

Felles politisk saksfremlegg

Drøftings sak om forhandlingsgrunnlag for byvekstavtale for Buskerudbyen

Dato: 29.05.2020

Hensikt med saken

Få tilslutning til ATM-utvalgets anbefalte innretning og hovedprioriteringer i forhandlingsgrunnlaget for en byvekstavtale for Buskerudbyen. Det bes også om tilslutning til at endelig forhandlingsgrunnlag skal politisk behandles i kommuner og fylkeskommunen november/desember 2020.

Saken fremmes til parallell politisk behandling i de respektive kommunestyre og Viken fylkeskommune. Rådmennene/kommunesdirektørene har utarbeidet felles saksframlegg og legger fram likelydende forslag til vedtak.

Buskerudbysamarbeidet

Målet med Buskerudbysamarbeidet er å skape en mer bærekraftig og konkurransekraftig areal- og transportutvikling i området mellom Lier og Kongsberg. Buskerudbysamarbeidet består av Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. I gjeldende [samarbeidsavtale](#) for Buskerudbyen fra 2015 fremkommer følgende hovedoppgaver:

- Utarbeide felles areal- og transportpolitikk, bl.a. gjennom utarbeidelse av regional areal- og transportplan for Buskerudbyen. Planen ble vedtatt av alle kommunene og fylkeskommunen i 2013, og følges opp av de enkelte kommunene gjennom egne kommuneplaner.
- Følge opp belønningsmiddelavtalen med staten v/Samferdselsdepartementet. Siden 2010 har Buskerudbysamarbeidet mottatt over 1 mrd statlige belønningsmidler til utvikling av transportsystemet.
- Utarbeide en bypakke, med lokal og statlig finansiering. Buskerudbypakke 2 er skrinlagt.

Dette er noe av det Buskerudbyen har oppnådd:

- **En mer knutepunktbasert utbyggingspolitikk**, som gir redusert transportbehov, reduserte arealbeslag og gjør det lettere å løse hverdagen med miljøvennlige transportformer.
- **Bedre busstilbud:** Forsterket rutetilbud i alle kommunene, inkl 7–10 min avganger i rush på de mest brukte rutene. Oppgraderte holdeplasser. Kollektivprioritering. Bidrag til elektrifisering. Reiseplanleggere på nett og app. Sanntidsinformasjon.
- **Sykkel:** Felles sykkelplan. Nye og forbedrede gang- og sykkelveier i alle kommunene. Bedre sykkelparkeringer. Elsykkelbibliotek. Elbysykel-prosjekt.
- **Mer pendlerparkering:** Konnerud, Jordbrekkskogen, Gulsbogen, Nedre Eiker kirke, Heiatoppen, Darbu, Lyngås m.fl. Fem sykkelhotell, og nye sykkelparkeringer.
- **Kampanjer:** Over 1600 sykler er gjort klare for vintersykling etter å ha fått piggdekk og service av Buskerudbyen i Pigg med pigg-kampanjen. I tillegg er en rekke andre holdningskampanjer gjennomført, som Aktiv på skoleveien, Sykle til jobben, Synlig syklist m.m.

De siste årene har personbiltrafikken i Buskerudbyområdet stabilisert seg, mens kollektivtrafikken har hatt en betydelig passasjerøkning på både tog og buss. Det viser at tiltakene har effekt, og at samarbeidet gir ønskede resultater.

Viktig å opprettholde Buskerudbyens posisjon som nasjonalt prioritert byområde for byvekstavgift

Buskerudbyen er Norges femte største byområde, og er prioritert nasjonalt (Nasjonal transportplan 2019-2029) blant ni større byområder som mottar belønningssmidler og er aktuelle for forhandlinger med staten om byvekstavgift. Denne posisjonen har tilført Buskerudbysamarbeidet statlige midler på om lag én milliard kroner siden 2010.

