

Arkivsaknr 20/07657-1  
Saksbehandler Guri Ugedahl

<b>Saksgang</b>	<b>Myndighet</b>	<b>Møtedato</b>
Kommunestyret	Avgjørende	17.06.2020
Kommune- og byutviklingsutvalget		02.06.2020
Miljø-, klima- og samferdselsutvalget	Innstillende	04.06.2020

## **Bompengeforliket og konsekvenser for Tromsø. Brev fra SD januar 2020.**

### **Kommunedirektørens innstilling til vedtak:**

Det vises til regjeringens bompengeforlik sommeren 2019 samt brev fra Samferdselsdepartementet til Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune datert 2. januar 2020.

Tromsø kommune vil slutte seg til det nullvekstmålet som regjeringen fastsetter og vil jobbe for å oppfylle dette i en byvekstavtale.

Tromsø kommune aksepterer en egenandel på 20 % på kommunale vegprosjekter.

Tromsø kommune aksepterer strenge krav til kostnadskontroll av pakken og fast økonomisk ramme. Tromsø kommune skal sammen med partene i Tenk Tromsø sørge for gode systemer som ivaretar slik kontroll.

I vedlagte oversikt framkommer prosjektene i porteføljen i prioritert rekkefølge. Det vil bli påbegynt en gjennomgang av porteføljen og oppdatering av kostnader slik at dette er i gang når forhandlingene starter. Oppdatering av kostnader blir et viktig arbeid fremover.

Når forhandlingene er gjennomført, skal det være dokumentert at inntektene kan finansiere de definerte prosjektene. Samtidig skal porteføljen revideres jevnlig, ut fra måloppnåelse og andre sentrale faktorer som avtales i forhandlingene.

Tromsø kommune mener en forlenget timesregel på ettermiddag kan være aktuelt å vurdere. Dette vil det bli tatt stilling til under forhandlingene, når man har en bedre oversikt over rammebetingelsene i byvekstavtalen.

Tromsø kommune ønsker ikke å endre vedtatt foreløpig portefølje før forhandlingene om byvekstavtale starter. En eventuell vurdering av om rv 862 tunnel Breivika – Langnes og veg til flyplassen skal tas ut av pakken og finansieres isolert, gjøres i forhandlingene dersom staten ønsker dette.

Det forutsettes at Troms og Finnmark fylkeskommune fatter tilsvarende vedtak.

Etter vedtak sendes saken til Samferdselsdepartementet med anmodning om snarlig oppstart av forhandlinger.

Mari Enoksen Hult  
Konst. kommunedirektør

Mette Mohåg  
Avdelingsdirektør for bymiljø

## 1. Bakgrunn

Tromsø kommune og Troms fylkeskommune vedtok i 2017 at man ønsker en byvekstavtale med staten. Nullvekstmålet og en foreløpig portefølje på om lag 7 mrd 2017-kroner ble vedtatt, likeledes bompengefinansiering. Etter disse vedtakene har man lokalt ventet på å bli innkalt til forhandlinger, og man har ved flere anledninger anmodet staten om fortløpende arbeid.

Sommeren 2019 vedtok regjeringen et bompengeforlik som kan gi endringer i føringene fra staten når det gjelder byvekstavtaler. De 9 største byområdene skulle få tilbakemeldinger om hvilke konsekvenser dette vil kunne få.

2. januar 2020 fikk Tromsø kommune brev fra Samferdselsdepartementet som utfordrer Tromsøs konsept og vedtak på flere forhold ved en eventuell framtidig byvekstavtale. Etter møte mellom ny Samferdselsminister og ordførere/ledelse i de ni største byområdene samt KS 10. februar, har man i Tromsø konkludert med følgende tilnærming for å svare ut brevet:

Det legges opp til å gjøre nødvendige, konkrete avklaringer i forbindelse med at forhandlingene med Staten gjennomføres. Men at det fattes prinsipielle vedtak lokalt nå på momenter som Samferdselsdepartementet framhever i brevet. Det forutsettes altså at det vil være tilstrekkelig med prinsipielle vedtak i fylkeskommunen og kommunen som grunnlag for forhandlingene. Dette kan medføre at forhandlingene vil trekke mer ut i tid da flere forhold må påregnes avklart gjennom disse, men dette vurderes uansett som mer forutsigbart og hensiktsmessig.

