

## **Saksdokument til ATM-utvalgets møte nr 4 - 2014**

**Møtetid: Mandag 1. september 12:00 – 14:00.**

**Det serveres lunsj i kantina fra kl 11:30**

**Sted: Fylkestingssalen, Buskerud fylkeskommune**

**Forslag til dagorden:**

**Sak 22/14 Referat fra sist møte**

**Sak 23/14 Status**

**Sak 24/14 Buskerudbypakke 2 – videre arbeid**

**Sak 25/14 Kommunikasjonsstrategien for Buskerudbysamarbeidet  
og Buskerudbypakke 2**

**Sak 26/14 Eventuelt**

Vedlegg

1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 20. juni 2014
2. Referat fra Drøftingsutvalgets møte 23. juni 2014

Separat vedlegg:

1. Brev av 4. juli 2014 fra Samferdselsdepartementet om belønningsordningen
2. Brev av 02.juni 2014 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet om rammeverk og generelle føringer for forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler

**Buskerudbyen 19.08.2014**

**Tore Opdal Hansen**

**Leder av ATM-utvalget**

**Osmund Kaldheim**

**Leder adm. styringsgruppe**

## **Sak 22/14 Referat fra møte nr. 3/14**

Referat fra møte 20. juni 2014 følger som vedlegg1.

*Forslag til konklusjon: Referat godkjennes*

## **Sak 23/14 Status**

### **Fornytt avtale Buskerudbypakke1/Belønningsordningen 2014 -17**

I brev av 23. juni 2014 til Samferdselsministeren understreket leder av ATM-utvalget og leder av adm. styringsgruppe viktigheten for de fem kommunene og fylkeskommunen i Buskerudbysamarbeidet av at avtale om belønningsmidler kan videreføres, og at en ser fram til en rask tilbakemelding på når ny avtale om belønningsmidler 2014-2017 kan inngås.

I brev av 4. juli 2014 skriver departementet bla. at *“Materialet som byområdet har sendt departementet sannsynliggjør i for liten grad at tiltak/virkemidler i søknaden vil bidra til måloppnåelse i tråd med søknaden”*. For å sikre videre prosess vil Samferdselsdepartementet ta initiativ til et møte med byområdet med sikte på å etablere en ny belønningsavtale med Buskerudbyen. Brevet følger som separat vedlegg.

Sannsynliggjøring av måloppnåelse har vært grundig beskrevet både i Buskerudbyens søknad og i et oppfølgende notat til departementet etter et administrativt møte 10.04.14. For ytterligere å kunne dokumentere sannsynliggjøring av 0-vekst i trafikken 2014 -17, har sekretariatet i samarbeid med SVV fått gjennomført en trafikkberegning for å underbygge dette. Denne beregning og tilhørende analyse/vurdering forventes å være ferdig om kort tid.

Prosjekt sjefen har vært i kontakt med SD for å avklare tidspunkt for et administrativt møte med SD om en fornytt avtale.

### **Buskerudbypakke 1/belønningsordningen 2010-13. Rapportering til SD innen 1.09.14. Økonomi og framdrift.**

Sluttrapporteringen til SD 4. februar 2014 inneholdt bla følgende nøkkeltall: Prosjektregnskapet pr. 31.12.13 viste gjenstående ca. 95 mill.kr. Det ble meldt at de fleste prosjektene skulle ferdigstilles innen 1.07.14. men at noen større kompliserte prosjekter ville være ferdig høsten 2014.

I brev fra SD 15.05.14. ble det påpekt at mindreforbruket var betydelig pr. 1.1.14 og ba om ettersendelse av statusrapport for gjenstående arbeider innen 1.09.

Foreløpig status pr. 15.08. er følgende: De alle fleste prosjektene er ferdigstilt. Noen er under slutføring og noen få har akkurat startet opp. Noen prosjekter slutføres innen 1.10. De resterende slutføres innen 1.11.

I samarbeid med de gjennomføringsansvarlige partnerne vil rapport for resterende tiltak sendes til SD innen 1.09.

### **Belønningsordningen - Økte økonomisk rammer i 2014**

Samferdselsdepartementet orienterer i brev av 4. juni om at Stortinget i forbindelse med behandlingen av forslag til Revidert nasjonalbudsjett for 2014 har vedtatt å øke bevilgningen

til Belønningsordningen med 65 mill.kr i 2014, fra 945,3 mill.kr til 1010,3 mill. kr (Innst. 260 S (2013-2014)).

*Det heter videre i brevet av "Siden det er de største byområdene som har de største utfordringene knyttet til framkommelighet og miljø, vil de ekstra belønningsmidlene i 2014 bli fordelt til de tre største byområdene, Oslo/Akershus, Bergen og Trondheim. Det er her disse ekstra midlene vil gi størst nytte og i størst grad vil kunne bygge opp under målsettingene for Belønningsordningen. Midlene skal bidra til å gjøre kollektivtransportløsningene i byene så gode at folk velger kollektive transportmidler fremfor andre mindre miljøvennlige transportmidler. Videre er det et mål å gjøre kollektivtransporten så miljøvennlig som mulig, for eksempel ved økt bruk av biogass som drivstoff. Det er ønskelig at disse ekstra midlene i størst mulig grad brukes til investeringer knyttet kollektivtransport for å begrense bindinger av midler i framtidige budsjetter".*

### **Bymiljøavtaler – status**

#### *NTP 2014-23*

Bymiljøavtaler ble lansert som et nytt virkemiddel i NTP 2014-23. Til ordningen fulgte det med økonomiske ressurser; 13,5 mrd kr eks kompensasjon for mva (for tiårs-perioden). Ordningen skulle gjelde de ni største byområdene i Norge inkludert Buskerudbyen (de samme byområdene som kan søke om belønningsmidler). Bymiljøavtaler skal på sikt avløse dagens bypakker og samordnes med belønningsordningen. På sikt er det et mål at de to avtaleformene skal utgjøre en samlet ordning. I NTP ble følgende tiltak eksemplifisert som aktuelle for de statlige bymiljømidlene; *"tiltak som bedrer kollektivtransportens framkommelighet, styrker viktige lenker i kollektivsystemet og legger til rette for syklist og fotgjengere. Dette omfatter bl.a. investeringer i knutepunkt, holdeplasser, kollektivfelt og gang- og sykkelveger."*

#### *Endelig rammeverk og føringer for helhetlige bymiljøavtaler*

I brev av 02.06.2014 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet (se separat vedlegg 2) er det fastsatt et endelig rammeverk og generelle føringer for forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler. Her gjentas at ordningen med bymiljøavtaler gjelder de ni største byområdene i Norge. Statens vegvesen gis fullmakt til å forhandle frem bymiljøavtaler på vegne av staten. Et felles indikatorsett skal følge bymiljøavtalene.

Det heter i på side 2 i brevet at *"Dagens bypakke/bompengeordninger er konsentrert om å bygge ut infrastrukturen, samt i noen områder bidra til finansiering av drift av kollektivtrafikken. Bymiljøavtalene vil også bestå av andre sentrale elementer, som for eksempel forpliktelser om arealbruk, prioritering av viktige knutepunkter og parkeringspolitikk, samt midler fra Belønningsordningen. Det er spesielt viktig å vektlegge fortetting for å skape robuste knutepunkt. Statlig investeringstilskudd til viktige kollektivtransportløsninger vil kunne inngå i bymiljøavtaler for nærmere definerte byområder, jfr. pkt. 3. Tilsvarende kan jernbane også bli en del av bymiljøavtalene i de byområdene hvor jernbanen har en viktig rolle i den samlede kollektivtrafikken. Eksempelvis kan staten sørge for et godt togtilbud gjennom kjøp av persontransport og eventuelle nødvendige infrastrukturinvesteringer som kreves for dette mot at lokale myndigheter bygger opp under togtilbudet gjennom arealpolitikk og/eller ved at øvrig kollektivtrafikk mater til toget i knutepunktene."*

I brevet er det presisert hva det statlige investeringstilskuddet til bymiljøavtaler kan gå til (pkt. 3): *“Midlene skal gå til statlige programområdetiltak over vegbudsjettet, samt til investerings-tilskudd til fylkeskommunale infrastrukturløsninger av nasjonal interesse”*.

