

Nasjonal transportplan (NTP) 2014-23

- betydning for Buskerudbypakke 2

Notat 22. april 2013, til ATM-rådets møte 29. april 2013,

Innhold

1	Bakgrunn.....	2
1.1	<i>Arbeid med lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke 2.....</i>	2
1.1.1	Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-24	2
1.1.2	Politiske drøftinger om Buskerudbypakke 2.....	2
1.1.3	Videre arbeid med lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke 2	2
1.2	<i>Buskerudbypakke 2 - politiske saker i juni 2013.....</i>	2
1.2.1	Prinsippvedtak trafikantbetaling inkludert søknad om belønningmidler	3
1.2.2	Felles høringsuttalelse til Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2.....	3
1.3	<i>Felles uttalelse til Nasjonal transportplan 2014-23</i>	3
2	Prioriteringer i NTP i perioden 2014-23	4
2.1	<i>Jernbaneutvikling og togtilbud.....</i>	4
2.1.1	Drammen-Kobbervikdalen.....	4
2.1.2	Drammen-Hokksund	4
2.2	<i>Riksveginvesteringer.....</i>	4
2.2.1	E134 Damåsen-Saggrenda	4
2.2.2	Rv23 Dagslett-Linnes	5
2.2.3	Rv 23 Linnes-E18.....	5
2.2.4	E134 Strømsåstunnelen med evt tilknytninger	5
2.2.5	Rv35 Hokksund-Åmot	5
3	Andre muligheter i NTP for Buskerudbypakke 2	6
3.1	<i>Helhetlige bymiljøavtaler for de 9 største byområdene i Norge</i>	6
3.2	<i>Belønningsordningen styrkes.....</i>	6
3.3	<i>Egen pott i NTP til sykkelsatsing.....</i>	6
	Vedlegg – utdrag fra NTP om helhetlige bymiljøavtaler	7

1 Bakgrunn

Notatet redegjør kort for status i arbeidet med lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke 2 og for regjeringens prioriteringer i Nasjonal transportplan (NTP) 2014-23 om større, aktuelle samferdselstiltak i Buskerudbyen.

Videre redegjøres det for muligheter som ligger i NTP for realisering av Buskerudbypakke 2.

1.1 Arbeid med lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke 2

1.1.1 Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-24

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 er nå vedtatt av alle kommuner og Buskerud fylkeskommune. Planen er en strategisk viktig plan for videre arbeid med Buskerudbypakke 2 og i arbeidet med å revidere kommuneplanens arealdel i kommunene.

I Nasjonal transportplan 2014-23 er det et krav for å få etablert en *bymiljøavtale* med staten at det foreligger regional eller interkommunal plan for byområdets arealbruk. Se omtale av bymiljøavtale i kap 3.1 og i vedlegg.

1.1.2 Politiske drøftinger om Buskerudbypakke 2

De første politiske drøftinger om innhold i lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke 2 ble avholdt på Storaas 14. og 15. februar 2013. På Storaas var det bred enighet om behovet for Buskerudbypakke 2 slik at byområdet kan møte forventet befolknings- og trafikkvekst på en offensiv måte. Det var enighet om at i alt 7 tiltaksområder bør inngå i en helhetlig samferdselssatsing for Buskerudbyen:

1. Togtilbud; investeringer i jernbaneinfrastruktur og stasjonsutvikling
2. Drift av buss; styrket rutetilbud og nytt pris- og sonesystem for kollektivtransport
3. Investeringer buss; bl a bedre framkommelighet for buss i vegnettet
4. Veginvesteringer; både riksveger og veger av lokal / regional betydning
5. Investeringer for sykkel; bl a sammenhengende nett i alle kommuner
6. Investeringer for gåing; bl a tiltak i alle kommuner
7. Investeringer i kollektivknutepunkter; inkludert tilrettelegging for pendlerparkering

En oppsummering fra drøftingsmøtet foreligger i eget notat, datert 14. mars 2013. (Notatet er sendt til alle deltakere på Storaas. Dokumentet er tilgjengelig på www.buskerudbyen.no under mappen Dokumenter, eller trykk [her](#).

