



DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

22/1106-3

30. august 2022

Videre arbeid med byvekstavtalene

Jeg viser til møte 3. mai 2022 mellom Samferdselsdepartementet og partene i byvekstavtalene for Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren. Kommunal- og distriktsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og statsforvalterne i Oslo og Viken, Vestland, Rogaland og Trøndelag deltok også. Tema i møtet var blant annet avvik mellom bevilgninger og forbruk i byvekstavtalene og behov for at dette følges tett opp, samt nye politiske beslutninger knyttet til tilskuddsordningene i byvekstavtalene. Departementets referat fra møtet er vedlagt.

I dette brevet redegjør departementet blant annet for hvordan bruk av midler i byvekstavtalene skal følges opp fremover, samt hvilke endringer som er besluttet for tilskuddsordningene og hvordan dette skal implementeres i avtalene.

Departementet har i brev datert 23. august 2022 til Statens vegvesen bedt etaten følge opp konkrete punkter overfor partene i byvekstavtalene, slik det også framgår nedenfor.

Omstilling etter pandemien og redusert økonomisk handlingsrom

Et av temaene i møtet 3. mai i år var ettervirkningene av pandemien og hvordan det påvirker byvekstavtalearbeidet. Byvekstavtalene i de fire største byområdene ble inngått i 2019 og 2020. Det ble inngått tilleggsavtaler for Trondheims-området i 2020 og for Oslo-området i 2021. De første årene av avtaleperioden har vært preget av pandemien, der strenge smitteverntiltak blant annet har hatt store konsekvenser for kollektivtransporten. Mens biltrafikken har tatt seg opp igjen og ser ut til å være økende, ligger passasjertallene i kollektivtrafikken fortsatt på et lavere nivå enn før pandemien.

Vi vet ikke hva som blir de varige konsekvensene av pandemien i samferdselssektoren, men den nye normalen vil avhenge av hvordan virkemiddelbruken innrettes i omstillingsperioden. Fylkeskommunene har ansvaret for lokal kollektivtransport, og har derfor et særlig ansvar og en krevende oppgave i omstillingsperioden vi er inne i. Staten har bidratt med betydelige midler for å avhjelpe situasjonen. Utfordringene må løses med en helhetlig virkemiddelbruk, som styrker konkurranseevnen til kollektivtransporten, sykling og gange overfor bilen.

På samme tid vil vi måtte forholde oss til et redusert økonomisk handlingsrom på statsbudsjettet. Som omtalt i Prop. 115 S (2021–2022) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2022* er norsk økonomi inne i en høykonjunktur med svært lav ledighet og tiltakende lønns- og prisvekst. Vi ser en ekstraordinær prisvekst i bygge- og anleggsnæringen. Et trangere handlingsrom vil gi tøffere prioriteringer i budsjettene framover.

Omstillingen etter pandemien og mindre økonomisk handlingsrom vil påvirke byvekstavtalearbeidet. Det vil være nødvendig å gjøre grep for å tilpasse seg endrede rammebetingelser. Samtidig legger det etablerte samarbeidet i byvekstavtalene til rette for nettopp å møte denne typen utfordringer. Fremover er det viktig at partene i byvekstavtalene i det enkelte byområde vurderer om det er behov for endringer i virkemiddelbruk og tiltak, både for å sikre god måloppnåelse og for å legge til rette for at tilgjengelige midler brukes på en effektiv måte.

Mindreforbruk i tilskuddsordningene i byvekstavtalene

I Statens vegvesens årsrapporter for 2020 og 2021 og i første tertialrapport for 2022 kommer det frem at det er et betydelig avvik (mindreforbruk) mellom utbetalinger og byenes forbruk i tilskuddsordningene i byvekstavtalene. Midlene det gjelder bevilges over statsbudsjettet på kap. 1332 *Transport i byområder mv.* Tilskuddene forvaltes av Statens vegvesen.