Investeringstilskuddet til fylkeskommunale infrastrukturløsninger avgrenses til de fire største byområdene; Oslo/Akershus, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Stavangerregionen. Alle ni byområder er aktuelle for tildeling av midler til programområdetiltak gjennom bymiljø-avtalene. Videre heter det: *“Slike tiltak vil bidra til bedre framkommelighet og punktlighet for buss, og kan være vel så viktige for folks hverdag og kollektivtransportens konkurranseevne som nye, store infrastrukturprosjekter.”*

Om belønningsordningen heter det: *“Belønningsordningen skal derfor innlemmes i bymiljøavtalene så raskt det er praktisk mulig”*.

Om videre prosess heter det: *“Statens vegvesen bes gå i dialog med aktuelle byområder som oppfyller kravene som framgår av NTP 2014-23 og dette brevet. Departementet vil utarbeide et forhandlingsmandat for hver enkelt bymiljøavtale før forhandlinger innledes. I første omgang tar departementet sikte på at Oslo/Akershus inviteres til forhandlinger om en bymiljøavtale”...“Vi ser for oss at det vil ta noen år å implementere ordningen med helhetlige bymiljøavtaler i alle de ni aktuelle byene”*.

### ***Retningslinjer for statlig delfinansiering av viktige kollektivtransportprosjekter i de fire største byene***

I brev av 04.07.2014 fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet følger ytterligere presisering av prinsipper for ordningen med statlig investeringstilskudd til fylkeskommunale infrastrukturtiltak for kollektivtransport. Denne ordningen gjelder bare de fire største byområdene, presiseringene fremgår av separat vedlegg 3. Bl. a fremgår det at staten vil dekke 50 % av prosjektkostnadene, men at byområdet må dekke evt. kostnadsoverskridelser i prosjektet.

### ***Orienteringssak til by-/kommunestyre og fylkesting***

Drøftingsutvalget fullførte sitt arbeid med en omforent skisse til Buskerudbypakke 2 den 23.06.14. Referatet fra møtet følger som vedlegg 2. Referatet vil også bli sendt representantene i drøftingsutvalget direkte.

I tråd med møtet den 23.06. vil det bli lagt fram en orienteringssak til by-/kommunestyre og fylkesting etter ferien. Felles saksfremlegg inneholder to vedlegg:

1. Skisse til Buskerudbypakke 2 av 23.06 14.
2. Justert notat om oppfølgingspunkter fra Lampeland. Skisse til Buskerudbypakke 2.

I det justerte notatet er tatt inn følgende eksempel:

*Etterfølgende tabell viser et eksempel på finansiering av Buskerudbypakke 2 med inntekter fra statlige finansieringsbidrag, bompenger og andre finansieringsbidrag. Tabellen illustrerer også hvordan inntekter fra bompenger til Buskerudbypakke2 varierer avhengig av takstnivå. Det er forutsatt en samordning mellom de ulike bompengesystemene i byområdet.*

*Det er i tabellen angitt et eksempel som gir ca. 50 % finansieringsbidrag fra staten. Dette innebærer både bevilgninger gjennom gjeldende Nasjonale transportplan (NTP 2014-23),*

senere NTP'er i bypakkeperioden, statlige bymiljømidler, statlige belønningsmidler, statlige midler fra Statens vegvesen (handlingsprogrammidler) og bevilgninger til jernbane. Det er i eksemplet tatt med andre finansieringsbidrag i størrelsesorden ca 0,7 mrd kr (fylkeskommunale og kommunale bidrag).

Det understrekes at etterfølgende tabell er basert på eksempler på løsninger og regneeksempler med stor usikkerhet. Det skal gjennomføres mer detaljerte beregninger av inntektspotensial fra bompenger i regi av Statens vegvesen.

	Sum kostnad	Sum statlige	Inntekter fra bompenger (toveis)*		
	BBP2	finansieringsbidrag	Kr 15	Kr 20	Kr 25
1 Jernbane og togtilbud	4370	4370			
2 Infrastruktur buss	2768	1500			
3 Drift buss	4038	750			
4 Veg	8551	3500			
5 Sykkel	1600	800			
6 Gåing	1000	500			
7 Knutepunktsutvikling og pendlerparkering	1002	280			
SUM (mill kr)	<b>23329</b>	<b>11700</b>	<b>ca 7000</b>	<b>ca 10000</b>	<b>ca 12500</b>
SUM (mill kr)	<b>11629</b>	Finansieringsbehov etter forutsatte statlige finansieringsbidrag (se tabell under)			
SUM (mill kr)	<b>10929</b>	Finansieringsbehov etter andre finansieringsbidrag (se tabell under)			
		<b>Ca kr 22</b>	Gj.snittlig bompengetakst (toveis)		
	*Regneeksempler med stor usikkerhet				

	Sum statlige bidrag (mill kr)	Andre finansieringsbidrag (mill kr)
1 Jernbane og togtilbud	4370 Framtidige bevilgninger på statsbudsjettet	400 Fylkeskommunale bidrag (grovt anslag)
2 Infrastruktur buss	1500 Bymiljømidler (100 mill kr pr år)	300 Kommunale bidrag (20 mill kr pr år)
3 Drift buss	750 50 mill pr år i belønningsmidler	Utbyggingsbidrag
4 Veg	3500 1730 mill kr er allerede inne i gjeldende NTP 2014-23	<b>700</b>
5 Sykkel	800 20 mill pr år i belønningsmidler + 500 mill fra SVV handlingsprogram	
6 Gåing	500 20 mill pr år i belønningsmidler + 200 mill fra SVV handlingsprogram	
7 Knutepunktsutvikling og pendlerparkering	280 10 mill pr år i belønningsmidler + 130 mill fra SVV/IBV handlingsprogram	
	<b>11700</b>	

### “Gjør det” kollektivkampanje

Arbeidet med kampanjen for endrede reisevaner nærmer seg lansering. Kampanjen vil starte opp 1. september med annonser i aviser, plakater i byer og på kjøpesentre, kino, radio og sosiale medier. Innholdet i kampanjen vil bli presentert i møtet. Det er tatt hensyn til innspillene som har kommet underveis i prosessen, senest på møtet i ATM-utvalget 20. juni 2014.

**Forslag til konklusjon:** Status tas til orientering

## Sak 24/14 Buskerudbypakke 2 – videre arbeid

### Hensikt med saken

Gi innspill til det videre arbeid med Buskerudbypakke 2.

### Status

#### Ambisjon/framdrift

I tråd med vedtatt framdriftsplan jobbes det etter en framdriftsplan med sluttbehandling av en omforent Buskerudbypakke 2-avtale med staten i by-/kommunestyre og fylkesting innen desember 2014.

#### En helhetlig transport- og miljøpakke

Foreliggende skisse til Buskerudbypakke 2 er en helhetlig transport- og miljøpakke som ser hele transportsystemet i de fem kommunene i sammenheng. De fire målene omfatter både

framkommelighet på veisystemet, oppfølging av klimamål og oppfølging av arealutvikling (by- og tettstedsutvikling).

Skissen forutsetter bymiljøavtale (med 0-vekstmål) og belønningsavtale i 15årsperioden. Statlige forutsetning/retningslinjer for denne type avtaler vil måtte oppfylles gjennom detaljering av Buskerudbypakke 2.

*Skisse til Buskerudbypakke 2 av 23.06.14.*

Skissen er sendt samferdselsministeren med ønske om et drøftingsmøte med ordførerne i september.

Orienteringssak til by-/kommunestyre og fylkesting vil skje på de første møtene etter ferien (fylkestinget 27.08 og i september i alle by-/kommunestyrene). Felles saksfremlegg er utarbeidet av rådmennene.

“Buskerudbenken” er invitert til et orienteringsmøte av Tore O. Hansen.

Orientering til nabokommuner ivaretas slik som tidligere; gjennom Vestregionen og D5 (Ansvar: Drammen kommune) og Kongsbergregionen (Ansvar: Kongsberg kommune).

Det er avtalt et administrativt møte med Vegdirektoratet men tidspunkt er ennå ikke avklart. Det samme gjelder overfor Samferdselsdepartementet.

### **Videre statlig oppfølging (SD)**

Samferdselsdepartementet har KVU og KS1 for Buskerudbypakke 2 til vurdering før behandling i regjeringen. Denne behandling vil gi Statens vegvesen mandat til videre arbeid med en endelig Buskerudbypakke 2.

