

Statsministerens forslag til enighet mellom de fire regjeringspartiene, 23. august 2019 kl 2015.

- Regjeringen vil tilby kommunene å øke det statlige bidraget til 66 % i 50/50-prosjektene. For kommunene som takker ja, vil halvparten av det økte tilskuddet på anslagsvis 8 mrd. kroner øremerkes reduserte bompenger og halvparten øremerkes bedre kollektivtilbud i byene etter lokal prioritering. Økningen fra 50 til 66 % utbetales fordelt på hele avtaleperioden for byvekstavtalen uavhengig av fremdrift.
- Avtalen legger nullvekstmålet til grunn. Forutsetning for tildeling av midler etter punkt 1, er at målet nås.
- Regjeringen signaliserer at i byområder med byvekstavtaler der staten har lagt frem tilbud, vil tilbudet målt i kroner stå ved lag også dersom kostnader i den samlede prosjektporteføljen reduseres. Slik kan statens bidrag reelt bli over 50/66 % i prosjektene.
- Det forutsettes en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 % i nye bypakker med investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekter. Prosjektene nevnt i punkt 1 over holdes utenfor beregningen. Egenandelen kan ikke finansieres med bompenger. Utformingen av egenandelsordningen utredes nærmere, men kommer til anvendelse før nye bypakker legges frem.
- Årlig tilskudd til reduksjon av bompenger utenfor byområdene økes til om lag 1,4 mrd. kroner. Følgende prosjekt vil være prioritert for reduksjon av bompenger:
  - E8 Ramsfjorden i Vestre alternativ blir bomfri.
  - E136 Vågstrandstunellen (fjerning av bom).
  - Rv 3/25, (kutt på 200 mill. I tråd med føring fra de fire partiene i Stortinget).
  - E18 Arendal-Tvedestrand (takstredusksjon).
  - E16 Bjørgum-Skaret (fjerning av bom).
  - E6 Hålogalandsbrua (takstredusksjon eller fjerning av bom på omkjøringsveg).
  - Fv 7/Rv 13 Hardangerbrua (takstredusksjon).
  - Utover dette prioriteres bom på sidevei.
- I statsbudsjettet for 2020 kommer regjeringen tilbake til en styrking av rassikring og utbygging av bredbånd i distriktene.
- Det bevilges 300 mill. kroner til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de store byene.
- Det bevilges 50 mill. kroner til styrking av Enovas arbeid med næringstransport.
- Det bevilges 250 mill. kroner til bedret kollektivtrafikk, fortrinnsvis utenfor de store byene, eksempelvis:
  - Styrket kollektivtrafikk i distriktene.
  - Utløse opsjoner om bedre tilbud til passasjerene, blant annet flere avganger, i togpakke 2 Nord med SJ.
  - Bygge om persontogmateriell til sovevogner.
  - Bygging av sykkelhotell.

- Det gjennomføres en helhetlig konseptvalgutredning (KVU) for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, herunder Norge-Norge-banen.
- Regjeringen vil foreslå for Stortinget å samle dagens belønningsmidler og dagens programområdetiltak i byvekstavtalene under en felles post for å øke fleksibiliteten i forhandlingene. Forslaget fremmes i statsbudsjettet for 2020.
- Det innføres ikke et veiprisingsystem for personbiler i denne stortingsperioden. Gjennomgangen av dagens avgiftssystem for bil inkluderer utredning av ny teknologi som kan erstatte dagens bompengordning.
- Regjeringen signaliserer en positiv holdning til innføring av en 3-timersregel for passeringer på ettermiddag i byvekstområdene dersom det lokalt er ønske om dette.
- Ved kostnadsbesparelser i veiprojekter etter fremlagt bompengeproposisjon, skal halvparten av besparelsen, eller en andel som tilsvarer bompengandelen der denne er høyere enn 50 prosent, komme bilistene til gode i form av reduserte bompenger.
- Regjeringen tar sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), men som også tar hensyn til støy, fremkommelighet og arealbruk. Videreutviklet nullvekstmål skal avklares innen utgangen av 2019.
- Regjeringen vil ferdigstille forhandlingene om byvekstavtaler i de fire store byområdene, Trondheim, Oslo, Bergen og Nord-Jæren.
- Statens styringssystem for byvekstavtalene gjennomgås med sikte på å etablere en fornuftig insentivstruktur for å holde kostnadene ved statlige prosjekter nede, og for å begrense omfanget av statlige prosjekter for å holde bompengepresset på et akseptabelt nivå.
- Det nedsettes et utvalg som skal se hvordan endring i bilpark etc påvirker fremtidig inntektsbilde for bomringene.

- **Nord-Jæren:**

Regjeringen ønsker å inngå en avtale på Nord-Jæren og er derfor innstilt på å øke det statlige bidraget med inntil 50 mill. kroner per år i avtaleperioden dersom det lokalt er ønske om å inngå en avtale uten rushtidsavgift og dette lar seg realisere innenfor nullvekstmålet.

Dersom det er ønske om det lokalt, er regjeringen villig til å ta prosjektene E39 Hove-Ålgård og E39 Smiene-Harestad tas ut av bypakken og overføre disse til porteføljen til Nye Veier i løpet av 2019. Tilbudet justeres slik at både statlige bidrag og planlagte bompenger på disse prosjektene flyttes ut av byvekstavtalen og over i Nye Veier. Bompenger i bypakken kan reduseres tilsvarende.

- **Bergen:**

Forhandlingene ferdigstilles etter valget.

- **Oslo:**

Regjeringen tar stilling til den fremforhandlede avtalen etter valget.

Det signaliseres vilje til at prosjektene E-18 Vestkorridoren og E6 Manglerudtunnelen kan få en lenger nedbetalingsperiode (inntil 20 år) for bompengelånene slik at dette muliggjør lavere takst på prosjektene.

Staten forutsetter at i tråd med Oslopakke3 skal bompenger fra bærumssnittet, p.t. 2 mrd. kroner, på E18 fremover gå til utbygging av ny E18.

- **Øvrige områder:**
- I byområdene Tromsø, Buskerudbyen, Nedre Glomma, Grenland og Kristiansand videreføres belønningsmidlene på 2019 nivå frem til videreutviklet mål for nullvekst er fastsatt. (Senest 2021).
- Ved behandling av eventuelle fremtidige forslag til bypakker i byområdene Tromsø, Nedre Glomma, Grenland og Kristiansand, kommer videreutviklet nullvekstmål til anvendelse før regjeringen tar stilling til pakkene. Det vurderes i disse pakkene om riksvegprosjekter bør tas ut og finansieres isolert eller som en del av pakkene.
- For mindre byområder enn de 9 største er det ikke lagt opp til å inngå byvekstavtaler i dagens NTP. I forbindelse med utarbeidelse av ny NTP vurderes andre måter bidra til utviklingen av disse byområdene enn byvekstavtaler.
- Staten stiller i byvekstforhandlinger og ved forhandling av porteføljestyrt bypakker med følgende krav til lokale myndigheter for at staten skal bidra med midler:
  - Man skal nå det til enhver tid gjeldene nullvekstmålet.
  - Før pakkene fremlegges for Stortinget må det dokumenteres at inntektene fra pakken faktisk kan finansiere samtlige prosjekt som ligger i pakken. Prosjektene må fremgå i prioritert rekkefølge.