



J.post ID: 19/175854

## DEL TO – MER OM SAKEN

### **Byvekstavtale 2019-2029 – Bærum kommunes tilslutning til fremforhandlet avtale**

#### **Avtalens innhold**

I det følgende vil hovedpunktene i avtalen refereres. Kommunedirektøren gi korte vurderinger knyttet til hvert punkt. Disse er gjengitt i *kursiv*.

Innledningsvis slås det fast at byvekstavtale inngås mellom Oslo kommune, Bærum kommune, Skedsmo kommune, Oppegård kommune, Akershus fylkeskommune og Staten og gjelder for perioden 2019 – 2029. Avtalen er geografisk avgrenset til Oslo kommune og Akershus fylke.

Avtalen følger Nasjonal transportplan (NTP) periodene og det legges opp til reforhandlinger hvert 4.år. Ved neste reforhandling vil spørsmålet om forholdet til den nye fylkeskommunen Viken måtte avklares. Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen, men styringen av Oslopakke 3 består slik den er i dag inntil det eventuelt skulle bli enighet om noe annet. Det vil si at Bærum, Oppegård og Skedsmo ikke deltar i styringen av Oslopakke 3.

#### **Kap 1 Mål**

Kapittel 1 stadfester at det overordnede målet for byvekstavtalen er nullvekstmålet. Reduksjon av persontransport med bil er et viktig virkemiddel for å nå Norges klimamål om at klimagassutslippene innen 2030 er redusert med minst 40 prosent fra referanseåret 1990, og redusert med 85-90 prosent innen 2050.

Nullvekstmålet innebærer at persontransport med personbil ikke skal øke i byområder. I stedet skal veksten i behovet for persontransport som følger av befolkningsveksten dekkes med kollektiv, sykkel og gange.

Gjennomgangstrafikk, næringstrafikk og tjenesteyting inngår ikke i nullvekstmålet. Nullvekstmålet omfatter persontransport med personbil, og måles som kjørte kilometer og betegnes som trafikkarbeid. Fokus er hvor langt det kjøres og ikke antall bilturer. Personreiser med personbil slik som reiser til og fra jobb, tjenestereiser, fritidsreiser, handel og service og andre private formål inngår.

Nullvekstmålet knyttes til avgrensede geografiske områder. Det er forskjell på nullvekstmålet for persontransport med bil og nullutslippsmålet for klimagasser (CO<sub>2</sub>). I nullutslippsmålet inngår

overgang til el- og hydrogenbiler som viktige virkemidler. I nullvekstmålet regnes nullutslippskjøretøy (el- og hydrogenbiler) som ordinære kjøretøy og utskifting til slike kjøretøy bidrar ikke til å nå nullvekstmålet.

Formannskapet i Bærum kommune ga i sin behandling 11.02.15 av høringen av Regional plan for areal og transport tilslutning til planen. Planen har mål om å bidra til at de nasjonale og regionale klima- og miljømålene blir oppfylt inkludert at all trafikkvekst skal skje med sykkel, gange og kollektiv (nullvekstmålet). Kommunens Klimastrategi 2030 omfatter målsetting både om å redusere klimagassutslipp knyttet til personbilparken, og redusere andelen personreiser som skjer med bil.

Ny teknologi som gir utslippsfrie biler kan ikke løse klimautfordringene alene. Antallet reiser i byområdene øker, og for å hindre både forurensning og dårlig fremkommelighet vil regjeringen at flere skal gå, sykle og benytte kollektivtransport. I forbindelse med pågående forberedelser til rullering av Nasjonal transportplan (2022-2033) har Samferdselsdepartementet bl.a. gitt samferdselsetatene i oppdrag å vurdere hvordan det overordnede målet for byvekstavgiftene bør innrettes og om gjeldende rammeverk for byvekstavgiftene er tilfredsstillende. Dette innbefatter en vurdering av nullvekstmålet som hensiktsmessig indikator for å måle utviklingen. Departementet vil også ha en vurdering av målene for hhv. sykkelandel og tilnærmet nullutslipp i vare-distribusjonen i byområdene.

