

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

18/912-

17. mars 2022

Oppstart av forhandlinger om en byvekstavtale i Tromsø

Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet ønsker å legge til rette for at det kan inngås byvekstavtale for Tromsø slik det bl.a. fremgår av Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033*, og vil derfor invitere Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune til forhandlinger om en slik avtale.

Det skal ved starten av forhandlingene etableres en forhandlingsgruppe bestående av Statens vegvesen (leder), statsforvalteren, kommunen og fylkeskommunen, jf. Meld. St 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033* – kap. 8.2.2 og 8.2.4.

I forhandlingene skal nedenstående mandat legges til grunn fra statens side i forhandlingene. Mandatet er offentlig.

1. Overordnede rammer

Til grunn for avtalen skal retningslinjer for forhandlinger, slik de er omtalt i Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033* legges til grunn. Byvekstavtalen skal være et forpliktende samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunen. Avtalen vil være en intensjonsavtale og vil også være avhengig f.eks. av de årlige budsjettprosessene. Avtalen skal gjelde for ti år. Avtaleområdet skal følge Tromsø kommunes grenser.

2. Mål for byvekstavtalen

Det overordnede målet for byvekstavtalen er at *klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange* (nullvekstmålet). Dette må legges til grunn i forhandlingene. Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og stedsutvikling. Både nødvendige lokale og statlige tiltak, samt sammenhengen mellom disse for å nå nullvekstmålet, skal fremgå. Det samme må være tilfelle med finansieringen av tiltakene og hvilke virkemidler partene vil benytte, og hvordan de vil samarbeide for å nå nullvekstmålet. Både arealtiltak, transporttiltak og parkeringstiltak må omtales.

Dersom lokale parter ønsker det, kan det legges opp til lokale og mer ambisiøse mål enn nullvekstmålet. Dette forutsetter at lokale myndigheter selv forplikter seg til å gjennomføre tiltak som gir den ønskede måloppnåelsen. Det kan ikke legges til grunn økte statlige bevilgninger for å nå et mer ambisiøst mål enn nullvekstmålet.

3. Organisering av og rammer for forhandlingene og oppfølging/styring av avtalen

Det skal være en forutsetning i avtalen at gjennomføring av de planlagte tiltakene skal skje i tråd med prinsippene for god porteføljestyring. Tiltakene skal prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet til planlegging og gjennomføring. Videre skal det komme tydelig frem at eventuelle kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen, og ikke gjennom økte bomtakster og/eller forlenging av innkrevingsperioden for bompengedordningen ut over det som fremgår av Prop. 99 S (2020-2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark*. Det forutsettes at prosjekt og tiltak som finansieres av statlige midler og bompenger har en nøktern standard, fyller sin hovedfunksjon og bygger opp under nullvekstmålet. Arealtiltak skal innlemmes i byvekstavtalen og det skal fremgå tydelig hvordan ulike arealtiltak vil bidra til å oppnå nullvekstmålet i Tromsø.

Ved forhandlingsstart skal det etableres en forhandlingsgruppe som ledes av Statens vegvesen, og med representanter fra statsforvalteren og lokale parter. Lokal deltakelse avgjøres av de lokale partene.

Med utgangspunkt i det foreliggende mandatet skal Statens vegvesen lede forhandlingene og oppfølging av avtalen. Statsforvalteren vil ha et særlig ansvar fra statens side for å følge opp arealtiltakene i avtalen. Det må videre fremgå i avtalen at det skal utarbeides fireårige handlingsprogram og fastsettes årlige budsjetter. Styring av byvekstavtalen og bypakken, samt oppfølgingen av disse, skal være samordnet.

4. Finansiering

Byvekstavtalen vil bli finansiert med statlige midler, fylkeskommunale og kommunale midler, brukerfinansiering og eventuelt annen finansiering fra private aktører. Som det fremgår av Meld. St. 20 (2021-2022) *Nasjonal transportplan 2022-2033* er det forutsatt om lag 80,1 mrd. kr statlige midler til byområdene i planperioden, jf. kap. 10.7. Beløpet omfatter alle de ni byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler - og gjelder både tilskudd og investeringstiltak i hele planperioden.

Av dette beløpet er det lagt til grunn om lag 10 mrd. kroner til byvekstavtaler for Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Statens endelige bidrag til gjennomføring av porteføljen i byvekstavtalen vil bli fastsatt av Stortinget i de årlige budsjettene. Det må i forhandlingene hensyntas at NTP-rammene må fases gradvis inn og at nye forpliktelser som inngås dermed må være begrenset i de første årene av perioden.

I tillegg til dette kommer statlige midler og bompenger til store statlige investeringsprosjekter. Statlige midler til slike prosjekter er ikke en del av forhandlingene. E8 Flyplasstunnelen er et riksveiprojekt som er prioritert i Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033*.

I avtalen må det tas utgangspunkt i de økonomiske rammer slik de er trukket opp i Meld. St. 20 (2021-2022) *Nasjonal transportplan 2022-2033* og i Prop. 99 S (2020-2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark*. Det må legges opp til en balansert satsing på Tromsø sammenliknet med øvrige byområder. Det kan imidlertid legges opp til videreføring av dagens belønningsordning og eventuelt andre midler, slik det bl.a. er angitt i Prop. 99 S (2021-2022).

Det må også fremgå om alternative finansieringskilder, f.eks. grunneierbidrag og andre private bidrag, vil bli vurdert i det videre arbeidet.

4.1 Belønningsavtale

Samferdselsdepartementet har hatt belønningsavtaler med Tromsø siden 2015. Dagens avtale er for 2020-2023, med et årlig tilskudd på 65 mill. 2020-kr, samt et tilskudd på 20 mill. 2020-kr til reduserte billettpriser på kollektivtransport.

