DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 99 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark

Innhald

1 **Innleiing** 5

2 **Bakgrunn – frå Tromsøpakke 3 til Bypakke Tenk Tromsø** 5

3 **Lokalpolitisk handsaming** 6

4 **Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak** 10

4.1 Store prosjekt/vegtiltak 12

4.2 Tiltak for gåande, syklande og kollektiv 12

5 **Trafikkgrunnlag** 15

6 **Bompengar og bompenge-opplegg** 15

7 **Ekstern kvalitetssikring (KS2)** 17

8 **Finansieringsopplegg** 17

9 **Styringsmodell for Tenk Tromsø** 18

10 **Garantiar** 19

11 **Samferdselsdepartementets vurdering** 19

12 **Avtalar** 20

Forslag til vedtak om utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark 20

DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 99 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark

Tilråding frå Samferdselsdepartementet 12. mars 2021, godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av ei bypakke for Tromsø (Bypakke Tenk Tromsø), i tråd med vedtak frå lokale styresmakter. Bypakke Tenk Tromsø skal avløyse dagens ordning med innkrevjing av eit lokalt finansieringstilskot på omsetnad av drivstoff, for å delfinansiere hovudvegutbygginga i Tromsø (Tromsøpakke 1–3).

Målet for Bypakke Tenk Tromsø er nullvekst i persontransport med bil. I tillegg er god framkomst for alle trafikantgrupper eit mål, med hovudvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport.

Bypakke Tenk Tromsø er eit stort byutviklingsprosjekt, og det viktigaste for Tromsø er nullvekst i persontransport med bil, dvs leggje til rette for at veksten i persontransporten skal skje med kollektivtransport, sykling og gåing. I Bypakke Tenk Tromsø ligg det ei rekke tiltak som skal leggje til rette for dette. Eit sentralt prosjekt i Bypakke Tenk Tromsø er ny tunnel mellom Breivika og Langnes – E8 Flyplasstunnelen i Tromsø (tidligere rv. 862 Tverrforbindelsen Tromsø).

Tromsø ønsker å inngå ein byvekstavtale. Tiltaka som ligg til grunn for Bypakke Tenk Tromsø er bygde på rammene og føringane for ein eventuell byvekstavtale, og vil vere eit godt grep for å nå målet om at veksten i persontransport skal skje med kollektiv, sykling og gåing. Ytterlegare tiltak vil vere tema i eventuelle forhandlingar om ein byvekstavtale for Tromsø.

Samla økonomisk ramme for Bypakke Tenk Tromsø er om lag 6 500 mill. 2021-kr. Finansieringa av pakka er basert på innkrevjing av bompengar, samt statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. I tillegg kjem all meirverdiavgift som staten refunderer for prosjekt og tiltak i bypakka. Bypakke Tenk Tromsø vil ha ein innkrevjingsperiode på 15 år, med planlagt oppstart 2. halvår 2022. I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn at det skal etablerast 15 bomstasjonar med tovegs innkrevjing i dei ulike bydelane i Tromsø, fordelt på sju sonar. Vidare føreset bompengeordninga i Tromsø tidsdifferensierte bompengetakstar med tredobbel takst i rushperiodane på kvardagar.

2 Bakgrunn – frå Tromsøpakke 3 til Bypakke Tenk Tromsø

Stortinget ga i 1990 løyve til å krevje inn eit lokalt finansieringstilskot på omsetnad av drivstoff for å delfinansiere hovudvegutbygginga i Tromsø (Tromsøpakke 1), jf. St.prp. nr. 7 (1989–90) og St.prp. nr. 69 (1989–90). Seinare har Stortinget i

fleire omgangar slutta seg til å forlenge innkrevjinga, jf. St.prp. nr. 62 (2003–2004) og St.prp. nr. 33 (2006–2007) *om Tromsøpakke 2*, samt Prop. 113 S (2011–2012) og Prop. 126 S (2015–2016) *om Tromsøpakke 3, trinn 1.*

Gjennom handsaminga av Prop. 114 S (2018–2019) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2019* vart det gitt løyve til å vidareføre innkrevjingsordninga fram til 31. juli 2022, eller fram til bompengeinnkrevjinga startar opp, jf Innst. 391 S (2018–2019). Det som no blir lagt fram er ei bypakke med bompengeinnkrevjing. Finansieringstilskotet på omsetning av drivstoff vil bli avvikla seinast når innkrevjinga av bompengar startar opp. Dette tilskotet har vore ein del av Tromsøpakke 3. Hovudtiltaket i Tromsøpakke 3 er prosjektet Stakkevollvegen, som foreløpig ikkje er starta opp. Det har vore vurdert som mest rasjonelt å la dette vegprosjektet bli ein del av Tenk Tromsø, og at ubrukte midlar frå Tromsøpakke 3 vil disponerast i Bypakke Tenk Tromsø. Midlar frå drivstoffavgifta må etter reglane nyttast til tiltak på offentleg veg, og skal reknast som brukarfinansiering og ikkje som lokale midlar. Forpliktingar knytte til Tromsøpakke 3 skal følgjast opp i Bypakke Tenk Tromsø.

3 Lokalpolitisk handsaming

Forslaget til finansierings- og bompengeopplegg for Bypakke Tenk Tromsø er handsama av Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune i fleire omgangar. Dei lokalpolitiske vedtaka om bompengar vart fatta hausten 2017. Det vart fatta nye vedtak juni 2020 som følgje av bompengeavtalen frå 2019. Presisering av garantivedtak og bypakka sin portefølje vart vedteke av Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune i oktober 2020.

Lokale vedtak november 2017

Tromsø kommune behandla saka i kommunestyret 22. november 2017 og fatta følgjande vedtak:

1. *Bompengeutredningen godkjennes slik den er beskrevet i denne saken, og som vist i vedlegg 1 «Brukerfinansiering Tenk Tromsø oktober 2017».*
2. *Forslag til portefølje for Tenk Tromsø slik den er vist i vedleggene 5 og 6d, datert 25.10. 2017, legges til grunn for forhandlingene med staten om en byvekstavtale med følgende justeringer.*
   - *Nytt punkt: Å løse transportutfordringer på Kvaløya er høyt prioritet i Tenk Tromsø. I første periode skal det settes inn ekstra kollektivtiltak på Kvaløya, første del av kollektivfelt Eidkjosen–Giæverbukta etableres og tiltakspakke Langnes gjennomføres. Kvaløyforbindelse skal prosjekteres i første periode*
   - *Nytt punkt: Tiltak 39 skal nedprioriteres med unntak av de tiltakene i byrom som legger til rette for mobiliteten på kollektiv, gang og sykkel*
   - *Nytt punkt: Tiltak 17 kollektivfelt mellom Blåselvegen og Blåmannsvegen og tiltak 25 kollektivfelt mellom Storelva og Blåselvegen skal inn i første periode ved at tiltak 39 reduseres.*
   - *Nytt punkt: Det utredes hvordan rømningsvei i ny tverrforbindelse kan benyttes som sykkel og gangvei.*
   - *Nytt punkt: Det understrekes at porteføljefordelinga med 45 % til vei og sammensatte tiltak, 30 % til kollektivtransport – infrastruktur og 25 % til sykkel, gange, miljø og trafikksikkerhet skal opprettholdes gjennom hele byvekstperioden.*
3. *Kommunestyret anbefaler partene å legge finansieringsalternativ 2 til grunn for finansiering av Tenk Tromsø, med mulighet for forlengelse i fem år.*

   Finansieringsplan med fordeling mellom statlige/fylkeskommunale/kommunale midler og bompengefinansiering fordelt på perioder, samt rammer for hele innkrevingsperioden vedtas som vist i finansieringsalternativ 2 beskrevet i saksframlegg, (alternativ 30/10 og 15 års innkreving som i vedlegg 2, side 23) og med mulighet for forlengelse i fem år slik beskrevet i vedlegg 1.

