

## Saksframlegg

Saksnr.: 2020/85886

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Fylkesrådet	19.03.2020	

### Vedlegg:

- 1 Samarbeidsavtale-fra-01-01-2015
- 2 Oppfølging av regjeringa sitt bompengeforlik - Buskerudbyen(1852\_18\_P\_

## Buskerudbyen. Prosess byvekstavgift.

### Fylkesrådets innstilling til vedtak

Fylkesrådet innstiller til at Fylkerådet fatter følgende vedtak:

- Overordnet strategi og prosess for å komme i forhandlingsposisjon med staten om byvekstavgift tiltres.

23.02.2020

Olav Skinnis

fylkesråd for distrikt og fylkesveier

### Bakgrunn for saken

Hensikten med saken er å få tilslutning til en prosess som skal avklare rammer, føringer og overordnet strategi for å komme i forhandling med staten om en byvekstavgift for Buskerudbyen.

Det er utarbeidet et felles saksframlegg for partene i samarbeidet.

### Fakta

Målet med Buskerudbysamarbeidet som ble opprettet i 2010, er å skape en mer bærekraftig og konkurransekraftig areal- og transportutvikling i området mellom Lier og Kongsberg. Buskerudby-samarbeidet består av Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Gjeldende samarbeidsavtale for Buskerudbyen fra 2015 følger vedlagt.

Samarbeidet har nå disse hovedoppgavene:

- 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.
- Forhandle med staten v/Samferdselsdepartementet om belønningsmidler. Buskerudbyen har mottatt ca. 804 mill. kr i belønningstilskudd i perioden 2010-19, og fått tilbud om avtale på 160 mill. kr i perioden 2020-21.
- Utarbeide en bypakke, med lokal og statlig finansiering (Buskerudbypakke 2). Denne er skrinlagt.

Gjennom samarbeidet er det blant annet oppnådd:

- Å utforme og gjennomføre en mer knutepunktbasert utbyggingspolitikk. Dette bidrar til redusert transportbehov, reduserte arealbeslag og gjør det lettere å løse hverdagen med miljøvennlige transportformer.
- Kollektivtilbudet er betydelig forbedret, sammenlignet med før belønningsmidlene ble introdusert.
- Det er iverksatt en rekke tiltak for bedre knutepunkt, bedre sykkelveier og annen tilrettelegging for sykling, bygd flere pendlerparkeringsplasser og utbedret kollektivtraséer.

De siste årene har personbiltrafikken i Buskerudbyområdet stabilisert seg, mens kollektivtrafikken har hatt en betydelig passasjerøkning på både tog og buss. Dette viser at samarbeidet har bidratt til ønskede resultater.

I brev av 02.01.2020 fra Samferdselsdepartementet «Oppfølging av regjeringspartia sin bompenggeavtale – Buskerudbyen», som følger vedlagt, står det blant annet følgende: *«22. mai 2019 stemte kommunestyret i Nedre Eiker for å skrinlegge Buskerudbypakke 2. Det ligg dermed per i dag ikkje føre vedtak om ein Buskerudbypakke 2. Regjeringa held seg til dette. Dersom det skulle kome nye lokalpolitiske initiativ om bypakke i Buskerudbyen, vil dette utløyse dei same føringane for Buskerudbyen som for dei andre 8 storbyområda.»*

Videre omtales videreutvikling av nullvekstmålet, midler til reduserte billettpriser og belønningsmidler.

I brevet kommer det tydelig fram at SD forholder seg til vedtaket om å skrinlegge Buskerudbypakke 2, og at dette vedtaket legges til grunn for den videre prosess. Begrepet byvekstavgift er ikke omtalt i brevet. I tilsvarende brev til Grenland og Nedre Glomma er byvekstavgift et sentralt tema.

Brevet illustrerer behovet for nytt lokalpolitisk initiativ overfor Samferdselsdepartementet og et felles lokalt forhandlingsmandat i Buskerudbyen. I ATM-utvalgets (den politiske styringsgruppen i Buskerudbyen) møte 21. februar ble det derfor i sak om status og videre prosess i Buskerudsamarbeidet fattet følgende konklusjon:

1. *“ATM-utvalget anbefaler at partene i Buskerudbysamarbeidet sender et brev til Samferdselsdepartementet så snart som mulig som tydeliggjør at lokale parter ønsker å forhandle fram en byvekstavgift med staten som omtalt i denne saken.*

2. Videre anbefales det å utarbeide et forslag til forhandlingsmandat som kan danne lokalpolitisk grunnlag for forhandlingene. Det anbefales en totrinnsprosess fram mot sommeren 2020 som beskrevet i saken og med innspill fra møtet.”

Buskerudbysamarbeidets hovedaktiviteter våren 2020 er knyttet til BBP1/belønningsmidler, innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033 og byvekstavtale for Buskerudbyen. Prosessene vil danne grunnlag for en oppdatering og evt. revidering av samarbeidsavtalen.

## Problemstillinger og alternative løsninger

### **Buskerudbysamarbeidets rolle mht. belønningsmidler/byvekstavtale:**

Buskerudbyen er et av ni nasjonalt prioriterte byområder i Nasjonal transportplan (NTP) som mottar belønningsmidler og er aktuelle for byvekstavgifter med staten. Denne posisjonen har tilført Buskerudbysamarbeidet statlige midler på om lag en milliard kroner siden 2010.

