir holdt på minst samme nivå som i dag. Låneopptak er ikke tillatt for å finansiere drift av kollektivtrafikk.

Bompenger kan ikke benyttes til drift av hovedsykkelveinettet.

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har full råderett over bompengeneinnkrevningen i Trondheim innenfor rammene til Prop. 36 S (2017-2018)/Innst. 157 S (2017-2018). Endelig takstmyndighet er Vegdirektoratet. Melhus, Malvik, Skaun, Orkland og Stjørdal kommune har et eget ansvar når det gjelder eventuelle bompenger i egne kommuner i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune.

Lokale parter i Miljøpakken har bedt om å forlenge innkrevingsperioden til utgangen av 2033 innenfor rammene i lokalpolitiske vedtak i 2016 og Stortingets vedtak ved behandling i Prop. 36 S (2017-2018). Dette omfatter også bomstasjonene til Klæbu. Ved en eventuell videreføring vil dagens bompengeneordning og gjennomsnittstakst opprettholdes fire år lenger. En forlenget innkrevingsperiode på 4 år er beregnet til å øke bompengenes nettoinntekt med om lag 2,9 milliarder 2023-kr (Prop. 112 S (2022-2023)). Utvidet garanti og ramme for låneopptak kan gi større fleksibilitet i bruken av midlene.

Partene er også enige om å utrede en revisjon av bomsystemet. Her inngår en vurdering av tiltak, betalingsinnretning, bomstasjonenes plassering, behovet for nye bomstasjoner, innkrevingsperiode, gjennomsnittstakst og endringenes betydning for trafikken. Utredningen startes opp i 2023 og skal danne grunnlag for behandling av ny stortingsproposisjon.

3.3 Kommunale og fylkeskommunale midler

De lokale partene i Miljøpakken bidrar med følgende årlige beløp i mill.kr.

1. Trøndelag fylkeskommune 80,7
2. Trondheim kommune 20,9
3. Stjørdal kommune 2,2
4. Malvik kommune 2,2

5. Melhus kommune 2,2
6. Skaun kommune 1,65
7. Orkland kommune 2,2

3.4 Driftstilskudd

Drift av kollektivtrafikken er fylkeskommunens ansvar. Kollektivtilbudet i avtaleområdet finansieres delvis av Trøndelag fylkeskommunes ordinære driftstilskudd i avtaleområdet, og delvis av tilleggsfinansiering gjennom Miljøpakken. Fylkeskommunens ordinære tilskudd skal tilsvare det fylkeskommunens tilskuddsnivå antas å ville vært uten byvekstavtale.

Fylkeskommunens ordinære tilskudd er beregnet å utgjøre kr 223, 5 mill. i 2023-kr. Partene går gjennom nytt nullpunkt i forbindelse med nytt anbud.

Tilbudsøkning utover det som dekkes av fylkeskommunens ordinære driftstilskudd kan, forutsatt enighet, finansieres ved bruk av belønningsmidler og/eller bompenger.

Kollektivtiltak som finansieres av Miljøpakken styres på samme måte som Miljøpakkens øvrige tiltak, med fordeling av økonomiske rammer gjennom Miljøpakkens budsjettprosess. Før tiltak iverksettes skal partene være enige om rutiner for å begrense og behandle risiko. Behov for korrigerende tiltak behandles gjennom Miljøpakkens programråd og/eller kontaktutvalg.

Partene i byvekstavtalen skal sammen kartlegge behovet for midler til drift av kollektivtransport i avtaleperioden. Alle parter skal sammen aktivt arbeide for å effektivisere kollektivtransporten i området.

4 Arealutvikling

Summen av areal- og arealrelaterte tiltak som foreslås skal samlet understøtte nullvekstmålet, eksisterende og planlagte infrastrukturinvesteringer, porteføljestyling og statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP).

Partene forplikter seg gjennom denne avtalen til å konsentrere utvikling og oppbygging i prioriterte tettstedsområder og nær knutepunkter gjennom å sikre effektiv og høy arealutnytting med høy by- og bokvalitet, prioritere utbyggingsområder og følge en vedtatt samordnet parkeringspolitikk.

Arealutviklingen i avtaleområdet skal skje slik at den underbygger nullvekstmålet. Det innebærer at hovedtyngden av arealutviklingen legges til de prioriterte tettstedsområdene.

Hovedtyngden av arealutviklingen i Trondheim legges i sentrale byområder, lokale sentra og langs hovedårer for høyfrekvent kollektivtransport. I Stjørdal, Malvik, Skaun, Orkland og Melhus skal hovedtyngden av arealutviklingen skje innenfor gang-/sykkelavstand fra sentrum av tettstedene utpekt i senterstruktur vedtatt i IKAP2^{4,5} og/eller i gangavstand fra god kollektivtransport i tilknytning til tettstedsområdene.

⁴ Skatval, Hegra, Stjørdal, Sveberg, Hommelvik, Vikhammer, Melhus, Kvål, Ler, Lundamo, Hovin, Hell/Gjeving Børse og Buvika.

⁵ Orkland kommune er sammenslått av flere kommuner, som ikke var en del av IKAP2. Partene er enige om at forslag til ny KPA for Orkland er i tråd med prinsippene i IKAP2.

ABC-prinsippet skal legges til grunn ved tilrettelegging av næringsareal til forskjellige bransjer. Det vil si at besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres til kommunesentraene i Melhus, Trondheim, Malvik, Skaun, Orkland og Stjørdal.