1.1.3 Videre arbeid med lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke 2

ATM-utvalget har bestemt at videre drøftinger om lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke 2 først skal skje etter at vesentlige statlige plan- og utredningsprosesser er offentlige; Nasjonal transportplan 2014-23, Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2 og Mulighetsstudie trafikantbetaling i Buskerudbypakke 2. Disse foreligger nå.

ATM-utvalget vil i møte 7. juni 2013 ta stilling til prosess for videre arbeid med lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke 2.

1.2 Buskerudbypakke 2 - politiske saker i juni 2013

Som oppfølging av vedtak i ATM-utvalget vil rådmennene forberede nødvendige politiske saker til behandling i kommunestyre og fylkesting i juni 2013 som grunnlag for videre arbeid med Buskerudbypakke 2.

1.2.1 Prinsippvedtak trafikantbetaling inkludert søknad om belønningsmidler

Mulighetsstudien om trafikantbetaling redegjør for ulike konsepter for etablering av trafikantbetaling i Buskerudbyen. Utredningen bekrefter at det er et betydelig inntektspotensial fra bompenger som delfinansiering av Buskerudbypakke 2. Mulighetsstudien er på et overordnet nivå og det vil være behov for en mer detaljert bompengeutredning før det kan tas endelig standpunkt til om bompenger er aktuelt eller ei i Buskerudbyen.

Alle kommunene i Buskerudbyen og Buskerud fylkeskommune vil få politisk sak om prinsippvedtak trafikantbetaling til behandling i juni. ATM-utvalget vil i møtet 2. mai behandle et felles saksfremlegg fra rådmennene. I saken vil det også foreslås rammer for arbeid med videreføring av flerårig avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler fra 2014.

1.2.2 Felles høringsuttalelse til Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2

Konseptvalgutredning (KVU) for Buskerudbypakke 2 er nå sendt til høring med høringsfrist 25. juni 2013. KVUen anbefaler et "sammensatt konsept" med tiltak innen flere tiltaksområder i den videre planlegging av Buskerudbypakke 2.

Alle kommunene i Buskerudbyen og Buskerud fylkeskommune vil få politisk sak om felles høringsuttalelse til behandling i juni. ATM-utvalget vil i møtet 2. mai behandle et felles saksfremlegg fra rådmennene.

1.3 Felles uttalelse til Nasjonal transportplan 2014-23

Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2014-23 skal behandles av Stortinget i juni 2013. Samferdselskomiteen vil i løpet av mai lytte til innspill fra fylkeskommunene før behandling av saken på Stortinget.

Rådmennene vil til møtet i ATM-utvalget 2. mai utarbeide et forslag til felles uttalelse til NTP 2014-23 fra ordførerne og fylkesordførere. ATM-utvalget vil ta stilling til uttalelsen i møtet 2. mai 2013, og som et grunnlag for fylkeskommunens møte med samferdselskomiteen.

2 Prioriteringer i NTP i perioden 2014-23

I det etterfølgende gjengis kort prioriteringer i regjeringens forslag til NTP 2014-23 for de største aktuelle prosjekter som gjelder transportsystemet i Buskerudbyområdet.

