

## **Saksdokument til ATM-utvalgets møte nr. 6 - 2012 og møte nr. 7 i Samarbeidsgruppa for KVV Buskerudbypakke2**

**Møtetid: Fredag 21. september kl. 08:30 – 14:00 (lunsj kl. 11.30)**

**Sted: Rådhuset, Nedre Eiker kommune, Mjøndalen**

### **Del 1 Samarbeidsgruppa for KVV Buskerudbypakke2**

Ansvar: Statens vegvesen region sør v/ Inger Kammerud, prosjektleder

- Sak 13/12 Status og framdrift**
- Sak 14/12 Konseptene – arbeidsprosess**
- Sak 15/12 Trafikkberegninger**
- Sak 16/12 Mulighetsstudien**
- Sak 17/12 Arbeidsprosess mot anbefaling**
- Sak 18/12 Videre prosess etter at KVVUen er levert fra prosjektet**

### **Del 2 Forslag til dagsorden ATM-utvalget**

**Sak 36/12 Referat fra sist møte**

**Sak 37/12 Status**

**Sak 38/12 Felles areal- og transportplan**

**Sak 39/12 Forslag til Buskerudbypakke2 – lokal/regional prosess fram til april 2013**

**Sak 40/12 Finansering av Buskerudbypakke2 – utredning av trafikantbetaling**

(Saksdokumentene sendes ut tirsdag 18. september)

**Sak 41/12 Oppfølging av den 4-årige avtalen med SD**

**Sak 42/12 ATM-råd 24.09.**

**Sak 43/12 Eventuelt**

Vedlegg 1 Referat fra ATM-utvalgsmøte 5

Vedlegg 2 Referat fra møte 06.09 i Drammen Rådhus og notat som underlag for møtet

Vedlegg 3 Referat fra møte med Statens Vegvesenet 15. august om BBP2

Vedlegg 4 Kort presentasjon av alternativene i utredning om trafikantbetaling i Buskerudbyen (sept. 2012) med en foreløpig vurdering

Separat vedlegg Trafikantbetaling Rapport kunnskapsgrunnlag ferdigstilt 17.09.2012

**Buskerudbyen 14.09.2012**

**Tore Opdal Hansen**  
**Leder av ATM-utvalget**

**Astrid Sommerstad**  
**nestleder, adm. styringsgruppe**

## **Del 1 Samarbeidsgruppen for KVU Buskerudbypakk2**

Ansvar: Statens vegvesen region sør v/ Inger Kammerud, prosjektleder

**Sak 13/12      Status og framdrift**

**Sak 14/12      Konseptene – arbeidsprosess**

**Sak 15/12      Trafikkberegninger**

**Sak 16/12      Mulighetsstudien**

**Sak 17/12      Arbeidsprosess mot anbefaling**

**Sak 18/12      Videre prosess etter at KVUen er levert fra prosjektet**

## Del 2

### Sak 36/1

#### 2 Referat fra møte nr 5/12

Referat fra møte 15.06.12 er tidligere sendt ut og følger vedlagt.

**Konklusjon: Referat godkjennes**

### Sak 37/12 Status

#### Areal- og transportplan - husstandsfolder

Husstandsfolderen som er utarbeidet i forbindelse med areal- og transportplan ble sendt ut til innbyggerne i uke 37. Filmen ble samtidig publisert på hjemmesidene [www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no). Det jobbes med å få filmen spredt i digitale medier og andre relevante kanaler (distribusjon til skoler etc).

#### Revidert kommunikasjonsstrategi

En revidert versjon av Buskerudbysamarbeidets kommunikasjonsstrategi (vedtatt i 2010) er under utarbeidelse og skal gjennomgås med den enkelte samarbeidspartner i ukene fremover, før den legges fram for administrativ styringsgruppe og ATM-utvalget. Den reviderte versjonen bygger blant annet på en workshop med fagrådet og IKM-gruppa på fagrådsseminaret 31. august. Foreløpige hovedutfordringer for den eksterne kommunikasjonen er:

- Innbyggerne føler ikke problemene på kroppen
- Detaljene overskygger de store tankene
- Vanskelig tilnærmet tema

Blant forslagene til strategiske grep for å møte utfordringene er at partnerne bedre synliggjør resultatene av tiltakene, så vel som helheten samt å visualisere konsekvensene hvis vi ikke foretar oss noe. I workshoppen framkom det også et sterkt behov for å gjøre interne og eksterne i stand til å fungere som gode ambassadører.

#### Strategisk kommunikasjonsplan for BBP2

Det arbeides med et forslag til strategisk kommunikasjonsplan for Buskerudbypakke2 med tilhørende tiltaksliste.

#### Jernbaneutvikling i Buskerudbyen

For ytterligere å følge opp vår henvendelse til Samferdselsdepartementet om prioritering av midler til jernbaneutvikling i NTP 2014-23 og orientering til Buskeruds stortingsrepresentanter hadde Tore Opdal Hansen, Vidar Lande, Morten Eriksrød, Kirsti Kolle Grøndahl og Tore Askim et møte 11.09 for å drøfte aktuelle strategier/initiativ overfor nasjonale organer.

Møtet konkluderte med å invitere Buskerudbenken til en strategisk tenkning knyttet til behovet for et statlig løft for Kongsbergbanen og hvilke initiativ det nå er hensiktsmessig å ta. Vi har foreslått overfor stortingspolitikere å ha et slikt møte 24.09. i forkant av Buskerudtinget som begynner kl. 10.00 på fylkeshuset.

**Konklusjon:** Status tas til orientering

## Sak 38/12 Felles areal- og transportplan

### Hensikt

Få status på høringsprosessen så langt og drøfte videre prosess.

### Status

Høringsfrist er 20.09. Per dato er det kommet 10 høringsuttalelser. Det har vært godt frammøte og gode tilbakemeldinger på høringsmøter med næringslivet 28.08 og med interessentgrupper og nabokommuner/regioner 05.09. Den politiske forankring i kommunene og fylkeskommunen er godt i gang med behandling i Lier 04.09, Øvre Eiker 12.09, Drammen 18.09, Buskerud fylkeskommune 19.09, Kongsberg 19.09 og Nedre Eiker 26.09. De statlige partnerne har frist til 02. 10.

Den politiske behandlingen i enkelte av kommunene har så langt vist at det er behov for å drøfte noen sentrale problemstillinger nærmere. Det ble derfor holdt et møte i Drammen rådhus 06.09 bl.a. for å legge til rette for en felles forståelse mellom kommunene, fylkeskommunen og fylkesmannen om premisser i planforslaget. Som vedlegg 2 følger referat fra møtet samt notatet som var underlag for møtet.

I ATM- møtet er det ønskelig at hver enkelt partner gir en tilbakemelding på status når det gjelder høringsuttalelse fra egen organisasjon og om det er problemstillinger som må drøftes spesielt. Sekretariatet vil gi en foreløpig grovsiktet vurdering av de høringsuttalelsene som foreligger.

### Utarbeidelse av høringsrapport og forslag til endringer i planen

Etter hvert som uttalelsene kommer inn lages det et sammendrag av uttalelsene med Buskerudbysekretariatets kommentar og evt. anbefaling om endring. Uttalelsene kategoriseres etter temaene i innholdsoversikten i areal- og transportplanen. Det betyr at merknader som omhandler flere tema splittes opp og tas inn under det tema vi mener de hører hjemme. Temaene vil i hovedsak være; Visjon, hovedmål og delmål – Overordnet strategi – Strategier for arealbruk – Strategier for Transportsystemet – Handlingsprogram og planretningslinjer – Andre tema. I tillegg vil alle uttalelsene ligge i sin helhet som vedlegg til høringsrapporten.

