

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

**1. Bakgrunn og formål**

Staten v/Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Trøndelag, Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune og Trøndelag fylkeskommune har forhandlet fram en tilleggsavtale til byvekstavtalen for Trondheimsområdet for perioden 2020-2029, jf. vedlegg datert 20. mars 2020.

Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune og Trøndelag fylkeskommune inngår med dette tilleggsavtale til byvekstavtalen for Trondheimsområdet for perioden 2020-2029 i tråd med vedlagte dokument.

Partene i byvekstavtalen er forpliktet til å følge opp det til enhver tid gjeldende nullvekstmålet. En justert målformulering og nye føringer for målemetodikk er nå fastsatt, jf. brev av 8. juni 2020 til de ni største byområdene. Dette påvirker ikke forutsetningene i den fremforhandlede tilleggsavtalen i vesentlig grad.

Følgende mål skal legges til grunn i det videre arbeidet med byvekstavtalen: *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

**2. Lokalpolitisk behandling**

Det ble gitt lokalpolitisk tilslutning til den framforhandlede tilleggsavtalen gjennom vedtak i Trøndelag fylkesutvalg 31.3.2020, Melhus kommunestyre 21.4.2020, Malvik kommunestyre 27.4.2020, Trondheim bystyre 29.4.2020 og formannskapet i Stjørdal kommune på vegne av kommunestyret 29.4.2020.

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

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

En forutsetning for at regjeringen gir sin tilslutning til tilleggsavtalen er at ev. kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen, og ikke gjennom økte takster og/eller forlenging av innkrevingsperioden.

Prosjektene i avtalen er ikke satt opp i prioritert rekkefølge slik det er stilt krav om i bompengeartalen fra 2019. Staten forutsetter at i senere forhandlinger skal kravet om en prioriteringsliste vektlegges i større grad.

### **4. Vedlegg**

Som vedlegg ligger tilleggsavtalen til byvekstavtalen for perioden 2020-2029 inngått mellom Trøndelag fylkeskommune, Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus kommuner, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Trondheim, 16.10.2020  
For Staten v/Samferdselsdepartementet

Trondheim, 16.10.2020  
For Staten v/Kommunal- og  
moderniseringsdepartementet

Knut Arild Hareide  
Samferdselsminister

Heidi Karin Nakken  
Statssekretær

Trondheim, 16.10.2020

Trondheim, 16.10.2020

Fylkesordfører Tore Sandvik  
Trøndelag fylkeskommune

Ordfører Rita Ottervik  
Trondheim kommune

Trondheim, 16.10.2020

Trondheim, 16.10.2020

Ordfører Trond Hoseth  
Malvik kommune

Ordfører Jorid Jagtøyen  
Melhus kommune

Trondheim, 16.10.2020

Varaordfører Ole Hermod Sandvik  
Stjørdal kommune

# Avtale om oppfølging av regjeringens bompengeavtale 23. august 2019 – for perioden 2020-2029

## Tillegg til byvekstavtale 2019-2029 - mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten

Denne tilleggsavtalen er inngått mellom Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune og Trøndelag fylkeskommune for perioden 2020-2029. Avtalen er geografisk avgrenset til Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune og Stjørdal kommune.

Kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal og Trøndelag fylkeskommune signerte 25. juni 2019 en byvekstavtale med staten for årene 2019-29. Tilleggsavtalen er et tillegg til den signerte byvekstavtalen som følge av at lokale parter har takket ja til regjeringens bompengeavtale datert 23. august 2019. Signert byvekstavtale er gjeldende, tilleggsavtalen erstatter ikke denne med mindre det er spesifikt omtalt i denne avtalen. Bompengeavtalen innebærer økte statlige midler til Trondheimsområdet i tillegg til midlene i byvekstavtalen. Forutsetningen for de økte statlige midlene er at det til enhver tid gjeldende nullvekstmålet nås. Det er også en forutsetning at det utvikles et system for rapportering av midler gjennom byvekstavtalen, som gjør at alle parter har god oversikt over hva midlene går til. Det tas forbehold om årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

Tilleggsavtalen omfatter følgende elementer:

1. Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud
2. Tilskudd til reduserte kollektivtakster
3. Økt fleksibilitet for bruk av statlige midler
4. Videreutvikling av nullvekstmålet
5. Porteføljestyling og kostnadskontroll

### 1. Tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Staten dekker 50 prosent av den samlede kostnaden for utbygging av Metrobussen i tråd med retningslinjene for 50/50-ordningen. Styringsrammen for Metrobussprosjektet er 3508,8 mill. 2020-kr<sup>1</sup>. I henhold til byvekstavtalens kapittel 8 er statens halvdel 1 754,4 mill. 2020-kr. eks. mva. på fylkesvei og kommunal vei. Gjennom tilleggsavtalen øker det statlige bidraget til 66 prosent, det vil si med 561,4 mill. 2020-kr.<sup>2</sup> Halvparten av det økte tilskuddet øremerkes reduserte bompenger, den andre halvparten øremerkes bedre kollektivtilbud. Det økte tilskuddet utbetales fordelt over perioden 2020-2029, uavhengig av fremdrift i prosjektet.

---

<sup>1</sup> <sup>2</sup> 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. 1330, post 63.

I tiårsperioden vil det økte tilskuddet bli på 561,4 mill. 2020-kr, fordelt med 280,7 mill. kr til reduserte bompenger og 280,7 mill. kr til bedre kollektivtilbud.

## 2. Presisering av statens bidrag

I regjeringens bompengesaftale står det at i byområder med byvekstavtaler der staten har lagt frem tilbud, vil tilbudet målt i kroner stå ved lag også dersom kostnader i den samlede prosjektporteføljen reduseres. Slik kan statens bidrag reelt bli over 50/66 pst. i prosjektene.

Partene forstår dette slik at statens bidrag i byvekstavtalen på kr 1 754,4 mill. 2020-kr og bompengeforliket på kr 280,7 mill. 2020-kr opprettholdes selv om kostnaden for Metrobuss går ned.

### Tilskudd til reduserte bompenger

Tilskuddet til reduserte bompenger på 280,7 mill. 2020-kr benyttes til å finansiere en flat takstreduksjon på 1 kr per passering for lette kjøretøy og 1-4 kr for tunge kjøretøy. Takstreduksjonen iverksettes så snart det er praktisk mulig.

### Tilskudd til bedre kollektivtilbud

I Trondheimsområdet vil 280,7 mill. 2020-kr gå til investeringer og driftstiltak til Metrobuss, til kollektivinfrastrukturtiltak utenfor Metrobuss og til andre kollektivtiltak som følger opp målene i byvekstavtalen. Beløpet fordeles med 260,9 mill. 2020-kr til prosjektene i Miljøpakken og 19,8 mill. 2020-kr til fylkeskommunen for bussdepot.

## 3. Tilskudd til reduserte kollektivtakster

Tilskudd til reduserte kollektivtakster på 500 mill. 2020-kr benyttes til takstreduksjoner som gir størst mulig effekt på målene i byvekstavtalen:

- Takstreduksjon for å få en overgang fra bil til kollektivtransport, på jobbreiser mellom Melhus, Stjørdal og Malvik til/fra og i Trondheim.
- Øke passasjerbelegget i lavtrafikkperioder for å få flere fritidsreiser over på kollektiv.
- Andre tiltak

Partene vil søke en utforming av tiltak som gir størst mulig effekt på målene i byvekstavtalen. Dersom det viser seg at tiltakene ikke har ønsket effekt kan Kontaktutvalget vurdere endringer.

Eksempler på tiltak som skal utredes:

- Takstreduksjonene søkes rettet mot grupper som intuitivt gir størst effekt med tanke på realisering av nullvekstmålet
- Vesentlig reduksjon i takster for barn og unge (0-20 år)
- Utvidelse av sone A for kollektivbilletter til å gjelde hele byvekstavtaleområdet
- Utvidet overgangstid for helg og etter kl. 17:00 på hverdag for Trondheim
- Generell takstreduksjon
- Samordning av billettering mellom buss og tog innenfor byvekstområdet
- Redusert takst for barn og unge i følge med voksne på hverdager
- Utvidet gyldighetstid for billetten utenfor rushtid

Tilskuddet til takstreduksjon må følge statens budsjettprosess og rapportering.

