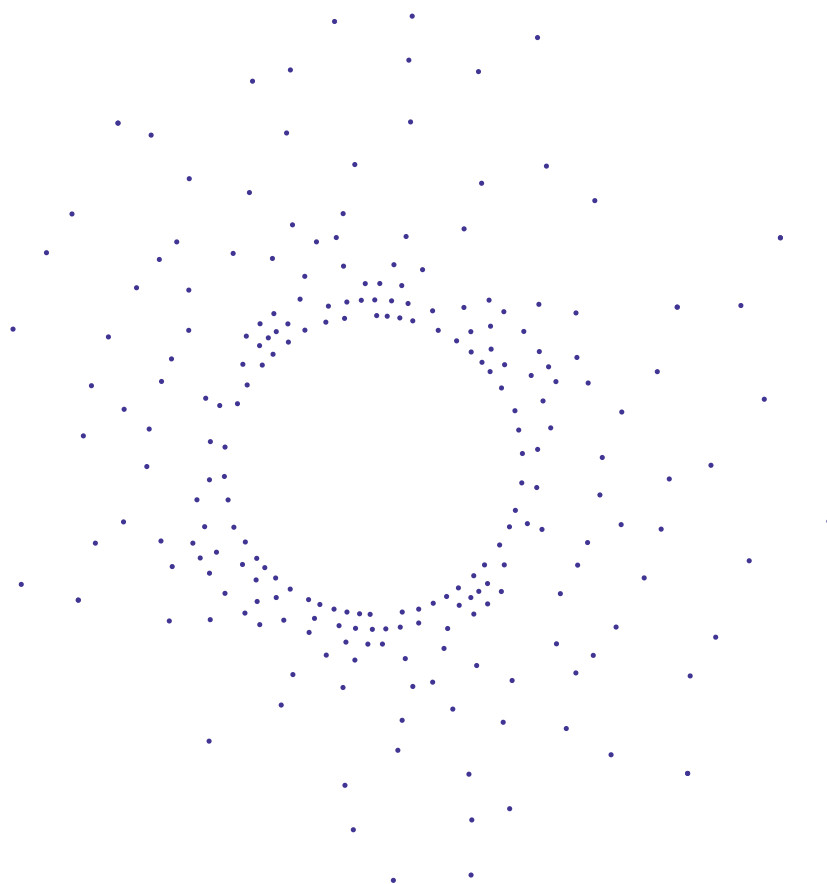


Sammenligning av Bymiljøpakken på Nord-Jæren og Miljøpakken i Trondheim

Komparative studier Nord-Jæren og Trondheim av bymiljøpakker og mobilitet

Einar Leknes, Andreas Nordang Uhre og Ray Pritchard



Rapporttittel	Sammenligning av Bymiljøpakken på Nord-Jæren og Miljøpakken i Trondheim
Institusjon	NORCE Samfunnsforskning
Gradering	Åpen
Rapportnr	15-2020
ISBN	978-82-8408-093-2
Antall sider	54
Publiseringsmnd	Juni
Geografisk område	Rogaland og Trøndelag

Innhold

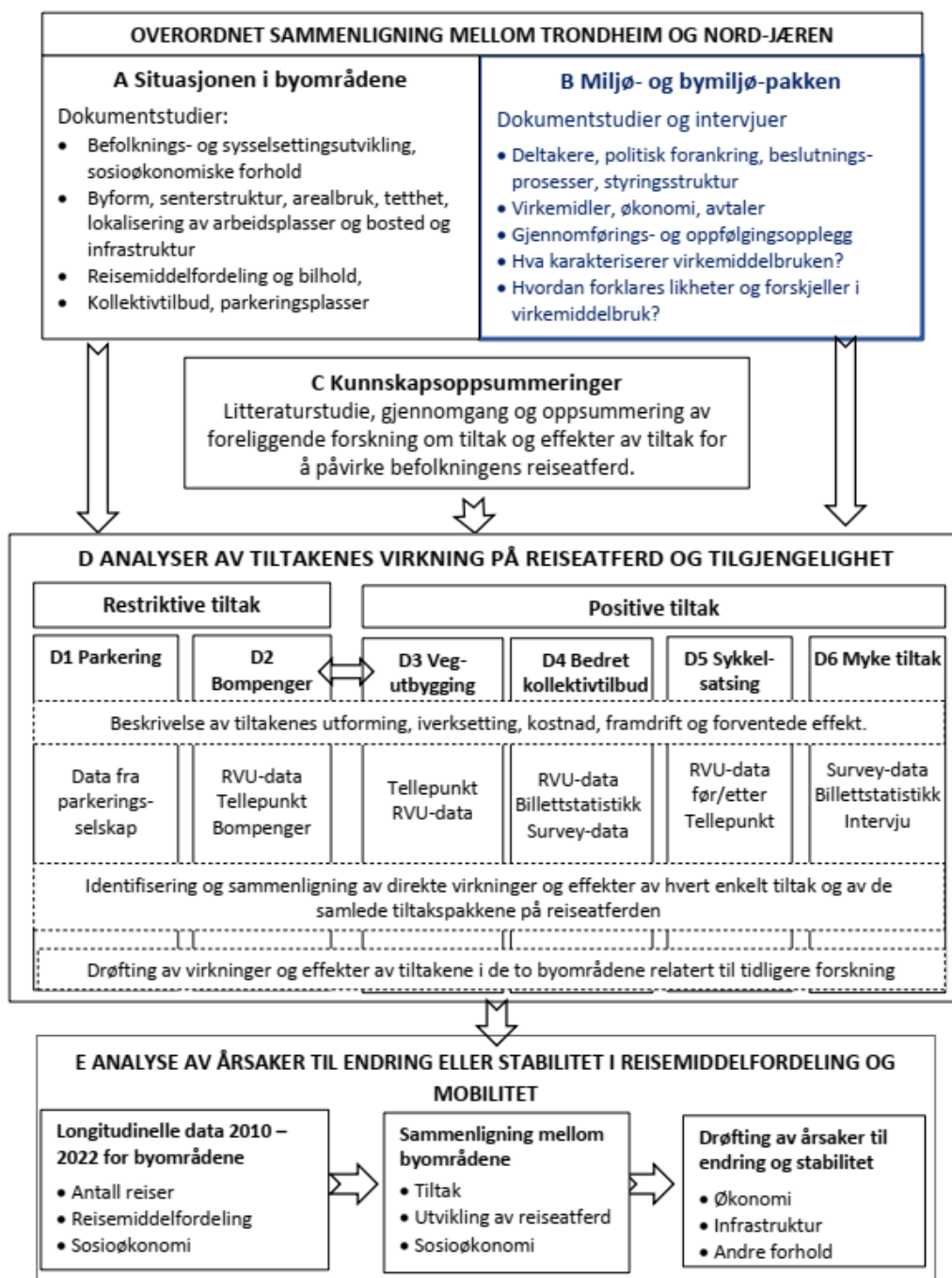
1	Innledning	3
2	Utviklingen 2008–2019	4
3	Finansiering	14
4	Prosjekter og virkemidler	21
5	Organisering og styring	32
6	Lokale protester og medieoppmerksomhet	43
7	Oppsummerende vurderinger	49
	Referanser	52

Figurfortegnelse

Figur 1: Forskningsdesign	3
Figur 2: Prosjekter og tiltak på Nord-Jæren (Kilde: Nasjonal transportplan 2018–2019).....	12
Figur 3: Prosjekter og tiltak i Trondheim (Kilde: Nasjonal transportplan 2018–2019)	13
Figur 4: Lokalisering av bomstasjoner i Trondheim (Kilde: Vegamot AS)	16
Figur 5: Lokalisering av på Nord-Jæren (Kilde: Bymiljøpakken).....	17
Figur 6: Inntektsfordeling i byvekstavtalen på Nord-Jæren fra 2017 og i bymiljøavtalen i Trondheim fra 2016 (mill. 2020 Kr.). *justert fra 2016 kroner etter SSBs konsumprisindeks (januar).....	20
Figur 7: Inntektsfordeling i de nye byvekstavtalene på Nord-Jæren og i Trondheim fra 2019 (mill. 2020 Kr.)	21
Figur 8: Prosjektprofil i de to byvekstavtalene, samt prosent av totalbeløpet til de ulike kategoriene (mill. kr.).....	22
Figur 9: Styringsmodell for Miljøpakken (Kilde Miljøpakken)	35
Figur 10: Holdninger til Miljøpakken (Kilde Miljøpakken)	44
Figur 11: Antall avisartikler kvartalsvis om Bompenger (Kilde A-tekst Retriever)	45
Figur 12: Antall avisartikler kvartalsvis om Rushtidsavgift (Kilde A-tekst Retriever)	46
Figur 13: Antall avisartikler kvartalsvis om Miljøpakken, Bymiljøpakken/Bypakken og Miljøløftet (Kilde Atekst/Retriever)	47
Figur 14: Antall avisartikler kvartalsvis om Nullvekst (Kilde Atekst/Retriever)	48

1. Innledning

Denne rapporten sammenligner utviklingen av henholdsvis Miljøpakken i Trondheim og Bymiljøpakken på Nord-Jæren. Rapporten er basert på gjennomgang av offentlige dokumenter om disse pakkene, avisclipp og konsultasjoner med samarbeidspartnerne i Trondheim og på Nord-Jæren. Rapporten inngår som en del av det komparative prosjektet «Komparative studier Nord-Jæren og Trondheim av bymiljøpakker og mobilitet» slik som vist i figuren under.



Figur 1: Forskningsdesign

2. Utviklingen 2008–2019

2.1. Nasjonalt

2.1.1. Klimaforliket 2008

Det første nasjonale klimaforliket ble vedtatt i 2008. Grunnlaget for forhandlingene var Stoltenberg-regjeringens *St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk* og en kravliste på 61 punkter satt sammen av opposisjonspartiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Gjennom *Avtale om klimameldingen* ble partene enige om noen grunnleggende prinsipper som skulle ligge til grunn for norsk klimapolitikk:

- Forurensere betaler.
- Først var-prinsippet.
- Generelle virkemidler skal være sentrale.
- Klimapolitikken må gi betydelige utslippsreduksjoner både i Norge og i utlandet.
- Muligheten til å bruke andre virkemidler i tillegg til kvoter og avgifter.

Partene ble enige om at belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk eller tilsvarende ordning skulle styrkes. Bevilgningen til belønningsordningen for kollektivtrafikken skulle dobles, *forutsatt at det inngås bindende avtaler om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk*. Byområder som ønsket å utprøve veiprising, differensierte bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak, skulle prioriteres. Veiprising ble ansett som et lokalt virkemiddel, og det ville derfor ikke innføres veiprising uten lokal tilslutning. Belønningsordningen skulle premiere dokumenterte resultater, det vil si en påvist vekst i andelen kollektivtransport på bekostning av personbiltrafikken. Meldingen viser til at Statens forurensningstilsyn i sin tiltaksanalyse hadde slått fast at potensialet for utslippsreduksjon i land- og lufttransportsektoren i 2020 ville være 4,4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Det plasserte sektoren på 3. plass av de 4 som ble vurdert i meldingen, bak *industri* (5,8 mill. tonn) og *petroleum og energi* (4,6 mill. tonn), men foran *primærnæringer og avfall* (1,1 mill. tonn).

Meldingen fokuserer ikke spesielt på byområdene ut over å vise til at «i de største norske byene er det stor trengsel på vegene og miljøkonsekvensene av stadig økende vegtrafikk er alvorlig. Samtidig er det økonomiske grunnlaget for kollektivtransport godt» (s. 80). Derfor ble ordningen med belønningsmidler for byene Oslo, Bergen, Trondheim, Kristiansand, Stavanger og Tromsø styrket.

2.1.2. Nasjonal Transportplan 2010–2019

NTP 2010–2019 slo fast at Nord-Jæren og Trondheim var blant landets sterkeste vekstområder. Befolkningsveksten i Stavanger/Sandnes var svært høy, og næringslivet hadde de siste årene opplevd sterk økonomisk vekst. Disse trendene ville stille store krav til framkommelighet på vegnettet og god kommunikasjon via flyplassen.

Antallet passasjerer med buss hadde økt med nesten 20 % etter omlegging av rutetilbudet, men allikevel foregikk en økende andel av reisene i regionen med personbil. Utviklingen tilsa at antallet bilturer på hverdager ville øke med 100 000 i regionen og 80 000 i storbyområdet fram til 2020, noe som ikke ville være mulig å håndtere på det eksisterende veinettet. Byanalysen som ble

utarbeidet som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019, viste et behov for sterkere virkemidler enn det som er brukt så langt for å endre reisemiddelfordelingen. Den lokalpolitiske viljen til å ta i bruk restriktive tiltak som parkeringsrestriksjoner i sentrumsområdene og ved større arbeidsplassområder, samt køprising på veg, hadde vært fraværende.

Når det gjaldt Trondheimsregionen viste NTP til at kollektivtransporten også der mistet markedsandeler, og at framkommeligheten for buss i Trondheim hadde blitt dårligere. Etter nedlegging av bomringen ved utgangen av 2005 økte totaltrafikken over døgnet med om lag 5 prosent, mens trafikken innenfor de tidligere betalingsperiodene økte med om lag 9 prosent. I perioden 2003–2006 var veksten i biltrafikken dobbelt så høy som i kollektivtrafikken, til tross for at tilskuddet til kollektivtransport ble økt betydelig i samme periode. Transportanalysen som ble gjennomført i arbeidet med NTP 2010–2019, viste at de mest virkningsfulle tiltakene innenfor vegsektoren ville være køprising i det sentrale byområdet, utbygging av riksvegnettet, utbygging og styrket drift og vedlikehold av sykkelvegnettet for sykkeltrafikken og utbygging av infrastrukturen for kollektivtrafikken. Disse tiltakene ble lagt inn i Miljøpakken.

Som NTP viste sto Trondheimsregionen og Nord-Jæren overfor ganske like utfordringer. Høy befolkningsvekst med påfølgende vekst i biltrafikken, og et kollektivsystem som ikke var i stand til å konkurrere. Samtidig er det noen påfallende forskjeller mellom de to regionene. Mens politikerne i Trondheimsregionen var svært tidlig ute med å ta grep for å håndtere denne situasjonen, der utbygging av veg, investeringer i kollektivtrafikk og økte bompenger var sentrale, har politikerne i Stavangerregionen slitt med å kunne samle seg om liknende tiltak. En mulig forklaring er at Trondheimsregionen er relativt monosentrisk, og at det derfor var mulig å få vedtatt (by)miljøpakker kun gjennom å få ett kommunestyre med på laget. I motsetning er Nord-Jæren en polysentrisk region, der de ulike kommunestyrene ikke helt har greid å komme til enighet rundt hvilke tiltak som skulle iverksettes hvor. Vi kommer tilbake til denne problemstillingen senere i dokumentet.

2.1.3. Klimaforliket 2012

I april 2012 la regjeringen Stoltenberg II frem Stortingsmeldingen Norsk Klimapolitikk, også kalt Klimameldingen. Den beskrev sentrale prinsipper i klimapolitikken, mål for utslippsreduksjoner og inneholdt en gjennomgang av de ulike sektorene i økonomien. Meldingen bygde på det første klimaforliket og tok for seg oppfølgingen av de konkrete punktene fra forliket i 2008. Klimameldingen ble behandlet i Stortinget i juni 2012, og resultatet av forhandlingene om klimameldingen ble det vi kaller klimaforliket. Det ble vedtatt 14 forslag til klimatiltak som sammen med klimameldingen skulle danne grunnlaget for norsk klimapolitikk fremover. Fire av punktene dreide seg om transport/samferdsel, nemlig (1) Bruk av drivstoffavgifter som motivasjon til utskiftning av bilparken; (2) Elbilfordelene videreføres; (3) Videreføring av Belønningsordningen for kollektivtrafikk; og (4) Sikre rask fremdrift i utbyggingen av Intercity-forbindelsene på det sentrale østlandsområdet.

2.2. Nord-Jæren

2.2.1. Konseptvalgutredningen 2011

KVU Jæren forventet en regional befolkningsvekst på opp til 47 prosent fram mot 2043. Dette ville medføre en økning på 460 000 personturer i døgnet, til totalt 1,44 mill. turer i døgnet. For å oppfylle nullvekstmålet ville det kreves tiltak for å endre reisemiddelfordelingen.

KVU-en vurderte seks ulike konsepter for det framtidige transportsystemet på Nord-Jæren. Den konkluderte med at ingen av dem tilfredsstilte målene for kollektivandel eller klimaforliket. Det måtte derfor også innføres strenge restriksjoner på bilkjøring og parkering, og en streng styring av arealbruken. De eneste to konseptene som ble vurdert som reelle for å møte føringene i klimaforliket, var 3A (bussvei) og 3C (bybane). Bybane ville være betydelig dyrere enn bussvei, i størrelsesorden 4,6 mrd. kroner høyere investeringskostnad. Et fortrinn ved bybaneteknologien var at denne var kjent og man hadde et godt erfaringsgrunnlag. Mange av egenskapene ved bybane kunne også tillegges bussvei, men dette var et nyere teknologisk konsept hvor man ikke hadde tilsvarende erfaringsgrunnlag. Det ble lagt til grunn at tiltakspakken skulle finansieres gjennom en kombinasjon av offentlige midler og bompenger, man estimerer at det vil bli nødvendig med offentlige investeringer i størrelsesorden 10–17 mrd. kroner.

I forkant av KVU-en var det [lokalt politisk flertall for en bybaneløsning](#). Imidlertid gikk Rogaland Arbeiderparti til slutt inn for bussvei i stedet for bybane, og det ble også utfallet da Rogaland fylkesting [behandlet](#) saken.

2.2.2. Stortingsproposisjon 47 S (2016–2017) Bypakke Nord-Jæren

Denne proposisjonen dreier seg om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland. Den ble fremmet 16. desember 2016. Bypakke Nord-Jæren avløser Nord-Jærenpakke der bompengeneinnkrevningen startet i 2001.

For å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken og mer effektiv transport på Nord-Jæren var det vedtatt å gjennomføre følgende hovedtiltak: (a) Sykkelekspressveg mellom Stavanger og Sandnes via Forus, (b) Sammenhengende buss-system på Nord-Jæren (Bussveien) og (c) Transportkorridor vest og utbedring av E 39 Ålgård–Hove og Smiene–Harestad. Samlet sett var kostnadene til aktuelle prosjekter og tiltak 30,4 milliarder kroner. Mer detaljert omtale av prosjektene i delkapittel 5 om prosjekter og virkemiddel.

I stortingsproposisjonen var det omtale av trafikkgrunnlag, bompengestasjoner og takst og rabattsystem. Det var forutsatt en innkrevingsperiode på 15 år fra 2018. Det vart videre lagt til grunn at Bypakke Nord-Jæren skulle gjennomføres etter prinsippene for porteføljestyring.

I behandlingen av proposisjonen 30 mars 2017 (Innstilling 214 S (2016–2017) fra transport og kommunikasjonskomiteen datert 14 mars 2017) fremmet AP forslag om at staten kunne dekke inntil 70% av investeringskostnadene på bussveien under forutsetning om at det ble full enighet mellom stat, fylke/storby om tiltak i bo- og arealpolitikken om betydelig fortetting rundt knutepunkt med videre. Forslaget fikk ikke flertall ved stortingets behandling.

2.2.3. Byvekstavtale 2017–2023 Nord-Jæren

Byvekstavtalen mellom Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune og Staten v/ Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet ble underskrevet 28. september 2017 av to statsråder og fylkesordførere.

I byvekstavtalen slås det fast at målet for Bypakke Nord-Jæren er nullvekst i personbiltrafikken fram mot 2032, samt god framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport. Det er et uttalt mål at veksten i persontransport skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

I tillegg til omtale av prosjekter, tiltak og finansiering er det blant annet egne kapitler i avtalen om arealplanlegging, sentrums-, knutepunks- og stasjonsnær områdeutvikling og om måling av resultater med indikatorer for oppfølging av byvekstavtalen.

2.2.4. Stortingsmelding 33 (2016–2017) Nasjonal Transportplan 2018–2029

NTP 2018–2029 viste at befolkningsveksten på Nord-Jæren hadde fortsatt, med en forventet økning fra 244 000 i 2016 til 304 000 i 2040, en vekst på 60 000 eller knapt 25 % ifølge SSBs hovedalternativ.

Det opplyses at biltrafikken økte noe fra 2012 til 2015 (1,3 pst.), men fra 2014 til 2015 ble den redusert med 1 pst. Man så en liten økning av kollektivreiser fra 2012 til 2015 (1,4 pst.), men fra 2014 til 2015 ble antall kollektivreiser *redusert* med 0,8 pst.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viste at andelen som syklet og gikk i Stavanger gikk opp fra 2009 til 2013/14, mens andelen som reiser med bil holdt seg stabil. Andelen kollektivreiser gikk noe ned. Når en ser på hele Nord-Jæren gikk andelen gående ned, mens andelen syklende og bilførere gikk opp fra 2009 til 2013/14.

NTP 2018–2029 opplyser at E39 og andre hovedinnfartsårer i regionen har utviklingsproblemer i rushtiden. Stor innpendling fører til framkommelighetsproblemer på Nord-Jæren, noe som forverres av at det er lite utbygd kollektivfelt i regionen. Dette rammer også busstrafikken. Sykkelvegnettet er mangelfullt utbygd. Økt setekapasitet og bedret regularitet hadde gitt flere reisende på Jærbanen.

I NTP 2018–2029 omtales også arbeidet med den første byvekstavtalen, bypakke Nord-Jæren og statlige prioriteringer i perioden. Figuren sist i dette kapitlet viser prosjekter og tiltak på Nord-Jæren.

2.2.5. Byvekstavtale 2019–2029 Nord-Jæren

Byvekstavtalen mellom Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet ble underskrevet 6. desember 2019 av fem ordførere og Staten ved henholdsvis Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Rogaland. Avtalen gjelder for perioden 2019–2029 og er geografisk avgrenset til de fire kommunene på Nord-Jæren slik de var avgrenset før 1 januar 2020 (i nye Stavanger inngår tidligere Rennesøy og Finnøy kommuner, og i nye Sandnes inngår Forsand kommune).

I prosjektoversikten i den forrige byvekstavtalen inngikk prosjekter kostnadsberegnet til 30 400 millioner 2016-kroner, mens den nye har en prosjektportefølje på 29 246 millioner 2020-kroner (i dette forutsatt en generell effektivisering på 2 000 millioner kroner). Det er noen endringer i oppsettet av prosjektporteføljen, og derfor er det vanskelig med en direkte sammenligning av prosjektporteføljen i den forrige bymiljøavtalen og den nye.

