

Byvekstavtale for perioden 20xx-20xx mellom Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet, Troms og Finnmark fylkeskommune og Tromsø kommune

Innhold

| | |
|--|---|
| 1. Mål for byvekstavtalen..... | 1 |
| 2. Prosjekter og tiltak | 2 |
| 3. Finansiering | 3 |
| 4.1 Statlig finansiering..... | 3 |
| 4.2 Fylkeskommunale og kommunale midler | 3 |
| 4.3 Brukerfinansiering | 3 |
| 4.4 Finansiering i avtaleperioden, oppsummert | 3 |
| 4. Fylkeskommunale/kommunale prosjekt og tiltak..... | 4 |
| 5. Drift av kollektivtransport | 4 |
| 6. Arealutvikling..... | 4 |
| 7. Styringsystem..... | 4 |
| 8. Oppfølging og rapportering..... | 4 |
| 9. Sanksjoner og endringer i avtalen..... | 5 |
| 10. Ikrafttredelse | 5 |

Denne byvekstavtalen er forhandlet frem av Staten ved Statens vegvesen og Statsforvalteren i Troms og Finnmark, Troms og Finnmark fylkeskommune og Troms kommune. Avtalen er basert på mandat fra Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet datert 17. mars 2022, Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 og xx (evt. lokale/regionale arealbestemmelser).

Avtalen skal legge grunnlaget for et forpliktende samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunen, der alle partene bidrar innenfor sine ansvarsområder for å nå nullvekstmålet. Avtalen er ikke juridisk bindende, og tiltakene vil være avhengig f.eks. av årlige budsjettprosesser.

Avtalen gjelder for perioden 2022-2032 og er geografisk avgrenset til Tromsø kommune. Bompengepakken (Bypakke Tenk Tromsø) er en del av byvekstavtalen.

1. Mål for byvekstavtalen

Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Målet skal nås i løpet av avtaleperioden noe som innebærer at personbiltrafikken ved utløpet av avtaleperioden skal være på samme nivå eller lavere enn referanseåret.

For å tilrettelegge for et godt tjenestetilbud og gunstige rammevilkår for næringslivet er følgende trafikk unntatt fra nullvekstmålet: gjennomgangstrafikk (dvs. trafikk som verken starter eller stopper i det geografiske området for avtalen), trafikkarbeid knyttet til offentlig og privat tjenestetransport (mobil tjenesteyting) og næringstransport. Dette betyr at trafikkvekst som skyldes vekst i unntakstrafikken aksepteres innenfor rammene av nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Byvekstavtalen er et viktig verktøy for samordning i areal- og transportpolitikken. Måloppnåelse forutsetter satsing på kollektivtransport, sykkel og gange og en arealpolitikk som bygger opp under investeringene. For å nå mål om nullvekst i personbiltransporten vil det være nødvendig å ta grep i områder med størst transportetterspørsel. Slik vil en kunne oppnå stor effekt på reisemiddelfordelingen for Tromsø samlet sett. Det er opp til partene å gjennomføre og finansiere tiltak som samlet oppnår nullvekst i avtaleområdet. Prosjekt og tiltak i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet

Prosjekt og tiltak i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og samtidig bidra til et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem, som sikrer mobilitet for innbyggere og næringsliv. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og stedsutvikling.

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.

2. Prioritering av prosjekter og tiltak

Prosjekt og tiltak i byvekstavtalen skal bidra til måloppnåelse, der målet om nullvekst i personbiltransporten er overordnet.

Prioritering av prosjekter og tiltak i byvekstavtalen skal skje i tråd med prinsippene for god porteføljestyling. Dette innebærer at tiltakene skal prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet til planlegging og gjennomføring. For å sikre at utbygging av areal og transportinfrastruktur blir samordnet i tid, bør arealutvikling være en del av vurderingsgrunnlaget for porteføljestylingen. Eventuelle kostnadsendringer skal håndteres innenfor prosjektporteføljen.

Prioritering av konkrete tiltak skal skje gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogram som skal utarbeides og behandles av styringsgruppa, xx og xx (beskrive lokalpolitisk behandling her).

Prosjekter og tiltak som finansieres av statlige midler og bompenger skal ha en nøktern standard, skal fylle sin hovedfunksjon og bygge opp under nullvekstmålet. Det forutsettes sterk kostnadskontroll. Eventuelle kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestylingen, og ikke gjennom økte bomtakster og/eller forlenging av innkrevingsperioden for bompengordningen ut over det som fremgår av Prop. 99 S (2020- 2021) Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark.

