**Saksdokument til ATM-utvalgsmøte nr. 4 - 2019**

**Møtetid: Fredag 20. september 2018 kl. 11:00 – 14:00   
Sted: Rådhuset, Kongsberg kommune, Kongsberg**

Forslag til dagsorden:

**Sak 29/19 Referat**

**Sak 30/19 Reisevaneundersøkelsen 2018**

**Sak 31/19 Status og videre prosess Buskerudbysamarbeidet**

**Sak 32/19 Status**

**Sak 33/19 Eventuelt**

**Vedlegg**  
1. Referat fra møte i ATM-utvalget 21. juni 2019 (vedlegg til sak 29/19)  
2. Statsministerens forslag til enighet mellom de fire regjeringspartiene, 23. august 2019  
 (vedlegg til sak 31/19).

**Separate vedlegg**1. Vedlegg til sak 31/19 – Avtale om Buskerudbysamarbeidet  
   
  
  
Buskerudbyen, 11.09.2019

Roger Ryberg Bente Gravdahl  
Leder av ATM-utvalget Leder adm. styringsgruppe**Sak 29/19 Referat fra forrige møte**Referat fra møte i ATM-utvalget 21. juni 2019 følger som vedlegg 1. ***Forslag til konklusjon:*** *Referatet godkjennes*  
**Sak 30/19 Reisevaneundersøkelsen 2018  
Hensikt med saken**Orientere om resultater fra reisevaneundersøkelsen 2018 **Saksframlegg**Den nasjonale reisevaneundersøkelsen har blitt gjennomført med jevne mellomrom siden 1985. Samferdselsdepartementet, Avinor, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier, Statens vegvesen og de ni største byområdene står bak undersøkelsen. Resultatene fra reisevaneundersøkelsen brukes blant annet til samferdselsstatistikk, analyser av hvordan og hvorfor vi reiser, og i transportmodeller som anslår konsekvenser av ulike samferdselstiltak og er viktig for transportplanleggingen.

I 1995 vedtok Stortinget at det skulle gjennomføres reisevaneundersøkelser hvert fjerde år. Undersøkelsene er gjennomført på omtrent samme måte, og kan derfor sammenlignes for å se om reisevanene endrer seg over tid. Den siste nasjonale reisevaneundersøkelsen ble gjennomført i 2014. Fra 2016 er det gjennomført kontinuerlig undersøkelse og det pågår nå et arbeid med å kvalitetssikre data for 2018.

Vegdirektoratet offentliggjorde i april 2019 noen foreløpige tall der de oppsummerte hovedfunnene for transportmiddelbruk i de største byområdene slik:

● Jo større byområdet er, jo lavere er bilandelen og jo høyere er kollektivandelen  
● Kollektivandelen har økt i flere av byområdene og bilandelen har gått noe ned  
● Andelen uten tilgang til bil har økt i mange av byområdene. Samtidig har andelen med   
 tilgang til elbil økt voldsomt  
● Flere har tilgang til elsykkel, men den totale tilgangen til sykkel er uendret  
● Fortsatt har et stort flertall tilgang til gratis parkering på jobb, men andelen har gått noe  
 ned særlig i Trondheim og Stavanger.

Administrativ styringsgruppe fikk presentert foreløpige resultater for Buskerudbyområdet for 2018 i møte 30. august og anbefaler at resultatene presenteres for ATM-utvalget. En kort oppsummering viser at kollektivandelen har økt fra 8 % i 2014 til 9 % i 2018, størst andelsøkning er det i Øvre og Nedre Eiker. Bilførerandelen har gått ned fra 60 % til 56 %. Sykkelandelen har økt fra 4 % til 5 % og har størst økning i Drammen og Nedre Eiker, men Kongsberg har høyest andel på 7 %. Gangandelen ligger relativt stabilt i Buskerudbyen på rundt 20 %. Andelen elbiler og elsykler har økt.   
***Forslag til konklusjon:*** *Resultatene for RVU 2018 tas til orientering.*

**Sak 31/19 Status og videre prosess Buskerudbysamarbeidet  
  
Hensikt med saken**  
Drøfte status og skissere muligheter videre for Buskerudbysamarbeidet uten Buskerudbypakke 2.

**Bakgrunn**Med vedtaket i Nedre Eiker kommune 22.05.2019 ble planene om Buskerudbypakke 2 med tilhørende bompengefinansiering skrinlagt. I følge ATM-utvalgets møte 21.06.2019 er det behov for å se nærmere på hvordan Buskerudbysamarbeidet kan nå målsettingene for Buskerudbyen uten Buskerudbypakke 2. Sekretariatet ble gitt i oppgave å skissere hvilke muligheter som finnes for veien videre, som grunnlag for drøftinger etter kommune- og fylkestingsvalget. Følgende konklusjon ble anbefalt:

*“Arbeidet med bomsystemet trappes ned før sommeren og dokumenteres. Kunnskapsgrunnlaget for BBP2 som er kvalitetssikret dokumenteres og gjøres tilgjengelig. Videre prosess drøftes i første møte etter kommune- og fylkestingsvalget.”*

I administrativ styringsgruppe og fagrådets møte 30.08.2019 ble det lagt frem og drøftet forslag til satsingsområder for Buskerudbysamarbeidet framover med følgende konklusjon:

«*Buskerudbysamarbeidet arbeider videre for å nå målene og løse utfordringene i Buskerudbyen uten Buskerudbypakke 2. Satsingsområdene omtalt i saken legges til grunn for det videre arbeidet.»*

I samme møte ble også muligheten for en eventuell byvekstavtale drøftet som egen sak. Det var enighet om at en avtale vil være viktig for å sikre langsiktige rammer for arealutvikling og finansiering av samferdselstiltak, i tråd med nasjonale mål og målene i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23.Satsingsområdene er omtalt i saksfremlegget under.

**Buskerudbyens posisjon som nasjonalt prioritert byområde**

Etter felles innsats er Buskerudbyen prioritert nasjonalt (Nasjonal transportplan 2019-2029) blant ni større byområder som kan forhandle med staten om byvekstavtale og belønningsmidler. Denne posisjonen har gjort det mulig for Buskerudbysamarbeidet å motta følgende statlige belønningsmidler:

* 2010-2013: 280 millioner kroner
* 2014-2017: 358,3 millioner kroner
* 2018-2019: 166 millioner kroner
* Til sammen: 804,3 millioner kroner

Det er sendt ny søknad om belønningsmidler for perioden 2020-2021 på ytterligere 230 millioner.   
  
