

**Avtale mellom Samferdselsdepartementet og  
Buskerud fylkeskommune og kommunene  
Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker om belønningstilskudd  
til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2010 – 2013.**

## **1. GENERELT**

Samferdselsdepartementet inngår herved avtale med prosjekt Buskerudbyen om tildeling fra belønningsordningen for perioden 2010 — 2013 med følgende årlige beløp:

2010: 30 mill kr

2011: 60 mill kr

2012: 90 mill kr

2013: 100 mill kr

Avtalen er inngått med utgangspunkt i at de 5 kommunene og fylkeskommunen har besluttet å igangsette et 5-årig areal, transport og klimaprojekt for Buskerudbyen fra 1.1.2010 som bla. inneholder utarbeidelse av en felles areal- og transportplan i tråd med de felles mål som er satt for samarbeidet.

Angitte mål, hovedstrategier, virkemiddelbruk og tiltaksområder i denne avtalen, angir rammene for bruken av midlene og gir sammen med handlingsprogram 2010-13 grunnlaget for oppfølging av avtaleforholdet.

Endelig tilskudd for 2010, 2011, 2012 og 2013 gis innen 1.3 hvert år på grunnlag av anmodning om utbetaling, som innsendes med nødvendig rapportering innen 31.1 samme år. Tilskuddet for 2010 utbetales uten unødvendig opphold når partene har undertegnet avtalen. Utbetaling av de årlige beløpene forutsetter Stortingets samtykke i behandlingen av de årlige statsbudsjettene.

Dersom grunnlaget for forhåndstilsagnet på vesentlige punkter ikke er fulgt opp fra byregionens side foregående år, uten at det er gode grunner til det, kan departementet redusere det endelige tilsagnet inneværende år. Det samme gjelder dersom planlagte tiltak og finansiering endres av byregionen, slik at det vil gå vesentlig på bekostning av resultatene som oppnås.

Staten vil tilstrebe at det stilles til rådighet tilstrekkelig ressurser til gjennomføring av tiltak som Statens vegvesenet og Jernbaneverket, i henhold til årlige handlingsprogrammer/-planer og Stortingets vedtak ved behandlingen av de årlige budsjettene, har ansvaret for gjennomføringen av.

Byregionen kan ikke lastes for forsinkelser eller manglende oppfølging av tiltak staten har ansvaret for (forsinkelser i planer og investeringstiltak som Statens vegvesen og Jernbaneverket har ansvaret for med mer). Slike forsinkelser gir derfor ikke grunnlag for å redusere det endelige tilskuddet i forhold til forhåndstilsagnet.

Heller ikke andre forhold som ligger utenfor byregionens ansvarsområde eller råderett (f.eks. konjunkturutvikling) gir grunnlag for reduksjon i tilskuddet.

Når det årlige tilsagnet om tilskudd er gitt er dette endelig. Tilskudd kan ikke kreves tilbakebetalt med mindre tilskuddet ikke er benyttet i samsvar med formålet med

belønningsordningen. Tilskuddet utbetales til Buskerud fylkeskommune på vegne av prosjekt Buskerudbyen.

Arbeidet med KVU for jernbanegodsterminal, gods- og persontrafikk med tog mv. i dette byområdet samordnes med prosjekt Buskerudbyens arbeid.

## **2. Mål for perioden 2010-2013**

Avtalen har følgende mål for endring i transportmønster:

*Redusere omfanget av reiser med privatbil i forhold til 2009 og øke andelen kollektivreiser og bruk av sykkel.*

For 4-årsperioden vil Buskerudbyprosjektet bidra til:

1. At den samlede biltrafikken i byområdet Buskerudbyen ikke skal øke i perioden, og helst reduseres, selv om befolkningen og /eller antall arbeidsplasser øker.
2. En samlet reduksjon av biltrafikken på 5% i rushtiden for hele byområdet Buskerudbyen i perioden .

