

**Byvekstavtale for perioden 2023-2032 mellom
Samferdselsdepartementet, Kommunal- og
distriktsdepartementet, Troms og Finnmark
fylkeskommune¹ og Tromsø kommune**

Tromsø, 14.08.2023

¹ Fra 01.01.2024 vil Troms fylkeskommune gå inn som avtalepart for Troms og Finnmark fylkeskommune

Innhold

0.	Innledning.....	3
1.	Mål for byvekstavtalen.....	3
2.	Porteføljestyling og grunnlag for prioritering av prosjekter og tiltak.....	3
3.	Finansiering	4
3.1	Statlig finansiering.....	4
3.2	Fylkeskommunale og kommunale midler	5
3.3	Brukerfinansiering	5
4.	Prosjekter og tiltak	5
4.1	Satsingsområder.....	5
4.2	Fordeling av statlige midler	7
5.	Drift av kollektivtransport	8
6.	Arealutvikling.....	8
6.1	Byutvikling gjennom styrking av Tromsøs sentrum og sentrene	8
6.2	Samarbeidspunkter for kommunen, fylkeskommunen og staten	9
6.3	Kommunens forpliktelser	9
6.4	Fylkeskommunens forpliktelser	10
6.5	Statens forpliktelser	10
7	Parkering	10
8	Styringssystem.....	11
8.1	Styringsgruppe.....	11
8.2	Administrativ koordineringsgruppe, AKG.....	11
8.3	Sekretariatet.....	12
9	Oppfølging og rapportering.....	12
9.1	Måloppnåelse og rapportering.....	12
9.2	Økonomioppfølging.....	13
10	Sanksjoner og endringer i avtalen.....	14
11	Ikrafttredelse	14
	Vedlegg 1: Indeksjustering	i
	Vedlegg 2: Prioritert prosjektportefølje Prop. 99 S.....	ii
	Vedlegg 3: Innspill tiltaksliste gange, sykkel og trafiksikkerhet.....	iii
	Vedlegg 4: Retningslinjer for sekretariatet for byvekstavtalen i Tromsø.....	iv
	Vedlegg 5: Indikatorveileder for oppfølging av byvekstavtalen i Tromsø.....	vi
	Vedlegg 6: Byindeks i Tromsø – Beregningsmåte med kart.....	x

0. Innledning

Denne byvekstavtalen er forhandlet frem av Staten ved Statens vegvesen og Statsforvalteren i Troms og Finnmark, Troms og Finnmark fylkeskommune og Tromsø 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 samt brev fra Samferdselsdepartementet 3. november 2022 og 22. mai 2023.

Avtalen skal legge grunnlaget for et forpliktende trepartssamarbeid 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 bevilgninger.

Avtalen gjelder for perioden 2023-2032 og er geografisk avgrenset til Tromsø kommune. Bompengepakken Prop. 99 S (2020- 2021) Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark 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 2019.

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. 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 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 skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med nullvisjonen.

2. Porteføljestyling og grunnlag for prioritering av prosjekter og tiltak

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

Prioritering og vurdering av måloppnåelse av prosjekter og tiltak i byvekstavtalen skal skje i tråd med prinsippene for god porteføljestyling gjennom årlig rullering av det fireårige handlingsprogrammet. 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, vil arealutvikling være en del av grunnlaget for porteføljestyringen. Eventuelle kostnadsendringer skal håndteres innenfor prosjektporteføljen.

Handlingsprogrammet skal vedtas i styringsgruppen, kommunestyret og fylkestinget sammen med neste års budsjett.

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 streng kostnadskontroll. Eventuelle kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen, og ikke gjennom økte bomtakster og/eller forlenging av innkrevingsperioden for bompengeordningen ut over det som fremgår av Prop. 99 S (2020- 2021) Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark.

Kapittel 4 viser en oversikt over satsingsområder utover de prosjekter og tiltak som inngår i Bypakke Tenk Tromsø.

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 1.

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

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

3.1 Statlig finansiering

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

Belønningsmidler i byvekstavtalen utgjør 1634 mill. 2023-kroner i avtaleperioden 2023-2032. Det gir i gjennomsnitt om lag 163,4 mill. 2023-kr per år. I henhold til statens økonomireglement skal tildelte midler benyttes i tildelingsåret. Dette påvirker ikke totalbeløpet for avtaleperioden.

Deler av belønningsmidlene (659 mill. 2023-kr) er en del av finansieringen av tiltak gjennom Bypakke Tenk Tromsø, Prop 99 S (2021-2022). For 2023 vil 35,7 mill. 2023-kroner av totalbeløpet være utbetaling av tidligere tilbakeholdte belønningsmidler fra 2018. Av disse midlene er 28 mill. 2023-kroner brukt til tiltak i belønningsavtalen 2015-2018, samt 7,7 mill. 2023-kroner vedtatt til disposisjon i Bypakke Tenk Tromsø. I kapittel 4 vises det en fordeling av de resterende 939 mill. 2023-kr.

Midlene skal brukes til drift- og investeringstiltak som bidrar til det overordnede målet for byvekstavtalen. Det forutsettes at midlene skal komme som et tillegg til, ikke erstatning for, midler fra lokale myndigheter og eventuelt bompenger. Årlig bidrag avhenger av faktisk framdrift og finansieringsbehov i porteføljen. Det er en forutsetning at det rapporteres tertialvis på bruken av midlene, og at partene har system for rapportering som gir god oversikt over bruken av midlene.

Statens ordinære bidrag til drift skal svare til det staten sitt tilskuddsnivå ville ha vært uten byvekstavtale og belønningsmidler.

3.2 Fylkeskommunale og kommunale midler

Midler fra Troms og Finnmark fylkeskommune

Troms og Finnmark fylkeskommune bidrar med fylkeskommunal egenandel til prosjekter i Bypakke Tenk Tromsø i hht. Prop. 99 S. Det tas forbehold om vedtak i fylkeskommunens årlige budsjett og økonomiplan. Fylkeskommunen vil i tillegg føre mva.-kompensasjonen de mottar for investeringstiltak tilbake til finansiering av bypakken og byvekstavtalen.

Fylkeskommunens ordinære bidrag til drift kollektiv skal svare til det fylkeskommunen sin tilskuddsnivå ville ha vært uten byvekstavtale og belønningsmidler. Troms og Finnmark fylkeskommune skal bidra aktivt til å få kartlagt behov for midler til drift av kollektivtransporten i avtaleperioden. Fylkeskommunen har sammen med partene ansvaret for å legge til rette for å effektivisere kollektivtransporten i området.

Midler fra Tromsø kommune

Tromsø kommune bidrar med kommunal egenandel til prosjekter i Bypakke Tenk Tromsø i hht. Prop. 99 S. Det tas forbehold om vedtak i kommunens årlige budsjett og økonomiplan. Kommunen vil i tillegg føre mva.-kompensasjonen de mottar for investeringstiltak tilbake til finansiering av bypakken og byvekstavtalen.

Kommunens bidrag til drift, spesielt vinterdrift, skal svare til det kommunen sitt tilskuddsnivå ville ha vært uten byvekstavtale og belønningsmidler.

3.3 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 i Stortinget 11.05.2021. Bompenggeinnkrevingen startet opp 5. januar 2023.

4. Prosjekter og tiltak

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bygge opp under målene i avtalen. Vedlegg 2 viser prosjektporteføljen i hht. Prop 99 S (2020-21). Denne ligger til grunn for avtalen.

I tillegg er også Tromsøpakke III -prosjektet Stakkevollvegen fra Hansjordnesbukta til Breivika en del av bypakken.

Tiltakene som prioriteres inn i byvekstavtalens portefølje skal representere en ekstra innsats og være tiltak utover det om ville vært partenes ordinære aktivitet i avtaleområdet.

Alle prosjekter og tiltak som inngår i byvekstavtalen skal ha en tydelig referanse til hvordan tiltaket bidrar til nullvekstmålet.

I alle prosjekt og tiltak skal det legges vekt på nøkternhet og funksjonalitet. Det er utarbeidet en formingsveileder for byvekstavtalen og Bypakke Tenk Tromsø som skal legges til grunn.

4.1 Satsingsområder

For å oppnå nullvekstmålet må det tilrettelegges for gange, sykkel og kollektiv.

Partene prioriterer følgende satsingsområder i byvekstavtalen (ikke prioritert rekkefølge):

- Gange, sykkel og trafiksikkerhet
- Kollektivtiltak

- a) Blå bybane
- b) Buss
- Mobilitetsutvikling

I tillegg skal sekretariatet finansieres av belønningsmidlene.