### **Videre administrativt arbeid med Buskerudbypakke 2**

I tråd med vedtatt prosess jobbes det administrativt med flere oppgaver parallelt med den pågående statlige prosessen i Samferdselsdepartementet. Bla. følgende er satt i gang eller vil bli satt i gang:

- Mål og resultatoppfølging for Buskerudbypakke 2
- Kriterier for rekkefølge på tiltak
- Detaljplassering av bompunkt
- Grunnlag for analyse av virkninger av tiltak (Trafikkberegninger og Trafikkundersøkelse)
- Samordning av BBP2 med bomsystem for E134 Damåsen – Sagrenda og Rv23 Linnes - Dagslett
- Samordning med Ruter (Oslo/Akershus)
- Delfinansiering av drift buss med bompenger

Sekretariatet sammen med SVV koordinerer arbeidet. Buskerud fylkeskommune har ansvar noen av oppgavene. Fagrådet er sentralt i arbeidet.

### **Opplegg for ATM-utvalgets møte**

Møtet legges opp som innspill til det videre arbeid med Buskerudbypakke 2 med utgangspunkt i følgende innlegg:

1. Oslopakke 3 v/ sekretariatsleder Terje Rognlien
2. Generell orientering om kvalitetssikring (KS1) for bypakker v/Statens vegvesen region sør
3. Arbeidet med mål og resultatoppfølging for Buskerudbypakke 2 og pågående administrativt arbeid v/ Tore Askim

*Forslag til konklusjon: Saken drøftet*

## **Sak 25/14 Kommunikasjonsstrategien for Buskerudbysamarbeidet og Buskerudbypakke 2**

### **Hensikt med saken**

Gi innspill til videreutvikling av kommunikasjon om Buskerudbypakke 2.

### **Bakgrunn**

Ny langsiktig samarbeidsavtale er inngått om Buskerudbyen. Samarbeidsavtalen omfatter mange felles oppgaver i mange år framover.

Det forventes at fornyet avtale om belønningsmidler/Buskerudbypakke 1 for 2014 -17 vil foreligge om kort tid.

Omforent skisse til Buskerudbypakke 2 foreligger. Det jobbes etter en framdriftsplan som tilsier endelig politisk behandling rundt årsskiftet 2014/2015. Finansiering og konkretisering av bompenggeordningen skal også behandles på dette tidspunktet.

Erfaring fra andre byområder tilsier at konkretiseringen av bompenggeordningen, med plasseringer og priser, vekker interesse blant innbyggerne og tilfredsstillende medienes nyhetskriterier.

Hensikten med en videreutvikling av kommunikasjonsstrategien er å foredle kjernebudskapet i Buskerudbysamarbeidets virksomhet og bidra til å synliggjøre alle de tiltak som gjennomføres og hva samarbeid om arealutvikling, transport og miljø innebærer er av betydning for innbyggere og næringsliv.

Kommunikasjonsstrategien for Buskerudbypakke 2 og tilhørende tiltak er å bidra til at debatten omkring Buskerudbypakke 2 og bompenger blir så faktabasert som mulig.

### **Forutsetninger**

Denne saken legger til grunn følgende:

Ny avtale om belønningsmidler/Buskerudbypakke 1 2014 -17 inngås med Samferdseldepartementet.

Regjeringen/SD gir mandat til Statens vegvesen ( og Jernbaneverket) for videre arbeid med en endelig Buskerudbypakke 2 i samarbeid med buskerudbykommunene og fylkeskommunen.

### **Rammer for det administrative arbeidet**

Adm.styringsgruppe ga i møte 15.08. sekretariatet innspill til arbeidet med videreutvikling av kommunikasjonsstrategien.

Arbeidet vil bli lagt fram for den adm.styringsgruppens møte 26.09. og ATM-utvalget 17.10.

Fokus i arbeidet vil bla. være kunnskapsinnhenting gjennom fornyet befolkningsundersøkelse og fokusgruppe

Forventede resultater, bla.:

- Fornyet kjernebudskap av Buskerudbysamarbeidets virksomhet og grunnleggende budskapsplattform
- Forslag til kommunikasjonstiltak i 2014 og 2015
- Et "foilsettarkiv" til bruk for alle partnerne.

### **Opplegg for møtet**

Møtet legges opp som innspill til det videre arbeid med kommunikasjonsarbeidet med utgangspunkt i et innlegg fra Anne-Marte Lind, prosjektleder kommunikasjon.

***Forslag til konklusjon: Saken drøftet***

### **Sak 26/14 Eventuelt**



<b>Møtereferat ATM-utvalget</b> <b>Møte nr. 3/14 - 20.06.2014</b>	
<b>Tilstede</b>	<p><b>ATM-utvalget:</b>                      Tore Opdal Hansen, ordfører Drammen (leder)                      Morten Eiksrød, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune                      Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører, Øvre Eiker kommune                      Vidar Lande, ordfører, Kongsberg kommune                      Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune                      Helene Justad, ordfører, Lier kommune                      Kjell Inge Davik, regionvegsjef, Statens vegvesen, Region sør</p> <p><b>Fra administrativ styringsgruppe:</b>                      Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune                      Morten Lauvbu, rådmann, Øvre Eiker kommune                      Bengt Nystrøm, rådmann, Nedre Eiker kommune                      Wenche Grindrud, rådmann, Kongsberg kommune                      Runar Schau Carlsen, assisterende fylkesmann i Buskerud</p> <p><b>Fra sekretariatet:</b>                      Tore Askim, prosjektsjef,                      Anne Marte Lind, prosjektleder kommunikasjon                      Gun Kjenseth, prosjektleder by-/og stedsutvikling</p>
<b>Forfall</b>	<p>Sven Arild Hansen, regiondirektør, Kystverket Sør Øst                      Helen Bjørnøy, fylkesmann i Buskerud                      Sjur Helseth, Jernbaneverket</p>
<b>Møtested</b>	Kommunestyresalen, Nedre Eiker rådhus, Mjøndalen

Innkalling og dagsorden godkjent.

## **Sak 16/14 Referat fra møte nr. 2/14**

*Konklusjon: Referater godkjent*

## **Sak 17/14 Status**

I tillegg til status i saksdokumentene:

## **Videreføring av Buskerudbysamarbeidet – underskrevet samarbeidsavtale**

Lier kommunestyre godkjente avtalen i møte 17. juni 2014.

## **Kampanje for endrede reisevaner**

Holdnings- og adferdskampanje for økt bruk av kollektivtransport "mykovergang.no" som skal gjennomføres i midten av august ble presentert.

Forslaget til plakater ble positivt mottatt. Det ble oppfordret til å fokusere på "gjør det" konseptet fremfor "mykovergang.no" og sikre felles budskap og profil mellom plakater og radiospots.

## **Søknad om videreføring av belønningsordningen**

Det sendes en henvendelse til Samferdselsdepartementet fra leder av ATM-utvalget der det minnes om at det er viktig for Buskerudbysamarbeidet at det gis et raskt svar.

## **Framtidens byer – videreføring av nettverk areal og transport**

Det ble påpekt at Fremtidens byer hadde stor betydning for bykapittelet i Nasjonal Transportplan 2014-23. Transportetatene er nå i gang med forberedelser til revidering av NTP. Det er viktig at ikke bare de fire største byene, men også de nest største byområdene har påvirkningsmuligheter. Drammen kommune opplyste at kontakt var tatt med Oslo for å vurdere felles innspill overfor regjeringen om "Fremtidens byer".

## **Skisse til Buskerudbypakke2 – prosess**

Arbeidsutvalget (de seks ordførerne) foreslår at den omforente skissen til Buskerudbypakke 2 oversendes Samferdselsdepartementet etter den 23.06. og vil be om et drøftingsmøte i september.

På administrativt nivå vil leder og nestleder av adm. styringsgruppe og prosjektsjef ha et møte med vegdirektøren 18. august hvor tema er KVVU og KS1 samt gjennomgang av omforent skisse til Buskerudbypakke 2. Samferdselsdepartementet har også svart positivt på en adm. møteforespørsel, men det er ikke avtalt noen dato ennå.

## **Undersøkelse om husstandsbrochure om BBP2**

Norstat har i juni 2014 gjennomført en undersøkelse for å se respons på husstandsbrochure om BBP2 som ble sendt ut i mai.