Partene skal i avtaleperioden:

1. Lage prosessplaner for utvikling av knutepunktene i Skaun og Orkland (som eksempelvis beskrevet i Veileder for helhetlig knutepunktutvikling), for å realisere fortettingspotensialet i de enkelte knutepunktene og tettstedsområdene
2. Lage planer for et sammenhengende nett for gående og syklende med god adkomst til kollektivsystemet og et sammenhengende kollektivnett for buss og tog (ikke bare knutepunkt, men utvikling langs traseer)
3. Vektlegge god bokvalitet, varierte bygningstyper og boligstørrelser.
4. Følge den samordnede parkeringspolitikken i avtaleområdet for å begrense bilbruk og bidra til nullvekstmålet
5. Planavklaring for større prosjekter der areal er båndlagt ⁶
6. Rapportere på vedtatte arealindikatorer⁷ (henvisning). Startpunkt for måling og rapportering for Skaun og Orkland kommune settes til 2023. For øvrige parter er 2019 startpunktet for rapporteringen

Statens forpliktelser:

1. Arbeide for å frigjøre sentralt beliggende statlig eide arealer for å bidra til transformasjon og by-/tettstedsutvikling i tettstedssentrene og knutepunkt
2. Som hovedregel lokalisere og relokalisere statlige publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser slik at de underbygger nullvekstmålet og forpliktelsene i denne avtalen
3. Bidra til å støtte søknader fra kommuner og fylkeskommuner om finansiering av planarbeid for by- og tettstedsutvikling, i tråd med målene i byvekstavtalen, igjennom relevante tilskuddsordninger

Kommunenes forpliktelser:

1. Legge SPR-BATP og føringene i denne avtalen til grunn ved lokalisering av boliger og besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter gjennom blant annet å ta inn krav om utbyggingsrekkefølge som underbygger nullvekstmålet
2. Definere en langsiktig og forutsigbar avgrensning av tettstedsområdene i Skaun og Orkland som er de deler av tettstedene som har gang-/sykkelavstand til sentrum og/eller gangavstand til traséer med god kollektivtransport i tilknytning til tettstedsområdene i forbindelse med rullering av kommuneplan/-områdeplan og med oppstart senest 2024.
3. Skaun og Orkland kommune skal samordne sin parkeringspolitikk med de andre lokale partene
4. Kommunale virksomheter skal som hovedregel lokaliseres slik at de underbygger nullvekstmålet og forpliktelsene i denne avtalen
5. Kommunale investeringer skal som hovedregel skje på en slik måte at de er med på å underbygge nullvekstmålet. Eksempelvis ved lokalisering og prioritering av ny offentlig infrastruktur (skoler, idrettsanlegg og kulturanlegg)

⁶ Eksempelvis ved Ranheim, Hommelvik, Melhus og Stjørdal stasjonsområder og godsterminal Heggstamoen og Torgård.

⁷ For å ta i bruk måleindikatorene for arealutvikling skal Skaun og Orkland kommune avgrense kommunesenterområdet og registrere antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser og parkeringsplasser ved egne virksomheter i det avgrensede senterområdet.

6. Bidra til å utarbeide planer som avklarer arealbehov og finansiering for å realisere kryssing av jernbanelinja for gående, syklende og kjørende (der det er hensiktsmessig) i knutepunktene, slik at begge sider av stasjonsområdene kan utvikles og tas i bruk
7. Innarbeide forpliktelsene i byvekstavtalen og målene i SPR-BATP i kommunenes areal- og samfunnsplaner

Fylkeskommunens forpliktelser:

1. Ved en eventuell revidering av RPA må føringene i byvekstavtalen og prinsippene i IKAP legges til grunn for avtalekommunene
2. Legge RPA, IKAP, SPR-BATP og føringene i byvekstavtalen til grunn for areal- og transportplaner og ved behandling av arealplaner som påvirker avtalekommunene
3. Som hovedregel lokalisere fylkeskommunale publikumsrettede virksomheter, videregående skoler og kontorarbeidsplasser slik at de bidrar til reduksjon av biltransport, økt gang-, sykkel- og kollektivtransport og bedre bymiljø i tråd med RPA, SPR-BATP og IKAP. Alternative lokaliseringer skal utredes med tanke på å belyse transporteffekter
4. Som vegeier og ansvarlig for kollektivtrafikk bidra til transportløsninger som støtter opp under en arealutvikling som bidrar til å nå nullvekstmålet og en felles bo- og arbeidsmarkedsregion
5. Ivareta behovet for, og planlegging av, nødvendig infrastruktur for kollektiv og sømløs omstigning i forbindelse med knutepunktutvikling
6. Ta initiativ til samordning av hvert enkelt knutepunktprosjekt der ikke andre aktører har tatt et slikt initiativ, jf. veileder for helhetlig knutepunktutvikling
7. Prioritere investeringer i infrastruktur og kollektivtransport til tiltak og områder som bidrar til å nå nullvekstmålet

5 Oppfølging, rapportering og måling av resultater

Effektene av tiltakene i byvekstavtalen skal dokumenteres med måleindikatorer og da som et minimum ved bruk av det felles indikatorsettet som Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til (se vedlegg 2a), supplert med det arealindikatorsettet som partene i fellesskap har utviklet (se vedlegg 2b)

5.1 Måloppnåelse

Byindeksen er hovedindikator for vurdering av måloppnåelsen i byvekstavtalen.