Gjeldende lokale vedtak er basert på omfattende utredninger med tilhørende politiske vedtak. En full gjennomgang og mulig revisjon vil kunne medføre et omfattende arbeid, og vurderes lite hensiktsmessig. Særlig når vi vet at forhandlingene uansett vil kunne endre på mange sider av også nye lokale vedtak.

Likevel har vi forståelse for at sentrale myndigheter ønsker prinsipielle tilbakemeldinger på viktige punkter i brevet, fra de lokale myndighetene. Eksempelvis et vedtak der man aksepterer en egenandel på 20% på hhv fylkeskommunale og kommunale prosjekter, at man vil slutte seg til et revidert nullvekstmål, at man aksepterer strenge krav til kostnadskontroll etc. På den andre siden ønsker man ikke å endre porteføljen nå, før forhandlingene og man ønsker ikke å endre bompengekonseptet før forhandlingene. Men at dette vil være sentrale tema i forhandlingene.

Når forhandlingene er ferdigstilt forutsettes alle forhold ved avtalen fastsatt gjennom vedtak i Stortinget og lokalt. Dvs at først da vil alle spørsmål i brevet fra SD være endelig besvart, og at dette er gjort i forståelse med Samferdselsdepartementet.

Det er anbefalt at en slik tilnærming avklares med Samferdselsdepartementet på politisk nivå. På denne bakgrunn legges saken fram for Tromsø kommunestyre og Troms og Finnmark fylkesting.

Saksframlegget er utarbeidet i samarbeid mellom Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune. Saken legges fram med likelydende anbefaling i Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune.

## 2. Momenter i brevet fra Samferdselsdepartementet

Hovedpunkter i brev fra Samferdselsdepartementet 2. januar 2020 er som følger:

- Regjeringen jobber fortsatt med å revidere nullvekstmålet
  - o Fokus på reduserte utslipp, støy, framkommelighet og arealbruk. Må være på plass før det kan forhandles om nye avtaler.
- Det er ikke avsatt midler til nye byvekstavtaler i 2020.
- Tromsø ser ut til å få 65 mill kr i belønningsmidler i 2020.
- Andre føringer for en byvekstavtale:
  - o Egenandel på 20 % - kommune og fylkeskommune
  - o Pakkene må gjennomgås på nytt med tanke på dette
  - o Strengt krav til kostnadskontroll av pakken og fast økonomisk ramme. Det skal dokumenteres at inntektene kan finansiere alle prosjektene. Prosjektene skal prioriteres.
  - o Byene kan vurdere 3-timesregel på ettermiddag.
  - o Tromsø tilbys 20 mill kr / år til reduserte billettpriser buss.
- Alle vedtak om byvekstavtale må gås gjennom på nytt i lys av føringer i brevet.
- Tromsø bes om å gi tilbakemelding på om man ønsker at eventuelle riksvegprosjekt (rv 862 tunnel Breivika – Langnes og veg til flyplassen) skal tas ut av pakken og finansieres isolert, eller som del av pakken.

Brevet fra SD er vedlagt saken (vedlegg 4)

## 3. Historikk og gjeldende vedtak i Tromsø kommune og Troms fylkeskommune

### Tromsøpakkene og drivstoffavgiften

Transportplan for Tromsø ble vedtatt i 1986. Planen har fokus på utbygging av hovedvegnettet i Tromsø, og er grunnlaget for «Tromsøpakkene» og Tromsøs tunnelsystem; Sentrumstangenten, Breivikatunnelen og Tromsøysundtunnelen. Fra tidligere var Langnestunnelen og parkeringsanlegget i fjell etablert i privat regi.