Det er utarbeidet en detaljert framdriftsplan for høringsrapportens utarbeidelse og behandling og endringer i planen:

Kort oppsummert framdriftsplan:

- **20. september – 04. oktober: Utarbeidelse av høringsrapport. Høringsuttalelsenes implikasjon for endelig plan, faglig vurderinger i samarbeid med ATP-gruppa.**
- **04. oktober – 19. oktober: Høringsuttalelsenes implikasjon for endelig plan, faglig avklaringer, forslag til endringer i planen. Ferdigstille høringsrapport, utarbeidelse av endelig plan og utarbeide forslag til felles saksframlegg for sluttbehandling av planen. Behandles i fagrådet 19. oktober**
- **22. oktober: Utsendelse av sakspapirer med høringsrapport og forslag til endringer i planen til møter i Buskerudbysamarbeidets ledelsesorganer.**

- 26. oktober møte i Adm. styringsgruppe for anbefaling av planen overfor ATM-utvalget.
- 29. oktober: Møte i ATM-rådet for drøfting av planen
- 02. november møte i ATM-utvalget for anbefaling av planen til videre behandling i kommunestyre og fylkesting.
- 13. november: På grunn av frister for videre behandling må utsendelse av planforslag til sluttbehandling i kommunestyre og fylkesting skje senest denne dagen.
- Mulige datoer for sluttbehandling; Drammen bystyre 18.12 (formannskap 11.12), Nedre Eiker kommunestyre 12.12, Øvre Eiker kommunestyre 12.12 (formannskap 28.11), Lier kommunestyre 10.12, Kongsberg kommunestyre 05.12, Buskerud Fylkesting 5.-6.12 (fylkesutvalg 28.11) eller de første møter på nyåret.

### **Plantype**

Endelig vedtak om plantype skjer etter høringen. Høringen ble derfor hjemlet både i plan- og bygningslovens § 8-3 siste avsnitt om utarbeidelse av regional plan og i § 9-3 Planprosess og planinnhold interkommunalt plansamarbeid jfr. § 11-14.

Alle partnerne unntatt Øvre Eiker kommune, har anbefalt regional plan. I møte 17.02.12 om plantype, mellom Øvre Eiker kommune og leder av ATM-utvalget, konkluderte med følgende:

1. Spørsmål om plantype behandles på nytt i Øvre Eiker kommune i forbindelse med høringsbehandling av planforslaget.
2. Forutsatt at Øvre Eiker kommune vil slutte seg til planens høringsutgave, vil ordfører anbefale overfor kommunestyret at Øvre Eiker vedtar regional plan.

*Aktuelt for drøfting:*

*Tilbakemelding og drøfting av høringsstatus hos hver enkelt partner.*

*Mulig videre prosess slik at den oppsatte tidsplanen for sluttbehandlingen av areal- og transportplanen kan holdes.*

**Forslag til konklusjon:** Saken drøftet

## **Sak 39/12 Forslag til Buskerudbypakke 2 – lokal/regional prosess fram til april 2013**

### **Hensikt med saken**

Redegjøre for status og få innspill til forslag til prosess for utarbeidelse av et endelig Hoveddokument (lokalt/regionalt forslag til BBP2).

### **Bakgrunn**

Arbeidet med konkretisering av prosess for utvikling av BBP2 pågår. Første fase med utarbeiding av revidert bruttoliste for aktuelle tiltak vil avsluttes med planlagt ATM-rådsmøte 24. september. Se egen utsendt innkalling og program for ATM-rådsmøtet.

Endelig BBP2-forslag skal først foreligge i mars/april 2013 sammen med forslag om prinsippvedtak for trafikantbetaling.

Det er avholdt et møte 15.8.12 med SVV Region sør med koordinering av arbeidet med den lokale prosessen med utarbeidelse av forslag til BBP2, Mulighetsstudie / finansieringsanalyse og KVV for BBP2. Se referat fra møte i vedlegg 3.

Det er avklart med JBV at utredning om jernbanetiltak på strekningen Drammen-Kongsberg kan iverksettes og ledet av Buskerudbyen i samarbeid med JBV.

Adm. styringsgruppe ga i møte 7.9.2012 tilslutning til at sekretariatet igangsetter nødvendig faglig utredningsarbeid knyttet til de foreslåtte tiltak som vurderes å inngå i BBP2. Bl a må tiltakene beskrives og begrunnes nærmere, kostnadsoverslag for tiltakene må utarbeides (+/- 40 %) og effekt av tiltak må vurderes. Utredningsarbeidet vil være grunnlag for videre prosess med prioritering av tiltak i forslag til BBP2.

### **Innhold Hoveddokument BBP2**

Hoveddokumentet BBP2 vil når det er ferdig utarbeidet inneholde:

- Beskrivelse av større tiltak (f eks på veg, jernbane og for busstilbud) med begrunnelse og overordnet effektivvurdering. Med kostnadsoverslag og angivelse av fremdrift for gjennomføring av tiltaket.
- Beskrivelse av "sekkeposter" i pakken (f eks for gående og syklende) med begrunnelse
- Forslag til økonomiske rammer for BBP2 med pakkens profil; dvs hvor mye som går til de enkelte tiltaksområder (veg, jernbane, buss, sykkel). Spesifisert hva som gjelder investeringer og hva som gjelder drift. Denne må være samordnet med KVV for BBP2 og SVVs Mulighetsstudie / finansieringsanalyse. Alle mulige finansieringskilder er omtalt for finansiering av tiltak i BBP2.
- Beskrivelse av forslag til styring av pakken. I forslag til BBP2 vil noen tiltak være konkrete og med kostnadsoverslag, mens andre antas å bli "sekkeposter" og hvor konkretisering og gjennomføring avklares ved senere utredning og porteføljestyling.
- Beskrivelse av hvordan tiltak i BBP2 vil samvirke med andre tiltak som ikke inngår i BBP2 (f eks arealpolitikk og parkeringspolitikk).
- Hoveddokument vil være grunnlag for prinsippvedtak om trafikantbetaling.
- Hoveddokument med prinsippvedtak vil være grunnlag for etterfølgende mer detaljerte bompengeutredning, forhandlinger med SD om BBP2 og etterfølgende st.prop om BBP2.