Reisevaneundersøkelsen gir verdifull informasjon om transportutvikling og befolkningens reisevaner, og er en nyttig støtteindikator til Byindeksen for vurdering av måloppnåelse mot nullvekstmålet.

De samlede effektene skal som et minimum dokumenteres gjennom følgende indikatorer:

- Byindeksen er hovedindikatoren for oppfølging av byvekstavtalen og viser endring i trafikkmengde for byområdet. Metoden er basert på trafikkregistrering fra faste punkter fordelt på riks- og fylkesveger, samt på enkelte kommunale veger og gjennom bomstasjoner og er ment å gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. Datagrunnlaget for byindeksen består av kjøretøy klassifisert som "lette" kjøretøy, det vil si lengder kortere enn 5,6 meter og med tillatt totalvekt under 3,5 tonn. En del næringstransport foretas med kjøretøy som er kortere enn 5,6 meter og vil dermed inngå i datagrunnlaget til byindeksen. Byindeksen klarer heller ikke å skille ut gjennomgangstrafikk som ikke skal inngå i nullvekstmålet. Nullvekstmålet skal måles ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Det er trafikknivået i referanseåret 2019 det skal sammenlignes med.

- Trafikkindeks for vegtrafikk baser på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Trafikkindeksen skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområder. Lettere næringstransport og gjennomgangstrafikk er tatt ut av trafikkindeksen da det er unntatt fra nullvekstmålet. Avtalepartene er enige i trafikkregistreringspunktene som vist i vedlegg 1. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeidelsen av trafikkindeksen og rapportering av resultater.
- Kontinuerlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene og er en kortversjon av den nasjonale RVUen. By-RVUen gir informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Den gir også informasjon om utviklingen av reisene med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Avtalepartene må bidra med finansiering av tilstrekkelig lokalt utvalg til undersøkelsen. Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget i Trondheimsområdet, mens fylkeskommunen og kommunene via Miljøpakken dekker den andre halvparten av følgende fordelingsnøkkel
 - Staten 50 prosent
 - Fylkeskommunen og kommunene via Miljøpakken 50 prosent
- Tellinger av sykkeltrafikk: Eksisterende faste tellepunkter for sykkeltrafikk skal brukes som en av kildene for å måle utviklingen av sykkeltrafikken.
- Tellinger av reiser i kollektivtrafikken: jernbanedirektoratet har ansvar for innhenting av data fra togselskapene, mens Trøndelag fylkeskommune har ansvar for innhenting av data fra AtB.
- Partene vil samarbeid om en videre utvikling av metodene for å innhente og analysere data om trafikkutviklingen i Trondheimsområdet, herunder sykling og gåing.
- Klimagassutslipp: tall for utvikling av utslipp av klimagasser (CO₂-ekvivalenter) i Trondheimsområdet fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Statistisk sentralbyrå.
- Andre innsatsområder følges opp gjennom
 - Indikatorer for arealbruk
 - Indikatorer for parkering
- Det skal rapporteres på indikatorer for arealbruk og parkering i Trondheim, Melhus, Malvik, Skaun, Orkland og Stjørdal kommuner.

5.2 Rapporteringsopplegg

Sekretariatet har i samarbeid med partene i Miljøpakken ansvaret for rapportering av indikatorene. Statens vegvesen har ansvar for å rapportere på reisevaneundersøkelsen og byindeksen. Statsforvalteren innhenter rapportering på arealforpliktelsene i byvekstavtalens kapittel 4.

Byindeksen, trafikkarbeid og transportmiddelfordeling fra RVU og klimagassutslipp skal rapporteres årlig. Indikatorer for areal og parkering skal rapporteres hvert andre år.

Det vises til felles indikatorsett for byvekstvtaler nærmere beskrivelse og operasjonalisering av indikatorene, samt rapporteringsopplegget (vedlegg 2b)

5.3 Kostnadsstyring, økonomioppfølging og økonomirapportering

Statens vegvesen har ansvar for rapportering og økonomioppfølging på statlige tildelinger til departementet. Prosjekteier skal rapportere direkte til Statens vegvesen på økonomisk status og regnskap. Rapportering på prognose, fremdrift og eventuelle justeringer i porteføljen skal skje via sekretariatet.

6 Styringsystem

Det er besluttet en modell for organisering av byvekstavgiftene. Det vises nærmere til NTP 2022-2033.

I oppfølgingen og porteføljestylingen av avtalen vil statssekretæren fra Samferdselsdepartementet lede politiske styringsgruppemøter der fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter behandles. Staten er en part i avtalen og er representert med statssekretærene i Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet i politisk styringsgruppe. I øvrige fora er staten representert med Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Trøndelag. Staten har én stemme. Deltakelse fra de lokale partene avgjøres av de lokale partene selv. Den praktiske tilnærmingen til byvekstavgiften for Trondheimsområdet innenfor disse rammene er nærmere beskrevet nedenfor. Møtene i politisk styringsgruppe og kontaktutvalget holdes etter prinsippet om meroffentlighet. Møtepapirer offentliggjøres på nett og møtene er åpne møter, der alle kan høre diskusjonene.

Statsforvalteren skal ha hovedansvaret fra statens side for oppfølgingen av arealdelen i byvekstavgiften.

