

**Byvekstavtale**  
**mellom**  
**kommunene Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal,**  
**Trøndelag fylkeskommune**  
**og**  
**Staten v/Samferdselsdepartementet og**  
**Kommunal- og moderniseringsdepartementet**

**1. Bakgrunn og formål**

Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Byvekstavtalene er et virkemiddel for å nå dette målet. Byvekstavtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentre.

Staten v/Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen, Trondheim kommune, Malvik kommune, Melhus kommune, Stjørdal kommune og Trøndelag fylkeskommune har forhandlet fram en byvekstavtale for Trondheimsområdet, jf. vedlegg datert 15. mars 2019.

Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Trondheim kommune, Malvik kommune, Melhus kommune, Stjørdal kommune og Trøndelag fylkeskommune inngår med dette byvekstavtale for Trondheimsområdet for perioden 2019-2029 i tråd med vedlagte dokument.

**2. Lokalpolitisk behandling**

Det ble gitt tilslutning til den framforhandlede byvekstavtalen ved vedtak i Trondheim bystyre 25.04.2019, Malvik kommunestyre 25.03.2019, Melhus kommunestyre 14.05.19, Stjørdal kommunestyre 10.04.2019 og Trøndelag fylkeskommune 24.04.19.

**3. Samferdselsdepartementets og Kommunal- og moderniseringsdepartementets behandling**

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

Samferdselsdepartementet vil orientere Stortinget i budsjettet for 2020 om forutsetningen i den fremforhandlede byvekstavtalen som sier at bompenger som kreves inn i Trondheim kan brukes i hele avtaleområdet.

#### 4. Vedlegg

Byvekstavtale mellom Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune, Melhus kommune og staten for perioden 2019-2029.

Trondheim 25.6.2019  
For Staten v/Samferdselsdepartementet

Trondheim 25.6.2019  
For Staten v/Kommunal- og  
moderniseringsdepartementet

Anders B. Werp  
Statssekretær

Monica Mæland  
Kommunal- og moderniseringsminister

Trondheim 25.6.2019

Trondheim 25.6.2019

Tore O. Sandvik  
Trøndelag fylkeskommune

Rita Ottervik  
Trondheim kommune

Trondheim 25.6.2019

Trondheim 25.6.2019

Ingrid Aune  
Malvik kommune

Gunnar Krogstad  
Melhus kommune

Trondheim 25.6.2019

Ole Hermod Sandvik  
Stjørdal kommune

# Byvekstavtale mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten 2019-2029

Denne byvekstavtalen er inngått mellom Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune og Trøndelag fylkeskommune for perioden 2019-2029. Avtalen er geografisk avgrenset til Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune og Stjørdal kommune.

Det er et mål (nullvekstmålet) at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, jf. Nasjonal transportplan 2018-2029. Byvekstavtalen er et virkemiddel for å nå dette målet. Byvekstavtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentre.

Det ble inngått en bymiljøavtale mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten september 2016. Denne byvekstavtalen er en videreføring og utvidelse av området for avtalens virkeområde med Melhus kommune, Malvik kommune og Stjørdal kommune. Dessuten er avtalen mer omfattende når det gjelder arealdisponeringen. Sør-Trøndelag fylkeskommune og Nord-Trøndelag fylkeskommune slo seg sammen fra 1. januar 2018 til Trøndelag fylkeskommune. Fra 1. januar 2020 slår Klæbu kommune og Trondheim kommune seg sammen og området Klæbu vil derved omfattes av avtalen.

Byvekstavtalen skal styres gjennom Miljøpakken, som er navnet på partnerskapet i byvekstavtalen. Avtalepartenes representasjon i de styrende organer i Miljøpakken fremgår av kapittel 9. Tidligere var Miljøpakken begrenset til bompengerevningen i Trondheim. Bompengerevningen i Trondheim er en del av byvekstavtalen og er presentert i tre proposisjoner for Stortinget. Trinn 1 av Miljøpakke Trondheim ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av St.prp. nr. 85 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 347 (2008–2009). Trinn 2 ble med forbehold vedtatt gjennom behandlingen av Prop. 172 S (2012–2013), jf. Innst. 494 S (2012–2013). Trinn 3 ble vedtatt gjennom behandlingen av Prop. 36 S (2017-2018), jf. Innst. 157 S (2017–2018). Det er en forutsetning for denne avtalen at virkeområdet for bompenger innkrevet i Trondheim kan brukes i hele avtaleområdet. Dette må godkjennes av Stortinget. Bompengepakken i Trondheim er en del av byvekstavtalen.

Definisjoner av begrep i denne avtalen vises i vedlegg 1.

## 1. Mål

Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Byvekstavtalene skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre og tettsteder.

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.

Regjeringen har som mål at sykkelandelen i byområdene skal være 20 prosent.

Partene har utarbeidet egne lokale delmål for Miljøpakken:

- Mål 1: Det skal slippes ut mindre CO2. Utslipp fra transport skal reduseres i tempoet som er nødvendig for å oppfylle Paris-avtalen, og i tråd med lokale klimamål.
- Mål 2: Flere skal reise miljøvennlig. 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 forurensningsforskriftens krav til luftkvalitet skal overholdes.
- Mål 7: Trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse og virksomhet skal reduseres.
- Mål 8: Næringstransporten skal bli grønnere og mer effektiv.
- Mål 9: Øke brukertilfredsheten av tiltak i miljøpakken.

## 2. Prosjekter og finansiering

Bompengepakken i Trondheim (tidligere Miljøpakken) er en del av byvekstavtalen, jf. Prop. 36 S (2017-2018)/Innst. 157 S (2017-2018). Styringen av porteføljen i byvekstavtalen skal skje i tråd med prinsippene for god porteføljestyling. Tiltakene prioriteres etter en vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse (nullvekstmålet) og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og basert på disponible midler, planstatus og tilstrekkelige ressurser for planlegging og gjennomføring. Det skal lages et helhetlig handlingsprogram som omfatter hele området, der det skal ivaretas at hver av deltakerkommunene selv foretar porteføljestyling innen egen kommune og innenfor den finansiering som er tildelt kommunen, spesifisert i vedlegg i denne avtalen. Se vedlegg 2.

Tiltakene i byvekstavtalen skal ha en nøktern standard og skal fylle sin hovedfunksjon og bygge opp under målsettingen i byvekstavtalen. Det forutsettes god kostnadskontroll. Kostnadsøkninger må håndteres innenfor prosjektporteføljen.

Tiltakene i byvekstavtalen finansieres gjennom fylkeskommunale og kommunale midler, bompenger og følgende midler i statsbudsjettet: statlige tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivprosjekter, midler til utvikling av stasjoner og knutepunkter langs jernbanen, belønningsmidler og midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riksveg eller gang- og sykkelstrekninger med riksvegfunksjon. Statens endelige bidrag fastsettes av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene. Store riksveg- og jernbaneprosjekter ses i sammenheng med byvekstavtalen. Jernbaneprosjekter finansieres 100 prosent av staten. Store riksvegprosjekter finansieres med statlige midler og bompenger.

Alternative finansieringskilder som grunneierbidrag og andre private bidrag må vurderes, og skal bidra til finansieringen der det er relevant.

Alle beløp i avtalen skal indeksjusteres. Hvilke indekser som skal brukes fremgår av vedlegg 1.

## 2.1 Statlige tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivprosjekter

Staten vil dekke inntil 50 prosent av den samlede kostnaden for utbygging av Metrobussen i tråd med retningslinjene for 50/50-ordningen.

Statens halvdel er inntil 1 700 mill. 2019-kr. eks. mva på fylkesveg og kommunal veg, hvorav 322 mill. kr er bevilget i 2016-2019. Staten vil ikke dekke eventuelle kostnadsoverskridelser i prosjektet.

- Det forutsettes at det årlige statlige bidraget utgjør inntil 50 prosent av det reelle behovet for midler til prosjektene, og at bompenger/lokale midler som et minimum 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 for fordyrende løsninger.
- Det statlige bidraget er beregnet ut fra 50 prosent av kostnaden eksklusive mva. for de delene av Metrobussen som går på fylkesveg og kommunal veg.
- Byggeplanen må foreligge senest 15. juni året før igangsettelse for å få statlig bevilgning.

I det videre arbeidet vil en framdrifts- og finansieringsplan for de ulike delprosjektene utarbeides. Denne inkluderer tidspunkter for eventuell gjennomføring av KS2. En detaljert plan for fremdrift og finansiering vil bli utarbeidet i løpet av 2019.

Behovet for depot er økt sammenlignet med bymiljøavtalen av 2016. Ved inngåelse av denne avtalen er endelig behov for depot ikke avklart og det må arbeides videre med en plan for dette frem til neste reforhandling.

## 2.2 Tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gange langs riksveg

Midler til tiltak langs riksveg eller gang- og sykkelstrekninger med en riksvegfunksjon skal gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gange som bidrar til å oppfylle målene for byvekstavtalen.

- 3 686 mill. 2019-kr i avtaleperioden til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gange som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen (1 331 mill. 2019-kr for perioden 2019-2023 og 2 355 mill. 2019-kr i perioden 2024-2029). Det er bevilget 15 mill. kr i 2019.
- Disse midlene skal brukes langs riksveg, eller gang- og sykkelstrekninger med en riksvegfunksjon.
- Midlene skal kunne benyttes til å realisere hovedsykkelrutene og der det er størst potensial for å nå nullvekstmålet innen den enkelte kommune, som eksempelvis tilførselsårer inn mot kollektivknutepunkt/pendlerholdeplasser. Eksisterende ruter, tilrettelegging i kryss og viktige krysningpunkter skal også kunne utbedres for å øke fremkommeligheten. Hovedrutene for sykkel må prioriteres først.