***Konklusjon:** Status tatt til orientering*

## **Sak 18/14 Mulighetsstudie bussmetro/bybanesystem Lier – Drammen – Nedre Eiker**

***Konklusjon:** Mulighetsstudien gjennomføres som angitt i saken.*

## **Sak 19/14 Møteplan andre halvår 2014**

Angitt forslag til møteplan for ATM-rådet, ATM-utvalget og Adm. styringsgruppe godkjennes med den endring at møtested Kongsberg og Øvre Eiker for ATM-utvalget byttes.

**Konklusjon:** Møteplan 2. halvår 2014 godkjent som angitt.

### ATM-utvalget

Mandag 1. september kl 12:00 – 14:00	Avtale om belønningsmidler 2014-17. Buskerudbypakke 2.	Buskerud fylkeskommune
Fredag 17. oktober kl 09:00 – 12:00	Handlingsprogram belønningsmidler 2014-17 Tiltaksplan 2014/15  Rullering av handlingsprogram Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23  Buskerudbypakke 2	Øvre Eiker
Fredag 28. november kl 09:00 – 12:00	Buskerudbypakke2	Kongsberg

### ATM - rådet

Kl 17:00 – 20:00		
Oktober/november	Forslag til Buskerudbypakke 2.	

Dato for ATM-rådet fastsettes når ATM-utvalget finner behov for møte.

### Adm. styringsgruppe

Fredag 15. august	Kl 12.00 – 15.00	Fylkeshuset	
Fredag 26. september	Kl 09.00 – 12.00	Fylkeshuset	
Torsdag 13. november	Kl 09.00 – 12.00	Fylkeshuset	

## Sak 20/14 Eventuelt

### Rammeverk for bymiljøavtale

Kjell Inge Davik orienterte om at Samferdselsdepartementet i brev av 2. juni 2014 har fastsatt endelig rammeverk og generelle føringer for forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler.

Alle parter skal legge rammeverket til grunn i forhandlinger om og ved inngåelse og oppfølging av bymiljøavtaler. Brevet gir føringer til Statens vegvesen i rollen som statens

representant i arbeidet med bymiljøavtaler og videre konkretiseres hovedprinsippene for statlige investeringstilskudd for nærmere definerte byområder. Det redegjøres også for hvordan dagens Belønningsordning skal innføres i bymiljøavtalene.

## **Sak 21/14 Valg**

Vidar Lande foreslo at Tore O. Hansen fortsetter som leder i ATM-utvalget og ATM-rådet. Det ble foreslått at Vidar Lande fortsetter som nestleder.

**Konklusjon:** *Tore Opdal Hansen, ordfører i Drammen kommune ble valgt til leder og Vidar Lande, ordfører i Kongsberg kommune ble valgt til nestleder for ATM utvalget med virkeperiode til etter kommunevalget høsten 2015.*



## Referat og hovedpunkter fra Drøftingsutvalgets møte 23. juni 2014, møte nr. 2-14

**Tid: 23. juni 2014 kl 18:00 – 20:00**

**Sted: First Hotel Ambassadeur, Strømsø Torg 7, Drammen**

**Deltagere: Se vedlegg 1**

### Velkommen og møteledelse

v/leder av ATM-utvalget og ordfører i Drammen Tore Opdal Hansen

Referat fra Drøftingsmøte 19. og 20. mai 2014 på Lampeland ble godkjent.

Når det gjelder "Notat om oppfølgingspunkter" fra Lampelandmøtet jobbes det kontinuerlig med administrative og faglige oppgaver tilknyttet BBP2. På administrativt nivå vil det bli et møte med Vegdirektøren 18. august og et møte med Samferdselsdepartementet der møtetidspunkt foreløpig ikke er fastsatt.

Det er ikke kommet svar på søknad til Samferdselsdepartementet om belønningssmidler for perioden 2014-17. På vegne av kommunene og fylkeskommunen vil det bli sendt et brev fra leder av ATM-utvalget og leder adm. styringsgruppe hvor tilbakemelding etterspørres.

### Mål for dagens møte

- Slutføring av drøftingsfase 1 Buskerudbypakke2 med enighet om skisse til Buskerudbypakke2 og enighet om videre prosess.
- Ved oppnådd enighet foreslås at det sendes brev til Samferdselsdepartementet med anmodning om drøftingsmøte i september. Pr. dato i rute med ambisjon om en sluttbehandling av BBP2 i løpet av året.

Foreslått dagsorden for møtet godkjent.

### Om samordning mellom Buskerudbypakke 2, E134 Damåsen – Sagrenda og Rv 23 Linges – Dagslett

Jomar Lygre Langeland orienterte om muligheter for- og konsekvenser av samordning mellom Buskerudbypakke 2, E134 Damåsen-Sagrenda og RV23 Dagslett-Linges når det gjelder bompengefinansiering.

En foreløpig konklusjon ved samordning illustreres ved følgende regneksempel; Uten samordning av timesregel med E134 og Rv23 gir bompeng-systemet for Buskerudbypakke 2 inntekter i størrelsesorden 13-14 mrd kr (forutsatt toveis innkreving og bomtakst kr 25,-) Ved full samordning av timesregel med E134 og Rv23 viser foreløpige beregninger et inntektsbortfall (rabatt for bilistene) i størrelsesorden 1-1,5 mrd kr for

## Buskerudbypakke 2.

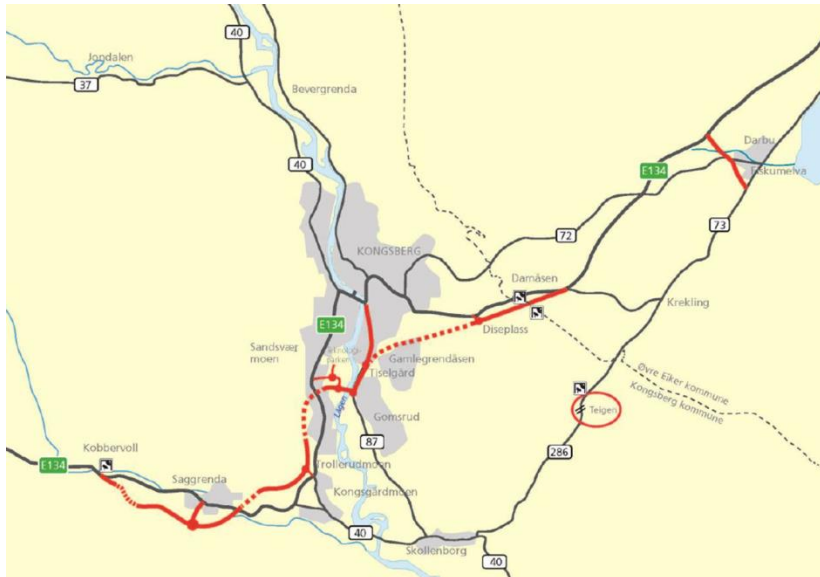
### Status for de ulike tiltakene

#### 1. Prosjektet E134 Damåsen-Saggrenda

Tidspunkt for bygging: Byggingen starter høsten 2014/våren 2015, og vegen forventes åpnet i 2018. Bompengeneinnkreving starter når vegen åpnes.

Forholdet til Buskerudbypakke 2: Finansieringsmessig kan prosjektet ses som et eget riksvegprosjekt. Det vil bli fremmet egen bompengeproposisjon for prosjektet.

Bompengesystem: Damåsen-Saggrenda 4 bomstasjoner – toveis innkreving. Kr 31 i hver bomstasjon (lette biler), 10 % rabatt med brikke. Ikke timesregel, passeringstak 40 passeringer pr bomstasjon pr måned



#### 2. Prosjektet RV23 Dagslett-Linnes

Tidspunkt for bygging: Når bompengeselskapet er opprettet, kan det ta opp lån for å starte prosjekteringen. Fra prosjekteringen starter, vil det erfaringsvis gå 2 – 2,5 år til byggeplanlegging og kontrahering før byggingen kan starte. Byggetiden er anslått til ca. 4 år. Bompengeneinnkreving starter når vegen åpnes.

Forholdet til Buskerudbypakke 2: Både trafikalt og finansieringsmessig kan prosjektet ses på som et selvstendig riksvegprosjekt utenfor Buskerudbypakke 2. Det fremmes egen bompengeproposisjon for prosjektet.

