

Byvekstavtale for perioden ~~2023~~-~~2032~~ mellom Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet, Troms og Finnmark fylkeskommune og Tromsø kommune

Innhold

1. Mål for byvekstavtalen.....	2
2. Prioritering av prosjekter og tiltak	3
3. Finansiering	3
4.1 Statlig finansiering	3
4.2 Fylkeskommunale og kommunale midler	4
4.3 Brukerfinansiering	4
4.4 Finansiering i avtaleperioden, oppsummert	4
4. Prosjekter og tiltak	4
5. Drift av kollektivtransport	4
6. Arealutvikling.....	5
7. Parkering	8
8. Styringsystem.....	8
9. Oppfølging og rapportering.....	8
10. Sanksjoner og endringer i avtalen	9
11. Ikrafttredelse	9
Vedlegg 1: Situasjonsbeskrivelse arealutvikling Tromsø.....	10
Vedlegg 2: Kriterier for prioritering og rapportering av programområdemidler i byvekstavtalene.	12
Vedlegg 3: Indeksjustering	13
Vedlegg 4: Indikatorveileder for oppfølging av byvekstavtale.....	14
Vedlegg 5: Bytrafikkindeks med kart.....	15
1. Mål for byvekstavtalen.....	1
2. Prosjekter og tiltak	2
3. Finansiering	2
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.....	3
5. Drift av kollektivtransport	4

6. Arealutvikling.....	4
7. Styringssystem.....	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 2023-2032 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

Byvekstavtale for perioden ~~2023-2032~~ xx mellom Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet, Troms og Finnmark fylkeskommune og Tromsø kommune

Utkast per 31.10.22

kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønnsom eller øker måloppnåelsen i byvekstavtalene sammenlignet med riksveiltak. 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.~~

Troms og Finnmark fylkeskommune er ansvarlig for flere relevante transporttiltak. Fylkeskommunen bidrar med [.....] mill. kr. (ekskl. moms) årlig i tilskudd til drift av bybusslinjene i Tromsø kommune. Dette er netto tilskudd (ekskl. billettinntekter) før statlige midler fra byvekstavtalen inkl. belønningsordning.

Fylkeskommunen bidrar med ca. [.....] mill. 2020 kroner (ekskl. moms) årlig til drift, vedlikehold og fornying av fylkesveinettet i Tromsø kommune. Foruten 20 % egenandel bidrar fylkeskommunen med momsrefusjon fra fylkesvegprosjekter som er finansiert med bompenger.

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 sykkelveiltak 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.~~

Det er lagt opp til en ramme på kr. mill. kr. for forsterket bussdrift i Tromsø by.

Det finansieres av mill. kr. fra belønningsordningen og mill.kr. fra øremerkede midler for reduserte billettpriser. Fylkeskommunen ordinære tilskudd til drift av bybusstilbudet i Tromsø (kontraktskostnader) er mill. kr., men i tillegg bidrar fylkeskommunen med ca. mill. kr. pr. år til øvrige funksjoner innen drift kollektiv, som, f.eks. administrasjon, billettering, ruteinformasjon, kundeservice, billettkontroll, markedsføring, system- og ruteplanlegging med mer.

I byvekstavtaleperioden vil det fokuseres på følgende områder:

- Superbuss Sydspissen – Breivika
Hovedlinjene som i dag dekker kollektivtransport mellom Sydspissen og Breivika/Skattøra planlegges som et superbuststilbud, med høyere standard og optimal fremkommelighet. Byvekstavtalen inneholder også infrastrukturtiltak i gatenett, knutepunkt i sentrum og holdeplasser i langs hele traseen, og skal innen 2028 gi grunnlag for tilstrekkelig fremkommelighet for superbuss fra 2029.
- HjemJobbHjem og integrasjon med andre mobilitetstiltak
Bussen vil være den som frakter flest, men transportsystemet bør utvikles slik at de reisende gis større valgfrihet mht. kombinasjon med og bruk av annen mobilitet som sykkel, sparkesykkel delebil med mer. Dette har også positiv innvirkning på folkehelse. Ny mobilitet fordrer også at det etableres infrastruktur og billettordninger/forretningsmodeller som legger til rette dette, særlig gjennom målrettede bedriftsordninger (HjemJobbHjem).
- Pilot «blå bybane»
Det prøves ut et konsept med personferge mellom Tromsøya og Tromsdalen.