De viktigste prosjektene i avtalen er Sykkelstamvegen, korridor 1 og 2 på Bussveien, kollektivtrase fra Jåttå til SUS/UiS, og Transportkorridor vest fra Sola skole til Kontinentalveien. Prosjekter på sykkel, gåing, kollektiv, korridor 3 og 4 av Bussveien, E39-prosjektene Hove–Ålgård og Smiene–Harestad inngår også i avtalen, i tillegg til flere andre prosjekter.

Endringene fra den forrige avtalen omfatter blant annet at:

- Staten betaler for 66 prosent av Bussveien, mot 50 prosent i forrige avtale. Halvparten av økningen fra 50 til 66 prosent må brukes til satsing på kollektivtrafikk. Den andre halvparten må brukes på reduserte bompenger.
- Staten bidrar også med et tilskudd på 500 millioner kroner for reduserte priser på kollektivtrafikk og videre med 50 millioner kroner pr år som kompensasjon for at rushtidsavgiften fjernes
- Prosjekter for om lag 2,3 milliarder kroner er tatt ut av prosjektporteføljen i Bymiljøpakken. Dette gjelder kollektivfelt mellom E39 Schankeholen–Solasplassen, Fv. 330 Hoveveien og Fv. 435 Buøy–Austbø.

Dette inngår blant annet i avtalen:

- Belønningsmidlene fra staten er på 2 612 millioner kroner i avtaleperioden, som går fra 2019 til 2029

En viktig endring fra forrige avtale gjelder rushtidsavgiften. Her er det slik at rushtidsavgiften fjernes, mens elbiler skal betale halv takst. Innkrevingsretningen på bybrua skal snus, slik at betalingsretningen blir fra sentrum, mot Hundvåg. Partene forplikter seg til å endre plassering og/eller innkrevingsretning for bommene ved Tananger og Lura i løpet av våren 2020.

2.3. Trondheim

2.3.1. Klimaforliket i Trondheim 2008

24. april 2008 vedtok Trondheim bystyre en plan for å følge opp føringene for transportpolitikken som ble lagt gjennom klimaforliket på Stortinget i januar 2008. Målsetningen var å redusere CO₂-utslippene, begrense biltrafikken og forbedre tilbudet for fotgjengere, syklistene og kollektivreisende.

Forliket besto av ti konkrete, etterprøvbare mål som blant annet dreide seg om (1) reduksjon av CO₂-utslipp, (2) økning i andel kollektivreisende, reduksjon i bilbruk, (3) investering i helhetlig gang- og sykkelnett og (4) bedring av framkommelighet for kollektivtrafikk.

Denne lokale avtalen er betydningsfull. Trondheimsforliket representerer den første miljøpakken i Norge som både setter ambisiøse mål og etablerer prinsippet om at bompengene kan

brukes til andre formål enn å finansiere spesifikke veiprojekter. Dette siste punktet skapte problemer da avtalen senere skulle behandles i Stortinget.

2.3.2. St. Prp. Nr. 85 (2008–2009).

I Stortingsbehandlingen av Trondheims miljøpakke, trinn 1, kom det frem at flere elementer i den lokalt vedtatte finansieringsplanen ikke ville kunne vedtas i Stortinget. Den samlede rammen på 6,7 mrd. kroner kunne dermed ikke stadfestes. Det største problemet var manglende lovhjemmel for innkreving av lokal drivstoffavgift. NTP 2010–2019 viste til at et slikt arbeid var startet, men foreslått begrenset til byområder der det ikke lønnte seg å kjøre ut av området for å kjøpe drivstoff (Tromsø, for eksempel). I samme NTP ble det lagt til grunn 700 mill. kroner til prosjekter og tiltak i Trondheim innenfor rammen til riksveginvesteringer for tiårsperioden. Fylkeskommunene skulle ta over ansvaret for øvrige riksveier fra 1. januar 2010, og hadde ikke ønsket å gi løfte om hvor mye midler de ville sette av i miljøpakken til det veinettet som blir overført fra staten før de så hvor store rammer som ble lagt til grunn i regjeringens kommuneøkonomiproposisjon i mai 2009. Med disse forutsetningene ble den økonomiske rammen til Trondheims miljøpakke redusert til om lag 4,8 mrd. kroner, og derfor valgte kommunen og fylkeskommunen å fremme miljøpakken i to trinn. Trinn 1 som denne proposisjonen omhandlet, tilsvarte den økonomiske rammen som per da var avklart.

Finansieringsgrunnlaget for pakken besto av statlige, fylkeskommunale og kommunale midler samt innkreving av bompenger. De viktigste prosjektene i pakken var 6-felts *E6 mellom Sentervegen og Tonstadkrysset*, utbedringer på strekningen *E6 Sluppen–Stavne*, inkludert ny Sluppen bru, samt *Byåstunellen* fra nye Sluppen bru til Munkvoll.

Tabell 1: Finansieringsplan Miljøpakke Trondheim (mill. kroner), Trinn 1

	2010–2013	2014–2019	2020–2024	Sum
Statlige midler	200	500		700
Kommunale midler	40	60	50	150
Fylkeskommunale midler	20	30	25	75
Bompenger	1040	1560	1300	3900
Sum	1300	2150	1375	4825

2.3.3. St. prop. 172 S (2012–2013)

Proposisjonen omhandler delvis bompengefinansiering av trinn 2 av Miljøpakke Trondheim. Rammen for trinn 1 av miljøpakken ble satt til ca. 4,8 mrd. 2009-kroner. Av dette skulle 700 millioner finansieres med statlige midler, 150 mill. kroner med kommunale midler, 75 mill. kroner med fylkeskommunale midler og 3,9 mrd. kroner med bompenger. I tillegg har fylkeskommunen/kommunen hatt en 4-årig avtale med Samferdselsdepartementet innenfor belønningsordningen for bedring av kollektivtransporten og mindre bilbruk. Bidraget på 370 mill i perioden 2009–2012 kom i tillegg til midlene fra miljøpakken, men bruken ble samordnet med tiltakene som inngikk i pakken.

De viktigste prosjektene og tiltakene i forslaget er utbygging av E6 på delstrekningen Sentervegen–Tonstad, videre utbygging av E6 til firefelts vei fra Jaktøya til Sentervegen via Klett. I tillegg skal Rv 706 utbygges på delstrekningen Dortealyst–Stavne. Det forutsettes også sterk satsing på kollektivtrafikken, med fjerning av flaskehalsen via etablering av kollektivfelt som prioritet. Videre utbygging av et sammenhengende sykkelveinnett er viktig for å få flere til å sykle. Basert på forutsetningene i denne proposisjonen er de samlede bompengene anslått til om lag 7,9 mrd. i 2013-kroner. Sør-Trøndelag fylkeskommune har stilt lånegaranti for 1,5 mrd. kr.

2.3.4. Bymiljøavtale 2016–2023

Bymiljøavtalen omfatter hele porteføljen i Miljøpakken i Trondheim. Staten vil bidra til å dekke 50 % av kostnadene ved reguleringsplanlegging av Superbussprosjektene samt 50 % av kostnadene ved bussdepot. Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing («nullvekstmålet»). Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten. I tillegg omfatter avtalen prosjekter/tiltak som er finansiert av belønningsmidlene 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; Superbussløsningen i Trondheim, trinn 1. Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune forplikter seg til å legge til rette for høy arealutnyttelse knyttet til eksisterende og nye kollektivtransporttraseer, spesielt rundt holdeplasser/stasjoner.

2.3.5. Stortingsmelding 33 (2016–2017) Nasjonal Transportplan 2018–2029

NTP 2018–2029 viser at i Trondheimsområdet er befolkningen ventet å øke fra 293 000 i 2016 til 347 000 i 2040, en vekst på 54 000 eller knapt 20 pst., ifølge SSBs hovedalternativ. I Trondheim kommune ventes befolkningen i samme periode å øke fra 187 000 til 225 000, en vekst på 38 000 eller 20 pst.

NTP oppgir videre at det totalt er beregnet en biltrafikkvekst over bomsnittene på 2,3 pst. fra 2014 til 2015. Det er ikke mulig å sammenlikne trafikk tall fra før og etter etableringen av nye bomstasjoner i mars 2014, men de nye bomstasjonene har gitt en reduksjon av den samlede trafikken over bomsnittene på totalt 9,2 pst.

Det oppgis videre at antall kollektivreiser har økt med 3,7 pst. totalt for buss, trikk og tog fra 2014 til 2015. Samlet vekst for kollektivtransporten i perioden 2012 til 2015 er 19 pst. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at andelen bilførere i Trondheim har gått ned fra 2009 til 2013/14. Andelen er uendret for hele Trondheimsområdet. Andelen kollektivreiser har økt både i Trondheim og Trondheimsområdet. Andelen syklende og gående har økt i Trondheim, og er på samme nivå som i 2009 i hele Trondheimsområdet.

I NTP 2018–2029 omtales også bymiljøavtalen, miljøpakke Trondheim og statlige prioriteringer i perioden. Figur 2.2 i slutten av dette kapitlet viser prosjekter og tiltak i Trondheim.

2.3.6. St. Prop 36 S (2017–2018)

Proposisjonen fremmer forslag om å forlenge innkrevingsperioden for Miljøpakke Trondheim med 5 år, til 2028. I tillegg foreslås det noen endringer i takst, og rabattsystemet, blant annet å øke gjennomsnittstaksten med to kroner per passering. Gjennom ordningen med statlige tilskudd til

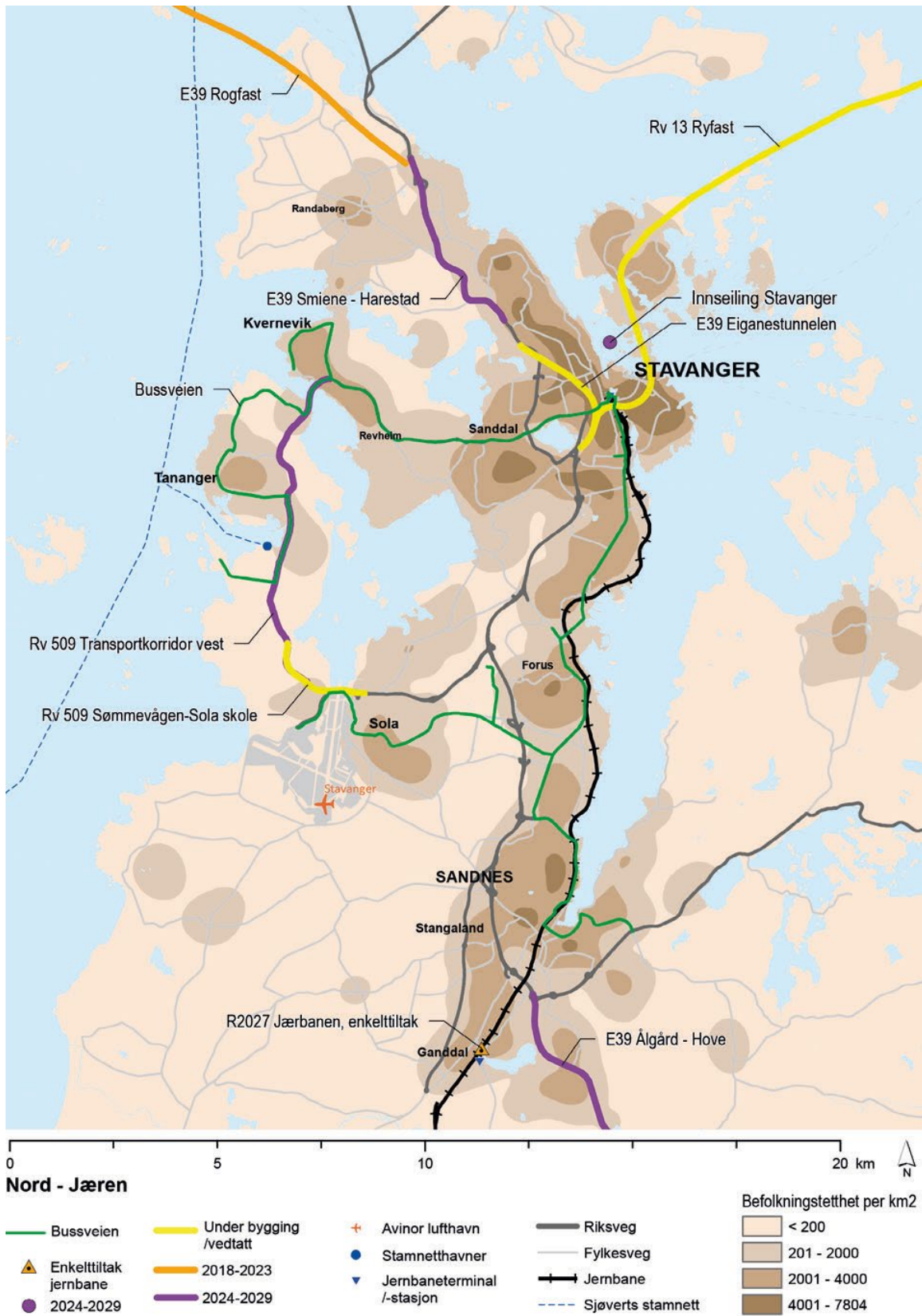
store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter vil staten dekke halvparten av de samlede kostnadene ved prosjektet Metrobuss i Trondheim, trinn 1 (tidligere omtalt som Superbuss).

2.3.7. Innstilling 157 S (2017–2018)

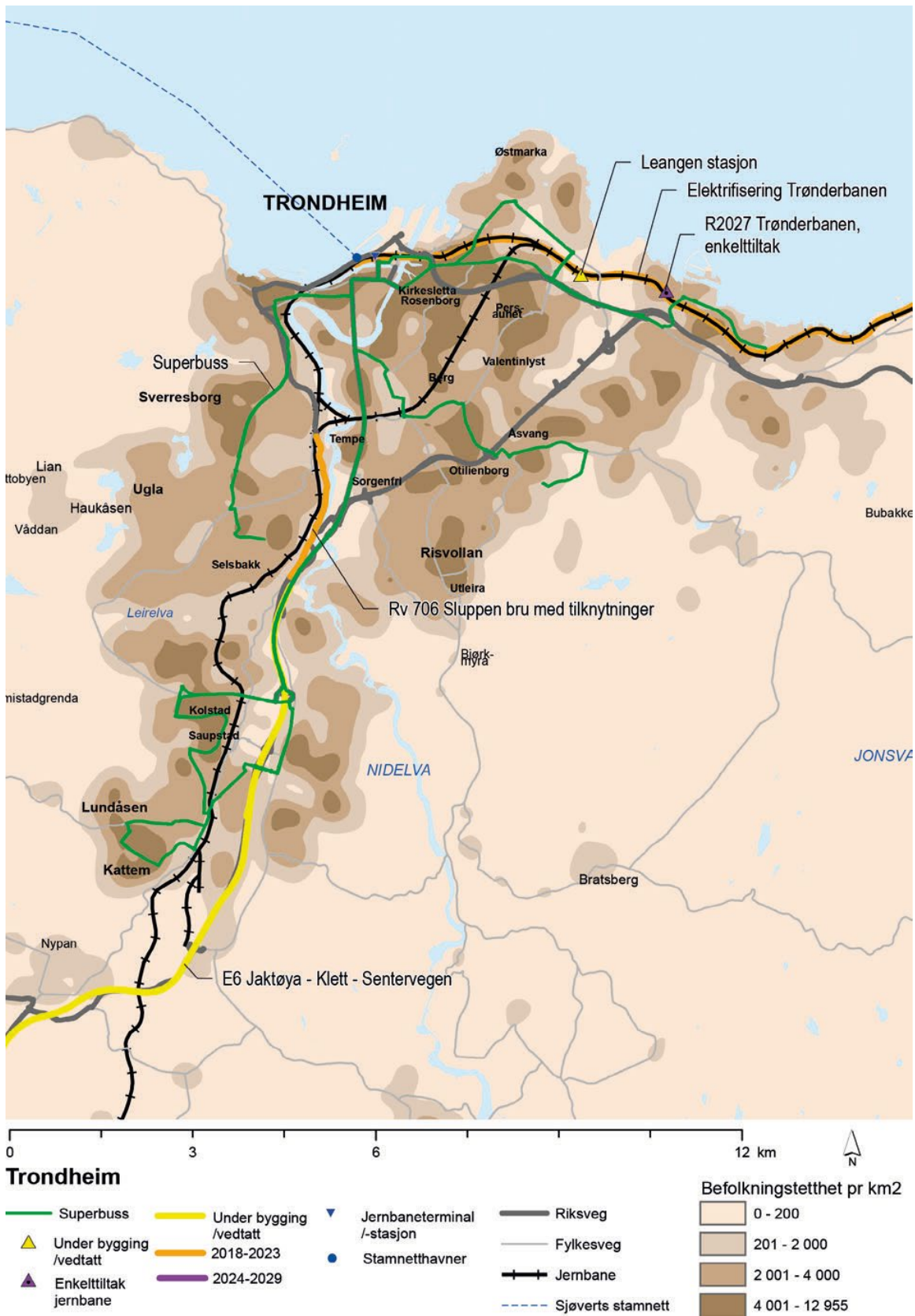
Det legges opp til et passeringstak på 110 passeringer per måned for begge takstgrupper og alle kjøretøy med gyldig brikke og avtale. Komiteens medlemmer dette er altfor høyt og må settes lavere, hvis det er lokalpolitisk enighet om det.

2.3.8. Byvekstavtale mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten 2019–2029

Dette er en videreføring av avtalen som utvider virkeområdet med Melhus kommune, Malvik kommune, og Stjørdal kommune. Dessuten er avtalen mer omfattende når det gjelder arealdisponeringen. Fra 1. januar 2020 slår Klæbu kommune og Trondheim kommune seg sammen, og området Klæbu vil derved omfattes av avtalen.



Figur 2: Prosjekter og tiltak på Nord-Jæren (Kilde: Nasjonal transportplan 2018–2019)



Figur 3: Prosjekter og tiltak i Trondheim (Kilde: Nasjonal transportplan 2018–2019)

3. Finansiering

Finansieringen av Miljøpakken og Bymiljøpakken er basert på innkreving av bompenger samt statlige, fylkeskommunale og kommunale midler.

3.1. Statens bidrag

3.1.1. Trondheim

Staten vil dekke inntil 50 prosent av den samlede kostnaden for utbygging av Metrobussen i tråd med retningslinjene for 50/50-ordningen, inntil 1 700 mill. 2019-kr (Byvekstavtale Trondheim 2016). I tillegg er 3 686 mill. 2019-kr bevilget til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gange.

For Trondheim utgjør belønningsordningen for bedre kollektivtilbud 2 724 mill. 2019-kr i perioden 2019–2029. Belønningsmidlene skal anvendes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalen, og kan i sin helhet gå til drift av kollektivtransport (Byvekstavtale Trondheim 2019).

3.1.2. Nord-Jæren

Basert på den nye byvekstavtalen 2019–2029

Her er det noe utfordrende å finne ut hva statens bidrag vil være konkret på de ulike postene. Samlet sett vil staten bidra med 16 682 millioner 2020 kr. Sett i forhold til samlede kostnader på 29 246 mill. 2020 kr (inkludert 2 000 mill. kr i effektiviseringstiltak) utgjør det statlige bidraget 57% av prosjektporteføljen i bymiljøpakken. I og med at det er lagt til grunn 6,5% effektivisering er det vanskelig å vite hvor store kostnadene blir på hvert enkelt prosjekt i prosjektporteføljen, og det er også vanskelig å anslå den statlige finansieringsandelen av enkeltprosjekter.

Statens bidrag til Bussveien er satt til 5 190 mill. 2020-kr. Samlet kostnad til bussveien (korridor 1,2,3 og4) er 11 296 mill. 2020 kr. Samtidig står det at det statlige bidraget til Bussveien øker til 66% som følge av regjeringens bompenggeavtale hvorav halvparten av midlene skal gå til reduserte bompenger og halvparten til et bedre kollektivtilbud på Nord-Jæren.

I tillegg inngår 3 175 mill. kr i statlige midler til store riksvegprosjekter som E39 Ålgård–Hove og E39 Smiene–Harestad, noe som utgjør 42% av en samlet oppgitt kostnad på 7 453 mill. kr. Videre går 2 784 mill. kr statlige til programområdetiltak (sykkel, gange, miljø- og trafikksikkerhetstiltak og kollektiv), noe som utgjør 63% av en oppgitt kostnad på 4405 mill. kr.

Statlige belønningsmidler utgjør til sammen 2 612 mill. 2020-kr i avtaleperioden.

Basert på forrige byvekstavtale 2017–2023

Staten dekker inntil halvparten av kostnadene til Bussveien, tilskuddet er foreløpig beregnet til 5,1 mrd. 2016-kroner.

I tillegg inngår om lag 2 mrd. kroner i statlige midler til store riksvegprosjekter. Her skjer endelig prioritering gjennom Nasjonal Transportplan og de årlige statsbudsjettene. I NTP 2014–2023 er det lagt til grunn til sammen 1990 millioner 2016-kr i statlige midler til delfinansiering av prosjekter som inngår i Bypakke Nord-Jæren, fordelt med 1200 millioner til prosjektet E39 Ålgård–Hove og 790 millioner til prosjektet E39 Smiene–Harestad.

1,3 mrd. statlige kr går til programområdetiltak på riksveg fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Statlige tilskudd gjennom belønningsordningen for bedre kollektivtilbud skal innlemmes i de kommende bymiljø-/byvekstavtalene. Dersom dette beløpet videreføres i hele perioden 2017–2023, betyr dette 360 mill. kr. Beløpet økes i Byvekstavtalen til 700 mill. kr, dvs. 100 mill. kr per år. For 2017 økes beløpet med ytterligere 70 mill. kr, slik at samlet beløp blir 170 mill. kr dette året (Prop 47 S).

3.2. Fylkeskommunens bidrag

3.2.1. Trondheim

I Trondheim vil Trøndelag fylkeskommune bidra med 803 mill. 2020 kr. i avtaleperioden, som tilsvarende bidraget til Trondheim kommune i bymiljøavtalen samt Malvik, Melhus og Stjørdal kommunes relative andel av fornyelsesprogrammet til fylkesveier. Kommunene Malvik, Melhus og Stjørdal er da i tillegg berettiget til å få ordinære investeringsmidler til fylkesveg. I Trondheim er det kun evt. store vegprosjekter/rassikringsprosjekter, som ny fv. 715 mellom Ila, Flakk og Klett, som kan være berettiget til andre fylkeskommunale vegmidler. I fylkeskommunale midler inngår i tillegg at Trøndelag fylkeskommune vil tilføre Miljøpakken all momsrefusjon fra Miljøpakkeprosjekter på fylkesveg (Byvekstavtalen 2019).