*Kommunedirektøren vurderer at kommunens vedtatte arealstrategi og klimastrategi samsvarer med målsettingen om nullvekst i persontransporten med bil, og at det blir viktig å følge opp samferdselsetatenes vurdering av nullvekstmålet.*

## **Kap 2 Arealplanlegging**

Kapittel 2 beskriver partenes forpliktelser innenfor arealplanlegging og arealutnyttelse. Avtalen bygger på Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP), vedtatt i Akershus fylkeskommune og Oslo kommune desember 2015.

I Bærum kommune formannskapet sin behandling, 11/2-2015 (sak 20/15), av høring av Regional plan for areal og transport, ble det gitt tilslutning til planen.

Byvekstavgiften skal legge til rette for samarbeid om en effektiv og forutsigbar oppfølging av mål, strategier, retningslinjer og handlingsprogram i RP-ATP. Avtalepartene forplikter seg til å legge til rette for høy arealutnyttelse i områdene som er avsatt til prioriterte vekstområder i RP-ATP. Statens forplikter seg til lokalisering av statlige virksomheter i tråd med regional plan. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, som eiere av regional plan, forplikter seg til å gjennomføre planen. Kommunene forplikter seg til å revidere kommuneplanenes arealdeler i tråd med RP-ATP.

Bærum kommune og Oslo kommune forplikter seg til å arbeide for en høy arealutnyttelse langs Forneubanen. Bærum kommune skal legge til grunn utnyttelsen som er angitt i kommunedelplan 3 Fornebu § 35.1 om grad av utnyttelse i detaljreguleringen av Fornebu. Oslo kommune skal legge til grunn retningslinjene for områdeutnyttelse som angitt i Kommuneplan 2015 i regulering av utviklingsområdene rundt stasjonene. Ved de andre stasjonsnære områdene skal det planlegges for en områdeutnyttelse i tråd med regional plan.

*Kommunedirektøren vurderer at kommunens arealstrategi fra 2017 og kommuneplanens arealdel fra 2018 legger regional plan til grunn. Den nylig vedtatt KDP 3 for Fornebu legger opp til arealutnyttelse i tråd med disse føringene ved de kommende metrostasjonene.*

*Kommunedirektøren vurderer derfor at Bærum kommune, langt på vei gjennom sitt planverk, har ivaretatt de forpliktelsene som avtalen pålegger kommunen.*

### **Kap 3 Forpliktende fellesskap om planlegging og utvikling av knutepunktområder**

Avtalen vil legge til rette for samordnet planlegging av areal og transport for å sikre et miljøvennlig transportsystem, god stedsutvikling og en effektiv arealbruk. Den beskriver en del prinsipper for samarbeid mellom fylkeskommuner, kommuner og berørte statlige virksomheter, som skal sikre bedre samordnet planlegging av areal og transport i tid og innhold enn i dag.

*Kommunedirektøren vurderer at dette vil gi kommunen mulighet til å få til bedre prosesser knyttet til de større byutviklingsprosjektene som berører både stat, fylke og kommune.*

### **Kap 4 Jernbane, stasjoner og knutepunkter**

I kapittel 4 omtales ambisjonene for jernbanesatsingen i regionen med omtale av fremtidig rutetilbud, kommende infrastrukturtiltak på bane, herunder nødvendige oppgraderinger av stasjoner.

Jernbaneinvesteringer i nasjonal transportplan inngår i byvekstavtalen og fullfinansieres av staten. I tillegg til midler i jernbanesektorens handlingsprogram er det avsatt 318 mill. 2019-kr til stasjons- og knutepunktstiltak som del av byvekstavtalen. Partene vil starte en prosess for i fellesskap å utpeke aktuelle stasjoner eller knutepunkter, jf. avtalens vedlegg 1.

For Bærum er Sandvika stasjon nevnt i Nasjonal transportplan sitt handlingsprogram m.h.t. planer om utvidelse til 6 spor til plattform. Ringeriksbanen Sandvika – Hønefoss er også nevnt.