## 4. Økt fleksibilitet i bruk av statlige midler

Tilleggsavtalen innebærer en mer fleksibel bruk av programområdemidler til tiltak som fremmer gange, sykkel og kollektivtrafikk. Statlige programområdemidler kan også brukes til kommunale og fylkeskommunale gange-, sykkel- og kollektivtiltak. Det forutsettes at bruken blir avgrenset til investeringer, og at en slik prioritering blir vurdert som mer kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønnsom, eller øker måloppnåelsen i avtalen sammenlignet med riksveitiltak.

Valget og prioriteringen av programområdetiltakene vil skje gjennom den ordinære porteføljestylingen. Statens vegvesen vil utvikle et system for fordeling av midlene og som sikrer gode rutiner for oppfølging.

## 5. Videreutvikling av nullvekstmålet

I byvekstavtalen er det lagt opp til at måloppnåelsen skal skje innenfor avtaleperioden. For å få en mer forutsigbar gjennomføring og håndtering av nullvekstmålet legges det til grunn at nullvekstmålet blir målt i et tre års glidende snitt. Dette innebærer at måloppnåelsen gjelder avtaleperioden sett under ett. Partene skal gjøre en årlig vurdering av utviklingen gjennom porteføljestylingen. Det skal være netto nullvekst i perioden.

Regjeringen er i gang med å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), støy, framkommelighet og arealbruk. Partene i byvekstavtalen er forpliktet til å følge opp det til enhver tid gjeldende nullvekstmålet. Dersom endring av nullvekstmålet i vesentlig grad påvirker forutsetninger i avtalen, vil partene kunne kreve reforhandling av avtalen på dette punktet.

## 6. Porteføljestyling og kostnadskontroll

Inntektene fra det statlige bidraget og bompenger danner, sammen med lokale bidrag, den økonomiske rammen for prosjektporteføljen.

Dersom kostnadene i porteføljen overskrider forventede inntekter, vil det legges vekt på å redusere kostnadene i pakken.

Staten viser til at det ikke vil være aktuelt å legge fram reviderte pakker for Stortinget utelukkende for å dekke kostnadsøkning.

Gjennom byvekstavtalen har staten og lokale myndigheter en felles forpliktelse for tiltak som ivaretar nullvekstmålet. Gjennomsnittstaksten i Miljøpakken er lavere enn nivået Stortinget godkjente ved behandling av Miljøpakkens trinn 3. Transport- og kommunikasjonskomitéen har i Innst. 157 S (2017-2018) vist til at Miljøpakkens trinn 3 innebærer en forlenget innkreving med fem år (til 2029) med mulighet for ytterligere utvidelse til utgangen av 2033. I tråd med dette legges det til grunn at lokale parter har rett til å initiere økte bompengesatser og økt innkrevingstid. Forutsetningen er at økte bomtakster og/eller lengre innkrevingstid er nødvendig for å nå nullvekstmålet. Eventuelle kostnadsøkninger etter fastsatt styrings- og kostnadsramme i enkelte prosjekter og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestylingen, og ikke gjennom økte takster og/eller forlenging av innkrevingen.

Hovedrammene for disponeringen av midlene i Miljøpakken er avklart gjennom byvekstavtalen i 2019 og tidligere føringer gitt av bystyret i Trondheim og fylkesutvalget i Sør-Trøndelag i 2018. I byvekstavtalen inngår også en fordeling av midler mellom de fire kommunene. Partene er enige om at Miljøpakkens portefølje skal dimensjoneres i forhold til den faktiske inntektsstrømmen, samt de låneopptak som er forsvarlig i henhold til denne.

Som en del av porteføljestyringen skal tiltakene prioriteres ut fra gitte føringer etter en vurdering av tiltakenes bidrag til måloppnåelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet basert på disponible midler, planstatus og tilstrekkelige ressurser for planlegging og gjennomføring.

Prioritering og ressursfordeling skal håndteres i revidert utbyggingsplan som legges fram til lokalpolitisk behandling første gang i medio 2020 før den behandles av politisk styringsgruppe. Det er innenfor Kontaktutvalgets mandat å kunne justere og endre på den prioriterte rekkefølgen av prosjekter.