6.1 Politisk styringsgruppe

Politisk styringsgruppe er det øverste organet i byvekstavgiften, og leder arbeidet med avtalen. Styringsgruppen behandler fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter for byvekstavgiften, i etterkant av vedtak i fylkestinget og i bystyret/kommunestyrene.

Politisk styringsgruppe består av statssekretær fra Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, ordførerne i Trondheim, Malvik, Melhus, Stjørdal, Orkland og Skaun, samt fylkesordfører i Trøndelag.

6.2 Kontaktutvalget (administrativ koordineringsgruppe)

Kontaktutvalget består av Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Fylkesmannen, fylkeskommunen og de berørte kommunene. Statens vegvesen v/vegdirektøren leder kontaktutvalget. Kontaktutvalget har ansvar for oppfølging av byvekstavgiften gjennom blant annet. prosjekt- og porteføljestyling, lage omforent budsjett og handlingsprogram, målstyring og rapportering på resultater.

- Budsjett og handlingsprogram
 - Fremforhandle omforent innstilling til politisk styringsgruppe etter vedtak i kommunestyrene og fylkestinget, innenfor fullmakter delegert fra disse organene.
- Prosjekt og porteføljestyling
 - Følge opp kostnads- og omfangsendring for prosjekter i porteføljen og eventuelle behov for omprioriteringer som følge av kostnadsøkning- eller reduksjon innenfor rammer gitt i vedtatt budsjett og handlingsprogram.
- Måloppnåelse og rapportering av resultater
 - Årlig evaluering av tiltak mht. måloppnåelse
 - Gi sekretariatet i oppdrag å innhente og utarbeide faglig grunnlag ved behov

I kontaktutvalget skal staten representeres av Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Trøndelag. Statsforvalteren skal ha hovedansvaret fra statens side for oppfølgingen av arealdelen i byvekstavgiften. Deltakelse fra de lokale partene avgjøres av de lokale partene selv. Kontaktutvalget ledes av Statens vegvesen.

6.2 Programrådet

Programrådet består av administrative ledere hos Statens vegvesen, Trondheim, Malvik, Melhus, Stjørdal, Skaun, Orkland og Trøndelag fylkeskommune, Statsforvalteren i Trøndelag og Jernbanedirektoratet. Møtene ledes av Trondheim kommune.

Programrådet er det primære innstillende organ til kontaktutvalget. De statlige partene skal samordne sine interesser og synspunkt og framstå med en stemme i trepartssamarbeidet. Programrådet er rådgivende organ for beslutninger i kontaktutvalget og har delegert fullmakt fra kommunestyrene, fylkesting og statlig linje til beslutninger i visse saker. Det gjelder

- I faglige spørsmål uten spesiell politikk eller prinsipiell karakter
- I økonomiske spørsmål der staten, fylkeskommunen og kommunene er enige og det er behov for å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor de ulike programrådene i gjeldene fireårige handlingsprogram. Dette for å kunne justere for endringer i kostnadsoverslag, planfremdrift eller lignende.

Programrådet skal påse at de saker som legges fram for folkevalgte organer og for Kontaktutvalget, er forsvarlig utredet, og at vedtak blir iverksatt. Programrådet fordeler rammer for planlegging og administrasjon mellom oppgaver/prosjekter og etater. Programrådet kan nedsette arbeidsutvalg som kan forberede saker administrativt i samarbeid med sekretariatet.

6.3 Sekretariatet

Sekretariatet leder samarbeidet og oppfølgingen av byvekstavtalen i Miljøpakken på vegne av styringsorganene og legger til rette for porteføljestyling. Kontaktutvalget er sekretariatets oppdragsgiver. Sekretariatet representerer alle partene i avtalen. Tilrettelegger sakene for behandling i Kontaktutvalg og programråd og skriver referat

- Innstiller til kontaktutvalget i saker der det ikke lar seg gjøre å innhente innstilling fra programrådet
- Bestiller oppfølging av beslutninger i styringsgruppe, kontaktutvalg og programråd
- Overordnet økonomistyring og rapportering til statlige og lokale myndigheter/politikere i henhold til vedtatte retningslinjer for sekretariatenes arbeid i byvekstavtalene
- Utarbeider forslag til budsjett og 4-årig handlingsprogram med årlige revisjoner
- Årlig evaluering av tiltak mht. måloppnåelse og samordning av trafikkdata
- Representerer Miljøpakken utad og formidler informasjon om Miljøpakken gjennom foredrag, media, svar på spørsmål og deltakelse i møter med publikum og politikere
- Utfører kontrollerfunksjon for alle parter
- Utfører eventuelt andre oppgaver på oppdrag fra kontaktutvalget

Sekretariatet kvalitetssikrer og innstiller i saker til programrådet og leder et arbeidsutvalg nedsatt av partene som skal bidra i det saksforberedende arbeidet for programrådet. Sekretariatet har delegert fullmakt fra programrådet til å godkjenne utvidelse av kostnadsrammen eller forplikte Miljøpakken når de økonomiske konsekvensene er begrenset oppad til 2 mill. kr og programrådets medlemmer orienteres skriftlig.