Transportplan for Tromsø la opp til brukerfinansiering gjennom drivstoffavgift. Bilistene betalte 50 øre pr liter drivstoff, «50-øringen». Avgiften ble vedtatt, og Tromsø er eneste kommune i landet som har en slik avgift. Dette skyldes naturgitte forhold, der det viktigste er at Tromsø er stor i areal og at faren for hamstring av drivstoff utenfor kommunen dermed er liten.

Drivstoffavgiften ble iverksatt i 1990, samtidig som Tromsøpakke 1 ble innført. Senere er også Tromsøpakke 2 gjennomført (oppstart 2004). I dag gjelder Tromsøpakke 3 (startet 2012), og sommeren 2019 ble drivstoffavgiften forlenget i tre nye år. Totalt omfattet alle Tromsøpakkene pr 2019 tiltak for over 1,4 mrd kroner. Drivstoffavgiften har bidratt med noe over 30% av dette, i tillegg har staten, fylkeskommunen og kommunen bidratt med midler. De store vegprosjektene som er gjennomført er følgende:

- Breivikatunnelen (1992).
- Tromsøysundtunnelen (1994).
- Sentrumstangenten (1999).

- Opprusting Langnestunnelen (2007). Tunnelen ble etablert i privat regi i 1988.

I tillegg er eksempelvis følgende tiltak gjennomført i Tromsøpakkene:

- Etablering av gangbane på Sandnessundbrua.
- Bussveg og bussterminal Kvaløysletta.
- Fortau på kommunale veger som WCvegen og Evjenvegen.

Siste større prosjekt i Tromsøpakke 3 er Stakkevollvegen, der planarbeidet er i slutfasen.. Drivstoffavgiften gir en inntekt på om lag 30 mill. kr. pr år. Avgiften er 108 øre pr liter drivstoff i 2020.

I påvente av en byvekstavtale vurderes nå lokalt en mulig dobling av drivstoffavgiften. Saken legges fram for kommunestyret i april med positiv innstilling. Halvparten av den økte avgiften anbefales benyttet til tiltak for trafiksikker skoleveg. Saken legges fram for behandling i Troms og Finnmark fylkeskommune med likelydende anbefaling.

### **Konseptvalgutredning for Tromsø**

Tromsø kommune vedtok i 2008 "Transportplan for Tromsø kommune 2008-2019". Planen fokuserte på utfordringer med trafikkveksten, støv og støy og arealutfordringer. Det ble diskutert om det var fornuftig å øke vegkapasitet, med økt biltrafikk som konsekvens. Det ble lagt frem en klimastrategi for utbedring av transportnettet i Tromsø, samt forslag for finansieringspakker, gjennom brukerfinansiering.

Som en videreføring av transportplanen ble det startet opp arbeid med utarbeidelse av en konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Tromsø, dette som et samarbeid mellom Statens vegvesen, Tromsø kommune og Troms fylke. KVUen skulle stille opp et nullalternativ sammen med minst to andre alternativer med beskrivelse av resultatmål, usikkerhet og finansieringsplan. Etter kvalitetssikring og regjeringsvedtak med valg av konsept skulle dette danne grunnlag for prioritering av tiltak inn i NTP.

KVUen ble ferdigstilt oktober 2010 og fikk navnet "Vegvalg Tromsø". Tre ulike konsepter ble presentert, og det såkalte "Kombinasjonskonseptet" ble anbefalt. Kombinasjonskonseptet la vekt på å redusere veksten i biltrafikken og styrke satsing på gange, sykkel, kollektivtrafikk, trafiksikkerhet og miljø, og omfatter bl.a

- Prioritering av kollektivtrafikk
- Parkeringsrestriksjoner
- Tiltak for gående og syklende
- Oppgradering av gatemiljøet i sentrum og av de mest belastede vegene
- Ny tverrforbindelse i tunnel

Kommunestyret behandlet KVUen i møte 23.02.2011, men forkastet forslaget om vegprising som prinsipp for egenfinansiering.