   Endelig finansieringsplan for Tenk Tromsø som inkluderer fordeling mellom statlig, kommunal og fylkeskommunal andel samt bompenger, avklares i byvekstforhandlingene. Resultatet av forhandlingene legges fram for kommunestyret til behandling når forslag til avtale foreligger.

   Kostnadene på tiltakene anslås til brutto ca. 8,6 mrd. kr over 20 år (2017-kronenivå). Innkrevingsperioden settes til 15 år med mulighet for forlengelse i inntil fem år. Bompengepotensialet er beregnet med grunnlag i 5,5 % renter de første ti årene av innkrevingsperioden, og deretter 6,5 % renter.
4. *Tromsø kommunestyre vedtar plassering av bomstasjonene, vist i vedlegg 3 og 4.*
   - *Det etableres en bomstasjon på Flyplassvegen.*
   - *Det etableres to bomstasjoner på Ringvegen.*

- *Det etableres tre bomstasjoner på rv. 862 Tverrforbindelsen.*
- *Det etableres to bomstasjoner på fv. 59 Stakkevollvegen.*
- *Det etableres en bomstasjon E8 ved Tromsøysundtunnelen.*
- *Det etableres en bomstasjon rv. 862 ved Tromsøbrua.*
- *Det etableres en bomstasjon på Kvaløyvegen.*
- *Det etableres en bomstasjon i Røstbakken.*
- *Det etableres en bomstasjon på Holtvegen.*
- *Det etableres en bomstasjon rv. 858 i Langnesbakken.*
- *Det etableres en bomstasjon fv. 862 ved Langnestunnelen.*

5. *Tromsø kommune forutsetter at det i Tromsø by vurderes å etablere en-portals bomløsninger. Det forutsettes at ny teknologi tas i bruk for å redusere tekniske løsninger rundt bomstasjoner og innkreving.*

   Det finnes i dag flere alternativ til tradisjonell bompengeinnkreving. Kommunestyret er opptatt av at vi skal bruke nye teknologier for å få ned kostnadene og få til ei mer rettferdig og effektiv innkreving av bompenger.

   Tromsø vil gjerne være pilotkommune for nye teknologier og utfordrer partene i Tenk Tromsø til å finne nye metoder for innkreving.
6. *Det vedtas takst på kr 10/30 (utenom rush/rush) for takstgruppe 1 og dobbel takst for takstgruppe 2. Det legges til grunn en gjennomsnittlig takst på kr 5,40 per passering.*

   Takstene skal evalueres etter ett års drift og evt. justeres slik at den gjennomsnittlige taksten opprettholdes.

   Takstene justeres i samsvar med prisutviklingen. For å redusere trafikkbelastningen i rushtidene er det vedtatt å innføre høyere bomtakster i rushtimene mellom klokken 06:30 og 09:00 og mellom klokken 15:00 og 17:00.

   Elbiler betaler 50 % takst.

   Det legges til grunn 20 % rabatt ved kjøp av AutoPASS-brikke.

   Timesregel – hvert abonnement betaler bare for en passering innenfor en time.

   Passeringstak – med AutoPASS-brikke betaler en for maksimalt 80 passeringer per kjøretøy i kalendermåneden.

   Kommunestyret legger til grunn at det etter hvert innføres miljødifferensierte takster i tråd med vedtak som kommer nasjonalt med inndeling i kjøretøyklasser (Prop. 1 S 2016–2017).
7. *Garantiene skal gis som selvskyldnergaranti. Tromsø kommune aksepterer et garantiansvar på kr 512 millioner. Det forutsettes at Troms fylkeskommune stiller garanti for et tilsvarende beløp. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen av lånene.*
8. *Tromsø kommune har dette som grunnlag til forhandlingene. Endelig forhandlingsresultat skal vedtas av kommunestyret.*

Troms fylkeskommune (nå Troms og Finnmark fylkeskommune) handsama saka i møte i fylkestinget 12. desember 2017 og fatta følgjande vedtak:

1. *Bompengeutredningen godkjennes slik den er beskrevet i denne saken, og som vist i vedlegg 1 «Brukerfinansiering Tenk Tromsø oktober 2017».*
2. *Forslag til portefølje for Tenk Tromsø slik den er vist i vedleggene 5 og 6, datert 25.10. 2017, legges til grunn for forhandlingene med staten om en byvekstavtale.*
3. *Fylkestinget anbefaler partene å legge finansieringsalternativ 1 til grunn for finansiering av Tenk Tromsø.*

   Finansieringsplan med fordeling mellom statlige/fylkeskommunale/kommunale midler og bompengefinansiering fordelt på perioder, samt rammer for hele innkrevingsperioden vedtas som vist i finansieringsalternativ 1 beskrevet i saksframlegg, (alternativ 30/10 og 20 års innkreving som i vedlegg 1, side 21 og 22).

   Endelig finansieringsplan for Tenk Tromsø som inkluderer fordeling mellom statlig, kommunal og fylkeskommunal andel samt bompenger, avklares i byvekstforhandlingene. Resultatet av forhandlingene legges fram for kommunestyret til behandling når forslag til avtale foreligger. Kostnadene på tiltakene anslås til brutto ca. 8,6 mrd. kr over 20 år (2017-kronenivå).

   Innkrevingsperioden settes til 20 år, eventuelt 15 år. Bompengepotensialet er beregnet med grunnlag i 5,5 % renter de første ti årene av innkrevingsperioden, og deretter 6,5 % renter.
4. *Fylkestinget går inn for følgende plassering av bomstasjonene, som vist i vedlegg 3 og 4.*
   - *Det etableres en bomstasjon på Flyplassvegen.*
   - *Det etableres to bomstasjoner på Ringvegen.*
   - *Det etableres tre bomstasjoner på rv. 862 Tverrforbindelsen.*
   - *Det etableres to bomstasjoner på fv. 59 Stakkevollvegen.*
   - *Det etableres en bomstasjon E8 ved Tromsøysundtunnelen.*
   - *Det etableres en bomstasjon rv. 862 ved Tromsøbrua.*
   - *Det etableres en bomstasjon på Kvaløyvegen.*

- *Det etableres en bomstasjon i Røstbakken.*
- *Det etableres en bomstasjon på Holtvegen.*
- *Det etableres en bomstasjon rv. 858 i Langnesbakken.*
- *Det etableres en bomstasjon fv. 862 ved Langnestunnelen.*

5. *Det legges opp til å etablere en-portals bomløsninger. Det vil si at galgen er festet kun på en side av vegen. Ny teknologi og digitalisering kan medføre redusert behov for teknisk infrastruktur (bommer) og billigere drift, dette vurderes etter hvert som regelverk og utvikling åpner for det.*
6. *Det vedtas takst på kr 10/30 (utenom rush/rush) for takstgruppe 1 og dobbel takst for takstgruppe 2. Det legges til grunn en gjennomsnittlig takst på kr 5,40 per passering. Takstene skal evalueres etter ett års drift og evt. justeres slik at den gjennomsnittlige taksten opprettholdes.*

   Takstene justeres i samsvar med prisutviklingen. For å redusere trafikkbelastningen i rushtidene er det vedtatt å innføre høyere bomtakster i rushtimene mellom klokken 06:30 og 09:00 og mellom klokken 15:00 og 17:00.

   Elbiler betaler 50 % takst.

   Det legges til grunn 20 % rabatt ved kjøp av Auto PASS-brikke.

   Timesregel – hvert abonnement betaler bare for en passering innenfor en time.

   Passeringstak – med Auto PASS-brikke betaler en for maksimalt 80 passeringer per kjøretøy i kalendermåneden.