Tromsø har vedtatte strategier for gange, trafiksikkerhet, sykkel, og kollektiv som viser et stort behov for tiltak for disse trafikantgruppene, utover det som ligger inne i Bypakke Tenk Tromsø.

I Bypakke Tenk Tromsø er alle tiltak, inkludert sekkepostene, forutsatt benyttet innenfor byområdet. Midlene i byvekstavtalen kan benyttes til tiltak innenfor hele Tromsø kommune.

Satsingsområde 1: Gange, sykkel og trafiksikkerhet

Tromsø er en kompakt by, og tilrettelegging for gange og sykling nært sentrum og prioriterte bydelssentre vil gi et tilbud mange innbyggere vil ha glede av. Andelen som sykler er høyere på sommeren enn på vinteren, men stigende i alle årstider. Som i andre byområder øker også i Tromsø andelen el-syklister raskt, noe som gir økt behov for et eget veinett for syklisterne.

Partene er enige om at et sammenhengende sykkelnett skal prioriteres før man benytter midler på andre sykkeltiltak som en del av et helhetlig transportsystem.

Tromsø kommunes prosjekt «Trafiksikker skoleveg» som er en del av Bypakke Tenk Tromsø, omfatter tiltak på skoleveg tilknyttet barneskolene i byområdet. Kartleggingen viser et samlet behov som overstiger midlene gjennom Bypakke Tenk Tromsø. Tromsø kommune jobber med en kartlegging av behovene også i resten av kommunen.

For gående og syklende i alle aldre er vinterdriften særlig viktig for å sikre trygg transport med god framkommelighet hele året. Tromsø har særlige utfordringer når det gjelder vinterklima. Tromsø har også særlige utfordringer med topografi, både naturlig og gjennom de to bruene som knytter Tromsøya til Kvaløya og fastlandet.

Det er utarbeidet en liste over de høyest prioriterte prosjekter og tiltak for gange, sykkel og trafiksikkerhet i fellesskap mellom partene, se vedlegg 3.

Satsningsområde 2 - Kollektivtransport

a) Blå bybane

Tromsø kommune har utarbeidet en rapport² som beskriver potensialet for en elektrisk sundferge i Tromsø, og hvordan denne kan supplere og videreutvikle kollektivtilbudet i kommunen. Denne tar for seg Tromsøs utvikling som båndby på begge sider av Tromsøysundet, og spesielt begrensningen i de to eksisterende forbindelsene fra og til Tromsøya, Tromsøbrua og Tromsøysundtunnelen. Begrensningene er særlig store for gående og syklende. Rapporten konkluderer med en anbefaling om å starte et pilotprosjekt med sundferge fra sentrum til Tromsdalen. Målet er å øke andelen gående og syklister ved å gi et alternativt transporttilbud over sundet. Tilbudet må derfor sees i sammenheng med tilgrensende transportformer og hvilken tilrettelegging som er nødvendig.

Gjennomføring av en 3-årig pilot med evaluering har en antatt kostnad på om lag 50 mill. kr. Før oppstart legges forprosjekt og endelig kostnadsanslag fram sammen med driftsplan for gjennomgang i styringsgruppen.

² Kilde: Mulighetsstudie «Blå bybane Tromsø» av Urbaniq AS, 11.07.2022

b) Buss

Midlene til kollektivtiltak for buss skal bidra til at kollektivtilbudet i avtaleperioden opprettholdes på det nivået som er ved inngåelse av avtalen. Partene skal samarbeide for å tilrettelegge for en effektiv og attraktiv kollektivtransport.

Eksisterende ekstern gjennomgang av kostnadene og effektiviteten av driften i kollektivtransporten vil være et tema i Tenk Tromsøs arbeidsgruppe for kollektiv og legges fram for styringsgruppen.

Satsingsområde 3: Mobilitetsutvikling

Ny mobilitet utvikles i form av digitale tjenester som gir reisende større valgfrihet. Det utvikles nye mobilitetsløsninger hvor det satses på tidsriktige former for mobilitet. Det utvikles mer kundeorienterte former for billettering og forretningsmodeller, særlig gjennom målrettede bedriftsordninger. I tillegg satses det på vaneendrende arbeid/holdningsskapende tiltak for å få mest mulig effekt av tiltakene i byvekstavtalen.

Finansiering av sekretariatet

Sekretariatet skal finansieres gjennom belønningsmidler. Drift av sekretariatet for årene 2023 og 2024 er prioritert i handlingsprogrammet 2023-2026 for Bypakke Tenk Tromsø.

Sekretariatet dekker kommunens og fylkeskommunens kostnader til kontinuerlig reisevaneundersøkelse med nøkkeltallsrapport, konsulentbistand til informasjon / kampanjer samt drift nettside, møteutgifter mv.

4.2 Fordeling av statlige midler

Midlene i byvekstavtalen skal benyttes til finansiering av sekretariatet og de omtalte satsingsområdene beskrevet i kapittel 4.1. Satsingsområdet gang, sykkel og trafiksikkerhet vil i all hovedsak innebære investeringer, mens de øvrige satsingsområdene vil i hovedsak innebære driftstilskudd.

Partene er enige om følgende fordeling av midlene i avtaleperioden:

Tabell 1: Oversikt over fordeling av statlige midler

Beløp i mill. (2023-kr) ³	Satsingsområde
313	Gange, sykkel og trafiksikkerhetstiltak
486	Kollektivtiltak – buss
51	Kollektivtiltak - blå bybane
40	Mobilitetsutvikling
49	Sekretariat 2025-2032
659	Tiltak beskrevet i Prop. 99 S (2020-2021)
28	Tilbakebetaling av gjennomførte tiltak i belønningsavtale periode 2015-2018
8	Overført til bypakken
1634	Sum

Bruken av midlene avklares endelig i de årlige handlingsprogramprosessene. Dette skal skje i tråd med prinsippene for god porteføljestyling.

³ Beløpene er basert på endelig prisindeks fastsatt ved fremleggelse av Revidert nasjonalbudsjett for 2023

Partene skal informere hverandre om endrede forutsetninger i arbeidet med realisering av felles mål og alle vesentlige endringer skal drøftes i styringsgruppen.

Partene er enige om å gjennomføre en evaluering av satsingsområdene senest i løpet av 2026.

5. Drift av kollektivtransport

Troms og Finnmark fylkeskommune har et tett samarbeid med Tromsø kommune om tilrettelegging for drift av kollektivtransporten i Tromsø og jobber kontinuerlig og målrettet for å tilpasse tilbudet til reelt transportbehov og byens utvikling.

Fylkeskommunen vil i samarbeid med partene i byvekstavtalen fortsette optimalisering og styrking av busstilbudet innenfor tilgjengelige rammer. Gjennom bypakken startes arbeidet med utbedring av knutepunkt i sentrum og holdeplasser til bybussene.

Fylkeskommunen følger opp og videreutvikler tilbudet kontinuerlig. Tiltak for kollektivinfrastruktur som bidrar til å effektivisere fremkommelighet for kollektivtrafikken vurderes gjennom oppfølgingen av byvekstavtalen.

Buss i Tromsø skal ut på ny kontrakt i 2027 (senest 2029 ved bruk av opsjon). Rutetilbud, kvalitet og bussmateriell inkl. elektrifisering må vurderes ift. tilgjengelig ramme og markedssituasjonen.

6. Arealutvikling

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 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 følger av nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027 at det er viktig å legge til rette for trygge, bærekraftige og levende lokalsamfunn i hele landet. Gode lokalsamfunn er grunnsteiner i en bærekraftig utvikling, og det er viktig å motvirke sentralisering som svekker lokale tjenester og tilbud. Levende distrikter er også avgjørende for å sikre matproduksjonen og at jordbruksarealene holdes i drift. Det følger videre at i arbeidet med byvekstavtaler i de store byene skal hovedtyngden av vekst i boliger og arbeidsplasser komme i eller i nærheten av større knutepunkter for å bygge opp under nullvekstmålet, med de tilpasninger som følger av den enkelte avtale.

Nullvekstmålet gjelder for kommunen som helhet. Det er summen av alle tiltak innenfor arealutvikling, brukerfinansiering, transport og parkering mv. som skal sikre at Tromsø kommune når nullvekstmålet i avtaleperioden.