Under punkt 4 gis en oversikt over prosjekter og tiltak i byvekstavtalen. Partene har i fellesskap utarbeidet en prioritert liste over tiltak utover de som inngår i Tenk Tromsø. Disse tiltakene skal prioriteres gjennom porteføljestylingen.

[Avsnittet over må vurderes opp mot hvor detaljert beskrivelse det skal være av prosjekter og tiltak.](#)

3. Finansiering

Byvekstavtalen vil bli finansiert med statlige midler, fylkeskommunale og kommunale midler, brukerfinansiering og eventuelt annen finansiering fra private aktører. Det er tatt utgangspunkt i de økonomiske rammene i Meld. St. 20 (2021-2022) *Nasjonal transportplan 2022-2033* og i Prop. 99 S (2020-2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark*. Alle beløp i avtalen skal indeksjusteres. Hvilke indekser som skal brukes fremgår av vedlegg 2.

Under følger en oversikt over hvilke finansieringskilder som ligger til grunn, og omfanget av midler som er en del av byvekstavtalen.

4.1 Statlig finansiering

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

- Mindre investeringstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing (programområdemidler).
 - xx 20xx kr. i avtaleperioden, dvs. i gjennomsnitt xx. mill. 20xx-kr årlig.
 - Midlene skal brukes til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til det overordnede målet for byvekstavtalen.
 - Årlig bidrag avhenger av faktisk framdrift og finansieringsbehov i porteføljen.
 - Bruk av midler krever årlig tildeling i statsbudsjettet og tiltakene må være tilstrekkelig planavklart for å få tildeling.
 - Dersom midlene skal brukes til tiltak langs fylkeskommunal og/eller kommunal vei forutsettes det at bruken avgrenses til investeringer i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange, og at en slik prioritering vurderes som mer kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønnsom eller øker måloppnåelsen i byvekstavtalene sammenlignet med riksveitiltak. Se prinsipper for bruk i vedlegg xx.
- Belønningsmidler
 - xx 20xx kr. i avtaleperioden, dvs. i gjennomsnitt xx. mill. 20xx-kr årlig.
 - Midlene skal brukes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalen. Midlene kan benyttes til drift av kollektivtransport.
- Tilskudd til reduserte kollektivtakster
 - xx 20xx kr. i avtaleperioden, dvs. i gjennomsnitt xx. mill. 20xx-kr årlig.
 - Midlene skal brukes i tråd med intensjonen.

4.2 Fylkeskommunale og kommunale midler

Fra mandatet: Det skal i byvekstavtalen legges til grunn at fylkeskommunen og kommunen bevilger midler over eget budsjett til prosjekt og tiltak innenfor byvekstavtalen. Dette vil være midler både til investeringer og drift. Avtalen må derfor inneholde en fullstendig beskrivelse av det finansielle bidrag som fylkeskommunen og kommunen vil bevilge over egne prosjekt til slike prosjekter og tiltak, bl.a. med utgangspunkt i Prop. 99 S (2020-2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark*.

4.3 Brukerfinansiering

Bypakke Tenk Tromsø er en del av byvekstavtalen. Prop. 99 S (2020-2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark* ble vedtatt xx.

4.4 Finansiering i avtaleperioden, oppsummert

4. Prosjekter og tiltak

Fra mandatet: Prosjekt/tiltak som gjelder fylkeskommunal kollektivtransport skal omtales i byvekstavtalen. Prioriteringen vil skje gjennom porteføljestyringen. Det samme gjelder for gang- og sykkelveitiltak som inngår i avtalen, og for tiltak som finansieres med belønningsmidler. Det skal også komme tydelig frem at det i alle prosjekt og tiltak skal legges vekt på nøkterne og funksjonelle tiltak. Dersom det er naturlig og hensiktsmessig - og bidrar til måloppnåelsen - kan det i avtalen også legges opp til å utvikle lokale initiativ knyttet til smarte byer, utprøving av ny teknologi e.l.

5. Drift av kollektivtransport

Fra mandatet: Utviklingen av et samordnet kollektivtilbud skal omtales i byvekstavtalen. Det bør komme tydelig frem hvilke forpliktelser fylkeskommunen/kommunen påtar seg for å realisere dette tilbudet. Det må også fremgå om det er tenkt gjennomført effektiviseringstiltak i kollektivtransporten.