2.1 Jernbaneutvikling og togtilbud

2.1.1 Drammen-Kobbervikdalen

I forslag til NTP 2014-23 er tiltak på IC-strekningen Drammen-Kobbervikdalen (Vestfoldbanen) prioritert i siste seksårsperiode. I dette ligger det også nødvendige tiltak på Drammen stasjon (bl a kapasitet og nytt signalanlegg). I NTP-meldingen (St.meld 26, 2012-13) heter det bl a om Drammen-Kobbervikdalen:

“På jernbanen er den viktigste prioriteringen ferdigstilling av pågående prosjekt og av dobbeltsporparcellene mellom Nykirke og Barkåker, og Drammen og Kobbervikdalen innen utgangen av 2024”. (jf NTP s 266)

2.1.2 Drammen-Hokksund

I forslag til NTP 2014-23 er det ikke satt av spesifikke midler til infrastrukturinvesteringer på strekningen Drammen-Hokksund. Det åpnes likevel for å satse på denne strekningen. Om det vil være midler tilgjengelig innen Jernbaneverkets programområdemidler for investeringer på denne strekningen i 10-årsperioden må avklares.

2.2 Riksveginvesteringer

2.2.1 E134 Damåsen-Saggrenda

E134 Damåsen-Saggrenda er prioritert med midler til oppstart i første 4-årsperiode og i siste 6-årsperiode til å fullføre strekningen. I NTP-meldingen heter det:

“Utbyggingen av E134 Damåsen – Saggrenda er prioritert i Nasjonal transportplan 2010–2019, og i statsbudsjettet for 2013 er det prioritert statlige midler til forberedende arbeider i 2013.

Regjeringen prioriterer E134 som en av de viktigste vegforbindelsene mellom Vestlandet og Østlandet. Prosjektet Damåsen – Saggrenda har en positiv beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Regjeringen legger også stor vekt på å eliminere en flaskehals for tungtrafikken gjennom Kongsberg sentrum, samtidig som sikkerheten og miljøet i Kongsberg blir vesentlig bedre. For den voksende næringsvirksomheten og befolkningen i Kongsberg vil trafikkavlastningen av sentrum ha stor betydning.

Prosjektet ligger i Kongsberg kommune i Buskerud. Dagens E134 går gjennom tettbebygde områder og bykjernen i Kongsberg. Sammen med lokaltrafikken skaper gjennomgangstrafikken framkommelighets-, trafikksikkerhets- og miljøproblemer. Standarden på eksisterende veg er utilfredsstillende både i forhold til vegbredde og kurvatur. Årsdøgntrafikken varierer fra vel 4 000 til om lag 17 000 kjøretøy.

Prosjektet gir et differensiert vegnett der trafikksikkerhets- og miljøproblemene langs eksisterende veg bedres ved at den nye vegen føres utenom sentrum. Framkommeligheten blir bedre for alle trafikantgrupper.

Prosjektet omfatter omlegging av E134 på en om lag 13 km lang strekning, hvorav fire tunneler med en samlet lengde på om lag 4,5 km. Prosjektet planlegges utbygd som firefelts veg på 8,5 km av strekningen og som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt på de siste 4,7 km. Prosjektet omfatter også bygging av Darbunedføringen som er en omkjøringsveg rundt tettstedet Darbu i Øvre Eiker kommune, og Teigenundergangen for kryssing av jernbanen på fv 286.

Det foreligger godkjente reguleringsplaner for hele prosjektet fra 2003 og 2012.

Det er fattet lokale prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det er aktuelt å legge fram bompengesaken for Stortinget i 2013, forutsatt at det blir gitt endelig tilslutning lokalt.” (jf NTP s 292)

“I siste seksårsperiode prioriteres statlige midler til å fullføre prosjektene Gvammen – Århus og Damåsen – Saggrenda på E134 og Skyggestein – Skjelbredstrand på rv 36.” (jf NTP s 275)

2.2.2 Rv23 Dagslett-Linnes

Rv23 Dagslett-Linnes er prioritert i første 4-årsperiode. I NTP-meldingen heter det:

“Regjeringen prioriterer å videreføre utbyggingen av rv 23 Oslofjordforbindelsen gjennom å bygge firefelts veg mellom Dagslett og Linnes. Prosjektet gir god reduksjon av samfunnets og bedriftenes transportkostnader, og har stor positiv beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. I tillegg legger regjeringen vekt på å eliminere flaskehalsen på den alternative ruten mellom E6 ved Drøbak og E18 ved Lier. Dette kan innebære avlastning av trafikksystemet i Oslo. Dessuten legges det vekt på at prosjektet vil redusere miljøproblemene for beboerne langs eksisterende veg.