- Vedtatt hovedsykkelnett og gåstrategi for Trondheim kommune legges til grunn som tiltaksliste for Trondheim. For de andre kommunene lages det egne prioriteringslister av hovednett for sykkel og gange. Valg og prioriteringen av disse vil skje gjennom den ordinære porteføljestyringen.
- Knutepunkter som i utgangspunktet er tenkt etablert med direkte atkomst fra riksveg, men som av areal- eller trafikktekniske årsaker lokaliseres med atkomst fra en annen veg i umiddelbar nærhet til riksvegen, skal også oppfattes som et knutepunkt langs riksveg som staten har ansvar for.
- Valget og prioriteringen av aktuelle tiltak vil skje gjennom den ordinære porteføljestyringen.

Dersom det åpnes for en utvidet tolkning av bruken av midler på post 30 vil det gjelde i denne avtale også.

### 2.3 Belønningsmidler

- Belønningsmidler utgjør 2 724 mill. 2019-kr i perioden 2019-2029. Dette innebærer 247,6 mill. 2019-kr per år. Det er bevilget 170 mill. kr i 2019.
- Belønningsmidlene skal anvendes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalen. Belønningsmidlene kan i sin helhet gå til drift av kollektivtransport.

Belønningsmidler kan brukes til tiltak utenfor avtaleområdet gitt at disse tiltakene underbygger nullvekstmålet.

### 2.4 Utvikling av tilbudet 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 nåes.

Utvikling av Trønderbanen er omtalt i NTP 2018-2029 og i jernbanesektorens handlingsprogram 2018 - 2029 og Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2019. Jernbaneinvesteringer fullfinansieres av staten.

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, forberedelse for elektrifisering og stasjonsutvikling. Dette innebærer blant annet at:

- Jernbanedirektoratet har gitt Norske tog i oppdrag å bestille nye bimodale tog, med dobbelt kapasitet av dagens tog, og iverksetter tiltak på infrastrukturen for å ta imot disse. Opsjonsprogrammet omfatter 14 tog, og planen er ett års fortløpende innfasing fra 2021.
- Trafikkkpakke 2 Nord, som blant annet omfatter Trønderbanen, skal ha trafikkstart i juni 2020. Konkurransesgrunnlaget tar utgangspunkt i dagens togtilbud med beskrivelse av opsjoner som kan utløses. Det vises til <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/togkonkurranse>
- Jernbanedirektoratet vil utarbeide planer for kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen. Målet er realisering av 2 tog i timen på strekningen Melhus – Steinkjer innen 2024 i tråd med jernbanesektorens handlingsprogram 2018 - 2029 og Prop. 1 S (2018-2019). Dette innebærer utvikling av rutemodeller for økt frekvens med full og delvis elektrifisering, beregning av tidsbesparelser, nytte og kostnader for tiltakene. I

jernbanesektorens handlingsprogram 2018 – 2029, er rammene for utvikling av Trønder – og Meråkerbanen satt til 4 127 mill. 2019-kr.

- Bane NOR vil få i oppdrag å konkretisere planer og tiltak knyttet til deelektrifisering og frekvensøkning, som grunnlag for raskest mulig oppstart og gjennomføring.
- 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 KVV Transportsystem veg/bane Trondheim-Steinkjer (2011) og arbeidet vil danne grunnlag for fremtidige økonomiske rammer for videre investeringer i Trønderbanen.

## 2.5 Knutepunktutvikling og arealavklaringer

Det er satt av 1 mrd. til utvikling av knutepunkter i byene som inngår i byvekstforhandlinger. I jernbanesektorens handlingsprogram for 2018-2029 er det foreslått å prioritere Trondheim S.

Jernbanedirektoratet foreslår å bruke 206 mill. 2019-kr. til Trondheim S og 77 mill. 2019-kr. til fordeling på Melhus, Hommelvik og Stjørdal. Sistnevnte 77 mill. skal bidra til en finansieringsløsning for planskilte tverrforbindelser slik at knutepunktene kan utvikles og fortettes iht. 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, som en del av reguleringsplanarbeidet.

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

- Jernbanedirektoratet skal sammen med Bane NOR avklare arealbehov for jernbanens formål ved knutepunktene i avtaleområdet og sikre nødvendige arealavklaringer for to tog i timen.
- Det pågår en arealavklaring for dobbeltspor på strekningen Trondheim – Stjørdal, hvor anbefalt alternativ er lang tunnel. Det foreligger et vedtatt planprogram fra 2014. Kommunedelplan for dobbeltspor Leangen – Hommelvik er ute til offentlig ettersyn. På grunnlag av vedtatt kommunedelplan skal det startes reguleringsarbeid med formål om rask avklaring for byutvikling og næringsarealer i tråd med mål om nullvekst i biltrafikken.
- Jernbanedirektoratet vil sammen med Bane NOR utvikle gode kundeløsninger ved stasjoner i knutepunkter, i tråd med de endelige planene for Trønderbanen.
- Partene er enige om at arealplanavklaring og plan for realisering og finansiering av knutepunktutviklingstiltak på Stjørdal, Hommelvik, Ranheim, Trondheim S og Melhus skal foreligge innen 31.12.2019. Dette er en felles forpliktelse for partene.

## 2.6 Rute, takst -og billettsamarbeid

Trøndelag fylkeskommune, AtB og Jernbanedirektoratet har inngått avtale om et utvidet takst- og rutesamarbeid. (Vedlagt) Her vektlegges samarbeid om videre utvikling av et

helhetlig kollektivtilbud, der transportmidlene spiller sammen for å sikre et best mulig kundetilbud mht. pris, reisetid og frekvens for tilgjengelige ressurser.

Partene vil i avtaleperioden samarbeide aktivt om å utvikle og forsterke et integrert og sømløst kollektivtilbud i avtaleområdet.

Det vises til vedlegg 3: Prosjektbeskrivelse av to tog i timen.

## 2.7 Riksvegprosjekter

I Meld. St. 33 (2016-2017) er det også satt av om lag 960 mill. 2017-kr i statlige midler til videreføring av prosjektet E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen. I tillegg er det satt av 800 mill. 2017-kr til prosjektet rv. 706 Sluppen bru med tilknytninger, fordelt med 100 mill. 2017-kr i første seksårsperiode og 700 mill. 2017-kr i siste seksårsperiode.

Med forbehold om tilstrekkelige avklaringer er det også lagt opp til anleggsstart i 2019 med forskuttering med bompenger på prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger.

E6 Ranheim–Åsen: Prosjektet er inndelt i to delstrekninger og klargjøres nå for utbygging. Stortinget vedtok våren 2018 stortingsproposisjon og delvis finansiering av utbyggingen med bompenger jf. Prop. 81 S (2017–2018) Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim – Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger i Trøndelag. Strekningen bygges ut av Nye Veier AS. Det planlegges oppstart av anleggsarbeid i løpet av 2019 på delstrekningen Ranheim – Værnes.

E6 Kvål – Melhus sentrum skal bygges ut med firefelts veg, og forventes ferdigstilt i 2021. Byggestart forventes å være høsten 2019. Dette er den første av fire delstrekninger mellom Melhus og Ulsberg som bygges av Nye Veier, og hele strekningen forventes ferdigstilt i 2027.

## 2.8 Kommunale tiltak

Trondheim kommune legger inn et ikke øremerket beløp på 203 mill. kr i avtaleperioden i Miljøpakken, det vil si 18,4 mill. kr per år. Malvik, Melhus og Stjørdal bevilger et relativt like stort bidrag (basert på innbyggerantall). Det betyr 56 mill. kr til sammen i avtaleperioden, det vil si 5,1 mill. kr per år. Kommunene tar forbehold om politisk behandling. Disse midlene er ikke øremerket.

I kommunale midler inngår i tillegg at kommunene vil tilføre Miljøpakken all mva.-refusjon fra Miljøpakke-prosjekter på kommunal veg.

## 2.9 Fylkeskommunale tiltak

Trøndelag fylkeskommune vil bidra med 789 mill. kr. i avtaleperioden, det vil si 71,7 mill. kr per år, som tilsvarer bidraget til Trondheim kommune i bymiljøavtalen samt Malvik, Melhus og Stjørdal kommunes relative andel av fornyingsprogrammet til fylkesveger. Fylkeskommunen tar forbehold om politisk behandling. Kommunene Malvik, Melhus og Stjørdal er da i tillegg berettiget til å få ordinære investeringsmidler til fylkesveg. I Trondheim er det kun evt. store vegprosjekter/rassikringsprosjekter, som ny fv. 715 mellom Ila, Flakk og Klett, som kan være berettiget til andre fylkeskommunale vegmidler. Fylkeskommunens vegmidler i Miljøpakken er ikke øremerket».

I fylkeskommunale midler inngår i tillegg at Trøndelag fylkeskommune vil tilføre Miljøpakken all momsrefusjon fra Miljøpakke-prosjekter på fylkesveg.



## 2.10 Brukerfinansiering

Takstene i Miljøpakkens bomsystem ble hevet 1. juni 2018 og innkrevingsperioden samtidig forlenget t.o.m. 2029. Det er i Miljøpakkens finansieringsplan lagt til grunn en forventet bominntekt på 3,33 mrd. kr i perioden 2019-23 og 4,12 mrd. kr i 2024-2029, tilsammen om lag 7,45 mrd. kr i hele perioden. Dette omfatter også utvidet inntekt i bomstasjonene på vegnett til Klæbu. Driftskostnadene, inkl. tap på fordringer og avgift til vegvesenet for drift av datasystem, forventes å bli ca. 550 mill. kr slik at nettoinntekten vil utgjøre om lag 6,9 mrd. kr.