På bakgrunn av årsrapporteringen for 2017 ble 32,25 mill. 2018-kr av bevilgede midler holdt tilbake. Bakgrunnen var manglende måloppnåelse. Samtidig ble det gitt signaler om at beløpet ville kunne bli utbetalt om det ble inngått en byvekstavtale. Det kan derfor forhandles om at det tilbakeholdte beløpet kan inngå i det samlede økonomiske opplegget.

4.2 Fylkeskommunale og kommunale midler

Det skal i byvekstavtalen legges til grunn at fylkeskommunen og kommunen bevilger midler over eget budsjett til prosjekt og tiltak innenfor byvekstavtalen. Dette vil være midler både til investeringer og drift. Avtalen må derfor inneholde en fullstendig beskrivelse av det finansielle bidrag som fylkeskommunen og kommunen vil bevilge over egne prosjekt til slike prosjekter og tiltak, bl.a. med utgangspunkt i Prop. 99 S (2020-2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark*.

4.3 Brukerfinansiering

Bypakke Tenk Tromsø skal være en del av byvekstavtalen og det skal i avtalen vises hvilke tiltak som blir finansiert med bompenger. Rammene for bompengefinansiering i Prop. 99 S (2020-2021) *Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark* skal legges til grunn, herunder at innkreving av drivstoffavgift skal opphøre før bompengeinnkrevingen starter.

5. Fylkeskommunale/kommunale prosjekt og tiltak

Prosjekt/tiltak som gjelder fylkeskommunal kollektivtransport skal omtales i byvekstavtalen. Prioriteringen vil skje gjennom porteføljestyringen. Det samme gjelder for gang- og sykkelveitiltak som inngår i avtalen, og for tiltak som finansieres med belønningsmidler. Det skal også komme tydelig frem at det i alle prosjekt og tiltak skal legges vekt på nøkterne og funksjonelle tiltak.

Dersom det er naturlig og hensiktsmessig - og bidrar til måloppnåelsen - kan det i avtalen også legges opp til å utvikle lokale initiativ knyttet til smarte byer, utprøving av ny teknologi e.l.

6. Drift av kollektivtransport

Utviklingen av et samordnet kollektivtilbud skal omtales i byvekstavtalen. Det bør komme tydelig frem hvilke forpliktelser fylkeskommunen/kommunen påtar seg for å realisere dette tilbudet. Det må også fremgå om det er tenkt gjennomført effektiviseringstiltak i kollektivtransporten.

7. Arealutvikling

Kommunen og fylkeskommunen har som planmyndighet ansvar for utvikling og gjennomføring av arealpolitikken. Forventninger fremgår av kap. 8.2.2 i Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033*.

Det må i avtalen fremgå hvordan kommunens arealpolitikk legger til rette for at målet om nullvekst i personbiltrafikken nås, og det skal komme frem hvordan partene kan samarbeide om en effektiv arealbruk som bygger opp under nullvekstmålet og attraktiv by- og tettstedsutvikling, herunder også lokalisering av offentlige virksomheter med mange ansatte eller besøkende.

8. Oppfølging og rapportering

Effektene av tiltakene i byvekstavtalen må kunne dokumenteres, og det må i avtalen fremgå hvordan måloppnåelsen skal følges opp og rapporteres.

Trafikktellinger (byindeksen) skal være hovedindikatoren for oppfølgingen av det videreutviklede nullvekstmålet. Det er åpnet for at avtaleområdet kan deles opp i inntil tre ulike soner, slik at trafikken i hovedsak måles der hensynene bak nullvekstmålet er til stede. Lokale myndigheter vil kunne velge å innføre et nytt system med soneinndeling eller fortsette med systemet som ligger i tidligere avtaler, jf også Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033*, kap 8.2.3. I byvekstavtalen må det fremgå tydelig hvordan dette er tenkt gjennomført. Målingene vurderes på bakgrunn av et treårig glidende snitt. Trafikkarbeid som beregnes ved hjelp av reisevaneundersøkelsen, skal inngå som støtteindikator. Det skal være netto nullvekst i perioden.

Det skal fremgå at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for å sammenstille og rapportere resultater av byvekstavtalen til Samferdselsdepartementet.

Det skal også rapporteres på samlet bruk av midler og måloppnåelse i de årlige statsbudsjettene. Statens vegvesen har ansvaret for å sørge for at rapporteringen tilfredsstiller de krav som departementet tidligere har fastlagt. Enkle og gode rutiner på dette området, som bidrar til grunnlag for en enhetlig oversikt på tvers av ulike byområder bør sikres gjennom avtalen.

9. Sanksjoner og endringer i avtalen

Det må i avtalen komme frem at partene kan holde tilbake midler og/eller si opp avtalen dersom øvrige parter ikke følger sine forpliktelser, herunder at utviklingen ikke er i tråd med målsettingen. Partenes forpliktelser vil fremgå av avtalen. Før avtalen kan sies opp skal partene i fellesskap drøfte muligheten for andre alternativer enn å si opp avtalen. Det må i avtalen også tas inn at avtalen kan reforhandles ved behov, for eksempel etter framleggelse av ny Nasjonal transportplan eller ved større revisjoner av Bypakke Tenk Tromsø.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)
avdelingsdirektør

Anders Martin Fon
utredningsleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi:
Kommunal- og distriktsdepartementet
Statsforvalteren i Troms og Finnmark
Troms og Finnmark fylkeskommune
Tromsø kommune
Jernbanedirektoratet