Bompengesystem: Dagslett-Linnes 2 bomstasjoner – toveis innkreving Kr 22-27 i hver bomstasjon (lette biler), 10% rabatt med brikke. Passeringstak 40 passeringer pr måned (for passeringer på dagens rv23)



### 3. Buskerudbypakke 2

Bompengesystem: Flere bompunkt, toveis innkreving, jfr skisse til Buskerudbypakke 2.  
Bomtast kr X. Timesregel (betaler bare i ett bompunkt pr time). Passeringstak (betaler bare for X passeringer pr måned)

#### Betydning av ikke-samordning

Dersom de to riksvegprosjektene ikke er samordnet med hverandre eller med Buskerudbypakke 2, innebærer dette at de tre bompengefinansierte tiltak / bypakke eksisterer helt uavhengige av hverandre.

Tiltak	Ar1 (2017)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		
E134		Bompengeinnkreving i 15 år fra vegen åpnes (forutsatt i 2018)																			
Rv23				Bompengeinnkreving i 15 år fra vegen åpnes (forutsatt i 2021)																	
BBP2		15 år bompengeinnkreving for tiltak finansiert av BBP2 fra og med 2017																			

For

trafikanter innebærer dette at det ikke vil være en felles timesregel eller månedstak for de tre bompengesystemene. Eks: En trafikanter som reiser på strekningen Røyken-Notodden Bompengautgifter kr 25 (Dagslett-Linnes) + kr 25 (BBP2) + kr 31 (Damåsen)+ kr 31 (Saggrenda) = kr 112,- (minus 10% rabatt for brikke)

For finansiering av tiltakene innebærer ikke-samordning at hvert enkelt tiltak/bypakke står på egne ben finansielt, dvs. med de vedtatte statlige bidrag og de vedtatte bompengebidrag. Dersom et prosjekt får kostnadsoverskridelser, er det bompengesystemet for dette prosjektet / bypakken som må bære kostnadene for kostnadsoverskridelsen

#### Betydning (prinsipielt) av full samordning

Tiltak	Ar1 (2017)	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
E134		Bompengeinnkreving i 15 år før vegen åpnes (forutsatt i 2018)																	
Rv23		Bompengeinnkreving i 15 år før vegen åpnes (forutsatt i 2021)																	
BBP2		15 år bompengeinnkreving for tiltak finansiert av BBP2 fra og med 2017																	

For trafikanter (i de 15 år bompengesystemet står oppe) kan full samordning innebære at det vil være felles timesregel og månedstak for de tre bompengesystemene. Eks: En trafikanter som reiser på strekningen Røyken-Notodden. Betaler kun for "dyreste" bompengetilskottet han passerer på strekningen. Sannsynligvis vil det være bomprosjektet for E134 Damåsen-Saggrenda som er det mest kostbare å passere, dvs kr 31 + kr 31,- = kr 62,- (minus 10% rabatt ved brikke).

For finansiering av tiltakene innebærer full samordning at alle tiltak/bypakke har felles risiko, dvs med de vedtatte statlige bidrag og de vedtatte bompengebidrag. Dersom et prosjekt får kostnadsoverskridelser, er det hele bompengesystemet (dvs alle bompunkt) som må dele byrden for kostnadsoverskridelsen.

#### Mulige varianter av delvis samordning

En rekke varianter av samordning kan tenkes, bl a:

Ikke full timesregel, men rabatt: Tre bompengesystemer, det gis rabatt om man passerer gjennom flere bompengesystemer (dvs noe rabatt – ikke full timesregel).

Full timesregel, men høyere takst: Tre bompengesystemer, men det gis likevel gis full timesregel (man betaler bare i det dyreste bompengesystemet). For å kompensere for inntektstapet som full timesregel innebærer økes takstene noe i alle bompunkter.

Full timesregel, men lengre innkrevningstid: Tre bompengesystemer, men det gis likevel full timesregel (man betaler bare i det dyreste bompengesystemet). For å kompensere for inntektstapet som full timesregel innebærer økes innkrevningstiden til f eks ca 16-17 år.

Videre utredninger skjer i samarbeid med Statens vegvesen. Det må bli undersøkes hvilke varianter som kan la seg realisere og aksepteres av VD. Konsekvenser av ulike varianter må utredes.

Det ble stilt spørsmål om egne bompengeprojekter kan samordnes etter hvert som de ferdigstilles og om i hvilken grad en ser behov for å samordne mot foreslåtte utbyggingsprosjekt på E 18? Det ble svart at det er i forbindelse med bompengesak for Buskerudbypakke 2 det vil være mest aktuelt å se på samordning. Når det gjelder E 18 er det så langt ikke utredet eller sett på samordningsmuligheter.

Som konklusjon var det enighet om at det i skisse til Buskerudbypakke2 må presiseres at RV 23 Dagslett – Linnes og E 134 Damåsen - Saggrenda må samordnes med bompengesystem for BBP2.

Vedrørende spørsmål om evt. framtidig samordning med bompenger for E18 – utbyggingen i Akershus (på grensen mellom Lier og Asker) ble konklusjon at Buskerud fylkeskommune følger opp dette spørsmålet.

## **Omforent skisse til Buskerudbypakke2**

Innledning ved prosjektsjef Tore Askim som presenterte noen justeringer/utfyllende beskrivelser i skissen fra møtet på Lampeland som gikk på;

- side 5; kostnadene
- side 6; skisse finansiering, nytteprinsippet
- side 8: pendlerparkeringer
- side 9; tog og jernbane
- side 11; veg.

I etterfølgende debatt ble det påpekt at “bør” i setningen “For å bidra til at kostnadene ikke blir for høy, er det enighet om at E134 Damåsen – Saggrenda og Rv 23 Linnes – Dagslett bør samordnes med Buskerudbypakke2” på side 5 erstattes med “må”.

På side 6 under Buskerudbypakke2 – skisse for finansiering tilføyes følgende setning etter Statlige bidrag: “Ambisjonen er minst 50 % statlig finansiering av Buskerudbypakke2 bl.a. gjennom:”

På side 11 under frekvens får setningen “Rushtidsfrekvens min 10 min i sentrale byområder (Drammen)” tilføyes “og deler av Lier og Nedre Eiker”.

Med de justeringer som er referert over vedtok drøftingsutvalget enstemmig skissen til Buskerudbypakke2 som grunnlag for videre drøftinger med staten.

Søren Falch Zapffe på vegne av ordfører i Lier, ordfører i Kongsberg Vidar Lande, fylkesordfører Morten Eiksrød, ordfører i Øvre Eiker Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører i Nedre



Eiker Bent Inge Bye og ordfører i Drammen Tore Opdal Hansen undertegnet deretter skissen til Buskerudbypakke2.



Det ble avtalt at undertegnet omforent skisse til Buskerudbypakke 2 oversendes drøftingsutvalgets representanter så raskt som mulig og den legges sammen med en pressemelding ut på [www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no)

## Videre arbeid

Tore Opdal Hansen foreslo følgende som fikk tilslutning:

- a. Oppfølging etter drøftingsmøtet:
  - i. Skissen til Buskerudbypakke2 sendes vedlagt brev til Samferdselsministeren før ferien. Det anmodes om et dialogmøte med staten i september med sikte på oppstart drøftingsfase2 med staten (Jernbaneverket/Statens vegvesen).
  - ii. Buskeruds stortingsrepresentanter informeres om status i Buskerudbysamarbeidet der leder av ATM-utvalget inviterer Buskerudbenken til et møte etter ferien. Buskerudbyens søknad om belønningsmidler 2014-17 og skisse til Buskerudbypakke 2 vedlegges.
- b. For å oppnå så bred politisk forankring og gi god informasjon i egne politiske organ om resultatet fra drøftingsfase 1 utarbeides det et felles saksframlegg vedlagt "Omforent skisse til Buskerudbypakke 2" og "Notat om oppfølgingspunkter" som legges fram til orientering i by-/kommunestyrene /fylkestinget etter sommerferien.
- c. Videre arbeid  
Administrasjonen jobbes videre med oppfølgingspunktene  
Etter forhandlinger med staten (Drøftingsfase 2) vil avtale om Buskerudbypakke2 legges fram for behandling i by-/kommunestyre og fylkesting før behandling av evt. bompengeproposisjon i Stortinget.