Stortinget har åpnet for forskuttering av bompenger under forutsetning av at låneopptaket holdes under 1 mrd. kr og kan nedbetales innen utgangen av 2029 (Jf. Prop. 36 S 2017-2018). Låneopptak er ikke tillatt for å finansiere drift av kollektivtrafikk.

Bompenger kan benyttes innenfor hele avtaleområdet, og fordelingen på tiltak framgår av fireårige handlingsprogram som revideres årlig. Handlingsprogram for perioden 2020 - 2023 behandles før sommeren 2019. Det er anledning til å benytte bompenger til drift av kollektivtrafikk.

Det er en intensjon om at det fremmes og vedtas en sak overfor bystyre/kommunestyre/fylkesting om rabattert takst for elbil i bompengeneinnkrevningen i Trondheim og på E6 i hele avtaleområdet.

Trøndelag fylkeskommune, Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal kommuner ønsker å bruke bompenger fra bompengeneinnkrevningen i Trondheim i hele avtaleområdet.

## 2.11 Driftsinntekter og effektivisering av kollektivtransport

Kollektivtilbudet i avtaleområdet finansieres delvis av Trøndelag fylkeskommunes ordinære driftstilskudd i det utvidede miljøpakkeområdet (Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal) og delvis av tilleggsfinansiering gjennom Miljøpakken.

Fylkeskommunens ordinære tilskudd skal tilsvare det fylkeskommunes tilskuddsnivå antas å ville vært uten Byvekstavtale. Fylkeskommunens ordinære tilskudd er beregnet å utgjøre kr. 178 mill. i 2016-kr.

«Omforente tilbud ut over det rutetilbudet som finansieres av fylkeskommunens ordinære driftstilskudd skal finansieres ved bruk av belønningsmidler og eventuelt 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.

Det er en ambisjon om å bruke norsk standard ved innkjøp av nye busser.

## 2.12 Samhandling og videre arbeid

Inn mot neste revidering av byvekstavtalen arbeider partene med å videreutvikle planene for et areal- og transportsystem som bygger opp under nullvekstmålet. Det innebærer samarbeid om blant annet følgende:

### Staten finansierer:

- Utredning og innledende planlegging av omforente tiltak for gjennomføring av gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs vegnett med riksvegfunksjon innenfor denne avtalen.
- Utredning og innledende planlegging av omforente tiltak som kan spilles inn for finansiering i NTP (2022-33) og tas inn ved neste revisjon av NTP/byvekstavtalen:
- Utredning og innledende planlegging av et knutepunkt for vegsystemene for alle trafikanter på Sluppen som er forenlig med nullvekstmålet og god byutvikling. En bærekraftig bydel hvor E6/biltrafikken ledes med fire felt i kulvert direkte mot Omkjøringsvegen, med kryss med arm mot Nydalsbrua/RV 706 og Byåstunnelen, samt bymessig utvikling rundt et kollektivknutepunkt og attraktivt gang- og sykkelvegnett.
- Ytterligere tiltak for gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksveg eller gang- og sykkelstrekninger med en riksvegfunksjon innenfor hele avtaleområdet som kommer i tillegg til de tiltakene som alt inngår i denne avtalen, bl.a.:
  - Tiltak for prioritering av kollektivtrafikken, bl.a. langs Omkjøringsvegen på strekningen mellom Sluppen og Rotvoll
  - Tiltak for videre utbygging av hovedruter for sykkel

### Innenfor rammene i Miljøpakken/byvekstavtalen finansieres:

- Videre planlegging og gjennomføring av omforente metrobusstiltak innenfor denne avtalen
- Utredning og innledende planlegging av omforente metrobusstiltak som kan spilles inn for finansiering ved neste revisjon av byvekstavtalen:
  - Tiltak for ytterligere forbedring av framkommelighet, holdeplasser og omstigningspunkt langs eksisterende metrobuslinjer, bl.a. bedre trasé langs Haakon VII's gate og ny metrobussholdeplass i Granåsen.
  - Videre utbygging av metrobusstraséen i Holtermannsvegen sørover fra Elgeseter gate til Omkjøringsvegen/nytt knutepunkt på Sluppen (M1 og M2)
  - Framtidig utvikling av Metrobuss til Metrosystem, bl.a.:
    - Forlengelse av metrobuslinjen Strindheim - Dragvoll (M2) som beskrevet i rutestrukturprosjektet
    - Ny metrolinje 4
- Videre planlegging og gjennomføring av andre omforente tiltak innenfor de ulike tiltaksområdene i Miljøpakken/denne avtalen, f.eks.:
  - Byåstunnelen,
  - Brundalsforbindelsen
  - Johan Tillers veg, del 2, i kulvert mellom Industrivegen og E6/Hårstadkrysset for å avlaste Heimdal sentrum for biltrafikk.
  - Fylkesveg 704 Tanem - Tulluan,
  - Knutepunkt/planskilt kryssing av jernbanen i Stjørdal, Malvik og Melhus,
  - Ny bruforbindelse over Gaula og E6 i Melhus.
  - Forlenging av Innherredsvegen og sanering av planovergang i Stjørdal

- Nytt trafiksikkert kryss på Vikhammer med åpning av elv og tilrettelegging som kollektivknutepunkt for buss
- Sikker kryssing av veg og tog for adkomst til det regionale friluftsområdet på Midtsandtangen for gående og syklende
- Utredning og innledende planlegging av omforente forslag til ytterligere tiltak som kan spilles inn ved senere revisjon av Miljøpakken:
  - Utredning av erstatning for rasfarlig vei, etablering av gang- og sykkelvei på fv. 715 på strekningen Ila – Flakk samt ny vei Flakk – Klett som en omkjøringsvei utenom Trondheim.
  - Utredning av bedre baneløsninger:
    - Modernisering av Gråkallbanen
    - Bybane/bytog

#### **Kommunene og fylkeskommunen finansierer:**

- Mulighetsanalyser, utredninger og generelle planer med sikte på å dokumentere behov for tiltak som spilles inn til Miljøpakken (f.eks. transportplan, trafiksikkerhetsplan, kollektivplan, gatebruksplan og arealplan m.m.)

#### **Fylkeskommunen finansierer:**

- Utredning og innledende planlegging av et nytt bussdepot i øst som kan spilles inn ved neste revisjon av byvekstavtalen.

### **3. Øvrige tiltak og virkemiddel**

#### **3.1 Tiltak for oppfølging av måloppnåelse**

Satsing på jernbane, kollektivtransport, sykkel og gåing, inkludert Metrobuss og Metronett, skal være med å sikre at nullvekstmålet kan oppnås. Gjennom oppfølging av arealstrategier i denne avtalen, reguleringstiltak og eventuelt andre tiltak, skal partene sørge for at øke andelen gående, syklende og kollektivreisende oppnås.

Dersom det er behov for nye tiltak for å sikre måloppnåelse er partene forpliktet til å ta nødvendige initiativ. Hvilke nye tiltak som skal benyttes avgjøres gjennom drøftinger mellom avtalepartene. Det er enighet om at slike tiltak skal være balanserte mellom tiltak som lokale parter gjennomfører innen sine myndighetsområder og tiltak staten gjennomfører på sine områder.

#### **3.2 Utvikling av samordnet parkeringspolitikk i kommunene**

Som planmyndighet fastsetter kommunene parkeringsnormer gjennom bestemmelser til kommuneplanens arealdel (KPA) (plan- og bygningsloven §11-9, nr. 5). I tillegg har kommunene virkemidler gjennom vegloven og skiltforskriften. Gjeldende parkeringsnormer for Trondheim og for sentrumsområdene i omegnskommunene er forskjellige. Kommunene er enige om at det skal utarbeides en samordnet parkeringspolitikk for avtaleområdet innen 2021 som støtter opp under nullvekstmålet.

Den samordnede parkeringspolitikken kan omfatte følgende:

- Utarbeidelse av parkeringspolitikk for egen virksomhet som oppfølging av nullvekstmålet.

- Vurdering av virkemiddel som tidsbegrensning og parkeringsavgift i viktige sentrumsområder for å unngå arbeidsplassparkering der det er viktig å tilrettelegge for handel.
- Prioritering av Park&Ride i tilknytning til viktige kollektivknutepunkt og kollektivakser for å sikre at flere velger å bytte til kollektivtransport som tog og buss.
- Avtale om felles forvaltning, da dette vil lette innføring og administrasjonskostnader.
- Vurdering av gjeldende parkeringskrav for arbeidsplassparkering i kommuneplanenes arealdel som virkemiddel for å få flere til å velge andre reisemidler til jobb
- Krav til sykkelparkering for å tilrettelegge for sykkel og lette overgangen mellom transportformer.

### 3.3 Utvikling av parkeringspolitikk for fylkeskommunen

Trøndelag fylkeskommune skal følge den avtalte helhetlige parkeringspolitikken ved etablering og relokalisering av fylkeskommunale virksomheter. Lokalisering av fylkeskommunale publikumsrettede virksomheter, videregående skoler og kontorarbeidsplasser skal som hovedregel lokaliseres slik at de bidrar til reduksjon av biltransport, økt gang-, sykkel- og kollektivtransport og bedre bymiljø i tråd med SPR-BATP og IKAP.

### 3.4 Utvikling av samordnet parkeringspolitikk for statlige aktører i avtaleområdet

Partene er enige om at tilrettelegging for parkering ved statlige arbeidsplasser skal følge samme prinsipper som parkeringspolitikken i avtaleområdet. Som hovedregel lokaliseres og relokaliseres statlige publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser slik at de medvirker til reduksjon av biltransport, og økt gang-, sykkel- og kollektivtransport og derigjennom bedre bymiljø i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR\_BATP) og IKAP. Fylkesmannen skal bidra til å sikre en samordnet parkeringspolitikk for statlige arbeidsplasser i avtaleområdet.