Buskerudbyen har i tillegg blitt tildelt 1,7 millioner i 2018 og 1,8 millioner i 2019 av Kommunal og moderniseringsdepartementet til arbeid med arealtiltak i Buskerudbyen.

I Statsministerens forslag til enighet mellom de fire regjeringspartiene, 23. august 2019, heretter omtalt som regjeringens avtale av 23.08., fremgår følgende om belønningsmidler for Buskerudbyen:

*«I byområdene Tromsø, Buskerudbyen, Nedre Glomma, Grenland og Kristiansand videreføres belønningsmidlene på 2019-nivå frem til videreutviklet mål for nullvekst er fastsatt. (Senest 2021)».*

Regjeringens avtale av 23.08., følger som vedlegg 2. Buskerudbyen har fått 80 millioner kroner gjennom belønningsmidlene for 2019. Samlet ligger Buskerudbyen an til å få nærmere 1 mrd kroner i belønningsmidler for perioden 2010-2021 til utvikling av areal- og transportsystemet lokalt.

En videreføring av Buskerudbysamarbeidet vurderes som strategisk viktig for å ivareta Buskerudbyens posisjon og unngå risiko for å gå glipp av statlige midler som belønningsmidler og byvekstavtalemidler i årene fremover og i neste NTP (2022-2033).

**Felles utfordringer og mål**

Buskerudbyen utgjør et felles bo- og arbeidsmarked med stor grad av pendling mellom kommunene, som vist i tabell 1 under. Med andre ord strekker areal- og transportutfordringene seg ut over kommunegrensene og bør løses i tett samarbeid mellom partnerne. Tabellen viser også at det er en del som pendler ut og inn av Buskerudbyen. Det synliggjør behovet for også å samarbeide om gode transportløsninger til og fra Buskerudbyen, spesielt i retning Oslo-området.

Tabell 1 Sysselsetting, pendling

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Andel av Buskerudbyens arbeidsplasser** | **Egendekning av arbeidsplasser** | **Utpendling i prosent av yrkesaktive** | **Innpendling i prosent av arbeidsplasser** |
|  | **2010 2018** | **2010 2018** | **2010 2018** | **2010 2018** |
| **Drammen** | 45,7% 46,2% | 109,2% 110,4% | 44 % 47 % | 49 % 52 % |
| **Kongsberg** | 21,0% 19,2% | 118,4% 113,7% | 18 % 23 % | 31 % 32 % |
| **Øvre Eiker** | 7,9% 8,0% | 69,7% 66,3% | 60 % 63 % | 41 % 44 % |
| **Nedre Eiker** | 9,1% 9,8% | 59,5% 63,7% | 67 % 70 % | 45 % 53 % |
| **Lier** | 16,3% 16,8% | 101,3% 99,8% | 62 % 65 % | 63 % 66 % |
| **Buskerudbyen** | **100 % 100 %** | **97,7 % 97,1%** | **25 % 28 %** | **24 % 26 %** |

Kilde SSB: 03321 Sysselsatte (15-74 år), etter arbeidssteds- og bostedskommune. Pendlingsstrømmer. 4. kvartal (K) 2000 – 2018.

Buskerudbysamarbeidet ble inngått i januar 2010 og fornyet av ni partnere i 2015. Samarbeids-avtalen følger som separat vedlegg 1. Samarbeidet legger til grunn visjon og mål vedtatt i felles areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23.

Buskerudbysamarbeidets visjon er å utvikle en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. Samarbeidets fire hovedmål er:

1. Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
2. Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere
3. Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner
4. Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner med formål å samordne felles strategier for å møte utfordringer innen arealutviklingen og transportsystemet.

De fem prioriterte resultatområdene i samarbeidsavtalen er fortsatt aktuelle:

* Attraktiv by- og stedsutvikling og en arealutvikling med mindre behov for biltransport.
* Effektive transportløsninger for næringslivet.
* Kollektivtransporttilbud som kan konkurrere med bilen.
* God tilrettelegging for sykkel som transportform.
* Reduksjon av klimautslipp fra transport.

Samarbeidsavtalen forplikter også partnerne til å bidra til en samordnet og klimavennlig areal- og transportpolitikk som følger opp både lokale, regionale og nasjonale mål. Sentralt i dette står nullvekstmålet, hvor trafikkveksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

Selv med de nye prognosene fra Statistisk sentralbyrå som kom i 2018, er det ventet over 30.000 flere innbyggere i Buskerudbyen de neste 20 årene. Dersom dagens reisevaner ikke endres vil fremkommelighetsproblemene øke i årene framover. Dette vil gi dårligere bymiljø, økte transportkostnader og utslipp, samt redusert trafikksikkerhet dersom ikke tiltak settes i verk. For å nå målene over er det behov for å utrede aktuelle virkemidler og tiltak. Det betyr at man må se nærmere på hvordan målsettingene for Buskerudbysamarbeidet kan nås uten Buskerudbypakke 2.

**Effektiv samhandling og gjennomføringskraft**

Det er endringer i rammene rundt Buskerudbysamarbeidet. I 2020 vil Buskerud fylkeskommune inngå i Viken fylke med egen vegadministrasjon, og Statens vegvesen omorganiseres. Det nye fylkesmannsembetet i Oslo og Akershus, Buskerud og Østfold er lokalisert med hovedsete i Moss fra 2019. Nye Drammen kommune (Drammen, Nedre Eiker og Svelvik) settes i funksjon fra årsskiftet.

I denne situasjonen vurderes det som viktig å opprettholde Buskerudbysamarbeidet for å kunne bidra til effektiv og god samhandling, og å sikre gjennomføringskraft på tvers av kommuner og sektorer. Viken fylkeskommune vil bestå av 51 kommuner. I en slik situasjon vil det være en fordel å stå sammen i et regionalt samarbeid. Buskerudbyens posisjon som et nasjonalt prioritert byområde bør utnyttes i forhandlinger med staten om midler i Nasjonal transportplan til samferdselstiltak i byområdene.