Regjeringen besluttet i 2011 etter ekstern kvalitetssikring (KS1) at videre planlegging av transportsystemet i Tromsø skal ta utgangspunkt i KVUens anbefalte Kombinasjonskonsept. Med utgangspunkt i lokalpolitiske vedtak åpnet regjeringen for fortsatt innkreving av drivstoffavgift i perioden 2012-2016, hvorav deler av statlige midler ble tillatt benyttet til planlegging, kfr. avsnitt under.

## **Transportnett Tromsø/Tenk Tromsø**

Prosjektet Transportnett Tromsø ble etablert av Statens vegvesen, Troms fylkeskommune og Tromsø kommune i 2013, som en oppfølging av KVV Vegvalg Tromsø. Prosjektnavnet ble endret til Tenk Tromsø fra 2017. Prosjektet hadde budsjett på 42 mill kr, finansiert hovedsakelig av statlige midler (40 mill kr). Arbeidet ledes pr. i dag av en styringsgruppe bestående av politisk ledelse i Tromsø kommune (leder av styringsgruppen) og Troms og Finnmark fylkeskommune og ledelse i Statens vegvesen. Fylkesmannen i Troms og Finnmark er observatør i styringsgruppen.

Gåstrategi, strategi for uterom, sykkelstrategi, kommunedelplan for ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya og trafikksikkerhetsplan ble vedtatt av Tromsø kommune og Troms fylkeskommune våren 2016. Hovedrapport med sammendrag for alle delprosjektene ble vedtatt juni 2016, samt bompenger som prinsipp for brukerbetaling. Kollektivstrategi for Tromsø by ble vedtatt i 2017.

Etter at mål og strategi, samt kommunedelplan for ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya ble vedtatt, startet arbeidet med finansiering/bompengesak og handlingsplan for byvekstavtale.

At Tromsø ønsker forhandlinger om en byvekstavtale, samt prinsipielt vedtak om brukerbetaling, ble vedtatt høsten 2017.

Etter statlig krav om helhetlige utredninger fra hvert byområde for å forhandle om byvekstavtale, ble det utarbeidet byutredning for Tromsø, desember 2017.

Formell og uavhengig kvalitetssikring (KS2) av konseptet for Tenk Tromsø ble gjennomført i 2018.

## **Nasjonal transportplan**

I Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 ble Tromsø pekt på som et av 9 byområder der staten ønsket en bymiljøavtale. Dette ble videreført med de samme 9 byområdene i NTP 2018-2029. Etter hvert ble avtalene omdøpt til byvekstavtaler, der også arealbruk i byområdene ble omfattet.

Tromsø har gjort alle vurderinger og vedtak som omtalt i avsnittet over, og har som sagt ventet siden årsskiftet 2017/2018 på å komme til forhandlinger med staten.

Foreløpig har vi kunnet ta del i Belønningsmidlene i NTP som er forbeholdt de 9 største byområdene i landet. Se også avsnitt under.

I pågående arbeid med revisjon av NTP (oppdrag 5, Byområdene) har transportetatene (vegvesenet, jernbanedirektoratet, Avinor, Kystverket og Nye veger) nå foreslått at man skal «konkurransetsette» byvekstavtalene, dvs at andre byområder også kan konkurrere om avtalene:

«Avgrensningen av hvilke byområder som er aktuelle for byvekstavtaler bør revurderes. Dagens modell kan for eksempel justeres slik at det åpnes for at flere byområder kan konkurrere om å bli aktuelle for byvekstavtaler, basert på gitte kriterier.»