### 3.5 Brukerbetaling

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har fortsatt full råderett over bompengerekkningen i Trondheim innenfor rammene til Prop. 36 S (2017-2018)/Innst. 157 S (2017-2018). Dette innebærer at beslutninger om bomsatser, bomplasseringer og bruk av bompenge fattes ved enighet mellom Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune. Melhus, Malvik og Stjørdal kommuner har uttalerett i disse sakene. Endelig takstmyndighet er Vegdirektoratet. Melhus, Malvik og Stjørdal kommune har et eget ansvar når det gjelder eventuelle bompenge i egne kommuner i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune.

Når det gjelder bomstasjoner på E6 er takstene definert i Prop 81 S (2017–2018) Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim – Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger i Trøndelag. Det er mulig å dekke garantistens utlegg gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år. Takstendringer utover dette må behandles som en egen bompengesak og må fremmes for Stortinget. Det samme vil gjelde E6 utbygging i Melhus når denne bompengeproposisjon er behandlet.

### 3.6 Gode reisevaner og mobilitet

Miljøpakken skal arbeide med holdningsskapende arbeid som kan endre reisevaner og dermed bidra til å nå nullvekstmålet. Eksempel på tiltak er et felles system for reiserådgiving (mobilitetsrådgiving) innen hele byområdet med utgangspunkt i en felles teknologisk plattform og utarbeide mobilitetsplaner for egne virksomheter.

Byggeperioden på E6 øst og sør skal utnyttes og er en unik mulighet til å legge om reisevaner og bidra til framtidsette gode reisevaner og atferdsendring som bidrar til nullvekstmålet. Økt pendling på tog ved at kapasiteten økes i byggeperioden på strekningen Stjørdal-Trondheim, styrking av kollektivtilbudet, ekstra kollektivfelt og park&ride-plasser samt kampanjer og informasjon er virkemidler som kan bidra til måloppnåelse.

Nye Veier, Statens vegvesen, AtB, Jernbanedirektoratet, kommunene og fylkeskommunen lager et prosjekt for å se på strakstiltak under byggeperioden for E6 øst og sør.

Partene er enige om å jobbe for strakstiltak under byggeperioden for å bidra til nullvekstmålet. Partene er enige om at staten inngår i prosjektet ved Nye Veier, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet sammen med AtB, kommunene og fylkeskommunen. Samferdselsdepartementet avklarer Nye Veiers representasjon og ansvar for avbøtende tiltak for å bedre trafikksituasjonen i anleggsperioden i tråd med praksis som er fulgt i andre vegprosjekter og nullvekstmålet.

## 4. Byutviklingsprosjekter

I forbindelse med forarbeidene til byutviklingsavtale var utvikling av sentrumsområdene i sentrale Trondheim et viktig samarbeidsområde. Slike sentrumsnære områder er krevende å transformere og det må gjøres store investeringer på infrastruktur. De største sentrumsnære byomformingsområder er Sluppen og Nyhavna. Dette er områder som er sentralt plassert og med stort potensial for fortetting og omforming. Gjennom å realisere slike prosjekter når man flere byutviklingsmål samtidig og skaper en attraktiv og kompakt by. Dette er eksempler der kommunen er avhengig av statlige avklaringer og finansiering for å utvikle byen i tråd med våre felles mål.

#### *Begrunnelse: Sluppen*

Det er utarbeidet mulighetsstudier for Sluppen for å få fram potensialet for knutepunktutvikling som ombygging av E6 kan gi. En transformasjon på Sluppen vil bidra til at flere i Trondheim kan bo og jobbe sentralt, og til at grønne reiser kan prioriteres høyt ved inngangen til byens sentrumsområder. Statens og fylkets vegsystem er i dag tilpasset andre forutsetninger enn sentrumsutvikling. For å kunne legge til rette for god byutvikling i dette sentrale området er kommunen avhengig av at staten starter arbeidet med å omlegge det overordnede vegsystemet, som faller under deres ansvarsområde. En transformasjon vil kreve store investeringer på statens og fylkets vegsystem. Private grunneiere er involvert i planprosessen, men tiltakene som skal til for å utløse byomformingspotensialet er betydelige og overordnede.

Det er startet arbeid med en kommunedelplan for Sluppen, for å lande det store overordnede grepet med riksveg, kollektivknutepunkt og øvrig vegsystem, sammen med arealbruk. Planarbeidet gjøres i samarbeid med to store forskningsprogrammer som begge

jobber med framtidrettet og miljøvennlig bytransformasjon på Sluppen. Det ene er EUs forskningsprogram Smart Cities and Communities. Sluppen er der et av tre demonstrasjonsområder for +CityxChange i Trondheim, som skal være en fyrtårnsby for utvikling av plussenergi bydeler med e-mobilitetstjenester. I tillegg er Sluppen et pilotområde i Zero Emission Neighbourhood in Smart Cities (FME-ZEN), som skal arbeide i åtte år med å få fram gode eksempler på nullutslippsområder.

#### *Begrunnelse: Nyhavna*

Nyhavna er i begynnelsen av en større transformasjonsprosess hvor sentrale industri- og havneområder skal utvikles til byformål. Ny kommunedelplan for Nyhavna, vedtatt av Bystyret 28.april 2016, åpner for etablering av bymessig bebyggelse og variert arealbruk, et finmasket sykkel- og fotgjengervennlig gatenett, miljøvennlige transportløsninger og en sammenhengende grønnstruktur med gode oppholdsarealer. Området preges av barrierer fra store veganlegg, jernbane og mye tungtrafikk, og oppleves i dag adskilt fra sentrum. Det er få forbindelser internt og området er ikke tilrettelagt for gang- og sykkeltrafikk.

For at Nyhavna skal være en fremtidrettet, miljøvennlig bydel som skal bidra til at Trondheim oppnår nullvekstmålet, er det viktig at de som skal bo, arbeide og besøke området har mulighet til å ta miljøvennlige valg. Derfor må gode gang og sykkelforbindelser, kollektivtrasé og hovedsykkelstrasé sikres så snart som mulig, slik at gode reisevaner etableres fra dag 1. Disse tiltakene er store og kostbare infrastrukturtiltak som er tunge å realisere basert utelukkende på utbyggingsavtaler. Å bygge på Nyhavna vil også kreve store og kostbare grunnarbeid, pga. forurensing i grunn, som utbyggere må bekoste og som vil kunne forsinke utvikling av dette viktige området. For å oppnå nullvekstmålet er det vesentlig at arbeidet med transformasjon av Nyhavna settes i gang.

I avtalens kapittel 5. om arealplanlegging, er det i avsnittet om statens forpliktelser, pkt. 5. gitt omtale av statens bidrag til byutviklingsprosjekter. Finansiering av tiltakene fordrer en tilføring av betydelige statlige midler i planleggingen for å utvikle gode prosjekter, da utbyggerne ikke vil klare å bære så store kostnader alene. Dette bør løses blant annet gjennom søknader på tilskuddsordninger, se kap. 5.

## 5. Arealplanlegging

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 utarbeide en omforent parkeringspolitikk (jf. kapittel 3.2).

Arealutviklingen i byvekstkommunene 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 og Melhus skal

hovedtyngden av arealutvikling skje innenfor gang-/sykkelavstand fra sentrum av tettstedene utpekt i senterstruktur vedtatt i IKAP<sup>1</sup> og/eller i gangavstand fra god kollektivtransport i tilknytning til tettstedsområdene.

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 og Stjørdal.

**Partene skal i avtaleperioden:**

1. Lage prosessplaner for utvikling av knutepunktene (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. Planavklaring for større prosjekter der areal er båndlagt, eksempelvis Ranheim, Hommelvik og Stjørdal stasjonsområder og godsterminal på Torgard.
5. Lage måleindikatorer for arealutvikling for å synliggjøre kommunenes arealdisponeringer og statlige bidrag i avtaleperioden. Herunder måle både hvor stor andel av boligbyggingen som skjer innenfor tettstedsområdene og hvor stor andel av de statlige lokaliseringene som er i tråd med nullvekstmålet. Startpunkt for måling og rapportering av arealutvikling settes til 2019. Måleindikatorer for arealutvikling i tettstedsområdene tar utgangspunkt i vedtatte måleindikatorer for IKAP. Det skal blant annet måles:
  - a. Hvor mange boliger er bygget i tettstedsområdene/ i gang- og sykkelavstand til sentrum av tettstedene
  - b. Hvor mange boliger er bygget i sentrale byområder, lokale sentra og langs traséer med god kollektivtransport.
  - c. Hvor stor andel av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter er lagt til sentrale byområder og de definerte kommunesentrene i IKAP.
  - d. Arealutnyttelsen i tettstedsområdene.
  - e. Andel areal i tettstedsområdene avsatt og benyttet til parkering.
  - f. Hvordan utbyggingssområder bidrar til nullvekstmålet.

**Statens forpliktelser:**

1. Statens forpliktelser med hensyn til jernbaneinvesteringer, frekvensøkning på trønderbanen og arealavklaring i prioriterte stasjonsområder fremkommer under kapittel 2.4 om jernbaneutvikling.
2. Arbeide for å frigjøre sentralt beliggende statlig eide arealer for å bidra til transformasjon og by-/tettstedsutvikling i tettstedssentrene og knutepunkt.
3. Som hovedregel lokalisere og relokalisere statlige publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser slik at de underbygger nullvekstmålet og forpliktelsene i denne avtalen.

---

<sup>1</sup> Skatval, Hegra, Stjørdal, Sveberg, Hommelvik, Vikhammer, Melhus, Kvål, Ler, Lundamo, Hovin, Hell/Gjeving, Tanem, Klæbu

4. Følge den helhetlige parkeringspolitikken i avtaleområdet for å begrense bilbruk og bidra til nullvekstmålet.
5. Bidra til finansiering av byutviklingsprosjekter for å utvikle og gjennomføre tiltak og planer gjennom «Bolig-, areal- og transportplanlegging for en bærekraftig og attraktiv byutvikling» (KMD) og andre relevante tilskuddsordninger etter søknader fra kommuner og fylkeskommuner.