Kollektivtilbudet i avtaleområdet finansieres delvis av Trøndelag fylkeskommunes ordinære driftstilskudd i det utvidede miljøpakkeområdet (Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal) og delvis av tilleggsfinansiering gjennom Miljøpakken. Fylkeskommunens ordinære tilskudd skal tilsvare det fylkeskommunes tilskuddsnivå antas å ville vært uten Byvekstavtale. Fylkeskommunens ordinære tilskudd er beregnet å utgjøre kr. 178 mill. i 2016-kr (Byvekstavtale Trondheim 2019).

3.2.2. Nord-Jæren

I Bypakke Nord-Jæren inngår fylkeskommunale midler (refusjon av MVA) på knapt 1,5 mrd. 2020 kr. Rogaland fylkeskommune bidrar også med tilskudd for drift av kollektivtransport. Dette var i 2015 om lag 240 mill. kr (Prop 47 S 2016–17).

3.3. Kommunens bidrag

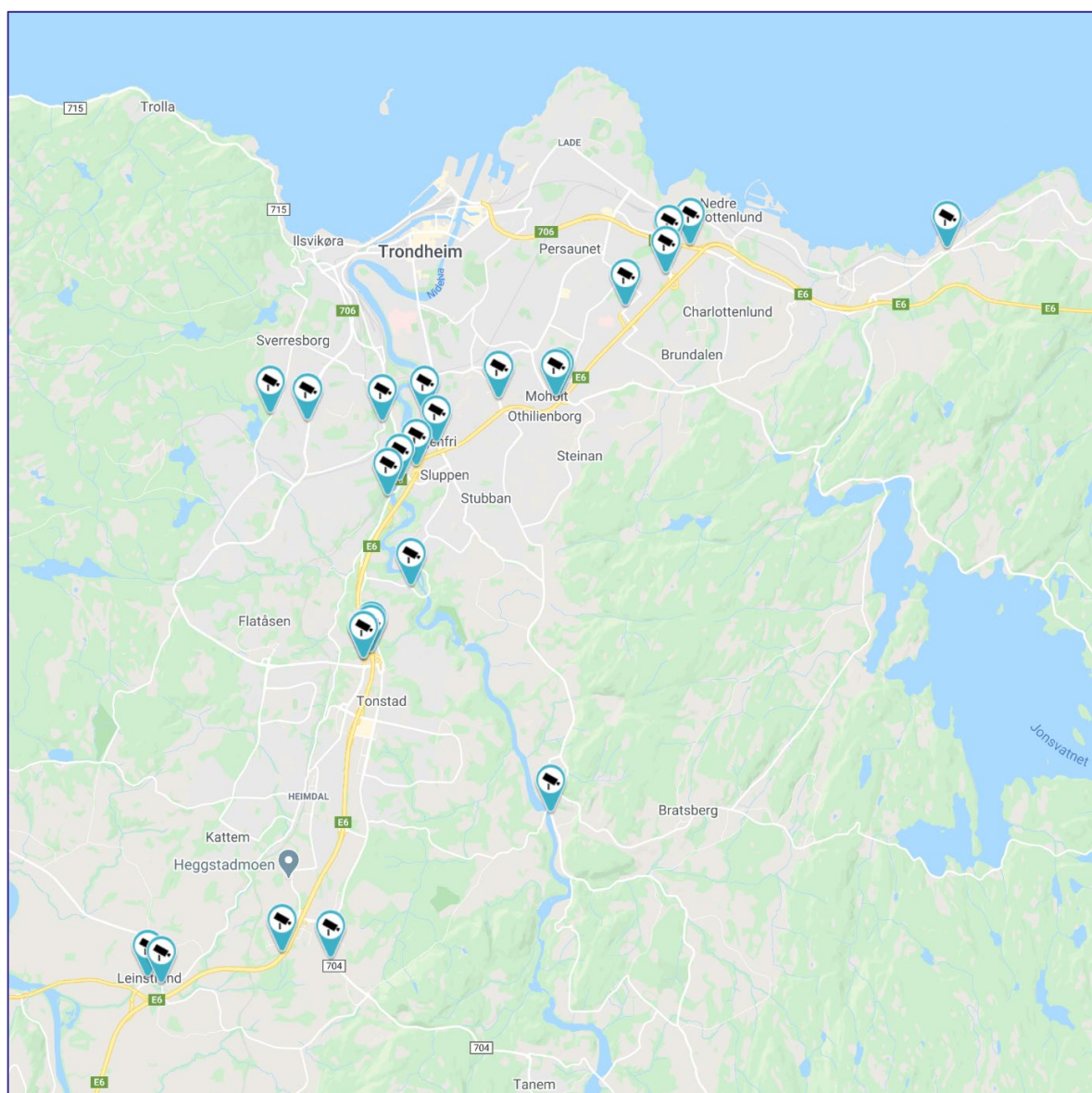
Trondheim kommune legger inn et ikke øremerket beløp på 207 mill. 2020 kr i avtaleperioden i Miljøpakken, det vil si 18,8 mill. kr per år. Malvik, Melhus og Stjørdal bevilger et relativt like stort bidrag (basert på innbyggerantall). Det betyr 57 mill. 2020 kr til sammen i avtaleperioden, eller 5,2 mill. kr per år. Disse midlene er ikke øremerket. I kommunale midler inngår i tillegg at kommunene vil tilføre Miljøpakken all mva.-refusjon fra Miljøpakkeprosjekter på kommunal veg (Byvekstavtale Trondheim 2019).

3.4. Brukerfinansiering–bomstasjoner

3.4.1. Trondheim

Det ble i 2014 etablert 14 nye bomstasjoner i tillegg til de eksisterende 7. Organiseringen med 7 bomsnitt ble videreført. I Indre bomring (Byåsen, Omkjøringsvegen og Tonstad) er bomtakstene 11 og 14 kroner (rushtid). I Ytre bomring (Klæbu, Klett, Være og Sluppen) er bomtakstene 15 og 30 kroner (rushtid). Det betales for maksimum 110 passeringer per måned. Det betales bare en gang innenfor hvert snitt (gruppe) av bompunkt. Det er 20% rabatt med bombrikke.

Kartet under viser plasseringen av bomsnittene.



Figur 4: Lokalisering av bomstasjoner i Trondheim (Kilde: Vegamot AS)

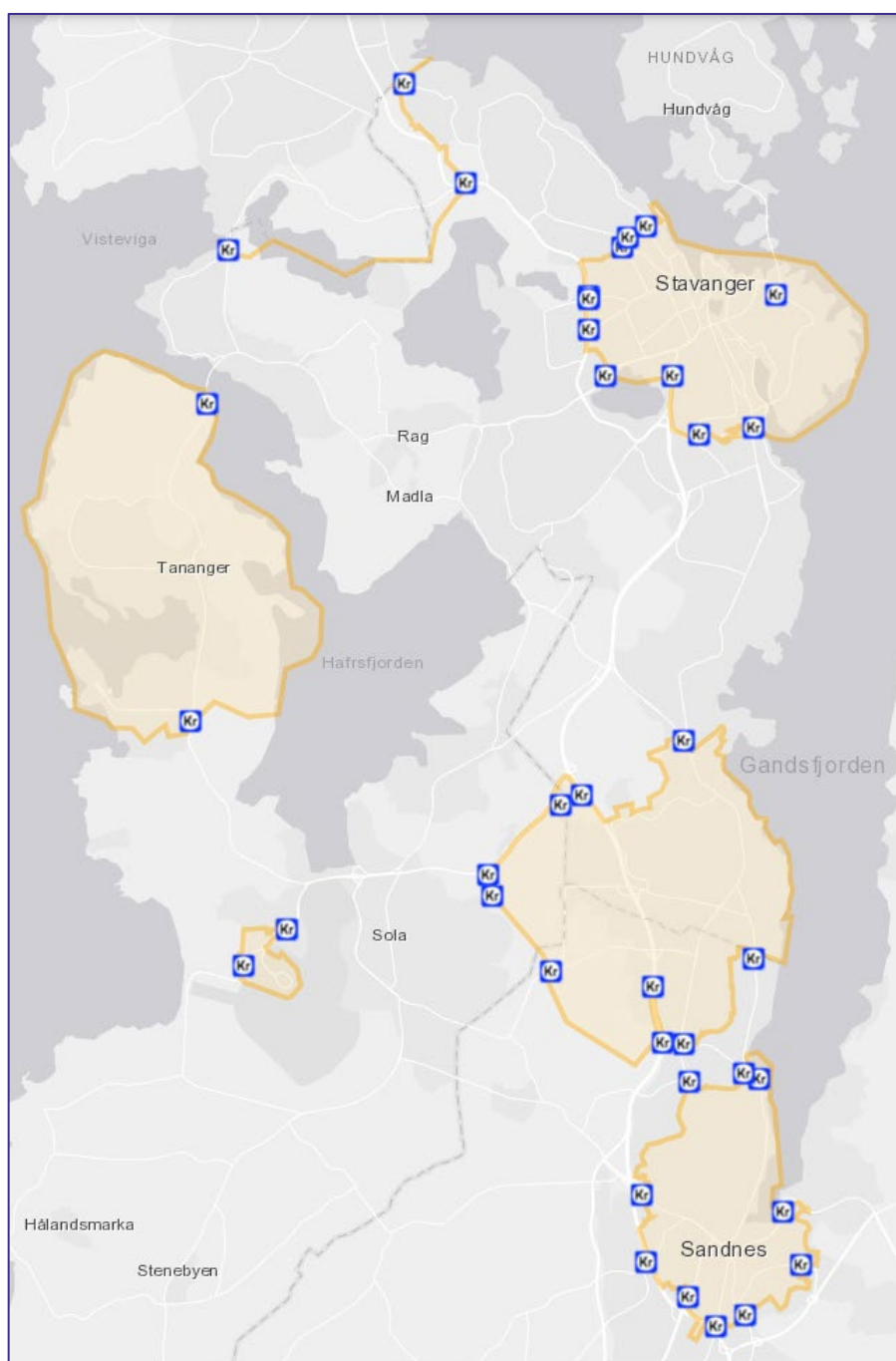
Dette vil føre til økte inntekter og at trafikantene i Trondheim vil betale bompenger i større omfang enn i 2014. Samtidig ble takstsystemet revidert. Frem til 1 juni 2018 varierte både takst- og rabattnivå mellom bomstasjonene. Takstgruppe 2 betalte som hovedregel tredobbel takst, men

i noen bomstasjoner var det dobbel takst og i en bomstasjon femdobbel takst. Det ble lagt til grunn en elbilandel på 10% for hele perioden.

3.4.2. Nord-Jæren

På Nord-Jæren ble det 1. oktober 2018 satt i drift 5 bomringer med til sammen 38 bomstasjoner med enveis innkreving. Disse bomringene avløste bomstasjonen som sto på E 39 mellom Gjesdal og Sandnes, og bomstasjoner på kommunegrensen mellom Stavanger og Sandnes, Sola og Randaberg. Bomtakstene var da 20 kroner.

Kartet under viser bomringene.



Figur 5: Lokalisering av på Nord-Jæren (Kilde: Bymiljøpakken)

De nye bomstasjonene er etablert rundt følgende fem soner: Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Forus, Risavika og flyplassområdet Sola. I tillegg er det et ytre bomsnitt i Randaberg kommune. Det belastes for maksimalt 75 passeringer i måneden. Ved bruk av elektronisk brikke får kjøretøy i takstgruppe 1 en rabatt på 20 %. Det blir ikke gitt rabatt til kjøretøy i takstgruppe 2. I rushtiden på hverdager er det dobbel takst. Elbiler betaler ikke bompenger.

	Utenfor rushperiodene	Innafor rushperiodene
Takstgruppe 1 ¹	22 kr	44 kr
Takstgruppe 2	55 kr	110 kr

Ifølge den nye byvekstavtalen 2019–2029 så vil rushtidsavgiften bortfalle på Nord-Jæren, samt at elbiler vil betale 50%. Endringen ble iverksatt 10. februar 2020.

3.4.3. Sammenligning av bompengebelastning og -finansiering mellom Nord-Jæren og Trondheim

På Nord-Jæren vil en som kjørte til jobb hver dag (230 dager i året) ved den gamle byvekstavtalen i rushtiden og betaler bompenger begge veier vil det i løpet av et år koste 16 192 kr. Ved den nye byvekstavtalen vil en som kjører til jobb hver dag (230 dager i året) og betaler bompenger begge veier måtte betale 8 096 kr. Dersom en kun må betale en av veiene, vil bompengekostnader til arbeidsreiser halveres.

I Trondheim vil en som kjører til/fra jobb *i rushtiden* 230 dager og med autopass (20% rabatt) i året måtte betale:

- ved passering indre bomsnitt med takst 11, kr betale kr. 5 152,- i året
- ved passering ytre bomsnitt med takst 24 kr betale kr. 11 040,- i året
- ved passering indre og ytre bomsnitt betale kr. 16 192,- i året

Dersom man på Nord-Jæren har 75 passeringer per måned kan det antas følgende samlede bompengekostnad med *den gamle byvekstavtalen* og med autopass: $(40 \text{ passeringer} \times 35,20) = \text{kr. } 1\,408 + (35 \text{ passeringer utenom rushtid} \times 17,60) = \text{kr. } 616$, samlet kr. 2 024. Ved *den nye byvekstavtalen* på Nord-Jæren vil en personbil maksimalt måtte betale $(75 \text{ passeringer} \times 17,60) = \text{kr. } 1\,320,-$ med autopass.

Dersom man i Trondheim har 110 passeringer per måned kan det antas følgende samlede bompengekostnad med autopass (20% rabatt) og passering av ytre og indre bomsnitt: $(40 \text{ doble passeringer} \times (24,00 + 11,20)) = \text{kr. } 1\,408 + (30 \text{ passeringer ytre bomsnitt} \times 12,00) = \text{kr. } 360$, samlet kr. 1 768.

Gjennomgangen over viser at det er vanskelig å sammenligne så vidt forskjellige bompengordninger. Årlig bompengebelastning ved arbeidsreiser i rushtid varierer mellom om lag 5 tusen til 16 tusen i Trondheim avhengig av hvor mange bomsnitt en kjører gjennom. På Nord-Jæren måtte en som betalte både til og fra jobb måtte betale om lag 16 tusen årlig i bompenger. Etter at

¹ Totalvekt til og med 3500 kg og alle kjøretøy i kategori M1.

rushtidsavgiften er fjernet må en for det sammen antall reisen betale om lag 8 tusen i året. Maksimal månedlig belastning på Nord-Jæren er nå kr 1 320, mens den i Trondheim er kr 1 768.

En vesentlig forskjell mellom Trondheim og Nord-Jæren er at Trondheim har bomsnitt der en må betale begge veier, mens en på Nord-Jæren har bomringer der en betaler for å kjøre inn i ringen.

Det er timesregler i begge byområder, men de er noe ulikt utformet slik at en i Trondheim vil kunne risikere å betale flere ganger per time dersom en kjører gjennom flere bomsnitt, mens timesreglen på Nord-Jæren gjelder for alle bomringene.

I byvekstavtalen for Nord-Jæren for 2017–2023 var det forutsatt at bompengene skulle være på brutto 27,6 mrd. 2020 kr og netto på 23 mrd. 2020 kroner². For å generere disse inntektene ville innkrevingsperioden for bompenger være til 2033. Fordeles brutto bompengene på samtlige innbyggere på Nord-Jæren³ vil bompengedraget utgjøre litt i overkant av kr. 110 000 per innbygger på Nord-Jæren. Dersom kommunene i byregionen tas med, utgjør bompengene for bymiljøpakken om lag 80 000 per innbygger, i tillegg til bompenger for Ryfast og Rogfast.

I den nye byvekstavtalen for Nord-Jæren for 2019–2029 er det forutsatt at bompengene i perioden 2020–2033 skal være på brutto 12,7 mrd. 2020 kr (en reduksjon på 12,5 mrd. kr i forhold til den forrige avtalen) og netto på 10,1 mrd. kr (reduksjon på 10,9 mrd. kr). Fordeles brutto bompengene på samtlige innbyggere på Nord-Jæren vil bompengedraget utgjøre om lag 50 000 kr per innbygger på Nord-Jæren, dvs. i underkant av 4 000 kr per år per innbygger i gjennomsnitt.

I byvekstavtalen for Trondheimsområdet for 2019–2029 er det forventet bominntekt på brutto 7,59 mrd. 2020 kroner for hele perioden. Nettoinntekten er beregnet til 7,0 mrd. 2020 kr. Bompengeperioden er forventet å vare til 2029. Fordeles brutto bompengene på samtlige innbyggere i Trondheim⁴ vil bompengedraget utgjøre om lag 39 000 kr per innbygger, tilsvarende i underkant av 4 000 kr per år per innbygger i gjennomsnitt. Dersom kommunene i byregionen tas med, utgjør bompengene for bymiljøpakken om lag 28 000 kr per innbygger.

Samlet sett vil den årlige økonomiske belastningen for innbyggerne på Nord-Jæren av den nye byvekstavtalen være av samme størrelsesorden som den årlige økonomiske belastningen for innbyggerne i Trondheimsområdet.

3.5. Sammenligning av finansiering

Begge byvekstavtaler baserer finansieringen sin på statlige, fylkeskommunale og kommunale midler samt innkreving av bompenger. I tillegg går statlige tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivprosjekter, utvikling av stasjoner og knutepunkter langs jernbanen (Trondheim), samt belønningsmidler og midler til kollektiv-, gang-, og sykkeltiltak langs riksveg eller gang- og

² Alle tall er justert etter SSBs konsumprisindeks fra 2016 kr. til 2020 kr. Rundt 2 mrd. kr vil gå til å dekke finansieringskostnader og rundt 2,6 mrd. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

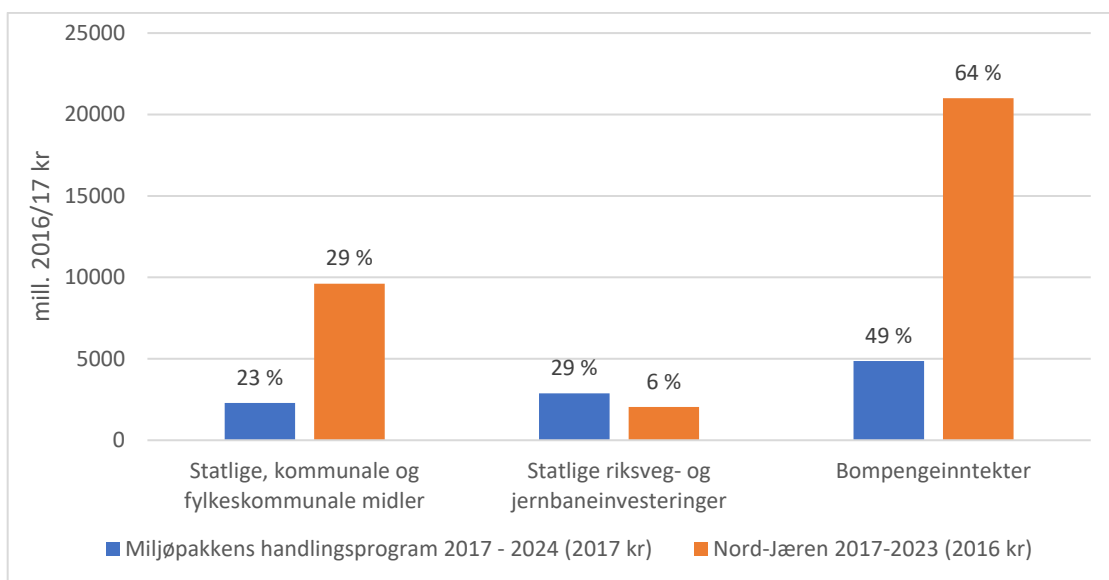
³ Innbyggertall Nord-Jæren 2019 er 246 665, innbyggertall byregionkommuner er 91 065.

⁴ Innbyggertallet i Trondheim er 193 501 og innbyggertallet i byregionkommunene er 80 515

sykkeltrekninger med riksvegfunksjon. Jernbaneprosjekter finansieres 100 % av staten. Store riksvegprosjekter finansieres med statlige midler og bompenger.

Før ny byvekstavtale på Nord-Jæren

For Trondheims del utgjør de statlige, fylkeskommunale og kommunale midlene i Miljøpakkens handlingsprogram 2017 – 2024 5,2 mrd. 2017 kroner. De statlige midlene inkluderer programområdemidler, belønningsmidlerstore riksvegprosjekt og investeringstilskudd. For Trondheim sin del er det netto bompengeneinntekter som er oppgitt. Jernbaneinvesteringer er ikke med. For Nord-Jærens 2017-2023 byvekstavtale utgjør de 11,7 mrd. 2016 kroner. Den store forskjellen mellom de to avtalene ligger i bompengene som skal kreves inn: i Trondheim skal det kreves inn 5,3 mrd. 2017 kroner, mens det på Nord-Jæren skal kreves inn 21 mrd. 2016 kroner⁵. Dette gir en bompengandel for byvekstavtale Trondheim på 49 prosent, mot 64 prosent for byvekstavtale Nord-Jæren.

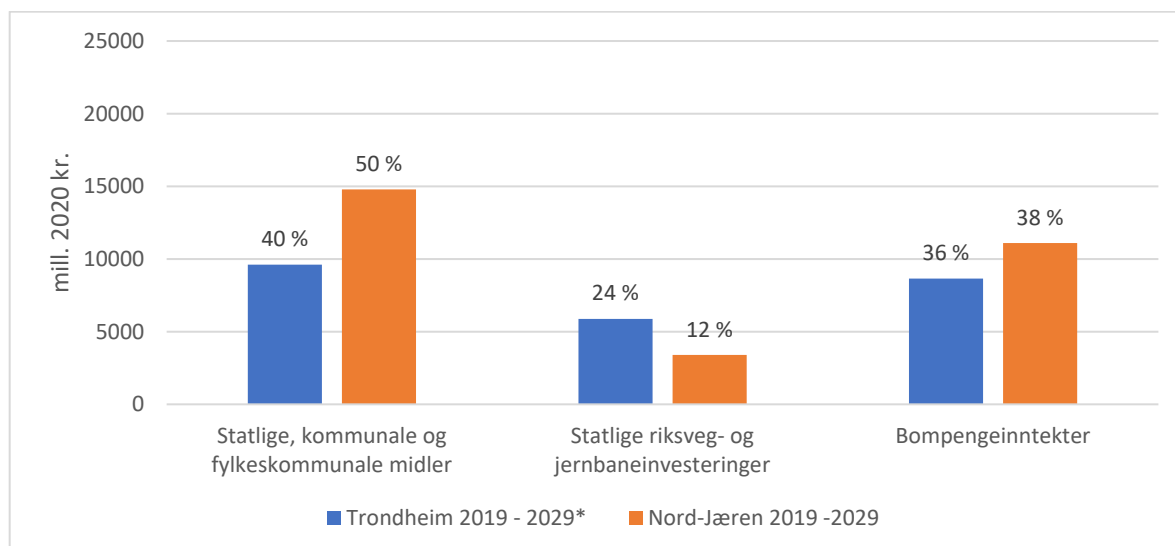


Figur 6: Inntektsfordeling i byvekstavtalen på Nord-Jæren fra 2017-2023 (mill. 2016 kr) og i Miljøpakkens handlingsprogram i Trondheim 2017-2024 (mill. 2017 Kr.)