Fortsatt skal det være maks 9 byområder som skal få avtale. Vi kan ikke se hvilke forutsetninger som har endret seg og legitimerer nye premisser etter at vi lojalt over mange år har jobbet for å få en byvekstavtale. Derfor forventer vi at det i NTP 2022-2033 fastsettes at Tromsø er et av de ni byområdene som er aktuell for byvekstavtale.

## **Belønningsmidler**

Etableringen av Transportnett Tromsø med styringsgrupperepresentasjon fra Vegdirektoratet bidro til en tettere dialog med stat omkring utfordringene for byområdet. Som følge av kommunestyrets nei til bompenger i 2011 var det klart at det ville ta tid å komme i mål med en bypakke, samtidig som man erkjente behovet for planlegging og gjennomføring av tiltak. Etter søknad fikk Tromsø i 2015 endelig tilgang til belønningsmidler. I første omgang ble det inngått en avtale for perioden 2015-2018 med et samlet statlig tilskudd på 285,55 mill. kr. Nullvekst i personbiltrafikk, passasjervekst og redusert kjøretid i kollektivtransporten, samt økt antall syklende var avtalte oppfølgingspunkter i avtalen.

Fra statlig hold ble det i 2017 klart at belønningsordningen skulle videreføres i de nye byvekstavtalene. Dette bl.a. for å legge til rette for mer langsiktige prioriteringer og helhetlig virkemiddelbruk.

Forventninger om forhandlinger med stat om byvekstavtale i 2018 gjorde at det ikke ble utarbeidet egen søknad om ny belønningsavtale. Da det ble klart at dette ikke kunne realiseres, ble det etter søknad inngått egen avtale for 2019. Denne avtalen tilførte totalt 65 mill. kr. i statlige midler, hvorav en vesentlig del er disponert til flere avganger og økt kapasitet i kollektivtransporten.

Regjeringens bompengeforlik fra 2019 innebar (jf. avsnitt 1 overfor) ytterligere utsettelse av forhandlinger om byvekstavtale, og det forventes inngått ny avtale om belønningsmidler for perioden 2020-2023 med forutsetninger om at avtalen skal erstattes av byvekstavtale etter forhandlinger med stat.

## **Vedtak i kommunestyret og fylkestinget**

Hovedrapporten for Tenk Tromsø med sammendrag av alle delprosjektene ble vedtatt i kommunestyret og fylkestinget i juni 2016. Gjennom vedtak av hovedrapporten sluttet begge seg til nullvekstmålet for Tromsø, samt prinsippet om en egenandel fra kommune og fylkeskommune.

Videre vedtok Tromsø kommune i november 2017 og Troms fylkeskommune i desember 2017 at man ønsker å gå i forhandlinger med staten om en byvekstavtale. Som del av behandlingen ble det også fattet et prinsippvedtak om trafikantbetaling gjennom bompenger. Både Tromsø kommune og Troms fylkeskommune vedtok videre et garantiansvar for 512 mill 2017-kroner. Vedtakene fra 2017 er vedlagt saken (vedlegg 1 og 2).

Det er disse vedtakene Samferdselsdepartementet ber Tromsø om å gjennomgå på nytt i lys av føringer i brevet.

Som omtalt under avsnitt 1, vil Tromsø etter politisk behandling i kommunestyre og fylkesting gi en mer prinsipiell tilbakemelding til Samferdselsdepartementet, og forutsetter at endelige avklaringer kommer gjennom forhandlinger om en byvekstavtale for Tromsø.

#### 4. Vurdering av momenter i brevet som krever nye vedtak

Det vises til avsnitt 2 over. Under vurderes de ulike momentene i brevet fra Samferdselsdepartementet.

##### Revidert nullvekstmål

I bompengeforliket slo regjeringen fast at de vil vurdere en revisjon av nullvekstmålet. Fortsatt skal det være fokus på:

- reduserte utslipp
- støy
- framkommelighet
- arealbruk

Revidert nullvekstmål må være på plass før det kan forhandles om nye avtaler.