Prosjektet ligger i kommunene Røyken og Lier i Buskerud. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer fra 14 000 til 18 000 kjøretøy. Dagens tofelts veg har svært dårlig standard med krappe svinger, smal vegbane og boliger nær vegen. Prosjektet omfatter bygging av om lag 4 km firefelts veg inkludert en tunnel på om lag 2 km og en 300 meter lang betongkulvert på Linnes.

Godkjent reguleringsplan fra 2003 er under revisjon som følge av ny kryssløsning på Linnes og strengere krav til sikt og kurvatur enn tidligere. Revidert reguleringsplan forventes godkjent våren 2013.

Det arbeides med forslag til finansieringsplan og bompengoordning for prosjektet.” (jf NTP s 275)

2.2.3 Rv 23 Linnes-E18

Rv23 Linnes-E18 er prioritert i siste 6-årsperiode. I NTP-meldingen heter det:

“I Buskerud prioriteres statlige midler til utbygging av rv 23 til firefelts veg fra Linnes til kryss med E18. Prosjektet ligger i forlengelsen av Dagslett – Linnes. Prioriteringen er betinget av lokal tilslutning til delvis bompengefinansiering. Prosjektet har en negativ beregnet samfunnsøkonomisk netto nytte. Prosjektet er likevel viktig for å løse dagens problemer med framkommelighet og trafiksikkerhet. Regjeringen legger vekt på at hele rv 23 får en sammenhengende god standard som gjør at den kan bidra til avlastning av trafikksystemet i Oslo. Årsdøgntrafikken vest for Linnes er i overkant av 16 000 kjøretøy.” (jf NTP s 276)

2.2.4 E134 Strømsåstunnelen med evt tilknytninger

E134 Strømsåstunnelen er prioritert i siste 6-årsperiode. I NTP-meldingen heter det:

“For å følge opp tunnelsikkerhetsforskriftens bestemmelser om tunneler med høy trafikk, settes det av statlige midler i siste seksårsperiode til bygging av ekstra tunneløp i Strømsåstunnelen på E134 i Buskerud. Midlene kan benyttes som bidrag til en mer omfattende utbygging av vegnettet i tilknytning til tunnelen, forutsatt at det blir lokalpolitisk tilslutning til bompengeplegg for en større utbygging”. (jf NTP s 275)

2.2.5 Rv35 Hokksund-Åmot

Strekningen er ikke prioritert med investeringsmidler i NTP i denne 10-årsperioden.

3 Andre muligheter i NTP for Buskerudbypakke 2

NTP 2014-23 viser at realisering av Buskerudbypakke 2 er mulig. Buskerudbyen er et nasjonalt prioritert byområde. NTP-meldingen gir forutsigbarhet for statlige bidrag i første 10-årsperiode.

I Kap 2 er det gjengitt hvilke konkrete prioriteringer regjeringen har foreslått i 10-årsperioden 2014-23. Buskerudbypakke 2 vil strekke seg over en lengre tidshorisont enn 10 år, kanskje 15-20 år. Andre statlige finansieringsbidrag til Buskerudbypakke 2 vil derfor også kunne bli kjent i senere NTP-meldinger (hvert 4. år).

I det etterfølgende er det drøftet muligheter for realisering av ytterligere tiltak i Buskerudbypakke 2 i inneværende NTP 2014-23, jf kap 2.

I NTP er det satt av midler til tiltak som ikke er fordelt på konkrete prosjekt. Det er f eks satt av midler til bymiljøavtaler, belønningsmidler og egen pott til sykkel. Disse statlige ordningene kan bidra til å finansiere tiltak i Buskerudbypakke 2. I tillegg kommer mulige finansieringsbidrag fra Statens vegvesen og Jernbaneverkets handlingsprogram 2014-17 som ikke detaljeres i NTP.