Etter ny byvekstavtale på Nord-Jæren (alle tall i 2020 kroner)

For Trondheims del utgjør de statlige, fylkeskommunale og kommunale midlene totalt 15,5 mrd. 2020 kroner. For Nord-Jærens del utgjør de 18,2 mrd. 2020 kroner. Den største forskjellen mellom de to avtalene ligger i størrelsen på investeringene: I Trondheim skal det investeres for 24,2 mrd. kroner, mens det på Nord-Jæren skal investeres for 29,3 mrd. kr. Dette gir en bompengandel for byvekstavtale Trondheim på 35,8 prosent, mot 37,9 prosent for byvekstavtale Nord-Jæren (se Figur 7).

⁵ Anslag før eventuelle endringer som følge av Regjeringens bompengeforlik av august 2019



Figur 7: Inntektsfordeling i de nye byvekstavgiftene på Nord-Jæren og i Trondheim fra 2019 (mill. 2020 Kr.). *justert fra 2019 kroner etter SSBs konsumprisindeks (januar).

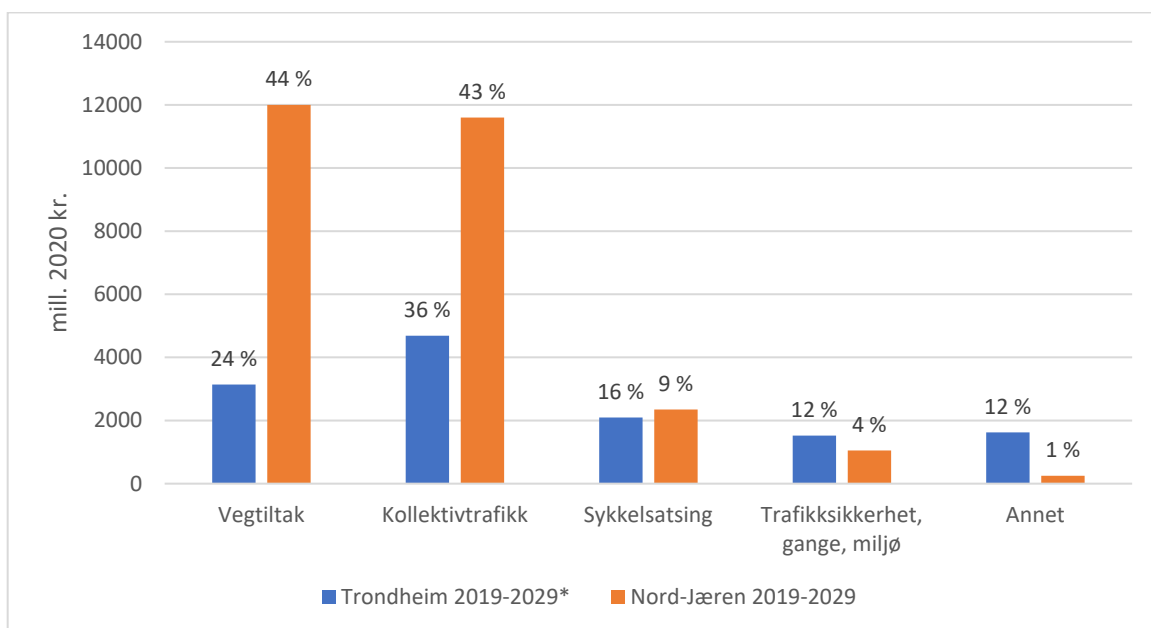
4. Prosjekter og virkemidler

Innledningsvis i dette kapitlet redegjøres det for prosjektprofilen for porteføljen, deretter følger en kort omtale av byvekstavtalens omtale av parkeringspolitikk, arealplanlegging samt område- og knutepunktutvikling. Delkapittel 4.5 til 4.9 viser en sammenstilt oversikt over gjennomførte tiltak og prosjekter i Trondheim og på Nord-Jæren i perioden 2013–2020, samt sentrale planlagte tiltak. Dette omfatter prosjekter som inngår i henholdsvis Miljøpakken og Bymiljøpakken, men også andre samferdselsprosjekter og tiltak med betydning for trafikksituasjonen. Vi starter med restriktive tiltak (parkering og bompenger) og går videre med positive tiltak som vegbygging, bedring av kollektivtilbud, tiltak for gående og syklende og til slutt andre typer tiltak. For en del av tiltakene er det kort kommentert hvordan tiltakene vil kunne påvirke reisemiddelfordeling.

4.1. Prosjektprofil

Forskjellene i inntekter mellom de to byvekstavtalene gjenspeiles også i prosjektporteføljen. I Trondheim er tiltakene vridd noe mer mot kollektivsatsing, der totalt 4,7 mrd. kroner skal brukes til dette i motsetning til i underkant av 3,1 mrd. på veitiltak. I tillegg skal 2,1 mrd. kroner brukes på sykkelsatsing. For Trondheim, består kategorien «annet» i stor grad (75% av totalt 1,6 mrd.) av en økonomisk buffer som tar hensyn til lånekostnader og mulig fremtidig inflasjon av prosjektkostnader. Utover dette, er det midler som brukes til gatebruks- og støytiltak samt midler satt av til mobilitetsrådgivere og evaluering av byvekstavtalen.

På Nord-Jæren er prosjektporteføljen i en helt annen størrelsesorden, og vridd noe mer i retning av vei enn kollektiv, selv om den prosentvise andelen som brukes på kollektivtiltak er høyere enn i Trondheim som har jevnere fordeling av midlene på tvers av kategoriene under. 12 mrd. kroner skal brukes på veitiltak på Nord-Jæren, i forhold til 11,6 mrd. som skal brukes på investeringer og drift av kollektivtrafikken. I tillegg kommer en sykkelsatsing på 2,3 mrd. kroner.



Figur 8: Prosjektprofil i de to byvekstavtalene, samt prosent av totalbeløpet til de ulike kategoriene (mill. 2020 kr.). *justert fra 2019 kroner etter SSBs konsumprisindeks (januar).

4.2. Parkeringspolitikk

Som planmyndighet fastsetter kommunene parkeringsnormer gjennom bestemmelser til kommuneplanens arealdel (KPA) (plan- og bygningsloven §11-9, nr. 5). I tillegg har kommunene virkemidler gjennom vegloven og skiltforskriften.

I *Trondheim* er kommunene enige om at det skal utarbeides en samordnet parkeringspolitikk for avtaleområdet innen 2021 som støtter opp under nullvekstmålet. I avtalen nevnes det at en samordnet parkeringspolitikk kan inneholde bla. a. utarbeidelse av parkeringspolitikk for egen virksomhet, innføring av tidsbegrensning og parkeringsavgift i viktige sentrumsområder, samt tiltak som skal lette overgangen til andre transportformer enn bil, som krav til sykkelparkering.

Trøndelag fylkeskommune forplikter seg til å følge den avtalte helhetlige parkeringspolitikken ved etablering av og relokalisering av fylkeskommunale virksomheter. Slik lokalisering skal som hovedregel skje slik at de bidrar til reduksjon av biltransport, økt gang-, sykkel- og kollektivtransport og bedre bymiljø i tråd med SPR-BATP og IKAP. Også staten har forpliktet seg til å følge samme prinsipper som den øvrige parkeringspolitikken i avtaleområdet ved tilrettelegging for parkering ved statlige arbeidsplasser.

På *Nord-Jæren* har Rogaland fylkeskommune og de fire kommunene forpliktet seg til å utvikle en helhetlig og samordnet parkeringspolitikk for storbyområdet. Lokalisering av statlige publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser skal medvirke til reduksjon av biltransport, økt kollektivtransport og bedre bymiljø i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging. Staten skal sikre at Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal samordnes med statlige retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og statlig tjenesteproduksjon.

4.3. Arealplanlegging

I *Trondheim* har partene forpliktet seg til å konsentrere utvikling og oppbygging i prioriterte tettstedsområder og nær knutepunkter gjennom å sikre effektiv og høy arealutnytting med høy by- og bokvalitet, prioritere utbyggingsområder og utarbeide en omforent parkeringspolitikk. Arealutviklingen i byvekstkommunene skal skje slik at den underbygger nullvekstmålet. Det innebærer at hovedtyngden av arealutviklingen legges til de prioriterte tettstedsområdene. Hovedtyngden av arealutviklingen i Trondheim legges i sentrale byområder, lokale sentra og langs hovedårer for høyfrekvent kollektivtransport. I Stjørdal, Malvik og Melhus skal hovedtyngden av arealutvikling skje innenfor gang-/sykkelavstand fra sentrum av tettstedene utpekt i senterstruktur vedtatt i IKAP2 (interkommunal arealplan) og/eller i gangavstand fra god kollektivtransport i tilknytning til tettstedsområdene. ABC-prinsippet skal legges til grunn ved tilrettelegging av næringsareal til forskjellige bransjer. Det vil si at besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres til kommunesentraene i Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal. Byvekstavtalene inneholder detaljerte beskrivelser av hvilke tiltak stat, fylkeskommune og kommuner skal gjennomføre i løpet av avtaleperioden.

På *Nord-Jæren* forplikter partene seg til å aktivt bidra til at Regionalplan Jæren (2013) blir realisert i tråd med byvekstavtalens målsetninger. Planen inneholder strategier og retningslinjer for byutvikling og samordnet areal- og transportplanlegging og inneholder følgende mål for regionen:

- Redusert vekst i transportarbeidet
- Økt andel reiser med kollektivtransport, på sykkel og til fots
- Styrkede by- og tettstedssentre som viktigste arena for handel, kultur, service og næring.

I oppfølgingen av regionalplanen skal partene samarbeide om planlegging for og gjennomføring av høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med høy by- og bokvalitet. Partene skal også samarbeide om virkemidler for å utløse utbyggingspotensial i sentrumsområder og ved viktige knutepunkter, stasjoner og holdeplasser og om å prioritere realisering av potensialet for fortetting og transformasjon. Rekkefølgen for utbygging av nye områder samordnes med porteføljestyling i byvekstavtalen. Etablering av nye arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter, herunder statlige virksomheter, lokaliseres nær kollektivknutepunkter og ved viktige holdeplasser/knutepunkt langs Bussveien, dobbeltsporet eller i senterområder.

Denne byvekstavtalen inneholder ikke like detaljerte punkter som byvekstavtale Trondheim når det gjelder hva de ulike partene skal foreta seg. Det skrives primært i generelle vendinger, samt at det henvises til en planlagt oppdatering av regionalplanen i perioden 2017–2020, samt til byutredningene som på avtaletidspunktet fortsatt var pågående.

4.4. Område- og knutepunktutvikling

Byvekstavtale *Trondheim* inneholder et avsnitt kalt *Byutviklingsprosjekter*, som beskriver planene for byens to største sentrumsnære byomformingsområder: Sluppen og Nyhavna. Her går det frem at prosjektene avhenger av at kommunen får statlige avklaringer og finansiering for å kunne realiseres. Finansieringen vil kreve en betydelig tilførsel av statlige midler. Hva knutepunktutvikling angår, beskrives det i avtalens punkt 5 (arealplanlegging). Den omfattes av den detaljerte, punktvisse fremstillingen av parternes forpliktelser, blant annet ved å lage prosessplaner for knutepunktutvikling som skal realisere fortettingspotensialet i de ulike knutepunktene.

Byvekstavtale *Nord-Jæren* inneholder ikke konkrete forpliktelser for partene slik som i Trondheim. Planen nevner fire konkrete knutepunkter: Stavanger stasjon; Paradis stasjon; Sandnes stasjon; og Skeiane stasjon. Roller, ansvar og forpliktelser for utviklingen ved disse knutepunktene skal avklares «i løpet av 2017».

4.5. Parkering

PARKERING	
TRONDHEIM	NORD-JÆREN
<p>I bymiljøavtalen 2016–2023 står det ingenting særskilt om parkering. I byvekstavtalen for Trondheimsområdet har kommunene sagt seg enige om at det skal utarbeides en samordnet parkeringspolitikk innen 2021 som støtter opp under nullvekstmålet. Den samordnede parkeringspolitikken kan gjelde for egen virksomhet, virkemidler som tidsbegrensning og parkeringsavgift, Park&Ride ved kollektivknutepunkter, parkeringskrav for arbeidsplassparkering for å få flere til å velge andre reisemidler enn bil og sykkelparkering. Både Trøndelag fylkeskommune og statlige aktører vil følge denne parkeringspolitikken ved lokalisering og relokalisering av egne virksomheter.</p>	<p>I byvekstavtalen 2017–2023 står det følgende: «Rogaland fylkeskommune og Sandnes, Sola, Stavanger og Randaberg kommuner forplikter seg til å utvikle en helhetlig og samordnet parkeringspolitikk for storbyområdet.» Det er også lagt opp til rapportering på en rekke indikatorer for parkering i sammenheng.</p> <p>I Byvekstavtalen for 2019–2029 står det at «Rogaland fylkeskommune og Sandnes, Sola, Stavanger og Randaberg kommuner og staten har i Regionalplan Jæren 2050 sluttet seg til en helhetlig, samordnet og mer restriktiv parkeringspolitikk for storbyområdet». I vedlegg 6 er generelle tiltak som omfang av parkeringsplasser / normer, prising og innfartsparkering listet som mulige tiltak.</p>
<p>Gjennomgangen over tyder på at Trondheim i tråd med den nye byvekstavtalen vil gjennomføre en mer restriktiv parkeringspolitikk enn Nord-Jæren. En konkret gjennomgang av gjeldende parkeringspolitikk i de to byområdene⁶ tyder også på at Nord-Jæren har den mest liberale parkeringspolitikken av de to byområdene både når det gjelder normer ved utbygging av nye områder, andel arbeidstakere med tilgang til gratis parkeringsplass og avgiftsnivå.</p>	

⁶ Se Arbeidsnotat, delprosjekt A – situasjonen i byområdene, kapittel om Parkeringsnormer, tilgang og pris

4.6. Bompenger

TRONDHEIM	NORD-JÆREN
<p>Det ble i 2014 etablert 14 nye bomstasjoner i tillegg til de eksisterende 7. Organiseringen i 7 bomsnitt ble videreført. I Indre bomring (Byåsen, Omkjøringsvegen og Tonstad) var bomtakstene 11 og 14 kroner (rush). I Ytre bomring (Klæbu, Klett, Være og Sluppen) er bomtakstene 15 og 30 kroner (rush). Det betales for maksimum 110 passeringer per måned. Det betales en gang innenfor hvert snitt, men begge retninger belastes. Det er 20% rabatt med autopass.</p> <p>I Trondheim vil en personbilfører som kjørte til/fra jobb i rushtiden gjennom <i>ytre bomring</i> hver dag i en måned med den gamle byveksttalen måtte betale (40X24 kr) = 960 kr med autopass. Har samme bilfører 70 passeringer eller flere utenom rushtid vil det koste (70x12 kr) = 840 kr i tillegg. Dvs. maksimalt 1 800 kr per måned.</p> <p>Tilsvarende beregning for <i>indre bomring</i> viser at en personbilfører måtte betale (40X11,20) = 448 kr/måned og med 70 passeringer utenom rushtid (70X8,8kr) = 616kr/måned og maksimalt 1 064 per måned.</p> <p>En bilfører som kjører gjennom to bomsnitt til /fra jobb i rushtiden vil betale (40x24 kr) + (40x 11,20 kr) = 1408 kr og med 30 passeringer utenom rushtid (30x12 kr) = 360 kr blir det maksimalt 1 768 kr per måned.</p> <p>Med den nye byveksttalen er takstene økt med 1 kr og det vil bli økning på om lag 4% for de som kjører gjennom ytre bomring og 8% for de som kjører gjennom indre bomring.</p>	<p>På Nord-Jæren ble det 1. oktober 2018 satt i drift 5 bomringer med til sammen 38 bomstasjoner med enveis innkrevning. Disse bomringene avløste bomstasjonen som sto på E 39 mellom Gjesdal og Sandnes, og bomstasjoner på kommunegrensen mellom Stavanger og Sandnes, Sola og Randaberg. Bomtakstene var da 22 kroner.</p> <p>Passeringstaket er på 75 passeringer i måneden. Ved bruk av elektronisk brikke får kjøretøy i takstgruppe 1 en rabatt på 20 %. I rushtiden på hverdager var det dobbel takst. På Nord-Jæren ville en personbilfører som kjørte til/fra jobb i rushtiden hver dag i en måned med den gamle byveksttalen måtte betale (40X35,20 kr) = 1 408 kr med autopass. Har samme bilfører 35 passeringer eller flere utenom rushtid vil det koste (35x17,6 kr) = 616 kr i tillegg. Dvs. maksimalt 2 024 kr per måned.</p> <p>Etter den nye byveksttalen, der rushtidsavgiften ble tatt bort 10 februar 2020, vil en som kjører til jobb hver dag måtte betale 736 kr per måned (ny takst 23 kr) og da maksimalt 1 380 kr/måned ved 75 passeringer. Elbiler betalte ikke bompenger fram til mars 2020, men etter mars vil de betale halv sats.</p>

Bompenggeopplegget i Trondheim og på Nord-Jæren er forskjellig utformet. I Trondheim belastes bompenger hver gang en kjører gjennom et bomsnitt, mens det på Nord-Jæren er enveisinnkrevning. Det gjør det vanskelig å sammenligne bompengebelastningen

Gjennomgangen over viser at bilførere med maks antall passeringer på Nord-Jæren måtte betale 10% mer i måneden enn bilførere som kjørte gjennom *ytre ring* i Trondheim og 50% mer enn de som kjørte gjennom *indre ring*. Etter de nye byveksttalen der rushtidsavgiften ble tatt bort på Nord-Jæren ligger maksimalbelastningen på Nord-Jæren om lag 20% over det maksimalbelastningen for de som kjører gjennom indre ring i Trondheim, men om lag 30 % under maksimalbelastningen for de som kjører gjennom ytre bomring. Forskjellen i bompengebelastning mellom bilistene i Trondheim og de på Nord-Jæren er dermed ikke så stor nå etter at rushtidsavgiften ble tatt bort på Nord Jæren.

4.7. Vegbygging

VEGBYGGING – GJENNOMFØRTE PROSJEKT

TRONDHEIM	NORD-JÆREN
<p>E6 Tonstad–Sentervegen. Utvidelse fra 2 til 4 felt over en strekning på 1,3 km. Byggeperioden 2011–2013. Kostnad 500 mill NOK</p> <p>E6 Sentervegen–Melhus. 4 felts veg (8,1 km) mellom Heimdal og Melhus. Omfatter sykkelanlegg, støyskjerming og tiltak for kollektiv. Byggeperiode 2016–2018. Åpnet desember 2018. Kostnad 2,6 mrd. kr. Tiltaket vil forbedre framkommeligheten for biltrafikk på en av innfartsårene til byområdet.</p> <p>Rv 706 Sluppen–Stavne Ny tunnel under Dovrebanen med økt makshøyde leder tungtrafikk vekk fra sentrum. Også sykkelanlegg og kollektivgate. Kostnad 220 mill, byggeperiode 2011–2012.</p> <p>Johan Tillers veg Ny veg med fortau under Dovrebanen på Heimdal, lengde 400 meter. Reduserte gjennomgangstrafikk i boligområder og frigjorde tidligere bilbru til gange og sykkel. Byggeperiode 2017–18. Kostnad 230 mill</p>	<p>Ryfast-prosjektet inkludert Hundvågtunellen. Ny 4 felts undersjøisk tunnel mellom Stavanger og Hundvåg (5,7 km) og mellom Hundvåg og Strand (14,3 km). Byggeperiode 2012–2020. Ryfast åpnet årsskiftet 2019/2020, Hundvågtunellen åpnet april 2020. Kostnad om lag 8,1 mrd. 2019 kr mrd. Tiltaket vil forkorte reisetiden betraktelig for personbil og buss mellom Ryfylke og Nord-Jæren.</p> <p>Eiganestunellen. Ny firefelts E39 mellom Schancheholen og Smiene der 3,7 km av 5 km er tunell med 2 løp. Byggeperiode 2012–2020. Åpnet april 2020. Kostnad 3,5 mrd. kr. Tiltaket vil forbedre framkommeligheten for personbil i byområdet.</p> <p>Rv. 509 Sømmevågen–Sola skole Ny firefeltsveg med tungbilfelt som gir bedre framkommelighet for næringstransporten. I tillegg er det bygd gang- og sykkelveg på begge sider av vegen. Strekningen er 1,3 km lang. Byggeperiode 2016–2018. Kostnad cirka 160 mill.kr. Ingen av disse tre prosjektene er en del av bymiljøpakken</p>
<p>Gjennomgangen over viser at det er om lag 3,5 mrd. kr investert i vegbygging i Trondheimsområdet, mens det på Nord-Jæren er investert i nærmere 12 mrd. kr. I begge byområder forbedres framkommeligheten for biler inn til byområdet. Det kan derfor forventes økt biltrafikk inn og ut fra byområdet. Vegutbyggingen på Nord-Jæren vil antakeligvis medføre en mye større endring i biltrafikken i byområdet enn den endring som kan forventes av de to vegutbyggingsprosjektene i Trondheim. Eiganestunellen vil ventelig øke konkurransefortrinn for personbil i forhold til buss på enkelte strekninger og øke framkommeligheten generelt.</p>	

VEGBYGGING–KOMMENDE PROSJEKT

TRONDHEIM	NORD-JÆREN
<p>Rv 706 Nydalsbrua omfatter ny Sluppen bru (Nydalsbrua), og tilknytningene til vegnettet på begge sider av Nidelva, både det som finnes i dag og det fremtidige vegnettet. Brua vil senere kobles til den planlagte Byåstunnelen. Eksisterende Sluppen bru erstattes av ny gang- og sykkelbru. Byggestart blir i 2020, ferdig 2022/23. Kostnad om lag 1,2 mrd. kr.</p> <p>E6 Ulsberg–Melhus sentrum (64 km) omfatte ny veg på en rekke strekninger. Hele prosjektet er planlagt ferdigstilt i 2027.</p> <p>Delstrekning Kvål–Melhus skal bygges ut med firefelts veg og forventes ferdigstilt i 2021. Andre delstrekninger blir ferdig i 2023. Samlet kostnad om lag 13 mrd. 2020 kr.</p> <p>E6 på strekningen Ranheim–Åsen (42 km) i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger. Det planlegges oppstart av anleggsarbeid i løpet av 2019 på delstrekningen Ranheim–Værnes (23 km). Firefelts motorvei mellom Trondheim og Værnes er planlagt ferdigstilt i 2025. Byggestart for ny E6 mellom Kvithamar (Stjørdal) og Åsen (19 km) er i 2020. Ferdigstilling 2025/2026. Samlet kostnad Ranheim–Åsen om lag 11 mrd. 2020kr. Nye Veier opplyser at fartsgrensen på hele strekningen Ulsberg–Åsen i hovedsak vil bli 110 km/t. Dette vil bedre framkommeligheten til Trondheim med bil fra områder nord og sør for Trondheim.</p>	<p>Transportkorridor vest omfatter utbygging av Rv 509 fra Sola skole til Sundekrossen og Fv 409 videre til kryss med E39 med Finnestadgeilen. Hovedmålet med prosjektet er å forbedre kapasiteten og framkommeligheten for kollektivtrafikk og næringstrafikk. Kostnad 1,43 mrd. 2020kr. Byggestart 2021</p> <p>E39 Ålgård–Hove omfatter bygging av om lag 14 km ny firefelts vei mellom Ålgård i Gjesdal kommune og Hove (kryss med Rv 13) i Sandnes kommune. Prosjektet vil gi bedre framkommelighet og trafiksikkerhet. Kostnad 3,9 mrd. 2020 kr Etter 2023</p> <p>E39 Smiene–Harestad omfatter bygging av om lag 4,5 km ny firefelts vei mellom Smiene/Tasta i Stavanger kommune og Harestad/Rogfast i Randaberg kommune. Prosjektet vil gi bedre framkommelighet og trafiksikkerhet. Kostnad 3,5 mrd. kr Etter 2023</p> <p>Fv 505 Foss Eikeland–E39 v/Bråstein omfatter bygging av et nytt tverrsamband mellom fv44 og E39 ved Bråstein. Den første delstrekninga Skjæveland–Foss Eikeland er forutsatt fullfinansiert innenfor eksisterende pakke. Den andre delstrekninga Foss Eikeland–E39 v/Bråstein skal gi tilkomst til utbyggingsområdet Bybåndet Sør og ny godsterminal på Ganddal. Kostnad 0,8 Mrd. 2020kr Etter 2023</p> <p>E39/Rv 44 Krysstiltak/vegutvidelse Stangeland omfatter utvidelse av Rv 44 fra to til fire felt, samt kryssutbedring mellom Oalsgata/E39 og Rv 44 Kostnad 0,2 mrd. 2020 kr Etter 2023</p>

Det er både likhetstrekk og forskjeller mellom de vegprosjektene som vil bli bygd i de to byområdene. I Trondheimsområdet blir innfartsveiene til byområdet 4-felt og med fartsgrense 110 km/t. Det vil bli betydelig forbedring av framkommeligheten (reisetid) for bil fra områder 50–70 km fra Trondheim. Prosjektene på Nord-Jæren vil bedre framkommeligheten i byområdet og mellom nære omlandskommuner med stor innpendling. I begge byområder vil disse prosjektene øke privatbilens konkurranseposisjon i forhold til kollektivtrafikkens. Prosjektene i Trondheimsområdet vil bli ferdigstilt før prosjektene på Nord-Jæren. Samlet kostnad for prosjektene i Trondheimsområdet er 25 mrd. 2020 kr, mens kostnaden for prosjektene på Nord-Jæren er 9,2 mrd. 2020kr.