I brev til Tromsø kommune 2. januar i år framkommer at man fortsatt jobber med det reviderte nullvekstmålet. Transportetatene har vurdert ulike nullvekstmål i oppdrag 5 til NTP, «byområdene». Disse er vist i tabellen under:

	1) Nullvekstmål	2) Byvekstmål	3) Nullutslippsmål	4) Bymiljømål
	Anbefales av Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen, Avinor og Kystverket			Anbefales av Nye Veier
Kort beskrivelse	Nullvekstmålet videreføres, målemetodikken forenkles.	Nullvekstmålet erstattes med et byvekstmål: «Attraktive og tilgjengelige byområder, som har effektiv arealbruk og lav klima- og miljøpåvirkning».  Nullvekst i personbiltrafikken inngår som en <u>hovedstrategi</u> for å nå byvekstmålet.	Nullvekstmålet erstattes med et nullutslippsmål.	Nullvekstmålet erstattes med mål som settes etter hvilke problemer som ønskes løst under nullvekst-strategien/ NTP.
Begrunnelse	Relevant og kommuniserbart mål Fanger indirekte opp andre målsettinger. Sikrer kontinuitet. Ikke ønskelig med økt biltrafikk i byområdene, uavhengig av teknologisk utvikling.	Tydeliggjør «det egentlige» målet for byområdene. Nullvekst i personbiltrafikken er en relevant strategi for å utvikle gode byområder	Nullutslippsteknologi gjør nullvekstmålet irrelevant. Viktigere å fokusere på tiltak som reduserer klimagassutslippene	Teknologiske endringer i transportsektoren (ITS, Bildeling, nullutslipp) svekker nullvekstmålets relevans.

Uten at vi har gjennomført en inngående vurdering av alternativene i tabellen, mener vi at det strengeste kravet er dagens gjeldende nullvekstmål. Dette har både kommunestyret og fylkestinget sluttet seg til gjennom vedtakene om Tenk Tromsø. Og gjennom byutredning for Tromsø er det vurdert ulike måter å nå nullvekstmålet på. Byutredningen viser at målet er mulig å nå, men at det forutsetter flere ulike tiltak.

Ut fra disse betraktningene synes det som at Tromsø allerede har fattet vedtak på at vi skal klare det mest krevende målet. Dermed virker det å gi liten risiko å si at man vil akseptere at

nullvekstmålet regjeringen fastsetter skal ligge til grunn for en byvekstavtale. Det anbefales at Tromsø kommune slutter seg til en slik formulering.

### **Egenandel kommunale og fylkeskommunale prosjekter**

I brevet fra Samferdselsdepartementet understrekes at Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune må betale 20 % egenandel på hhv kommunale og fylkeskommunale vegprosjekter i porteføljen.

Vedtatt portefølje er et utgangspunkt for forhandlinger med staten, og ventes å kunne bli endret gjennom forhandlingene. Videre vil porteføljen revideres jevnlig gjennom en byvekstavtale.

Ved gjeldende portefølje utgjør 20 % egenandel eks ufordelt ramme ca 280 mill kr for Tromsø kommune og 400 mill kr for Troms og Finnmark fylkeskommune.

Dersom man inkluderer ufordelt ramme er tallene tilsvarende ca 300 mill kr for Tromsø kommune og 430 mill kr for Troms og Finnmark fylkeskommune.

Egenandelene må påregnes endret etter som porteføljen revideres gjennom 15-års-perioden. Videre vil også egenandelene fordeles utover 15-års-perioden.

Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune har gjennom vedtak av hovedrapporten i Tenk Tromsø akseptert en egenandel i byvekstavtalen gjennom avtaleperioden.

Det anbefales at Tromsø kommune aksepterer 20 % egenandel som forutsatt fra staten. Revisjon av porteføljen og vurdering av prosjekter, som skal gjennomføres årlig, vil endelig fastlegge de lokale egenandelene.