Tore Opdal Hansen takket for et godt møte der resultatet er en omforent skisse til Buskerudbypakke2 mellom de fem kommunene og fylkeskommunen. Et samarbeid som startet med drøftingsmøte for lokal/regional Buskerudbypakke2 på Storaas Gjestegård i februar 2013, og etter behandling av grunnlagsdokumenter i de folkevalgte organ fortsatte drøftingene på Lampeland hotell i mai 2014 og ble avsluttet på First Hotel Ambassadeur, i Drammen 23. juni 2014.

## Vedlegg

1. Deltakerliste Drøftingsmøte 23. juni 2014 i Drammen

## **Separate vedlegg**

2. Underskrevet omforent skisse til Buskerudbypakke2 – som grunnlag for drøfting med staten (datert 23. juni 2014)
3. Notat dato: 07.06.2014 Skisse til Buskerudbypakke 2 – Oppfølgingspunkter etter Lampeland.

## VEDLEGG 1

### Deltakerliste Drøftingsmøte 23. juni 2014 i Drammen

Ordfører Vidar Lande	Kongsberg kommune	Ap
Gro Sel Tveito	Kongsberg kommune	H
Ellen Korvald	Kongsberg kommune	V
Ordfører Anne Sire Fjerdingsstad	Øvre Eiker kommune	H
Elisabeth Uggen	Øvre Eiker kommune	Frp
Bente Skårdal Kleven	Øvre Eiker kommune	Ap
Ordfører Bent Inge Bye	Nedre Eiker kommune	Ap
Turid Solberg Thomassen	Nedre Eiker kommune	Krf
Elly Therese Thoresen	Nedre Eiker kommune	H
Ordfører Tore Opdal Hansen	Drammen kommune	H
Johan Baumann	Drammen kommune	H
Morgan Langfelt	Lier kommune	Frp
Tonje Evju	Lier kommune	Ap
Søren Falch Zapffe	Lier kommune	H
Fylkesordfører Morten Eriksrød	Buskerud fylkeskommune	H
Trond Johansen	Buskerud fylkeskommune	Krf
Anne Sandum	Buskerud fylkeskommune	Ap
Forfall:		
Masud Gharakhani	Drammen kommune	Ap
Øvrige deltakere:		
Øistein Brinck	Kongsberg kommune	
Morten Lauvbu	Øvre Eiker kommune	
Arne Tronrud	Øvre Eiker kommune	
Bengt Nystrøm	Nedre Eiker kommune	
Osmund Kaldheim	Drammen kommune	
Bertil Horvli	Drammen kommune	
Hans Petter Christensen	Lier kommune	
Synnøve Tovsrud	Lier kommune	
Runar Hannevold	Buskerud fylkeskommune	
Gro R. Solberg	Buskerud fylkeskommune	
Runar Schau Carlsen	Fylkesmannen	
Tore Askim	Buskerudbysekretariatet	
Jomar L. Langeland	Buskerudbysekretariatet	
Anne Marthe Lind	Buskerudbysekretariatet	
Gun Kjenseth	Buskerudbysekretariatet	



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Buskerudbysamarbeidet  
post@buskerudbyen.no

Deres ref  
2014/2093-8327/2014

Vår ref  
14/226-

Dato  
4.07.2014

### **Belønningsordningen - Buskerudbyen**

Vi viser til søknad om belønningsavtale for perioden 2014-2017 datert 24. februar 2014 med tilleggsopplysninger mottatt 29. april 2014. Videre viser vi til møte mellom byområdet og departementet 10. april 2014 og brev fra Buskerudbyen datert 23. juni 2014 og 26. juni 2014.

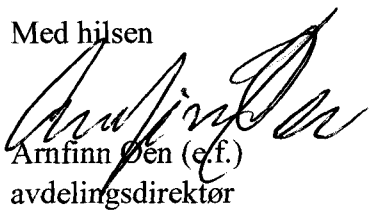
Buskerudbyen hadde belønningsavtale fra 2011 til 2014. De fikk utbetalt til sammen 280 mill. kr, men nådde ikke målene i den avtalen. Buskerudbyen har nå søkt om ny avtale på 330 mill. kr for perioden 2014-2017.

Søknaden legger opp til at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Personbiltrafikken skal ha nullvekst, og antall kollektivreiser og sykkelreiser skal øke. Søknaden baserer seg på at trafikantbetaling innføres fra 2017, som en del av Buskerudbypakke 2. Det foreligger ikke noe lokalpolitisk forpliktende vedtak om bompenger, utover lokale prinsippvedtak, noe som er ønskelig. Trafikantbetaling i 2017 er i tråd med anbefalingene i KVUen for området, men ikke med anbefalingen i KS1.

Det er byområdet selv som bestemmer hvilke tiltak/virkemidler som skal ligge til grunn i en eventuell avtale. Samferdselsdepartementet ønsker å poengtere at det er avgjørende med måloppnåelse for å få statlige belønningsmidler. Materialet som byområdet har sendt departementet sannsynliggjør i for liten grad at tiltak/virkemidler i søknaden vil bidra til måloppnåelse i tråd med søknaden. Samferdselsdepartementet er derfor usikker på om Buskerudbyen har tilstrekkelig med tiltak/virkemidler for å nå de målene som er beskrevet i søknaden.

For å sikre videre prosess vil Samferdselsdepartementet ta initiativ til et møte med byområdet med sikte på å etablere en ny belønningsavtale med Buskerudbyen.

Med hilsen



Arnfinn Øen (e.f.)  
avdelingsdirektør



Ase Nossun  
seniorrådgiver



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep.  
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

13/882-

02.06.2014

**Fastsetting av endelig rammeverk og generelle føringer for forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler**

**1. INNLEDNING**

Vi viser til omtale av helhetlige bymiljøavtaler i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP), der det forutsettes at regjeringen fastsetter et endelig rammeverk for bymiljøavtaler før de aktuelle byområdene inviteres til forhandlinger. Vi viser også til regjeringsplattformen der regjeringens føringer og satsing på by og klima framgår.

På bakgrunn av denne regjeringens føringer, fastsetter Samferdselsdepartementet gjennom dette brevet et endelig rammeverk. Alle parter skal legge rammeverket til grunn i forhandlinger om og ved inngåelse og oppfølging av bymiljøavtaler. I brevet gir vi også føringer til Statens vegvesen i rollen som statens representant i arbeidet med bymiljøavtaler. Jernbaneløst og berørte fylkesmenn får kopi av dette brevet og bes merke seg føringene.

Videre konkretiseres hovedprinsippene for statlig investeringstilskudd til viktige kollektivtransportløsninger som kan inngå i bymiljøavtaler for nærmere definerte byområder. Samferdselsdepartementet redegjør også for hvordan dagens Belønningsordning skal innføres i bymiljøavtalene.

**2. FASTSETTING AV ENDELIG RAMMEVERK FOR BYMILJØAVTALER**

**2.1 Presiseringer av generelle føringer**

Klimaforliket har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Målet er lagt til grunn i NTP 2014-2023. Løsningene som velges

må bidra til at byene utvikler løsninger som sikrer bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Man må samtidig ivareta at transportpreferanser kan variere med årstider og vær, og at det derfor må være en viss grad av fleksibilitet for innbyggerne. Bymiljøavtaler skal i så måte være et virkemiddel for å bidra til at målene nås. Det vil være nødvendig å utøve noe skjønn samt ha en fleksibel tilnærming knyttet til særskilte forhold i den enkelte by. Vekst i el-bilbruk må tas hensyn til i disse vurderingene.

Ordningen er rettet inn mot Oslo-området, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavangerregionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Porsgrunn/Skien, Kristiansandsområdet og Tromsø. Bymiljøavtalene er en videreutvikling og utvidelse av de etablerte bypakke/bompengoordningene i de største byene. Når ordningen med bymiljøavtaler nå settes i verk, vil dette bli et overordnet virkemiddel for å nå målet i Klimaforliket i disse ni byområdene.

Dagens bypakker/bompengoordninger er konsentrert om å finansiere og bygge ut infrastrukturen, samt i noen områder bidra til finansieringen av drift av kollektivtrafikken. Bymiljøavtalene vil også bestå av andre sentrale elementer, som for eksempel forpliktelser om arealbruk, prioritering av viktige knutepunkter og parkeringspolitikk, samt midler fra Belønningsordningen. Det er spesielt viktig å vektlegge fortetting for å skape robuste knutepunkt. Statlig investeringstilskudd til viktige kollektivtransportløsninger vil kunne inngå i bymiljøavtaler for nærmere definerte byområder, jf. pkt. 3. Tilsvarende kan jernbane også bli en del av bymiljøavtalene i de byområdene hvor jernbanen har en viktig rolle i den samlede kollektivtrafikken. Eksempelvis kan staten sørge for et godt togtilbud gjennom kjøp av persontransport og eventuelle nødvendige infrastrukturinvesteringer som kreves for dette mot at lokale myndigheter bygger opp under togtilbudet gjennom arealpolitikken og/eller ved at øvrig kollektivtrafikk mater til toget i knutepunktene.