**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 Melhus, Malvik og Stjørdal 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 2021. I Trondheim defineres prioriterte utviklingsområder gjennom en kommunal planprosess med oppstart senest 2021. Avgrensningene skal underbygge nullvekstmålet og blant annet balansere utbyggingsbehov, jordverninteresser og overordnet grøntstruktur, og skal dimensjoneres i tråd med denne avtalen.
3. Utarbeide en samordnet parkeringspolitikk i kommunene innen 2021 (jf. forpliktelser i kapittel 3.2) som sikrer effektiv arealutnyttelse og underbygger nullvekstmålet.
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, kulturanlegg).
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. Utarbeide regional plan for arealbruk i Trøndelag hvor prinsippene i IKAP for Trondheimsregionen og forpliktelsene i byvekstavtalen gjelder for de kommunene som omfattes av denne avtalen.
2. Legge 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 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 en arealutvikling som bidrar til 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. Følge den avtalte helhetlige parkeringspolitikken ved etablering og relokalisering av fylkeskommunale virksomheter.
7. Ta initiativ til samordning av hvert enkelt knutepunktprosjekt der ikke andre aktører har tatt et slikt initiativ, jf. veileder for helhetlig knutepunktutvikling<sup>2</sup>.
8. Prioritere investeringer i infrastruktur og kollektivtransport til tiltak og områder som bidrar til nullvekstmålet.

## 6. Nye teknologiske løsninger

Partene i byvekstavtalen vil samarbeide om nye teknologiske løsninger som bygger opp under nullvekstmålet. Listen på prosjekter er ikke uttømmende, andre satsingsområder kan være aktuelle som følge av den raske utviklingen.

### 6.1 Park&Ride Smart

Prosjektet omhandler konseptet for reserverbare innfartsparkeringsanlegg, som er utviklet i Miljøpakkens regi på Melhus.

Prosjektet inkluderer både optimalisering av teknisk løsning, strategi for utnyttelse av løsningen samt faktisk utrulling av løsningen i avtaleområdet.

### 6.2 Dynamiske transporttilbud

Prosjektets formål er å utvikle nytt eller utnytte eksisterende system for dynamiske transporttilbud, der kjøreruten optimaliseres underveis basert på kundenes faktiske reisebehov.

Prosjektet inkluderer vurdering av om løsningen kan baseres på eksisterende systemer eller om det er behov for å utvikle et tilpasset system.

Ambisjonen for prosjektet er på sikt å ha ett felles system for dynamiske transporttilbud for hele avtaleområdet.

### 6.3 Samkjøring

Samkjøring innebærer et enormt potensial for å redusere biltrafikken. Bare i Trondheim er det ca. 1 mill. ledige bilseter i trafikk daglig. Formålet med prosjektet er å legge til rette for økt samkjøring. Prosjektet anerkjenner verdien av holdningsskapende arbeid og å gi innbyggerne god informasjon om mulighetene for og gevinstene ved økt samkjøring. Prosjektet skal etablere et system, med mulige incentiver, som over tid videreutvikles og utvides basert på stadig voksende erfaring på området. Prosjektet bygger på eksisterende kunnskap, entreprenørskap og ønsket om å utnytte framtidens nye muligheter.

---

<sup>2</sup> Veileder for helhetlig knutepunktutvikling, punkt 2.1 om fylkeskommunens ansvar  
<https://www.ntp.dep.no/Forside/attachment/2156696/binary/1234313?ts=161669a5998>

## 6.4 Miljøpakkens «Big data»

Formålet med prosjektet er å samle og tilgjengeliggjøre trafikkdata fra alle partene i byvekstavtalen, for derigjennom å:

- Legge til rette for ekstern utvikling av nye tjenester og produkter basert på trafikkdataene.
- Utforme et dashboard for transport i trondheimsområdet for å stimulere reisende til å velge anbefalte transportløsninger, traseer og reisetidspunkt.
- Synliggjøre trafikkstrømmer for næringstransportaktører som hjelp til å planlegge mest effektive rute og transporttidspunkt for varestrømmene.
- Synliggjøre kvalitetsforskjeller på transportdataene for å stimulere til forbedring av de områdene der datagrunnlaget er dårligst.

## 6.5 Test av autonome busser

Et felles teknologiprojekt med mål om å teste autonome busser i Trondheim.

## 7. Oppfølging 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, supplert med det arealindikatorsettet som partene i fellesskap skal utvikle, jf byvekstavtalens kap 5.

Utviklingen i trafikkarbeidet i byområdet skal måles gjennom kontinuerlige reisevaneundersøkelser (RVU) supplert med en byindeks for årsdøgntrafikk i utvalgte registreringspunkter. Referanseåret for byvekstavtalen er 2019.

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

- 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 i undersøkelsen. Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget i Trondheimsområdet, mens fylkeskommunen og kommunene via Miljøpakken dekker den andre halvparten med følgende fordelingsnøkkel:
  - Staten 50 prosent
  - Fylkeskommunen og kommunene via Miljøpakken 50 prosent
- Trafikkindeks for vegtrafikk basert 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 er vist i vedlegg 4. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeidelsen av trafikkindeksen og rapportering av resultatene.
- Tellinger av sykkeltrafikk: Eksisterende faste tellepunkter for sykkeltrafikk skal brukes som en av kildene for å måle utviklingen av sykkeltrafikken.

- Telling av reiser i kollektivtrafikken: Jernbanedirektoratet har ansvaret for innhenting av data fra togselskapene, mens Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for innhenting av data fra AtB.
- Partene vil samarbeide 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 (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) i Trondheimsområdet fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Statistisk sentralbyrå.
- Andre innsatsområder følges opp gjennom:
  - Indikatorer for arealbruk
  - Indikatorer for parkeringDet skal rapporteres på indikatorer for arealbruk og parkering i Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal kommuner.

#### *Rapporteringsopplegg:*

Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal kommune og Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for rapportering av indikatorene, med unntak av reisevaneundersøkelsen og trafikkindeksen som Statens vegvesen har ansvar for å rapportere.

Trafikkindeksen, trafikkarbeid og transportmiddelfordeling fra RVU og klimagassutslipp skal rapporteres årlig. Indikatorer for areal og parkering skal rapporteres hvert 2. år.

Det vises til indikatorveilederen for nærmere beskrivelse og operasjonalisering av indikatorene, samt rapporteringsopplegget.

## 8. Kostnadsstyring for Metrobuss

Følgende prinsipper ligger til grunn for kostnadsstyringen av Metrobuss:

- Det statlige bidraget til Metrobuss slik prosjektet er definert ved avtaleinngåelse er inntil 1700 mill. (ekskl. moms på fylkesveg og kommunal veg), hvorav 322 mill. kr allerede er bevilget. Eventuelle kostnadsøkninger må håndteres som en del av porteføljestyringen av avtalen.
- Styrings- og kostnads mål eller styrings- og kostnadsramme for delprosjektene er fastsatt av den avtaleparten som har utbyggings- og kostnadsansvar for det enkelte delprosjekt. Disse skal behandles og godkjennes i Kontaktutvalget før vedtak.).
- 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 den administrative koordineringsgruppen for byvekstavtalen (kontaktutvalget).
- 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 (gjennomført sluttoppgjør).

## 9. Styringssystem

Det er besluttet en ny modell for organisering av byvekstavtalene. Partene viser til nærmere omtale i NTP 2018-2029. I oppfølgingen og porteføljestylingen av avtalen vil statssekretæren fra Samferdselsdepartementet lede viktige styringsgruppemøter der fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter behandles. Resterende møter vil bli ledet av Statens vegvesen, som har det fulle ansvaret for å lede gruppen i disse møtene. Staten skal også representeres av Jernbanedirektoratet og representanter for Fylkesmannen. Fylkesmannen skal ha hovedansvaret fra statens side for oppfølgingen av arealdelen i byvekstavtalen. Deltakelse fra de lokale partene avgjøres av de lokale partene selv. Den praktiske tilnærmingen for byvekstavtalen 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 på diskusjonene.

Staten er en part i avtalen og er representert med statssekretærene i Samferdselsdepartementet og Kommunal og moderniseringsdepartementet i politisk styringsgruppe. I øvrige fora er staten representert med Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Trøndelag. Staten har en stemme.

Trøndelag fylkeskommune er en part i avtalen og en stemme.

De kommunale partene i avtalen er Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune og Stjørdal kommune. Disse har hver sin stemme i avtalens fora med unntak i saker om bompengeneinnkrevningen i Trondheim. Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har fortsatt full råderett over bompengeneinnkrevningen i Trondheim innenfor rammene til Prop. 36 S (2017-2018)/Innst. 157 S (2017-2018). Dette innebærer at beslutninger om bomsatser, bomplasseringer og bruk av bompenger fattes ved enighet mellom Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune. Melhus, Malvik og Stjørdal kommuner har uttalerett i disse sakene. Endelig takstmyndighet er Vegdirektoratet. Melhus, Malvik og Stjørdal kommune har et eget ansvar når det gjelder eventuelle bompengesystemer i egne kommuner i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune. Dette er pr 2018 aktuelt på E6. Slik vegloven er formulert, er innføring av bompenger basert på lokal enighet. Statens ansvar i disse sakene er å fremme saken overfor Stortinget. Melhus, Malvik og Stjørdal kommuner vil være sterkt medvirkende for prioritering av prosjekter i egen kommune hvor eventuelle bompenger skal brukes. Det er en forutsetning for denne avtalen at virkeområdet for bompenger innkrevet i Trondheim kan brukes i hele avtaleområdet. Dette må godkjennes av Stortinget. Bompengeneinnkrevningen i Trondheim er en del av byvekstavtalen.