I løpet av 2010 skal det fastsettes korresponderende mål for trafikkutviklingen for de enkelte kommunene i Buskerudbyprosjektet. Målene for trafikkutviklingen i de enkelte kommunene og deler av byområdet skal baseres på en kunnskapsbasert vurdering av hva som er realistisk i forhold til de virkemidler og tiltak som forventes igangsatt.

Referanseåret for vurdering av trafikkutvikling er 2009.

Det legges til grunn at måloppnåelsen er avhengig av framdriften i gjennomførte tiltak. Målsettingene for trafikkutviklingen kan revideres i lys av ny kunnskap, gjennomførte trafikkmålinger på nye målepunkter og RVU 2009.

## **3. Hovedstrategier og tiltaksområder.**

Det legges til grunn at målsettingene for trafikkutviklingen skal nås gjennom følgende hovedstrategier:

1. I løpet av 2010 skal det foreligge et politisk behandlet revidert handlingsprogram for hele 4-årsperioden som inneholder prinsippvedtak om biltrafikkreduserende tiltak.
2. Felles parkeringspolitikk for hele Buskerudbyen:
  - a. Utredning og forslag til vedtak om felles parkeringspolitikk legges fram for lokalpolitisk behandling innen utgangen av 2010. Forslaget til felles parkeringspolitikk skal innrettes med sikte på - sammen med positive virkemidler og arealpolitikken - å nå den avtalte målsettingen for trafikkutviklingen. En eventuell opptrapping av implementeringen av politikken over tid skal omfatte en klar tidsplan. Utbetaling av midler for 2011 forutsetter at vedtak foreligger og at implementeringen er startet.
  - b. Vedtatt parkeringspolitikk implementeres gjennom 2011 og videre i henhold til vedtatt tidsplan. Utbetaling av midler for 2012 og videre forutsetter at vedtatt parkeringspolitikk er implementert i henhold til tidsplan.
  - c. Allerede foreslått innføring av boligsoneparkering i Drammen innen 2010 og utredning av slikt for Kongsberg inngår i pkt. 2a) og b).
3. Avklare prioritering av kollektivtrafikk og sykkel over Bybrua i Drammen, når Øvre Sund bru åpner i 2011. (vedtak i løpet av 1. halvår 2010).

4. Videreføre en sterk opptrapping av busstilbudet fra 2010 og støtte opp under styrket togtilbud fra 2012.
5. Gjøre kollektivtransport konkurransedyktig med bilen bl.a. med framkommelighetstiltak som prioriterer bussen framfor bilen. Gjennomføring av prioriterte bussfelt og bussprioritering fram mot og i kryss (fra og med 2010).
6. Sterk satsing på å legge til rette for transportsykling og bedre vedlikeholdsstandarden for sykkelbruk i hele byområdet Buskerudbyen.
7. Strategisk informasjon og markedsføring i kombinasjon med gjennomføring av tiltak.
8. Utarbeide en felles areal- og transportplan for byområdet Buskerudbyen som skal legge til rette for mindre bilbruk, jf. kapittel 4 nedenfor. Her under:
  - a. Areal- og transportplanen skal legges til grunn for utformingen av en eventuell byregionpakke (Buskerudbypakke 2). Det legges opp til at arbeidet med Buskerudpakke 2 skal knyttes opp til NTP prosessen og omfatte alle relevante finansieringskilder. Vedtatt planprogram i løpet av 2010.
  - b. Utredning av restriktive økonomiske virkemidler i form av trafikantbetaling eller andre virkemidler med tilsvarende effekt. Utredningen skal foreligge innen våren 2012. Prinsippvedtak om innføring i løpet av 2012.
  - c. Bygge videre på relevante deler av gjennomført KVU for jernbanegodsterminal og infrastruktur for gods- og persontrafikk.