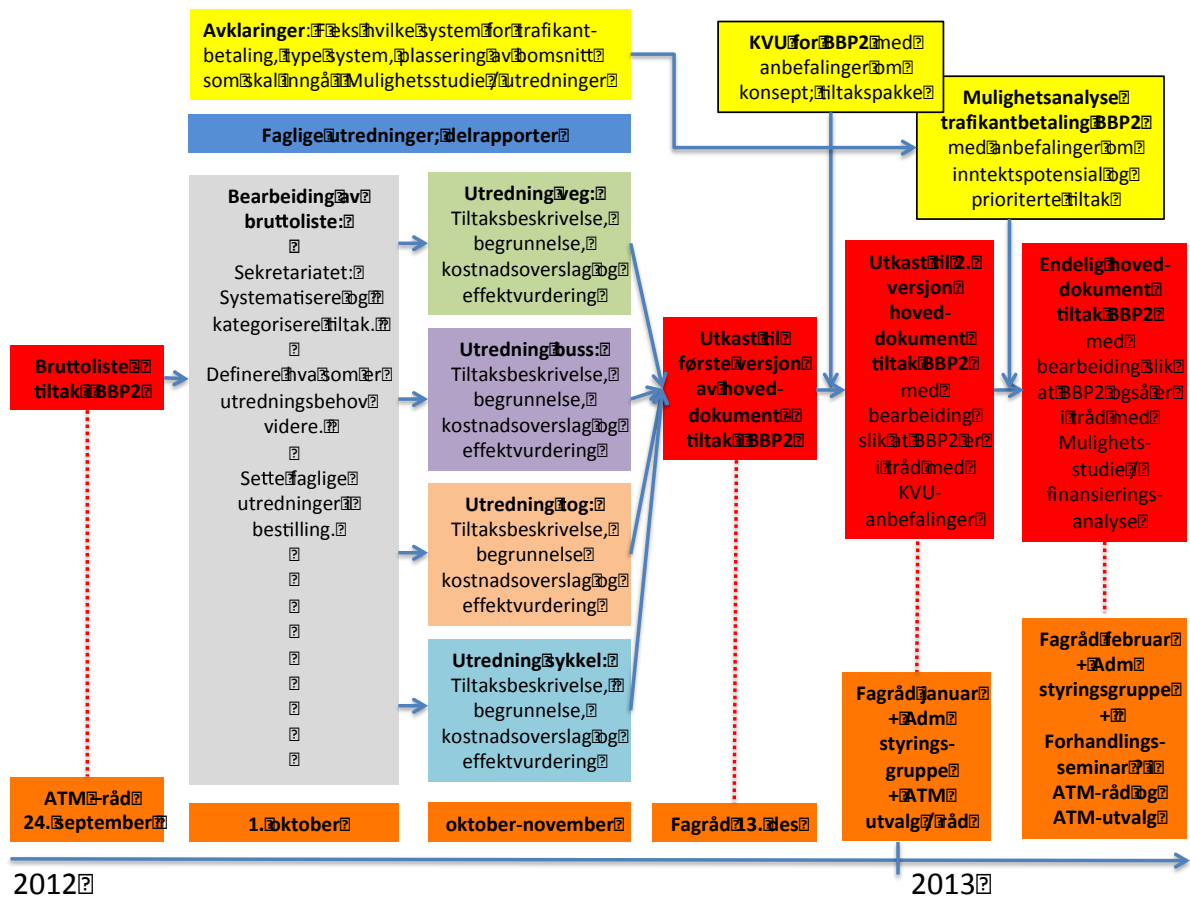
### **Fremdrift og prosess**

Det er en stram framdrift. Figuren på neste side viser viktige milepæler i framdriften.

Behandling av Hoveddokument BBP2 i ulike faser:

- Første utkast etter nærmere faglige utredninger på veg, buss, jernbane og sykkel.
- Andre utkast etter at KVV for BBP2 foreligger i desember
- Endelig utkast etter at Mulighetsstudie / finansieringsanalyse BBP2 foreligger i januar 2013.

Hvordan politisk involvering kan skje i de ulike fasene må detaljeres nærmere. Det er klart at både folkevalgte organ i kommuner, fylkeskommune skal involveres i tillegg til ATM-utvalget og ATM-rådet, men det er foreløpig ikke laget et detaljert forslag til når de ulike fora skal involveres. Skissen under vil bli konkretisert nærmere til neste møte i ATM-utvalget.



### Adm. styringsgruppes forslag til konklusjon:

ATM-utvalget gir sin tilslutning til skisserte hovedprosess for utarbeiding av et Hoveddokument for forslag til BBP2 og at det til neste møte legges fram en mer detaljert prosess for politisk involvering og behandling (både i ATM-råd, ATM-utvalg og ordinære politiske organer) av arbeidet med hoveddokumentet.

## Sak 40/12 Finansiering av Buskerudbypakke2 – utredning av trafikantbetaling

### Hensikt med saken

Gi informasjon om gjennomført utredning (kunnskapsgrunnlag) om trafikantbetaling i Buskerudbyen. Avklare hvilke alternativer til trafikantbetaling som bør utredes videre i Mulighetsstudien som SVV skal gjennomføre fram til januar 2013.

### Bakgrunn

Buskerudbysamarbeidet har som mål å komme til enighet om en rekke tiltak i forslaget til Buskerudbypakke2 som skal politisk behandles i mars/april 2013 sammen med forslag til finansiering. BBP2 forventes å ha et omfang som gjør at ekstraordinær finansiering i form av trafikantbetaling vil bli nødvendig for å realisere pakka. I tråd med den 4-årige avtalen med Samferdselsdepartementet og behandling i ATM-utvalget er utredning om trafikantbetaling nå slutført.

Hensikten med utredningen var å frembringe et kunnskapsgrunnlag for den videre prosessen og gi de folkevalgte innsikt i hvilke trafikantbetalingsmuligheter som finnes.

Sammen med vårens vellykkede studietur til Stockholm og Gøteborg danner denne utredningen kunnskapsgrunnlaget for Buskerudbyens videre håndtering av spørsmålet om trafikantbetaling.

### **Utredning - hovedinnhold**

Rapporten tar for seg alle kjente typer trafikantbetaling i Norge og i utlandet. Urbanet Analyse / Asplan Viak har gjennomgått erfaringer og kjennetegn ved ulike trafikantbetalingsløsninger, som bompenger, køprising, parkeringsavgift, drivstoffavgift, transportslett og eiendomsskatt. I tillegg til at de ulike løsningene skal ha en inntektsside så har det også vært vurdert om de bidrar til å motivere til endret reisemiddelvalg i retning av kollektivtrafikk, sykkel og gange samt at løsningene bidrar til økt fremkommelighet for alle trafikantgrupper – også personbilen.

Rapporten presenterer også de viktigste suksesskriteriene for eventuell innføring av trafikantbetaling i bypakker, hvilke fordelingsvirkninger som kan følge av de ulike løsningene og forholdet mellom trafikantbetaling og planlagte veiprojekter som skal finansieres med bompenger.

Til sammen utgjør rapporten et bredt kunnskapsgrunnlag for partnerne i Buskerudbysamarbeidets videre behandling av trafikantbetalingsspørsmålet.

For nærmere presentasjon og vurdering av alternativer, se eget vedlegg (4) og rapporten fra Urbanet Analyse. Rapporten vil også bli presentert på ATM-rådsmøte 24. september.

### **Mulighetsstudie / finansieringsanalyse for Buskerudbypakke 2**

Statens vegvesen er i oppstarten med en utredning om inntekspotensialet for en Buskerudbypakke 2, en såkalt Mulighetsstudie / finansieringsanalyse. Mulighetsstudien er første trinn i en konkretisering av mulig konsept for trafikantbetaling i Buskerudbyen og vil være en utredning som viser et handlingsrom. Finansieringsgrunnlag for tiltak i Buskerudbypakke 2 vil være trafikantbetaling, statlige bidrag + andre kilder. Utredningen gir ikke nødvendigvis to streker under svaret. Det vil i utredningen ikke tas noen beslutninger. Utredningen vil være et faglig grunnlag som det forutsettes å jobbes videre med etter en politisk behandling i mars /april 2013..

Tidsplanen tilsier at Mulighetsstudien skal være ferdig 31. januar. Det som vil inngå i en slik studie vil være avhengig av hva KVVU-en for BBP2 anbefaler av konsept / tiltakstyper.

Denne Mulighetsstudien vil bli en sak som skal behandles i kommunene og fylkestinget sammen med forslag til Buskerudbypakke2 og prinsippvedtak om trafikantbetaling. Da vil det måtte tas stilling til om man vil gå videre med en detaljert utredning om trafikantbetaling/ bompenger med definerte betalingsnitt/bompengesteder, betalingsnivå, rabattordninger osv.