I kommuneplanens arealdel 2023-2034, skal det synliggjøres hvordan arealdisponeringene forventes å påvirke målsettingen om nullvekst ut fra et oppdatert kunnskapsgrunnlag og tilgjengelig verktøy.

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

6.1 Byutvikling gjennom styrking av Tromsøs sentrum og sentrene

Rett arealformål på rett sted er et sentralt virkemiddel for å kunne nå nullvekstmålet. Gjennom

målrettet arealplanlegging som støtter opp om de viktigste kollektivaksene, sentrumsområder og bydelssentre i Tromsø, kan det legges til rette for økt bruk av kollektiv, gange og sykkel.

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 kommuneplanens arealdel 2023-2034 og et oppdatert kunnskapsgrunnlag om hvordan arealdisponeringene forventes å påvirke målsettingen om nullvekst.

6.2 Samarbeidspunkter for kommunen, fylkeskommunen og staten

1. Partene skal vektlegge god bokvalitet, varierte bygningstyper og boligstørrelser, gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet for å sikre attraktive boligområder som fremmer miljø og folkehelse.
2. Partene skal bidra aktivt med oppfølging av statlige planretningslinjer, regionale planer og overordnede kommunale planer og investeringer for å nå målsetningen om nullvekst.
3. Partene skal prioritere areal og nødvendige investeringer i infrastruktur for kollektiv og annen mobilitet, samt tilrettelegge for sømløs omstigning ved knutepunkter og mobilitetspunkter.
4. Partene skal legge til rette for at arealplanleggingen skal bidra til oppnåelse av FNs bærekraftsmål.
5. 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.
6. Partene er enig i at nye arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter fortrinnsvis bør etableres i sentrumsområdet, sentralt byområde og bydelssentre. ABC-lokaliseringsprinsippet bør legges til grunn ved tilrettelegging av næringsareal til ulike næringsbransjer.
7. Partene er enig i at store offentlige virksomheter skal lage mobilitetsplan for sine lokasjoner.
8. Partene er enig i at det må lages planer for utvikling av sentralt byområde og bydelssentre for realisering av fortetting.
9. Partene er omforent om at kollektivtilbud og prioritering av utbyggingsområder bør samordnes.
10. Partene er enig i at arealutviklingen må hensynta vedtatt sammenhengende nett for gående og syklende, utarbeidet som del av arbeidet med Tenk Tromsø.
11. Partene er enig i at 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 være innenfor rammen av det overordnede målet om nullvekst for kommunen som helhet.
12. Partene forplikter seg til å samarbeide aktivt om å vurdere forslag til endrede og nye virkemidler som kan sikre en mer bærekraftig byutvikling.
13. Partene er omforent om at videre utvikling og utbygging bør prioriteres i gang- og sykkelavstand til sentrum, sentralt byområde, bydelssentre og lokalsentre i samsvar med nullvekstmålet.

6.3 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.

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 byområdet 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. I kommuneplanens arealdel 2023-2034 skal kommunen definere prioriterte sentrum- og utviklingsområder i henhold til retningslinje for behandling av støy (T-1442/2021). I slike områder kan det på vilkår tillates utbygging av ny bebyggelse for støyfølsom bruk i rød støysone.
7. Klimatilpasning skal ivaretas ved prioritering og utforming av transformasjons- og utbyggingsområder. Avbøtende tiltak skal etterstrebnes i eksisterende bebyggelsesområder. Blågrønne strukturer og god overvannshåndtering skal ivaretas i transformasjons- og utbyggingsområder.
8. I kommuneplanens arealdel 2023-2034 vurderer kommunen hvilke bolig og næringsområder (eksisterende og nye) som er forenlig med nullvekst i forhold til den totale virkemiddelbruken. Nullvekstmålet må være en del av begrunnelsen i de arealdisponeringsvalgene som tas.

6.4 Fylkeskommunens forpliktelser

1. Legge prinsippene i byvekstavtalen til grunn i regional planlegging, som areal- og transportplaner som påvirker byvekstavtaleområdet.
2. Prioritere kollektivtransport til tiltak og områder som bidrar til nullvekstmålet i tråd med byvekstavtalen og innenfor tilgjengelig økonomisk ramme avsatt til bussdrift.
3. Legge prinsippene i byvekstavtalen til grunn ved behandling av regionale og kommunale planer i byvekstavtaleområdet.
4. Legge føringene i parkeringsnorm for byvekstavtaleområdet til grunn ved etablering av nye fylkeskommunale arbeidsplasser i byvekstavtaleområdet.

6.5 Statens forpliktelser

1. Legge prinsippene i byvekstavtalen til grunn ved behandling av regionale og kommunale planer i byvekstavtaleområdet.
2. Bidra til finansiering av byutviklingsprosjekter for å utvikle og gjennomføre tiltak og planer gjennom relevante tilskuddsordninger etter søknader fra kommuner og fylkeskommuner.
3. Legge føringene i parkeringsnorm for byvekstavtaleområdet til grunn ved etablering av nye statlige arbeidsplasser i byvekstavtaleområdet.

7 Parkering

Nullvekstmålet legges til grunn for Tromsø kommunes parkeringspolitikk. Parkeringspolitikken skal bidra til en attraktiv byutvikling. Planlagte endringer i parkerings-norm og -reguleringer i bysonen omfatter:

- Kommuneplanens arealdel: Parkeringsnormen for Tromsø ble revidert i forrige revisjon av kommuneplanens arealdel gjennom et grundig utredningsarbeid (2015). Det ble blant annet tatt utgangspunkt i parkeringsnormer for andre norske byer. Det ble innført maksimumsnormer for bilparkering for det meste av byområdet. I foreslått kommuneplanens arealdel 2023-2034 har det blitt lagt vekt på å bygge videre på dette grunnlaget gjennom å

både ta hensyn til erfaringene med den praktiske bruken av normen og ved å tilpasse normen til nye utredninger, kunnskap og samfunnsutviklingen. Mest relevant her er at kartet med parkeringssoner har blitt oppdatert i forhold til utredninger omkring nullvekstmålet, indre sone sentrum er foreslått utvidet, bestemmelser rundt ladefasiliteter for elbil foreslås skjerpet. I sum strammes parkeringspolitikken noe videre inn i forslaget. For sykkel var allerede kravene til antall plasser blant de høyeste i landet.

- Det foreslås utvidelse av avgiftstid i sentrum og sone for parkering forbudt langs alle gater der det ikke er skiltet for parkering.
- Utvikling av parkeringspolitikk for kommunal virksomhet, herunder ansattparkering, i tråd med kommuneplanens arealdels parkeringsbestemmelser etter vedtak.
- Parkeringspolitikk for kommunal virksomhet er for øvrig 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.

Innfartsparkering ved kollektivpunkter gjør busstilbudet mer tilgjengelig for bosatte utenfor byområdet. Tromsø er i gang med etablering av flere innfartsparkeringer, og vil videreføre dette arbeidet i byvekstavtalen.

8 Styringsystem

Bypakke Tenk Tromsø er en del av byvekstavtalen. Styring av byvekstavtalen og bypakken, samt oppfølgingen av disse, skal være samordnet. Oppfølging og styring gjøres gjennom en felles styringsgruppe og et felles fireårig handlingsprogram som oppdateres årlig. Tenk Tromsø skal fra avtaleinngåelse være navnet på både byvekstavtalen og bypakken.

8.1 Styringsgruppe

Styringsgruppen består av Statens vegvesen, Statsforvalteren i Troms og Finnmark, og politisk ledelse i Troms og Finnmark fylkeskommune⁴ og Tromsø kommune. Statens vegvesen leder styringsgruppen, og har på vegne av staten et hovedansvar for å følge opp byvekstavtalen. Statsforvalteren har et særlig ansvar for å følge opp areal, klima- og miljøhensyn i avtalen. Styringen av byvekstavtalen er basert på konsensus.

Styringsgruppen er ansvarlig for å forvalte porteføljen til Tenk Tromsø. Dette innebærer å styre totaløkonomi og fremdrift i porteføljen, vurdere og prioritere prosjekter i henhold til vedtatte rammer, budsjetter og måloppnåelse. Avtalepartene forutsetter at prosjekter som er vedtatt startet opp (etter vedtatt reguleringsplan) i handlingsprogram/budsjettet, sikres nødvendige midler i tråd med framdriften fram til prosjektene er avsluttet økonomisk.

Styringssystemet skal til enhver tid være i henhold til gjeldende Nasjonal transportplan.