### **Strengere krav til kostnadskontroll og fast økonomisk ramme**

Krav til kostnadskontroll har vært godt kommunisert fra staten og i Tenk Tromsø har man ved flere anledninger drøftet dette i styringsgruppa. Man er kjent med at om et prosjekt blir dyrere, vil andre prosjekter måtte reduseres eller kuttes ut.

Vi er også kjent med at eventuelle kostnadsøkninger ikke skal føre til eksempelvis økte bompengesatser.

Det anbefales at Tromsø forplikter seg til de målsettinger som framkommer i brevet fra Samferdselsdepartementet. Det vil etableres gode systemer for økonomikontroll slik at dette kan følges tett gjennom avtaleperioden.

### **Prioritert og finansiert portefølje**

Tromsø sin foreløpige portefølje er sortert etter antatt tidsperiode for gjennomføring. Dette gir en prioritering av prosjektene, men ikke så direkte som Samferdselsdepartementet ber om.

Videre har vi prosjekter i porteføljen som ikke er fullfinansiert innenfor foreløpig antatt investeringsramme. Dette er prosjekter som enkelt lar seg dele opp og gjennomføres i tråd med tilgjengelige midler. Eksempler er opprusting av holdeplasser, der man vil kunne gjennomføre etter en prioritert liste så lenge det er midler. Likeledes et så omfattende prosjekt som «ny sentrumsterminal og bedre forhold for gående og syklende i sentrum», som uansett vil gjennomføres i etapper.

Statens modell for porteføljestyring skal følges i byvekstavtalene. Dette innebærer hyppige revisjoner av porteføljen, bl.a. i forhold til måloppnåelse. Dersom Tromsø sliter med å nå de avtalte målene, skal det vurderes en justering av porteføljen.



Vedtatt portefølje er basert på et omfattende kartleggings- og utredningsarbeid gjennom prosjektet Transportnett Tromsø / Tenk Tromsø. Her foreligger en rekke strategier som er politisk vedtatt i kommune og fylkeskommune, og som da har dannet grunnlag for vedtatte portefølje.

En full gjennomgang og mulig revisjon vil kunne medføre et omfattende arbeid, og vurderes lite hensiktsmessig. Når vi vet at forhandlingene uansett vil kunne endre på mange sider av også eventuelle nye lokale vedtak, synes en full revisjon ikke å være en hensiktsmessig tilnærming. Tromsø kommune anbefales altså ikke å endre porteføljen nå, før forhandlingene. Men vi forventer at dette vil være sentrale tema i forhandlingene. Det vil også bli påbegynt en gjennomgang av porteføljen og oppdatering av kostnader slik at dette er i gang når forhandlingene starter.

Etter forhandlingene, når bl.a. de samlede rammene for inntekter er avklart, vil det bli tatt nye lokale vedtak av en gjennomførbar, prioritert portefølje, som vil gjelde til neste revisjon.

Vedtatt portefølje er vist med prioritert i vedlegg 3.

### **3-times regel ettermiddag**

I konseptet i dag inngår timesregel - i likhet med andre byer med bompenger. Når regjeringen i bompengeforliket åpner for vurdering av en 3-times regel på ettermiddagen, oppfatter vi at det er for å imøtekomme alle de som selv drar på fritidsaktiviteter på ettermiddagen – og ikke minst de som kjører barn på fritidsaktiviteter.

Det kan være aktuelt for Tromsø å vurdere en slik løsning. En slik endring vil medføre lavere inntekter og mindre reduksjon i biltrafikken. Vurderingen vil derfor medføre relativt omfattende beregninger både i fht økonomi og gjennom trafikkberegningsmodellen.

Det anbefales derfor at vi ikke tar stilling til dette nå, men at også dette vil være gjenstand for forhandlinger.

Det kan komme opp flere problemstillinger i forhandlingene som både vil påvirke økonomi og trafikkmengde. Det anbefales at alle disse sees i sammenheng og gjøres mest mulig koordinert under forhandlingene.