### 9.1 Politisk styringsgruppe

Byvekstavtalen er et samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunene, der alle partene bidrar innenfor sine ansvarsområder.

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

byvekstavtalen, i etterkant av vedtak i fylkestinget og i bystyret/kommunestyrene. Statens årlige bidrag fastsettes i Stortingets budsjettbehandling.

Politisk styringsgruppe består av statssekretæren fra Samferdselsdepartementet, statssekretæren fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, ordførerne i Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal kommuner og fylkesordføreren i Trøndelag fylkeskommune. Styringsgruppen ledes av statssekretæren fra Samferdselsdepartementet.

## 9.2 Kontaktutvalget (administrativ koordineringsgruppe)

Kontaktutvalget har ansvar for oppfølging av byvekstavtalen gjennom bl. a. prosjekt- og porteføljestyling, lage omforent budsjett og handlingsprogram (som skal forelegges politisk styringsgruppe for beslutning), målstyring og rapportering av resultater.

- Budsjett og handlingsprogram:
  - Fremforhandle omforent innstilling til politisk styringsgruppe etter vedtak i kommunestyre og fylkesting, innenfor fullmakter delegert fra disse organer.
- 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 Fylkesmannen. Fylkesmannen skal ha hovedansvaret fra statens side for oppfølgingen av arealdelen i byvekstavtalen. Deltakelse fra de lokale partene avgjøres av de lokale partene selv. Kontaktutvalget ledes av Statens vegvesen.

## 9.3 Programrådet

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

Programrådet er det primære innstillende organ for 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 politisk 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 programområdene i gjeldende fireårige handlingsprogram. Dette for å kunne justere for endringer i kostnadsoverslag, planframdrift 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/prosjekt og etater. Programrådet kan nedsette arbeidsutvalg som kan forberede saker administrativt i samarbeid med sekretariatet.

#### 9.4 Sekretariatet

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

Sekretariatet leder samarbeidet i Miljøpakken på vegne av styringsorganene:

- Tilrettelegger sakene for behandling i Kontaktutvalg og programråd og skriver referat
- Innstiller til KU 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.
- 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 deltagelse i møter med publikum og politikere.
- Utfører kontrollerfunksjon for alle parter.
- Utfører eventuelt andre oppgaver på oppdrag fra Kontaktutvalget

Sekretariatet innstiller i saker til programrådet og leder et arbeidsutvalg nedsatt av partene som skal bidra i det saksforberedende arbeidet for programrådet. 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.

#### 9.5 Saksgang ved behandling av budsjett og handlingsplan

- Sekretariatet utarbeider forslag til årsbudsjett og handlingsprogram.
- 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.
- Rådmennene 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.
- Politisk styringsgruppe beslutter årsbudsjett og handlingsprogram

#### 9.6 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.

## 10. Avtaleperiode og revisjon av avtalen

Avtalen gjelder for perioden 2019-2029. Avtalen skal reforhandles etter at Nasjonal transportplan 2022-2033 er behandlet i Stortinget, sannsynligvis våren 2021.

Partene ser at det kan være krevende å nå målene i avtalen. Byutredningen viser at det er flere måter å oppnå nullvekstmålet. Partene må være åpne for å ta inn nye virkemidler i senere forhandlinger.

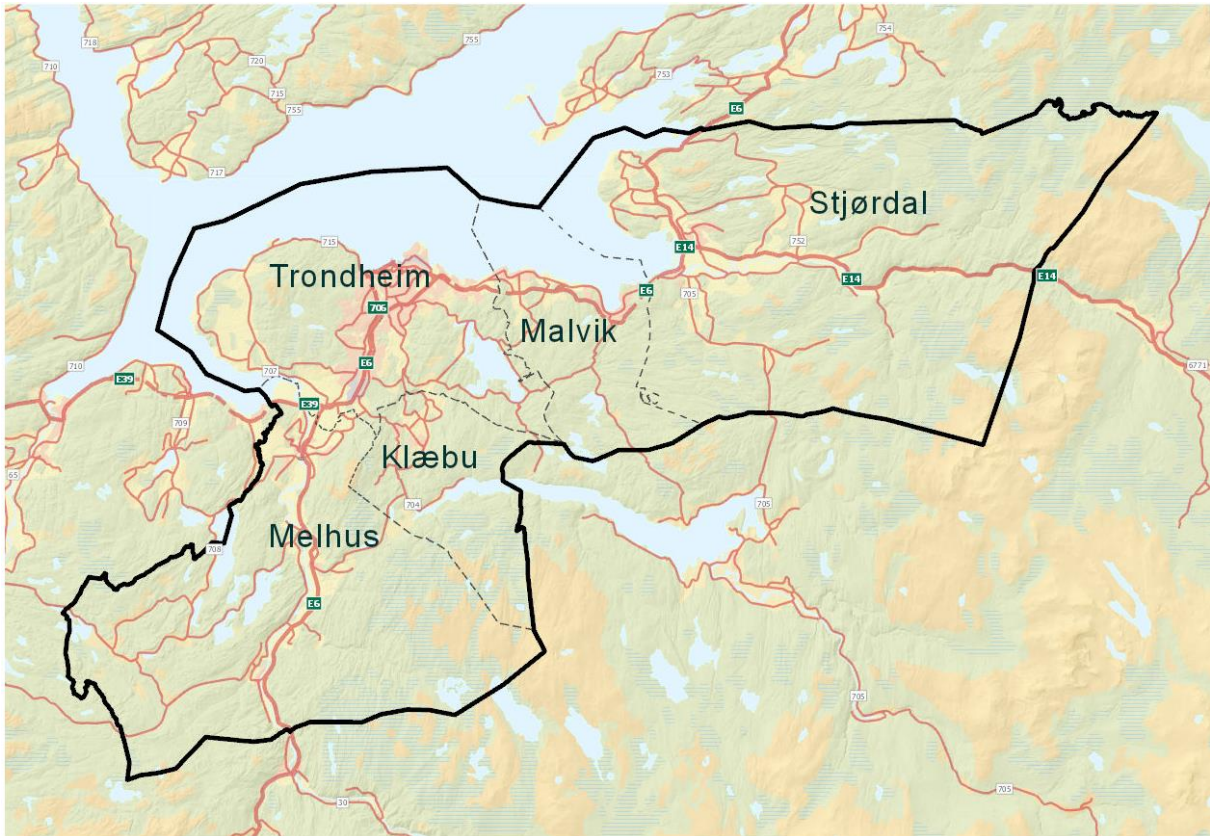
Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser, herunder at utviklingen ikke er i tråd med målsettingen. Dersom en eller flere parter hevder at utviklingen ikke er i samsvar med målsettingen for avtalen skal partene i fellesskap drøfte muligheten 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.

## 11. Ikrafttredelse

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

## 12. Avtaleområde



Vedlegg:

Vedlegg 1: Definisjoner

Vedlegg 2: Oversikt over inntekter i avtalen

Vedlegg 3: Prosjektbeskrivelse av to tog i timen.

Vedlegg 4: Trafikkregistreringspunkter (byindeks)



Stjørdal 15.3.2019

Rita Ottervik  
Trondheim kommune

Stjørdal 15.3.2019

Tore O. Sandvik  
Trøndelag fylkeskommune

Stjørdal 15.3.2019

Ingrid Aune  
Malvik kommune

Stjørdal 15.3.2019

Gunnar Krogstad  
Melhus kommune

Stjørdal 15.3.2019

Ivar Vigdenes  
Stjørdal kommune

Stjørdal 15.3.2019

Bjørne Grimsrud  
Staten v/Statens vegvesen

Stjørdal 15.3.2019

Hanne Bertnes Norli  
Staten v/Jernbanedirektoratet

Stjørdal 15.3.2019

Frank Jenssen  
Staten v/Fylkesmannen i Trøndelag

## Vedlegg 1 Definisjoner

**Nullvekstmålet:** Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange

**Bymiljøavtale:** Inngått avtale om nullvekstmål mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Samferdselsdepartementet av 2016

**Byvekstavtale:** Avtale om nullvekstmålet slik det er omtalt i NTP 2018–2029. Denne avtalen er en byvekstavtale.

**Miljøpakken:** Navnet på byvekstavtalen som omfatter de fire kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal og Trøndelag fylkeskommune.

**Bompengepakke:** Bompengeinnkreving i et byområde – i denne forbindelse bompengeordningen i Trondheim. Bompakken er beskrevet i flere proposisjoner overfor Stortinget.

**Metrobuss:** Ryggraden i kollektivsystemet i Trondheim

**SPR–BATP:** Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

**IKAP2:** Trondheimsregionens interkommunale arealplan

**ABC–prinsippet:** Målsetningen med ABC–metoden er at lokalisering av næringsvirksomheter skal gi mindre bilbruk, sikre tilgjengelighet av næringsvirksomheter og et bedre tettstedsmiljø. A–områder er områder som er godt tilgjengelig med kollektiv, sykkel og til fots for mange. B–områder er områder som ligger i eller i tilknytning til tettsteder og har godt tilgang til hovedvegnettet. C–områder er områder som ligger på avstand fra tettstedene, slik at det kan etableres industrivirksomheter som er støy- og støvproduserende.

**Indeksjustering, følgende indeks skal brukes for de ulike postene:**

Kommunale midler: Beløpet indekseres med kommunal deflator, jf. anslag i årlige statsbudsjett.

Fylkeskommunens ordinære bidrag til kollektivtrafikk: fylkeskommunal deflator + 0,5 prosentpoeng.

Statlige midler:

*Kap 1330 post 63:* Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63, for prosjektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63, må legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.