En oversikt over tiltaksområder med foreløpig disponering av tilskuddsmidlene er gitt i tabellen nedenfor. For en mer detaljert beskrivelse av aktuelle tiltak innenfor tiltaksområdene vises det til vedlagte handlingsplan datert 05.02.2010 Større tiltak vil normalt bli fullført året etter bevilgningsåret.

***Oversikt over tiltaksområder og antatt disponering av 280 mill.kr i tilskudd for 4 årsperioden 2010- 2013:***

<b>1. Felles areal- og transportplan</b>	<b>5 mill.kr</b>
<b>2. Forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt. Drift av kollektivtrafikk.</b>	<b>50 mill.kr.</b>
<b>3. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken</b>	<b>140 mill.kr.</b>
<b>4. Tiltak for syklende og gående</b>	<b>50 mill.kr</b>
<b>5. Biltrafikkreduserende tiltak</b>	<b>15 mill.kr</b>
<b>6. Informasjon og holdningskampanjer</b>	<b>15 mill.kr</b>
<b>7. Felles kunnskapsgrunnlag, evaluering og trafikk-/resultatmålinger.</b>	<b>5 mill.kr</b>

**4. Sammenheng med arealpolitikken – felles areal- og transportplan for Buskerudbyen med relevante virkemidler.**

I prosjekt Buskerudbyen inngår utvikling av en helhetlig og klimavennlig areal- og transportpolitikk for dette byområdet som følger opp både lokale, regionale og nasjonale mål. Som et ledd i dette vil det bli utarbeidet en felles areal- og transportplan med relevante virkemidler og med sikte på å nå de mål som denne avtalen inneholder.

Dette planarbeidet vil bli samordnet med fylkeskommunens regionale planstrategi. I dette planarbeidet vil, i tillegg til pkt. 3.7 ovenfor, bla følgende inngå:

- Byutviklingsstrategier knyttet til flerkjernet bystruktur og tilhørende fortetting bl.a. i knutepunktene langs jernbanen for å bl.a. redusere avhengigheten av bil. Eksisterende kommunesentra og bysentra skal styrkes.
- Areal- og transportpolitiske virkemidler kan brukes for å redusere veksten i og helst begrense trafikk- og miljørelaterte konsekvenser av biltrafikken
- Strategier for å videreutvikle kollektivsystemet som integrert del av byutviklingen og med en kvalitet som kan konkurrere med bilen. Her inngår jernbanen og toget som viktig infrastruktur og kollektivtilbud.
- Lokaliseringsstrategier for boliger, arbeidsplasser, næringsvirksomhet og handel som støtter opp om ønsket transport- og arealutviklingsmønster.

## 5. Prosedyrer for revidering av rammeprogrammet.

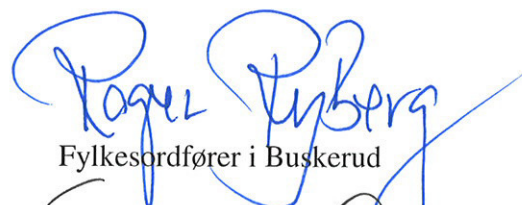
Innenfor de mål, strategier og årlige tilskudd som fremgår av denne avtalen kan den tilhørende handlingsplanen for tiltak revideres årlig uten at dette vil endre rammene for årlige tilskudd. Revidert handlingsplan skal senest foreligge samtidig med anmodning om utbetaling av årlig tilskudd. (Se for øvrig kap.1 ovenfor)

## 6. Signering

Drammen, den 05.02.2010.



Samferdselsminister



Fylkesordfører i Buskerud



Ordfører i Nedre Eiker



Ordfører i Drammen



Ordfører i Kongsberg



Ordfører i Lier



Ordfører i Øvre Eiker

**Vedlegg:** Handlingsprogram 2010-2013. Belønningsmidler for bedre kollektivtrafikk, sykkel og mindre bilbruk 2010 -2013. Buskerudbypakke 1. Versjon 1.0 datert 05.02.2010.