6.5 Saksgang ved behandling av budsjett og handlingsprogram

- Sekretariatet utarbeider i samarbeid med partene forslag til årsbudsjett og handlingsprogram
- Det utarbeides et prosjektark per prosjekt der det blant annet. redegjøres for kostnader, bidrag til nullvekstmålet og samfunnsøkonomisk nytte. Det gjøres kvalitative vurderinger av nytte hvis det ikke foreligger beregninger
- Prioritering av prosjektene skjer av avtalepartene i tråd med prinsippene for god porteføljestyling Budsjettering må følge Statens vegvesens budsjettretningslinjer. Det innebærer at styringsgruppen må behandle prioritering av midlene innen 1. mars året før
- Programrådet behandler forslag og innstiller til kontaktutvalget
- Kontaktutvalget behandler forslag før oversendelse til politisk behandling
Handlingsprogrammet sendes først på høring til sentrale brukerorganisasjoner og aktuelle nabokommuner utenfor avtaleområdet
- Kommunedirektørene og fylkesdirektøren forbereder sakene for behandling i kommunestyre og fylkesting
- Kommunestyrene og fylkesting fatter vedtak, inkludert et vedtak om fullmakt for ordfører til å fremforhandle en omforent innstilling fra kontaktutvalget til politisk styringsgruppe
- Kontaktutvalget samordner og vedtar handlingsprogrammet etter politisk behandling
- Politisk styringsgruppe behandler årsbudsjett og handlingsprogram.

7 Tvisteløsninger

Alle partene har ansvar for å sørge for måloppnåelse. Partene ser at det kan være krevende å nå målene i avtalen. Byutredningene viser at det er flere måter å oppnå nullvekstmålet. Partene må være åpne for å ta inn nye virkemidler i senere forhandlinger. Partene har handlingsplikt dersom utviklingen ikke er i samsvar med målsettingen for avtalen. Partene skal så snart som mulig i fellesskap drøfte muligheten for alternative tiltak for å snu denne utviklingen. Dette skal behandles i kontaktutvalget og deretter i politisk styringsgruppe

Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser, herunder at utviklingen ikke er i tråd med målsettingen for avtalen skal partene i fellesskap drøfte muligheten for alternative tiltak for å snu denne utviklingen. Kompenserende tiltak skal være forsøkt i minst to år før avtalen kan sies opp. Dersom en eller flere parter hevdes ikke å ha fulgt opp sine forpliktelser skal den politiske styringsgruppen drøfte dette og søke å komme til en felles forståelse av om det foreligger mislighold. Dersom styringsgruppen er enig i at avtalen er misligholdt skal det settes frist for retting.

7.1 Tvister med tredjepart

Partene skal straks informere hverandre om klager, søksmålsvarsel, stevninger og begjæringer om andre rettergangsskritt initiert av tredjepart som har sin bakgrunn i byvekstavtalen.

Hver av partene ivaretar selv sine partsrettigheter ved klage, søksmål eller andre rettergangsskritt. Partene skal i fellesskap drøfte og eventuelt koordinere sine rettergangsskritt, prosesshandlinger, faktiske og rettslige standpunkter.

8 Ikrafttredelse

Avtalepartene er enig i at denne byvekstavtalen skal behandles av regjeringen, Trøndelag fylkesting og Trondheim bystyre, Malvik, Melhus, Skaun, Orkland og Stjørdal kommunestyre før den endelig trer i kraft.

Vedlegg

1 Trafikk-tellepunkt for Byindeksen for Trondheimsområdet



2a Indikatorveileder og rapporteringsopplegg til kontaktutvalget

Mål	Indikator	Ansvar for datainnhenting
Overordnet mål		
I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.	<ul style="list-style-type: none"> Hovedindikator er byindeksen målt i tre års glidende snitt. Trafikkmengden skal ikke øke sammenlignet med 2019. Reisevaneundersøkelsen (RVU) er støtteindikator for å følge trafikkutviklingen innenfor hele avtaleområdet. 	Statens vegvesen
Lokale delmål		
1. Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Parisavtalen, og i tråd med lokale klimamål.	<ul style="list-style-type: none"> Beregnete utslippstall fra SSB/Miljødirektoratet for transport (veitrafikk og mobil forbrenning) 	Sekretariatet
2. Flere skal reise miljøvennlig. Økningen i miljøvennlige reiser i avtaleområdet skal være større enn befolkningsveksten.	<ul style="list-style-type: none"> Prosentvis befolkningsvekst (SSB) Prosentvis økning i antall miljøvennlige reiser i avtaleområdet (RVU) Prosentvis vekst i påstigningstall på kollektivtrafikken (AtB) 	Sekretariatet
3. Samordnet areal- og transportplanlegging skal redusere transportbehovet og gjøre det enklere og tryggere å velge miljøvennlige transportmidler.	<ul style="list-style-type: none"> Boliger innenfor gangavstand til holdeplass med et godt/middels godt kollektivtilbud Boliger med stort/middels potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg Andel boliger innenfor områder for bymessig fortetting og transformasjon Arbeidsplasser i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i sentrale senterområder 	Trondheim kommune Statsforvalteren innhenter rapportering på arealforpliktelsene i byvekstavtalens kapittel 4.