### **Kap 5 Øvrige tiltak og virkemidler**

Avtalen omtaler at dersom det er behov for restriktive eller stimulerende tiltak for å sikre måloppnåelse er partene forpliktet til å ta nødvendige initiativ og følge opp evt. gjeldende føringer i RP-ATP. Hvilke tiltak som skal benyttes avgjøres gjennom drøftinger mellom avtalepartene.

Kommunene må utarbeide en parkeringspolitikk i tråd med føringene i RP-ATP og innarbeide maksimale parkeringsnormer for kontorer, handel og sentrumsområder i sine kommuneplaner.

Tilrettelegging for sykkel og for innfartsparkering er omtalt som øvrige tiltak. Partene skal i fellesskap prioritere tiltak og finansiering til innfartsparkering, til sykkelparkering og utvikling av effektive gang- og sykkelruter til stasjonene/knutepunktene.

Det samlede kollektivtrafikktilbudet er viktig for å nå nullvekstmålet. For at kollektivtrafikken skal oppleves som et effektivt og attraktivt alternativ til bilen, må tilbudet blant annet ha en tilfredsstillende frekvens, reisetid og komfort. Tilbudet må utvikles slik at det når flest mulig, samtidig som det tilbys en reisetid som er konkurransedyktig med bilen.

*Kommunedirektørens vurdering er at avtalen gjentar forpliktelser til å vurdere restriktive og stimulerende tiltak kommunen har gjennom regional plan for areal og transport.*

*Kommuneplanens arealdel vedtatt 2018 fastsetter parkeringskrav som for næring og kontor er formulert som maksimalkrav. For boliger er kravet formulert som absolutte krav.*

*Parkeringskravene legger også opp til å stimulere til bl.a. bilpoolordninger. Kommunedirektøren vil i 2020 fremme sak om parkeringsstrategi som vil avklare hvilke føringer for parkering vil bidra til bærekraftig by- og mobilitetsutvikling.*

## **Kap 6 Nye teknologisk løsninger**

Kapitlet omtaler kort behovet for å bruke ny teknologi til å finne løsninger som effektiviserer utnyttelsen av eksisterende infrastruktur og transportmidler, og til å utvikle nye løsninger som til sammen bidrar til å løse transportutfordringene på en bærekraftig måte i tråd med målene for byvekstavtalen.

## **Kap 7 Prosjekter og tiltak**

Her omtales finansiering av prosjekter. Tiltakene tar utgangspunkt i de økonomiske rammene i NTP 2018-2029 og de årlige budsjettene for partene. I statsbudsjettet bevilges følgende midler til byvekstavtaler:

- statlige tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivprosjekter (50/50-prosjekter)
- midler til utvikling av stasjoner og knutepunkter langs jernbanen
- belønningsmidler
- midler til kollektiv-, gang og sykkeltiltak langs riksveg
- midler til strekningsvise prosjekter på veg og jernbane

I tillegg kommer inntekter fra Oslopakke 3. Fylkeskommunale og kommunale bidrag er i tråd med de årlige bevilgningene som er knyttet til aktuelle tiltak innen transportsektoren. Avtalen pålegger ikke kommunen ytterligere økonomiske bidrag.

Finansiering av Fornebubanen fordrer et betydelig grunneierbidrag som er fremforhandlet av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Avtaler med utbyggere på Fornebu om grunneierbidrag ble inngått 5.juni 2019. Bærum kommune som grunneier har også inngått slik avtale. Kommunestyret behandlet egen sak om dette i møte 19/6-19 sak 92/19

## **Kap 8 Nærmere om Fornebubanen**

Avtalen fastsetter at Staten vil dekke inntil halvparten av investeringskostnadene til Fornebubanen gjennom ordningen med statlig tilskudd til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport. Dette ligger allerede til grunn i gjeldende bymiljøavtale inngått 13. juni 2017, basert på kostnadstall fra KS1-rapporten.