4.8. Kollektiv

KOLLEKTIV

TRONDHEIM	NORD-JÆREN
<p>2011: Busstakster redusert med 14 % i Trondheim og inntil 54 % i nabokommuner, og tilbudet utvidet samtidig.</p> <p>2013: Ny bussterminal i Prinsenkrysset i sentrum, myke trafikanter fikk Torvet for seg selv.</p> <p>Metrobuss. Dette omfatter ombygging av stasjoner, strekningstiltak og omstigningspunkt /knutepunkt, bussdepot og gateprosjekter og i tillegg en stor omlegging av rutesystemet med høgfrekvente stamruter og matebusser. Tiltakene gjennomføres i perioden 2016–2023, men de fleste tiltakene gjennomføres før utgangen av 2019. Samlet kostnad 2,8 mrd. kr. Metrobussen åpnet i august 2019. Tiltaket forutsettes å bidra til flere kollektivreisende. Det var også endringer i takstregler og sonekart i 2018/2019.</p> <p>Innfartsparkeringsplasser etableres i flere av nabokommunene til Trondheim for å legge til rette for å reise kollektivt (spesielt tog?). HjemJobbHjem Ordningen ble introdusert høsten 2019 i et pilotprosjekt, men med betingelser om at virksomheter må innføre parkeringsrestriksjoner ved deltakelse. Det satses på videreutvikling av Trønderbanen og innen 2024 er målet å fordoble frekvensen til 2 tog hver time mellom Melhus og Steinkjer. Fra 2021 vil det bli gradvis bli innfaset nye bimodale tog med dobbelt kapasitet av dagens tog.</p>	<p>2016 Økt ruteproduksjon. I 2016 ble det gjennomført en økning av ruteproduksjon på rute 2 og 3, dobbelfrekvens på rute 6 og nattkjøring på X60. Tiltaket antas å bidra til flere kollektivreisende.</p> <p>Takstsamordning med tog. Fra 2006 ble det takstsamordning for månedskort slik at Kolumbus-billetten også gjaldt for tog og visa versa. Fra november 2018 ble dette også utvidet til å gjelde enkeltbilletter. Tiltaket antas å ha bidratt til flere kollektivreisende.</p> <p>HjemJobbHjem. Dette er et tilbud til ansatte i alle private og offentlige virksomheter om en rimeligere kollektivbillett og gratis tilgang til el-bysykelordningen. Tiltaket ble igangsatt i 2015. I august 2018 var 1/3 av alle ansatte på Nord-Jæren tilknyttet virksomhet med HJH-avtale. Etter den tid har antallet økt betydelig. Tiltaket har bidratt til flere kollektivreisende og reduksjon i bruk av privatbil.</p> <p>Bus sveien er et høgkvalitets buss-system. Det omfatter utbygging av midtstilte kollektivtraseer i med tosidig løsning for gående og syklende. Utbygging av bussveien omfatter 4 korridorer. Utbyggingen startet i 2017 og den tas i bruk etter hvert som den ferdigstilles. Korridor 1 mellom Stavanger sentrum og Sandnes sentrum med sidearm til Forus er planlagt å stå ferdig i 2021. Korridor 2 og 3 vil stå ferdig i 2023. Samlet kostnad for hele busser anslått til 11,3 mrd. kr (2020 kr). Dette tiltaket antas å ha innvirkning etter 2021.</p>
<p>Gjennomgangen over viser at det er noe forskjellige tiltak i Trondheim og på Nord-Jæren. I begge områder er takstene reduserte og rutetilbudet forbedret. I Trondheim er den store endringen et høyfrekvent metrobuss-system med matebusser. På Nord-Jæren kommer denne type endring først i 2021 og 2023. På Nord-Jæren har arbeidsplassrettede og økonomisk gunstige kollektivtilbud vært sentralt hittil. Tiltakene stimulerer på hver sin måte til økt kollektivtrafikk. I perioden fra 2020 til 2023 er det Bussveien på Nord-Jæren og økt frekvens på Trønderbanen som er de sentrale tiltakene.</p>	

4.9. Gange og sykling

GANGE OG SYKLING

TRONDHEIM	NORD-JÆREN
<p>Heimdal–Klett, Fv. 900 Heimdalsvegen Gang- og sykkelveg knyttet til utbygging av ny E6, men i annen trasé. Ca 4 km. Også stabilisering av grunn og bekkeåpning. 250 mill. Byggetid 2013–15</p> <p>Våren 2018 ble bysykkelordningen fornyet med en ny leverandør–Urban Infrastructure Partner. Antallet sykler ble økt fra 150 til 750 bysykler (2019). Det er til sammen 63 bysykkelstasjoner i Midtbyen og nærliggende områder ifølge hjemmesidene til Trondheim bysykkel.</p> <p>Mange mindre tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 42 km nye sykkelveger, • 9 gang- og sykkelbruere, • 600 p-plasser for sykkel i sentrum, • 2400 sykkelstativ ved skolene. • 16 skoler med sikrere skoleveg • 52 snarveger utbedret • Ny gågate • Bussfritt torg • 40 gangfelt med bedre lys 	<p>Sykkelstamvegen Bygging av sykkelstamvegen langs E39 mellom Madlaveien i Stavanger og Oalsgata i Sandnes foregår i perioden 2018–2023. Enkeltstrekninger ferdigstilles før. Samlet kostnad er 1,4 mrd. 2020 kr. Tiltaket forventes å føre til økt antall syklister, spesielt til Forus-området.</p> <p>Andre sykkeltiltak. Under Programområde sykkel er det satt av 1,2 mrd. 2020 kr til sykkel i perioden. Det omfatter en rekke mindre infrastrukturtiltak for sykkel og omfatter blant annet 25 mindre utbedringstiltak langs hovedvegnettet, 26 km sykkelfelt er malt røde Tiltakene realiseres fortløpende.</p> <p>Det er utarbeidet en Gåstrategi for Nord- Jæren og det gjennomføres en rekke mindre tiltak som turstier, utvidelse av fortau, belysning, trafiksikker skolevei, opphøyde kryss mm.</p> <p>Ny versjon av Bysykkelordningen med 500 El-sykler ble innført i løpet av første halvår 2020 og koblet blant annet til HJH-ordningen. Nytt i denne ordningen er at en vanlig kollektiv-billett er også gyldig for bysykkelbruk. Ordningen forventes å bidra til flere syklende, men også flere kollektivreisende.</p> <p>I Stavanger er det tilbud om at ansatte i mange virksomheter kan lease El-sykler forholdsvis rimelig, Det var over 2000 som hadde benyttet seg av ordningen i 2020.</p>

Gjennomgangen viser at det gjennomføres en hel rekke mindre tiltak i byområdene for å forbedre forholdene for gående og syklende. Ut fra oversikten ser det ut som at Trondheim er kommet noe lengre på gjennomføring av mindre tiltak og bysykkelordning, mens Nord-Jæren er kommet lengre med sykkelstamvegprosjektet og vil innen 2023 har fått lange strekninger med høy kvalitetssykkelveg.

4.10. Sammenligning av tiltakspakkene på Nord-Jæren og i Trondheim

Gjennomgangen over av restriktive og tilretteleggende tiltak i regi av Miljøpakken i Trondheim og Bymiljøpakken på Nord-Jæren, samt av andre samferdselstiltak viser at det er mange lignende type tiltak, men også en del forskjellige.

Når det gjelder **restriktive tiltak**, så har Trondheim allerede en mer restriktiv parkeringspolitikk enn Nord-Jæren og basert på byvekstavtalene, så ser det ut til at Trondheim vil gjennomføre flere tiltak enn på Nord-Jæren. Sammenligningen av hvor mye bilførere må betale i bompenger viser at bompengebelastningen er avhengig av hvor mange bomsnitt en må kjøre gjennom i Trondheim og av om en må betale begge retninger gjennom bomringene på Nord-Jæren. Det er derfor vanskelig å fastslå hvilke av byområdene som har høyest bompengebelastning. Ser man på det over ulike tidsperioder er det likevel grunnlag for å hevde at bompengebelastningen var høyere i Trondheim enn på Nord-Jæren fra 2014 til høsten 2018. I perioden oktober 2018 til februar 2020 var det nok generelt sett noe høyere belastning på Nord-Jæren, men fra februar 2020 når rushtidsavgiften falt bort på Nord-Jæren så vil belastningen være lavere på Nord-Jæren.⁷ Samlet sett viser dette at Trondheim har iverksatt en noe mer restriktiv politikk for kjøring med privatbil enn Nord-Jæren.

Vegprosjektene som er gjennomført, vil forbedre framkommeligheten for personbiltrafikk inn til begge byområder, men forbedringen er betydelig mer omfattende på Nord-Jæren og vil sannsynligvis bidra til større økning i personbiltrafikken fra 2020 enn hva vegprosjektene i Trondheim vil bidra med. I perioden fram til 2027 vil imidlertid framkommeligheten på innfartsårene til Trondheim forbedres vesentlig, mens framkommelighets-forbedringene på Nord-Jæren nok kommer senere og ikke er like store.

I begge byområder stimuleres det til **økt kollektivreiseing** med mange ulike tiltak. På Nord-Jæren har økt ruteproduksjon, billettsamordning med tog og takstreduksjon bidratt til økt kollektivtrafikk. I Trondheim er Metrobuss-satsingen sentral, men det er usikkert om denne har bidratt til økt kollektivtrafikk. Det er vanskelig å anslå hvilke av byene som her mest effektfulle tiltak på kollektivsiden fram til nå.

Det arbeides med små og store prosjekter i begge byområder for å stimulere til økt **sykling og gange**. Sykkelstamvegen som er under arbeid på Nord-Jæren vil når den er ferdigstilt (2023) bidra til at Nord-Jæren har lange strekninger med høyere kvalitets sykkelveg enn det en kan finne i Trondheim. Det er likevel vanskelig å forutsi om mulig å se at noen av byområdene vil oppnå større økning i sykkelandel enn den andre.

Ser man de restriktive og de tilretteleggende tiltak under ett, viser undersøkelser så langt at de restriktive tiltakene har større virkning på reisemiddelfordeling og nedgang i bilbruk enn de tilretteleggende tiltakene. Ut fra et slik resonnement kan en anta at Trondheimsområdet som har mer restriktive tiltak enn på Nord-Jæren, vil oppnå større nedgang i bruk av privatbil enn på Nord-Jæren. Samtidig vil vegprosjektene stimulere til økt privatbiltrafikk i begge byområder. Stimuleringstiltakene for økt kollektivbruk og mer sykling og gange vil antakelig virke best i kombinasjon med restriktive tiltak. Basert på dette kan en antakelse være at Trondheimsområdet vil lykkes bedre enn Nord-Jæren med å få en større andel til å benytte kollektive reisemidler, samt sykling og gange.

Samtidig er det en rekke andre forhold utenom samferdselsfeltet som vil kunne påvirke utviklingen i privatbilbruk og reisemiddelfordeling. Gitt at det er forholdsvis stor forskjell mellom Trondheimsområdet og Nord-Jæren når det gjelder nærings sammensetning, så vil en kunne anta at svingninger i befolkning og sysselsetting også blir forskjellig mellom byområdene. Dette vil kunne forstyrre vurderingene over.

⁷ Her kan det være relevant å gjennomføre nye undersøkelser basert på bomdata fra Ferde og Vegamot for å sammenligne bompengebelastning per bombrikke.

5. Organisering og styring

I dette kapitlet gjennomgås organisering og styring av byveksttalen/Miljøpakken i Trondheim og byveksttalen/Bymiljøpakken på Nord-Jæren. Endringer i organiseringen de siste år gjennomgås også. I tillegg gis det en beskrivelse av sentrale instanser for realisering av hhv. Miljøpakken og Bymiljøpakken og hvilke oppgaver disse har. Til slutt gis en oppsummerende sammenligning av organisering og styring av Miljøpakken i Trondheim og Bymiljøpakken på Nord-Jæren. Aller først gis det noen overordnede perspektiver på byveksttalen sett i et styringsperspektiv.

5.1. Byveksttalen i et styringsperspektiv

Byveksttalen forsøker å forene transportsektorens samferdselsinvesteringer og -belønninger på den ene siden, og arealpolitikken på den andre. En har lenge hatt ambisjoner om å forene disse feltene gjennom såkalt «samordnet areal- og transportplanlegging», men det har vist seg vanskelig å få til i praksis. Sees disse feltene i et flernivåperspektiv, blir det tydelig at en del av utfordringen ligger i at en forsøker å forene to felt – arealfeltet og transportfeltet – som står ansvarlige overfor aktører på ulikt nivå i det politiske systemet. Byveksttalen innebærer altså en ny form for flernivåkoordinering som aktiviserer vertikale spenninger mellom demokratisk valgte forsamlinger på lokalt nivå (kommunestyre), regionalt nivå (fylkesting) og nasjonalt nivå (Storting), men også horisontale spenninger mellom ulike hensyn – ønsket om effektive beslutningsprosesser på den ene siden, og regional- og lokaldemokratiets behov for forankring og eierskap på den andre. Spenningene har sitt utspring i at byveksttalen legger opp til en ny, nivåovergripende sammensetning og koordinering av aktører, en tettere sammenkobling av tidligere separerte politiske felt og innføring av avtalekonseptet som en ny styringsform.

CICERO (2019) fremholder fire hovedsakelige demokratiske utfordringer ved byveksttalen. Den første er at det er *uklare ansvarslinjer* mellom de styrende og de styrte. Forhandlingene rundt byveksttalen har i hovedsak foregått i lukkede rom, slik at det har vært vanskelig for det øvrige samfunnet å få oversikt over hva som har blitt diskutert og hvem som har ment hva. Forhandlingsgruppenes sammensetning, med en blanding av folkevalgte og byråkrater fra ulike forvaltningsnivåer, skaper et misforhold mellom hvem som fatter avgjørelser og hvem som må stå til ansvar for dem. «Som leder av forhandlingene legger staten ved vegdirektøren premisser for utformingen og innholdet i avtalene. Imidlertid står ikke staten ansvarlig overfor befolkningen, som er de som rammes av de løsningene som velges i sisten instans. Det er kommunene og fylkeskommunene ved ordfører som står ansvarlig overfor befolkningen i valg. Denne skjevheten i ansvarslinjene gjør at kommunene som arealmyndighet føler seg utfordret av byveksttalen-instituttet ...» (s. 22).

Den andre er at byveksttalen til en viss grad begrenser kommunenes handlingsfrihet. Ved å søke å utvikle effektive måter å nå nullvekstmålet på gjennom et spleiselag mellom stat, fylke, kommune og brukere, legges det sterke føringer på kommunene når det gjelder hvordan de utfører planleggingsoppgaven som etter loven tilfaller dem. Kommunene holdes ansvarlige av sine innbyggere for upopulære tiltak som bompenger, mens de i realiteten har hatt små muligheter til å påvirke hvordan de gjennomføres lokalt. Dette fører til at prinsippene om effektivitet i samfunnsplanleggingen og forankring i befolkningen av politiske tiltak kolliderer og til tider havner i konflikt med hverandre.

Den tredje er at det såkalte subsidiaritetsprinsippet – at beslutningsmyndighet bør plasseres så nært innbyggerne som mulig – utfordres. Ved at Statens vegvesen leder forhandlingene med kommunene, samtidig som det er en sterk aktør i den regionale utformingen av transport-systemet, sår tvil om på hvilket forvaltningsnivå beslutningene egentlig fattes.

Det fjerde er at motstand mot de restriktive tiltakene har materialisert seg i form av folkelige protester og dannelsen av et nytt politisk parti, Folkeaksjonen nei til mer bompenger (FNB). Dette har særlig skjedd på Nord-Jæren, der FNB allerede i 2015 fikk innvalgt tre representanter i Stavanger bystyre. Ved valget i 2019 gikk FNB kraftig frem flere steder, og endte i posisjon både i Stavanger og Sandnes. Dette utgjør et problem for lokale myndigheter som har bompenger som et av få effektive virkemidler for å få ned bruken av privatbil og incentiv til endret transportatferd.

5.2. Organisering og styring av byvekstavtalen og Miljøpakken i Trondheim

Staten er part i avtalen og har en stemme. Trøndelag fylkeskommune er part i avtalen og har en stemme. De kommunale partene i avtalen er Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune og Stjørdal kommune. Disse har hver sin stemme i avtalens fora med unntak i saker om bompengereinnkrevningen i Trondheim. Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har fortsatt full råderett over bompengereinnkrevningen i Trondheim innenfor rammene i Innst. 157 S og Prop. 36 S (2017–2018). Fylkesmannen skal ha hovedansvaret fra statens side for oppfølgingen av arealdelen i byvekstavtalen.

5.2.1. Politisk styringsgruppe

Politisk styringsgruppe er det øverste organet for byvekstavtalen, og leder arbeidet med avtalen. Styringsgruppen behandler fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter for byvekstavtalen, i etterkant av vedtak i fylkestinget og i bystyret/kommunestyrene. Politisk styringsgruppe består av statssekretæren fra Samferdselsdepartementet, statssekretæren fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, ordførerne i Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal kommuner og fylkesordføreren i Trøndelag fylkeskommune. Styringsgruppen ledes av statssekretæren fra Samferdselsdepartementet.

Møtene i politisk styringsgruppe holdes etter prinsippet om meroffentlighet. Møtepapirer offentliggjøres på nett og møtene er åpne møter, der alle kan høre på diskusjonene.

5.2.2. Kontaktutvalget (KU)

Kontaktutvalget har ansvar for oppfølging av byvekstavtalen gjennom bl.a. prosjekt- og porteføljestyling, å lage omforent budsjett og handlingsprogram (som skal forelegges politisk styringsgruppe for beslutning), målstyring og rapportering av resultater. KU har en overordnet styring av innsatsen i Miljøpakken. I utvalget sitter ordførerne i Trondheim, Stjørdal, Malvik og Melhus, fylkesordføreren i Trøndelag, fylkesmannen i Trøndelag og en representant for ledelsen i hhv. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Møtene i kontaktutvalget holdes etter prinsippet om meroffentlighet. Møtepapirer offentliggjøres på nett og møtene er åpne møter, der alle kan høre på diskusjonene.

5.2.3. Programrådet

Programrådet består av administrative ledere hos Statens vegvesen, Trondheim, Malvik, Melhus, og Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune, Fylkesmannen og Jernbanedirektoratet. Møtene ledes av Trondheim kommune. Programrådet er det primære innstillende organ for Kontaktutvalget. Programrådet skal påse at de saker som legges fram for folkevalgte organer og for Kontaktutvalget, er forsvarlig utredet, og at vedtak blir iverksatt. Programrådet fordeler rammer for planlegging og administrasjon mellom oppgaver/prosjekt og etater. Programrådet kan nedsette arbeidsutvalg som kan forberede saker administrativt i samarbeid med sekretariatet.

Programrådet har delegert fullmakt fra kommunestyrene, fylkesting og statlig linje til beslutninger i visse saker. Det gjelder:

- I faglige spørsmål uten spesiell politisk eller prinsipiell karakter
- I økonomiske spørsmål der staten, fylkeskommunen og kommunene er enige og det er behov for å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor de ulike programområdene i gjeldende fireårig handlingsprogram.

Møtene i programrådet er ikke åpne. I arbeidet med Miljøpakken er partene å betrakte som et internt organ og sekretariatet behandler eventuelle krav om innsyn etter prinsippet om meroffentlighet.