**Mulige satsingsområder for Buskerudbysamarbeidet framover**

Mye av Buskerudbyens arbeid har de senere år vært rettet inn mot gjennomføring av en rekke tiltak for belønningsmidler (Buskerudbypakke 1) og planprosess for Buskerudbypakke 2. I tillegg er det blant annet utarbeidet Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, kollektivtrafikkutredninger, regional sykkelplan, felles gåstrategi samt plan for innfarts- og pendlerparkeringer.

Skrinlegging av Buskerudbypakke 2 gir behov for å se nærmere på andre måter å nå målene og løse felles utfordringer på. Mye av det omfattende utredningsarbeidet som er gjort vil kunne komme til nytte, men det må også tenkes nytt og se hva man kan få til for mindre ressursbruk. Blant annet vil det kunne være mye å hente på å ta i bruk ny smart teknologi, jfr ekspertutvalgets rapport “[Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet](https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapport-teknologiutvalget_web.pdf)” bestilt av Samferdselsdepartementet.

*Aktuelle satsingsområder*

Hovedfokus i Buskerudbysamarbeidet blir nå å vurdere hvordan utfordringer og behov innen byutvikling, areal og transport kan løses under nye rammebetingelser. Forslag til aktuelle satsingsområder for Buskerudbysamarbeidet framover:

* Belønningsmidler. I perioden 2010-2019 mottar Buskerudbysamarbeidet om lag 800 millioner i belønningsmidler fra staten som brukes til å utvikle transportsystemet i Buskerudbyen for å nå målene. Buskerudbysamarbeidet har søkt om ytterligere belønningsmidler (230 mill kr) for perioden 2020-2021. I Statsministerens forslag til enighet mellom de fire regjeringspartiene, 23. august 2019, (regjeringens avtale av 23.08.) fremgår det at belønningsmidlene til Buskerudbyen videreføres på 2019-nivå (80 mill kroner) frem til videreutviklet mål for nullvekst er fastsatt. (Senest 2021).

Belønningsmidlene har i hovedsak vært knyttet til følgende innsatsområder som alle vurderes som viktige for en videre samferdselssatsing:

1. Forbedring av kollektivtilbudet: Opprettholdelse av forsterket drift og utvikling av støttesystemer (f eks sanntidsinformasjon, billettsystem, informasjon, elektrifisering m.m.)

2. Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken, inklusiv knutepunkter og pendlerparkeringer

3. Tiltak for syklende: Tiltak i regional og lokale sykkelplaner, sykkelparkering, elektrisk bysykkelordning m.m.

4. Tiltak for attraktiv byutvikling, raskere reiser, bedre miljø og smart transport, inklusiv videreutvikling av parkeringspolitikken og tiltak for gående. Her vil det også kunne være aktuelt med samarbeidsprosjekter med næringslivet f. eks. Hjem-jobb-hjem etter modell fra Stavangerområdet.

5. Arealutvikling, felles kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon

* Byvekstavtale. Byvekstavtalene er regjeringens viktigste virkemiddel for å utvikle transportsystemet i byområdene. Buskerudbyen er ett av ni nasjonalt prioriterte byområder som kan forhandle om byvekstavtale med staten.

Staten stiller flere krav for å inngå en byvekstavtale. En må blant annet vise hvordan avtaleområdet kan nå nullvekstmålet for personbiltrafikken, og lokal finansiering må være avklart. Buskerudbysamarbeidet har klart nullvekstmålet de senere årene blant annet gjennom effektiv bruk av belønningsmidler og god oppfølging av tiltakene i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013¬-2023. Sentrale tiltak i denne felles regionale planen har vært styrking av kollektivtilbudet, økt tilrettelegging for sykling, konsentrert arealutvikling rundt kollektivknutepunkt og målrettet parkeringspolitikk. Tiltakene har i sum bidratt til å dempe bilbruken og gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. På skriftlig spørsmål fra Trygve Slagsvold Vedum (Sp) svarer samferdselsministeren 05.10.2018 at *“Staten stiller ikkje krav om bompengefinansiering i byvekstavtalane.”*

<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=73481>

Statens vegvesens byutredning viser imidlertid at nullvekstmålet vil være krevende å nå på sikt uten en form for brukerbetaling.

Det pågår for tiden en bred nasjonal debatt om bompenger, statlige bidrag, mål og innretning av byvekstavtaler som kan resultere i nye statlige føringer som kan påvirke eventuelle forhandlinger om byvekstavtale. Tidspunkt for eventuell forhandling om byvekstavtale for Buskerudbyen vil for eksempel kunne påvirkes av følgende forhold omtalt i regjeringsavtale av 23.08.:

* + De fire største byene skal ferdigforhandles først
  + Videreutviklet nullvekstmål skal fastsettes først
  + Utredning av krav til egenandel
  + Gjennomgang av statens styringssystem for byvekstavtaler

I NTP 2018-2029 er det satt av 66,4 mrd. kr til byvekstavtaler og belønnings-ordningen. Av disse kan Buskerudbyen forhandle om en andel av de 42,4 mrd. kr som er satt av til belønningsmidler (17 mrd), og til programområdemidler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riksveg (24 mrd) og til utvikling av stasjoner og knutepunkt på jernbanenettet (1 mrd). Belønningsmidlene skal i følge gjeldende NTP fases inn i byvekstavtalene. I regjeringens avtale av 23.08. fremkommer det at dagens belønningsmidler og programområdetiltak vil samles i byvekstavtalene under en felles post for å øke fleksibiliteten i forhandlingene.

Midlene som er satt av i NTP til byvekstavtaler representerer en mulighet til å etablere mer langsiktige rammer for arealutvikling og finansiering av viktige samferdselstiltak i Buskerudbyen. Det bør derfor settes i gang et arbeid med å klargjøre rammer og føringer for en eventuell byvekstavtale for Buskerudbyen, og forberede grunnlaget for aktuelle tiltak i eventuelle forhandlinger med staten.