Adm. styringsgruppe behandlet sak om Mulighetsstudie i møte 7. september. Adm. styringsgruppe foreslår overfor ATM-utvalget at mandatet for Mulighetsstudien /



finansieringsanalysen for BBP2 avgrenses til trafikantbetaling definert som bompenger med / uten tidsdifferensiering.

Det ble også i møtet fastlagt at utredningen måtte se Buskerudbypakke2 i sammenheng med andre aktuelle bompengefinansierte vegprosjekter i byområdet (som E134, RV 23 mv). Videre ba adm. styringsgruppe om at mandatet for Mulighetsstudien ble beskrevet tydeligere og at prosess for videre avklaringer i arbeidet med Mulighetsstudien ble konkretisert. Adm. styringsgruppe og ATM-utvalget burde være referansegruppe for slike avklaringer.

### **Forslag til konklusjon:**

1. *Utredning om trafikantbetaling i Buskerudbyen (september 2012) tas til orientering.*
2. *ATM-utvalget ber om at Statens vegvesen i sin utredning av trafikantbetaling i mulighetsstudien / finansieringsanalysen for BBP2 avgrenser utredningsarbeidet til bompenger med / uten tidsdifferensiering samt at utredningen også omhandler problemstillinger knyttet til koordinering med vegprosjekter i Buskerudbyen som er forutsatt bompengefinansiert (Rv 23, E134 og Rv 35).*
3. *Mandat med avgrensning av Mulighetsstudien bes utarbeidet av SVV og legges fram for Buskerudbyens organer (adm. styringsgruppe og ATM-utvalget).*
4. *Prosess for ytterligere avklaringer av politisk akseptable systemer / rammebetingelser for Mulighetsstudien bør konkretiseres av SVV. Buskerudbyens organer (adm. styringsgruppe og ATM-utvalget) bør benyttes for nødvendige avklaringer.*
5. *Saken tas opp på nytt i neste møte i ATM-utvalget.*

## **Sak 41/12 Oppfølging av den 4-årige avtalen med SD**

### **Hensikt med saken**

Oppfølging av avtalen med Samferdselsdepartementet for å sikre full tildeling (100 mill. kr) i 2013.

Avklare initiativ overfor SD for å sikre videreføring av belønningsavtalen og klargjøre grunnlaget for forhandlinger om en Buskerudbypakke 2.

### **Bakgrunn**

Som kjent har Buskerudbysamarbeidet fått tilbakemelding fra departementet på aktivitet og årsrapporteringen for 2011. Det er ikke gitt innsyn i Vegdirektoratets notat om vurdering av arbeidet i 2011. I prosjektsjefens administrative infomøte med saksbehandlere i SD i juni kom det fram at departementet har styrket resultatkravet for å kunne oppnå full utbetaling i tråd med avtalen. Dette bekreftet SD gjennom sin, i utgangspunktet, manglende/reduerte utbetaling for 2012 til Bergen og Kristiansand.

### **Adm. styringsgruppe slutter seg i møte 07.09. til følgende fokusområder i 2012 for full oppfølging av avtalen med SD:**

1. Holde framdrift på sentrale politiske forpliktelser som å:

- vedta felles **areal- transportplan** i desember 2012,
  - implementere og følge opp **felles parkeringspolitikken** samt
  - slutføre prosess om **forslag til BBP2 og prinsippvedtak om trafikantbetaling** innen april 2013.
2. Følge opp mål i avtalen og foreslå revidering av målene basert på ny kunnskap.
- Målene i avtalen ble formulert for ca. 3 år siden. Gjennom arbeidet med areal- og transportplanen har vi fått ny kunnskap om sammenheng mellom måloppnåelse og virkemiddelbruk (bla gjennom konsekvensutredningen). Dette viser i hovedsak at det ikke er mulig å realisere målene om biltrafikkutviklingen uten bla. trafikantbetaling.
  - Det settes i gang et arbeid for å ajourføre målformulering i avtalen (som underlag for en fornyet avtale) i tråd med høringsutgaven av felles areal- og transportplan. Det er viktig at målene er realistiske og at en får fram gode resultatindikatorer på trafikkutvikling – både buss, tog, bil og sykkel. Som en del av dette arbeidet anbefales det satt i gang et utviklingsarbeid mellom SVV, Brakar og BFK for å få på plass et godt system for håndtering og dokumentasjon av trafikkdata for Buskerudbyen.
3. Gjennomføringstempo
- Samarbeidet praktiserer desentralisert gjennomføringsansvar. Partnerne gjorde fremskritt på gjennomføringsfronten i 2011. Det er krevende å holde høyt tempo i framdrift. I 2012 er det enda mer midler og gjennomføringsansvarlige må holde oppe trykket og sette i gang planlagte tiltak så raskt som mulig. Viktig at alle gjennomførings-ansvarlige strekker seg ytterligere for å øke framdriften av tiltak som er prioritert for 2012. Frist for underveistrapportering på gjennomføringsavtalene er satt til 17. september. Deretter skal det gjøres opp status og settes i verk eventuelle justeringer for å sikre framdrift.

#### **Belønningsmidler også fra 2014**

Buskerudbypakke1 varer ut 2013. For Buskerudbypakke2 fase 1 uten trafikantbetaling er målet å starte fra 2014 for å sikre kontinuitet. I svarbrev fra SD i juni om forlengelse av avtalen, henvises det til dagens ordning og at ny søknad må sendes.

I løpet av våren 2013 legger regjeringen frem Nasjonal Transportplan 2014-2023 og i den antas det at det vil være føringer på fremtidige bypakker og strategi for hvordan belønningsordningen skal videreføres. Sekretariatet kjenner til at nye byområder f.eks. Nedre Glomma er invitert av SD til forhandlinger om 4-årig avtale.

Adm. styringsgruppe drøftet i møtet 07.09. forslag til videre strategi og konkluderte med følgende:

1. Det er behov for å avklare med den nye samferdselsministeren bla. følgende;
  - a) hvordan overgangen fra 2013 til 2014 bør kunne ivaretas tilknyttet videreføring av belønningsmidler.
  - b) Felles forståelse for hvordan lokal/regionalpolitisk vedtatt forslag til BBP2 med forslag til finansiering skal håndteres videre i form av forhandlinger med SD.
2. Sekretariatet utarbeider forslag til et brev til samferdselsminister Marit Arnstad med ønske om et møte på politisk nivå.

Forslag til brev vil bli utvekslet pr. epost med ordførerne/fylkesordfører før ATM-utvalgets møte.

*Forslag til konklusjon: ATM-utvalget slutter seg til anbefalingen i saken.*

## **Sak 42/12 ATM-råd 24.09**

### **ATM-rådsmøtets hensikt:**

En arena for å gi god informasjon om og få innspill på og drøfte prosess/innhold Buskerudbypakke2 (BBP2) med finansieringsmuligheter.

Program for møtet er sendt ut i egen epost. Det er ikke satt av tid til gruppediskusjoner, men god tid til spørsmål og drøfting i plenum. Eventuelle justeringer kan gjøres etter møtet i ATM-utvalget.