   Fylkestinget legger til grunn at det etter hvert innføres miljødifferensierte takster i tråd med vedtak som kommer nasjonalt med inndeling i kjøretøyklasser (Prop. 1 S 2016–2017).
7. *Garantiene skal gis som selvskyldnergaranti. Troms fylkeskommune aksepterer et garantiansvar på kr 512 millioner. Det forutsettes at Tromsø kommune stiller garanti for et tilsvarende beløp. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen av lånene.*

Lokale vedtak juni 2020

Som følgje av nye føringar i bompengeavtalen frå 2019, handsama kommunestyret saka 19. juni 2020, og fatta følgjande 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.

Tromsø kommune aksepterer at porteføljen må tilpasses den endelige rammen for en byvekstavtale. Når forhandlingene er gjennomført, skal det dermed være dokumentert at inntektene kan finansiere de definerte prosjektene. Porteføljen skal også 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.»

Troms og Finnmark fylkeskommune handsama saka i fylkestinget 19. juni 2020 og fatta følgjande vedtak:

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

1. *Troms og Finnmark fylkeskommune vil slutte seg til det nullvekstmålet som regjeringen fastsetter og vil jobbe for å oppfylle dette i en byvekstavtale.*
2. *Troms og Finnmark fylkeskommune aksepterer en egenandel på 20 % på fylkeskommunale vegprosjekter.*

3. *Troms og Finnmark fylkeskommune aksepterer strenge krav til kostnadskontroll av pakken og fast økonomisk ramme.*
4. *Troms og Finnmark fylkeskommune skal sammen med partene i Tenk Tromsø sørge for gode systemer som ivaretar slik kontroll.*
5. *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.*
6. *Troms og Finnmark fylkeskommune aksepterer at porteføljen må tilpasses den endelige rammen for en byvekstavtale. Når forhandlingene er gjennomført, skal det dermed være dokumentert at inntektene kan finansiere de definerte prosjektene. Porteføljen skal også revideres jevnlig, ut fra måloppnåelse og andre sentrale faktorer som avtales i forhandlingene.*
7. *Troms og Finnmark fylkeskommune 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.*
8. *Troms og Finnmark fylkeskommune 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.*
9. *Det forutsettes at Tromsø kommune fatter likelydende vedtak.*

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

Lokale vedtak oktober 2020

Som følgje av nye føringar i bompengeavtalen frå 2019, og at dei tidlegare garantivedtaka var mangelfulle, handsama Tromsø kommune saka i kommunestyret 28. oktober 2020 og fatta følgjande vedtak:

1. *Tromsø kommune anbefaler at en bypakke for Tromsø baseres på Alternativ 2 – uten ny veg til flyplassen (F2) samt andre tiltak slik at det blir balanse mellom inntekter og utgifter i pakken, som vist i tabell i vedlegg 2.*

   Tromsø kommune aksepterer en egenandel på 20 % på kommunale vegprosjekter. Egenandelen er foreløpig beregnet til 209 mill. 2020-kr i 15års-perioden.

   I fravær av F2 må det tilrettelegges for bedre trafikkavvikling i Giæverbukta.
2. *Bypakken vil være en del av en framtidig byvekstavtale for Tromsø. Det forventes at Avinor skal bidra med en betydelig andel av kostnadene til bygging av F2 til flyplassen. Finansiering og fordeling av kostnadene for dette prosjektet avklares i den videre porteføljestyringa og i forhandlinger om byvekstavtalen.*
3. *Tromsø kommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, begrenset oppad til 385 mill. kr for bypakke Tromsø, med tillegg av 10% av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig maksimalt 425 mill. kr for Tromsø kommune. Garantisten har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i bompengeselskapets rettigheter til å innkreve bompenger.*
4. *Garantien må på vanlig måte godkjennes av Fylkesmannen i Troms og Finnmark.*
5. *Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjon i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 19 år fra første opptrekk på finansieringen.*
6. *Kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i porteføljestyrte bompengepakker skal håndteres i den løpende porteføljestyringen og ikke gjennom økte takster eller forlenget innkreving. Garantistenes utlegg kan følgelig ikke dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten eller en forlengelse av innkrevingstiden.*
7. *Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld knyttet til bypakken er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetaling av lånet.*
8. *Det forutsettes at Troms og Finnmark fylkeskommune stiller garanti for et tilsvarende beløp med tilsvarende forpliktelser. Det innebærer at maksimalt låneopptak vil være 770 mill. kr, og det totale garantibeløpet er 850 mill. kr.*
9. *Kommunestyret mener statens andel til realisering av Rv. 862/E8 Tverrforbindelsen Tromsø må økes betraktelig.*
10. *Ordfører gis fullmakt til å forhandle for å sikre likelydende vedtak i kommunen og fylkeskommunen.*

Troms og Finnmark fylkeskommune handsama saka i møte i fylkesrådet 29. oktober 2020 og fatta følgjande vedtak:

1. *Troms og Finnmark fylkeskommune anbefaler at en bypakke for Tromsø baseres på Alternativ 2 – uten ny veg til flyplassen (F2) samt andre tiltak slik at det blir balanse mellom inntekter og utgifter i pakken, som vist i tabell i vedlegg 2.*

   Troms og Finnmark fylkeskommune aksepterer en egenandel på 20 % på kommunale vegprosjekter. Egenandelen er foreløpig beregnet til 402 mill. 2020-kr i 15års-perioden.

   I fravær av F2 må det tilrettelegges for bedre trafikkavvikling i Giæverbukta.
2. *Bypakken vil være en del av en framtidig byvekstavtale for Tromsø. Det forventes at Avinor skal bidra med en betydelig andel av kostnadene til bygging av F2 til flyplassen. Finansiering og fordeling av kostnadene for dette prosjektet avklares i den videre porteføljestyringa og i forhandlinger om byvekstavtalen.*
3. *Troms og Finnmark fylkeskommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, begrenset oppad til 385 mill. kr for bypakke Tromsø, med tillegg av 10% av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig maksimalt 425 mill. kr for Troms og Finnmark fylkeskommune. Garantisten har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i bompengeselskapets rettigheter til å innkreve bompenger.*
4. *Garantien må på vanlig måte godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.*
5. *Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjon i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 19 år fra første opptrekk på finansieringen.*
6. *Kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i porteføljestyrte bompengepakker skal håndteres i den løpende porteføljestyringen og ikke gjennom økte takster eller forlenget innkreving. Garantistenes utlegg kan følgelig ikke dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten eller en forlengelse av innkrevingstiden.*
7. *Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld knyttet til bypakken er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetaling av lånet.*
8. *Det forutsettes at Tromsø kommune stiller garanti for et tilsvarende beløp med tilsvarende forpliktelser. Det innebærer at maksimalt låneopptak vil være 770 mill. kr, og det totale garantibeløpet er 850 mill. kr.*
9. *Fylkesrådet mener statens andel til realisering av Rv. 862/E8 Tverrforbindelsen Tromsø må økes betraktelig.*
10. *Fylkesråden for samferdsel gis fullmakt til å forhandle for å sikre likelydende vedtak i kommunen og fylkeskommunen.*
11. *Fylkesrådet i Troms og Finnmark fylkeskommune har behandlet sak «Stortingsproposisjon Bypakke Tromsø», etter kommunelovens § 11-8. Vedtaket forelegges fylkestinget i første møte.*