Statens tilskudd skal dekke halvparten av kostnadene ved selve kollektivtransporttraseen inkludert tilhørende stasjoner, hensetningsanlegg på Fornebu og signalanlegg på strekningen Fornebu - Majorstuen. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er ansvarlig for den andre halvdelen. I tillegg er de ansvarlig for basestasjonens elementer ut over hensetningsanlegget (vaskehall, verkstedspor og hjuldreiningshall). Den lokale finansieringen vil bli dekket gjennom lokale midler, bompengemidler, private midler (grunneierbidrag) og billettinntekter fra kollektivtransporten.

KS2 for Fornebubanen er gjennomført og styringsrammen, P50, er satt til 16,2 mrd. 2018-kroner. For å kunne fastsette det statlige bidraget skal staten gjøre en faglig vurdering av avgrensningen og kostnadene statens bidrag skal relateres til. Dette vil skje etter lokalpolitiske vedtak. Partene er enige om å jobbe for å få ned kostnadene fra styringsrammen i KS2-rapporten innenfor en enighet om prosjektet og innholdet i det.

Avtalen peker konkret på mulige besparelser knyttet til en annen løsning av Skøyen stasjon der stasjonen flyttes noe nordover og slik kan bygges som fjellhall. Dette kan gi en besparelse på 1.1 mrd.

Partene vil deretter sette seg sammen for å vurdere den helhetlige rammen for det statlige bidraget i byvekstavtalen. Det statlige bidraget til belønningsmidler (post 64) og gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg (post 30) avsatt i Bymiljøavtalen 13.06.2017 skal som et minimum prolongeres ved denne vurderingen.

*Kommunedirektørens vurdering:*

*Dette punktet i byvekstavtalen er helt sentral for å sikre fullfinansiering av Fornebubanen. Selv om statens bidrag ikke er endelig fastlagt i avtalen, må avtalen tolkes slik at staten bidrag med inntil 50% etter at det har vært en runde med å se på kostnadsbesparelser jfr bl.a. ny Skøyen løsning. Kommunedirektøren anser at når regjeringen vedtar denne avtalen så er Fornebubanens finansiering sikret, slik at bygging av banen kan starte forhåpentligvis tidlig i 2020, og stå ferdig 2026/27.*

### **Kap 9 Nærmere om ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum**

Ny sentrumstunnel for T-banen er et prioritert prosjekt i revidert avtale om Oslopakke 3 fra 2016. I Nasjonal transportplan 2018-2029 er prosjektet nevnt som ett av prosjektene der staten vil bidra med finansiering gjennom byvekstavtale. Staten legger til grunn at det ikke kan forutsettes statlig 50/50-bidrag til en ny Majorstuen stasjon, men at det er fornuftig å se prosjektet planmessig i sammenheng med tilgrensede prosjekt. Oslo og Akershus sitt utgangspunkt er at byvekstavtalen også må omfatte Majorstuen stasjon. Før ny T-banetunnel kan kobles på eksisterende T-banenett, må en ny T-banestasjon på Majorstuen med fire gjennomgående spor stå klar. Dette innebærer at ny Majorstuen stasjon, med dobbelt så stor kapasitet som i dag, senest må være ferdig når ny T-banetunnel åpner.

*Det er aktuelt at dette blir gjenstand for mer omtale ved de neste rulleringer av avtalen. Kommunedirektøren omtaler ikke dette nærmere her.*

### **Kap 10 Nærmere om bane/kollektivløsning for Nedre Romerike**

Ved neste reforhandling av byvekstavtalen kan det være aktuelt å forhandle om statlig delfinansiering av andre store kollektivprosjekter, deriblant T-baneforlengelse til Lørenskog og prioritert trasé for kapasitetssterk bane/kollektivløsning mellom Oslo grense og Kjeller, jf konseptvalgutredning for kollektivtrafikk på Nedre Romerike. Partene skal bidra til finansieringen av den videre planlegging av bane-/kollektivløsning på Nedre Romerike.