8.2 Administrativ koordineringsgruppe, AKG

Administrativ koordineringsgruppe består av administrative ledere hos Tromsø kommune, Troms og Finnmark fylkeskommune, Statsforvalteren i Troms og Finnmark og Statens vegvesen. AKG ledes av Tromsø kommune.

Administrativ koordineringsgruppe skal samordne porteføljen til Tenk Tromsø, drøfte justering i porteføljen og avklare grensesnittet mellom partene og avklare saker der det er interessekonflikter. AKG skal legge fram et felles forslag til handlingsprogram for styringsgruppa.

⁴ Troms og Finnmark fylkeskommune vil fra 01.01.2024 erstattes med Troms fylkeskommune

8.3 Sekretariatet

Styringsgruppen for byvekstavtalen og Bypakke Tenk Tromsø har arbeidslederansvar og fastsetter retningslinjer for sekretariatet. Det vil si at de er ansvarlige for å disponere sekretariatets ressursbruk. Arbeidslederansvaret gjelder uavhengig av hvor sekretariatets medarbeidere er formelt ansatt.

Sekretariatet representerer alle partene i avtalen, og er uavhengig og upartisk. Gjeldende retningslinjer for sekretariatet fremgår av vedlegg 4.

9 Oppfølging og rapportering

Effekter av tiltak i byvekstavtalen må kunne dokumenteres. Inngått avtale skal følges opp med måleindikatorer, her vises til det felles indikatorsettet som Samferdselsdepartementet har gitt sin tilslutning til, vedlegg 5, samt nærmere omtale under punkt 9.1.

Partene er enige om at det skal suppleres med egne indikatorer for areal og parkering som partene i felleskap utvikler i tråd med indikatorsettet for byvekstavtaler i vedlegg 5 etter kommuneplanens arealdel 2023-2034 er vedtatt, og senest per utgangen av juni 2024. Arealindikatorsettet vil deretter inngå i vedlegg 5 til avtalen.

9.1 Måloppnåelse og rapportering

Måloppnåelsen skal skje innenfor avtaleperioden sett under ett. 2019 er referanseår. Se omtale i vedlegg 6.

Tromsø har flere tellepunkter i 2022 enn vi hadde i 2019. Man legger til grunn alle tellepunktene fra 2022. Det er derfor beregnet et justeringstall på byindeksen for Tromsø på - 4,2% fra 2019 til 2022. Dette tallet er uendret under hele avtaleperioden 2023-2032.

Det vises til felles indikatorsett for byvekstavtaler, nærmere omtale og operasjonalisering av indikatorene, samt rapporteringsopplegget, vedlegg 5. Det skal minimum dokumenteres gjennom følgende indikatorer:

- Byindeksen (se vedlegg 6) er hovedindikatoren for oppfølging av byvekstavtalen og viser endring i trafikkmengden for byområdet. Trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt.
- Trafikkregistreringspunktene er vist i vedlegg 6. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeidelsen av byindeksen og rapportering av resultatene. Tromsø kommune har et ansvar for å sikre tilstrekkelig god kvalitet på sine trafikkregistreringspunkter, bl.a. for å sikre at de er sammenlignbare med registreringer på riks- og fylkesvegnettet, og kan brukes til å beregne byindeksen.
- Kontinuerlig by- reisevaneundersøkelse, RVU, gjennomføres i regi av transportetatene. By-RVU gir informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Den gir også informasjon om utviklingen av reisene med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Lokalt tilleggsutvalg i RVU Tromsø finansieres 50 prosent av Statens vegvesen og 50 prosent av lokale parter. Lokale parter ønsker å bruke belønningsmidler gjennom byvekstavtalen for å finansiere sin andel, og disse midlene dekkes gjennom midler avsatt til sekretariatet.

Trafikkarbeid beregnes ved hjelp av reisevaneundersøkelsen og inngår som støtteindikator for å følge utviklingen i personbiltrafikken.

Støtteindikatorer

- Endringer i kollektivtrafikkreiser. Telling av antall påstigende.
- Endringer i klimagassutslipp. Tall for utvikling av utslipp av klimagasser (CO₂-ekvivalenter)

Andre innsatsområder skal følges opp gjennom:

- Indikatorer for arealbruk.
- Indikatorer for parkering.

Rapporteringsopplegg:

Statens vegvesen har ansvar for å rapportere på reisevaneundersøkelsen og byindeksen. Byindeks og transportmiddelfordeling fra RVU skal rapporteres på årlig. Transportarbeid skal rapporteres minimum annethvert år.

Kommunen har ansvar for rapportering av indikatorer for arealbruk, klimagassutslipp og parkering. Indikatorene for arealbruk og parkering skal rapporteres hvert andre år, mens klimagassutslipp skal rapporteres årlig.

Fylkeskommunen har ansvar for rapportering på utviklingen av kollektivtransporten. Det skal rapporteres årlig på utvikling i kollektivreiser.

Sekretariatet bistår partene i Tenk Tromsø med rapportering av indikatorene, og sammenstiller de årlige resultatene i årsrapporten til Tenk Tromsø. Det vises ellers til indikatorveileder med felles indikatorsett for byvekstavtaler og veileder for Tromsø i vedlegg 5.

Statens vegvesen har overordnet ansvar for å sammenstille og rapportere resultater av byvekstavtalen til Samferdselsdepartementet.

9.2 Økonomioppfølging

Statens vegvesen har ansvar for rapportering og økonomioppfølging til departementet på de statlige tildelingene. Tiltakshaver skal rapportere direkte til Statens vegvesen på økonomisk status inkl. prognoser og regnskap for bruk av statlige midler i tråd med retningslinjer utarbeidet av Statens vegvesen.

Oppdragsgiver for «Bypakke Tenk Tromsø» har ansvar for oppfølging av finansieringsavtalen med bompengeselskapet, og dermed ansvaret for rapportering og økonomioppfølging av bompenginntekter og bruken av bompenger. Ved inngåelse av byvekstavtale er oppdragsgiver Troms og Finnmark fylkeskommune.

Hver enkelt tiltakshaver har ansvar for rapportering og økonomioppfølging av prosjekter og tiltak hvor de er prosjekteier. Det må komme tydelig frem hvem som er eier av prosjektet.

Sekretariatet skal tilrettelegge for at styringsgruppen i Tenk Tromsø har en totaloversikt over økonomisk status, fordeling av midler og framdrift slik at styringsgruppen kan drive ansvarlig porteføljestyling av byvekstavtalen. Hver prosjekteier er imidlertid ansvarlig for den løpende kostnadsstyringen av det enkelte prosjekt.

Partene må gi nødvendig innsyn i regnskap og rapportering både årlig og periodevis. Rapportering på midlene i byvekstavtalen skal inngå i økonomirapporteringsrutinene for Tenk Tromsø, hvor det rapporteres tertialvis.

10 Sanksjoner og endringer i avtalen

Avtalen gjelder for perioden 2023-2032. Avtalen kan reforhandles ved behov, for eksempel etter framleggelse av ny Nasjonal transportplan, ved større revisjoner av Bypakke Tenk Tromsø eller dersom en av partene ber om det og avtalepartene blir enige om dette.

Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser, herunder at utviklingen over tid ikke er i tråd med nullvekstmålet. Dersom en eller flere parter hevder at utviklingen ikke er i samsvar med nullvekstmålet 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 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

Avtalen skal behandles av Troms og Finnmark fylkeskommune og Tromsø kommune og så i regjering før den endelig trer i kraft.

Vedlegg til denne avtalen:

Vedlegg 1: Indeksjustering

Vedlegg 2: Oversikt over prioritert prosjektportefølje i Prop. 99 S

Vedlegg 3: Innspill tiltaksliste gange, sykkel og trafikksikkerhet høst 2022

Vedlegg 4: Retningslinjer for sekretariatene i byvekstavtalene

Vedlegg 5: Indikatorveileder for oppfølging av byvekstavtale

Vedlegg 6: Bytrafikkindeks med kart

Vedlegg 1: Indeksjustering

Følgende indekser skal brukes for de ulike postene:

For prosjekter i Bypakke Tenk Tromsø, Prop. 99 S:

I tråd med retningslinjer for bypakker er det lagt til grunn fylkeskommunen og kommunen skal bidra med en egenandel på minst 20 pst av investeringskostnad eks mva. ved investeringer på kommunal eller fylkeskommunal vei. For investeringskostnad i Prop. 99 S brukes SSBs byggekostnadsindeks for veianlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger, skal Finansdepartementets budsjettindeks for veganlegg legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.