5.2.4. Sekretariatet

Miljøpakkens sekretariat består av fem personer. Sekretariatet er partsuavhengig, og står for den daglige, administrative ledelsen på vegne av programråd og kontaktutvalg. Sekretariatet leder samarbeidet i Miljøpakken på vegne av styringsorganene. Kontaktutvalget er sekretariatets oppdragsgiver. Sekretariatet representerer alle partene i avtalen. Sekretariatet innstiller i saker til programrådet og leder et arbeidsutvalg nedsatt av partene som skal bidra i det saksforberedende arbeidet for programrådet. Sekretariatet har delegert fullmakt fra programrådet til å godkjenne utvidelse av kostnadsrammen eller forplikte Miljøpakken når de økonomiske konsekvensene er begrenset oppad til 2 mill. kr. og programrådets medlemmer orienteres skriftlig.

5.3. Sentrale instanser for realisering av Miljøpakken i Trondheim

Sekretariat leder samarbeidet i Miljøpakken på vegne av styringsorganene:

- Tilrettelegger sakene for behandling i Kontaktutvalg og programråd og skriver referat
- Innstiller til KU i saker der det ikke lar seg gjøre å innhente innstilling fra programrådet.
- Bestiller oppfølging av beslutninger i styringsgruppe, Kontaktutvalg og programråd.
- Overordnet økonomistyring og rapportering til statlige og lokale myndigheter/politikere.
- Utarbeider forslag til budsjett og 4-årig handlingsprogram med årlige revisjoner.
- Årlig evaluering av tiltak mht. måloppnåelse og samordning av trafikkdata
- Representerer Miljøpakken utad og formidler informasjon om Miljøpakken gjennom foredrag, media, svar på spørsmål og deltagelse i møter med publikum og politikere.
- Utfører kontrollerfunksjon for alle parter.
- Utfører eventuelt andre oppgaver på oppdrag fra Kontaktutvalget

Byutredningene for Trondheim var ledet av Statens Vegvesen. Det er gjennomført lignende opplegg for alle storbyområdene. Utredningene gir et viktig faktagrunnlag for byveksttvalene.

Utbyggingsplanen viser forventede inntekter, kostnader, likviditet og lånebehov i hele planperioden. Planen er gi et grunnlag for å synliggjøre konsekvensene av handlingsprogrammets prioriteringer for aktiviteten senere år.

Handlingsprogram for Miljøpakken er fireårige og rulleres hvert år. Programmet viser rammer for vedtatte prosjekt og innsatsområder. Programmet tar utgangspunkt i rammefordelingen i en langsiktig utbyggingsplan som gjelder for hele prosjektperioden.



Figur 9: Styringsmodell for Miljøpakken (Kilde Miljøpakken)

Enkeltprosjekter

Beslutningene om enkeltprosjekt fattes i årsbudsjettet. Alle Miljøpakkens prosjekter, store og små, skal være politisk godkjent. Prosjektene har tre faser: Prosjektutvikling, detaljplanlegging og utbygging. Fase 1 må være gjennomført før fase 2 osv. Overgangen mellom fasene skal behandles politisk basert på informasjon som legges fram.

Ingen av partene kan igangsette prosjekter på egen hånd uten en skriftlig bestilling fra sekretariatet som gir rammer for oppgaven både mht. innhold og økonomi.

Det er krav om at alle partene må være enige om at de prosjektene som tas inn i årsbudsjett og handlingsprogram, er i samsvar med Miljøpakkens mål. Staten, fylkeskommunen og vertskommunen må være enige om hvilke av disse prosjektene som prioriteres hvert år.

Som gjennomgått i kapittel 5.2, så deltar alle instansene, Trondheim kommune, Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune, Jernbaneverket og de andre kommunene både i den politiske styringsgruppen, i kontaktutvalget og i programrådet. Det er imidlertid stor forskjell mellom hvilket ansvar og hvilke oppgaver de ulike instansene har.

Miljøpakkesekretariatet har ansvar for å bestille prosjekt og rapportere på framdrift og måloppnåelse

Trondheim kommune og andre kommuner er planmyndighet og har ansvar for gjennomføring av prosjekter på kommunalt vegnett. Trondheim kommune gjennomfører mange mindre tiltak i Miljøpakken innenfor kommunegrensene, bl.a. sykkelveger, sykkelbruer, parkeringstiltak, sikring av skoleveg, gågater, bussholdeplasser og tjenester som bysykkelordning, reiserådgeving og HjemJobbHjem-satsing. Når Malvik, Melhus og Stjørdal kommuner også er blitt med i Miljøpakken vil de måtte ivareta en del av disse oppgavene innenfor egne grenser.

Trøndelag fylkeskommune har ansvar for kollektivtrafikk og gjennomføring av prosjekt på fylkeskommunalt vegnett. Dette innebærer blant annet Metrobuss-satsingen og flere vegprosjekter bl.a. Johan Tillers veg og Elgsetergata.

Statens vegvesen har ansvar for gjennomføring av store riksvegprosjekt og gang, sykkel og kollektivtiltak langs riksveg. Vegvesenet har hatt ansvar for E6 Tonstad–Melhus, Rv 706 Marienborg–Sluppen og vil ha ansvar for kommende prosjekt E6 Melhus–Kvål, E6 Ranheim–Åsen og Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger. Statens vegvesen hadde også ansvar for sykkelvegen langs E6.

Jernbanedirektoratet har ansvar for gjennomføring av knutepunktstiltak på jernbanestasjoner

AtB er fylkeskommunens aktør for å planlegge og administrere kollektivtrafikken i Trondheim og omegnskommunene.

Overføringen av deler av Statens vegvesen til fylkeskommunen innebærer at fylkeskommunen tar sterkere styring over tiltak på fylkeskommunalt vegnett og vil få større ansvar for å håndtere fellesøkonomien rent praktisk.

5.3.1. Faggrupper

Miljøpakken har tidligere hatt faggrupper med representanter fra hver av partene. Det var 8 faggrupper for henholdsvis Informasjon, Kollektiv, Sykkel, Trafikksikkerhet, Støy, Vegprosjekt, Miljø og Gåing. Dette var grupper satt sammen av fagfolk fra Trondheim kommune, Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune. I kollektivgruppa satt i tillegg AtB og Jernbanedirektoratet, mens Syklistenes landsforening møtte i sykkelgruppa. Faggruppene utarbeidet de første årene forslag til tiltak. Faggruppene er nå avviklet og Miljøpakken oppretter nå i stedet kortvarige samarbeidsgrupper for bestemte oppgaver ved behov.

5.4. Organisering og styring av byveksttalen og Bymiljøpakken på Nord-Jæren

Under gjennomgått først organisering og styring i perioden 2013–2019, deretter for perioden etter 2020.

5.4.1. Styringsgruppe (2013–2019)

Styringsgruppen hadde ansvar for oppfølging av gjeldende Byvekstavtale/Bymiljøpakken gjennom bl.a. prosjekt- og porteføljestyling, lage omforent budsjett og handlingsprogram (som skal forelegges politisk styringsgruppe for beslutning), målstyring og rapportering av resultater. I styringsgruppen ble Staten representert av Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. De statlige etatene hadde ansvar for at statens interesser blir ivaretatt og samordnet. Fylkesmannen deltok som observatør. De lokale partene deltok med ordførerne i Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner og fylkesordføreren i Rogaland fylkeskommune. Rogaland fylkeskommune og kommunene hadde ansvar for å ivareta lokale interesser og samordning av samferdselssektoren, og skulle som planeiere påse at byvekstavtalen bygger opp under arbeidet for å realisere Regionalplan for Jæren. Styringsgruppen hadde hovedansvaret for god styring og koordinering, basert på prinsipper om mål- og resultatstyring. Arbeidet skulle gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttede organer om prioritering av midlene i avtalen. Arbeidet i styringsgruppen skulle gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll. Styringsgruppen ble involvert i oppfølgingen av Regionalplan for Jæren. Rapportering av måloppnåelse, aktivitet og bruk av midlene i byvekstavtalen gikk til styringsgruppen. Det ble rapportert til avtalepartene slik disse bestemte. Styringsgruppen ble ledet av Statens vegvesen v/vegdirektør.

5.4.2. Administrativ koordineringsgruppe – AdmK

AdmK besto av administrative ledere hos Statens vegvesen, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner, Rogaland fylkeskommune og Jernbanedirektoratet. Møtene ble ledet av sekretariatsleder. AdmK var det primære innstillende organ for styringsgruppen. AdmK skulle påse at de saker som ble lagt fram for folkevalgte organer og for styringsgruppen, var forsvarlig utredet, og at vedtak ble iverksatt. AdmK fordelte rammer for planlegging og administrasjon mellom oppgaver/prosjekt og etater. AdmK kunne nedsette arbeidsutvalg som kan forberede saker administrativt i samarbeid med sekretariatet.

5.4.3. Sekretariatet

Sekretariatet ledet samarbeidet i Bymiljøpakken på vegne av styringsorganene. Styringsgruppen var sekretariatets oppdragsgiver. Sekretariatet representerte alle partene i avtalen. Sekretariatet innstilte i saker til Styringsgruppen og ledet administrativ koordineringsgruppe. Sekretariatet fulgte opp arbeidet i faggrupper som var nedsatt. De ulike faggruppene var: Sykkel, gåing, trafiksikkerhet, kollektiv, bymiljø og kommunikasjon. Sekretariatet hadde delegert fullmakt til å godkjenne utvidelse av kostnadsrammen eller forplikte Bymiljøpakken når de økonomiske konsekvensene var begrenset oppad til 2 mill. kr. i samråd med AdmK.

Etter den nye **reforhandlet** byvekstavtalen (desember 2019) vil det være følgende styringsstruktur:

5.4.4. Styringsgruppe (2020–)

I oppfølgingen og porteføljestylingen av avtalen vil statssekretæren fra Samferdselsdepartementet lede styringsgruppemøter der fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter behandles. Her vil også statssekretæren fra Kommunal- og Moderniseringsdepartementet delta, samt fylkesordfører og ordførerne i de fire kommunene på Nord-Jæren.

Resterende møter vil bli ledet av Statens vegvesen v/vegdirektøren, som har det fulle ansvaret for å lede gruppen i disse møtene. Staten skal også representeres av Jernbanedirektoratet og representanter for Fylkesmannen. Fylkesmannen skal ha hovedansvaret fra statens side for oppfølgingen av arealdelen i byvekstavtalen. De lokale partene deltar med ordførerne i Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner og fylkesordføreren i Rogaland fylkeskommune. Rogaland fylkeskommune og kommunene skal ivareta lokale interesser og samordning av samferdselssektoren, og skal som planeiere påse at byvekstavtalen bygger opp under arbeidet for å realisere Regionalplan for Jæren. Deltakelse fra de lokale partene avgjøres av de lokale partene selv. Styringsgruppen har mandat til å justere og endre på den prioriterte rekkefølgen av prosjekter innenfor den totale økonomiske rammen.

5.4.5. Administrativ koordineringsgruppe – AdmK (likt som før)

AdmK består av administrative ledere hos Statens vegvesen, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner, Rogaland fylkeskommune og Jernbanedirektoratet. Møtene ledes av sekretariatsleder. AdmK er det primære innstillende organ for styringsgruppen. AdmK skal påse at de saker som legges fram for folkevalgte organer og for styringsgruppen, er forsvarlig utredet, og at vedtak blir iverksatt. AdmK fordeler rammer for planlegging og administrasjon mellom oppgaver/prosjekt og etater. AdmK kan nedsette arbeidsutvalg som kan forberede saker administrativt i samarbeid med sekretariatet.

5.4.6. Sekretariatet (likt som før)

Sekretariatet leder samarbeidet i Bymiljøpakken på vegne av styringsorganene. Styringsgruppen er sekretariatets oppdragsgiver. Sekretariatet representerer alle partene i avtalen. Sekretariatet innstiller i saker til Styringsgruppen og leder administrativ koordineringsgruppe. Sekretariatet følger opp arbeidet i faggrupper som er nedsatt. De ulike faggruppene er: Sykkel, gåing, trafiksikkerhet, kollektiv, bymiljø og kommunikasjon. Sekretariatet har delegert fullmakt til å godkjenne utvidelse av kostnadsrammen eller forpliktet Bymiljøpakken når de økonomiske konsekvensene er begrenset oppad til 2 mill. kr. i samråd med AdmK.

5.5. Sentrale instanser for realisering av Bymiljøpakken på Nord-Jæren

Konseptvalgutredningen, NTP-prosessen og byutredningen er viktige kunnskapsgrunnlag for Bymiljøpakken på Nord-Jæren. Mens det var Rogaland Fylkeskommune som hadde hovedansvar for konseptvalgutredningen, var det Statens vegvesen som har hatt hovedansvaret for NTP og byutredningene. Bymiljøpakkesekretariatet har hovedansvar for handlingsprogrammet, mens det i hovedsak er Rogaland fylkeskommune og Statens Vegvesen som har hovedansvar for enkeltprosjektene.

Byutredningene for Nord-Jæren gjennomføres av Statens Vegvesen. Det er gjennomført lignende opplegg for alle storbyområdene. Utredningene fungerer som et viktig faktagrunnlag for Bymiljøpakken.

Handlingsprogram for Bymiljøpakken er fireårige og rulleres etter planen hvert år. Bymiljøpakkesekretariatet har hovedansvaret for utarbeidelse av handlingsprogrammet, men det er tett samarbeid med de andre partene i Byvekstavtalen. Det er naturlig nok mest samarbeid med prosjekteiere dvs. Statens vegvesen for riksvegprosjekter og Sykkelstamvegen og Rogaland fylkeskommuner for fylkesvegprosjekter, Bussveien og mobilitetssatsinger. Kommunene har

viktige roller som planmyndighet og de er særskilt aktive i forhold til tiltak i egen kommune. De ulike faggruppene involveres når det gjelder utvikling og prioritering av programområdetiltak både for sykkel, gange, trafikkikkerhet, kollektiv og bymiljø.

Enkeltprosjekter gjennomføres og styres av den instans som naturlig har ansvar for prosjektet. Det betyr at **Rogaland fylkeskommune** har ansvar for Bussveien, busstrase mellom Jåttå–Ullandhaug, fylkesveg 505, drift av kollektivtiltak og mange andre mobilitetstiltak. **Statens vegvesen** har ansvar for E 39 Hove Ålgård, E 39 Smiene–Harestad, deler av Transportkorridor Vest og Sykkelstamvegen Stavanger–Sandnes. Statens vegvesen har også ansvaret for utbygging og drift av Ryfast og Eiganestunellen, men disse store vegprosjektene inngår ikke i Bymiljøpakken. Både Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen må samarbeide tett med kommunene om reguleringsplanleggingen og gjennomføring av infrastrukturprosjektene.

Som gjennomgått i kapittel 5.4, så deltar alle instansene, Rogaland Fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og de fire kommunene alle både i den politiske styringsgruppen, i styringsgruppen og i den administrative koordineringsgruppen. Det er imidlertid stor forskjell mellom hvilket ansvar og hvilke oppgaver de ulike instansene har.

Bymiljøpakke-sekretariatet leder samarbeidet i Bymiljøpakken på vegne av styringsorganene og har også ansvar for utarbeidelse av 4-årige handlingsprogram som rulleres årlig. Sekretariatet innstiller i saker til Styringsgruppen og leder administrativ koordineringsgruppe.

Rogaland fylkeskommune vurderes å være den sentrale aktøren for realisering av Bymiljøpakken på Nord-Jæren. Fylkeskommunen har som nevnt ansvar utbygging av Bussveien, flere kollektivtraséer og fylkesveger og har gjennom Kolumbus ansvar for kollektivtilbudet utenom Jærbanen og for en rekke mobilitetstiltak. Fra 1. januar 2020 har fylkeskommunen overtatt ansvaret for planlegging, drift og vedlikehold av fylkesvegene, og oppgaver som tidligere ble gjennomført av SAMS vegadministrasjon hos Statens vegvesen gjennomføres nå i samferdselsavdelingen hos fylkeskommunen. Det betyr at fylkeskommunen har fått styrket sin kapasitet og kompetanse innen samferdsel og veg betydelig.

Statens vegvesen er også en viktig aktør for realisering av Bymiljøpakken med ansvar for utbygging av europa- og riksveger og for Sykkelstamvegen.

Kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg er planmyndighet i sine kommuner og har ansvar for å bidra i utarbeidelse av reguleringsplaner og sørge for behandling og godkjenning av planene etter bestemmelsene i Plan og bygningsloven.

Kolumbus er en viktig operatør for kollektiv- og mobilitetsdelen av Bymiljøpakken. De har ansvar for buss- og hurtigbåttrafikken i Rogaland. I tillegg har Kolumbus ansvar for en rekke tiltak for å bidra til at flere velger å reise kollektivt eller med sykkel, eksempelvis HjemJobbHjem, bysykkelen og takstsamordning med Jærbanen. Kolumbus har avsatt 50 millioner kroner årlig til mobilitetsarbeid. På budsjett for 2020 er det satt av midler til driftstilskudd for økt rutetilbud med oppdatert bybussnettverk, mobilitetspåvirkning (bl.a. HJH), billettsamordning tog/buss og nyintroduserte teknologier.

Jernbanedirektoratet deltar i styringsgruppen og i den administrative koordineringsgruppen, men har ingen særskilte oppgaver i gjennomføringen av Bymiljøpakken. **GoAhead** er operatør for Jærbanen.

Fylkesmannen i Rogaland deltar i styringsgruppen, men har ingen oppgaver i gjennomføringen av Bymiljøpakken.

5.5.1. Faglige grupper

Det er mange faglige grupper som arbeider med ulike tema i Bymiljøpakken på Nord-Jæren. Disse faglige gruppene kommer med forslag til hvilke tiltak som skal gjennomføres innunder de ulike programområdene. Fagpersoner fra Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen, Kolumbus og kommunene deltar i faggruppene.

Faggruppe sykkel ledes for tiden av konsulent, som er tidligere ansatt i Statens vegvesen og som har ledet sykkefaggruppen fra starten. I overgangsperioden med regionreform og omorganisering i Statens vegvesen er en ny fast faggruppeleder ikke på plass per 1. mars 2020. Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen, de fire kommunene og Kolumbus deltar i faggruppe sykkel. Den prioriterer forslag innunder programområde Sykkel. Tiltakene bygger på anbefalinger i Sykkelstrategi for Nord-Jæren som er vedtatt i styringsgruppen <http://www.sykkelby-nettverket.no/fag/strategier-og-planer>. For 2020 er budsjettet på om lag 215 millioner kroner

I **faggruppe gåing** deltar Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen og de fire kommunene på Nord-Jæren. Faggruppen ledes av Rogaland fylkeskommune. Den prioriterer en del av forslag innunder programområde gåing. Prosjektene som foreslås i er valgt med bakgrunn i Kriterier for prioritering av gå-prosjekter i Bymiljøpakken Nord Jæren 2018–2033, vedtatt i styringsgruppen. <https://bymiljopakken.no/wp-content/uploads/2018/08/Presentasjon-g%C3%A5strategi-og-kriterier-29.-november-2017.pdf>. For 2020 er budsjettet på om lag 30 millioner kroner

Faggruppe kollektiv består av fagpersoner fra Rogaland Fylkeskommune, Kolumbus og Statens vegvesen. Faggruppen ledes av Rogaland fylkeskommunen. De arbeider med mindre fremkomme-lighetstiltak og mobilitetspunkt innenfor programområdet.

I **faggruppe Bymiljø** deltar Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen og de fire kommunene på Nord-Jæren. Faggruppen ledes av Rogaland fylkeskommunen. Gruppen arbeider med en overordnet strategi for byutviklingen langs bussveistrekningen og med knutepunkt og mobilitetspunkt.

Faggruppe trafiksikkerhet ledes av Statens Vegvesen og har deltakere fra kommunene og Rogaland fylkeskommune. Gruppen foreslår prioriteringer innenfor programområde trafikk-sikkerhet. For 2020 er budsjettet om lag 70 millioner kr.

Faggruppe kommunikasjon ledes av sekretariatet og har deltakere fra Rogaland fylkeskommune, de fire kommunene, Statens vegvesen og Kolumbus. Gruppen jobber blant annet med å informere om prosjekter og tiltak i Bymiljøpakken, både i egne kanaler, hos partene og til samarbeids-partnere og media.

5.6. Oppsummerende sammenligning av styring og organisering mellom byområdene

Det er mange likhetstrekk mellom Trondheim og Nord-Jæren når det gjelder organisering og styring, men det er også noen forskjeller.

Både Nord-Jæren og Trondheim har styringsgruppe, men i Trondheim har det vært og er fortsatt en ren politisk styringsgruppe, mens det på Nord-Jæren var både politikere og administrative ledere i styringsgruppen. Dette er endret etter den reforhandlede byveksttalen på Nord-Jæren–

nå vil en ren politisk styringsgruppe (der de administrative representantene fra Statens Vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen er byttet ut med statssekretærer fra henholdsvis SD og KMD.) behandle fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter, mens øvrige møter gjennomføres med både administrative og politiske representanter.

En annen forskjell er deltakelsen fra kommunene. Fra 2019 er ordførere fra Melhus, Malvik og Stjørdal med i den politiske styringsgruppen for byvekstavtalen, men tidligere var det kun ordfører fra Trondheim og fylkesordfører som deltok. Dette til forskjell fra Nord-Jæren der de fire ordførerne fra kommunene på Nord-Jæren har deltatt hele tiden siden 2015. Dette henger naturlig sammen med at Bymiljøpakken på Nord-Jæren har med prosjekter i alle 4 kommuner, mens Miljøpakken i Trondheim tidligere i hovedsak har hatt med prosjekter i Trondheim kommune. Dette er et vesentlig skille mellom organiseringen i de to byområdene.

På Nord-Jæren har det vært betydelig uenighet innbyrdes mellom de fem lokale partene og også med staten. I styringsgruppene har det vært mye arbeid med å forhandle seg fram til enighet. Dette kommer i tillegg til at det har vært betydelig motstand i befolkningen mot bompengepropellet. Situasjonen i Trondheim har ikke vært preget av innbyrdes uenighet eller av motstand mot bompengepropellet, snarere tvert imot.

En annen forskjell i organiseringen er at Trondheim har et *kontaktutvalg* som har ansvar for administrativ oppfølging, mens Nord-Jæren mangler en slik instans.

Programrådet i Trondheimsmodellen ser ut til å ha lik funksjon som Administrativ koordineringsgruppe (AdmK) på Nord-Jæren. En forskjell er at møtene i AdmK leder av sekretariatsleder, mens møtene i Programrådet ledes av Trondheim kommune.