*Kap 1320 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 Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1320, post 30, må legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.

*Kap 1330 post 64:* Belønningsmidler Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 64

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

## Vedlegg 2

### Oversikt over inntekter i avtalen

Inntekter byvekstavtale	2019–2029 (mill. kr)
Gang-syssel- og kollektivtiltak på riksveg	3 686
Statens bidrag til Metrobuss*	1 700
Knutepunkter og stasjoner	283
Belønningsmidler	2 724
Kommunale midler	259
Fylkeskommunale midler	789
<b>SUM BIDRAG FRAMFORHANDLET I DENNE BYVEKSTAVTALEN</b>	<b>9 441</b>
Statlige riksvegprosjekter***	1 649
Statlige jernbaneinvesteringer (Trønder- og Meråkerbanen)**	4 127
<b>Netto bominntekt (anslag)</b>	<b>6 900</b>
<b>SUM TOTALT</b>	<b>22 117</b>

\* Hvorav 322 mill. kr. allerede er bevilget

\*\* En del av denne investering er utenfor avtaleområdet

\*\*\* Hvorav 350 mill. kr. allerede er bevilget i 2019

Alle beløp i avtalen skal indeksjusteres. Hvilke indekser som skal brukes fremgår av vedlegg 1.

#### Rammer for Melhus, Malvik og Stjørdal

Staten tar ikke stilling til fordelingen av ressurser mellom kommunene. Avtalen danner grunnlag for utarbeidelse av et handlingsprogram som revideres årlig ut fra de føringene som ligger i avtalen. Kommunene har for egen del ønsket å utarbeide en oversikt over hvilke midler som kan bli tilført kommunene utenfor Trondheim gitt de økonomiske rammer og forutsetninger som ligger til grunn ved inngåelse av avtalen.

Tiltaksområde	Per år	Totalt (2019–2029)	Merknad
Riksveg programområdemidler	38,6	425	Kan anvendes til kollektiv, gange og sykkel med riksvegfunksjon
Tiltak på lokalt vegnett (Kv/Fv)	27,5	303	Kan anvendes på gang, sykkel, kollektiv, trafikksikkerhet og støy. I hovedsak investeringer
SUM	66,2	728	

Jernbane	Per kommune	Totalt	
Stasjoner og knutepunkt		77	En omforent og endelig fordeling av midlene vil skje når tiltakene er detaljert og det samlede finansieringsbidrag er klarlagt, herunder midler fra andre aktører.

#### Andre forhold:

- Det økonomiske bidraget til kommunene Malvik, Melhus og Stjørdal skal som hovedregel finansiere samtlige tiltak i regi av Miljøpakken i de tre kommunene, også store tiltak som bruer, underganger etc.
- Fordelingen er basert på dagens kjente økonomi og forventninger til framtidige inntekter fra bomsystem og stat. Konsekvenser av endrede forutsetninger avklares i Miljøpakkens handlingsprogram.
- Dersom en (eller flere) kommuner har utfordring med å få benyttet midler til riksveg(-funksjon) eller motsatt er det mulighet for å "veksle" med andre kommuner i avtalen.
- Anvendelsen av ressursene må synliggjøres i Miljøpakkens årsbudsjett og handlingsprogram. Det vises for øvrig til omtale i avtalens punkt 2.8.
- Alle kostnadsrammer er inklusive moms. Kommunene og fylkeskommunen refunderer moms for tiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett til Miljøpakken.
- Første del av perioden vil bære preg av planlegging
- Gjennomføringskraft og -evne vil kunne variere mellom kommuner, og må ha stor oppmerksomhet
- I tillegg kommer øvrige tiltak som fremgår av avtalen, jf. parkeringspolitikk og arealbruk

## Notat

Fra	Jernbanedirektoratet
Til	Partene i byvekstforhandlinger i Trondheimsområdet
Kopi til	[Kopimottakere]
Vedrørende	Jernbanetiltak i avtaleområdet for Byvekstavtale Trondheimsområdet
Saksref.	[Saksref]
Dato	04.01.2019

## Modernisering av Trønderbanen

Toget er en viktig del av transporttilbudet regionalt i Trøndelag, men har en mer beskjeden rolle internt i byområdet i og rundt Trondheim. Dette skyldes at banen er enkeltsporet uten mulighet for hyppig frekvens og har et stoppmønster som gir utfordringer for raskere kjøretider. Samtidig er det markedsmessige potensialet for å utvikle togtilbudet i samspill med øvrig kollektivtransport betydelig.

De tiltakene på Trønderbanen som så langt er gjennomført og prioritert i NTP 2018-2029 er forankret i valgt konsept K1 fra KVVU Transportløsning veg/bane Trondheim-Steinkjer (KS1 og regjeringsbeslutning i 2012). Flere prosjekter er gjennomført, f.eks. Gevingåsen tunnel, ny bru over Stjørdalselva og Værnes holdeplass, og det er arbeides videre med planlegging av ytterligere tiltak (elektrifisering, dobbeltsporparceller, kryssingsspor mv).

I forbindelse med arbeidet med sammenslåingen av Trøndelagsfylkene til ett fylke, er toget definert som den viktigste regionale kollektivtransportformen som skal binde sammen byer og tettsteder, der hvor toget går. Det nye fylket vil ha 450 000 innbyggere, der de fleste er bosatt i den korridoren der toget går (aksen Melhus/Orkanger-Trondheim-Stjørdal-Steinkjer). Togtilbudet må i tillegg integreres med det øvrige kollektivtilbudet på en god måte, både når det gjelder utvikling av rutetilbudet og informasjons-, takst- og billettsamarbeid.

Elektrifisering ble anbefalt først i utbyggingsrekkefølgen av jernbaneprosjektene i 2012. Årsaken til dette var behovet for å bytte ut utrangerte dieseltogsett som trafikkerer strekningen i dag. Togsett har normalt en levetid på om lag 30 år. Det er bestilt 14 nye bimodale togsett type Flirt fra Stadler for levering i 2021 til erstatning for dagens tog.

Analyser viser imidlertid at det innfor midlene avsatt til Trønderbanen i NTP 2018-29 ikke er mulig både å full elektrifisere og å øke kapasiteten til 2 tog i timen.

Det er derfor utredet et tredje alternativ hvor kun deler av strekningen (Trondheim - Stjørdal og Hell-Storlien) elektrifiseres. Dette vil gi elektrisk drift med 0 -utslipp i de tetttest befolkede områdene (området for Byvekstavtalen), og det vil for å sikre en felles driftsform mellom Norge og Sverige via Meråkerbanen.

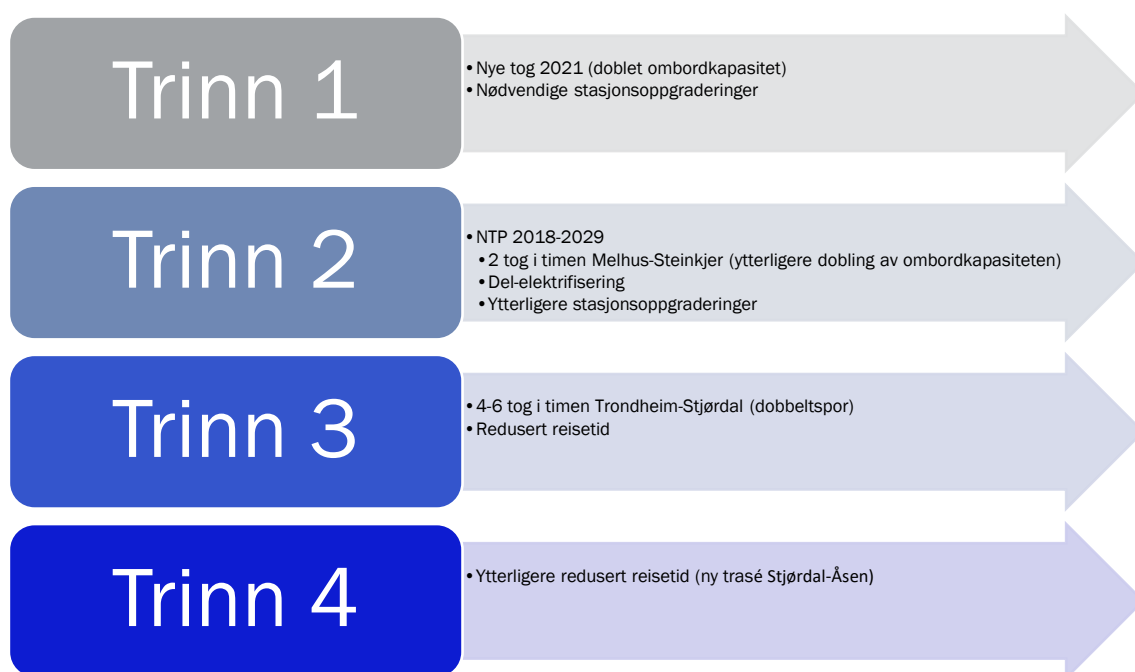
Resultater fra utredningen viste at tilbudet som kan realiseres, og de kapasitetsøkende tiltakene som må til for å realisere økt frekvens, i liten grad er avhengig av om banen elektrifiseres eller ikke. Ettersom elektriske togsett gir raskere akselerasjon og retardasjon enn bimodale togsett (spesielt

når de bimodale togsettene er i dieseldrift), er den elektriske rutemodellen mer robust, og den vil derfor gi litt høyere punktlighet.

Videre viste analysene at antall stopp må reduseres noe for å oppnå en frekvens med 2 tog i timen.