3.1 Helhetlige bymiljøavtaler for de 9 største byområdene i Norge

Buskerudbyen er omtalt som ett av ni byområder i Norge som vil kunne få etablert helhetlige bymiljøavtaler. Det er satt av kr 16,9 mrd kr (inkl mva-kompensasjon) for tiårsperioden. Dette er midler i tillegg til statlige investeringsmidler for veg og jernbane. I potten åpnes det for at midler også kan brukes til fylkeskommunal kollektivinfrastruktur av stor nasjonal interesse, for eksempel høykvalitets busstilbud.

Avtalene skal inneholde mål og virkemidler for økt kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og overordnede arealføringer som bygger opp under miljøvennlig transport. I NTP-meldingen heter det:

”Det er bl.a. aktuelt å bruke de statlige midlene i de helhetlige bymiljøavtalene til tiltak som bedrer kollektivtrafikkens framkommelighet, styrker viktige lenker i kollektivsystemet og legger til rette for syklister og fotgjengere. Dette omfatter bl.a. investeringer i knutepunkt, holdeplasser, kollektivfelt og gang- og sykkelveger.”

3.2 Belønningsordningen styrkes

Buskerudbyen er ett av ni byområder i Norge som kan søke om belønningsmidler. I 2013 er det satt av 673 mill kr til belønningsmidler. I Klimameldingen ble det bestemt at ordningen skal øke med 250 mill kr i 2014. For hele tiårsperioden 2014-23 er det satt av 9,2 mrd kr (inkl mva-kompensasjon) til belønningsmidler.

Retningslinjene for ordningen vil bli revidert for avtaler gjeldende fra 2014. Revisjonen av retningslinjene vil ta utgangspunkt i at avtaleperioden kan utvides til maksimalt 8-10 år, avhengig av konkrete forhold knyttet til det enkelte byområdet, men at avtalen skal reforhandles hvert fjerde år. Belønningsmidler kan brukes til de samme tiltaksområder som bymiljømidler og i tillegg til drift av busstilbud. I NTP-meldingen heter det:

”Belønningsmidlene bør ikke bare brukes til drift, men også til mer varige investeringstiltak i kollektivsystemet. Tiltak for å få flere til å sykle og gå kan innlemmes i avtalen.”

3.3 Egen pott i NTP til sykkelsatsing

Satsingen på sykkel er styrket når det gjelder sykkeltiltak på riksvegnettet. Det er viktig å merke seg at sammenhengende sykkelvegnett i byområder er definert som riksvegprosjekt. I

NTP-meldingen heter det:

“Prioritere 8,2 mrd. kr (inkl. kompensasjon for mva) i tiårsperioden til tiltak for å bedre framkommeligheten for syklistene og fotgjengere i og utenfor byområdene.” (jf NTP s 139)

Vedlegg – utdrag fra NTP om helhetlige bymiljøavtaler

I NTP-meldingen heter det om helhetlige bymiljøavtaler:

“9.5 Helhetlig bytransportpolitikk – mer målrettet samarbeid i byområdene gjennom helhetlige bymiljøavtaler og strategi for kollektivtransport

Ansvar for transportpolitiske virkemidler i by er delt mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Gjennom forvaltningsreformen fikk fylkeskommunene fra 1.1.2010 et betydelig økt ansvar innen transportsektoren. Fylkeskommunene og kommunene har i dag ansvaret for lokal kollektivtransport (unntatt jernbane), investeringer i fylkesvegnett og kommunalt vegnett, arealbruk, kjøp og parkeringspolitikk. Statens innsats består av utvikling av infrastruktur for jernbane og kjøp av togtenester, investeringer i riksveger og midler innenfor programområdene, opplegg for brukerbetaling (som forutsetter lokal tilslutning) og midler gjennom Belønningsordningen.