Mål	Indikator	Ansvar for datainnhenting
	<ul style="list-style-type: none"> Andel areal til parkering på bakkeplan i sentrale senterområder 	
4. By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle.	<p>Fire spørsmål fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til handels- og servicetilbud? Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til jobb eller skole? Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å reise til ditt nærmeste by- eller tettstedsområde? Tilgang til kollektivtransport handler ikke bare om rutetilbudet, men også om avstand til holdeplass, utforming av holdeplass, av- og påstigning til/fra kjøretøy, brøyting, universell utforming osv? Hvordan opplever du tilgangen til kollektivtransport? Spørsmål om tilgjengelighet for personer med funksjonsnedsettelse (inkluderes i neste års evaluering). <p>I tillegg til holdningsundersøkelsen legges følgende indikatorer til grunn for å måle hvordan folk opplever tilgjengeligheten til by- og tettstedsområder:</p> <ul style="list-style-type: none"> Universell utforming på holdeplasser Antall snarveier som bedrer tilgangen til holdeplasser 	Sekretariatet
5. Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt skal reduseres.	<ul style="list-style-type: none"> Ulykkesstatistikk fra SSB/Statens vegvesen 	Sekretariatet
6. Nasjonale mål og forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.	<ul style="list-style-type: none"> Trondheim: Tall fra fire målestasjoner for luftkvalitet Malvik, Melhus og Stjørdal: <i>Status fra Luftkvalitet i Norge - offentlig informasjon om luftkvalitet og kvalitative beskrivelser.</i> 	Sekretariatet
7. Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom	<ul style="list-style-type: none"> Årlig rapportering på tiltak som bidrar til å redusere trafikkstøy Strategisk støykartlegging 	Sekretariatet

Mål	Indikator	Ansvar for datainnhenting
bebyggelse og virksomhet skal reduseres	Fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse: <ul style="list-style-type: none"> ● I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy innendørs der du bor? ● I hvor stor grad opplever du plager fra trafikkstøy utendørs der du bor? 	
8. Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv	<ul style="list-style-type: none"> ● Antall og andel vare- og lastebiler etter EURO-klasse ● Antall og andel nyregistrerte elektriske vare- og lastebiler ● Antall og andel miljøvennlige varebiler hos de som driver med vareleveranser ● Antall og andel miljøvennlige offentlige kjøretøy ● Miljøkrav i anleggsgjennomføring. 	Sekretariatet
9. Øke brukertilfredsheten av tiltak i Miljøpakken	Fra Miljøpakkens holdningsundersøkelse: <ul style="list-style-type: none"> ● Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med hverdagsreisen din? ● Det er tryggere å sykle i dag enn for to år siden. ● Det er bedre tilrettelagt for fotgjengere i dag enn to år siden ● Hvor positiv eller negativ er du til Miljøpakken? 	Sekretariatet

2b Felles indikatorveileder for byvekstvtaler

Indikator	Datakilde	Ansvarlig
Målindikatorer		
Endring i trafikkarbeidet (KjKm) med personbil byområdet.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i ÅDT for lette kjøretøy	Trafikkindeks for byområdene	SVV
Supplerende indikatorer		
Endring i transportmiddelfordelingen.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser).	SSB/kollektiv-selskapene (fylkeskommunene)	FK/JBD
Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO2-utslipp fra vei (tonn CO2 ekvivalenter) i byområdet.	Miljødirektoratet	Kommunene
Oppfølging av innsatsområder		
Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.	GIS-analyse	Kommunene
Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt.	GIS-analyse	Kommunene
Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder.	Gjeldende parkeringsnorm	Kommunene
Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.	Tellinger	Kommunene
<ul style="list-style-type: none"> • Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer) • Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte 		
Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk.		Alle avtaleparter (ved behov)

3 Avtalehistorikk

Miljøpakke for transport i Trondheimsområdet er vedtatt i 3 trinn:

1. **Miljøpakkens trinn 1:** Vedtatt lokalpolitisk (bystyret/fylkestinget) i 2008/2009 og i Stortinget i 2009 (St.prp.nr. 85, 2008-2009).
2. **Miljøpakkens trinn 2:** Vedtatt lokalpolitisk i 2012 og i Stortinget i juni 2013 (Prop.172 S, 2012-2013).
3. **Miljøpakkens trinn 3:** Vedtatt lokalpolitisk i 2016 og i Stortinget i februar 2018 (Prop. 36 S, 2017-2018). Trinn 3 innebærer noe høyere takster og en forlenget innkrevingsperiode på fem år, til 2029, med mulighet for ytterligere utvidelse til utgangen av 2033.

I 2019 ble det inngått Byvekstavtale for perioden 2019-2029 (vedtatt lokalpolitisk vår 2019). Avtalen innebærer ikke endringer i bomsystemet, men utvider Miljøpakken økonomisk og geografisk med kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal. Gjennom denne avtalen fikk Miljøpakken nye mål som erstatter de 10 gamle målene. I 2020 ble det inngått en tilleggsavtale til byvekstavtalen (regjeringens bomforlik).

4 Metrobusskonsepter og prinsipper for kostnadskontroll

Metrobussprosjektet omfatter et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på infrastruktur. Metrobussene skal gi et tilbud som i stor grad tilsvarer bybanens kvaliteter. Med god komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og publikumsområder, bussmateriell, vognmateriell, rask fremføring og god regularitet. Tenk bane, kjør buss.