Behovet for investeringer i infrastrukturen for å sikre tilstrekkelig kryssingskapasitet er også i stor grad det samme i alle alternativer. Kryssingsmønsteret er gitt av at man søker optimal utnyttelse av de kryssingspunkter som allerede ligger langs dagens Trønderbane, og å minimere behovet for ny infrastruktur. Halvtimesintervall for regiontogene pluss flere daglige avganger med gods- og fjern tog innebærer en svært høy utnyttelse av den enkeltsporede banen.

Jernbanedirektoratet anbefalte å gå videre med deelektrifiseringsalternativet for å sikre frekvensøkning til 2 tog i timen. Nye tog blir innfaset i 2021 og gir økning i ombordkapasitet. På denne måten kan man si at arbeidet med modernisering av Trønderbanen kan deles inn i 4 trinn. Innfasing av nye tog med større ombordkapasitet i 2021 og nødvendige stasjonsoppgraderinger utgjør trinn 1. Deelektrifisering, 2 tog i timen og ytterligere stasjonsoppgradering utgjør trinn 2 i tråd med prioritering i NTP 2018-2029 og vedtatt Handlingsprogram for Jernbanesektoren.



#### Utvikling av stasjoner og knutepunkt i byvekstrådet

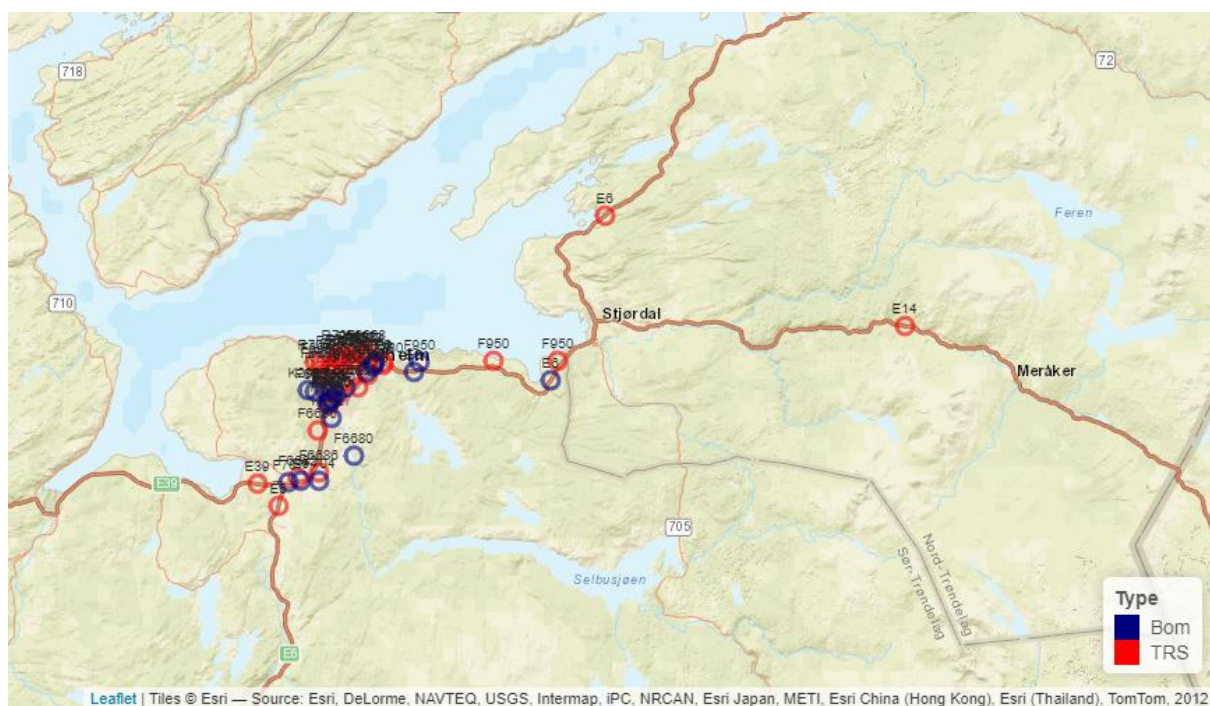
Som en følge av innfasing av nye tog vil det bli nødvendig å gjøre tiltak på flere stasjoner, både i knyttet til plattformlengder og hvor man skal hense togene. Bane NOR vil våren 2019 få oppdrag knyttet til oppgradering av stasjoner og holdeplasser, for å sikre en effektiv og sikker av- og påstigning av passasjerer.

Som en følge av økt frekvens til 2 tog i timen vil Bane NOR i 2019 også få i oppdrag å planlegge og gjennomføre nødvendige infrastrukturtiltak. Dette oppdraget vil innebære både stasjonstiltak og tiltak for å øke kryssingskapasiteten. Det gjennomføres tiltak på Ranheim stasjon for å sikre gjenåpning av stasjonen så raskt som mulig etter at kryssingsspor ved Leangen stasjon er i drift

Disse tiltakene finansieres i sin helhet gjennom statlige bevilgninger.

## Trafikkregistreringspunkter for beregning av byindeks i Trondheimsområdet

Kart over byindekspunktene





## Tabell over byindekspunktene

TRS står for trafikkregistreringsstasjon. Dekningsgrad er oppgitt som prosentvis andel dager registrert i året. For 2018 gjelder tall til og med august.

Navn	Kommune	Veg	Type	ADT	Dekning_17	Dekning_18
Kvassråsmoen	Stjørdal	E14	TRS	2800	NA	NA
ØYSAND	Melhus	E39	TRS	13100	100	88
SUNDLAND	Trondheim	E6	TRS	38000	93	100
KROPPAN BRU	Trondheim	E6	TRS	45700	100	100
Brattørbrua	Trondheim	E6	TRS	7000	0	28
Grillstad tunnelen vest	Trondheim	E6	TRS	30600	100	100
Ranheim	Trondheim	E6	Bom	19500	100	100
Klett - E6, S-snitt	Trondheim	E6	Bom	23400	100	100
Hommelvik	Malvik	E6	Bom	16100	100	100
Jaktøysletta	Melhus	E6	TRS	16100	0	0
Skjerlandet	Stjørdal	E6	TRS	8800	NA	NA
Bjørndalsbrua vest	Trondheim	F6650	TRS	23000	28	100
Søndre Ilevollen	Trondheim	F6650	TRS	9500	85	0
Byåsveien ved Nyveibakken	Trondheim	F6650	TRS	12300	100	70
Byåsveien, B-snitt	Trondheim	F6650	Bom	10200	100	100
Bøckmans veg, B-snitt	Trondheim	F6656	Bom	5200	100	100
Thorbjørn Bratts veg, O-snitt	Trondheim	F6658	Bom	13200	100	100
Jonsvannsveien vest for Steinanvegen	Trondheim	F6660	TRS	10600	10	61
Kong Øysteins veg ved Eberg	Trondheim	F6664	TRS	8100	100	46
Bromstadvegens forlengelse	Trondheim	F6664	TRS	13100	100	87
Festningsgata	Trondheim	F6666	TRS	10200	100	93
Haakon VII gt øst	Trondheim	F6668	TRS	15900	100	100
Haakon VII s gt , O-snitt	Trondheim	F6668	Bom	11800	100	100
Tillerbrua, K-snitt	Trondheim	F6680	Bom	2000	100	100
Bratsbergveien, O-snitt	Trondheim	F6680	Bom	6800	100	100
Heimdalsvegen ved Esp	Trondheim	F6682	TRS	3900	54	52
Østre Rosten ved Sandmoen	Trondheim	F6686	TRS	10700	93	87
PRINSENS GT LIKE NOR	Trondheim	F6690	TRS	21200	100	93
Innherredsveien ved Bakke kirke	Trondheim	F6690	TRS	11500	1	3
Kroppan bru (Nordgående), M-snitt	Trondheim	F6690	Bom	8000	100	100
Kroppan bru (Sørgående), M-snitt	Trondheim	F6690	Bom	8000	100	100
Jernbanebrua	Trondheim	F6692	TRS	6600	87	100
Innherredsveien ved Fjæregata	Trondheim	F6692	TRS	8600	100	100
Innherredsveien ved Saxenborg alle	Trondheim	F6692	TRS	7000	92	100
Fv 704 Torgårdsletta. K-snitt	Trondheim	F704	Bom	7500	100	100
Klett - Rv.707, S-snitt	Trondheim	F707	Bom	6700	100	100
Være (Gml. E6), N-snitt	Trondheim	F950	Bom	9400	100	100
Storsand	Malvik	F950	TRS	4000	0	0
Muruvik øst	Malvik	F950	TRS	4700	0	0
Nedre Leirfoss (Fossestuvegen), M-snitt	Trondheim	K1827	Bom	2100	100	100
Gamle Oslovei, B-snitt	Trondheim	K2020	Bom	4700	100	100
Jakobslivegen ved Skovgård	Trondheim	K3330	TRS	9500	17	91
Landbruksvegen, O-snitt	Trondheim	K4235	Bom	4400	100	100
Tempeveien, O-snitt	Trondheim	K7440	Bom	4300	100	100
Tungasletta mot I. Ystgaardsv.	Trondheim	K7703	TRS	10000	12	42
Tungasletta, O-snitt	Trondheim	K7703	Bom	10300	100	100
MARIENBORTUNNELEN	Trondheim	R706	TRS	6800	100	89
OSLOVEGEN	Trondheim	R706	TRS	12400	100	100
ILADALTUNNELEN	Trondheim	R706	TRS	11800	0	0
HAVNEGATA	Trondheim	R706	TRS	16400	100	100
STRINDHEIMTUNNELEN	Trondheim	R706	TRS	19900	100	100
Bjørndalen (Oslovn.) M-snitt	Trondheim	R706	Bom	9800	100	100
Nord for Sluppen bru (Tempevn), M-snitt	Trondheim	R706	Bom	10400	100	100
Rv 706 Leangensletta, O-snitt	Trondheim	R706	Bom	24300	100	100