Denne delingen gjør at gode helhetlige transportpolitiske løsninger stiller store krav til hvordan forvaltningsnivåene løser oppgavene sine. Virkemidlene har størst effekt om de vurderes og doseres innenfor en samlet tiltakspakke. Det ligger en betydelig utfordring i at forvaltningsnivåene ikke nødvendigvis har sammenfallende interesser og mål i sine prioriteringer. Regjeringen vil legge til rette for bedre samordning mellom forvaltningsnivåene gjennom å innføre et nytt avtaleregime for samarbeid i storbyområdene. Regjeringen prioriterer videre i denne planen en rekke virkemidler for å styrke kollektivtransporten, og vil utarbeide en handlingsplan for kollektivtransport, jf. kapittel 9.5.6.

9.5.1 Nye helhetlige bymiljøavtaler gir samordnet virkemiddelbruk

I Klimaforliket er det bred politisk enighet om at i og omkring storbyområdene skal kollektivformål og sykkeltiltak gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsmidlene. Regjeringen går inn for at det skal innføres helhetlige bymiljøavtaler. Disse avtalene skal inneholde mål og virkemidler som øker andelen reisende med kollektivtransport, sykkel og til fots, og tiltak som reduserer privatbilbruken. Miljømål skal særlig vektlegges og trafiksikkerheten skal bedres.

Forpliktende avtaler mellom ulike forvaltningsnivåer er i noen grad etablert politikk gjennom Nasjonal transportplan 2010–2019. Regjeringen vil styrke og videreutvikle formelle arenaer for samarbeid. Disse arenaene skal lede fram til langsiktige og helhetlige bymiljøavtaler der staten, fylkeskommunene og kommunene har definert og forpliktet seg til å følge opp felles mål. Det er en forutsetning at alle aktørene oppfattes som likeverdige parter og at det blir en gjensidig forpliktelse til å oppfylle avtalene.

Helhetlige bymiljøavtaler representerer en ny samarbeidsform som rettes inn mot storbyområdene, som her defineres som de ni byområdene som inngår i Framtidens byer. Dette omfatter byområdene Oslo-området, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavangerregionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Porsgrunn/Skien, Kristiansandsområdet og Tromsø. Regjeringen legger til grunn at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange i disse storbyområdene, jf. kapittel 9.3.

9.5.1.1 Fra bypakker til helhetlige bymiljøavtaler

Bypakker er et samlebegrep for den aktiviteten og transportpolitikken som inngår i en

bompengeordning eller en ordning med lokal drivstoffavgift i et byområde. Fundamentet i ordningen er som regel et bompengeopplegg, og midler fra statlige og/eller lokale myndigheter. Dagens bypakker er ofte et samarbeid for å finansiere infrastruktur generelt og drift av kollektivtransport, samt andre aktuelle miljø-, framkommelighets- og trafikksikkerhetstiltak. De er tuftet på lokale vedtak og transportbehov. Staten går inn med midler på sitt ansvarsområde, og tilsvarende gjøres fra lokale myndigheters side.

Med utgangspunkt i de eksisterende bypakkene vil staten ta initiativ overfor storbyområdene til forhandlinger om nye helhetlige bymiljøavtaler innenfor et felles rammeverk. Også lokale myndigheter kan ta et slikt initiativ. Storbyområdene har i stor grad felles utfordringer, men de har ulike utgangspunkt med hensyn til arealplanlegging, tilbud for kollektivreisende, syklister og fotgjengere og utvikling av et hovedvegnett som leder trafikken utenom bykjernen. Videre har dagens bypakker ulike tidsløp, og det er betydelige variasjoner i styringssystemer, målstruktur og status. Bypakkene vil derfor være aktuelle for reforhandlinger på forskjellige tidspunkt. Det nye avtaleregimet må være fleksibelt slik at det både tas hensyn til de lokale variasjonene i dagens bypakker og de ulike behovene i de enkelte storbyområdene. Overgangen fra bypakker til helhetlige bymiljøavtaler må være en dynamisk prosess der opparbeidet kunnskap og lokalt fastsatte mål blir tatt hensyn til. Avtalene skal likevel ha noen klart definerte felles rammer og felles krav til hvilke tema som skal inngå, og til hva som skal være avtalt og vedtatt.