Statlige midler

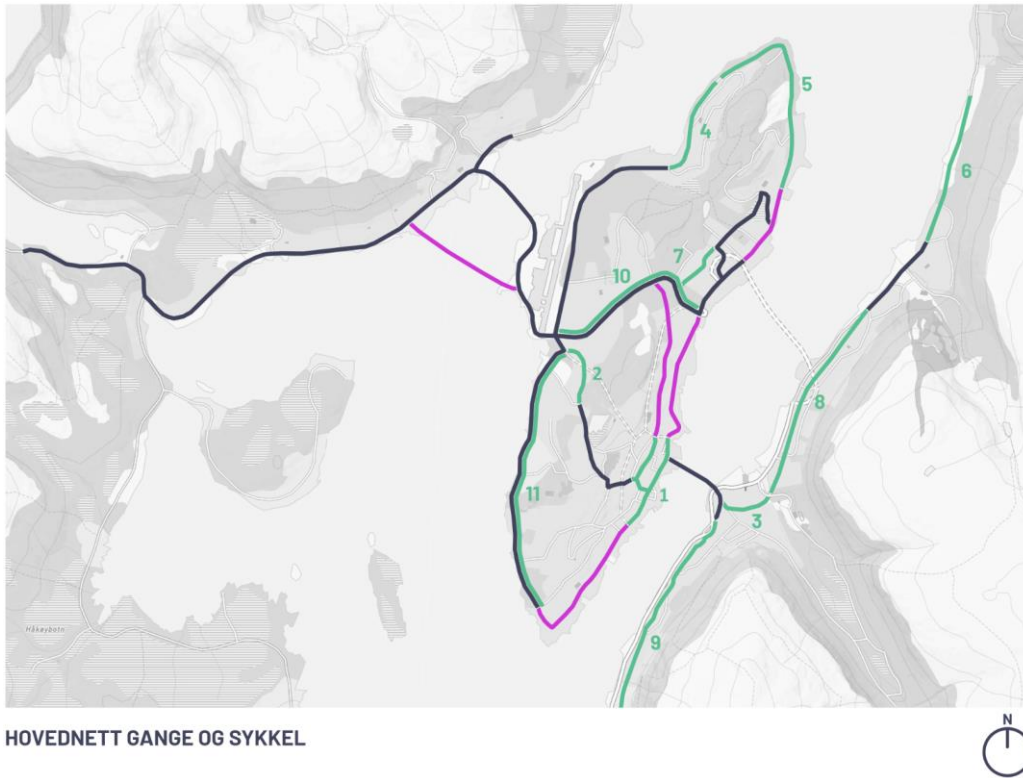
Kap. 1332 post 66: Belønningsmidlene indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1332, post 66.

Vedlegg 2: Prioritert prosjektportefølje Prop. 99 S

Tabell 2: Oversikt over prosjektportefølje Prop. 99 S

Prioritet	Prosjekt og tiltak	Tiltak nr. i kart	Mill. 2021-kr (inkl. mva)
1	Reduserte billettpriser (belønningsmidlar)		185
2	Trafikksikker skoleveg		315
3	Økt driftstilskot kollektiv (belønningsmidlar)		340
4	Dramsvegen (Sykkelveg med fortau langs Dramsvegen)	1	40
5	Stakkevollvegen/Skattøravegen (Betre veg mellom Gimle og Håndverkervegen)	2	200
6	Ny sentrumsterminal (Ny sentrumsterminal og betre forhold for gåande og syklende i sentrum)	3	315
7	Nytt bussknutepunkt i Kroken (Kollektivknutepunkt)	4	35
8	Redusere flaskehalsar for bussen		70
9	Strandvegen (Betre framkome for bussar langs Strandvegen)	5	120
10	Strandvegen (Sykkelveg med fortau langs Strandvegen)	5	115
11	Ladeinfrastruktur Elbuss		35
12	Betre haldeplassar		135
13	Tilgjenge for gåande – haldeplassar, snarvegar		45
14	Utviding bybussområdet (Tromsøsvingen)	6	20
15	Fortau		50
16	Bussløysing Kvaløya (Kollektivfelt fv. 862 Blåmannsvegen–Blåselvegen)	7	135
17	Innfartsparkering Skjelnan	8	10
18	Klokkargårdsbakken (Betre veg og kryss i Klokkargårdsbakken)	10	15
19	Sykehusvegen (Kollektivfelt og betre kryss i Sykehusvegen)	11	45
20	Ny bussterminal i Giæverbukta	12	140
21	E8 Flyplasstunnelen i Tromsø (tidlegare rv 862 Tverrforbindelsen Tromsø)	15	1 800
22	Tiltakspakke Langnes (gange og sykkel, buss og bil)	16	525
23	Utbetring gang- og sykkelveg langs Kvaløyvegen	17	15
24	Ny bru til Kvaløya	18	1 800
	<i>SUM</i>		6 505
	Etablering av bomstasjonar		35
	<i>SUM Bypakke Tenk Tromsø</i>		<i>6 540</i>

Vedlegg 3: Innspill tiltaksliste gange, sykkel og trafikksikkerhet



Bilde 1: Kart over hovednett gange/sykkel i Tromsø kommune

Eksisterende hovednett markert i mørk blå, og tiltak finansiert i bypakken er markert i lilla.

Tiltaksliste byvekstavtale (nummer henviser til kart) – manglende lenker i hovednett – markert i grønt:

- 1 Sentrum
 - 2 Sykkeltrasé over Tromsøya
 - 3 Tromsdalen
 - 4 Hamna
 - 5 Nordspissen
 - 6 Kroken – Skjelnan
 - 7 Hansine Hansens veg
 - 8 Evjenvegen
 - 9 Solstrandvegen
 - 10 Erling Kjeldsens veg
 - 11 Kvaløyvegen
- Driftstiltak eksisterende nett
Fortau – nye tiltak
Trafikksikker skolevei

Utover dette har fylkeskommunen spilt inn følgende tiltak:

- Evakueringstuneller
- Gang- og sykkeløsning over Tromsøbrua

Vedlegg 4: Retningslinjer for sekretariatet for byvekstavtalen i Tromsø

Retningslinjene skal tydeliggjøre sekretariatets rolle i byvekstavtalesamarbeidet, og legge rammer for sekretariatets arbeid i byvekstavtalesamarbeidet. Formålet med retningslinjene er å sikre at sekretariatet er partsuavhengig, bistår styringsgruppen for byvekstavtalen og er til disposisjon for alle avtaleparter.

Gjeldende retningslinjer for sekretariatet:

1. Sekretariatets rolle i bypakken/byvekstavtalen
 - a. Sekretariatet skal koordinere samarbeidet og oppfølgingen av bypakken/byvekstavtalen på vegne av partene legge til rette for porteføljestyring.
 - b. Sekretariatet forbereder og deltar i styringsgruppens møter.
 - c. Sekretariatet har ansvar for at beslutninger i styringsgruppen får oppfølging. Det referatføres og formidles til den av partene som får ansvaret for å følge opp.
 - d. Sekretariatet skal ha oversikt over ansvarsfordelingen og framdriften for oppfølging av saker. Ved forsinkelser utarbeider sekretariatet avviksrapporter og setter frister for når avvikene skal være fulgt opp. Det er partenes eget ansvar å sørge for at oppgaven blir gjort.
 - e. Partene skal behandles likeverdig når det gjelder tilgang til informasjon.
2. Arbeidslederansvar og arbeidsgiveransvar
 - a. Styringsgruppen for Tenk Tromsø er ansvarlige for å disponere sekretariatets ressursbruk uavhengig av hvor sekretariatets medarbeidere er formelt ansatt.
 - b. Sekretariatsleder er ansatt etter innstilling godkjent av styringsgruppen for Tenk Tromsø, og er ansvarlig for sekretariatets leveranser opp mot styringsgruppen for Tenk Tromsø.
 - c. Sekretariatet er organisert som en selvstendig og uavhengig enhet med egen leder. Det avklares mellom sekretariatsleder og arbeidsgiver hvordan ansettelsesforholdet skal følges opp (overtid, lønnsforhandlinger m.m.).
 - d. Arbeidsgiveransvaret følger ansettelsesforholdet til sekretariatets medarbeidere.
3. Utadrettet informasjon og kommunikasjon
 - a. Styringsgruppen kan delegere ansvaret for utadrettet informasjon og kommunikasjon knyttet til bypakken/byvekstavtalen til sekretariatet, innenfor definerte rammer. Sekretariatet skal da følge prinsippene nedfelt i pkt. c og d.
 - b. Sekretariatet skal samarbeide tett med de enkelte parter når det gjelder ekstern informasjon og kommunikasjon.
 - c. Sekretariatet kan representere avtalesamarbeidet på vegne av partene, for eksempel ved å holde foredrag eller delta i faglige forum. I hvilke fora sekretariatet skal delta, og med hvilket mandat, skal avklares på prinsipielt nivå. Tvilstilfeller løftes til styringsgruppen
 - d. I representasjon av avtalesamarbeidet (jf. pkt. c) skal sekretariatet presentere partenes felles syn, eller gi nøytral beskrivelse av uenigheten. I saker der det er uenighet mellom partene skal sekretariatet henvise til partene.
 - e. Sekretariatet bør ha en nøytral kommunikasjonsplattform som ikke favoriserer enkeltpartner (f.eks. e-postadresser og webadresser).
4. Økonomi og kostnadsstyring
 - a. Sekretariatet skal i samarbeid med partene utarbeide forslag til felles handlingsprogram, årsbudsjett og årsmelding. Handlingsprogrammet skal behandles i styringsgruppen og vedtas lokalt.

