



Statens vegvesen



# Byvekstavtalens hensikt og innhold og prosessen framover

Lars Aksnes, leder av KU for Miljøpakken



# Hensikt

## Nullvekstmålet:

Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Mål er fastlagt av Stortinget i Ntp 2014–23 og Ntp 2018–29.

- Byvekstavtalen er et middel for å få operasjonalisert nullvekstmålet i de ni utpekte byområdene. Nullvekstmålet gjelder for persontransport med start og mål i området.
- Byvekstavtalen er et samarbeid mellom kommune(r), fylke og staten. På departementsnivå representeres staten av SD og KMD. På etatsnivå er staten representert ved VD, JBD og Fylkesmannen  
Byvekstavtalen skal gjelde for perioden 2018–29



# Innhold i byvekstavtalen

- Dagens bymiljøavtale omfatter bare Trondheim kommune. Ved forhandlingene som skal gjennomføres i år, ønskes området utvidet med flere kommuner i Trondheimsregionen.
- Byutredningen som er et arbeid som viser om nullvekstmålet kan oppnås ved alternative løsninger i et utvidet område, omfatter kommunene i Trondheimsregionen.
- Miljøpakken som bompenggeordning inngår i sin helhet i Bymiljøavtalen og vil også inngå i en Byvekstavtale



## Innhold fortsetter

- Arealdisponeringen i et område påvirker all transport i området
- Derfor vil arealdisponeringen i det aktuelle området være en vesentlig del av avtalen og grunnen til at fylkesmannen vil delta i dette arbeidet. Kommunenes viktigste bidrag til avtalen vil være å forplikte seg til en konkret utbygging som bidrar til nullvekstmålet. Statens etablering av større statlige arbeidsplasser må også støtte opp under nullvekstmålet
- Felles arealdisponering i et sammenhengende bo-og arbeidsmarked er viktig for nullvekstmålet. Trondheimsområdet slik det er definert, er et slikt område som har jobbet for en felles regional arealplan.



# Prosjekter og tiltak

- Her vil det komme en liste over konkrete prosjekter som skal realiseres og som støtter opp under nullvekstmålet.
- Viktig å merke seg at prosjektenes realisering skal skje ved portefølgestyring – dvs at de prosjekter som har størst effekt på god måloppnåelse skal realiseres først.
- Prosjekter som inngår er: vegprosjekter Rv(prioritert i NTP), Fv og Kv, kollektivprosjekter som metrobuss og jernbaneprosjekter(prioritert i NTP), sykkelprosjekter, evt prosjekter som letter gåing og drift av kollektivtrafikk.



## Prosjekter og tiltak fortsetter:

- Det er allerede inngått avtale om følgende viktige fylkeskommunale kollektivprosjekt i de fire største byområder:
- Metrobuss i Trondheim
- Fornebubanen i Oslo og Bærum
- Bybane til Fyllingsdalen i Bergen
- Bussvei på Nord-Jæren som omhandler kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg
- I tillegg har Stortinget uttrykt stor positivitet for at ny Metrotunnel i Oslo og nytt signalsystem for T-banen i Oslo og Bærum må finansieres via tilskuddsposten for viktige fylkeskommunale kollektivprosjekter



# Finansiering

- Prosjektene skal finansieres med statlige, fylkeskommunale og kommunale midler samt bompenger
- Alle parter forpliktelser skal ha samme konkretiseringsnivå
- Fra staten kommer midlene fra:
  - Kap 1320 post 30 – konkrete store prosjekter
  - Kap 1320 post 30 – programområdetiltak til byvekstavtaler
  - Kap 1330 post 63 – tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivprosjekter
  - Kap 1330 post 61 – belønningsmidler utenfor byvekstavtale
  - Kap 1330 post 64 – belønningsmidler i byvekstavtaler
  - Kap 1352 post 73 – stasjons og knutepktsutv. jernbanen



## Finansiering fortsetter:

- Avsatt i NTP 2018–29:
  - Programområder, 1320:  $10434 + 13596 = 24030$  mill kr
  - Tilskudd koll.prosj 1330:  $8478 + 15666 = 24144$  mill kr
  - Belønningsmidler 1330:  $5244 + 0 = 5244$  mill kr
  - Belønningsmidler 1330:  $3354 + 8598 = 11952$  mill kr
  - Stasj/knutepkt jb 1352;  $= 990$  mill kr
  - Totalt avsatt til byvekstavtaler i NTP  $= 66360$  mill kr
- 
- Dette er den totale potten som er til disposisjon for forhandlingene

På møtet 15 februar i år utalte Sd at om lag 25 mrd kr av de totalt 66 mrd kr var kontraktsfestet





## Finansiering fortsetter:

- Låneopptak skal ikke benyttes for å unngå reell prioritering i styring av prosjekter. Låneadgangen skal forankres i et konkret beløp som forankres i Stortinget.



# Forhandlinger

- Forhandlingene starter ved at SD og KMD inviterer til forhandlinger mest sannsynlig ila våren. Der vil videre forhandlingløp bli fastlagt. Det er et uttrykt mål å være ferdig med forhandlingene i de fire største byområdene ila året
- I NTP er det beskrevet et forhandlingsregime ved at forhandlingene skjer i en styringsgruppe med politisk representasjon fra SD/KMD, Fylket og aktuelle kommuner. Parallelt skal det opprettes en administrativ arbeidsgruppe som skal tilrettelegge og utrede sakene som forhandles i styringsgruppa.
- Endelig beskjed om hvordan dette vil bli håndtert vil komme i det første forhandlingsmøtet.



# Styring

- Byvekstavtalen skal styres av en styringsgruppe som består av statssekretærer i SD og KMD. Statssekretær i SD er leder av gruppa. Andre deltagere er Fylkesordførere og aktuelle ordførere i de kommuner som avtalen omfatter.
- Det viktigste sakene styringsgruppa skal bestemme er portefølgestyring via et handlingsprogram og det enkelte årsbudsjettet. Formelt vedtas budsjettene av de aktuelle parter som stat, fylke og kommune(r)
- De resterende møtene ledes av vegdirektøren hvor staten også er representert med fylkesmannen og repr fra JBD



## Måling / rapportering

- Om nullvekstmålet i byvekstavtalen oppnås skal verifiseres ved at trafikkarbeidet av personbiltrafikk i avtaleområdet rapporteres årlig. Alle personbiler som brukes til persontransport skal regnes med.
- Gjennomgangstrafikk i området og næringstrafikk inngår ikke i nullvekstmålet. Også personbil brukt til næringstrafikk.