4 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

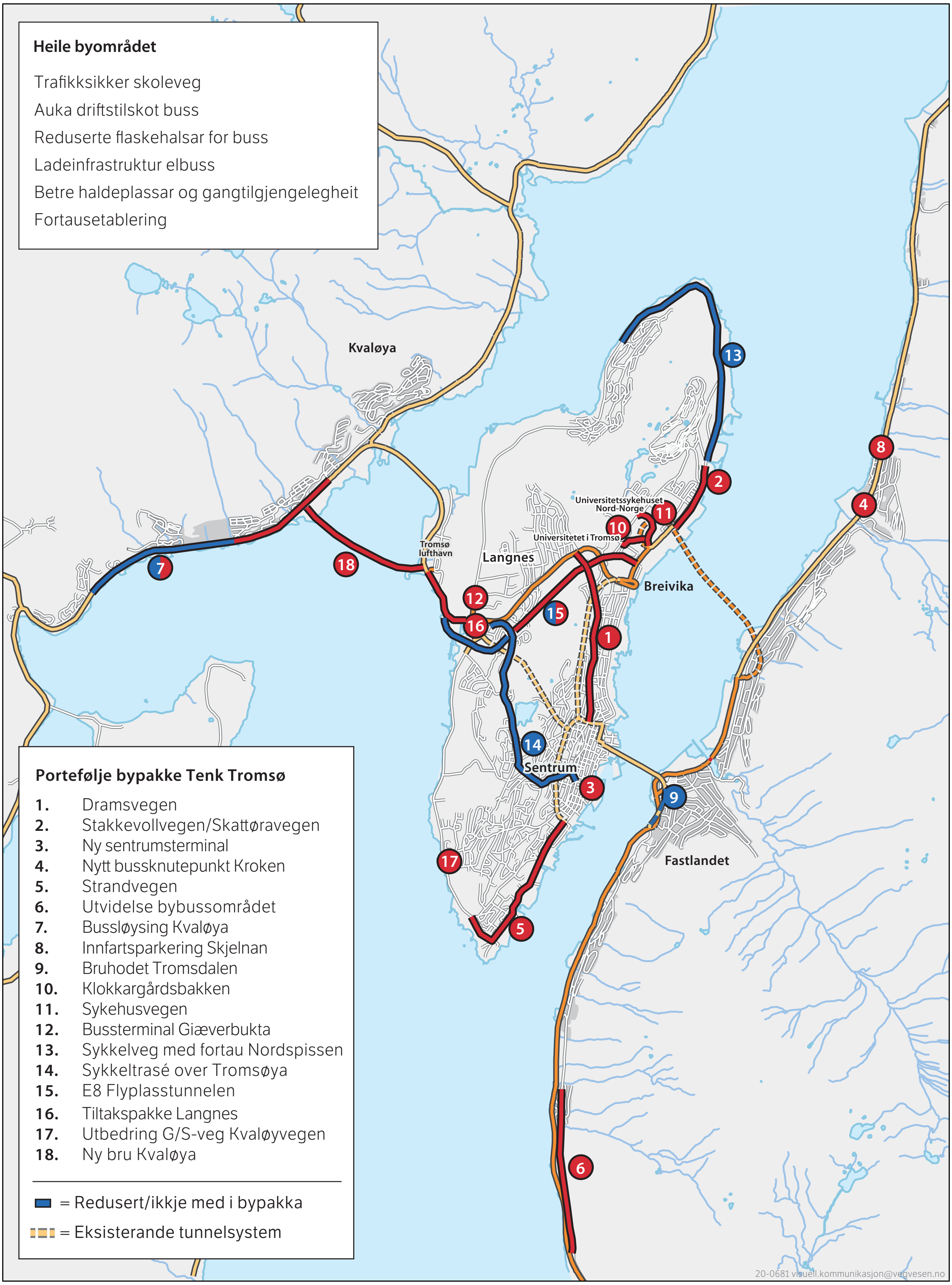
Bypakke Tenk Tromsø er mellom anna forankra i konseptvalutgreiinga (KVU) for transportsystemet i Tromsø-området som vart utarbeidd i 2010, samt rapport frå den eksterne kvalitetssikringa (KS1) og Samferdselsdepartementet sine føringar. Det vart arbeidd vidare med det tilrådde konseptet gjennom utgreiingar i samarbeidsprosjektet Transportnett Tromsø og Tenk Tromsø.

På bakgrunn av det nasjonale målet om nullvekst for personbiltrafikken i større byområde i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, vart det i 2017 utarbeidd ei byutgreiing for Tromsø. Der vart mellom anna prosjektporteføljen vurdert ut frå målet om nullvekst for persontransport med bil.

I samband med den lokalpolitiske handsaminga av bompengeopplegget for Bypakke Tenk Tromsø, vart det identifisert ein mogleg prosjektportefølje som grunnlag for forhandlingar om ein byvekstavtale for Tromsø. Porteføljen vart i juni 2020 lagt fram som ei prioritert liste for å følgje opp krav og føringar frå bompengeavtalen frå 2019. Porteføljen vart sidan ytterlegare justert og tilpassa til dei inntektene som i dag kan leggjast til grunn for ei bypakke.

Hovudelementa i prosjektporteføljen er ny tunnel mellom Breivika og Langnes, E8 Flyplasstunnelen i Tromsø (tidlegare rv. 862 Tverrforbindelsen Tromsø), og ny bruforbindelse til Kvaløya (fv. 862), samt ei rekke tiltak for å leggje til rette for kollektivtransport, sykling og gåing. Midlar til planlegging av prosjekt og tiltak som manglar planavklaring er føresett dekka innanfor føreslått ramme til dei ulike prosjekta/tiltakstypane.

For å kunne fremje ei bypakke som er tilpassa dei inntektene som i dag kan leggjast til grunn er prosjekta E8 ny veg til flyplassen,



Figur 4.1 Kart med strekningsvise tiltak, samt innsatsområda for heile byområdet.

fv. 862 kollektivfelt Blåselvegen – Storelva, kollektivfelt Tromsdalen, sykkelveg med fortau rundt Nordspissen og sykkeltrase over Tromsøya mellom sentrum og Langnes tekne ut av pakka i samsvar med dei lokale vedtaka. Prosjekta ny bussterminal i Giæverbukta og tiltakspakke Langnes er reduserte i omfang. Effektiviseringstiltak kan gjere at desse prosjekta kan inngå i porteføljen på eit seinare tidspunkt. Ein eventuell byvekstavtale vil òg kunne føre til endringar i prosjektporteføljen.

Figur 4.1 viser alle aktuelle prosjekt for Bypakke Tenk Tromsø, slik som dei opphavleg vart vedtekne lokalt, altså både dei som no er prioritert og dei som kan gjennomførast dersom nokon av dei prioriterte prosjekta blir rimelegare enn føresett.

4.1 Store prosjekt/vegtiltak

E8 Flyplasstunnelen i Tromsø (tidlegare rv. 862 Tverrforbindelsen Tromsø) (tiltak 15 i kartoversikta)

Prosjektet omfattar bygging av ein tunnel mellom Breivika og Langnes inkl. vegarmar mellom tunnelen og tilstøytane kryss og vegar. Prosjektet vil erstatte dagens veg som har dårleg framkomst. Særleg vanskeleg er det vinterstid grunna sterk stigning på strekninga. I arbeidet med ein førebels portefølje for Tenk Tromsø vart dei to prosjekta E8 Flyplasstunnelen i Tromsø og E8 ny hovudveg til flyplassen sett i samanheng. Sidan prosjektet E8 ny hovudveg til flyplassen no er teke ut av bypakka, er det usikkert om og når dette prosjektet kan bli gjennomført.

Styringsmålet for E8 Flyplasstunnelen i Tromsø vil vere 1 800 mill. 2021-kr. Dette er i tråd med det som blei lagt til grunn for den lokalpolitiske handsaming av saka i oktober 2020. I den vidare planlegginga vil det også bli vurdert tiltak på avlasta veg (E8 Erling Kjeldsens veg).

Kommunedelplan for prosjektet vart vedteken i april 2016, og reguleringsplanen er venta å bli vedteken i 2021–2022.