Gjeldende og nye bompengoordninger vil være en del av bymiljøavtalene. Mål og styringssystem må derfor være sammenfallende for bompengoordningen og bymiljøavtalen i det enkelte byområdet.

Bymiljøavtalene vil være langsiktige politiske intensjonsavtaler som ikke er juridisk bindende. Staten må ta forbehold om regelverk for statlig budsjettering, jf. ettårig budsjettering. Samferdselsdepartementet understreker at eventuelle forslag med budsjettmessige konsekvenser må fremmes og vurderes i den ordinære budsjettprosessen.

Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser, f.eks. ved at utviklingen ikke er i tråd med målene i avtalen.

Samferdselsdepartementet viser for øvrig til føringene gitt i NTP 2014-2023 og relevante punkter i H/FrPs regjeringserklæring.

## **2.2 Presiseringer av kravene i rammeverket til KVU/KS1, arealplanlegging, styringssystem og indikatorsett**

Rammeverket som ble lagt fram i NTP, fastsetter felles minimumskrav som skal ligge til grunn for alle bymiljøavtaler. Nedenfor presiseres kravene til konseptvalgutredninger (KVU) og eksternt kvalitetssikring (KS1), arealplanlegging, styringssystem og indikatorsett.

### 2.2.1 KVV/KS1

I rammeverket i NTP 2014-2023 er det et krav om at det skal foreligge en KVV for byområdets transportsystem som er eksternt kvalitetssikret. Dette kravet vurderes i tilstrekkelig grad som oppfylt for alle de aktuelle byområdene med unntak av Buskerudbyen der KS1 er i slutfasen.

Transportetatene skal gjøre supplerende faglige vurderinger dersom det gjennom KVV/KS1 ikke er synliggjort hvilke tiltak som vil underbygge målsettingene for byområdene. Disse vurderingene skal ha mindre omfang enn ordinære KVV-er, og skal underlegges KS1 kun dersom de innebærer vesentlig endrede anbefalinger i forhold til tidligere gjennomført KVV/KS1.

I flere pågående/planlagte bypakker er målet fra Klimaforliket allerede tatt inn i målstrukturen. Omfanget av de supplerende vurderingene vil variere mellom byene.

Samferdselsdepartementet er kjent med at Statens vegvesen har startet arbeidet med de supplerende faglige vurderingene. Det er avgjørende at berørte myndigheter gis et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag, og det er nødvendig at Statens vegvesen prioriterer dette arbeidet. Samtidig ber vi om at Statens vegvesen legger en pragmatisk tilnærming til grunn slik at arbeidets omfang blir håndterbart, samt at arbeidet prioriteres ut fra mulig tidspunkt for avtaleinngåelse. Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen gir departementet en nærmere orientering om arbeidet på dette området.

### 2.2.2 Arealplaner

Bedre samordning av areal- og transportplanlegging er et av de viktigste grepene ved overgang fra ordinære bypakker til bymiljøavtaler. Det er derfor krav i rammeverket i NTP 2014-2023 om at regionale eller interkommunale arealplaner skal være i tråd med målene i bymiljøavtalen.

Lokale myndigheter som skal inngå bymiljøavtaler, må gjøre en vurdering av på hvilken måte regional eller interkommunal areal- og transportplan for avtaleområdet bidrar til å nå målet i Klimaforliket, og besvare hvilke konkrete føringer og tiltak planen gir for å sikre konsentrert arealbruk som bygger opp under knutepunktsutvikling og mer kollektivtransport, sykling og gange. Hvis eksisterende plan ikke vurderes som tilstrekkelig, må lokale myndigheter redegjøre for eventuelle ytterligere føringer og tiltak. I de byområdene der planene ikke er i tråd med målene, vil det være tilstrekkelig å vise til et politisk vedtak om revisjon av regional eller interkommunal areal- og transportplan med konkrete intensjoner som er i tråd med målene i bymiljøavtalene, og med en frist for når dette arbeidet skal være ferdig.

Det forutsettes at føringer fra regionale eller interkommunale planer følges opp i den kommunale arealplanleggingen. Dette vil sannsynligvis kreve politiske vedtak i de fleste kommunene.

### 2.2.3 Styringsystem – Styringsmodell, statens representant og økonomistyring

Det pågår eller planlegges bypakker i alle de ni byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler. Den mest utviklede styringsmodellen finnes i dag i Oslopakke 3. Trondheim har en tilsvarende modell, mens de andre byområdene nærmer seg i realiteten liknende modeller.

I valg av styringsmodell for bymiljøavtalene har Samferdselsdepartementet lagt vekt på å ivareta lokalpolitisk forankring. Videre er det i NTP 2014-2023 lagt til grunn at det skal være et gjensidig



styrkeforhold mellom partene i en avtale. Det er viktig at styringsformen er smidig, effektiv og beslutningsorientert. Deltakerne i styringsgruppene må ha god kunnskap om sektoren og lokale forhold, samt nødvendige fullmakter og autoritet i arbeidet.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering ivaretas disse hensynene i styringsmodellen fra Oslopakke 3. På denne bakgrunnen er det besluttet at bymiljøavtaler skal styres etter en modell fra Oslopakke 3. Når de første bymiljøavtalene har løpt over noe tid og gitt et erfaringsgrunnlag, kan det etter behov vurderes tilpasninger/endringer i styringsmodellen.

Statens vegvesen gis fullmakt til å forhandle fram bymiljøavtaler på vegne av staten og er statens representant i styringsgruppene. Samferdselsdepartementet vil utarbeide et forhandlingsmandat for hver enkelt bymiljøavtale med føringer som Statens vegvesen skal legge til grunn i forhandlingene.

Jernbaneverket deltar i styringsgruppene i de byområdene der jernbanen er en viktig del av transportsystemet. I slike tilfeller vil staten ha to representanter i styringsgruppen. Det vil alltid være Statens vegvesen som er statens forhandlingspart. Statens vegvesen og Jernbaneverket må sørge for at statens interesser er samordnet der også Jernbaneverket deltar.

Fylkesmannen deltar som observatør i styringsgruppene, og skal formidle statens politikk, og gi faglige råd, innenfor ansvarsområdene regional og kommunal planlegging, miljø og klima som er relevante for målsetningene i bymiljøavtalen.

Gjeldende og nye bypakker/bompengeordninger vil inngå i bymiljøavtalene. Det er viktig med god økonomistyring i bompengeordningene, men det kan åpnes for låneopptak etter fastsatte vilkår i tråd med dagens praksis. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen. Ved inngåelse av en bymiljøavtale skal det foreligge en finansieringsplan som viser at gjelden til enhver tid holdes på et bærekraftig nivå, slik at bompenger i hovedsak dekker kostnader til investeringer og andre formål i bymiljøavtalen når de påløper. Renter og avdrag må aldri utgjøre en uforholdsmessig stor andel av de løpende bompengeinntektene. Låneadgangen begrenses til et konkret beløp og skal forankres i Stortinget. Det er viktig at byområdene ikke gjør seg avhengig av å bruke bompenger til driftstiltak for kollektivtransport.

#### **2.2.4 Indikatorsett for oppfølging av bymiljøavtalene**

I bymiljøavtaler er det en forutsetning at effektene av tiltak kan dokumenteres av partene. I NTP 2014-2023 fikk Statens vegvesen i oppdrag å arbeide videre med å utvikle et felles indikatorsett for byområdene. Etaten har besvart oppdraget i brev av 27. februar 2014 med anbefalinger om felles minimum indikatorsett for oppfølging av bymiljøavtalene.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering har Statens vegvesen gjort et bredt og grundig arbeid i utformingen av et felles minimum indikatorsett. Jernbaneverket, Miljødirektoratet, Miljøverndepartementet, utredningsmiljøer og andre berørte parter har vært involvert i arbeidet.