Miljøpakkens sekretariat består av fem personer, og i tillegg er en kommunikasjonsperson ansatt i Trondheim kommune tett koblet til sekretariatet. Sekretariatet er lokalisert i lokalene til Trondheim kommune. Bymiljøpakkens sekretariat på Nord-Jæren består av fire fagpersoner. De har vært samlokalisert med Statens Vegvesen, men er nå fra 2020 lokalisert sammen med både Statens vegvesen og Samferdselsavdelingen i Rogaland Fylkeskommune (etter at Sams vegadministrasjon ble overført til Rogaland Fylkeskommune). Det er således både noen forskjeller i størrelse og hvilke instanser sekretariatet er samlokalisert med.

Gjennomgangen av hvilke instanser som er sentrale for gjennomføring av henholdsvis Miljøpakken og Bymiljøpakken viser at det er både likheter og forskjeller.

- Sekretariatene har i hovedsak sammen type funksjon, men det virker tydelig at sekretariatet på Nord-Jæren har hatt mye mer arbeid enn sekretariatet i Trondheim med å legge til rette for forhandlinger mellom mange parter med til ulike interesser. Sekretariatet i Trondheim oppfattes å være tyngre involvert i samferdselsfaglige problemstillinger enn sekretariatet på Nord-Jæren.
- Statens vegvesen ser ut til å ha noenlunde samme rolle og oppgave i hhv Miljøpakken og Bymiljøpakken, men det er flere vegprosjekter for Statens vegvesen på Nord-Jæren og de har også ansvar for sykkelstamvegen. Før 2020 var det også Sams vegadministrasjon som hadde ansvar for Bussveien, det største prosjektet i Bymiljøpakken. Samlet sett framstår det som at Statens vegvesen har hatt en mer sentral rolle på Nord-Jæren enn i Trondheim. Med overføring av oppgavene til Sams vegadministrasjon til Rogaland fylkeskommune vil dette imidlertid endre seg noe.

- Fylkeskommunene har forskjellige roller i Miljøpakken og Bymiljøpakken. På Nord-Jæren framstår Rogaland Fylkeskommune som den mest sentrale aktøren med ansvar for de viktigste prosjektene i Bymiljøpakken og også for kollektivtrafikken, mens Trøndelag fylkeskommune har en mindre framtreende rolle i Trondheim.
- Trondheim kommune har hatt en mer sentral rolle i Miljøpakken enn de fire kommunene på Nord-Jæren har hatt i Bymiljøpakken. Det har blant annet sammenheng med at Trondheim kommune har ansvar for svært mange mindre prosjekter og at Trondheim kommune ivaretar oppgaver (mobilitetsoperatør, sykkelordninger) som blir gjennomført av Kolumbus (på vegne av Rogaland fylkeskommune) på Nord-Jæren.
- Kolumbus og AtB er begge ansvarlig for drift av kollektivtrafikk, men Kolumbus har i tillegg oppgaver knyttet til HjemJobbHjem, bysykkelordning og skal fungere som mobilitetsoperatør. I det siste er det også betydelig koordineringsoppgaver med de andre aktørene i Bymiljøpakken.
- Faggruppene fungerer forskjellig. I Miljøpakken blir faggruppene nå avvirket, mens i Bymiljøpakken har faggruppene viktige oppgaver knyttet til å foreslå og å prioritere tiltak innenfor programområdene.

Årsak til forskjellene har både sammenheng med at Miljøpakken og Bymiljøpakken har noe forskjellig profil (relativt sett mer infrastrukturprosjekter på Nord-Jæren enn i Trondheim) men også med at det er fire «likeverdige» kommuner på Nord-Jæren, mens det i Trondheim kun har vært en kommune fram til nå.

6. Lokale protester og medieoppmerksomhet

6.1. Lokale protester

Siden 2015 har lokale protester mot bompenger materialisert seg over hele landet. Aksjonistene brukte sosiale media som organiseringsverktøy, og gruppen «Bomfritt Jæren – Nok er Nok» nådde alene over 70 000 medlemmer. Den gruppen som har gått lengst med tanke på organisering også utenfor internett, er «Folkeaksjonen nei til mer bompenger» som ble stiftet i 2014.

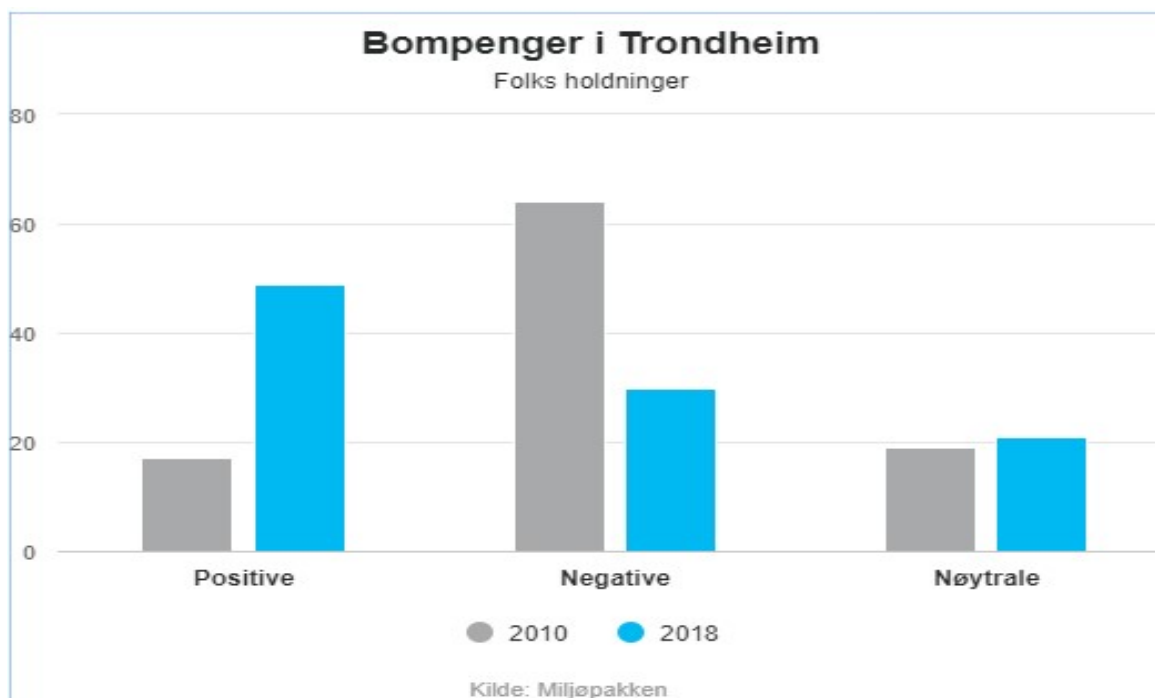
Aksjonsgruppen stilte liste ved kommunevalget i Stavanger i 2015 og fikk tre representanter inn i Stavanger bystyre. I forkant av valget 2019 registrerte gruppen seg som et nasjonalt politisk parti og stilte lister i fire fylker⁸ og 11 kommuner⁹. De havnet i posisjon i Stavanger og Sandnes, og oppnådde hele 16 % av stemmene i Bergen. Utover dette var det protestaksjoner mot bompenger også en rekke andre steder i landet i forkant av kommune- og fylkestingsvalget 2019, og bompenger ble [av enkelte](#) utropt til den viktigste saken ved dette valget.

I en [kronikk](#) i Aftenposten i januar 2019 argumenterte forskerne Tarje Wanvik og Håvard Haarstad for at motstanden mot bompenger drives av tre faktorer: skjevfordeling av virkemidlene gjennom at bompenger har en tendens til å ramme bilister hardest; bompengenes natur som flat beskatning som rammer sosioøkonomisk utsatte grupper hardere, i tillegg til generøs subsidiering av elbiler som tenderer til å begunstige dem som allerede er bemidlet fra før; og sosiale mediers funksjon som ekkokammer i kombinasjon med en bredere antielitisme i samfunnet som helhet.

I Trondheim har det derimot knapt har vært protester knyttet til bompenger i løpet av de senere årene. Antallet som er negative til bomring, er mer enn halvert på åtte år i Trondheim ifølge den siste meningsmålingen til Miljøpakken fra juni 2018. Færre enn én av tre er negative, mens nesten halvparten av de spurte er positive. Riktignok har utvidelsen av byvekstavgiften medført en del misnøye i omlandet rundt Trondheim. I nabokommunene Klæbu, Malvik, Melhus, Midtre Gauldal, Orkdal, Skaun og Stjørdal har det vært misnøye med dagens innkrevningssystem. Misnøyen er i hovedsak knyttet til fordeling av den økonomiske belastningen mellom trafikantene i nabokommunene til Trondheim og trafikantene i Trondheim. Videre er det misnøye med at endret kjøremønster for å unngå bompenger har ført til økt trafikk i noen områder, spesielt i Røddeområdet (Åsvegen i Melhus) (St. prp 172 S 2012–13).

⁸ Rogaland, Vestland, Vestfold/Telemark og Viken

⁹ Oslo, Bergen, Stavanger, Sandnes, Skien, Porsgrunn, Askøy, Sola, Klepp, Alver, Øygarden



Figur 10: Holdninger til Miljøpakken (Kilde Miljøpakken)

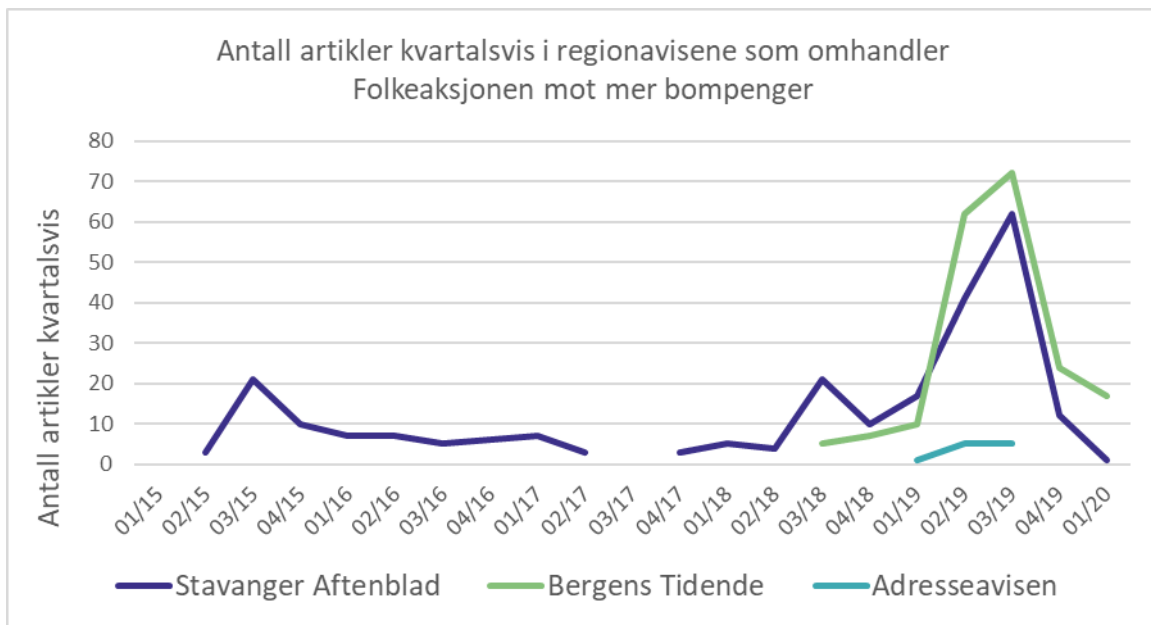
Hvorfor har dette skjedd i Trondheim? Lokalpolitikere [peker på](#) flere grunner: – Alle trafikanter har fått det bedre. Det er billigere å kjøre kollektivt enn det ellers ville vært. Syklistene har fått bedre og flere sykkelveier og gående har blant annet fått snarveier. Og de som kjører bil kommer raskere frem, sier Henning Lervåg som leder Miljøpakkens sekretariat. Geirmund Lykke (KrF) deler Lervågs vurdering, og trekker frem lavere bomtakster sammenlignet med andre byer. «*Passerer du bommen 110 ganger, har du nådd maksimum for betaling. – Selv de som kjører veldig mye slipper å betale stort mer enn 1.500 kroner i måneden*¹⁰. Takstene er så lave blant annet fordi vi ikke har hatt ambisjoner om å bygge bybane på skinner, eller å ha flere massive prosjekter gående samtidig. Vi har lagt stor vekt på å ha et samlet ambisjonsnivå som ikke i for stor grad utfordrer dem som skal bidra med bompenger.»

6.2. Medieoppmerksomhet

Det er store forskjeller mellom Bergen, Trondheim og Nord-Jæren når det gjelder hvilken oppmerksomhet ulike deler av samferdselspolitikken i disse byområdene har fått. Vi har tatt utgangspunkt i ord som bompenger, rushtidsavgift, nullvekst, Miljøpakken, Bymiljøpakken, Miljøløftet og Folkeaksjonen Nei til mer bompenger og undersøkt hvor mange artikler i henholdsvis Stavanger Aftenblad, Adresseavisen og Bergens Tidende som inneholder disse ordene. Diagrammene under viser antall artikler kvartalsvis i de ulike avisene.

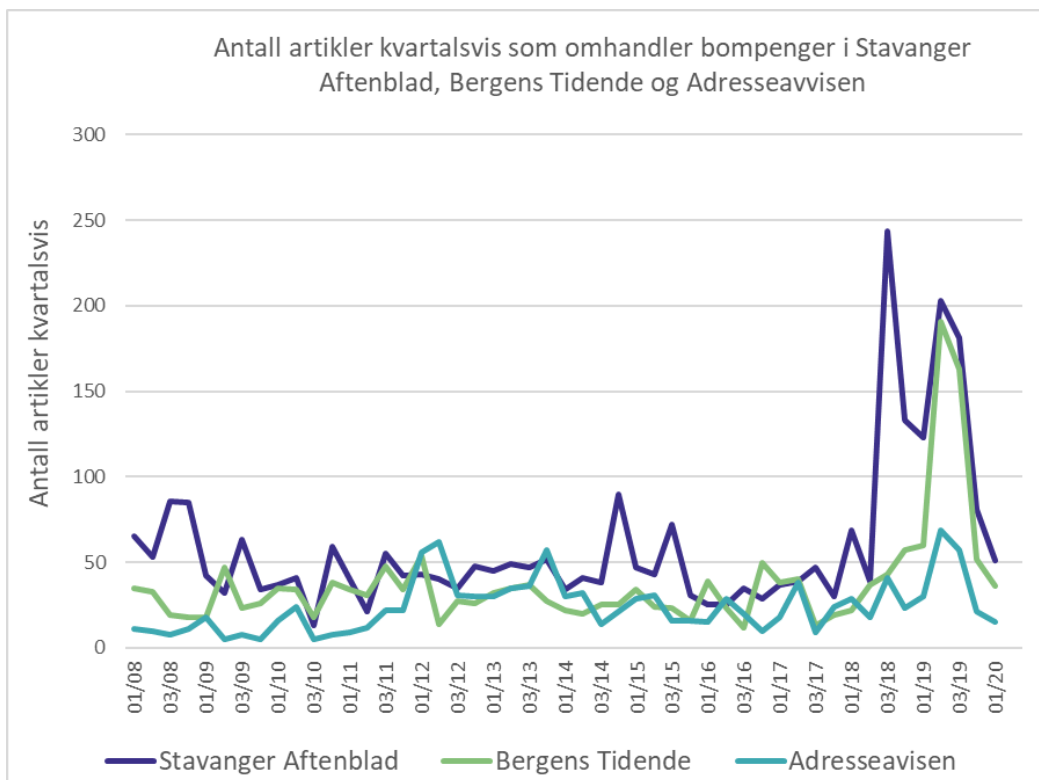
Figuren under viser antall artikler i henholdsvis Stavanger Aftenblad, Bergens Tidende og Adresseavisen som omhandler Folkeaksjonen mot mer bompenger. Samlet sett var det 245 artikler i Stavanger Aftenblad, 201 i Bergens Tidende og 12 i Adresseavisen.

¹⁰ Sett i forhold til bompengebelastningen på Nord-Jæren viser beregningene i kapittel 5.2 at bompengebelastningen ikke er særlig høyere på Nord-Jæren, men her har det vært store protester.



Figur 11: Antall avisartikler kvartalsvis om Folkeaksjonen Nei til mer bompenger (Kilde A-tekst Retriever)

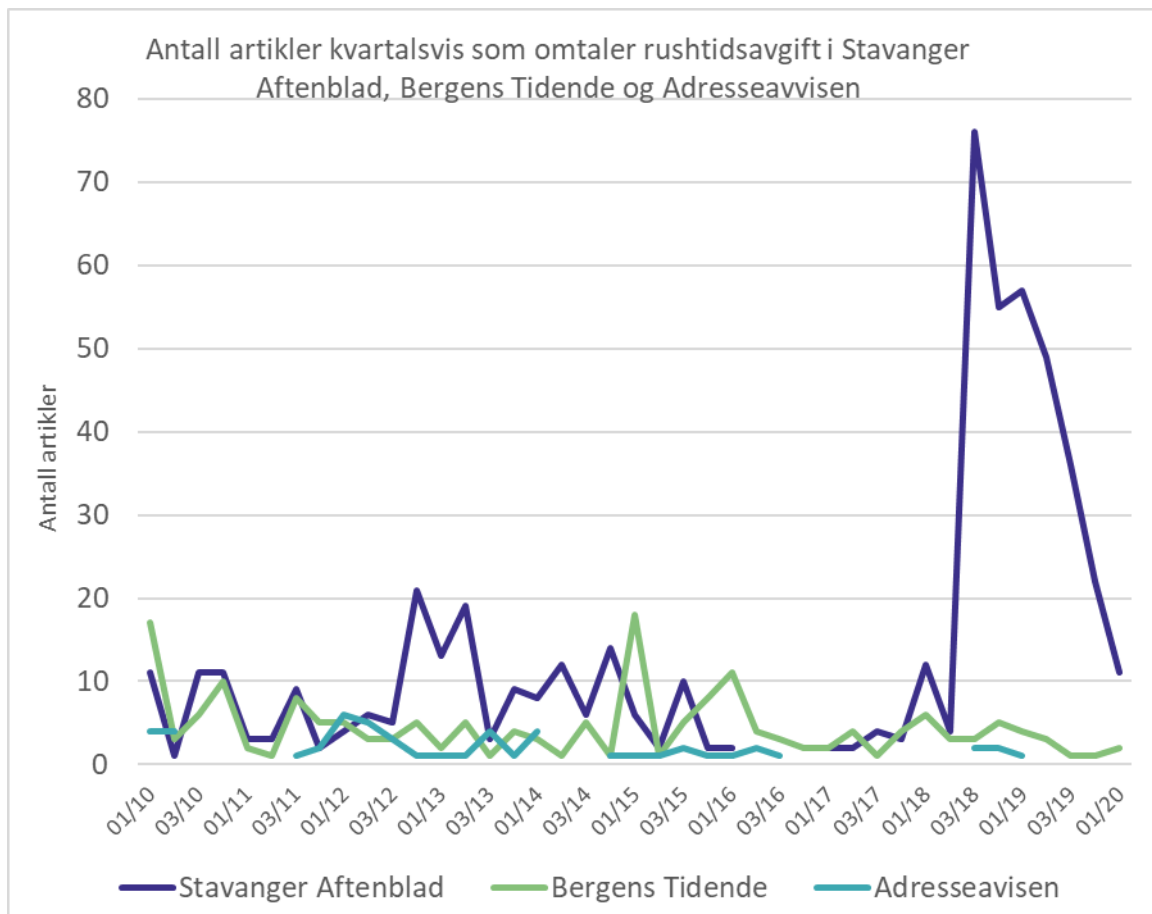
Figuren under viser antall artikler i henholdsvis Stavanger Aftenblad, Bergens Tidende og Adresseavisen som omhandler Bompenger i perioden januar 2008 til og med mars 2020. Samlet sett var det nesten seks tusen artikler om bompenger i de tre avisene i denne tolvårsperioden fordelt med 2 914 artikler i Stavanger Aftenblad, 1 827 i Bergens Tidende og 1 186 i Adresseavisen.



Figur 11: Antall avisartikler kvartalsvis om Bompenger (Kilde A-tekst Retriever)

Figuren illustrerer godt det store medieoppmerksomheten dette fikk fra andre halvår 2018 til og med tredje kvartal 2019 på Nord-Jæren og tilsvarende kvartal 2 og 3 i 2019 i Bergen. Relativt sett har det vært begrenset oppmerksomhet i Trondheim.

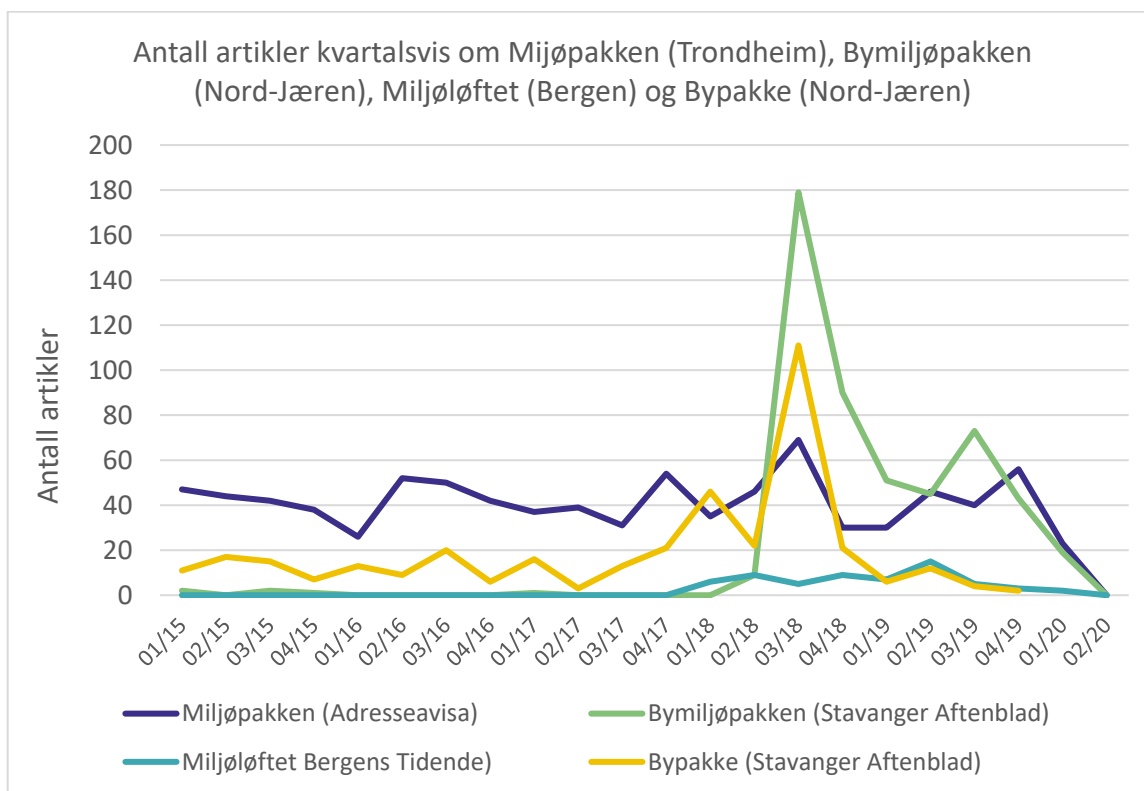
Figuren under viser antall artikler i henholdsvis Stavanger Aftenblad, Bergens Tidende og Adresseavisen som omhandler Rushtidsavgift i perioden januar 2010 til og med mars 2020. Samlet sett var det om lag 750 artikler der rushtidsavgift ble nevnt i de tre avisene i denne tiårsperioden fordelt med 526 artikler i Stavanger Aftenblad, 181 i Bergens Tidende og 58 i Adresseavisen.