- b. Sekretariatet skal utarbeide årsbudsjett og regnskap for drift av sekretariatet.
 - c. Sekretariatet skal tilrettelegge for at styringsgruppen har en totaloversikt over økonomisk status og framdrift slik at de kan drive ansvarlig porteføljestyring av bypakken/byvekstavtalen. Hver prosjekteier er imidlertid ansvarlig for den løpende kostnadsstyringen av det enkelte prosjekt.
 - d. Sekretariatet skal sørge for at det etableres gode rutiner for økonomirapportering, slik at avvik fanges opp og nødvendige justeringer kan gjøres på et tidlig tidspunkt. Dette forutsetter at partene gir nødvendig innsyn i partenes regnskap og rapportering både årlig og periodevis. Dette forutsetter også at den oppdragsgiveren som har ansvar for finansieringsavtalen med bompengeselskapet gir innsyn i forbruk av bompenger og til hvilke prosjekter/tiltak disse er brukt.
 - e. Ressursbruken til sekretariatet skal være i tråd med gjeldende føringer for bruk av bompenger, dersom sekretariat er hel- eller delfinansiert med bompenger. Sekretariatet har en delegert fullmakt til økonomiske disposisjoner innenfor en gitt ramme.
5. Oppfølging av måleindikatorer
- a. Sekretariatet har ansvar for at rapporteringen av indikatorer inngår i bypakken/byvekstavtalens årsrapport.
 - b. Sekretariatet kan på oppdrag fra partene bestille analyser mm, jf. pkt. 5. Dette skal i så fall gjøres i samarbeid med indikatoreier.
6. Analyser og utredninger
- a. Sekretariatet kan bestille og utarbeide analyser og utredninger på vegne av partene, etter bestilling fra styringsgruppen eller andre dette ansvaret er delegert til.
 - b. Gjeldende anskaffelsesreglement følger ansettelsesforholdet hos den part som står som bestillingsansvarlig.
7. Dokumenthåndtering
- a. Sekretariatet har ansvar for at alle saksdokumenter og referater arkiveres etter gjeldende lover for offentlig forvaltning.
 - b. Sekretariatet skal sørge for at relevante dokumenter er tilgjengelige for partene.
8. Håndtering av faglig uenighet
- a. Dersom partene ønsker det, kan sekretariatet bistå som nøytral part i konflikter som gjelder faglig uenighet mellom partene.

Vedlegg 5: Indikatorveileder for oppfølging av byvekstavtalen i Tromsø

I. INDIKATORER FOR OPPFØLGING AV BYVEKSTAVTALEN I TROMSØ

Byvekstavtalene skal være transparente ordninger med dokumenterbare resultater for måloppnåelsen. Objektive kriterier skal ligge til grunn. Jevnlig rapportering om trafikkutviklingen er viktig for å sikre at de mest effektive tiltakene som bidrar til å nå nullvekstmålet for persontransport med bil, blir valgt. Trafikkutviklingen for persontransport med bil målt med bytrafikkindeks og reisevaneundersøkelsene skal ligge til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i avtalene. Måloppnåelsen må skje før avtalen løper ut, men utviklingen skal følges opp årlig for å sikre at den går i riktig retning.

For å få et helhetlig bilde av utviklingen i byområdene skal det også rapporteres på transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser og CO₂-utslipp. Avtalene skal tilrettelegge for mer langsiktighet i areal- og transportplanleggingen. Indikatorer for innsatsområdene arealbruk og parkering skal brukes av partene i deres felles oppfølging av avtalen. Tiltak innenfor disse områdene har effekt først på sikt, og det vil derfor ikke være aktuelt å rapportere på disse indikatorene hvert år.

I denne veilederen er det gitt en nærmere beskrivelse av operasjonalisering av indikatorene i det felles minimum indikatorsett som ligger til grunn for byvekstavtalene. Dette første kapittelet (kapittel 1) inneholder beskrivelser som er spesifikke for Tromsø, mens de resterende kapitlene (kapittel 2-5) gir en beskrivelse av de ulike indikatorene.

I.I Avtaleområde

Indikatorene gjelder for det geografiske området for avtalen som er Tromsø kommune.⁵

I.II Referanseår

Referanseåret for oppfølging av indikatorene er 2019.

I.III Reisevaneundersøkelse (RVU)

Data fra de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene (RVU) brukes som datakilde for flere av indikatorene. I Tromsø skal det gjennomføres 3000 intervjuer årlig. Utvalget skal bestå av et tilfeldig uttrekk av respondenter som er bosatt i Tromsø kommune.

I.IV Rapportering

For rapportering skal det benyttes et skjema som lages av Statens vegvesen.

Måлиндikatorene og støtteindikatorene skal rapporteres på årlig, mens oppfølgingen av innsatsområdene areal og parkering skal rapporteres på hvert 2. år.

I.V Byindeks i Tromsø - Beregningsmåte med kart

Byindeksen er beskrevet i vedlegg 6.

II. BAKGRUNN FOR MINIMUM FELLES INDIKATORSETT

Statens vegvesen har utarbeidet et indikatorsett som skal brukes i oppfølgingen av byvekstavtalene. Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til Statens vegvesens forslag til indikatorsett, vist i

⁵ Tekst må endres ved soneinndeling

tabell 1. Felles indikatorsett for oppfølging av byvekstavtaler skal ved behov revideres i dialog med byområdene.

Tabell 3: Felles indikatorsett for oppfølging av bymiljø- og byvekstavtalene

Indikator	Datakilde	Ansvarlig
Målindikatorer		
Endring i trafikkarbeidet (KjKm) med personbil byområdet.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i ÅDT for lette kjøretøy	Trafikkindeks for byområdene	SVV
Supplerende indikatorer		
Endring i transportmiddelfordelingen.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser).	SSB/kollektiv-selskapene (fylkeskommunene)	FK/JBD
Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO ₂ -utslipp fra vei (tonn CO ₂ ekvivalenter) i byområdet.	SSB	Kommunene
Oppfølging av innsatsområder		
Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.	GIS-analyse	Kommunene
Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt.	GIS-analyse	Kommunene
Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder.	Gjeldende parkeringsnorm	Kommunene
Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.	Tellinger	Kommunene
<ul style="list-style-type: none"> • Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer) • Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte 		
Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk.		Alle avtaleparter (ved behov)

I 2020 ble nullvekstmålet videreutviklet og hensikten bak ble tydeliggjort. Det skal dermed ligges til grunn følgende mål: «I byområdene skal klimagassutslipp, k_ø, luftforurensing og st_øy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».

Det er fastsatt at trafikktegninger (byindeksen) skal være hovedindikator for oppfølging av det videreutviklede nullvekstmålet. Reisevaneundersøkelsene gir verdifull informasjon om transportutvikling og befolkningens reisevaner, og er nyttig verktøy for å følge utvikling av trafikken i hele avtaleområdet. Trafikkarbeid skal derfor inngå som støtteindikator.

III. MÅLINDIKATORER: INDIKATORER FOR TRAFIKKUTVIKLING

Byindeks er en metode for å estimere endring i trafikkmengde på veinettet i et byområde. Trafikkutviklingen for persontransport med bil, målt med byindeks og reisevaneundersøkelser, ligger til grunn for vurdering av måloppnåelse i avtalene. Byindeks beregnes med datagrunnlag for utvalgte trafikkregistreringspunkter i et byområde, der utstyr kontinuerlig året rundt registrerer trafikkdata i hvert kjørefelt.

III.1 Datakilder

Byindeks

Byindeksen er en metode for å estimere endring i trafikkmengde på veinett i et byområde. Byindeksen bygger på datagrunnlag som samles inn fra utvalgte trafikkregistreringspunkter (se kart i vedlegg 6), der utstyr kontinuerlig året rundt registrerer trafikkdata i hvert kjørefelt. Det er trafikken for lengdeklasse 0 - 5,6 m som registreres. Metodikk som beskriver beregning av byindeks for avtaleområdet er beskrevet i vedlegg 6.

Byindeks bygger på datagrunnlaget som samles inn fra utvalgte trafikkregistreringspunkter, der utstyr kontinuerlig året rundt registrerer trafikkdata i hvert kjørefelt. Indekspunktene skal være fordelt på riks- og fylkesveier, samt på enkelte, kommunale veier, slik at byindeksen gir et representativt bilde av trafikkutviklingen i byområdet.

En del næringstransport foretas med kjøretøy målt til kortere enn 5,6 m og vil dermed inngå i datagrunnlaget for byindeksen. Det er med andre ord ikke mulig å skille på lette kjøretøy som inngår i nullvekstmålet og lette kjøretøy som ikke inngår i målet. Dersom byindeksen gir en vekst i trafikken mens reisevanedataen gir nullvekst, bør resultatet forklares i rapporteringen. Data fra reisevaneundersøkelsen kan også si noe om andelen gjennomgangstrafikk i området.

Trafikkarbeid (KjKm)

Data fra de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene (RVU) er støtteindikator for å beregne trafikkarbeid. I de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene blir start- og endepunkt for den enkelte bilreise registrert. Disse reisene vil benyttes som grunnlag for beregning av trafikkarbeidet inn og ut av avtaleområdet. Metodikken baserer seg på start- og endepunkt for reiser og et estimat på utkjørte kilometer på grunnlag av antatt rutevalg (raskeste rute).

Følgende trafikkarbeid omfattes av nullvekstmålet:

- Trafikkarbeidet med personbil knyttet til reiser til/fra arbeid, i tjeneste (til/fra møter), til fritidsaktiviteter, handle-/servicereiser og andre private formål.
- Trafikkarbeidet innenfor det geografiske området som omfattes av gjeldende byvekstavtale.

Følgende trafikk skal unntas:

- Gjennomgangstrafikk, dvs. trafikk som verken starter eller stopper i det geografiske området for avtalen.
- Trafikkarbeid knyttet til offentlig og privat tjenestetransport (mobil tjenesteyting).
- Trafikkarbeid knyttet til næringstransport.

III.II Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens

Statens vegvesen har ansvar for innhenting av data og rapportering av alle indikatorer for trafikkutvikling. Data for byindeks rapporteres årlig.

IV. STØTTEINDIKATORER

IV.I Utvikling av klimagassutslipp

Det skal rapporteres om utvikling av klimagassutslipp, målt i CO₂-utslipp fra vei (tonn CO₂ ekvivalenter) i avtaleområdet. Data innhentes fra SSB sine utslippsanalyser på kommunenivå, som utføres på oppdrag av Miljødirektoratet.

IV.II Endring i antall kollektivreiser

Det skal rapporteres om antall kollektivreiser. Data innhentes fra kollektivstatistikken fra SSB eller annen kilde dersom det er hensiktsmessig. Datakilden må oppgis i rapporteringen.

IV.III Endring i transportmiddelfordelingen

Det skal rapporteres om andel av daglige reiser som foregår med hhv. kollektivtransport, sykkel, gange og bil som fører og passasjer. Data innhentes fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

IV.IV Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens

Tromsø kommune har ansvar for å innhente data og rapportere om:

- Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO₂-utslipp fra vei (tonn CO₂ ekvivalenter) i avtaleområdet. Data innhentes fra SSB.
- Indikatorene rapporteres årlig.

Fylkeskommunen har ansvar for å innhente data og rapportere om:

- Antall kollektivreiser i avtaleområdet per år.

Statens vegvesen har ansvar for å rapportere om

- Transportmiddelfordeling.
- Indikatoren rapporteres årlig.

V. INDIKATORER FOR AREAL OG PARKERING

Hovedhensikten med indikatorene for areal og parkering er å følge areal- og transportutviklingen i byområdene som inngår bymiljø-/byvekstavtaler. I Tromsø skal indikatorer for areal og parkering konkretiseres i tråd med indikatorsettet i kap. II senest per utgangen av juni 2024.

Arealindikatorsettet vil inngå i vedlegg 5 til avtalen.

Vedlegg 6: Byindeks i Tromsø – Beregningsmåte med kart

I. Bakgrunn

Byindeksen er en metode for å estimere endring i trafikkmengde på veinett i avtaleområdet under avtaleperioden. Byindeksen er hovedindikatoren for måloppnåelsen for nullvekstmålet. Måloppnåelsen gjelder avtaleperioden sett under ett, som betyr at det er trafikknivået i referanseåret det skal sammenlignes med. Det skal være netto nullvekst i avtaleperioden.

I Tromsø er det enighet om at referanseår for rapportert byindeks er 2019, mens tellingene for Tromsø teknisk måles mot 2022.

Trafikken i 2022 var 4,2 % lavere enn i 2019. Dette betyr at ved opptakten av byvekstavtalen er trafikknivået er 4,2 % lavere enn nullvekstmålet.

Forslaget sørger for at datagrunnlaget er pålitelig, beregningsmetoden er konsistent og gir et representativt bilde av trafikktutviklingen i Tromsø kommune.

II. Datagrunnlag

Byindeksen bygger på datagrunnlaget som samles inn fra utvalgte trafikkregistreringspunkter, der utstyr kontinuerlig året rundt registrerer trafikkdata i hvert kjørefelt.

Byindeksen beregnes for Tromsø⁶ i dag og 15 trafikkregistreringspunkter inngår i beregningen.

I byvekstavtalen for avtaleperioden 2023-2032 vil byindeksen bestå av totalt 30 trafikkregistreringspunkter, hvorav 15 inngår i beregningen av byindeks i dag.

Listen over trafikkregistreringspunktene for Tromsø 2023-2033 er vist i Vedlegg 1.

III. Metodikken

Byindeksen beregner endring i trafikkmengde for byområdet. Metoden er basert på trafikkregistreringer fra faste punkter fordelt på riks- og fylkesveier, samt på enkelte kommunale veier. For hvert trafikkregistreringspunkt sammenlignes registrert trafikk dato for dato og time for time mellom to påfølgende år.

At referanseår for Tromsø er 2019 betyr at byindeksen som viser måloppnåelsen under avtaleperioden sammenlignes med 2019.

Hensikten med å definere 2019 som referanseår for byindeksen er å definere en trafikksituasjon uten pandemiens effekt som danner grunnlaget for å vurdere endringer i trafikkmengden over tid. Dette skal gjøres praktisk ved hjelp av et justeringstall som beskriver endringen i trafikkmengden i byområdet Tromsø mellom 2019 og 2022.

Justeringstallet for Tromsø er - 4,2 % og tallet er **uendret under hele avtaleperioden 2023-2032**.

Ettersom beregningsmetoden for byindeks er basert på sammenligning av registrert trafikk dato for dato og time for time, er bruk av estimert trafikk tall i sammenligningen er sterkt frarådet.

Justeringstallet er beregnet av historiske data fra eksisterende trafikkregistreringspunkter og anses som representativ for å illustrere forskjellen i trafikksituasjonen i Tromsø mellom 2019 og 2022.

Beregningen av justeringstallet er beskrevet i Vedlegg 6b.

IV. Tolkning av resultat

⁶ [byindeks tromso 2016-2023-04.pdf \(vegvesen.no\)](#)

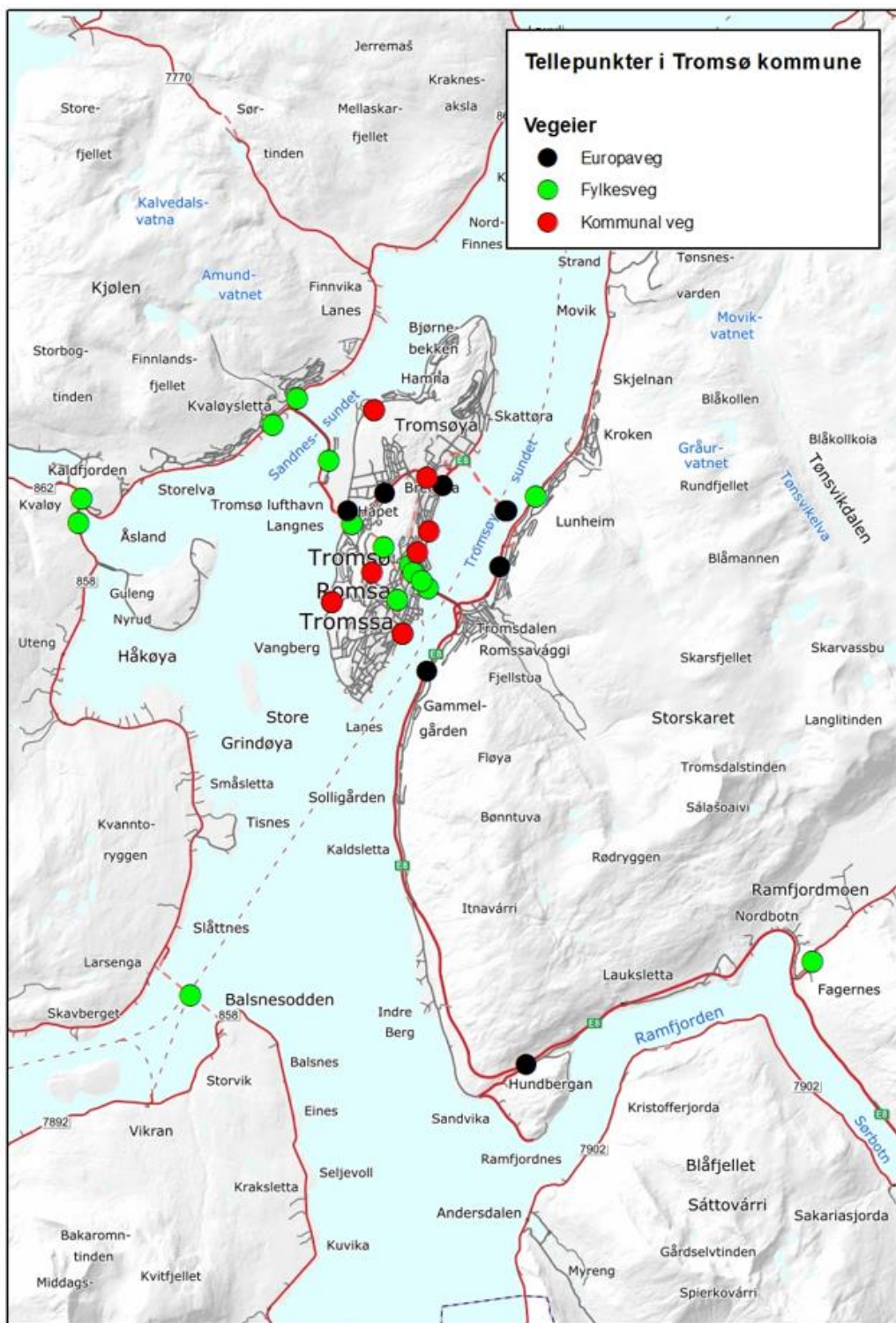
Hovedindikatoren for måloppnåelse i Tromsø er den byindeksen hvor det sammenlignes med 2019

Byindeksen generelt er en relativ enkel indikator for å følge opp om utviklingen under avtaleperioden går som forventet mot nullvekstmålet. Indeksen gir et kontinuerlig bilde av trafikkendringen og dette kan hjelpe å identifisere situasjonen når det er nødvendig å sette i gang nytt tiltak eller kan vise sammenlagt effekt av tiltakspakker.

V. Trafikkregistreringspunkter som inngår i byindeksberegning for Tromsø fra 2022

I Tromsø er det 30 trafikkregistreringspunkt⁷ som registrerer kjøretøy pr 2023. Kartet viser alle registreringspunkter.

⁷ [Trafikkdata \(vegvesen.no\)](https://vegvesen.no).



Bilde 2: Oversikt over trafikkregistreringspunkter i Tromsø kommune

VI. Trafikkdata

Følgende trafikkregistreringspunkter inngår i byindeksberegningen:

Punktnavn	Vegreferanse	ÅDT	År
Breivika	EV8 S2D1 m207	22 063	2022
Breiviktunnelen	FV862 S1D1 m2604	6 692	2022
Dramsvegen	KV7000 S4D1 m394	1 918	2022
Eidkjosen sør	FV858 S8D1 m14321	2 949	2022
Eidvegen	FV862 S3D1 m201	4 097	2022
Fagernes Øst	FV91 S1D1 m767	996	2022
Fartstavle Tverrforbindelsen	EV8 S1D1 m2385	13 857	2022
Giæverbukta nord	EV8 S1D10 m31	20 594	2022
Hansine Hansens veg	KV12650 S2D1 m20	3 081	2022
Hansjordnestunnelen	FV862 S1D1 m2411	9 951	2022
Hungeren	EV8 S3D1 m1048	11 656	2022
Kraftforsyningen	EV8 S2D1 m8454	10 641	2022
Kvaløysletta Nord	FV 863 S1D1 m379	5 794	2022
Kvaløysletta Sør	FV862 S2D1 m2930	13 377	2022
Kvaløyvegen	KV20600 S1D70 m1342	6 009	2022
Langnestunnelen	FV862 S1D20 m897	14 885	2022
Lunheim	FV 864 S1D1 m1417	10 262	2022
Postterminalen	FV862 S1D30 m46	12 381	2022
Prestvannet	KV21200 S1D1 m644	5 482	2022
Ringvegen	KV30790 S2D1 m4398	4 811	2022
Ryatunnelen	FV858 S7D1 m1496	701	2022
Sandnessundbrua	FV862 S2D1 m609	16 074	2022
Sandvikeidet	EV8 S4D1 m225	5 778	2022
Sentrumstangenten	FV862 S1D10 m791	9 737	2022
Stakkevollvegen	KV37650 S1D1 m913	6 560	2022
Strandvegen	KV40500 S1D1 m156	9 040	2022
Tromsøbrua	FV862 S1D1 m1705	18 571	2022
Tromsøysundtunnelen T1	EV8 S2D1 m2967	5 401	2022
Tromsøysundtunnelen T2	EV8 S2D1 m5455	5 242	2022
Tromsøbrua avkjøring	FV862 S1D1 m1780	11 024	2022

VII. Beregning av justeringstall for Tromsø

Endring i trafikkmengde i Tromsø fra 2019 til 2022 er beregnet med ordinær indeksmetode ved å benytte registrert trafikk på tilgjengelige trafikkregistreringspunkt i disse to årene. Trafikkmengden er sammenlignet direkte mellom 2019 og 2022, slik at årene 2020 og 2021 ikke direkte påvirker beregningene. I tabellen nedenfor vises de 15 punktene som inngår i denne beregningen. Den prosentvise endringen ved hvert punkt er så regnet sammen i et vektet gjennomsnitt, der trafikkmengden i 2019 er vektene, til en samlet endring for Tromsø på -4,2 %.

Punktnavn	Veireferanse	Endring i %
BREIVIKTUNNELEN	FV862 S1D1 m2604	-12,8
Breivika	EV8 S2D1 m207	-5,9
Eidkjosen sør	FV858 S8D1 m14321	4,1
Giæverbukta nord	EV8 S1D10 m31	-1,8
Hungeren	EV8 S3D1 m1048	-0,3
Kraftforsyningen	EV8 S2D1 m8454	-3,7
Kvaløysletta nord	FV863 S1D1 m379	-4,0
Kvaløysletta sør	FV862 S2D1 m2930	-3,7
Lunheim	FV864 S1D1 m1417	-4,4
Ryatunnelen	FV858 S7D1 m1496	4,5
Sandnessundbrua	FV862 S2D1 m609	-5,6
Sandvikeidet	EV8 S4D1 m225	-4,5
Tromsøbrua	FV862 S1D1 m1705	-4,7
Tromsøysundtunnelen T1	EV8 S2D1 m2967	-4,2
Tromsøysundtunnelen T2	EV8 S2D1 m5455	-3,1