* Nasjonal transportplan. Felles innspill og posisjonering i Nasjonal transportplan 2022-2033 for satsing på veg, kollektivtransport, sykkel, gange og forsterket jernbanetilbud i Buskerudbyen, inkl. stasjons- og knutepunktutvikling.
* Areal- og transportplan Buskerudbyen. Oppfølging og eventuelt rullering av vedtatt Areal- og transportplan 2013-2023 for Buskerudbyen. En felles areal- og transportplan vil være et viktig grunnlag for en eventuell byvekstavtale.
* Arealtilskudd. Buskerudbyen er blant ni prioriterte byområder som kan søke om tilskudd til arbeid med arealtiltak fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Buskerudbyen har blitt tildelt 1,7 millioner i 2018 og 1,8 millioner i 2019 til planarbeid i prioriterte utviklingsområder.
* Mulighetsstudier for aktuelle enkeltprosjekter.
* Ny teknologi. Ny teknolog kan gi smart byutvikling og bedre utnyttelse av eksisterende transporttilbud. Dette er omtalt i gjeldende NTP og sist i ekspertrapporten “Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet” bestilt av Samferdselsdepartementet. Det vurderes som viktig å se nærmere på hva dette kan bety for Buskerudbyen. Ny teknologi og smartby-utvikling er et strategisk viktig område i NTP og det er ventet økt satsing på dette i neste NTP. Buskerudbyen vil med Kongsbergmiljøet kunne ha potensiale for å innta en ledende posisjon nasjonalt i gjennomføring av pilotprosjekter for bruk av ny teknologi og smartby-løsninger. Dette kan spilles inn i NTP-prosessene. Eksempler på aktuelle prosjekter i Buskerudbyen kan være:
  + Bedre utnyttelse av eksisterende vegkapasitet med dynamisk feltstyring f eks reversible felt/feltprioritering
  + Tilrettelegge for bedre tilgjengelighet og fleksibel mobilitet til nytt sykehus, blant annet gjennom å gjøre kollektivtransport, sykkel og gange mer attraktivt og ved å ta i bruk ny teknologi og dele-/mikromobilitet eller ferjeløsning.
  + Dynamisk tilfartskontroll på sideveger/i kryss for å prioritere kollektivtrafikk og styre trafikkavvikling.
  + Knutepunktutvikling/jernbanestasjoner: ny teknologi, mikromobilitet, «last mile» og delingsløsninger for å gjøre kollektivtrafikk mer attraktivt som reisemiddel.
  + Elektrifisering av bussparken
  + Mobilitetspunkt ved knutepunkter i kollektivtransportsystemet, og for eksempel ved innfartsparkeringer og barnehager.
  + Samordning av billettløsninger og transportløsninger for sømløse reiser
  + Utprøving av selvgående feiemaskin for gang- og sykkelveger
  + Miljødashboard, etter modell fra smartere transport Bodø, for å bevisstgjøre og engasjere innbyggere og virksomheter til å velge mer miljøvennlige transportformer.
  + Smart varelevering i byområder
  + Samarbeid med næringslivet om miljøvennlig transport
  + Sensorbasert parkeringsteknologi
  + Autonome transportmidler
* Felles kunnskapsgrunnlag. For eksempel:
  + Trafikkdata for å følge utvikling og måloppnåelse
  + Varehandelsanalyse
  + Køkostnader og fremkommelighet for næringslivets transporter

***Forslag til konklusjon:*** *ATM-utvalget anbefaler at det arbeides videre for å nå målene og løse utfordringene i Buskerudbyen uten Buskerudbypakke 2. Det bør settes i gang et arbeid med å klargjøre rammer og føringer for en eventuell byvekstavtale for Buskerudbyen. Det anbefales at det også ses nærmere på aktuelle tiltak i eventuelle forhandlinger med staten. De nyvalgte politikerne tar endelig stilling til satsings- og tiltaksområder omtalt i saken og til videre framdrift.*

**Sak 32/19 Status**   
**Svar fra SD på rapportering belønningsmidler 2018**Buskerudbysamarbeidet fikk svar fra Samferdselsdepartementet 21. juni 2019 på rapportering for 2018 i gjeldende belønningsavtale for 2018-2019. I brevet heter det:*Målet i belønningsavtalen med Buskerudbyen er at det skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Persontransport med bil skal ha nullvekst i avtaleperioden. Utviklingen i biltrafikken viser en svak nedgang (0,2 pst.) fra 2017 til 2018. Det har vært en vekst på 2,7 pst. i den samlede passasjerutviklingen for buss og tog i samme periode. Rapporten fra byområdet viser at biltrafikken er redusert noe og kollektivtrafikken øker. Dette er i henhold til målsettingen i inngått belønningsavtale. Departementet vil derfor betale ut de avtalefestede midlene for 2019 på 80 mill. kr i løpet av kort tid.*Buskerudby fylkeskommune har på vegne av avtalepartnerne mottatt 2019-midlene.

**Omdisponering Buskerudbypakke1/belønningsmidler**ATM-utvalget gjorde slikt vedtak i møte 21. juni 2019 sak 26/19: *Administrativ styringsgruppe gis fullmakt til å omdisponere inntil 30 millioner kr. av belønningsmidlene for 2018/19 fra tiltaksområde 2-5 til tiltaksområde 1 for i størst mulig grad å sikre at dagens forsterkede busstilbud kan opprettholdes første halvår 2020. Dette i påvente av en avklaring av belønningsmidler:”*

I [sak 63/19 til Buskerud fylkesutvalg](http://www.bfk.no/Politikk/Politiske-saker-og-moter/Motekalender/#se:mote/moteid:428/utvalgid:3) heter det at det er nødvendig med tilskudd på 26,4 mill. kr for å drifte det forsterkede busstilbudet 1. halvår 2020. Fylkesutvalget har i møte 19. august 2019 gjort slikt vedtak: “*Fylkesutvalget setter av 8,4 Mill kr til fond i 2019 som skal delfinansiere forsterket bussdrift med belønningsmidler i Buskerudbyen i 1. halvår 2020. Beløpet er Buskerud fylkeskommunes andel som kommer i tillegg til Buskerudbyens omdisponering på 18 Mill kr. Finansiering for 2. halvår må avklares i januar 2020 og i påvente av svar på søknad om belønningsmidler”.*

**Buskerudbysamarbeidets administrative styringsgruppe har i møte 30. august 2019 fattet slik konklusjon:** *I henhold til ATM-utvalgets fullmakt fra møte 21. juni 2019 gjøres følgende omdisponeringer i tiltaksplan belønningsmidler 2018 og 2019:*

1. *Kr 18 000 000,- stilles til disposisjon for tildeling etter inndragelse av ubrukte midler fra tidligere tildelinger:   
   2019-2.1.1 Planlegging av infrastrukturtiltak buss for BBP2 Brakerøya – Bragernes  
    – Rosenkrantzgt. – Vinnes – Mjøndalen – 5 000 000, ny bevilgning 0   
   2018-2.1.2 Fremkommelighetstiltak Hans Hansens vei -1 500 000, ny bevilgning 0.*

*2018-2.2.3 Prosjektering Hokksund stasjon Haugveien – sentrum – 209 000,   
bevilgning 791 000.*

*2018-2.2.4 Planlegging rundt kollektivknutepunkt Drammen – 500 000, ny bevilgning 0.*

* + - 1. *Utredning – Holdeplass-standard utenom de fem prioriterte  
          strekningene – 500 000, ny bevilging 500 000.*
      2. *Trygg sykkelparkering Mjøndalen stasjon – 700 000, ny bevilgning 2 200 000.*

*2019-3.1.1.1 Fv 36 Konnerudgata (Seterveien – Grønland). Forprosjekt.  
 - 2 000 000, ny bevilging 0*

*2018-3.1.1.4 Fv 34 Austadveien, Drammen. Forprosjekt. – 750 000, ny bevilgning 0.   
2018-3.1.4.1 RV 35 Mulighetsstudie Hokksund bru for gående og syklende  
 – 300 000, ny bevilgning 0.*

* + - 1. *Sykkeltiltak i Lier. – 800 000, ny bevilgning 2 000 000.*
      2. *Oppdatering samordnet parkeringspolitikk Buskerudbyen. – 300 000,  
          ny bevilgning 0.*
      3. *ReisSmart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg. – 600 000,  
          ny bevilgning 300 000.*
      4. *Elektrisk bysykkelordning – 2 000 000, ny bevilgning 1 000 000.*
      5. *Revidering og oppfølging av handlingsprogram ATP Buskerudbyen  
          - 150 000, ny bevilgning 350 000.*
      6. *Oppfølging felles gåstrategi. – 300 000, ny bevilgning 0*
      7. *Oppfølging felles gåstrategi – 700 000, ny bevilgning 0.*

*2019-5.3.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen/BBP2/kampanjer. – 1 000 000,  
ny bevilgning 500 000.   
  
Udisponert fra tidligere omdisponeringer – 691000. Ny 0.*

1. *Disse tildeles til følgende tiltak:*

*2019-1.1.30 Videreføring av styrket busstilbud 2020. Tildeling 18 000 000,   
 ny gjeldende bevilgning 18 000 000.*

**Tilskuddsmidler til arbeid med arealtiltak i Buskerudbyen**Kommunal- og moderniseringsdepartementet har i 2018 og 2019 lyst ut i overkant av 20 millioner kroner årlig som tilskudd til arbeidet med arealtiltak i byvekstavtaler for de ni byområdene Oslo og Akershus, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Tromsø, Nedre Glomma, Grenland og Buskerudbyen.

Tilskuddsordningen fra KMD har som formål å bidra til en ønsket arealutvikling i disse byområdene. Ordningen supplerer bevilgninger over Samferdselsdepartementets budsjett til transportrelaterte tiltak i byområdene.

Det er krav om egenandel for prosjekter som får arealtilskudd. KMD dekker maksimalt 50 pst av totale midler som brukes på prosjektene.Buskerudbyen har fått tildelt midler fra støtteordningen både i 2018 og 2019 til følgende prosjekter:

* 2018: Lier: "Før byen kommer" – kr 400 000
* 2018: Drammen: "Gulskogen nord" – kr 400 000
* 2018: Nedre Eiker: «Torget i Mjøndalen» – kr 400 000
* 2018: Øvre Eiker: «Sentrumsutvikling i Hokksund» - kr 400 000
* 2018: Forprosjekt: «Utvikling av GIS-verktøy for å følge opp og utvikle prioriterte vekstområder i tråd med regional plan» – kr 200 000
* 2018: Studie: «Boligpreferanser i Buskerudbyen» - kr 300 000
* 2019: Drammen: "Utvikling av området rundt dagens sykehusområde" – kr 200 000   
  "Gulskogen nord" – kr 400 000
* 2019: Øvre Eiker: "Sentrumsutvikling Vestfossen" – kr 600 000   
   "Sentrumsutvikling Hokksund" – kr 400 000
* 2019: Lier: "Før byen kommer" – kr 200 000

Alle prosjektene som gjelder planarbeid i prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen er rapportert fra kommunene å være i rute og slik at egenandel kan ivaretas gjennom kommunale midler.

I løpet av 2019 har det vært møter mellom sekretariatet og Statens vegvesen (SVV) om muligheter for utvikling av et GIS-verktøy for Buskerudbysamarbeidet. Statens vegvesen har både kompetanse, kapasitet og verktøy som vil kunne være egnet for formålet.   
Et GIS-system vil både kunne brukes som planleggingsverktøy for tiltak i Buskerudby-samarbeidet og som kommunikasjonsverktøy for å illustrere hvilke tiltak som er under realisering i Buskerudbyen. Det arbeides nå videre med forprosjektet for å vurdere hvordan et slikt verktøy vil kunne tilpasses Buskerudbysamarbeidets framtidige oppgaver.

I løpet av 2019 har det vært kontakt mellom sekretariatet og kommunene Kongsberg og Drammen om en studie av boligpreferanser i Buskerudbyen. Begge kommunene har nylig gjennomført egne studier av boligpreferanser. Samtidig er begge kommunene interessert i at det gjennomføres en ny, felles studie for hele Buskerudbyen. Denne vil også kunne supplere allerede gjennomførte studier i kommunene. Det opprettes nå en arbeidsgruppe med representanter fra kommunene som kan vurdere aktuelle spørsmål, tema og metode / evt innkjøp av konsulenttjeneste for gjennomføring av studien.

**Bypakkekonferanse 2019**Statens Vegvesen inviterer til bypakkekonferanse 30.-31. oktober i Porsgrunn.   
Politikere inviteres til debatt om fremtidens bypakker og byvekstavtaler. Stikkord/aktuelle tema for konferansen er:

* Godt politisk lederskap
* Fremtidens byer
* Nullvekst og bærekraft i de store og mellomstore byene
* Byene og handelen
* Bompenger- fakta og muligheter

Mer informasjon og påmelding [www.vegvesen.no/bystrategi](http://www.vegvesen.no/bystrategi)

**Utredning framtidig organisering av Buskerudbyen**I Administrativ styringsgruppe 22. mars 2019, sak 29/19, ble det nedsatt en gruppe for å utrede framtidig organisering av Buskerudbyen. Gruppen har hatt et møte og konkludert med at partnerne i Buskerudbysamarbeidet først må klarlegge hva det videre skal samarbeides om, det vises til sak 31/19 og at arbeidet med fremtidig organisering avventer denne drøftingen.   
  
**Leder administrativ styringsgruppe**I møte i administrativ styringsgruppe 1. februar 2019 sak 14/19 Valg av leder/nestleder adm. styringsgruppe ble Trude Andresen gjenvalgt som leder av administrativ styringsgruppe fram til sommeren 2019. Bente Gravdahl ble valgt som nestleder. Fra 1. juli 2019 vil Bente Gravdahl fungere som leder med Trude Andresen som nestleder fram til neste valg

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

**Sak 33/19 Eventuelt**

**Vedlegg 1 (Til sak 29/19)**

**Møtereferat ATM-utvalget**

**Møte nr. 3/19** - **21.06.2019**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tilstede** | **ATM-utvalget:**  Roger Ryberg, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune (møteleder) Gunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommune Yousuf Gilani, varaordfører, Drammen kommune  Hans Kristian Sveaas, varaordfører, Øvre Eiker kommune  Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Rolf Helge Grønås, avdelingsdirektør, Statens vegvesen region sør   **Fra administrasjonen:** Trude Andresen, kommunedirektør, Øvre Eiker kommune  Gro R. Solberg, samferdselsdirektør, Buskerud fylkeskommune Truls Hvitstein, rådmann, Nedre Eiker kommune Wenche N. Grinderud, rådmann, Kongsberg kommune  Trond Julin, rådmann, Drammen kommune Bente Gravdal, rådmann, Lier kommune Ingebjørg Trandum, kommuneplanlegger, Kongsberg kommune  **Fra sekretariatet:**  David Ramslien, daglig leder Buskerudbysamarbeidet Gun Kjenseth, prosjektleder by-/ og stedsutvikling Ingunn Larsen, prosjektleder kommunikasjon Trond Solem, prosjektleder sykkel Jomar L Langeland, prosjektleder areal og transport |
| **Forfall** | Kari-Anne Sand, ordfører Kongsberg kommune Ove Skovdahl, seksjonssjef, Regional samhandling øst, Jernbane-direktoratet  Gunhild Dalaker Tøseth, avdelingsdirektør fylkesmannen i Oslo og Viken |
| **Møtested** | Haugestad, Lier kommune, Lierbyen |
| **Tidspunkt** | Fredag 21. juni 2019 kl 11:00 – 13:00 |

Innkalling og dagsorden godkjent.  
 **Sak 23/19 Referat fra møte 5. april 2019. *Konklusjon:*** *Referatet godkjent* **Sak 24/19** **Status Buskerudbypakke 2**Rolf David Ramslien orienterte om kvalitetssikringsprosessen (KS2) og om konsekvenser av skrinlegging av Buskerudbypakke2. Gjennom KS2 prosessen som er gjennomført av Samferdsels- og finansdepartementene har en et veldig godt grunnlag for videre planlegging av samferdselsløsninger, men planene har begrenset holdbarhet. KS2-rapporten viser at det er stor grad av samsvar mellom KS2- rapporten og finansieringsberegningene for Buskerudbypakke 2. Det er marginale forskjeller i inntektsberegningene, og kostandene er også vurdert relativt likt.  
  
**Drøfting i møtet**

I forslag til Buskerudbypakke2 det lagt ned et stort arbeid med kunnskapsgrunnlaget, det blir viktig at dette blir dokumentert på best mulig måte. Det er behov for å drøfte veien videre nå.   
  
Det ble beklaget at tiltakene i Buskerudbypakke 2 ikke blir realisert, og fra flere uttrykt bekymring for den fremtidige utviklingen av drammensområdet. Det ble også påpekt at man må forholde seg til det vedtaket som ble gjort i Nedre Eiker. Samtidig ble det minnet om at Buskerudbysamarbeidet ble dannet fordi vi sammen skal løse våre felles areal- og transportutfordringer, og at utfordringene fortsatt er relevante. Det er mange pendlere i våre kommuner, og det er en felles bo- og arbeidsregion. Byområdene med størst vekst får de største utfordringene fremover.

Det ble fremhevet at vi må løse utfordringene sammen for å være attraktive, og at det bør ses på hvilke muligheter samarbeidet nå har. Leder av ATM-utvalget påpekte at belønningsmidlene er knyttet til hele Buskerudby-området, og at området er betegnet som et av de ni store byområdene i Nasjonal transportplan.

Sekretariatet ble gitt i oppgave å skissere hvilke muligheter som finnes for veien videre til ATM-utvalget. Hvordan kan vi jobbe videre med areal- og transportutfordringene uten en pakke? Hva kan vi få til med belønningsmidler, hva må vi gjøre i tillegg? Når det gjelder belønningsmidler ville det være ønskelig å få klare signaler fra sentralt hold om føringer og langsiktighet.

Det ble uttrykt et håp om at vi fortsatt står sammen om at dette området skal være et attraktivt byområde, et attraktivt sted å bo, arbeide og frakte mennesker i. Skrinlegging av Buskerudbypakke 2 er ikke skrinlegging av Buskerudbysamarbeidet som sådan. Det ble uttrykt ønske om at Nye Drammen også vil gi sin tilslutning til det.

Det er viktig å få frem hele handlingsrommet. Det ble fremhevet at det er viktig at fylkeskommunen tar et regionalt ansvar og tar ansvar for Buskerudby-området inn i Viken og har tro på samferdselsløsningene. Leder av ATM-utvalget, fylkesordføreren, orienterte om det gode samarbeidet i Viken. Den såkalte buskerudmodellen hvor kommunene er inndelt i regioner er vedtatt som modell i Viken. Drammensregionen vil være en region.

Nestleder i ATM-utvalget påpekte at KVU Buskerudbypakke 2 omhandlet alle samferdselstiltak i området. Riksvegstrekninger og jernbane ble senere tatt ut, men nå må også de tiltak som lå inne ses på igjen. Det må tenkes helhet.

Fra Drammen ble det i møtet påpekt at kommunen har noen forpliktelser i kjølevannet av Buskerudbypakke 2 som de må ta.  
  
***Konklusjon:*** *Arbeidet med bomsystemet trappes ned før sommeren og dokumenteres. Kunnskapsgrunnlaget for BBP2 som er kvalitetssikret dokumenteres og gjøres tilgjengelig. Videre prosess drøftes i første møte etter kommune- og fylkestingsvalget.*

**Sak 25/19 Handlingsprogram 2020-2023 for Buskerudbypakke2**Rolf David Ramslien innledet.

***Konklusjon:*** *Foreløpig forslag til handlingsprogram for Buskerudbypakke 2 tas til orientering, dokumenteres og arbeidet stilles i bero.*

**Sak 26/19 Status Buskerudbypakke1/belønningsmidler**  
David Ramslien innledet  
Partnerne er i stor grad i rute med å iverksette tiltak i henhold til handlingsplan 2018/19. Det er behov for å vurdere på nytt behovet for planleggingsmidler til tiltak som var forutsatt gjennomført med BBP2. 1. september er frist for rapportering av ruteendringer neste år. Det er pr. d.d. ikke midler til å opprettholde dagens kollektivtilbud i 2020 og heller ikke til å videføre elektrifiseringen.

Alternative løsninger

* Søknad om belønningsmidler for 20/21 sendes i juni og svar fra SD foreligger før 1. september 2019.
* Partnerne i Buskerudbysamarbeidet gir tilsagn om forskuttering av midler i 2020 inntil tilsagn fra SD på ny søknad foreligger, noe fylkeskommunen gjorde i 2014.
* Det forsterkede busstilbudet avvikles.
* Omdisponering av belønningsmidler 2018/2019 fra tiltaksområdene 2-5 til tiltaksområde 1 (forsterket bussdrift første halvår 2020) for 25-30 millioner kr.

En foreløpig gjennomgang av status for belønningsmidlene viser at det er mulig å omdisponere midler til dekking av forsterket bussdrift på dagens nivå første halvår 2020.  
  
Drøfting i møtet:  
Gro R. Solberg sa det er vanskelig for fylkestinget å forskuttere hele beløpet, da budsjettet for den nye fylkeskommunen ikke vil bli behandlet før i desember 2019, men det er gitt en fullmakt slik at fylkeskommunen skal kunne bidra. Hun refererte Buskerud fylkestings vedtak i pkt. 13 under sak PS 40/19 Revidert økonomiplan 2019 som ble behandlet i møte 19. juni 2019: “*13. Fylkestinget har som ambisjon å opprettholde dagens kollektivtilbud på minimum dagens nivå og forventer videreføring av belønningsmidler fra staten. Derfor bes det om at Fylkesutvalget får fremlagt en sak som synliggjør konsekvensene av eventuelt bortfall av belønningsmidler fra staten, forutsatt brukt på kollektivsatsing i Drammens-området. Særlig ønskes synliggjort konsekvenser for rutetilbud og elektrifisering av bussparken, og mulige alternative løsninger som kan opprettholde tilbudet og fremdriften i elektrifiseringsprosessen selv om belønningsmidlene forsvinner. Fylkestinget gir fullmakt til fylkesutvalget til å følge opp og fatte vedtak i saken i august.”*   
  
Nestleder Gunn Cecilie Ringdal viste til hvor viktig belønningsmidlene er og mente alt må gjøres for å opprettholde dagens busstilbud. Høyere frekvens er et viktig tiltak for å få flere til å la bilen stå. Finansiering av kollektivtilbudet er først og fremst fylkeskommunens ansvar og det kan ikke forventes at kommunene stiller med egne midler. Det må fortas omdisponeringer fra tiltaksområde 2-5 til tiltaksområde 1 nå for å gi sikkerhet for tilbudet første halvår 2020, og håpe på belønningsmidler også i 2020. Omdisponeringen gjør at mange infrastrukturtiltak for sykkel og kollektiv ikke blir iverksatt.   
  
Flere var opptatt av at omdisponeringene ikke svekker mulighetene for å nå målsettingene for belønningsmidlene, og at det ikke foretas omdisponeringer ut over det som er høyst nødvendig for å sikre dagens kollektivtilbud i 2020. Det var enighet om at administrativ styringsgruppe kan foreta de endelige omdisponeringer.

***Konklusjon:****Administrativ styringsgruppe gis fullmakt til å omdisponere inntil 30 millioner kr. av belønningsmidlene for 2018/19 fra tiltaksområde 2-5 til tiltaksområde 1 for i størst mulig grad å sikre at dagens forsterkede busstilbud kan opprettholdes første halvår 2020. Dette i påvente av en avklaring av belønningsmidler*

**Sak 27/19 Søknad om forlengelse av belønningsavtale**David Ramslien orienterte.

***Konklusjon:*** *Det utformes en søknad om å forlenge eksisterende avtale om belønningsmidler for perioden 2020-2021. Sekretariatet i Buskerudbyen gis mandat til å utforme og sende søknad som skissert i saken med kr 110 mill. i 2020 og 120 mill. kr i 2021. Egen sak om tiltaksplan for konkret forslag til anvendelse av midler fremmes når svar på søknad foreligger.*

**Sak 28/19 Status  
Nasjonal Transportplan 2022-33**  
Anne Line Berglia fra Buskerud fylkeskommune orienterte om fylkeskommunens involvering og videre prosess når det gjelder ny NTP 2022-33. Det ble gitt to signaler fra Samferdselsdepartementet (SD) tidlig i prosessen; 1 Det er ønskelig med mer medvirkning fra de nye regionene. 2; Norsk økonomi blir smalere, det blir mindre rom for store investeringer. SD ville ha en tydeligere styring på prosessen. Men dynamisk prosess, stegvis og politisk. Et politisk samarbeidsutvalg møttes i mars. Bestilling til fylkene var da å komme med de største utfordringene. Buskerud fylkeskommune (Viken fylkeskommune) bygget innspillene på eksisterende planer.  
  
Regionvis møte for Oslo, Innlandet og Viken holdt i Drammen 28. mai. Fylkene presenterte sine utfordringer. Det ble gitt indikasjoner for videre prosess med slik framdrift:

* Høst 2019 invitasjon til å prioritere. Fylkeskommunen vil ha en prosess mot kommunene/kommuneregionene i hele Viken.
* Vinter/vår 2020 skal prioriteringene oversendes SD. Samling med kommunene/ kommuneregionene knyttet til det samferdselsdepartementet etterspør av innspill våren 2020
* Vår 2020 vil det på nytt være 5 regionale møter med SD og deretter høring.
* Stortingsmeldingen om ny NTP legges fram og behandles av Stortinget våren 2021.  
  <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/ntp-2022-2033-i-arbeid-ny/nasjonal-transportplan-2022-2033---i-arbeid/id2643246/>

Buskerud fylkeskommune er opptatt av å rigge gode medvirkningsprosesser, men det er kort tid. Det er holdt møter med alle regionrådene i Buskerud før fylkestinget behandlet saken om utfordringer i mai. Når det gjelder utfordringene tenkes det stort:  
 - Klimagass og befolkningsvekst i byområdene  
 - Jernbane, areal, kollektiv og nullutslipp  
 - Trafikksikkerhet – spesielt myke trafikanter   
 - Næringstransport – vedlikehold fylkesveier, framkommelighet i byene, gods på bane, havn  
 - Fremtidig mobilitet – samordning, sømløse reiser, det offentliges rolle  
  
Se innspill til NTP 2022 - 2033 fra Viken fellesnemd:  
<https://www.regjeringen.no/contentassets/423f54a605214898a67dc5420996c8cf/ntp-2022-2033-innspill-fra-viken-fk---akershus-buskerud-ostfold.pdf>

***Konklusjon:*** *Status tas til orientering* **Sak 29/19 Eventuelt**

**Vedlegg 2 (Til sak 31/19)**

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:

**o E**8 Ramsfjorden i Vestre alternativ blir bomfri.

o E136 Vågstrandstunellen (fjerning av bom).

o Rv 3/25, (kutt på 200 mill. I tråd med føring fra de fire partiene i Stortinget).

o E18 Arendal-Tvedestrand (takstredusksjon).

o E16 Bjørgum-Skaret (fjerning av bom).

o E6 Hålogalandsbrua (takstreduksjon eller fjerning av bom på omkjøringsveg).

o Fv 7/Rv 13 Hardangerbrua (takstreduksjon).

o 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:

o Styrket kollektivtrafikk i distriktene.

o Utløse opsjoner om bedre tilbud til passasjerene, blant annet flere avganger, i togpakke 2 Nord   
 med SJ.

o Bygge om persontogmateriell til sovevogner.

o Bygging av sykkelhotell.

* Det gjennomføres en helhetlig konseptvalgutredning (KVU) for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, herunder Norge-Norge-banen.
* Regjeringen vil foreslå for Stortinget å samle dagens belønningsmidler og dagens programområdetiltak i byvekstavtalene under en felles post for å øke fleksibiliteten i forhandlingene. Forslaget fremmes i statsbudsjettet for 2020.
* Det innføres ikke et veiprisingssystem for personbiler i denne stortingsperioden. Gjennomgangen av dagens avgiftssystem for bil inkluderer utredning av ny teknologi som kan erstatte dagens bompengeordning.
* 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 veiprosjekter etter fremlagt bompengeproposisjon, skal halvparten av besparelsen, eller en andel som tilsvarer bompengeandelen der denne er høyere enn 50 prosent, komme bilistene til gode i form av reduserte bompenger.
* Regjeringen tar sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), 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 bompenger på disse prosjektene flyttes ut av byvekstavtalen og over i Nye Veier. Bompenger i bypakken kan reduseres tilsvarende.
* **Bergen:**Forhandlingene ferdigstilles etter valget.
* **Oslo:**   
  Regjeringen tar stilling til den fremforhandlede avtalen etter valget. Det signaliseres vilje til at prosjektene E-18 Vestkorridoren og E6 Manglerudtunnellen kan få en lenger nedbetalingsperiode (inntil 20 år) for bompengelånene slik at dette muliggjør lavere takst på prosjektene. Staten forutsetter at i tråd med Oslopakke3 skal bompenger fra bærumssnittet, p.t. 2 mrd. kroner, på E18 fremover gå til utbygging av ny E18.
* **Øvrige områder:**
* I byområdene Tromsø, Buskerudbyen, Nedre Glomma, Grenland og Kristiansand videreføres belønningsmidlene på 2019 nivå frem til videreutviklet mål for nullvekst er fastsatt. (Senest 2021).
* Ved behandling av eventuelle fremtidige forslag til bypakker i byområdene Tromsø, Nedre Glomma, Grenland og Kristiansand, kommer videreutviklet nullvekstmål til anvendelse før regjeringen tar stilling til pakkene. Det vurderes i disse pakkene om riksvegprosjekter bør tas ut og finansieres isolert eller som en del av pakkene.
* For mindre byområder enn de 9 største er det ikke lagt opp til å inngå byvekstavtaler i dagens NTP. I forbindelse med utarbeidelse av ny NTP vurderes andre måter bidra til utviklingen av disse byområdene enn byvekstavtaler.
* Staten stiller i byvekstforhandlinger og ved forhandling av porteføljestyrte bypakker med følgende krav til lokale myndigheter for at staten skal bidra med midler:

o Man skal nå det til enhver tid gjeldene nullvekstmålet.

o Før pakkene fremlegges for Stortinget må det dokumenteres at inntektene fra pakken faktisk  
 kan finansiere samtlige prosjekt som ligger i pakkken. Prosjektene må fremgå i prioritert   
 rekkefølge.