## **Sak 43/12 Eventuelt**

## Vedlegg 1

<b>Møtereferat ATM-utvalget</b> <b>Møte nr. 5/12 - 15.06.2012</b>	
<b>Tilstede</b>	<p><b>ATM-utvalget:</b> Vidar Lande, ordfører, Kongsberg kommune (nestleder/møteleder) Morten Eriksrød, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune Helene Justad, ordfører, Lier kommune Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører, Øvre Eiker kommune Masud Gharahkani, formannskapsmedlem, Drammen kommune Kirsti Kolle Grøndahl, fylkesmann, Fylkesmannen i Buskerud Gunnar Lien, avdelingsdirektør veg og transport, Statens Vegvesen Region Sør Anne Marstein, regional plan- og utviklingsdirektør øst, Jernbaneverket</p> <p><b>Fra administrativ styringsgruppe:</b> Runar Hannevold, fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune (leder adm. styringsgruppe) Bertil Horvli, byutviklingsdirektør, Drammen kommune Øyvind Hvidsten, rådmann, Øvre Eiker kommune Bengt Nystrøm, rådmann, Nedre Eiker kommune Hans Petter Christensen, rådmann, Lier kommune Astrid Sommerstad, rådmann, Kongsberg kommune</p> <p><b>Fra sekretariatet:</b> Tore Askim, prosjektsjef, Jomar Lygre Langeland, prosjektleder areal- og transportplan Gun Kjenseth, planfaglig rådgiver (ref) Anne Marte Lind (prosjektleder informasjon)</p> <p>Møtedeltagere i Samarbeidsgruppe for KVU Buskerudbypakke2 (del 2 av møtet) fremgår av eget referat.</p>
<b>Forfall</b>	Tore Opdal Hansen, ordfører, Drammen kommune (leder) Sven Arild Hansen, regiondirektør, Kystverket Sør Øst Kjell Inge Davik, regiondirektør, SVV Region Sør
<b>Møtested</b>	Rådhuset, Øvre Eiker kommune

## **Del 1**

### **Sak 29/12 Referat fra møte nr 4/12**

*Konklusjon: Referat godkjent.*

### **Sak 30/12 Status**

*Konklusjon: Status tatt til orientering.*

### **Sak 31/12 Felles areal- og transportplanen til høring**

I møtet foreslo prosjektsjef Tore Askim følgende endringer:

På side 18 får overskrift følgende formulering:

***“Hovedmål for endring av transportmønster fram mot 2023:”***

På side 27 og 43 tas følgende setning ut:

*“Dyrket mark innenfor de prioriterte utviklingsområdene skal så langt det er mulig ikke bygges ned”.*

Det var enighet om foreslåtte endring på side 18.

Det ble også enighet om at formuleringen om dyrket mark på side 27 tas ut og at på side 43 erstattes formuleringen med følgende tekst:

*“Nasjonale forventninger til vern av dyrket mark skal legges til grunn for planlegging i Buskerudbyen. Innenfor de prioriterte utviklingsområder kan utbyggingshensyn likevel tillegges større vekt enn vern i en helhetlig vurdering av samfunnshensyn”.*

Med de endringer som kom i møtet og er referert over ble det enstemmig slik

#### **Vedtak:**

- 1. Felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2024, datert 15. juni 2012 sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i perioden fra ca 25. juni til 20. september 2012.*
- 2. Endelig vedtak om plantype skjer etter høringen. Høringen hjemles derfor både i plan- og bygningslovens § 8-3 siste avsnitt om utarbeidelse av regional plan og i § 9-3 Planprosess og planinnhold interkommunalt plansamarbeid jfr. § 11-14.*
- 3. Prosjektsjefen gis fullmakt til redaksjonell bearbeidelse av plandokumentet (tekstmessig forbedring og layout) fram til dokumentet sendes på høring. Det er fullversjon av høringsdokumentet som sendes på høring.*

### **Sak 32/12 Prioritering av midler til Sørlandsbanen Drammen – Kongsberg i NTP**

*Konklusjon: Oversendelsesbrev, notat og brosjyre fra Buskerudbykommunene, fylkeskommunen, NHO og LO sendes SD innen høringsfristen for NTP som er 1. juli*

## **Sak 33/12 Buskerudbypakke2 – detaljering av prosess**

*Konklusjon: Saken ble drøftet.*

## **Sak 34/12 Møteplan andre halvår 2012**

*Konklusjon: Møteplan for 2 halvår 2012 godkjennes.*

*Møtenes varighet er forlenget til kl 14:00 da ATM-utvalget også er samarbeidsgruppe for KVV Buskerudbypakke2.*

## **Sak 35/12 Eventuelt**

Kjøreplan for etterfølgende presseorientering ble utdelt.  
Forslag til pressemelding ble utdelt. Pressemeldingen følger vedlagt.  
Etter møtet kl 10.45 ble det holdt presseorientering i kommunestyresalen i Øvre Eiker rådhus. Fungerende leder av ATM-utvalget Vidar Lande innledet.

## **Del 2 Møte i Samarbeidsgruppen for KVV Buskerudbypakke2**

Ansvar: Statens vegvesen region sør v/ Inger Kammerud, prosjektleder

## **Sak 11/12 Status og framdrift**

## **Sak 12/12 Presentasjon av skisser til konsepter**

Statens vegvesen sender eget referat fra denne delen.

## Vedlegg 2

<b>Møtereferat - justert</b>	
<b>Møtedato: 06.09.2012</b>	
<b>Tema: Felles areal- og transportplan for Buskerudbyen</b>	
<b>Tilstede</b>	Tore Opdal Hansen, leder av ATM-utvalget (og ordfører Drammen kommune) Astrid Sommerstad, leder av adm. styringsgruppe (og rådmann, Kongsberg kommune) Ann Sire Fjerdingstad, ordfører, Øvre Eiker kommune Hans Kristian Sveaas (H), Øvre Eiker kommune Bente Skårdal Kleven, (Ap), Øvre Eiker kommune Morten Eriksrød, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune Vidar Lande, ordfører, Kongsberg kommune Arvid Lyngås (H) varaordfører, Kongsberg kommune Ellen Korvald, (V), Kongsberg kommune Helene Justad, ordfører, Lier kommune Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Bengt Nystrøm, rådmann, Nedre Eiker kommune Johan Baumann, (H), Drammen kommune Bertil Horvli, byutviklingsdirektør, Drammen kommune (deler av møtet) Runar Schau Carlsen, ass. fylkesmann, Fylkesmannen i Buskerud Tore Askim, prosjektsjef (ref)
<b>Møtested</b>	Storstua, Drammen rådhus

### Bakgrunn/hensikt

Bakgrunnen for møtet var vedtak i Øvre Eiker formannskap 29.08. med etterfølgende orientering fra ordfører i Øvre Eiker kommune til ordførere og fylkesordfører. Tore Opdal Hansen, leder av ATM-utvalget hadde innkalt til møtet.

Møtets hensikt: Oppnå felles forståelse mellom kommunene, fylkeskommunen og fylkesmannen om premisser i planforslaget slik at ØEK i kommunestyremøte 12.09 vil kunne slutte seg til anbefalingene i høringsforslaget og behandle sak om plantype.

Som underlag for møtet vises til vedlagte notat som var sendt ut dagen før møtet.

### Hovedpunkter fra møtet

Bakgrunnen for møtet ble gjennomgått og drøftet. Fylkesmannen beklaget en uriktig saksbehandling i Øvre Eiker kommune. Sentrale problemstillinger tilknyttet felles areal- og transportplan ble drøftet.

### Konklusjon:

***Utsendt notat ble gjennomgått og diskutert. Notatet ble tatt til orientering.***

**Vedlegg:** Felles areal og transportplan for Buskerudbyen. Notat som underlag for møtet 06.09.12. i Drammen rådhus.

# Felles areal- og transportplan for Buskerudbyen

## Notat som underlag for møte 6. september 2012 i Drammen rådhus

Sekretariatet v/ prosjektsjefen, just. 5 september 2012

### 1. Bakgrunn

#### 1. Formål med møtet 6. september

Drøfte noen sentrale problemstillinger knyttet til forslag til felles areal- og transportplan med bakgrunn i Øvre Eiker kommunes vedtak i formannskapet onsdag 29.08. (Vedtaket er utsendt tidligere)

Oppnå felles forståelse mellom kommunene, fylkeskommunen og fylkesmannen om premisser i planforslaget slik at ØEK i kommunestyremøte 12.09 vil kunne slutte seg til anbefalingene i høringsforslaget og behandle sak om plantype.