6. Arealutvikling

Fra mandatet: Kommunen og fylkeskommunen har som planmyndighet ansvar for utvikling og gjennomføring av arealpolitikken. Forventninger fremgår av kap. 8.2.2 i Meld. St. 20 (2020- 2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033*. Det må i avtalen fremgå hvordan kommunens arealpolitikk legger til rette for at målet om nullvekst i personbiltrafikken nås, og det skal komme frem hvordan partene kan samarbeide om en effektiv arealbruk som bygger opp under nullvekstmålet og attraktiv by- og tettstedsutvikling, herunder også lokalisering av offentlige virksomheter med mange ansatte eller besøkende.

Fra kap. 8.2.2 i NTP: Kommunene og fylkeskommunene har som planmyndighet ansvar for utvikling og gjennomføring av arealpolitikken i byområdene. Regjeringen har forventninger til den kommunale og regionale planleggingen, og at det planlegges for vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder gjennom regionale bolig-, areal- og transportplaner. Fortetting i og rundt knutepunkter og langs viktige kollektivakser reduserer transportbehovet og er viktig for måloppnåelsen i avtalene. Sentral lokalisering av arbeidsplasser og virksomheter med mange besøkende bidrar i samme retning. Parkeringspolitikken er et annet viktig lokalt virkemiddel som virker restriktivt på biltrafikk.

7. Styringsystem

Fra mandatet: Ved forhandlingsstart skal det etableres en forhandlingsgruppe som ledes av Statens vegvesen, og med representanter fra statsforvalteren og lokale parter. Lokal deltakelse avgjøres av de lokale partene. Med utgangspunkt i det foreliggende mandatet skal Statens vegvesen lede forhandlingene og oppfølging av avtalen. Statsforvalteren vil ha et særlig ansvar fra statens side for å følge opp arealtiltakene i avtalen. Det må videre fremgå i avtalen at det skal utarbeides fireårige handlingsprogram og fastsettes årlige budsjetter. Styring av byvekstavtalen og bypakken, samt oppfølgingen av disse, skal være samordnet.

8. Oppfølging og rapportering

Fra mandatet: Effektene av tiltakene i byvekstavtalen må kunne dokumenteres, og det må i avtalen fremgå hvordan måloppnåelsen skal følges opp og rapporteres. Trafikktellinger (byindeksen) skal være hovedindikatoren for oppfølgingen av det videreutviklede nullvekstmålet. Det er åpnet for at avtaleområdet kan deles opp i inntil tre ulike soner, slik at trafikken i hovedsak måles der hensynene bak nullvekstmålet er til stede. Lokale myndigheter vil kunne velge å innføre et nytt system med soneinndeling eller fortsette med systemet som ligger i tidligere avtaler, jf også Meld. St. 20 (2020-

2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033*, kap 8.2.3. I byvekstavtalen må det fremgå tydelig hvordan dette er tenkt gjennomført. Målingene vurderes på bakgrunn av et treårig glidende snitt.

Trafikkarbeid som beregnes ved hjelp av reisevaneundersøkelsen, skal inngå som støtteindikator. Det skal være netto nullvekst i perioden. Det skal fremgå at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for å sammenstille og rapportere resultater av byvekstavtalen til Samferdselsdepartementet. Det skal også rapporteres på samlet bruk av midler og måloppnåelse i de årlige statsbudsjettene. Statens vegvesen har ansvaret for å sørge for at rapporteringen tilfredsstiller de krav som departementet tidligere har fastlagt. Enkle og gode rutiner på dette området, som bidrar til grunnlag for en enhetlig oversikt på tvers av ulike byområder bør sikres gjennom avtalen.

9. Sanksjoner og endringer i avtalen

Fra mandatet: Det må i avtalen komme frem at partene kan holde tilbake midler og/eller si opp avtalen dersom øvrige parter ikke følger sine forpliktelser, herunder at utviklingen ikke er i tråd med målsettingen. Partenes forpliktelser vil fremgå av avtalen. Før avtalen kan sies opp skal partene i fellesskap drøfte muligheten for andre alternativer enn å si opp avtalen. Det må i avtalen også tas inn at avtalen kan reforhandles ved behov, for eksempel etter framleggelse av ny Nasjonal transportplan eller ved større revisjoner av Bypakke Tenk Tromsø.

10. Ikrafttredelse

Avtalepartene er enig i at denne byvekstavtalen skal behandles av regjeringen, Troms og Finnmark fylkeskommune og Tromsø kommune før den endelig trer i kraft.

Vedlegg til denne avtalen:

Vedlegg 1: [Kriterier for prioritering og rapportering av programområdemidler i byvekstavtalene](#)

Vedlegg 2: Indeksjustering

Vedlegg 3: Indikatorveileder for oppfølging av byvekstavtale

Vedlegg 4: Bytrafikkindeks med kart