Belønningsmidler skal ifølge gjeldende NTP fases inn i byvekstavgifter. En byvekstavgift vil derfor være viktig for å sikre framtidige belønningsmidler og ytterligere statlige midler til å utvikle transportsystemet i Buskerudbyen over tid. En avtale vil gi større økonomisk handlingsrom og forutsigbarhet, spesielt for busstilbudet. Dette har vært drøftet i Buskerudbyens organer, og det er bred enighet her om at det er viktig at Buskerudbysamarbeidet jobber for å få på plass en byvekstavgift med staten.

### **Rammer og føringer for byvekstavgift:**

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. kr), og til programområdemidler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riksveg (24 mrd. kr) og til utvikling av stasjoner og knutepunkt på jernbanenettet (1 mrd. kr).

Med bakgrunn i regjeringens bompengavgift 23.08.2019 vedtok Stortinget i behandling av statsbudsjett for 2020 at statlige programområdemidler for riksveg også kan brukes på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett. I Buskerudbyen er det et spesielt stort etterslep for statlig sykkel-infrastruktur (riksveger og riksveggruter). Her er det stort behov for finansiering fra statens side.

Staten vil stille som betingelse for å inngå byvekstavgift at byområdet tilfredsstiller det til enhver tid gjeldende nullvekstmål for biltrafikk. Avtalen vil måtte fastsette mål og virkemidler tilknyttet dette. 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. Det bør derfor tydeliggjøres hvilke midler i kommunale og fylkeskommunale budsjetter som kan inngå som lokal finansiering.

### **Overordnet strategi:**

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 utnyttelse av eksisterende infrastruktur, påvirke 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 transportløsninger med gang-, sykkel- og kollektivløsninger til jernbanestasjoner og sentrumsområder, samt til nytt sykehus.

I tillegg foreslås det å satse på ny teknologi og smart byutvikling, som er et satsingsområde i NTP. Buskerudbyen har 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 lengre sikt kan det gjennom reforhandling av en byvekstavtale være aktuelt å i større grad inkludere større infrastrukturprosjekter.

#### **Videre prosess:**

Det vurderes som viktig å komme i gang med forhandlinger om byvekstavtale i 2020. Det vil være en fordel å inngå en byvekstavtale i 2021 som revideres parallelt med rullering av NTP (hvert 4. år). På bypakkekonferansen 2019 signaliserte konstituert vegdirektør at VD er åpne for at andre mellomstore byområder skal få muligheten til å konkurrere med Buskerudbyen, Nedre Glomma, Grenland, Kristiansand og Tromsø om å forhandle med staten om en byvekstavtale. Det er derfor viktig for Buskerudbyen å snarlig komme i gang med forhandlinger for ikke å risikere å miste posisjonen som nasjonalt prioritert byområde som er aktuelle for en byvekstavtale.

Med utgangspunkt i ambisjonen og argumentasjonen ovenfor foreslås det å igangsette et arbeid med et utkast til lokalt forhandlingsmandat som legges fram ATM-utvalget før sommeren og lokalpolitisk behandles i kommunene og fylkeskommunen i september 2020. Det legges opp til å gjennomføre følgende 2-trinnsprosess:

- Trinn 1: Lokalpolitisk behandling i mars/april 2020 med forankring av prosess, føringer, rammer, mål, hovedstrategi og tiltaksområder. Det er dette det foreliggende saksfremlegget omhandler. Det sendes brev til SD med orientering om oppdaterte vedtak, ønske om forhandling om byvekstforhandling høsten 2020 og ønske om et møte med ordførerne.
- Trinn 2: Lokalpolitisk behandling av felles forhandlingsmandat med prioriterte tiltak, egne bidrag, vurdering av måloppnåelse, kostnader, plangrunnlag og finansieringsgrunnlag. Behandling i ATM-utvalg 05.06. Lokalpolitisk behandling i kommuner og i fylkeskommune i september 2020.

## Vurdering

Videreføring av Buskerudbysamarbeidet vurderes som viktig for at byområdet fortsatt skal bli tildelt belønningsmidler til bl.a. styrket kollektivtilbud og bygging av sykkel-, kollektiv- og knutepunktløsninger. Dette vil også være viktig for å komme i posisjon til å forhandle med staten om byvekstavtale om ytterligere statlige midler.

Videre vil det fortsatt være viktig med strategisk samarbeid mellom kommunene og statlige/fylkeskommunale transportetater om areal- og transportpolitikken i byområdet, for å videreføre en positiv trend mht. mer miljøvennlig transportmønster.

Den foreslåtte fremdriften for å komme i forhandlingsposisjon med staten om byvekstavtale er stram, men vurderes samtidig å gi rom for politisk forankring i kommuner og i fylkeskommunen.

Avtalen med SD om belønningstilskudd gir de fire kommunene og fylkeskommunen mulighet til å løse samfunnsmessig høyt prioriterte oppgaver i fellesskap. Belønningsmidler skal ifølge gjeldende NTP fases inn i byvekstavgifter. En byvekstavtale vil derfor være viktig for å sikre framtidige belønningsmidler 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 en byvekstavtale med staten.

## Vedtakskompetanse

Fylkesrådet har vedtakskompetanse i denne saken.