Fv. 862 Ny bru til Kvaløya (tiltak 18 i kartoversikta)

Prosjektet omfattar bygging av ei om lag 1,6 km lang ny tofelts bru mellom Langnes og Selnes på Kvaløya, sør for eksisterande bru, med tilhøyrande kryssløysingar. Nye gang- og sykkelvegløysingar inngår også i prosjektet. Prosjektet vil bidra til meir miljø- og klimavenleg byutvikling, betring av beredskapsforholda på Kvaløya og betre trafikktryggleik og framkomst for alle trafikantgrupper.

Kommunedelplan for prosjektet vart vedteken i april 2016. Det er førebels ikkje planlagd oppstart av arbeidet med reguleringsplan.

Fv. 7772 Veg mellom Gimle og Håndverkervegen (tiltak 2 i kartoversikta)

Prosjektet omfattar bygging av om lag 0,7 km ny hovudveg (fv. 7772) mellom Gimlevegen og Nordøyavegen, aust for dagens veg. Stakkevollvegen, som den nye vegen skal avlaste, skal rustast opp og leggjast til rette for kollektivtransport, sykling og gåing. Dette vil gi betre framkomst for alle trafikantgrupper. I tillegg vil prosjektet redusere støy- og støvulempene for nærliggjande busetnad. Det er forventa at reguleringsplanen blir vedteken i løpet av 2021.

4.2 Tiltak for gåande, syklande og kollektiv

Det vil bli gjennomført tiltak retta mot gåande, syklande og kollektivtranport både på riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar. Realisering av nullvekstmålet for persontransport med bil fram mot 2030 føreset ein vekst i talet på gåande, syklande samt ein auke i kollektivtrafikken.

Tiltak for gåande og syklande

Gjennom Bypakke Tenk Tromsø er det planlagt tiltak for å sikre eit samanhengande tilbod til syklande og gåande på dei viktigaste strekningane. Dette vil gi dagens trafikantar eit tilfredsstillande tilbod, og vil leggje til rette for fleire syklande og gåande. Tiltak for syklande og gåande vil ofte vere samanfallande med tiltak for å betre trafikktryggleiken. I porteføljen som vist i figur 4.1 vil særleg desse prosjekta bidra positivt for gåande og syklande:

Innsatsområde i heile byområdet

- Trafikksikker skoleveg
- Betre løysingar for gåande inn mot haldeplassar
- Etablering av fortau

Strekningsvise prosjekt

I bypakka er det fleire sentrale vegstrekningar. Dei utgjer viktige ferdselsårer for både syklande og gåande. Strekningsvise og punktvise utbetringar på til dømes Dramsvegen, Strandvegen, Stakkevollvegen/Skattøravegen og Kvaløyvegen vil forbetre forholda for desse. I tillegg vil pro-

sjekta gjere Sentrumsterminalen meir universelt uforma, samt styrkje dei mjuke trafikantane sin plass i bybildet. I tiltakspakke Langnes ligg det òg eit mål om å skape trygg og betre framkomst for syklande og gåande i eit område prega av stor trafikk.

Tiltakspakke Langnes (tiltak 16 i kartoversikta)

Tiltakspakke Langnes omfattar tiltak for kollektivtransport, sykling og gåing på dagens vegnett som følgje av etablering av nytt riksvegsamband mellom Breivika og Langnes. Målet er å betre forholda for alle trafikantgrupper gjennom etablering av mellom anna nye kryssløysingar og betre kryssingar for syklande og gåande. Det er føresett anleggsstart i første periode, men hovuddelen av investeringane må skje parallelt med/i etterkant av etableringa av nytt vegsamband mellom Breivika og Langnes.

Store delar av Langnes-området er under detaljregulering gjennom ulike planprosessar. I tillegg vil det bli utarbeidd eit forslag til overordna strategi for gjennomføring av tiltaka innanfor denne tiltakspakka.

Kollektivtrafikktiltak

I Tromsø utgjer kollektivtransport 12 pst. av persontransporten i byen. Kommunen og fylkeskommunen vedtok ein kollektivstrategi for byområdet i 2017. Framtidig vekst i persontransporten skal skje med kollektivtransport, sykling og gåing. Målet er at kollektivtransporten skal utgjere 20 pst. av persontransporten innan 2030.

Døme på tiltak er etablering av kollektivfelt på viktige lenker, prioritering av buss i sentrale kryssområde, fjerning av flaskehalsar og optimalisering av strukturen for haldeplassar.

Drift av kollektivtransport

Framtidig hovudlinjenett for bybussane i Tromsø går fram av fastsett kollektivstrategi for Tromsø 2017–2030. Ny busskontrakt for Tromsø byområde tok til å gjelde 1. august 2019. Linjenettet vart betra gjennom etablering av nytt hovudlinjenett med seks hovudlinjer, inklusiv ei ny metrolinje som vil vere det berande tilbodet mellom sentrum, Langnes og Breivika. Tilbodet til bydelane på fastlandet og på Kvaløya vil òg bli forsterka.

I porteføljen som vist i figur 4.1 vil særleg desse prosjekta bidra positivt for kollektivtransporten:

Innsatsområde for heile byområdet

- Økt driftstilskot for buss og reduserte billettprisar
- Færre flaskehalsar for buss
- Ladeinfrastruktur el-buss
- Betre forhold for gåande inn mot haldeplassar

Strekningsvise prosjekt

I bypakka er det fleire sentrale vegstrekningar i porteføljen. Dei utgjer viktige ferdselsårer for kollektivtrafikken. Strekningsvise og punktvise utbetringar på til dømes Dramsvegen, Strandvegen, Stakkevollvegen/Skattøravegen, Kvaløyvegen, Klokkargårdsbakken og Sykehusvegen vil gje betre framkomst for bussen. I tillegg vil prosjekta Sentrumsterminalen og Giæverbukta terminal betre forholda for dei som reiser kollektivt.

Lokale styresmakter vedtok i oktober 2020 ei prioritert liste over prosjekt i bypakka tilpassa dei inntektene som skal leggjast til grunn i det vidare arbeidet, jf. tabell 4.1.

Fleire av prosjekta og tiltaka er på eit tidleg planstadium, og det er stor uvisse knytt til kostnadene. Som ved andre bypakker, blir det føresett at utbygginga og gjennomføringa av prosjekt og tiltak vil bli tilpassa den økonomiske ramma. Dersom kostnadene for nokre av prosjekta/tiltaka aukar, vil dette innebere at andre prosjekt ikkje kan gjennomførast, eller må reduserast. Dersom enkelte prosjekt/tiltak blir rimelegare enn føresett, vil det bli rom for fleire prosjekt/tiltak – alternativt kan innkrevjingsperioden kortast ned. Som vist i tabell 4.1 vil Bypakke Tenk Tromsø omfatte ei rekke prosjekt og tiltak, og utbygginga vil bli tilpassa dei midlane som er tilgjengelege.

