

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 byvekstavgiftene 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 bompenge.
- Regjeringen tar sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), støy, fremkommelighet og arealbruk 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 bompenge på disse prosjektene flyttes ut av byvekstavtalen og over i Nye Veier. Bompenge 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 bompenge fra bærumsnittet, 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.