Vedtatt portefølje	Styringsmål /-ramme (2023-kr)	Status	Ferdig reg.plan	Ferdig prosjektert	Anleggs-åpning	Merknad
Mindre gateprosjekt	297,0	Ferdig	OK	OK	OK	
Metrobuss fase 1	949,0	Ferdig	OK	OK	OK	
Kongens gate	402,0	Byggeplan	OK	Ultimo 2023	Medio 2026	Hele strekningen. Aktuelt m/ delstrekn.
Nordre Ilevollen	74,0	Gjennomføres	OK	OK	Primo 2024	
Innherredsveien, vest	276,0	Utredes	Ultimo 2025	Ultimo 2026	Ultimo 2028	Avhengighet O
Innherredsveien, øst	417,0	Gjennomføres	OK	OK	Ultimo 2025	
Olav Tryggvasons gt	237,0	Utredes	OK		Medio 2024	Nedskalert
Elgeseter gt	1 049,0	Reguleringplan	Medio 2024	Ultimo 2024	Ultimo 2025	Nedskalert
Nyhavna/Lade	500,0	Reguleringplan	Medio 2024	Medio 2025	Ultimo 2027	
Bussdepot	388,0	Utredes	Primo 2026		Primo 2029	
Haakon VII		Utredes	Ultimo 2025	Ultimo 2026	Medio 2029	Antakelig høy kostnad. 350-600 mill.

Oversikten viser Metrobussporteføljen per i dag. De store gateprosjektene har ulik planstatus, og er ikke ferdigstilt

Partene har i avtaleperioden ambisjoner om å utvide hovedlinjene i anbudet, opprette nye linjer og legge dette til grunn i kommende anbud. Dette innebærer også å redusere flaskehalser, utvikle holdeplasser, busstraseer med mer.

Behov for endring av porteføljen

Stor utbygging på Lade og Rotvoll og forventet byomforming på Nyhavna gjør at det er særlig viktig å tilrettelegge for effektiv høykapasitets kollektivtransport i de sentrumsnære østlige bydelene.

Partene er enige om å omdisponere midler i Metrobussporteføljen for å tilrettelegge for metrobusstrase over Nyhavna og oppgradere metrobusstraseen i Haakon VIIIs gate. Nyhavna og Lade er viktige byutviklingsområder for å få en arealutvikling i tråd med byveksttalen.

Partene legger opp til å omdisponere en del av de tidligere avsatte rammene til Elgeseter gate og Olav Tryggvasons gate til Metrobusstiltak i Trondheim øst.

Metrobusstilbud i Elgeseter gate er spesielt omtalt i Prop. 172 S (2012–2013) som det mest omfattende metrobussprosjektet, og skulle gi en *effektiv og attraktiv kollektivgate* tilsvarende *bybanens kvaliteter*. Partene er enige om at det er et behov for å flytte midler til østsiden av byen, der måloppnåelsen forventes å være å være større. Dette vil gi større nytte for investeringene og tiltakene vil oppfylle kriteriene for finansiering av statlige kollektivmidler ved at det vil gi et høykapasitets kollektivtilbud med god kvalitet fra Trondheim sentrum og østover, gjennom Nyhavna, Lade og mot Charlottenlund. På Ladesletta legges det opp til en løsning med utgangspunkt i «tenk bane, kjør buss». Dette vil kreve vesentlig investering i infrastruktur.

Mulig endring av porteføljen

Prioriterte prosjekt

Nyhavna

Prosjektet reguleres. Foreløpige kostnadsanslag viser at det kan være behov for økt ramme til prosjektet. Strekingen forventes ferdig planlagt i 2024 med mulig trafikkåpning i 2027.

Haakon VII's gate

Prosjektet utredes. Det legges opp til en løsning med høy standard for kollektivtrafikk som forventes å gi god måloppnåelse for kollektivtrafikken. Strekingen forventes ferdig planlagt i 2025 og ønsket trafikkåpning i 2029. Kostnad forventes å være i størrelsesorden 350-600 mill. kr

Marginalprosjekt

Behov utvidet portefølje innen 2029	Status	Ferdig reg.plan	Ferdig prosjektert	Anleggs- åpning	Merknad
Midlertidig Knutepunkt Sluppen	Utredes	2026		2029	I påvente av større tiltak
Forlengelse Strindheim - Dragvoll, del 1	Ferdig RP	OK		2026/2027	
Forlengelse M3 over Granåsen				2025/2028	Etappevis ferdigstillelse. VM NG2025

Kostnadsstyring i Metrobussprosjektet:

- Det forutsettes at det årlige statlige bidraget utgjør om lag 50 prosent av behovet for midler til prosjektene, og at bompenger/lokalemidler utgjør en tilsvarende andel hvert år.
- Statens andel skal være relatert til den prosjektkostnaden som er nødvendig for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud.
- Det skal ikke planlegges fordyrende løsninger.

Byggeplanen må foreligge senest 15.juni året før igangsettelse for å få statlig bevilgning.