Figur 12: Antall avisartikler kvartalsvis om Rushtidsavgift (Kilde A-tekst Retriever)

Figuren illustrerer at rushtidsavgift kun i begrenset grad har vært tema i Adresseavisen, selv om det har vært rushtidsavgift der i mange år.

Informasjon i mediene om innholdet i den lokale samferdselspolitikken kan også ha betydning for samfunnsmessig aksept av politikken. Diagrammet under viser antall artikler som omtaler henholdsvis Miljøpakken (Adresseavisen), Bymiljøpakken/Bypakke (Stavanger Aftenblad) og Miljøløftet (Bergens Tidende) i perioden 2015 til og med mars 2020. Samlet sett viser gjennomgangen at Miljøpakken omtales 877 ganger i Adresseavisen, Bymiljøpakken omtalen 515 ganger og Bypakken 375 ganger i Stavanger Aftenblad, mens Miljøløftet kun har 61 treff.



Figur 13: Antall avisartikler kvartalsvis om Miljøpakken, Bymiljøpakken/Bypakken og Miljøløftet (Kilde Atekst/Retriever)

Diagrammet viser at Miljøpakken blir omtalt i Adresseavisen rundt førti gangen i kvartalet i hele perioden, mens Bymiljøpakken/Bypakken har mest oppslag fra tredje kvartal 2018 og ut 2019. Sammenligner en antall artikler i Adresseavisen som omtaler bompenger med antall som omtaler Miljøpakken i perioden etter 2015 ser en at det jevnt over er noe flere som omtaler Miljøpakken enn bompenger. Tilsvarende sammenligning for Stavanger Aftenblad viser at det jamt over er mange flere artikler i Stavanger Aftenblad som omtaler bompenger enn Bymiljøpakken. Dette indikerer at regionavisenes framstilling av samferdselspolitikken i Trondheim og på Nord-Jæren er svært forskjellig.

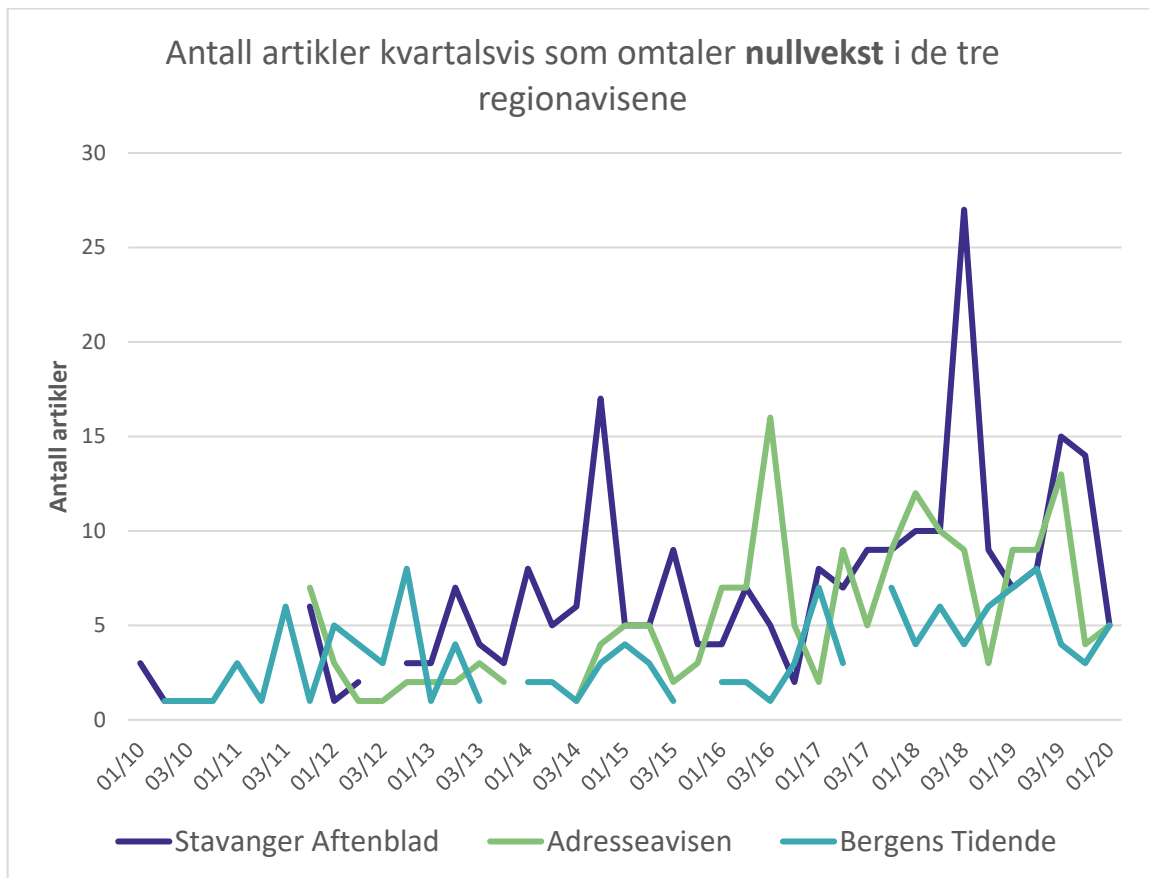
En gjennomgang av antall avisartikler som omtalte henholdsvis de mest profilerte kollektivløsningene i de ulike byområdene viste at:

- Metrobuss hadde 321 oppslag i en treårsperiode fram til mars 2020
- Bussvei har hatt 896 oppslag i Stavanger Aftenblad i den siste tiårsperioden¹¹.
- Bybane har hatt 1871 oppslag i Bergens Tidende i den siste tiårsperioden.

Ser vi på et noe mer nøytralt begrep som Nullvekst er det også tydelige forskjeller mellom de tre byområdene. Samlet sett viser gjennomgangen at Nullvekst omtales 102 ganger i Adresseavisen, 235 ganger i Stavanger Aftenblad og 165 ganger i Bergens Tidende. Dette illustrerer at likelydende begrep som betegner målsettingene som byvekstavgiftene i samtlige tre byområder får mest

¹¹ I samme tidsrom har bybane hatt 1380 oppslag i Stavanger Aftenblad, noe som henger sammen mye oppmerksomhet i forbindelse med konseptvalgutredningen i tidsrommet fra 2010 til 2012 der det var store konflikter om dette på Nord-Jæren.

oppmerksomhet i Stavanger Aftenblad, deretter kommer Bergens tidende og så Adresseavisen. Dette indikerer en forskjell i disse regionavisenes vektlegging av klima- og samferdselspolitikk.



Figur 14: Antall avisartikler kvartalsvis om Nullvekst (Kilde Atekst/Retriever)

6.3. Oppsummering

Gjennomgangen over viser tydelig at det er svært stor forskjell mellom Nord-Jæren og Trondheim når det gjelder den samfunnsmessige aksept av den lokale samferdselspolitikken. I Trondheim slutter befolkningen i stor grad opp om samferdselspolitikken og det registreres også en økende aksept av bompenger. En gjennomgang av antall avisoppslag i Adresseavisen om ulike samferdselsbegrep tyder på at innholdet i samferdselspolitikken (Miljøpakken) får jamt over flere oppslag enn omtale av bompenger. Forskjellen fra Nord-Jæren er slående. På Nord-Jæren er det dannet et politisk parti på grunnlag av motstand mot bompenger som både har fått representanter inn i bystyrene i Stavanger og Sandnes og i fylkestinget i Rogaland. Det har vært store demonstrasjoner over lang tid og mange tilfeller av trakassering politikere og ansatte i samferdselssektoren. Stavanger Aftenblad har for de fleste samferdselspolitiske begreper 2–3 ganger som mange avisoppslag som Adresseavisen.

Forskjellen i samfunnsmessig aksept og i mediene oppmerksomhet betyr at det er svært forskjellig arbeidsvilkår for administrasjonen (sekretariatene) og for politikerne på Nord-Jæren og i Trondheim når de skal å utforme og iverksette samferdselspolitiske tiltak. I Trondheim oppleves det i all hovedsak støtte og aksept for tiltakene, mens på Nord-Jæren har situasjonen vært preget av interne konflikter mellom de lokale partene, demonstrasjoner og liten samfunnsmessig aksept.

7. Oppsummerende vurderinger

Gjennomgangen av sentrale stortingsdokumenter, nasjonale transportplaner, lokale politiske dokumenter og bymiljøavtaler og byvekstavtaler viser at det var mange likhetstrekk mellom Trondheim og Nord-Jæren når det gjaldt utfordringene rundt år 2010; høy befolkningsvekst med påfølgende vekst i biltrafikken og et kollektivsystem som ikke var i stand til å konkurrere. Samtidig var det påfallende forskjeller. Mens politikerne i Trondheimsregionen var svært tidlig ute med å ta grep for å håndtere denne situasjonen, der utbygging av veg, investeringer i kollektivtrafikk og økte bompenger var sentrale tiltak, har politikerne på Nord-Jæren slitt med å kunne samle seg om liknende tiltak. Denne situasjonen har gradvis endret seg, og nå gjennomføres det kraftfulle prosjekter og tiltak i begge byområder der ett av hovedmålene for satsingene i regi av henholdsvis Miljøpakken i Trondheim og Bymiljøpakken på Nord-Jæren er null vekst i personbiltrafikk. Selv om det er mange likhetstrekk når det gjelder den overordnede politikken, er det også mange forskjeller mellom byområdene.

En vesentlig forskjell i **prosjektprofilen** mellom Miljøpakken og Bymiljøpakken ifølge de nye byvekstavtalene er at investeringene er mye større på Nord-Jæren. En annen forskjell er at investeringene på Nord-Jæren domineres av store infrastrukturprosjekter (vegutbygging, bussvei og sykkelstamveg), mens hovedsatsingen i Trondheim er Metrobuss og mange mindre prosjekter. Dersom vegutbyggingstiltak i byregionene utenom disse pakken også inkluderes, minskes forskjellene på grunn av store vegprosjekter på E6 nord og sør for Trondheim.

Overordnet sammenligning av prosjekter og tiltak i byområdene

Den sammenlignende vurderingen av **restriktive** (bompenger og parkeringspolitikk) og til retteleggende tiltak i byområdene viser at Trondheim har iverksatt en noe mer restriktiv politikk for kjøring med privatbil enn Nord-Jæren. **Vegutbyggingsprosjektene** som er gjennomført, vil forbedre framkommeligheten for personbiltrafikk inn til begge byområder, men forbedringen er betydelig mer omfattende på Nord-Jæren og vil sannsynligvis bidra til større økning i personbiltrafikken fra 2020 enn hva vegprosjektene i Trondheim vil bidra med. I perioden fram til 2027 vil imidlertid framkommeligheten på innfartsårene til Trondheim forbedres vesentlig, mens framkommelighets-forbedringene på Nord-Jæren nok kommer senere og ikke er like store.

I begge byområder stimuleres det til **økt kollektivreiseing** med mange ulike tiltak. På Nord-Jæren har økt ruteproduksjon, billettsamordning med tog og takstreduksjon bidratt til økt kollektivtrafikk. I Trondheim er Metrobuss-satsingen sentral, men det er usikkert om denne har bidratt til økt kollektivtrafikk. Det er vanskelig å anslå hvilke av byene som her mest effektfulle tiltak på kollektivsiden fram til nå.

Det arbeides med små og store prosjekter i begge byområder for å stimulere til økt **sykling og gange**. Sykkelstamvegen som er under arbeid på Nord-Jæren vil når den er ferdigstilt (2023), bidra til at Nord-Jæren har lange strekninger med høyere kvalitets sykkelveg enn det en kan finne i Trondheim. Det er likevel vanskelig å forutsi om mulig å se at noen av byområdene vil oppnå større økning i sykkelandel enn den andre.

Ser man de restriktive og de tilretteleggende tiltak under ett, viser undersøkelser så langt at de restriktive tiltakene har større virkning på reisemiddelfordeling og nedgang i bilbruk enn de tilretteleggende tiltakene. Ut fra et slik resonnement kan en anta at Trondheimsområdet som har mer restriktive tiltak enn på Nord-Jæren, vil oppnå større nedgang i bruk av privatbil enn på Nord-

Jæren. Samtidig vil vegprosjektene stimulere til økt privatbiltrafikk i begge byområder. Stimuleringstiltakene for økt kollektivbruk og mer sykling og gange vil antakelig virke best i kombinasjon med restriktive tiltak. Basert på dette kan en antakelse være at Trondheimsområdet vil lykkes bedre enn Nord-Jæren med å få en større andel til å benytte kollektive reisemidler, samt sykling og gange.

Organisering og styring

Det er mange likhetstrekk mellom Trondheim og Nord-Jæren når det gjelder organisering og styring av henholdsvis Miljøpakken og Bymiljøpakken, men det er også noen forskjeller. Selv om den formelle organiseringen av styringsgruppen ser forholdsvis lik ut, er det en vesentlig forskjell at alle de fire kommunene på Nord-Jæren har deltatt i styringsgruppen fra 2015, mens nabo-kommunene til Trondheim først i 2019 ble med i den politiske styringsgruppe.

På Nord-Jæren har det vært betydelig uenighet innbyrdes mellom de fem lokale partene og også med staten. I styringsgruppene har det vært mye arbeid med å forhandle seg fram til enighet. Dette kommer i tillegg til at det har vært betydelig motstand i befolkningen mot bompengepropellet. Situasjonen i Trondheim har ikke vært preget av innbyrdes uenighet eller av motstand mot bompengepropellet, snarere tvert imot.

En annen forskjell i organiseringen er at Trondheim har et *kontaktutvalg* som har ansvar for administrativ oppfølging, mens Nord-Jæren mangler en slik instans. Programrådet i Trondheimsmodellen ser ut til å ha lik funksjon som Administrativ koordineringsgruppe (AdmK) på Nord-Jæren. En forskjell er at møtene i AdmK leder av sekretariatsleder, mens møtene i Programrådet ledes av Trondheim kommune.

Miljøpakkens sekretariat består av fem personer, og i tillegg er en kommunikasjonsperson ansatt i Trondheim kommune tett koblet til sekretariatet. Sekretariatet er lokalisert i lokalene til Trondheim kommune. Bymiljøpakkens sekretariat på Nord-Jæren består av fire fagpersoner. De har vært samlokalisert med Statens Vegvesen, men er nå fra 2020 lokalisert sammen med både Statens vegvesen og Samferdselsavdelingen i Rogaland Fylkeskommune (etter at Sams vegadministrasjon ble overført til Rogaland Fylkeskommune). Det er således både noen forskjeller i størrelse og hvilke instanser sekretariatet er samlokalisert med.

Gjennomgangen av hvilke instanser som er sentrale for gjennomføring av henholdsvis Miljøpakken og Bymiljøpakken viser at det er både likheter og forskjeller.

- Sekretariatene har i hovedsak sammen type funksjon, men det virker tydelig at sekretariatet på Nord-Jæren har hatt mye mer arbeid enn sekretariatet i Trondheim med å legge til rette for forhandlinger mellom mange parter med til dels ulike interesser. Sekretariatet i Trondheim oppfattes å være tyngre involvert i samferdselsfaglige problemstillinger enn sekretariatet på Nord-Jæren.
- Statens vegvesen ser ut til å ha noenlunde samme rolle og oppgave i hhv. Miljøpakken og Bymiljøpakken, men det er flere vegprosjekter for Statens vegvesen på Nord-Jæren og de har også ansvar for sykkelstamvegen. Før 2020 var det også Sams vegadministrasjon som hadde ansvar for Bussveien, det største prosjektet i Bymiljøpakken. Samlet sett framstår det som at Statens vegvesen har hatt en mer sentral rolle på Nord-Jæren enn i Trondheim. Med overføring av oppgavene til Sams vegadministrasjon til Rogaland fylkeskommune vil dette imidlertid endre seg noe.

- Fylkeskommunene har forskjellige roller i Miljøpakken og Bymiljøpakken. På Nord-Jæren framstår Rogaland Fylkeskommune som den mest sentrale aktøren med ansvar for de viktigste prosjektene i Bymiljøpakken og også for kollektivtrafikken, mens Trøndelag fylkeskommune har en mindre framtreddende rolle i Trondheim.
- Trondheim kommune har hatt en mer sentral rolle i Miljøpakken enn de fire kommunene på Nord-Jæren har hatt i Bymiljøpakken. Det har blant annet sammenheng med at Trondheim kommune har ansvar for svært mange mindre prosjekter og at Trondheim kommune ivaretar oppgaver (mobilitetsoperatør, sykkelordninger) som blir gjennomført av Kolumbus (på vegne av Rogaland fylkeskommune) på Nord-Jæren.
- Kolumbus og AtB er begge ansvarlig for drift av kollektivtrafikk, men Kolumbus har i tillegg oppgaver knyttet til HjemJobbHjem, bysykkelordning og skal fungere som mobilitetsoperatør. I det siste er det også betydelig koordineringsoppgaver med de andre aktørene i Bymiljøpakken.
- Faggruppene fungerer forskjellig. I Miljøpakken blir faggruppene nå avvirket, mens i Bymiljøpakken har faggruppene viktige oppgaver knyttet til å foreslå og å prioritere tiltak innenfor programområdene.

Årsak til forskjellene har både sammenheng med at Miljøpakken og Bymiljøpakken har noe forskjellig profil (relativt sett mer infrastrukturprosjekter på Nord-Jæren enn i Trondheim) men også med at det er fire «likeverdige» kommuner på Nord-Jæren, mens det i Trondheim kun har vært en kommune fram til nå.

Samfunnsmessig aksept av samferdselspolitikken i byområdene.

Det er svært stor forskjell mellom Nord-Jæren og Trondheim når det gjelder den samfunnsmessige aksept av den lokale samferdselspolitikken. I Trondheim slutter befolkningen i stor grad opp om samferdselspolitikken og det registreres også en økende aksept av bompenger. En gjennomgang av antall avisoppslag i Adresseavisen om ulike samferdselsbegrep tyder på at innholdet i samferdselspolitikken (Miljøpakken) får jamt over flere oppslag enn omtale av bompenger. Forskjellen fra Nord-Jæren er slående. På Nord-Jæren er det dannet et politisk parti på grunnlag av motstand mot bompenger som både har fått representanter inn i bystyrene i Stavanger og Sandnes og i fylkestinget i Rogaland. Det har vært store demonstrasjoner over lang tid mange tilfeller av trakassering politikere og ansatte i samferdselssektoren. Stavanger Aftenblad har for de fleste samferdselspolitiske begreper 2–3 ganger som mange avisoppslag som Adresseavisen.

Forskjellen i samfunnsmessig aksept og i mediene oppmerksomhet betyr at det er svært forskjellig arbeidsvilkår for administrasjonen (sekretariatene) og for politikerne på Nord-Jæren og i Trondheim når de skal å utforme og iverksette samferdselspolitiske tiltak. I Trondheim oppleves det i all hovedsak støtte og aksept for tiltakene, mens på Nord-Jæren har situasjonen vært preget av interne konflikter mellom de lokale partene, demonstrasjoner og liten samfunnsmessig aksept.

8. Referanser

Stortingsdokumenter

- Stortingsmelding nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk
- Stortingsproposisjon nr 85 (2008–2009) Om delvis bompengefinansiering av miljøpakke for transport i Trondheim
- Innstilling S 347 (2008–2009) Delvis bompengefinansiering av miljøpakke for transport i Trondheim
- Stortingsmelding nr 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019
- Stortingsmelding nr. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk
- Stortingsproposisjon nr 172 S (2012–2013) Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2
- Innstilling 494 S (2012–2013) Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2
- Stortingsproposisjon 47 S (2016–2017) Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland
- Innstilling 214 S (2016–2017) Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland
- Stortingsproposisjon nr 36 S (2017–2018) Miljøpakke Trondheim trinn 3
- Innstilling nr 157 S (2017–2018) Miljøpakke Trondheim trinn 3

Andre dokumenter

- Nasjonal transportplan 2022–2033; Oppdrag 5: byområdene
- Statens Vegvesen, Region Midt Ressursavdelingen Trafikkseksjonen 2015: Evaluering av Miljøpakke Trondheim – Om bruken av bompengemidlene samsvarer med nytteprinsippet
- Statens Vegvesen: Region Midt styrings- og strategiseksjonen 2017 Rapport Byutredning Trondheimsområdet trinn 1
- Statens Vegvesen, Region Midt styrings- og strategiseksjonen 2018: Byutredning Trondheimsområdet – trinn 2 Økt sykkelandel i Trondheim og knutepunktutvikling i Trondheimsområdet
- Statens Vegvesen (2018): Region Midt Konsekvenser av jernbanetiltak i Trondheimsområdet Byutredning Trondheimsområdet – fase 2
- Statens Vegvesen: Region Vest styrings- og strategistab 2017 Høringsutgave Byutredning Nord-Jæren trinn 1
- Statens Vegvesen, Region Vest styrings- og strategistab 2018: Byutredning Trondheimsområdet – trinn 2 Knutepunktutvikling, innfartsparkering og dobbeltspor versus enkeltspor Sandnes – Nærbø
- DNV, Advansia AS og SNF (2012) KS1
- Miljøpakke for transport i Trondheim (2016): Handlingsprogram 2017–20

- Rogaland Fylkeskommune 2012: Sammenstilling av konsekvenser og anbefalinger KVVU Transportsystemet på Jæren
- Byvekstavtale mellom Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2019–2029
- Byvekstavtale mellom Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune og Staten 2017–2023
- Bypakke Nord-Jæren: Handlingsprogram 2018–2021
- Bymiljøpakken: Utkast Handlingsprogram 2021–2024
- Byvekstavtale Nord-Jæren 2019–2029
- Bymiljøavtale mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten v/Samferdsesldeperementet
- Bymiljøavtale mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten 2019–2029
- Miljøpakkens sekretariat (2019): «Evaluering av resultater – Miljøpakke Trondheim 2018 (2008–2018) Rapport 1/2019