Fylkeskommunen måler tilbudet kontinuerlig, via kundeundersøkelser, fremkommelighetsdata og bruk av tilbudet. Vurdering av tilbudet mot etterspørsel og mulig effektiviseringstiltak vil kontinuerlig vurderes. Tiltak for kollektivinfrastruktur som bidrar til å effektivisere fremkommelighet for kollektivtrafikken prioriteres.

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.

Arealplanlegging er en av kommunens viktigste oppgaver og pågår kontinuerlig, i tråd med plan- og bygningsloven og de til enhver tid gjeldende føringer fra statlig og regionalt hold. Arealplanlegging er

videre et viktig verktøy for å kunne nå FNs bærekraftsmål, herunder delmål 11 om bærekraftige byer og lokalsamfunn. Rett arealformål på rett sted er et virkemiddel for å nå nullvekstmålet, sikre effektiv arealbruk og attraktive bysentre. Det er summen av alle tiltak innenfor arealutvikling, transport og parkering mv som skal sikre at vi når nullvekstmålet i avtaleperioden.

Ved rullering av KPA skal det synliggjøres hvordan arealdisponeringene forventes å påvirke målsettingen om nullvekst ut fra et oppdatert kunnskapsgrunnlag og tilgjengelig verktøy, herunder arealverktøyet ADV.

Nullvekstmålet gjelder for kommunen som helhet. Enkeltutbygginger, eller planer for slik utbygging, som isolert sett ikke er optimale for nullvekst, vil kunne aksepteres dersom det overordnede målet om nullvekst for kommunen som sådan likevel oppnås.

Med den lavere befolkningsveksten vi ser i dag, vil det trolig være lettere for Tromsø å nå nullvekstmålet enn tidligere antatt. Tromsø kommune vil likevel fortsatt ha et sterkt fokus på den videre utviklingen av en kompakt og attraktiv by.

Byutvikling gjennom styrking av Tromsøs sentrum og sentrene
Gjennom målrettet arealplanlegging som støtter opp om de viktigste kollektivaksene, sentrumsområder og bydelssentre i Tromsø, kan vi legge til rette for økt bruk av kollektiv, gange og sykkel. Rett arealformål på rett sted er en forutsetning for å nå nullvekstmålet, ADV-verktøyet og ABC- analysen er viktige verktøy for dette.

Viktige grep ved fortetting er prioritering av utbyggingsområder, høy og effektiv arealutnyttelse og ivaretagelse av by- og bokvalitet. Hvilke områder som skal prioriteres for utbygging må finne sin avklaring gjennom revisjon av KPA og et oppdatert kunnskapsgrunnlag om hvordan arealdisponeringene forventes å påvirke målsettingen om nullvekst.

Samarbeidspunkter for kommunen, fylkeskommunen og staten

1. Vektlegge god bokvalitet, varierte bygningstyper og boligstørrelser, gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet for å sikre attraktive boligområder som fremmer miljø og folkehelse.
2. Alle parter skal bidra aktivt med oppfølging av statlige planretningslinjer, regionale planer og overordnede kommunale planer og investeringer for å nå målsetning om nullvekst.
3. Alle parter skal legge til rette for at arealplanleggingen skal bidra til oppnåelse av FN's bærekraftsmål.
4. Kommunale, fylkeskommunale og statlige virksomheter 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 byvekstavtalen.
5. Nye arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter bør fortrinnsvis etableres i sentrumsområdet, sentralt byområde og bydelssentre. ABC-lokaliseringssprinsippet bør legges til grunn ved tilrettelegging av næringsareal til ulike næringsbransjer.
6. Lage planer for utvikling av sentralt byområde og bydelssentre for realisering av fortetting.
7. Kollektivtilbud og prioritering av utbyggingsområder bør samordnes.
8. Arealutviklingen må hensynta vedtatt sammenhengende nett for gående og syklende, utarbeidet som del av arbeidet med Tenk Tromsø.
9. Lokalsentre utenfor byområdet i distriktet med stabile og gode bomiljø skal kunne utvikles. Det skal kunne legges til rette for utbygging for å opprettholde levende lokalsamfunn. Slik utvikling må imidlertid skje innenfor rammen av det overordnede målet om nullvekst for kommunen.

