



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Ifølgje liste

Dykkar ref

19/00157-1

Vår ref

19/91-53

Dato

2. januar 2020

**Prioritert byvekstavtale og prosjektinnspill til Nasjonal Transportplan 2022-2032 samt oppfølging av regjeringspartia sin bompenggeavtale**

Eg viser mellom anna til brev frå 17. oktober 2019 om prioritert byvekstavtale og prosjektinnspill til Nasjonal Transportplan 2022-2032.

Høgre, FrP, Venstre og KrF har sidan 2013 hatt ei sterk satsing på samferdsel. Dette har gjeve gode resultat både for veg, kollektivtransport, bymiljø og klima. I den seinare tida har det likevel vore eit auka fokus på at kostnadene for folk flest ved bompenggefinansiering har blitt for høge. Regjeringa har teke dette på alvor, og blei den 23. august i år samde om ulike tiltak for å redusere bompenggebelastninga for bilistane og samstundes tiltak for å auke satsinga på kollektivtransport. Dette er nærare omtalt i forslaget til statsbudsjettet for 2020, jf. Prop. 1 S (2019-2020) for Samferdselsdepartementet.

For Tromsø vil regjeringspartia sin bompenggeavtale bety følgjande:

*Vidareutvikling av nullvekstmålet*

Regjeringa er i gang med å fastsetje eit vidareutvikla nullvekstmål med fokus på reduserte utslepp (lokale utslepp og klimagassutslepp), støy, framkomst og arealbruk. Når det vidareutvikla nullvekstmålet er fastsett, vil det bli lagt til grunn i ein eventuell ny belønningssavtale med Tromsø.

*Midlar til reduserte billettprisar*

Regjeringa har foreslått ei årleg løyving på 300 mill. kr til reduserte billettprisar på kollektivtrafikk i dei store byane. Samferdselsdepartementet legg til grunn at alle dei ni byområda som er omfatta av ordninga med byvekstavtale, får ein del av dette tilskotet. Dei fem mindre byområda, inkludert Tromsø, kan få tildelt 20 mill. kr kvar i 2020. Eg viser til nærare omtale i Prop. 1 S (2019-2020) og under omtalen av belønningssmidlar nedanfor.

### *Belønningsmidlar*

Tromsø kommune og Troms fylkeskommune har idag ein avtale om midlar frå belønningsordninga for 2019. Avtalen inneber eit statleg tilskott på 65 mill kr i 2019.

Samferdselsdepartementet vil leggje til rette for å vidareføre belønningsmidlane på 2019-nivå for Tromsø. Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune kan søkje Samferdselsdepartementet om ny belønningsavtale dersom det er lokalt ønskje om det.

Eg legg vidare opp til at midlane til reduserte prisar på kollektivtrafikk kan søkjast på i same prosess, og for same tidsperiode som for nye belønningsmidlar. Midlane til reduserte prisar på kollektivtrafikk skal i så tilfelle rapporterast på i same prosess som rapporteringa for belønningsmidlane. Rapporteringa skal sikre at det er mogleg å kontrollere at midlane blir nytta som føresett.

### *Krav om lokal eigendel på 20 pst.*

Regjeringspartia sin bompenggeavtale føreset ein fylkeskommunal/kommunal eigendel på 20 pst. av investeringar på fylkeskommunale eller kommunale prosjekt i nye bypakker. Bompengar kan ikkje finansiere eigendelen. Vidare skal berekninga av eigendelen ta utgangspunkt i investeringskostnader utan mva. Nye bypakker blir vurdert som nye dersom det ikkje allereie eksisterer ein bompenggefinansiert bypakke i byområdet, eller om den allereie etablerte bypakka blir utvida med nye prosjekt og/eller nye kommunar kjem inn i styringa av bypakka.

Lokale styresmakter må generelt gå gjennom sine bompenggefinansierte bypakker på nytt i lys av kravet om 20 pst. eigendel, (i tillegg vil det vere krav til porteføljestyring og kostnadskontroll som blir nærare omtalt nedanfor) dersom dei ønskjer sine respektive nye eller reviderte bompenggefinansierte bypakker lagt fram for Stortinget.

Investeringar på fylkeskommunale eller kommunale prosjekt i ein eventuell bypakke for Tromsø er omfatta av kravet om lokal eigendel på 20 pst.