Årsrapporten for 2021 viser at det er utbetalt midler til fylkeskommunene i 2021 og tidligere år som står ubrukt. For belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektivtilbud var det et akkumulert mindreforbruk på til sammen 1,25 mrd. kr i de fire største byområdene ved utgangen av 2021. Tilskuddene utbetales av Statens vegvesen til fylkeskommunen uavhengig av framdrift i prosjektene. I henhold til prognosene i første tertialrapport for 2022 vil mindreforbruket bli redusert til om lag 900 mill. kr ved utgangen av inneværende år. Dette er en positiv utvikling, men nivået er fortsatt høyt.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at byenes akkumulerte mindreforbruk reduseres. Dette blir særlig viktig framover når mindre økonomisk handlingsrom krever enda tøffere prioriteringer. Departementet står ved de statlige forpliktelsene i inngåtte avtaler, men vil i større grad framover måtte vurdere bevilgningsnivået til byvekstavtalene fra år til år. Hvis det er et vesentlig eller økende mindreforbruk ett år, kan det være aktuelt å holde tilbake midler det påfølgende året. Forvaltning av tilskuddene må være i tråd med bevilgningsreglementet og bestemmelsene om økonomistyring i staten (jf. kap. 6). Statlige tilskudd kan ikke i den

grad vi har sett til nå settes av i fond eller på konto. Framover vil departementet vurdere om dette skal forankres i eventuelle nye og reforhandlede byvekstavtaler.

Statens vegvesens innspill til statsbudsjettet bygger på handlingsprogrammene og budsjettene for byvekstavtalene som utarbeides lokalt. For departementet er det avgjørende at innspillene fra Statens vegvesen bygger på gode planer og realistiske prognoser fra partene i byvekstavtalene. Her er et tett samarbeid med de lokale partene helt avgjørende for kvaliteten på innspillene, og for at etaten skal kunne gi gode faglige råd til departementet.

For kommende budsjettår er det viktig at det legges gode planer for bruk av midler som er tilstrekkelig detaljerte og har god lokalpolitisk forankring. Departementet har bedt Statens vegvesen vurdere om det er mulig å øke kvaliteten på prognosene som legges til grunn. Det må også vurderes om det er behov for bedre koordinering mellom arbeidet i fylkeskommunene og kommunene, styrings-/koordineringsgruppene for byvekstavtalene og de statlige budsjettprosessene. Det er viktig med gode prosesser mellom partene som legger til rette for at tiltakene som prioriteres, *samlet* bidrar til måloppnåelse på en kostnadseffektiv måte.

Vi er kjent med at Statens vegvesen allerede har satt i verk tiltak for å redusere mindreforbruket og legge til rette for at tilskuddene framover brukes innenfor budsjettåret. Etaten har blant annet bedt om hyppigere rapportering og har tettere dialog med lokale myndigheter. Departementet har bedt etaten fortløpende vurdere behovet for ytterligere tiltak.

Statens vegvesen har, på bakgrunn av det rapporterte mindreforbruket, ventet med å utbetale belønningsmidler, tilskudd til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud, tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk og tilskudd til fjerning av rushtidsavgiften på Nord-Jæren for 2022. Departementet har nå bedt etaten om å legge til grunn følgende prosess for bevilgningen for 2022:

- Tilskuddene som kompenserer for inntektsbortfall (reduserte bompenger og reduserte billettpriser) utbetales til byene så raskt som mulig.
- For belønningsmidler og tilskudd til bedre kollektiv utbetaler Statens vegvesen deler av midlene, men holder foreløpig tilbake om lag 500 mill. kr. Begrunnelsen for å holde tilbake midler er behovet for en bedre balanse mellom bevilgningene og anvendelsen av disse, i tråd med bevilgningsreglementet og bestemmelsene om økonomistyring. Etaten skal foreslå en konkret fordeling mellom byområdene.
- Statens vegvesen ber fylkeskommunene bekrefte prognosene for 2022 og oversende en plan for bruk av midler i 2022 og 2023.