10. Partene forplikter seg til å samarbeide aktivt om å vurdere forslag til endrede og nye virkemidler som kan sikre en mer bærekraftig byutvikling.
11. Partene forplikter seg til å utarbeide måleindikator for arealutvikling for å synliggjøre kommunens arealdisponering i avtaleperioden, herunder måle hvor stor andel av boligbyggingen som skjer innenfor de avgrensede sentrums- og bydelsonrådene, for å kunne rapportere på arealutviklingen en gang per år. Slike måleindikatorer skal være utarbeidet minimum 3 mnd. Etter vedtakelsen av KPA, men likevel ikke senere enn 01.06.23.
12. Utvikling og utbygging foreslås prioritert i gang- og sykkelavstand til sentrum, sentralt byområde, bydelssenter og lokalsenter i samsvar med nullvekstmålet.

Kommunens forpliktelser

1. Innarbeide nullvekstmålet og målene i SPR-BATP i kommunens arealplan, samfunnsplan, handlingsdel og økonomiplan ved rullering av planene.
2. Foreslå avgrensning av bydelssentre og særlig legge til rette for fortetting i sentrum, det sentrale byområdet og bydelssentre der nullvekst oppnås.
3. Kommunale investeringer skal som hovedregel skje på en slik måte at de bidrar til å underbygge nullvekstmålet. Eksempelvis ved lokalisering og prioritering av ny offentlig infrastruktur (skoler, idrettsanlegg mm).
4. Utenfor byområdene skal det kunne legges til rette for utbygging for å opprettholde gode og levende lokalsamfunn.
5. Innarbeide kvalitetskrav til støygrenser og grenseverdier for luftkvalitet i alle arealplaner og reguleringsplaner for å sikre attraktive boligområder som fremmer miljø og folkehelse.
6. Definere avviksområder for støy og stille krav til avbøtende tiltak mot støy for ny bebyggelse i avviksområder gjennom rullering av KPA. Avviksområder kan etableres i sentrumssoner og kollektivknutepunkter.
7. Klimatilpasning skal ivaretas ved prioritering og utforming av transformasjons- og utbyggingsområder. Avbøtende tiltak skal etterstrebes i eksisterende bebyggelsesområder. Blågrønne strukturer og god overvannshåndtering skal ivaretas i transformasjons- og utbyggingsområder.
8. Bolig- og næringsområder som ikke er forenlig med nullvekstmålet i forhold til den totale virkemiddelbruken, må vurderes ved rullering av kommuneplanens arealdel. (valg begrunnes)

Fylkeskommunens forpliktelser

1. Legge prinsippene i byvekstavtalen til grunn i regional planlegging, som areal- og transportplaner som påvirker byvekstavtaleområdet.
2. Legge byvekstavtalen til grunn i behandling av arealplaner innenfor avtaleområdet.
3. Legge føringene i parkeringsnorm for byvekstavtaleområdet til grunn ved etablering av nye fylkeskommunale arbeidsplasser i byvekstavtaleområdet.
4. Ta ansvar for å ivareta behovet for nødvendig infrastruktur for kollektiv og sømløs omstigning ved knutepunktsutvikling.
5. Prioritere investeringer i infrastruktur og kollektivtransport til tiltak og områder som bidrar til nullvekstmålet i tråd med byvekstavtalen.

Statens forpliktelser

1. Legge føringene i parkeringsnorm for byvekstavtaleområdet til grunn ved etablering av nye statlige arbeidsplasser i byvekstavtaleområdet.
2. Legge prinsippene i Byvekstavtalen til grunn ved behandling av regionale og kommunale planer i byvekstavtaleområdet.