### **Riksvegprosjekter i porteføljen**

I brev fra Samferdselsdepartementet 2. januar 2020, ber departementet Tromsø om å bl.a. gi tilbakemelding på om man ønsker at eventuelle riksvegprosjekt skal tas ut av pakken og finansieres isolert, eller som del av pakken.

Riksvegprosjekter i porteføljen omfatter både store, strekningsvise prosjekter (rv 862 Tverrforbindelsen (Flyplasstunnelen) og rv 862 F2 - ny hovedveg mellom ny tunnel og flyplassen), og mindre tiltak som eksempelvis kollektivterminal i Giæverbukta og tiltak for gående og syklende i tilknytning til riksveg. Vi går ut fra at Samferdselsdepartementet mener strekningsvise prosjekter, ikke mindre tiltak i sitt brev.

Dersom staten ønsker å drøfte en annen løsning for de store strekningsvise prosjektene enn at de er en del av Tenk Tromsøs portefølje, er Tromsø villig til å gjøre dette i forhandlingene. Foreløpig anbefales at man ikke endrer konseptet eller porteføljen.

### **Andre momenter som er håndtert på annet vis**

Samferdselsdepartementet opplyste i brev av 2.januar 2020 at man ville legge til rette for å videreføre belønningsmidlene på 2019 nivå, og at Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune kan søke om ny avtale dersom det er lokalt ønske om det. 2019 nivå betyr for Tromsø 65 mill. kr. pr år.

Videre opplyses i brevet at regjeringen legger til rette for at de fem mellomstore byområdene kan få tildelt 20 mill. kr. hver i årlig tilskudd for reduserte billettpriser på kollektiv. Det bes om at midler til reduserte priser kan søkes på og rapporteres i samme prosess som den ordinære belønningsordningen.

Etter vedtak i styringsgruppen ble det send søknad om belønningsavtale for perioden 2020-2023, sammen med søknad om tilskudd til reduserte priser i samme periode.

Det forutsettes i søknaden at belønningsavtalen erstattes av byvekstavtale dersom slik avtale etter forhandlinger blir etablert i løpet av perioden, og man ber om at størrelsen på belønningsmidlene i en byvekstavtale holdes på et nivå som gir mulighet for både nødvendig tilskudd til drift av bybussene, samt investering i nødvendige tiltak i tråd med porteføljen i Tenk Tromsø.

Det er søkt om totalt 697 mill. kr. for hele perioden, med følgende fordeling av årlige beløp:

- 2020 130,2 mill. kr.
- 2021 182,5 mill. kr.
- 2022 174,0 mill. kr.
- 2023 210,3 mill. kr.

I tillegg er det for perioden søkt om 80 mill. kr. til reduserte priser kollektiv.

## **5. Konklusjon**

Gjeldende lokale vedtak vedr byvekstavtale er basert på omfattende utredninger med tilhørende politiske vedtak. En full gjennomgang og mulig revisjon vil kunne medføre et omfattende arbeid, og vurderes lite hensiktsmessig. Særlig når vi vet at forhandlingene vil kunne endre på mange sider av også nye lokale vedtak.

Det anbefales derfor at brevet fra Samferdselsdepartementet datert 2. januar 2020 besvares gjennom prinsipielle svar på momenter som departementet framhever. Og at det legges opp til å gjøre nødvendige, konkrete avklaringer i forbindelse med at forhandlingene med Staten gjennomføres.

Saksframlegget er utarbeidet i samarbeid mellom Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune. Saken legges fram med likelydende anbefaling i Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune.

## **Vedtakskompetanse**

Kommunestyret

## **Vedlegg**

Vedlegg 2 Protokoll Fylkestinget desember 2017

Vedlegg 3 Gjeldende portefølje 2021-2035 med prioritet

Vedlegg 1 Protokoll Kommunestyret november 2017

Vedlegg 4 Prioritert byvekstavgift og prosjektinnspill til Nasjonal Transportplan 2022-2032(1