Etter at det har vært en prosess mot fylkeskommunene vil Statens vegvesen komme tilbake til departementet med en vurdering av om de tilbakeholdte midlene bør betales ut.

Endrede vilkår for bruk av tilskuddsmidler i byvekstavtalene

Gjennom byvekstavtalene dekker staten inntil 50 pst. av prosjektkostnadene i store fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter i Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og på Nord-Jæren. Midlene utbetales etter fremdrift.

I statsbudsjettet for 2020 ble det statlige bidraget økt til 66 pst. Halvparten av det økte tilskuddet fra 50 til 66 pst. er øremerket reduserte bompenger, og halvparten bedre kollektivtilbud etter lokal prioritering. Bruken av midlene er nærmere konkretisert i de inngåtte byvekstavtalene for det enkelte byområde. For Oslo-området gjelder økningen fra 2021, og ikke fra 2020 som for de øvrige tre byområdene.

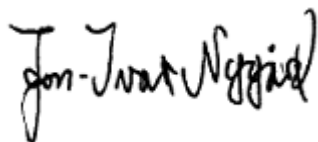
Som det framgår av Prop. 111 S (2021–2022) *Nokre saker om veg, særskilde transporttiltak og transport i byområda mv.*, har regjeringen besluttet at den delen av tilskuddet som fram til nå har vært øremerket reduserte bompenger, kan endre formål hvis det er lokalt ønske om det. Tilskuddet kan brukes til tiltak for bedre kollektivtransport etter lokal prioritering. Dette vil gi lokale myndigheter større frihet til å bruke bompenger som et tiltak for å dempe biltrafikken, samtidig som det gir mulighet til å styrke kollektivtransporten i en krevende omstillingsperiode etter pandemien. Det særskilte tilskuddet for Nord-Jæren som kompenserer for fjerning av rushtidsavgift i bomringen, kan nå også brukes til bedre kollektivtransport hvis det er lokalt ønske om det.

Hvis lokale myndigheter ønsker å endre bruken av tilskuddsmidlene i byvekstavtalene slik det er åpnet for i Prop. 111 S (2021–2022), vil det være behov for lokalpolitisk behandling. Det er forutsatt at midlene skal gå til tiltak for bedre kollektivtransport etter en lokal prioritering, og dette må konkretiseres for det enkelte byområde gjennom politiske vedtak. Det må videre legges til grunn at midlene i hovedsak skal brukes innenfor budsjettåret, og det kan ikke legges opp til at utbetalte midler settes i fond eller på konto for bruk i senere år.

Etter lokalpolitisk behandling legger departementet opp til at endringen nedfelles i et tillegg til tidligere inngåtte byvekstavtaler. Endringene kan tre i kraft fra 2023, men dette avhenger også av framdriften i de lokalpolitiske prosessene.

Departementet har bedt Statens vegvesen følge dette opp overfor lokale myndigheter i det løpende arbeidet med byvekstavtalene.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Vedlegg

Kopi
Jernbanedirektoratet
Kommunal- og distriktsdepartementet
Statens vegvesen
Statsforvalteren i Oslo og Viken
Statsforvalteren i Rogaland
Statsforvalteren i Trøndelag
Statsforvalteren i Vestland

Adresseliste
Alver kommune
Askøy kommune
Bergen kommune
Bjørnafjorden kommune
Bærum kommune
Lillestrøm kommune
Malvik kommune
Melhus kommune
Nordre Follo kommune
Oslo kommune - Byrådsavdeling for miljø og samferdsel
Randaberg kommune
Rogaland fylkeskommune
Sandnes kommune
Sola kommune
Stavanger kommune
Stjørdal kommune
Trondheim kommune
Trøndelag fylkeskommune
Vestland fylkeskommune
Viken fylkeskommune
Øygarden kommune