3. Bidra til finansiering av byutviklingsprosjekter for å utvikle og gjennomføre tiltak og planer gjennom relevante tilskuddsordninger etter søknader fra kommuner og fylkeskommuner.

7. Parkering

Nullvekstmålet legges til grunn for planlagte endringer i Tromsø kommunes parkeringsnorm og -reguleringer i bysonen, og omfatter:

- Gjennomgang av kommuneplanens arealdel med tilhørende soneinndeling og bestemmelser
- Utvidelse av avgiftstid i sentrum
- Utvidelse av soneparkering i sentrum
- Utvikling av parkeringspolitikk for kommunal virksomhet, herunder ansattparkering
- Vurdere virkemidler som tidsbegrensning og avgiftsparkering ved handel og fritidsaktiviteter
- Revurdering av krav til sykkelparkering, herunder antall og kvalitetskrav
- Etablering av innfartsparkering tilknyttet bussholdeplasser i utkanten av bysonen

Dette arbeidet pågår eller er forankret i følgende planer:

Den gjeldende kommuneplanens arealdel er under rullering. Planprogrammet for KPA er vedtatt, og arealdelen vil legges ut til offentlig ettersyn rundt årsskiftet, med mål om å være klar til endelig politisk behandling tidlig i 2023.

Kommunedelplanen for sentrum har vært ute til høring én gang, og regnes lagt til nytt offentlig ettersyn og politisk behandlet innen sommeren 2023.

Tromsø Parkerings forslag om avgift- og soneparkering i sentrum er under behandling, og går til politisk behandling i løpet av høsten 2022.

Parkeringspolitikk for kommunal virksomhet er forankret i Tromsø kommunes vedtatte klima-, miljø- og energiplan (2018-2025), nevnt ved å avgiftsbelegge og begrense ansattparkering ved arbeidsplassene, der inntektene øremerkes energi- og miljøtiltak.

7.8. Styringssystem

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.

8.9. 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.

9.10. 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.

10.11. 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: [Situasjonsbeskrivelse arealutvikling](#)

Vedlegg 24: [Kriterier for prioritering og rapportering av programområdemidler i byvekstavtalene](#)

Vedlegg 32: Indeksjustering

Vedlegg 43: Indikatorveileder for oppfølging av byvekstavtale

Vedlegg 54: Bytrafikkindeks med kart

Vedlegg 1: Situasjonsbeskrivelse arealutvikling

Tromsø kommune jobber nå med rullering av Kommuneplanens arealdel (KPA). Planprogrammet er vedtatt, og arealdelen vil bli lagt ut til offentlig ettersyn rundt årsskiftet. I høringsperioden vil det tilrettelegges for nødvendig informasjon til befolkning, næringsliv og regionale myndigheter, for å sikre en god diskusjon om framtidens Tromsø. Målsettingen er at arealdelen skal være klar for endelig politisk behandling av kommunestyret tidlig i 2023.

Vegvesenets oppsummering av byutredningene i 2018 viser at Tromsø har høyest befolkningstetthet av de åtte byområdene. Tromsø har utviklet et byområde som er godt tilrettelagt for buss, og har hatt et godt samarbeid med fylkeskommunen som tilbyr av kollektivtransport.

Transportmiddelfordelingen viser at Tromsø har god gangandel og en bilførerandel som er lav sammenlignet med de fleste av de andre byområdene. Tromsø har også en svært høy kollektivandel. Dette viser at Tromsø over tid har lyktes med å utvikle et kompakt byområde.

Det er blitt utarbeidet en kvalitetssikringsrapport av Møreforskning i 2018 (KS2-rapporten) som anbefaler at man for å nå nullvekstmålet likevel iverksetter ytterligere virkemidler som innebefatter «ytterligere føringer i arealpolitikken».