Tabell 4.1 Prioritert prosjektportefølje

Prioritet	Prosjekt og tiltak	Tiltak nr. i kart	Mill. 2021-kr (inkl. mva)
1	Reduserte billettprisar (belønningsmidlar)		185
2	Trafikksikker skoleveg		315
3	Økt driftstilskot kollektiv (belønningsmidlar)		340
4	Dramsvegen (Sykkelveg med fortau langs Dramsvegen)	1	40
5	Stakkevollvegen/Skattøravegen (Betre veg mellom Gimle og Håndverkervegen)	2	200
6	Ny sentrumsterminal (Ny sentrumsterminal og betre forhold for gåande og syklande i sentrum)	3	315
7	Nytt bussknutepunkt i Kroken (Kollektivknutepunkt)	4	35
8	Redusere flaskehalsar for bussen		70
9	Strandvegen (Betre framkome for bussar langs Strandvegen)	5	120
10	Strandvegen (Sykkelveg med fortau langs Strandvegen)	5	115
11	Ladeinfrastruktur Elbuss		35
12	Betre haldeplassar		135
13	Tilgjenge for gåande – haldeplassar, snarvegar		45
14	Utviding bybussområdet (Tromsøsvingen)	6	20
15	Fortau		50
16	Bussløysing Kvaløya (Kollektivfelt fv. 862 Blåmannsvegen–Blåselvegen)	7	135
17	Innfartsparkering Skjelnan	8	10
18	Klokkargårdsbakken (Betre veg og kryss i Klokkargårdsbakken)	10	15
19	Sykehusvegen (Kollektivfelt og betre kryss i Sykehusvegen)	11	45
20	Ny bussterminal i Giæverbukta	12	140
21	E8 Flyplasstunnelen i Tromsø (tidlegare rv 862 Tverrforbindelsen Tromsø)	15	1 800
22	Tiltakspakke Langnes (gange og sykkel, buss og bil)	16	525
23	Utbetring gang- og sykkelveg langs Kvaløyvegen	17	15
24	Ny bru til Kvaløya	18	1 800
	SUM		6 505
	Etablering av bomstasjonar		35
	SUM Bypakke Tenk Tromsø		*6 540*

5 Trafikkgrunnlag

Trafikkgrunnlaget for Bypakke Tenk Tromsø har vorte rekna ut ved hjelp av Regional transportmodell (RTM). Ein har sett på korleis trafikantane reagerer på innføring av bompengar.

Utan bompengeinnkrevjing er totaltrafikken gjennom dei planlagde bomstasjonane rekna til om lag 165 500 køyretøy per døgn (ÅDT). Modellkøyringane viser at innføring av bompengeinnkrevjing med det takstnivået som det er gjort framlegg om, vil redusere trafikken med om lag 18 pst. Dette inneber at ÅDT i dei planlagde bomstasjonane vil vere om lag 136 220 køyretøy.

Som grunnlag for vurdering av bompengeinntektene er det føresett at det ikkje blir vekst i biltrafikken i løpet av bompengeperioden – heller ikkje for næringslivstransportar. Sidan målet om nullvekst berre gjeld for persontransport med bil, er det likevel grunn til å rekne med at det vil bli noko trafikkvekst i bompengeperioden.

6 Bompengar og bompengeopplegg

Plasseringa av bomstasjonane er fastsett gjennom ein omfattande lokal prosess der fleire alternativ har vorte vurderte. Det er lagt vekt på at dei som betaler bompengar, også får stor nytte av pakka. Det er óg lagt vekt på å unngå at mange får nytte utan at dei er med på å betale. I tillegg har ein teke omsyn til geografiske forhold, slik at plasseringa av bomstasjonane blir tenleg ut frå tekniske krav og reguleringar. Bomstasjonane er plassert slik at dei deler byområdet inn i soner, og ein har lagt vekt på at det innafor kvar sone er skole, barnehage og matbutikk. Det er lagt opp til at det skal etablerast til saman 15 bomstasjonar med tovegs innkrevjing, jf. tabell 6.1. Soneinndelinga med plassering av bomstasjonar er vist i figur 6.1.

Tabell 6.1 Bypakke Tenk Tromsø – plassering av bomstasjonar.

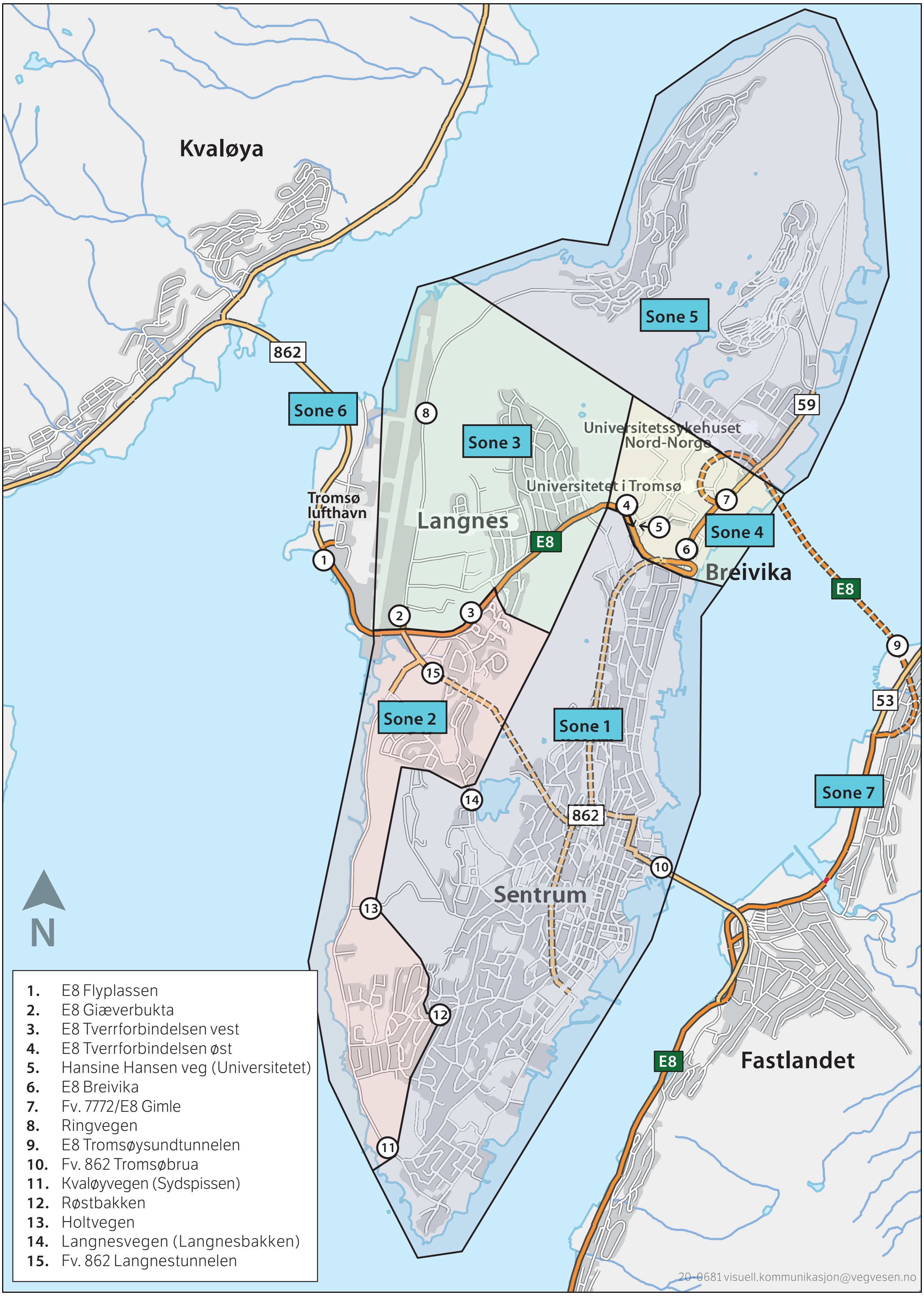
Nr.	Bomstasjonsplassering
1	E8 Flyplassen
2	E8 Giæverbukta
3	E8 Tverrforbindelsen vest
4	E8 Tverrforbindelsen øst
5	Kv. Hansine Hansen veg (Universitetet)
6	E8 Breivika
7	Fv. 7772/E8 Gimle
8	Kv. Ringvegen
9	E8 Tromsøysundtunnelen
10	Fv. 862 Tromsøbrua
11	Kv. Kvaløyvegen (Sydspissen)
12	Kv. Røstbakken
13	Kv. Holtvegen
14	Kv. Langnesvegen (Langnesbakken)
15	Fv. 862 Langnestunnelen