### *Utviding av timesregel*

For dei byområda som er aktuelle for byvekstavtale og som allereie har ein vedteken timesregel i sine bompenggefinansierte bypakker, stiller regjeringa seg positiv til at timesregelen kan utvidast til ein tretimers-regel for bompasseringar på ettermiddagen. Ei slik endring vil berre bli innført dersom lokale styresmakter initierer og vedtek dette, og det er rom for det innanfor den økonomiske ramma for pakka. Det må òg vurderast nytt framlegg for Stortinget, dersom det er lokalpolitisk ønske om ei slik endring.

### *Porteføljestyling og kostnadskontroll*

Eg vil understreke at prosjekta i porteføljestyrt bompenggepakker/bypakker skal gjennomførast innanfor ei fastsett økonomisk ramma. Eventuell kostnadsauke og/eller inntektssvikt skal skje ved kutt i porteføljen. Eventuell kostnadsauke etter fastsett styrings- og kostnadsramme i einskilde prosjekt og/eller inntektssvikt skal handterast i den løpande porteføljestylinga, og ikkje gjennom auka takstar og/eller forlenga innkrevjing. Det vil derfor ikkje vere aktuelt framover å leggje fram reviderte pakker for Stortinget utelukkande for å dekkje inn kostnadsauke i einskilde prosjekt eller inntektssvikt som følgje av lågare trafikk enn

føreset i desse byområda. Staten vil leggje vekt på at framtidige bypakker blir dimensjonert til den faktiske inntektsstraumen. Dersom kostnadene i porteføljen overskrider forventede inntekter, vil staten leggje stor vekt på å redusere kostnadene i pakka. Det skal altså dokumenterast at inntektene frå ei bypakke faktisk kan finansiere alle prosjekt som ligg i pakka. Prosjekta i pakka må òg gå fram i prioritert rekkefølge.

#### *Byvekstavtaler og nye bypakker*

I statsbudsjettet for 2020, jf. Prop. 1 S (2019-2020), er det satt av budsjettmidlar til å vidareføre belønningssidlane i dei fem mindre byområda, men ikkje til byvekstavtaler. Når regjeringa har fastsatt eit vidareutvikla nullvekstmål vil det bli tatt stilling til når det skal inviterast til oppstart av forhandlingar om byvekstavtale. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til vidare handtering av oppstart av forhandlingar om byvekstavtaler i dei fem mindre byområda, dersom det er ønske om slike avtaler lokalt.

Basert på lokalpolitiske initiativ og vedtak i kommunestyra vil regjeringa kunne legge fram forslag om bypakker, så lenge dei tilfredsstillar føringane som leggst i dette brevet.

Dersom det etter lokalt ønske skal leggst fram ein bompengefinansiert bypakke for Tromsø for Stortinget, må det vidareutvikla nullvekstmålet ha kome til nytte før regjeringa tek stilling til pakka. Regjeringa arbeider no med å fastsette eit vidareutvikla nullvekstmål. For at Samferdselsdepartementet skal kunne ta stilling til reviderte eller nye bypakker gjer eg merksam på at det generelt gjeld eit krav om 20 pst. eigendel, porteføljestyring og kostnadskontroll, som nemnt ovanfor. Eg vil til slutt be om ei vurdering frå lokale styresmakter om dei meiner at eventuelle riksvegprosjekt bør takast ut og finansierast isolert eller som del av pakka. Dersom desse føresetnadane ikkje er på plass vil Samferdselsdepartementet ikkje ha tilstrekkeleg grunnlag til å vurdere pakkane, og dei vil med andre ord verte sende attende til kommunestyra som har vedteke dei.

Tromsø kommune og Troms fylkeskommune har tidlegare fatta vedtak om eit bompengeprog. Desse vedtaka må nå gås gjennom på nytt i lys av dei føringane som er trekt opp her. Samferdselsdepartementet vil også i nær framtid sende oppdaterte føringar for bypakker til Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Innkrevjing av den lokale drivstoffavgifta i Tromsø er ikkje omfatta av dei føringane som er trekt opp her. Stortinget godkjente i sommar at denne ordninga blei forlenga frem til 31. juli 2022, jf Prop. 114 S (2018-2019). Desse midlane kan nyttast til investeringstiltak på offentleg veg.

Med helsing

Jon Georg Dale

*Dokumentet er elektronisk signert og har difor ikkje handskreven signatur.*

Kopi  
Avinor AS  
Fylkesmannen i Troms og Finnmark  
Kommunal- og moderniseringsdepartementet  
Vegdirektoratet

Adresseliste  
Troms og Finnmark fylkeskommune  
Tromsø kommune