Et forslag til indikatorsett ble sendt på høring 28. oktober 2013 til fylkeskommuner, kommuner, KS og andre relevante fagmiljøer og organisasjoner. På bakgrunn av høringen ble forslaget justert.

Samferdselsdepartementet gir med dette tilslutning til Statens vegvesens anbefalinger. Det innebærer at det legges til grunn felles målindikatorer for trafikkutvikling og CO<sub>2</sub>-utslipp i bymiljøavtalene, og at

det arbeides videre med felles indikatorer for oppfølging av bl.a. arealbruks- og trafikkutvikling. Videre skal byområdene forplikte seg til å følge opp/rapportere på utviklingen av øvrige innsatsområder som inngår i avtalene, men oppfølgingen inngår ikke i et felles minimumssett av indikatorer. For å følge opp øvrige innsatsområder i hver avtale brukes bypakkenes eksisterende mål- og resultatstyringssystem/evalueringskriterier. De byområdene som inngår bymiljøavtale og som ikke har et slikt system, må utvikle egnede indikatorsett/evalueringskriterier. Rapporteringen koordineres av Statens vegvesen.

### **3. STATLIG INVESTERINGSTILSKUDD TIL FYLKESKOMMUNALE INFRASTRUKTURILTAK FOR KOLLEKTIVTRANSPORT**

#### **3.1 Statlig investeringstilskudd i helhetlige bymiljøavtaler**

Regjeringen har varslet at den vil sørge for en forpliktende finansiering av viktige kollektivtransportløsninger i de største byene, fortrinnsvis gjennom å gi statlige investeringstilskudd som dekker 50 prosent av kostnadene. I NTP 2014-23 er det prioritert midler til statlig forhandlingsbidrag i bymiljøavtaler. Midlene skal gå til statlige programområdetiltak over vegbudsjettet, samt til investeringstilskudd til fylkeskommunale infrastrukturløsninger av nasjonal interesse. Dagens ansvarsdeling mellom staten, fylkeskommunene og kommunene ligger fast.

Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen legger til grunn at statlig investeringstilskudd til fylkeskommunale infrastrukturtiltak kan inngå i bymiljøavtalene. Dette vil sikre at prosjektene som får støtte, inngår i en helhetlig sammenheng i det enkelte byområde og ses i sammenheng med arealbruk, andre typer investeringer, behov for driftstilskudd osv.

#### **3.2 Nærmere om avgrensning**

Investeringstilskuddet skal gå til høykvalitets kollektivprosjekter med stor kapasitet. Geografisk avgrenses tilskuddet til de fire største byområdene, dvs. Oslo/Akershus, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Stavangerregionen, som har størst trafikkgrunnlag og de største trafikale utfordringene.

Aktuelle prosjekt for vurdering av statlig tilskudd i perioden 2014-2023 er: Fornebubanen i Oslo og Akershus, Bybanen til Åsane i Bergen, Superbussløsning i Trondheim og Bussvei 2020 i Stavanger.

I de øvrige fem byområdene som er omfattet av ordningen med bymiljøavtaler, er passasjergrunnlaget mer begrenset. Kollektivløsningene kan derfor bestå av ordinære busstilbud som ikke vil kreve infrastrukturinvesteringer av samme omfang som i de fire største byene. Alle de ni byområdene er imidlertid aktuelle for tildeling av midler til programområdetiltak gjennom bymiljøavtalene. Slike tiltak vil bidra til bedre framkommelighet og punktlighet for buss, og kan være vel så viktige for folks hverdag og kollektivtransportens konkurransevne som nye, store infrastrukturprosjekter.

#### **3.3 Statlig bidrag**

Aktuelle prosjekter må vurderes ut fra den effekten de gir på måloppnåelse. Planløsningene skal ligge på et nøkternt nivå slik at det statlige finansieringstilskuddet ikke går til finansiering av unødig

fordyrende løsninger. Prosjekter som er omfattet av ordningen, skal planlegges som om lokale myndigheter skulle betalt disse selv. Statens vegvesen vil ha en viktig rolle i å se til at dette ivaretas. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til enkelte hovedprinsipper for hvilket beregningsgrunnlag som skal legges til grunn for statens delfinansiering i tråd med dette.

Det statlige bidraget fastsettes endelig av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) for det aktuelle prosjektet. I denne sammenhengen fastsettes det også endelig hvilke kostnader staten skal delfinansiere. Lokale myndigheter vil være byggherre for det aktuelle prosjektet. Staten vil ikke bidra til å dekke eventuelle kostnadsoverskridelser. Dette er et ansvar for lokale myndigheter.

#### **4. INNFASING AV BELØNNINGSORDNINGEN I HELHETLIGE BYMILJØAVTALER**

Midlene som tildeles byområdene gjennom Belønningsordningen, skal brukes til å redusere behovet for transport med personbil og dermed styrke kollektivtransportens konkurransekraft. Midlene kan brukes til drift av kollektivtransporten, og til tiltak for syklistene og fotgjengere. Ordningen gjelder for de samme byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler, jf. punkt 2.1.

For å motta midler fra Belønningsordningen må lokale myndigheter forplikte seg til å utforme sine virkemidler i tråd med fastsatte målsettinger. Hvilke virkemidler som velges er opp til lokale myndigheter selv.

Staten har i dag belønningsavtaler med åtte av de ni byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler. Avtalene gjelder for fire år av gangen. De fleste avtalene går ut i 2016, men det er variasjoner.

Belønningsordningen og bymiljøavtalene vil ha felles mål, og det vil være en fordel å kunne håndtere så mange som mulig av de relevante virkemidlene i sammenheng. Belønningsordningen skal derfor innlemmes i bymiljøavtalene så raskt det er praktisk mulig.

I praksis betyr dette at for byområder som har belønningsavtale ut 2016, vil det ikke inngås nye belønningsavtaler så lenge det er aktuelt med inngåelse av bymiljøavtale for 2017 eller tidligere. For andre byområder kan det være aktuelt med belønningsavtale fram til bymiljøavtale inngås.

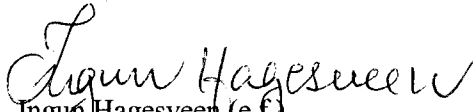
Dette innebærer at gjenstående midler avsatt i NTP-rammen til Belønningsordningen (fram til 2023) forutsettes nyttet i bymiljøavtaler/Belønningsordningen. Belønningsmidlene brukt i bymiljøavtaler skal fortsatt kunne benyttes til driftstilskudd for fylkeskommunal kollektivtrafikk. Bruk av belønningsmidler og midler til bymiljøavtalene skal baseres på objektive kriterier og dokumenterbare resultater, jf. også pkt. 2.2.4.

#### **5. VIDERE PROSESS**

Som grunnlag for et mulig statlig initiativ overfor byområdene til å starte forhandlinger om bymiljøavtaler, ber Samferdselsdepartementet om at Statens vegvesen nå går i dialog med aktuelle byområder som oppfyller kravene som framgår av NTP 2014-2023 og dette brevet. Departementet vil utarbeide et forhandlingsmandat for hver enkelt bymiljøavtale før forhandlinger innledes

I første omgang tar departementet sikte på at Oslo/Akershus inviteres til forhandlinger om en bymiljøavtale. Dette vil skje i løpet av relativt kort tid og så snart departementet har gitt Statens vegvesen et forhandlingsmandat. Oslo/Akershus oppfyller kravet til styringssystem, og det pågående samarbeidet med regional areal- og transportplan vil være et godt utgangspunkt for arealforpliktelser i en eventuell bymiljøavtale. Det er også behov for raske avklaringer om statlig investeringstilskudd til Fornebu-banen. Trondheim oppfyller også i stor grad kravene i rammeverket, og vil tidlig kunne være aktuell for bymiljøavtale. Vi ser for øvrig for oss at det vil ta noen år å implementere ordningen med helhetlige bymiljøavtaler i alle de ni aktuelle byene.

Med hilsen

  
Ingun Hagesveen (e.f.)  
avdelingsdirektør

  
Bente Elgar  
Seniorrådgiver

Kopi til:

Jernbaneverket  
Fylkesmannen i Oslo og Akershus  
Fylkesmannen i Rogaland  
Fylkesmannen i Hordaland  
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag  
Fylkesmannen i Troms  
Fylkesmannen i Buskerud  
Fylkesmannen i Østfold  
Fylkesmannen i Vest-Agder  
Fylkesmannen i Telemark