Med den lavere befolkningsveksten vi ser i dag, vil det trolig være lettere for Tromsø å nå nullvekstmålet enn tidligere antatt gjennom byutredningene og KS2-rapporten. Tromsø kommune vil likevel fortsatt ha et sterkt fokus på den videre utviklingen av en kompakt og attraktiv by.

I gjeldende KPA (2017) ligger det til grunn en knutepunktstrategi med primærknutepunkt og sekundærknutepunkter. I rulleringa av KPA foreslås begrepene endret med fokus på en tydeligere senterstruktur med sentrum, sentralt byområde, bydelscenter og lokalsenter som strategi. Intensjonen er å oppnå flerfunksjonelle sentre, med et tilbud av boliger, offentlig og privat tjenesteyting innen gangavstand.

De nye begrepene defineres som følger:

<u>Begrep</u>	<u>Hva/Hvor</u>	<u>Kommentar</u>
<u>Sentrum</u>	<u>Avgrensnes av kommunedelplan for sentrum</u>	
<u>Sentralt byområde</u>	<u>Aksene mellom sentrum - Breivika og sentrum - Bjerkaker</u>	<u>Byområdet avgrensnes av områder avsatt til utbyggingsformål (Movika, Kaldslett, Eidkjosen, Slettaelva), innenfor bybussområdet</u>
<u>Bydelscenter</u>	<u>Eksisterende sentre med flere funksjoner, og med potensiale for fortetting</u>	<u>Avklares i KPA arbeid</u>
<u>Lokalsenter</u>	<u>Mindre sentre i nabolaget, knyttet til dagligvare, skole eller lignende.</u>	<u>Avklares i KPA arbeid</u>
<u>Randsone</u>	<u>Arealet nær byområdet, avsatt til LNFR, der det er stort press på utbygging. Disse avgrensnes i KPA.</u>	

<u>Distrikt</u>	<u>kommunens areal utenom byområdet. Soner for utbygging defineres nærmere i KPA.</u>	
<u>Kollektivknutepunkt</u>	<u>Eableres som hovedregel i eller nær et senter. Unntatt Breivika som er et bussknutepunkt for en stor arbeidsplasskonsentrasjon.</u>	
<u>Kollektivakser</u>	<u>Aksen mellom sentrum - Breivika, og aksene mellom sentrum - Bjerkaker, som også dekkes av metrobuss.</u>	

Tromsø sentrum, det sentrale byområdet og bydelssentre er områder med potensiale for fortetting og transformasjon. Samtidig er en vellykket fortettingspolitikk avhengig av offentlig investeringer i infrastruktur, som gir mulighet for en kompakt og attraktiv byutvikling, som vil komme flest mulig mennesker til gode.

Eksempler på områder i Tromsø sentrum, sentrale byområder og bydelssentre som enten er planlagt for fortetting og transformasjon eller står klare for oppstart, inkluderer følgende områder:

- Tromsø sentrum (KDP for Tromsø Sentrum)
- Sørbyen (kommende områdeplanlegging)
- Vervet detaljreguleringsplan
- Nordbyen Områderegulering
- Aksene mellom sentrum og Breivika (KDP for Stakkevollvegen Byutviklingsområde) og mellom sentrum og Lanes (Bjerkaker)
- Bydelssentre som for eksempel Tromsdalen, Kroken og Kvaløysletta (kommende planer)

En utbygging i disse områdene antas å kunne støtte opp om nullvekstmålet. Hvilke områder som skal prioriteres for utbygging må imidlertid finne sin avklaring gjennom revisjon av KPA og et oppdatert kunnskapsgrunnlag om hvordan arealdisponeringene forventes å påvirke målsettingen om nullvekst.

Byvekstavtale for perioden ~~2023-2032~~ mellom Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet, Troms og Finnmark fylkeskommune og Tromsø kommune

Utkast per 31.10.22

Vedlegg 2: Kriterier for prioritering og rapportering av programområdemidler i byvekstavtalene

UTKAST

Vedlegg 3: Indeksjustering

UTKAST

Vedlegg 4: Indikatorveileder for oppfølging av byvekstavtale

UTKAST

Vedlegg 5: Bytrafikkindeks med kart

UTKAST