E8: Europa (riks-) veg
Fv: Fylkesveg
Kv: Kommunal veg

Takst- og rabattsystem

I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn følgjande takst- og rabattsystem for Bypakke Tenk Tromsø:

- Tidsdifferensierte takstar med tredobbel takst i rushperiodane på kvardagar, dvs. måndag–fredag kl. 06.30–09.00 og kl. 15.00–17.00.
- Køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og alle køyretøy i kategori M1) med gyldig avtale og brikke får 20 pst. rabatt. Køyretøy i takstgruppe 2 vil ikkje få rabatt.
- Det blir innført ei ordning med felles timesregel for alle bomstasjonar. Ordninga gjeld for alle køyretøy med gyldig avtale og brikke. Når timesregelen omfattar passeringar både innanfor og utanfor rushperiodane, skal bilistane betale taksten for den passeringa som er registrert først i sentralsystemet.
- Køyretøy i begge takstgrupper med gyldig avtale og brikke skal maksimalt betale for 80 passeringar pr. månad.
- Køyretøy i takstgruppe 2 skal betale det doble av taksten for køyretøy i takstgruppe 1.
- Nullutsleppskøyretøy (elbilar og hydrogenkøyretøy) i takstgruppe 1, med gyldig avtale og brikke, skal betale halvparten av taksten for konvensjonelle køyretøy. Dette gjeld etter brikkerabatten på 20 pst. Nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 med gyldig avtale og brikke får 100 pst. rabatt.



Figur 6.1 Soneinndeling og plassering av bomstasjonar.

Tabell 6.2 Førebelse grunntakstar i 2021-kr:

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Utanfor rushtid	12	24
Rushtid (06.30–09.00 og 15.00–17.00)	36	72

For å oppnå bompengeinntekter i tråd med føresetnadene, er det lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering på 5,4 2017-kr. Omrekna til 2021-kr blir dette 6,1 kr. Med utgangspunkt i dette er det i tabell 6.2 lagt til grunn førebelse grunntakstar.

Det er lagt til grunn at takstane kan justerast slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett. Vidare er det lagt til grunn at takstane kan justerast i tråd med konsumprisindeksen. Det er elles lagt til grunn at rabattar og fritak for betaling skal følgje gjeldande takstretningslinjer for bompengeprosjekt.

Andre føresetnader

Følgjande føresetnader er elles lagt til grunn i bompengeopplegget:

- Lånerente: 5,5 pst. dei ti første åra – deretter 6,5 pst.
- Årleg prisvekst: 2,0 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: 21,5 mill. kr.

Innkrevjingsstart av bompengar vil vere i 2022. Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er brutto bompengeinntekter rekna til om lag 4 335 mill. 2021-kr. Av dette er om lag 3 800 mill. kr føresett nytta til gjennomføring av prosjekt og tiltak innanfor Bypakke Tenk Tromsø. Om lag 200 mill. kr vil dekke finansieringskostnader, og om lag 335 mill. kr vil gå til investeringane i innkrevjingsutstyr, innkrevjingskostnader og kostnader til drift.

Eventuelle midlar som blir til overs etter prosjektet på Stakkevollvegen (jf. kap. 2) vil kome som eit tillegg til dette.

Det er lagt til grunn at bompengeselskapet vil stille til disposisjon 50 mill. kr til finansiering av vidare prosjektering, grunnerverv og andre førebuande arbeid samt gjennomføring av enkelte tiltak i 2021.

7 Ekstern kvalitetssikring (KS2)

Det vart i 2018 gjennomført ei ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsføresetnader for Bypakke Tenk Tromsø. Det er semje mellom Statens vegvesen og den eksterne konsulenten om berekningar for både trafikk og finansiering og at dei forventa bompengeinntektene kan leggjast til grunn.

Den eksterne konsulenten har òg vurdert kostnader for aktuelle prosjekt og tiltak, og meiner at desse gjennomgåande er for låge. Som tidlegare omtalt, er fleire av tiltaka på eit tidleg planstadium, og det er derfor knytt til dels stor uvisse til kostnadsoverslaga. Det skal gjennomførast eigne KS2-prosessar for dei store prosjekta innanfor Bypakke Tenk Tromsø når tilstrekkelege avklaringar ligg føre. Det er i alle høve ein føresetnad at prosjektporteføljen blir tilpassa dei samla økonomiske rammene for Bypakke Tenk Tromsø, jf. også omtale av styringsmodell for bypakka i kapittel 9.

8 Finansieringsopplegg

Finansieringa av Bypakke Tenk Tromsø er basert på innkrevjing av bompengar samt statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. I tillegg er det lagt til grunn at Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune skal føre tilbake til Bypakke Tenk Tromsø all meirverdiavgift som staten refunderer for prosjekt og tiltak i pakka.

Bompengar

Som det går fram av kapittel 6, reknar ein med at det skisserte bompengeopplegget vil gje eit samla bompengebidrag til prosjekt og tiltak innanfor Bypakke Tenk Tromsø på om lag 3 800 mill. 2021-kr i perioden 2022–2037.

Fylkeskommunale og kommunale midlar

I tråd med dei nye retningslinene for porteføljestyrte bypakker er det lagt til grunn at fylkeskommunen og kommunen skal bidra med ein eigendel på minst 20 pst. av investeringskostnaden (eks. meirverdiavgift) ved investeringar på kommunal eller fylkeskommunal veg. I tillegg er det føresett at all meirverdiavgift som staten refunderer for desse prosjekta skal førast tilbake til bypakka.

Det er rekna ut at investeringar på lokalt vegnett vil kunne vere på om lag 3 780 mill. 2021-kr, inkludert meirverdiavgift. Refusjon av meirverdiavgift vil utgjere om lag 630 mill. 2021-kr. Lokale bidrag frå Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune er førebels rekna til om lag 630 mill. 2021-kr. Desse to postane vil til saman utgjere om lag 1 260 mill. 2021-kr. Endeleg nivå på den lokale eigenandelen og kompensasjonen for meirverdiavgift er avhengig av kor stor del av investeringsmidlane som faktisk blir brukt til prosjekt og tiltak på det kommunale og fylkeskommunale vegnettet.

Statlege midlar

Prioritering av store riksvegprosjekt skjer på bakgrunn av Nasjonal transportplan, og eventuell igangsetting må vurderast i dei årlege statsbudsjetta. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det lagt til grunn om lag 680 mill. 2021-kr i statlege midlar til delfinansiering av E8 Flyplasstunnelen i Tromsø (tidligere rv. 862 Tverrforbindelsen Tromsø) i siste seksårsperiode.

Samferdselsdepartementet, Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune har i dag ein belønningsavtale for perioden 2020–2023. Denne avtalen gir 65 mill. 2020-kr pr. år i belønningsmidlar. I tillegg er det føresett 20 mill. 2020-kr pr. år i tilskot til reduserte billettprisar i fireårsperioden. Dei statlege bidraga vil bli vurderte på nytt ved ein eventuell reforhandling av belønningsavtalen, og vil bli fastsette i dei årlege statsbudsjetta. Samferdselsdepartementet vil leggje til rette for å vidareføre belønningsmidlane og tilskot til reduserte billettprisar på minst same nivå som i dag. I finansieringsopplegget for Bypakke Tenk Tromsø er det derfor førebels lagt til grunn statlege bidrag gjennom belønningsordninga på 85 mill. 2020-kr pr. år i perioden 2021–2029. Omrekna til 2021-kr blir det om lag 88 mill. 2021-kr pr år, totalt om lag 790 mill. 2021-kr.

Drift av kollektivtransport inngår i bypakka. Samferdselsdepartementet legg til grunn at staten ikkje vil bidra til å dekke driftsutgifter til kollektivtransport ut over eventuelt tilskot gjennom belønningsordninga. Bompengar skal heller ikkje brukast til å finansiere driftstiltak for kollektivtransport.