Etter skrinleggingen av Buskerudbypakke 2 ble det igangsatt et arbeid for å se på veien videre for Buskerudbysamarbeidet, og hva vi kan få til for mindre ressurser. Utfordringene har ikke blitt borte, og trafikkproblemene vil vokse uten nye tiltak. Det er nå bred politisk enighet om at et fortsatt Buskerudbysamarbeid er viktig for å kunne løse samfunnsmessig høyt prioriterte oppgaver. Det er også enighet om at det er viktig å få på plass en byvekstavgift for å løse dagens og fremtidige utfordringer, og nå lokale, regionale og nasjonale mål om klima, nullvekst og byutvikling. En byvekstavgift for Buskerudbyen er også viktig for å:

- Sikre videre belønningssmidler (skal fases inn i byvekstavgiftordningen)
- Få større økonomisk handlingsrom og forutsigbarhet, spesielt for busstilbudet
- Opprettholde positiv utvikling ift. nullvekstmålet
- Opprettholde Buskerudbyens posisjon som ett av ni nasjonalt prioriterte byområder

Med dette som bakgrunn anbefalte ATM-utvalget i møte 21.02. at det skal utarbeides et forslag til forhandlingsgrunnlag som legges frem for politisk behandling høsten 2020. Det ble også besluttet å sende brev til Samferdselsdepartementet (SD) for å tydeliggjøre at lokale parter ønsker å forhandle fram en byvekstavgift med staten.

Prosess med Samferdselsdepartementet

Gjennom dialog med SD våren 2020 har Buskerudbysamarbeidet fått bekreftet at Buskerudbyen står i en utsatt posisjon i forhold til de andre byområdene som er aktuelle for byvekstavgift. Dette ble først bekreftet gjennom [SDs brev av 02.01.2020](#) «Oppfølging av regjeringens partia sin bompengavgift – Buskerudbyen». Her kom det tydelig frem at SD forholdt seg til vedtaket om å skrinlegge Buskerudbypakke 2. På dette tidspunktet var det ikke fattet nye lokalpolitiske vedtak i saken som SD kunne forholde seg til. Brevet illustrerte behovet for å ta et nytt politisk initiativ overfor SD og få på plass et nytt felles lokalt forhandlingsgrunnlag i Buskerudbyen.

I [Buskerudbysamarbeidets brev av 20.03.2020](#) til Samferdselsdepartementet (SD) orienteres det om arbeidet med å få på plass et lokalpolitisk forhandlingsgrunnlag for en byvekstavgift. Det fremkommer også at Buskerudbysamarbeidet ønsker en effektiv og målrettet byvekstavgift uten bompengepakke, samt hvorfor det haster med å komme i gang med forhandlinger med staten. Det bes avslutningsvis om et snarlig møte med politisk ledelse.

I [svarbrevet fra SD v/statsråden, datert 15.04.2020](#), pekes det blant annet på at det er positivt at Buskerudbyen aktivt arbeider med en strategi som innebærer satsing på tiltak som påvirker transportetterspørselen, reduserer bilbruk og gir bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Samtidig går det fram av brevet at SD mener det er for tidlig å starte forhandlinger om en byvekstavtale for Buskerudbyen nå. Det fremkommer også at belønningsmidlene vil videreføres inntil en ev. byvekstavtale foreligger, samt at Buskerudbyen vil få 20 mill. kr årlig i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport. Det gis også positiv respons på ønsket om et møte med politisk ledelse. Møtet ble gjennomført digitalt med statssekretær Ingelin Noresjø 14.05.2020. Følgende hovedpunkter oppsummerer signalene som ble gitt i møtet med statssekretæren:

- Buskerudbyen vil få Belønningsmidler videre også i årene fremover etter at avtalen for 2020-2021 utløper.
- SD er usikre på hvordan de skal gripe an Buskerudbyens ønske om byvekstavtale, da Buskerudbyen er det eneste av de store byområdene uten bompengepakke. Statssekretæren foreslo at det opprettes en administrativ dialog for å drøfte veien videre.
- Før forhandlinger kan starte opp må det lages et forhandlingsmandat fra SD til Statens vegvesen.
- SD kan ikke svare på når de kan starte forhandlinger om byvekstavtale.

I etterkant av møtet er det opprettet en administrativ dialog med SD.

Statlige rammer og føringer for byvekstavtale

En byvekstavtale er en gjensidig forpliktende avtale hvor det legges vekt på at alle infrastruktureiere (stat, fylkeskommune og kommuner) og alle med ansvar for drift av kollektivtransport (stat og fylkeskommune) samordner sine virkemidler for å nå felles mål.

I NTP 2018-2029 er det satt av 66,4 mrd. kr til byvekstavgifter og belønningsordningen. 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).

Med bakgrunn i regjeringens bompengavtale 23.08.2019 vedtok Stortinget i behandling av statsbudsjett for 2020 at statlige programområdemidler for riksveg også kan brukes på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett.

Staten vil stille som betingelse for å inngå byvekstavtale at byområdet tilfredsstiller det til enhver tid gjeldende nullvekstmål for biltrafikk. Det stilles også krav fra staten om en regional plan for areal og transport i byvekstavgiftene. Buskerudbyens felles regionale areal- og transportplan 2013-2023 kan legges til grunn for dette. I tillegg krever staten at kommuner og fylkeskommune må bidra med finansiering.

Overordnede lokalpolitiske føringer for en byvekstavtale

Det økonomiske handlingsrommet etter at Buskerudbypakke 2 med tilhørende bomsystem ble skrinlagt er begrenset. Muligheten for lokal finansiering vil påvirke den økonomiske rammen for en byvekstavtale. Dette kan gi føringer for ambisjonsnivået for forhandlinger om

statlige midler i en byvekstavtale. På kort sikt er det viktig å få på plass en effektiv og målrettet satsing uten bompengepakke. Dette dreier seg om mindre tiltak som gir bedre og smartere utnyttelse av eksisterende infrastruktur, påvirker transportetterspørselen og reduserer bilbruk. En slik satsing innebærer blant annet tiltak innen kollektiv, sykkel, gange, parkering og arealutvikling i alle fire kommuner. Dette omfatter blant annet fremtidsrettede og miljøvennlige mobilitetsløsninger med gang-, sykkel- og kollektivløsninger til jernbanestasjoner og sentrumsområder, samt til nytt sykehus.

I tillegg foreslås det å satse på ny teknologi og smart mobilitet, som er et satsingsområde i Nasjonal transportplan (NTP). I Viken fylkeskommune er en forsterket satsing på dette området synliggjort gjennom opprettelsen av seksjonen Framtidens transporter, i avdeling for Mobilitet og samfunn. Buskerudbyen har også gode forutsetninger for å lykkes med en slik satsing på grunn av det teknologisk tunge kompetansemiljøet som allerede er etablert her, blant annet gjennom Kongsbergmiljøet.

Erkjennelsen av et begrenset økonomisk handlingsrom etter skrinleggingen av Buskerudbypakke 2 tilsier at det er mindre rom for å kreve større statlige samferdselsinvesteringer i en forhandling om byvekstavtale. Dette betyr at arbeidet med å finansiere og realisere større veiltak i utgangspunktet bør vurderes å kjøres som parallelle prosesser inn mot fylkeskommunen og staten gjennom NTP-prosessen. På sikt kan det gjennom reforhandling av en byvekstavtale være aktuelt å i større grad inkludere større infrastrukturprosjekter.

ATM-utvalget anbefalte i [møte 05.06.2020](#) at følgende punkter legges til grunn som hovedprioriteringer i forhandlinger om statlige byvekstavtalemidler:

- Belønningsmidler til fortsatt forsterket bussdrift
- Investeringsmidler (programområdemidler) til å utvikle og ta igjen manglende investeringer på hovedvegnettet for sykkel.
- Investeringsmidler til fremkommelighetstiltak for buss som vil gi stor nytte og effektive forbindelser til viktige reisemål, som jernbanestasjoner og nytt sykehus.
- Investeringsmidler til stasjoner og knutepunkt. Dette vil sammen med et forbedret togtilbud styrke togets konkurransekraft.
- Investeringsmidler til tiltak for gående
- Ny teknologi og smart mobilitet

Det vil også være behov for å omtale i forhandlingsgrunnlaget andre tiltak enn de som er nevnt i hovedprioriteringene, f.eks.

- Tiltak for utvikling av vinterdrift for gående og syklende
- Samarbeid med andre aktører – f.eks. samarbeid med arbeidsgivere for mer bærekraftig mobilitet til og fra jobb.

ATM-utvalget har også vært tydelige på at forhandlingsgrunnlaget bør være mest mulig åpent for å sikre et tilstrekkelig handlingsrom i forhandlingene. Dokumentet bør også utformes med tanke på at SD er hovedmålgruppen og at de folkevalgte i kommunene og

fylkeskommunen er avsendere. I tillegg har ATM-utvalget vært opptatt av det i det videre arbeidet legges opp til drøftinger om hva partnerne i Buskerudbysamarbeidet kan bidra med økonomisk, samt forplikte seg til innen parkering og arealpolitikk.

Videre prosess

ATM-utvalget besluttet i møte 05.06. å anbefale at innretning og hovedprioriteringer i utkast til forhandlingsgrunnlag datert xx.06.2020 som legges fram som drøftingssak i kommuner og fylkeskommunen i september.

Hovedprioriteringene vil ligge til grunn for det videre arbeidet med å ferdigstille forhandlingsdokumentet, som foreslås endelig politisk behandlet i kommunene og i Viken fylkeskommune i november/desember 2020. Hovedprioriteringene vil også utgjøre et viktig grunnlag for den videre prosess med å konkretisere proriteringene i en byvekstavtale.

I politisk sak i november/desember vil det redegjøres for prosess, ansvar og roller i forhandlingene med staten, samt videre politisk prosess og behandling av en byvekstavtale.

I den videre prosess kan det også bli aktuelt å følge opp med en egen sak om partenes finansiering i en byvekstavtale.

Det vil være en fordel å inngå en byvekstavtale i 2021 som revideres parallelt med rullering av NTP (hvert 4. år).

Rådmennenes felles vurdering

I Buskerudbyens møte med statssekretæren 14.05. fremkom det at SD er usikre på hvordan de skal gripe an Buskerudbyen. Det er nå opprettet en administrativ dialog om dette med SD. Dialogen med SD om forhandlinger om en byvekstavtale illustrerer at Buskerudbyens posisjon som et byområde som er aktuell for byvekstavtale er uavklart.

Avtalen med SD om belønningstilskudd gir de fire kommunene og fylkeskommunen mulighet til å løse samfunnsmessig høyt prioriterte oppgaver i fellesskap. Belønningstilskudd skal i følge gjeldende NTP fases inn i byvekstavgifter. En byvekstavtale vil derfor være viktig for å sikre framtidige belønningstilskudd og ytterligere statlige midler til å utvikle transportsystemet i Buskerudbyen over tid. En byvekstavtale vil gi større økonomisk handlingsrom og forutsigbarhet, spesielt for busstilbudet.

Det vurderes derfor som viktig at Buskerudbysamarbeidet jobber for å få på plass et felles lokalpolitisk grunnlag som kan danne utgangspunkt for forhandlinger om en byvekstavtale med staten.

Vedlegg (link):

1. [Brev av 02.01.2020 fra Samferdselsdepartementet](#)
2. [Brev av 20.03.2020 fra Buskerudbysamarbeidet](#)
3. [Brev av 15.04.2020 fra Samferdselsdepartementet](#)
4. Utkast til forhandlingsgrunnlag for byvekstavtale for Buskerudbyen datert xx.06.2020
5. [Samarbeidsavtale om klimavennlig areal- og transportutvikling i byområdet Lier – Kongsberg. Areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen. Videreføring fra 01.01.2015](#)

Rådmannens/kommunedirektørens anbefaling

Buskerudbysamarbeidet jobber aktivt for å komme i forhandlingsposisjon med staten om byvekstavtale.

Lokalpolitiske føringer, innretning og hovedprioriteringer som fremkommer i saken legges til grunn for det videre arbeidet med å ferdigstille forhandlingsdokumentet som legges frem for endelig lokalpolitisk behandling i kommunene og i Viken fylkeskommune i november/desember 2020.