#### 2. Formål med notatet

- Å tydeliggjøre premissene i foreliggende planforslag
- Angi hvordan høringsmerknader vil bli innarbeidet fram til endelig planforslag skal behandles i ATM-utvalget 02.11.12, før endelig politisk behandling av planen.

#### 3. Politisk behandling av forslag til areal- og transportplan

Rådmennene i alle kommunene og fylkeskommunen (og ledere i statsetatene) står bak mål og hovedstrategier i foreliggende forslag til felles areal og transportplan for Buskerudbyen. ATM-utvalget (planutvalg for felles AT-plan) vedtok 15.06. å sende planen ut på høring etter PB-loven. Alle kommunene og fylkeskommunen er nå inne i en politisk prosess for 1.gangs behandling av planen for å sikre en politisk forankring av planforslaget.

Rådmennenes anbefalte vedtak er:

***xxxxx kommune/fylkeskommune slutter seg til anbefalingene i høringsforslaget til felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013 – 2023 av 15.06.2012. med følgende merknader.....***

Møte 17.02.12 om plantype, mellom Øvre Eiker kommune og leder av ATM-utvalget, konkluderte med følgende:

3. Spørsmål om plantype behandles på nytt i Øvre Eiker kommune i forbindelse med 1. gangs behandling/høringsbehandling av planforslaget.
4. Forutsatt at Øvre Eiker kommune vil slutte seg til planens høringsutgave, vil ordfører anbefale overfor kommunestyret at Øvre Eiker vedtar regional plan.

Vedtaket i Øvre Eiker formannskap 28.08. innebærer at kommunen ikke slutter seg til anbefalingene i planforslaget og har derfor heller ikke tatt stilling til plantype på nytt.



Formannskapet i Øvre Eiker har et vedtak i 4 punkter og en tilhørende vurdering som er å betrakte som:

- 1) et forhandlingsgrunnlag for å få avklart premisser for/tydeliggjøring av planforslaget før de evt. i kommunestyret 12.09 kan slutte seg til hovedanbefalingene i planforslaget og foreta vedtak om plantype
- 2) Høringsmerknader som det kan jobbes nærmere med fram til endelig planforslag på lik linje med tilsvarende merknader som kan komme fra de andre kommunene og fylkeskommunen.

## **2. Tydeliggjøring av premissene for planen**

### **2.1. Forholdet mellom felles AT-plan og kommuneplanens arealdel**

Felles areal- og transportplan bygger på partnernes inngåtte samarbeidsavtale og erkjennelsen om at det er behov for en fornyet areal- og transportpolitikk . Dette gjelder også arealpolitikken. Dette innebærer at planen gir føringer for hvordan kommunene skal revidere sine kommuneplaner. På den måten vil bl.a. staten få forutsigbarhet om fornyet arealpolitikk som grunnlag for prioriteringer av investeringer i jernbane, veger og bedre kollektivtilbud. En ny arealpolitikk vil være kommunenes viktigste bidrag i en helhetlig virkemiddelpakke og grunnlag for prioriteringer / forhandlinger om Buskerudbypakke 2.

Derimot vil det være kommunene som har ansvaret for å konkretisere den fornyede arealpolitikken gjennom revisjonsarbeidet for kommuneplanen (se punktene nedenfor).

### **2.2 Forvaltning av arealpolitikken**

Felles areal- og transportplan skal konkretiseres gjennom den kommende revisjon av kommuneplanens arealdel. Først når kommunene har vedtatt revidert kommuneplan i tråd med felles areal- og transportplan, vil det foreligge en juridisk bindende arealpolitikk som forvaltning etter PB-loven skal følge. Det er først på dette tidspunkt at Fylkesmannens saksbehandling i enkeltsaker kan forholde seg til den endrede arealpolitikken som er nedfelt i revidert kommuneplan.

En av målsettingene med felles areal- og transportplan er å bidra til å redusere antall innsigelser. Når vi nå har et felles planforslag, er det en forutsetning at planen forstås og tolkes likt av partnerne. Det er ikke intensjonen at felles areal- og transportplan skal innebære et ytterligere sett retningslinjer som kan være grunnlag for innsigelser. Intensjonen er at partnerne skal følge opp de strategier og retningslinjer som er formulert slik at det ikke er behov for innsigelser.

### **2.3 Lokalt handlingsrom i arealpolitikken**

I felles areal- og transportplan er det pekt ut i alt 6 prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen. To av disse, Vestfossen og Hokksund, er i Øvre Eiker kommune. Alle andre kommuner har bare ett prioritert utviklingsområde hver.

Det er et mål i planforslaget at så mye som mulig så raskt som mulig av bolig- og arbeidsplassvekst i Buskerudbyen bør skje i disse prioriterte utviklingsområdene, begrunnelsen for dette er både knyttet til attraktiv tettstedsutvikling, effektivt transportsystem og klima / bærekraftig utvikling.

Formuleringen i planforslaget om at minst 80 % av bolig- og arbeidsplassveksten skal skje innenfor de prioriterte utviklingsområder er å forstå som et foreløpig mål som kommunene selv skal definere mer presist ved revisjon av kommuneplanens arealdel.

#### **Forsøk på tydeliggjøring av foreliggende planforslag:**

- Geografisk avgrensning av de prioriterte utviklingsområder skal kommunene selv definere basert på innholdet i felles areal- og transportplan jmf. retningslinje P1.1. Kommunene vil da ta hensyn til lokale forhold. Dette gjelder prioritert sone for boligvekst, prioritert sone for arbeidsplassvekst og avgrensning av sentrum. De prioriterte utviklingsområdene består følgelig både av sentrumsområder, og omkringliggende områder for arbeidsplassvekst og boligvekst. f.eks. i Hokksund og Vestfossen.
- Endelige mål for vekst. I planforslaget er det slått fast i retningslinje 1.1 at kommunene selv skal definere endelige mål for vekst i de prioriterte utviklingsområder. Dette kan først skje etter at kommunene har definert geografisk avgrensning og etter at det foreligger mer presise data for historisk vekst i de prioriterte utviklingsområder. Dette sammen med mer lokal kunnskap om markeds- og gjennomføringsmuligheter vil være grunnlag for fastsettelse av realistiske mål for vekst i de prioriterte utviklingsområder – denne fastleggelsen skal legge til grunn de mer generelle målene i planen om å få til så mye vekst som mulig så raskt som mulig i disse områdene.

### **3. Høringsmerknader / Forslag som det vil jobbes videre med som en del av endelig planforslag**

#### **3.1 Handlingsprogram og planretningslinjer**

En kvalitetssikring av innholdet i handlingsprogram og planretningslinjer pågår nå som grunnlag for evt justeringer i endelig planforslag. Fagrådet har 30. august 2012 hatt en første drøfting av handlingsprogrammet og retningslinjer og det vil bli berammet et oppfølgingsmøte for kommunene sammen med fylkesmannen og et møte med de statlige samferdselsetatene for å vurdere justeringer. Endringene bør ikke være av en slik karakter at planforslaget må på ny høring, men følgende bør vurderes:

- Bør noe utgå / endres?
- Er innholdet i handlingsprogram og retningslinjer forståelig og fornuftig?
- Er tidshorizonten for gjennomføring realistisk?
- Er ansvarsetting av de ulike oppfølgingspunkter hensiktsmessig?
- Er det behov for ressursstøtte for å sikre gjennomføring?