Innkrevjing av bompengar, statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar, samt statens refusjon av meirverdiavgift for prosjekt og tiltak i pakka er rekna å gi eit samla bidrag til gjennomføring av Bypakke Tenk Tromsø på om lag 6 500 mill. 2021-kr. Dette gir eit samsvar mellom rekna inntekter og kostnader i bypakka.

Det er ikkje lagt til grunn eventuelle statlege bidrag som følgje av at det kan bli inngått ein byvekstavtale med Tromsø.

9 Styringsmodell for Tenk Tromsø

Bypakke Tenk Tromsø vil bli gjennomført etter prinsippa som er fastlagte i bompengeavtalen frå 2019. Bypakka vil leggje til grunn kostnadskontroll innanfor den fastsette økonomiske ramma, porteføljestyring og 20 pst. eigendel for lokale styresmakter.

Dette betyr mellom anna at ein eventuell kostnadsauke og/eller inntektssvikt skal skje ved kutt i porteføljen. Eventuelle kostnadsaukar i dei einskilde prosjekta – og/eller inntektssvikt – skal handterast gjennom porteføljestyringa, og ikkje gjennom auka takstar og/eller forlenga innkrevjing. Det blir føresett sterk kostnadskontroll. Arbeidet med porteføljestyringa skal skje gjennom årleg rullering av eit fireårig handlingsprogram med hovudvekt på mål- og resultatstyring

Den prioriterte prosjektlista som er vedteken av Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune skal leggjast til grunn for bypakka.

Det er etablert ei styringsgruppe for planlegging og gjennomføring av Bypakke Tenk Tromsø. Styringsgruppa blir leia av ordføraren i Tromsø kommune. Medlemmar i styringsgruppa er i tillegg representantar frå Troms og Finnmark fylkeskommune og Statens vegvesen. Statsforvaltaren i Troms og Finnmark er observatør i styringsgruppa. Styringsgruppa har mandat til å justere og endre på den prioriterte rekkefølgja til prosjekta i det årlege arbeidet med handlingsprogrammet.

I ein eventuell framtidig byvekstavtale vil det kunne kome endringar i prosjektporteføljen. Når

det gjeld organisering og styringsmodell for ein eventuell byvekstavtale vil Samferdselsdepartementet kome tilbake til dette.

10 Garantiar

Gjennom den lokalpolitiske handsaminga frå 2017 har Tromsø kommune og Troms fylkeskommune fatta vedtak om å stille garanti ved sjølvskuldnarkausjon for eit bompengelån på 512 mill. kr kvar, totalt 1 024 mill. kr. I ettertid har ein sett at desse vedtaka ikkje er i tråd med føringar frå Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Det vart derfor lagt fram forslag til nye garantivedtak for Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune i oktober 2020, sidan desse deler garantiansvaret mellom seg.

Som omtalt i kapittel 3, har Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune i oktober 2020 derfor fatta nya vedtak om å stille sjølvskuldnargaranti for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet på til saman 770 mill. kr. Det leggjast til 10 pst. for å dekke renter og andre omkostningar. Samla lånegaranti blir følgjeleg 850 mill. kr. Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, medan den kommunale garantien må godkjennast av statsforvaltaren i Troms og Finnmark.

Ein eventuell kostnadsauke og/eller inntektssvikt i porteføljestyrte bompengepakker skal handterast i porteføljestyringa og ikkje gjennom auka takstar eller forlenga innkrevjingsperiode. Garantisten sitt utlegg kan følgeleg ikkje dekkjast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten eller ei forlenging av bompengeperioden. I KS2 for «Tenk Tromsø» vart det berekna at forventa bompengebidrag i bypakka ville vere om lag 3 300 mill. kr (2018-prisnivå). I utkast til proposisjon er det lagt til grunn at forventa bompengebidrag reelt vil vere om lag 300 mill. kr høgare enn dette. Denne auken skuldast i hovudsak endringar i prosjektporteføljen og planane for gjennomføring. Dette vil tilsi eit redusert behov for låneopptak og dermed gjere at ein mindre del av bompengeinntektane går til å dekke kostnadar knytta til finansieringa av bompengeselskapets lån. Samstundes er det ikkje i pakka lagt opp til auka gjennomsnittstakst eller forlenging av innkrevingsperioden for å dekke ein eventuell inntektssvikt eller kostnadsauke. Risikoen for at garantibeløpet kjem til utbetaling kan derfor ha blitt noko høgare, men dette har garantistane vurdert og akseptert, jf. lokale vedtak i oktober 2020. Bypakka inneheld også ei rekke ulike tiltak, noko som gjer det enklare å tilpasse utbygging og tiltak til inntektene i pakka.

11 Samferdselsdepartementets vurdering

Tromsø kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune er samde om å vidareføre satsinga på transporttiltak i Tromsø gjennom ei bompengepakke. Tenk Tromsø skal avløyse dagens ordning med innkrevjing av eit lokalt finansieringstilskot på omsetnad av drivstoff. Det er lagt til grunn bompengeinnkrevjing i 15 år.

I 2020 vart det fastsett eit revidert nullvekstmål der det går fram at i «byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.» Dette nullvekstmålet vart sendt mellom anna til statsforvaltarane og Statens vegvesen i juni 2020.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering er ambisjonane i pakka i tråd med målet om nullvekst for persontransport med bil ved at framkomsten for kollektivtrafikk og mjuke trafikantar skal styrkast.

Samferdselsdepartementet vil peike på at opplegget med kostnadskontroll og porteføljestyring krev godt samarbeid og god ressursstyring internt – og på tvers av offentlege etatar.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til føreslått opplegg med tovegs innkrevjing av tidsdifferensierte bompengetakstar i 15 bomstasjonar, fordelt på sju soner.

Kostnadene for aktuelle prosjekt og tiltak innanfor Bypakke Tenk Tromsø, slik pakka er vedteken lokalt, er førebels kalkulert til om lag 6 500 mill. 2021-kr. Det har vorte gjennomført ei ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsføresetnader for Bypakke Tenk Tromsø, og det er semje om at forventa bompengeinntekter kan leggjast til grunn.

Finansieringa av Bypakke Tenk Tromsø er basert på innkrevjing av bompengar samt statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. I tillegg kjem all meirverdiavgift som staten refunderer for prosjekt og tiltak i bypakka.

Samferdselsdepartementet merker seg at Bypakke Tenk Tromsø er basert på retningslinene i bompengeavtalen frå 2019. Det er lagt til grunn 20 pst. eigendel ved investering på lokale vegar, samt at meirverdiavgiftskompensasjon for investe-

ringar på lokalt vegnett skal førast tilbake til bypakka. Det blir lagt opp til aktiv porteføljestyring i bypakka, og det er balanse mellom inntekter og kostnader i porteføljen som blir lagt fram.

Bypakke Tenk Tromsø er dermed i tråd med bompengeavtalen frå 2019.

12 Avtalar

Etter at Stortinget har fatta vedtak om delvis bompengefinansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms, vil det bli inngått prosjektavtale mellom Statens vegvesen v/Vegdirektoratet og bompengeselskapet om innkrevjing av bompengar. Bompengeselskapet vil inngå finansieringsavtale med oppdragsgivarsida i bypakka som regulerer rekvirering av bompengemidlane i tråd med føresetnadene som er lagde til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark

1. Stortinget gir si tilslutning til utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark.
2. Stortinget samtykker til at Bompengeselskap Nord AS får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark fylkeskommune. Vilkåra for finansieringa går fram av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med Bompengeselskap Nord AS om delfinansiering av Bypakke Tenk Tromsø. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor dei vilkåra denne proposisjonen fastset.

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon