

# Bymiljøavtale mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten 2016 – 2023

---

Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange («nullvekstmålet»), jf. Nasjonal transportplan 2014–2023. Bymiljøavtaler er et virkemiddel for å nå dette målet, jf. Samferdselsdepartementets brev av 2.juni 2014 til Statens vegvesen.

Denne bymiljøavtalen er inngått mellom: Staten ved Statens vegvesen og Jernbaneverket, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune for perioden 2016–2023. Avtalen er geografisk avgrenset til Trondheim kommune.

## 1. Mål

Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing («nullvekstmålet»).

## 2. Prosjekter og tiltak

Prosjektene og tiltakene i bymiljøavtalen skal bidra til å nå målet og sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Denne bymiljøavtalen omfatter hele porteføljen i Miljøpakken i Trondheim (se [www.miljopakken.no](http://www.miljopakken.no)). Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten. I tillegg omfatter avtalen prosjekt/tiltak som er finansiert av belønningsmidler og prosjekt/tiltak på riksveg finansiert av midler til bymiljøavtaler over programområdene. Rammeverket for bymiljøavtalene gjør det mulig å ta med statlig delfinansiering av store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter. Denne avtalen omfatter et slikt prosjekt; Superbusløsningen i Trondheim, trinn 1.

For jernbanen innebærer utviklingen av kollektivsystemet i Trondheimsområdet, i første fase, en optimalisering av stoppmønster med fokus på rolledeling og samordning. Togets fortrinn med hurtighet og kapasitet skal utnyttes. Partene vil ha høyere ambisjoner om togets bidrag til å nå nullvekstmålet ved reforhandling av denne avtalen.

Se vedlegg for nærmere beskrivelse av prosjektene/tiltakene. Vedlegget er et grunnlag som partene er enige i å jobbe ut i fra.

### 3. Tiltak for å nå nullvekstmålet

Satsing på kollektivtransport, sykkel og gåing, inkludert Superbuss, skal være med å sikre at nullvekstmålet kan oppnås. Gjennom høy arealutnyttelse, reguleringstiltak og restriktive tiltak skal partene sørge for at ønsket trafikktvikling oppnås.

Dersom det er behov for restriktive tiltak for å sikre måloppnåelse er de lokale partene forpliktet til å ta nødvendige initiativ.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune forplikter seg med dette til å sikre en høy arealutnyttelse langs traséen, inkludert knutepunkter og holdeplasser. I den sammenheng vises det til Miljøpakken sine målsetninger og arealdelen i Trondheim sin kommuneplan.

### 4. Nærmere om Superbuss

Staten vil dekke halvparten av kostnadene til Superbussløsningen gjennom ordningen med statlig tilskudd til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport, i tråd med brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 2.juni 2014 og 4.juli 2014. Tilskuddet skal dekke halvparten av kostnadene ved selve busstraséen med holdeplasser og knutepunkter, inkludert ett busstoppested.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune er ansvarlig for den andre halvdel. Den kan dekkes gjennom bompenger, kommunale midler, fylkeskommunale midler og/eller private midler, jf. punkt 6.

Staten bidrar ikke til å dekke eventuelle kostnadsoverskridelser etter at styringsrammen er endelig fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune avgjør i samråd om eventuelle kostnadsoverskridelser, ut over Stortingets vedtatte ramme, skal løses ved utvidet lokal finansiering eller ved redusert utbyggingsomfang basert på prinsipp om porteføljestyling.

For de prosjektene som ikke har krav om KS2 legges byggeplanen (før anbud) til grunn for beregning av statens bidrag. Byggeplanen må foreligge senest 15.juni året før igangsettelse. Det gjennomføres en årlig dialog mellom avtalepartene om neste års tilskuddsbeløp. Tilskuddsbeløpet går inn i Miljøpakkens sitt handlingsprogram, og danner grunnlaget for endelig fastsettelse av statens sitt bidrag. Staten bidrar ikke til å dekke kostnadsoverskridelser etter dette. Endelig fastsatt kostnad vil danne grunnlaget for utarbeidelsen av den endelig finansieringsplanen.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for både planmessig og finansiell rasjonell fremdrift. Staten vil bidra med sin halvdel i henhold til rasjonell framdrift for prosjektet. Hvis rasjonell framdrift krever låneopptak som mellomfinansiering av den lokale halvdel skal gjelden holdes på et bærekraftig nivå, og renter og avdrag skal ikke utgjøre en uforholdsmessig stor andel av de løpende bompenginntektene.

Bompengeselskapet er ansvarlig låntaker for ev. lån for å dekke inn mellomfinansiering for bompenger. Låneadgangen til bompengeselskapet forankres i Stortinget.

## 5. Drift av kollektivtransport

Konseptet med Superbuss skal sammen med satsing på annen kollektivtrafikk, sykling og gåing bidra til å nå nullvekstmålet. Ved innføring av Superbusskonseptet øker trolig kostnadene til drift av kollektivtransporten.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune forutsetter at staten jobber for at Trondheim skal få dekket en større del av driftskostnadene til kollektivtransport enn de gjør i dag, for eksempel gjennom belønningsordningen eller over rammetilskuddet til fylkeskommunen.

Det er Sør-Trøndelag fylkeskommune som har ansvaret for drift av kollektivtransport. Inntil det er avklart hvordan merkostnader til driften av tiltak for å nå nullvekstmålet skal finansieres vil Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten via Miljøpakkesamarbeidet, ta ansvar for eventuelle økte omforente driftskostnader som ikke finansieres gjennom belønningsordningen eller over fylkeskommunens rammetilskudd.

## 6. Finansiering

Tiltak innenfor bymiljøavtalen forutsettes finansiert med statlige midler, fylkeskommunale/kommunale midler, brukerfinansiering (Miljøpakke Trondheim) og ev. privat finansiering. Under følger en oversikt over hvilke midler som inngår i avtalen.

### Statlige midler:

- Midler til prosjekter på riksveg og fullfinansiering av jernbanen
- Programområdestiltak på riksveg (Kap.1320 Post 30)
  - 1 mrd. kr i avtaleperioden til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i bymiljøavtalen.
- Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt
  - Staten bidrar med 50 prosent av de samlede kostnadene for Superbussløsningen i Trondheim. I dette inngår kostnader på riksveg. Statens sin halvdel av første trinn av Superbussløsningen utgjør per dagsdato 1,4 mrd.kr inkludert halvparten av bussdepotet. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 for de enkeltprosjektene det er aktuelt for. For de enkeltprosjektene som ikke skal ha KS2 legges byggeplanen (før anbud) til grunn for statens bidrag. En nøktern standard skal legges til grunn for planleggingen. Endelig finansieringsplan utarbeides når statens bidrag er fastsatt.
- Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. (Kap.1330 Post 61)

- Midlene fra belønningsordningen skal inngå i bymiljøavtalen. Dette innebærer 170 mill. kr i 2016, og 1.190 mill. kr i perioden 2017–2023.
- Belønningsmidlene vil fortsatt kunne brukes på samme type tiltak som tidligere.
- Belønningsavtalen mellom staten og Trondheim kommune/Sør-Trøndelag fylkeskommune løper ut i 2016. For midler tildelt frem t.o.m. 2016 rapporterer byområdet til Samferdselsdepartementet slik som angitt i inngåtte belønningsavtale og i retningslinjene for Belønningsordningen. For midler tildelt fra Belønningsordningen etter 2016 rapporteres det for belønningsmidlene gjennom bymiljøavtaleordningen.

Det tas forbehold om regelverk for statlig budsjettering, jf. ettårig budsjettering.

Fylkeskommunale og kommunale midler, samt bompenger:

Som i Miljøpakken, se [www.miljøpakken.no](http://www.miljøpakken.no) .

Alle beløp i avtalen er i 2016-kroner og vil bli indeksregulert gjennom Finansdepartementet sin budsjettindeks. Rapportering av bruken av midlene i avtalen skjer gjennom styringsgruppen for bymiljøavtalen.

## 7. Arealplanlegging

Gjennom arealdelen til Trondheim sin kommuneplan og målene i Miljøpakken ligger det til rette for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune forplikter seg, gjennom denne bymiljøavtalen, til å sikre at innholdet i planen blir realisert i Trondheim kommune.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune forplikter seg til å legge til rette for høy arealutnyttelse knyttet til eksisterende og nye kollektivtransporttraséer, spesielt rundt holdeplasser/stasjoner. Dette inkluderer de fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjektene som får statlig tilskudd, dvs. Superbuss jf. tidligere punkt. Staten forplikter seg også til å følge opp dette innenfor Trondheim kommune.

Avtalepartene vil samarbeide om å utvikle et sammenhengende nett for gående og syklende med god adkomst til kollektivsystemet, og videre samarbeide om planlegging for og gjennomføring av knutepunktutvikling i Trondheim, i tråd med arealdelen i Trondheim sin kommuneplan.

Staten, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune vil følge opp kravene knyttet til arealbruk i bymiljøavtalen gjennom å samarbeide om en byutviklingsavtale. Formålet med byutviklingsavtalen er å konkretisere hvordan partene skal samhandle for å følge opp retningslinjene i den interkommunale planen som er relevante for å bygge opp under målene i bymiljøavtalen. Denne bymiljøavtalen gjelder kun for Trondheim kommune.

## 8. Måling av resultater

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

Trafikkutviklingen er styrende for å nå målet og skal følges i hele avtaleområdet gjennom:

- Kontinuerlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene og er en kortversjon av den nasjonale RVUen. By-RVUen gir informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Avtalepartene må bidra med finansiering av tilstrekkelig lokalt utvalg i undersøkelsen. Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget i Trondheim, mens Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune dekker den andre halvparten.
- Trafikkindeks for vegtrafikk basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Trafikkindeksen skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. Lettere næringstransport er tatt ut av trafikkindeksen da det er unntatt fra nullvekstmålet. Det samme gjelder for gjennomgangstrafikk. Avtalepartene er enige i trafikkregistreringspunktene som er vist i vedlegg. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeidelsen av trafikkindeksen og rapportering av resultatene.
- Telling av reiser i kollektivtrafikken: Jernbanelivet har ansvaret for innhenting av data fra NSB, mens Sør-Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for innhenting av data fra AtB.

### Klimagassutslipp

- Tall for utvikling av utslipp av klimagasser (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) i Trondheim kommune fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Statistisk sentralbyrå.

Andre innsatsområder følges opp gjennom:

- Indikatorer for arealbruk
- Indikatorer for parkering

### Rapporteringsopplegg

- Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har ansvaret for rapportering av indikatorene, med unntak av reisevaneundersøkelsen og trafikkindeksen som Statens vegvesen har ansvar for å rapportere.
- Indikatorene skal rapporteres inn via nettsiden bymiljostatus.no, som administreres av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil stå for den praktiske oppfølgingen av denne websiden.
- Trafikkindeksen, trafikkarbeid og transportmiddelfordeling fra RVU og klimagassutslipp skal rapporteres årlig. Indikatorer for areal og parkering skal rapporteres hvert 2. år.

- Referanseår for alle indikatorene er 2016, med unntak av informasjon fra reisevaneundersøkelsen som er 2013/2014.

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

#### Øvrige indikatorsett utover minimumsindikatorsettet

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune forplikter seg til å følge opp indikatorene i Miljøpakken for Trondheim.

#### Etablering av referansegrunnlag for vurdering av måloppnåelse

Partene gjennomfører en måling av resultatene innenfor de aktuelle indikatorene for 2016. Dette dokumenteres og vedlegges denne avtalen for i ettertid å benyttes som referansegrunnlag for fremtidige vurderinger av måloppnåelse.

## 9. Styringsystem

Styringsgruppen for bymiljøavtalen består av vegdirektøren (representert ved fast stedfortreder), ordføreren i Trondheim kommune, fylkesordføreren i Sør-Trøndelag fylkeskommune og jernbanedirektøren. Det er vegdirektøren eller hans representant som leder styringsgruppen. De statlige etatene skal sørge for at statens interesser innenfor samferdselssektoren blir ivarettatt og samordnet. I tillegg deltar Fylkesmannen i Sør-Trøndelag i styringsgruppen som observatør. Fylkesmannen skal formidle statens politikk og gi faglige råd innenfor ansvarsområdene regional og kommunal planlegging, samt miljø og klima.

Styringsgruppen har hovedansvaret for god styring og koordinering, basert på prinsipper om mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttede organer om prioritering av midlene. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll.

Styringsgruppen involveres i oppfølgingen av arealdelen av kommuneplanen til Trondheim.

Rapportering av måloppnåelse og aktivitet i bymiljøavtalen skjer til styringsgruppen. Styringsgruppen for bymiljøavtalen, med tilhørende sekretariat, er også styringsgruppe (kontaktutvalg) og sekretariat for Miljøpakken Trondheim.

Avtalen gjelder fra 2016–2023. Avtalen skal reforhandles etter revisjon av Nasjonal transportplan. Første revisjon vil trolig skje i 2018 etter at Nasjonal transportplan 2018–2029 er behandlet i Stortinget. Ved revisjon vil man vurdere å utvide avtaleområdet.

Videre revisjoner av Miljøpakken, samt prioritering av prosjekt og tiltak i pakken, skal skje i tråd med målet i bymiljøavtalen.

Bymiljøavtalen håndteres innenfor systemet med Nasjonal transportplan med tilhørende planrammer, og statens budsjettssystem med årlige budsjettbevilgninger.

Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser, herunder at utviklingen ikke er i tråd med målsettingen. Dersom en eller flere parter hevder at utviklingen ikke er i samsvar med målsettingen for avtalen skal partene i fellesskap drøfte muligheten for alternative tiltak for å snu denne utviklingen. Kompenserende tiltak skal være forsøkt i minst to år før avtalen kan sies opp.

Dersom en eller flere parter hevdes ikke å ha fulgt opp sine forpliktelser skal 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.

Eventuelle forpliktelser eller økonomiske konsekvenser knyttet til en oppsigelse av avtalen som ikke kan belastes den eller de parter som sier opp avtalen, ivaretas av Miljøpakken.

Avtalepartene er enig i at denne bymiljøavtalen går til politisk behandling før den endelig trer i kraft.

Trondheim 12.2.2016

Trondheim 12.2.2016

Rita Ottervik  
Trondheim kommune

Tore O. Sandvik  
Sør-Trøndelag fylkeskommune

Trondheim 12.2.2016

Oslo .2.2016

Lars Aksnes  
Staten v/Statens vegvesen

Elisabeth Enger  
Staten v/Jernbaneverket