På denne måten vil Øvre Eiker kommune sine høringsmerknader av 28.08. bli tatt med i det videre arbeid med endelig planforslag.

### **3.2 Andre merknader til planforslaget**

Selv om kommunene og fylkeskommunen alle slutter seg til hovedtrekkene/ anbefalingene i planforslaget og fatter positivt vedtak om dette nå, er det mulig å ha merknader til planforslaget. Av hensyn til vedtatt framdrift bør merknadene være av en slik karakter at endringer ikke krever ny høring av planforslaget.

Hensikten med høringen nå er å få innspill som kan gjøre planforslaget enda bedre og om mulig tydeligere / mer forståelig og med enighet fra alle partnere.

Eks på merknad fra Øvre Eiker 28.08.: *“Målformuleringen på sidene 17 og 34 om at alle skal finne det attraktivt å bo i by må endres. Formuleringen signaliserer en uønsket konformitet der vi i stedet ønsker valgfrihet og variasjon.”*

Her vil det klart være mulig med omformuleringer i endelig planforslag. Hensikten med formuleringen var knyttet til ønske om god steds kvalitet i tettsteder, ikke å utelukke alternative preferanser for bosted.

## Vedlegg 3

<b>Referat Møte om Buskerudbypakke 2, 15.08.12</b>	
Tilstede	Kjell Inge Davik, Regiondirektør, SVV Region Sør Gunnar Lien, Avdelingsdirektør veg og transport, SVV Region Sør Hans Jan Håkonsen, Avdelingsdirektør, SVV Runar Hannevold, Fylkesrådmann og leder adm styringsgruppe Buskerudbysamarbeidet Tore Askim, Prosjektsjef Buskerudbyen Jomar Langeland, Sekretariatet Buskerudbyen (referent)
Forfall	
Møtested	Møterom Biskopsrud, Fylkeshuset
Møtetid	Onsdag 15. august kl 08:30 – 13:00

### **Bakgrunn – koordinering av arbeidet med Buskerudbypakke 2**

Målet for møtet var 1) å sikre god samordning mellom lokal/regional prosess for Buskerudbypakke 2 og SVVs arbeid med mulighetsanalysen. 2) avklare SVVs bistand til lokal/regional prosess.

Til møtet var det utarbeidet et notat, datert 14.08 med 4 vedlegg som underlag til møtet. Notatet vedlagt referatet.

### **1. Opplegg for lokal / regional prosess for Buskerudbypakke 2 (BBP2)**

Buskerudbysamarbeidet redegjorde for betydningen av å få en god prosess for utvikling av Buskerudbypakke 2:

- Holde framdriften for allerede vedtatt lokal/regional politisk prosess .
- Fire parallelle prosesser må derfor samordnes godt (se også figur i vedlegg 2 – hovedprosess i notat av 14.08):
  1. Utredning trafikantbetaling – ferdig august 2012
  2. KVVU for BBP2 – skal foreligge i desember 2012
  3. Mulighetsstudie finansiering av BBP2 – skal foreligge i januar 2013
  4. Lokalt / regionalt forslag til BBP2 med prinsippvedtak om trafikantbetaling og innhold av BBP2 – skal foreligge i mars 2013
- Tidsplan i høst:
  - 24. september er det ATM-rådsmøte hvor BBP2 er tema; blant annet da også med en oppsummering av en "bruttoliste" av aktuelle tiltak som skal vurderes å inngå i BBP2. Hvilke av de foreslåtte tiltak som senere faktisk vil inngå i BBP2 må avklares gjennom lokal/regional prosess, anbefalinger i KVVU, mulighet for finansiering og ved forhandlinger med Samferdselsdepartementet.
  - Utredning om trafikantbetaling skal formidles / offentliggjøres i høst samtidig med en 4-siders brosjyre som forklarer mer om prosess for utvikling av BBP2 der også det fremgår hvilke tiltak som kan finansieres gjennom pakken.
  - Videre prosess vil bli programmert mer i detalj, jfr vedlegg 2 – hovedprosess og vedlegg 4 – Momenter til programmering av arbeidet med BBP2 i notat av 14.08.

## 2. Opplegg for og organisering av utredningsarbeidet med mulighetsanalysen

Mulighetsstudien er en finansieringsutredning for BBP2 og vil bli å se på:

- Konsept for trafikantbetaling
- Virkning for trafikk
- Vurderinger av ulike trafikantbetalingssystemers "akseptans"
- Nødvendig takstnivå som er tilpasset de forslag som ligger i pakken

SVV har bemannet opp en organisasjon for gjennomføring av mulighetsanalysen og starter opp med arbeidet i disse dager. Eli Sæterdal er prosjektleder for mulighetsanalysen. Hun har også erfaring fra tilsvarende utredning i Grenland.

SVV ønsker å få avgrenset oppgaven med mulighetsanalysen; f.eks. ved at ikke alle former for trafikantbetaling skal inngå i vurderingene.

Alternative plasseringer av bomsnitt og konsepter for trafikantbetaling er sentrale problemstillinger hvor koordinering er nødvendig.

## 3. Samordning mellom lokal/regional prosess og mulighetsanalysen

Både SVV og Buskerudbysamarbeidet er enige om at det nå ligger til rette for et samordnet opplegg for de parallelle prosesser som går knyttet til utvikling av Buskerudbypakke 2.

**Konklusjon:** Best mulig koordinering skjer bla. gjennom:

- Buskerudbysamarbeidets fora / organer brukes for informasjon og til å få avklaringer underveis i arbeidet med mulighetsstudien, f.eks. ved å ta opp saker i den administrative styringsgruppa i Buskerudbyen.
- Det etableres regelmessige møter mellom prosjektleder for mulighetsstudien (MS) og prosjektsjef for Buskerudbysamarbeidet (BB) for videre koordinering av arbeidet. Dette ivaretas ved at eksisterende koordineringsteam mellom SVVs prosjektleder KVU BBP2 og prosjektsjef BB også omfatter SVVs prosjektleder MS.

## 4. Bistand fra SVV til utredningsarbeid i lokal/regional prosess.

I tiltakspakken i forslag til BBP2 vil noen tiltak være konkrete og med kostnadsoverslag, mens andre antas å bli "sekkeposter" og hvor konkretisering og gjennomføring avklares ved senere utredning og porteføljestyling.

Det vil omgående bli igangsatt et faglig utredningsarbeid som bla. skal inneholde beskrivelse og kostnadsoverslag for de aktuelle tiltakene. Dette vil være underlag for et samlet dokument som omfatter forslag til BBP2.

### Konklusjon

SVV vil bidra med kostnadstall for aktuelle tiltak i BBP2 på overordnet nivå. Normalt vil dette være basert på enhetspriser og med nøyaktighet +/- 40%.

## Vedlegg 4

### Kort presentasjon av alternativene i utredning om trafikantbetaling i Buskerudbyen (sept. 2012) med en foreløpig vurdering:

**Køprising** skal, i følge lovverket, være trafikkregulering med sikte på å redusere lokale kø- og miljøproblemer, og ikke etableres for å finansiere veg-/kollektivutbygging eller drift av kollektivtrafikken. Det er på nåværende tidspunkt ingen norske byer som har innført Køprising.