Det er også aktuelt for staten å gå inn i forhandlinger med storbyområdene som i dag ikke har bypakker. Også blant disse byområdene vil utfordringene knyttet til miljø og framkommelighet variere, og det vil være ulike behov for statlig innsats. Samarbeid mellom forvaltningsnivåene bør likevel følge prinsippene for helhetlige bymiljøavtaler, men tiltakspakkenes omfang kan bli mindre enn for de største byområdene.

Regjeringen vil raskt sette i gang arbeidet med reforhandling av dagens bypakker med utgangspunkt i det nye rammeverket. Det må være gjennomført KVVU for de byområdene som omfattes av dette rammeverket. Der det er behov for dette skal KVVU-ene suppleres med tilleggsvurderinger av hva som må til for å nå målet i Klimaforliket om at persontransportveksten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dagens bypakker må over tid reforhandles til helhetlige bymiljøavtaler med bakgrunn i målformuleringene i Klimameldingen, og en samlet plan for hvordan trafikk- og miljøutfordringene skal løses på kort og lang sikt.

I byområder som ikke er aktuelle for helhetlige bymiljøavtaler, vil regjeringen åpne for at det kan etableres tradisjonelle bypakker dersom det tas initiativ til dette lokalt. Det er en forutsetning at trafikantbetaling ligger til grunn for etableringen av slike bypakker.”

Boks 9.1 Generelle krav til rammer, avklaringer og vedtak i helhetlige bymiljøavtaler

KS1:

- *KVU og KS1 for byområdet transportssystem er gjennomført. Regjeringens føringer er fulgt opp.*
- *Gjennom KVU/KS1 er det synliggjort hva som må til for at persontransportveksten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. KVU/KS1 suppleres dersom dette ikke er tilfelle.*
- *Om nødvendig er KS2 for større enkeltprosjekt gjennomført.*

Mål og innsatsområder:

- *Klimaforlikets mål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange legges til grunn.*
- *Langsiktige mål og mer kortsiktige etappemål er vedtatt.*
- *Lokalt vedtatte mål harmonerer med nasjonale mål.*
- *Hovedinnsatsområder er avklart mellom partene. Det kan f.eks. være stamnett for kollektivtrafikken, større kollektivinvesteringer og hovednett for syklende og gående.*
- *Innføring av restriktive tiltak må være avklart.*

Arealplanlegging:

- *Regional eller interkommunal arealplan etter plan- og bygningsloven er vedtatt eller vedtatt utarbeidet/revidert i tråd med målene i den helhetlige bymiljøavtalen, og med intensjon om en konsentrert arealbruk som bygger opp under knutepunkt og mer kollektivtransport, sykling og gange. Det forutsettes at føringer fra regionale eller interkommunale planer følges opp i den kommunale arealplanleggingen.*

Finansiering:

- *Brukerbetaling som bidrag til finansiering er avklart. Det er gjort nødvendige vedtak på kommunalt og fylkeskommunalt nivå i tråd med kravene for ordinære bompengepakker.*
- *De ulike forvaltningsnivåenes bidrag til finansiering er konkretisert og vedtatt lokalt. Staten gjør sitt vedtak ved behandling i Stortinget.*
- *Drift av kollektivtilbudet er avklart. Dersom en økning av tilbudet skal inngå, må dette være avklart.*

Styringssystem:

- *System for styring av gjennomføringen og oppfølging av økonomi er avtalt.*
- *Indikatorsystem for måloppfølging er avtalt.*