



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Arbeid med 4-årig avtale med Buskerudbyen

Seminar om Buskerudbyen 12.10.2009
Statssekretær Erik Lahnstein

Sammenheng i Areal- og transportpolitikken

Endring i veglova (Ot.prp. nr. 15 (2007-2008)):

- Etablering av bompengepakker i eit byområde må skje på grunnlag av planar som ser arealbruk og transportsystem for det berørte området i samanheng.

Belønningsordningen:

- Forpliktende vedtak, eller initiativ, knyttet til framtidig arealbruk og konsekvenser for transportutviklingen og transportpolitikken.

Framtidens byer:

- Vi vil få til en arealbruk og et lokaliseringsmønster som reduserer arealinngrep og transportbehovet og legger til rette for miljøvennlig transport

Om KS1 i NTP 2010-2019:

- KS1 som nytt element i planprosessen må integreres på en hensiktsmessig måte, særlig er forholdet til PBL viktig.

Belønningsordningen – Bakgrunn og status

- Statlig virkemiddel fra 2004
- Utvidet fra 5 til 9 byer(-områder)
- Alle 13 Framtidens byer er omfattet
- Klimameldingen 1: Den økonomiske rammen foreslått doblet
- Klimameldingen 2: Krav til tydeligere sammenheng mellom mål og virkemiddelbruk
- Klimameldingen 3: Forslag om etablering av avtaler mellom SD og søker
 - ⇒ Behov for revidering av retningslinjene

Belønningsordningen: Reviderte retningslinjer

- Formål
(...) å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i behovet for motorisert transport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil.
- Generelt
 - Søker er ansvarlig myndighet for den lokale kollektivtransporten i de utvalgte byområdene.
 - Det kan søkes om Ettårig eller flerårig tildeling
 - Søknadsprosedyre:
Søknad skjer til SD og behandles av SD for både søknad om ettårig tildeling og avtale om flerårig tildeling.
 - Avtale om flerårig tildeling inngås med SD, men det tas sikte på at årlig oppfølging vil skje gjennom SVV.
Dialog/forhandling i forkant av inngåelse av avtale.
 - Varige tiltak

Kriterier for avtale om 4-årig tildeling

- Politiske vedtak om å iverksette, eller skjerpe, restriktive tiltak rettet mot bilbruk.
- Vedtakene må være realistiske.
- Forpliktende vedtak, eller initiativ, knyttet til framtidig arealbruk og konsekvenser for transportutviklingen og transportpolitikken.
- Utvikling av samarbeid med fylkeskommunen og relevante omegnskommuner.
- Samsvar med:
 - Målene for og handlingsprogrammet for byens deltakelse i Framtidens byer
 - Med eventuelle vedtatte bypakker
- Helhetlig analyse av tiltakspakken, i samarbeid med eller forelagt SVV der det ikke er igangsatt eller gjennomført KS1
- Fleksibilitet i forhold til resultat av politiske vedtak i etterkant av eventuelle KS1 eller tilsvarende helhetlig analyse

Hovedpunkter i avtalene med Kristiansand og Trondheim

- Tydelige mål for utvikling i biltrafikken
 - Kristiansand: 5%
 - Trondheim: 11%
- Arealbruk rettet mot å begrense bilbruken
 - Kristiansand: Felles ATP for regionen, krav om strategi for å motvirke "kjøpesentereffekten"
 - Trondheim: Fortsette ABC-politikken og interkommunal arealplan
- Styrking av kollektivtrafikken
 - Sammenhengende kollektivfelt
 - Styrking av rutetilbud/bussmetro/superbuss
- Bruk av bompenger eller virkemidler med tilsvarende virkning for å redusere biltrafikken
- Satsing på sykkel
- Systematisk tilnærming

Avtale med Buskerudbyen – Felles areal- og transportplan

- Areal- og transportpolitiske virkemidler brukes for å redusere veksten i trafikk- og miljørelaterte konsekvenser av biltrafikken
- Videreutvikle kollektivsystemet som en integrert del av byutviklingen
- Lokaliseringsstrategier som støtter opp om ønsket transport- og arealutvikling
- Byutviklingsstrategier som styrker eksisterende kommunesentra og bysentra for å redusere avhengigheten til bil