**Bompenger** derimot har som formål å bidra til finansiering av vegprosjekter og annen infrastruktur i tilknytning til – eller som et alternativ til - vegutbygging. Bompenger er en tidsbegrenset finansieringsordning, som vedtas for maksimalt 15 år. Det er imidlertid mulig å forlenge tidsperioden med nye politiske vedtak, noe som er gjort i forbindelse med etablering av Oslopakke 3 (forlengelse av Oslopakke 1 og 2). Bompenger kan også brukes til drift av kollektivtransport – ordningen dekker derfor alle de viktigste tiltaksområdene som er aktuelle for Buskerudbypakke 2.

Inntekter fra **offentlig avgiftsparkering** tilfaller kommunen, og det er opp til kommunen hvordan overskuddet fra virksomheten disponeres. Det er derfor fullt mulig å bruke inntektene fra parkeringsavgiften for å delfinansiere Buskerudbypakke 2. I Oslo kommune overføres overskuddet fra avgiftsparkeringen til et parkeringsfond. Midlene benyttes til investeringer innenfor området samferdsel, parkering, sykkelstier, trafiksikkerhetstiltak og andre typer tiltak innenfor området samferdsel. I 2009 utgjorde parkeringsinntektene ca. 15 mill. kr i Drammen kommune, som har flest kommunalt eide parkeringsplasser av Buskerudbykommunene.<sup>1</sup> Det illustrerer at parkeringsavgiften ikke kan utgjøre noe viktig finansieringsbidrag i en kommende BBP2.

Det eksisterende lovverket knyttet til **lokal drivstoffavgift** er i utgangspunktet skreddersydd for Tromsø, som er den eneste kommunen i landet med denne ordningen. Tromsø har hatt denne ordningen siden 1990, og i Tromsøpakke 2 kommer ca. halvparten av finansieringen – 176 mil kr – fra drivstoffavgiften. Det er mulig for andre byområder å søke om å innføre en slik avgift. I lovforarbeidene fremgår det også at drivstoffavgift er et alternativ til bompenger, dvs. at de to ikke er ment å kombineres i ett og samme prosjekt. Lokal drivstoffavgift har relativt lave driftskostnader, samtidig som det er et stort inntekspotensial ved denne formen for avgift. Samtidig har lokal drivstoffavgift en betydelig utfordring når det gjelder drivstofflekkasje. Selv i Tromsø, som ligger relativt isolert sammenlignet med byer lengre sør, er lekkasjen til andre kommuner relativt stor. SINTEF har anslått drivstofflekkasjen til 25-40 prosent ved en eventuell drivstoffavgift i Trondheim (Norsk Petroleumsinstitutt, 2009). Det er grunn til å anta at lekkasjen blir minst like stor i Buskerudbykommunene, som har korte reiseavstander til andre kommuner i samme fylke og til nabofylker

Med **transportskatt** menes en eller annen form for skattlegging av innbyggere eller bedrifter som er øremerket transportformål. I Frankrike er det åpnet for at regioner kan ilegge bedrifter med over 9 ansatte en transportskatt for å finansiere behovet for utvikling av et godt kollektivtilbud til arbeidstakerne. Denne formen for skattlegging kan det være interessant å vurdere, men det krever i så fall nasjonal lovendring og beslutningsprosesser som vil ta lang tid.

---

<sup>1</sup> Ca 29 mill kr i driftsinntekter fratrukket ca 14 mill kr i driftskostnader. Kilde: Årsberetning Drammen parkering 2009.

Det er i prinsippet mulig å øremerke kommunal **eiendomsskatt** til transportformål, men det er ingen norske kommuner som gjør dette. I Barcelona i Spania er det innført eiendomsskatt for å finansiere metrosystemet. Begrunnelsen er at eiendommen nær slike systemer vil få økt verdi med god tilgjengelighet til kollektivsystemet. Skal en slik øremerking innføres i Buskerudbyen vil det være en stor utfordring å utforme skatten slik at den oppfattes rettfærdig og omfatter et hensiktsmessig avgrenset område. Ved innføring av bompengeprojekter er nytteprinsippet sentralt, dvs. at de som betaler avgift også skal dra nytte av prosjektene. Dette prinsippet vil det være langt mer utfordrende å følge ved bruk av eiendomsskatt øremerket til transportformål

#### **Foreløpig vurdering av alternativene:**

Køprising og bompengordninger peker seg ut som de mest aktuelle inntektskildene i en BBP2. Parkeringsavgift kan inngå i finansieringsgrunnlaget, men vil ikke på langt nær gi tilstrekkelige inntekter uten store negative konsekvenser (meget høye p-avgifter). Lokal drivstoffavgift er interessant alternativ når en ser på det potensielle finansieringsgrunnlaget, men Buskerudbyområdet er altfor sårbart for lekkasje til omkringliggende kommuner og en slik avgift vil dermed virke mot sin hensikt når det gjelder transportmønster (folk vil ta unødvendige kjøreturer for billigere bensin).

Transportskatt er foreløpig ikke tillatt i Norge og en øremerket eiendomsskatt anses ikke som særlig aktuell ut fra et rettferdighetsprinsipp (den som har gleden av BBP2 skal skattlegges). Det vil i så fall måtte innføres for samtlige innbyggere i Buskerudbyen.

Konsulenten vurderer rendyrket kjøprising som lite aktuelt på nåværende tidspunkt, men da denne ordningen fortsatt ikke er satt i drift i Norge kan det være interessant å ta den med i en videre mulighetsstudie i regi av SVV.

Det er også aktuelt å bruke elementer fra kjøprisingssystemet i utformingen av en bompengordning. Et eksempel på dette er de de tidsdifferensierte takstene som er innført i Trondheim, som betyr at Miljøpakken kan sies å være en «hybrid» mellom en bompengordning og kjøprising. Selv om bompenger i henhold til lovverket ikke skal ha trafikkregulering som formål, argumenteres det i Trondheim for at tidsdifferensieringen reduserer trafikken i rushtiden – og således er trafikkregulerende. En tilsvarende løsning bør være et alternativ i SVVs mulighetsstudie.

Det siste aktuelle alternativet blir rendyrket bompengordning uten kjøprisingselementet, dette er den vanlige løsningen for enkeltveistrekninger som delfinansieres av bompenger. Dette er i regionen tre slike prosjekter på trappene: Rv 23 Dagslett-Linnes, Rv 35 Hokksund – Åmot og E134 Damåsen – Saggrenda. Dette kan legge føringer på valg av trafikantbetalingsløsning i BBP2. Konsulenten benytter sistnevnte strekning som eksempel og oppsummerer hvilke muligheter det gir å kombinere dette:

- Plassering av innkrevingsstasjonen. Alle trafikanter - ikke bare de som kommer å benytte vegstrekningen E134 Damåsen - Saggrenda - får nytte av prosjektet i form av bedre fremkommelighet i sentrum og mindre belastning på lokalt miljø. Innkrevingspunktene kan plasseres på mer strategiske steder, noe som betyr at en kan unngå den uønskede trafikklekkasjen som vil øke trafikken på lokale vegstrekninger i og gjennom sentrum av Kongsberg.
- Utbyggingen kan starte parallelt med innkreving av bompenger, for enkeltprosjekter vil innkrevingen som regel starte etter at vegutbyggingen er fullført.

- En kan innføre tidsdifferensierte bompenger og dermed få en trafikkregulering i området. Det kan tenkes at en i noen av innkrevingspunktene kan innføre tidsdifferensierte bompenger og dermed få en bieffekt i form av trafikkregulering.
- Inntektene fra pakken kan for eksempel muliggjøre en strategisk satsing på kollektiv- og sykkel i området i forkant av vegutbyggingen. Dersom en oppnår synlige resultater kan dette skape mer aksept for brukerbetaling blant befolkningen.