- Eventuelle kostnadsøkninger må håndteres som en del av porteføljestyringen av avtalen.
- 50/50-prosjektene bør følge samme rammeverk for prosjektstyring som riksveiprojekter, jf. Håndbok R760. Vedtak om styringsmål og –ramme skal gjøres av den som har (prosjekteier?) utbyggings- og kostnadsansvar for prosjektet, dvs. fylkeskommunen eller kommunen. Styringsmålet skal fastsettes på bakgrunn av P50 i kostnadsanslaget. Det skal også fastsettes kostnads mål tilsvarende P65. Kontaktutvalget behandler forslag til styringsmål. Forslaget oversendes fylkeskommunen eller kommunen som har utbyggings- og kostnadsansvar for prosjektet, for endelig vedtak.
- Prosjektet skal styres i henhold til fastsatte styrings- og kostnadsrammer etter KS2, og i tråd med prinsippene for porteføljestyring av bompengepakken som inngår i bykestavtalene. Kostnadsstyringen må skje innenfor prosjektet eller bypakken i tråd med prinsippene for porteføljestyring.
- Det skal etableres endringslogger for prosjektet i sin helhet og for delprosjektene.
- Endringsloggene skal omfatte kostnadsendringer fra fastsatte styringsmål og fram til KS2 for delprosjekter over 1 mrd. kr og fra fastsatte styringsmål og fram til vedtak om anleggsstart

for prosjekter under 1 mrd. kr. Endringsloggene skal forankres i styringsgruppen for byvekstavtalen.

- For å få en oversikt over den samlede kostnadsutviklingen i hele planleggings- og utbyggingsperioden skal det også føres endrings-/kostnadslogger for de enkelte delprosjektene i gjennomføringsfasen, dvs. fra fastsatt styringsramme/kostnadsoverslag ved vedtak om anleggsstart til prosjektene er ferdige (gjennomførtsluttoppgjør).

5 Indekser

Indeksjustering, følgende indeks skal brukes for de ulike postene:

Kommunale og fylkeskommunale midler:

Beløpet indekseres med kommunal deflator, jf. anslag i årlige statsbudsjett (Prop. 1 S utarbeidet av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, årlige indekser kommer frem av Grønt hefte (beregningsteknisk vedlegg til statsbudsjettet)).

Fylkeskommunens ordinære bidrag til drift av kollektivtrafikk:

Fylkeskommunal deflator (jf. anslag i årlige statsbudsjett) + 0,5 prosentpoeng.

Statlige midler:

Kap. 1330, post 30: Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1320, post 30, for prosjektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger må Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1320, post 30, legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.

Kap. 1332, post 63: Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1332, post 63, for prosjektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger legges Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1332, post 63, til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.

Kap. 1332, post 66: Belønningsmidler indeksjusteres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1332, post 66 (unntak for belønningsmidler til bedre kollektivtilbud, se Metrobuss under).

Kap. 1352, post 73: Utvikling av knutepunkter og stasjoner. Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1352, post 73.

Metrobuss: SSBs byggekostnadsindeks vil benyttes i prisjusteringen av styringsrammen for Metrobuss og dermed også i beregningen av tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud. I tilfeller der prisomregning foretas før SSBs byggekostnadsindeks foreligger benyttes Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1332, post 63.

Kap. 1332, post 30 og 66: Rammene for programområdemidler i avtalen indeksreguleres med budsjettindeksen for post 30

6 Økonomiske rammer for kommunene Stjørdal, Malvik, Melhus, Skaun og Orkland

Kommune	Årlig tildeling
Stjørdal	24 mill. kr
Malvik	24 mill. kr
Melhus	24 mill. kr
Skaun	18 mill. kr
Orkland	24 mill. kr

7 Protokolltilførsler

Lokale parters protokolltilførsel

Byggeperioden på E6 øst er utvidet og lokale parter ser med bekymring på at statens forpliktelse fra byvekstavtalen av 2019 ikke følges opp. Lokale parter ønsker derfor følgende protokolltilførsel:

Lokale parter konstaterer at staten ikke ønsker følgende forslag inkludert i byvekstavtalen:

Byggeperioden på E6 Øst påvirker i stor grad framkommelighet og reisetid mellom Trondheim og Stjørdal. Dette gir økt belastning på omkjøringsveier og endrede reisevaner. Staten forplikter seg, via prosjektet, til å bidra med finansiering av et styrket kollektivtilbud, trafiksikkerhetstiltak og andre avbøtende tiltak på vei som får økt belastning som en følge av anleggsvirksomheten.

Utvidelsen av byggeperioden på E6 øst gir økt belastning på omkjøringsveger og lokalmiljø i Malvik med støy, luftforurensing, dårligere trafiksikkerhet og dårligere framkommelighet. Spesielt har dette konsekvenser for punktlighet for kollektivtransport. Kommunene og fylkeskommunen vil være nødt til å sette i gang innføring av nødvendige restriksjoner på bruk av lokale veger for å sørge for en trygg og forsvarlig trafikkavvikling og ivaretagelse av vegkapitalen, dersom staten ikke bidrar med kompensierende tiltak.

E6 øst er et statlig prosjekt med finansiering utenfor byvekstavtalen. Lokale parter konstaterer at staten gjennom forhandlingene ikke vil forplikte seg til å finansiere kompensierende tiltak for de ulempene utbyggingen medfører, i motsetning til statens forpliktelse knyttet til samme prosjekt i byvekstavtalen inngått i 2019. Lokale parter vil ta opp saken direkte med samferdselsdepartementet.

Statens protokolltilførsel

Staten uttrykker forståelse for utfordringene knyttet til utbygging av E6 øst, og har foreslått følgende omtale

Byggeperioden på E6 Øst påvirker i stor grad framkommelighet og reisetid mellom Trondheim og Stjørdal. Dette gir økt belastning på omkjøringsveier og endrede reisevaner. Bidrag til

finansiering av et styrket kollektivtilbud, sykkeltilbud, innfartsparkering, tiltak for å bedre trafiksikkerheten og andre avbøtende tiltak kan finansieres igjennom avtalen.