Forlengelse av T-banen til Lørenskog og etablering av en kapasitetssterk bane/kollektivløsning til Lillestrøm og Kjeller er inntatt i revidert Oslopakke 3 for 2017-2036 med 3,75 mrd kr i bompenger. Det er i tillegg lagt til grunn bruk av billettinntekter og grunneierbidrag. Finanseringen i den reviderte avtalen er forutsatt 50 prosent statlig finansiering. Behovet for en ny bane/kollektivløsning i korridoren er omtalt i NTP 2018-29, og det er forutsatt videre planlegging i første del av planperioden. Det er varslet i statsbudsjett 2019 at saken vil bli vurdert ved neste rullering av NTP.

Gjennomføring av prosjektet ligger langt frem i tid, med tidligste mulige byggestart rundt 2030. Byvekstavtalen sikrer ikke midler til gjennomføring, men er sammen med rulleringen av NTP og revisjon av Oslopakke 3 en bekreftelse på at regionale og statlige myndigheter ønsker at prosjektet realiseres.

*Kommunedirektøren omtaler ikke dette nærmere her. Det er aktuelt at dette blir gjenstand for mer omtale ved de neste rulleringer av avtalen.*

## **Kap 11 Nærmere om av nytt signal- og sikringsanlegg (CBTC)**

Ekisterende signalanlegg på T-banen har nådd og til dels passert forventet teknisk levealder. I årene som kommer er det behov for økt transportkapasitet. CBTC, «Communication Based Train Control» eller kommunikasjonsbasert togstyring, er et signalsystem for helhetlig styring av T-banetrafikken, basert på trådløs kommunikasjon mellom tog og infrastruktur. CBTC er et moderne databasert signalsystem som legger til rette for høyere kapasitet, økt punktlighet og bedre trafikkflyt. I samspill med føreren og trafikksentralen optimaliserer systemet hastigheten og avstanden mellom togene, uten at det går på bekostning av sikkerheten.

CBTC er nødvendig for å sikre gjennomføring av Fornebubanen og ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum. Ved neste reforhandling av avtalen vil det kunne være aktuelt å forhandle om statlig delfinansiering av et slikt signalsystem.

*Kommunedirektøren omtaler ikke dette nærmere her. Det er aktuelt at dette blir gjenstand for mer omtale ved de neste rulleringer av avtalen.*

## **Kap 12 Måling av resultater**

Avtalen setter opp en transparent ordning for å følge opp effektene av tiltak iht. avtalen med dokumenterbar måloppnåelse. Målingene/måloppnåelse gjelder hele det geografiske avtaleområdet som er Oslo og Akershus. Referanseår for målingene er 2018.

Det er særlig fokus på trafikkutvikling, målt i trafikkarbeid med personbil (kjøretøykilometer) og trafikkindeks, såkalt «byindeks» (endring i årsdøgnetrafikk for lette kjøretøy), som måles på grunnlag av kontinuerlig reisevaneundersøkelse og kontinuerlig telling av trafikken i faste trafikkellepunkt på vegnettet. Undersøkelsene og tellingene baserer seg på allerede etablerte nasjonale reisevaneundersøkelser som Samferdselsdepartementet har hatt ansvar for siden 2016 og Vegdirektoratet før det. Trafikktellingene har Vegdirektoratet, på bestilling fra Samferdselsdepartementet, ansvar for å utføre. På grunnlag av trafikktellingene beregner Vegdirektoratet «byindeks» som viser om personbiltrafikken øker eller holder seg stabil. Trafikktellingene foregår i faste trafikkellepunkt langs offentlig vegnett i avtaleområdet. Punktene er plassert etter faglige vurderinger, der partene i byvekstavtalen har vært involvert, slik at det gir et representativt bilde av trafikkutviklingen totalt for avtaleområdet.

Det er også opprettet supplerende indikatorer som det skal rapporteres på for å følge og overvåke utviklingen av kollektivreiser, sykkelbruk, endring i transportmiddelfordelingen, antall kollektivreiser, klimagassutslipp (målt i CO<sub>2</sub>- utslipp fra lette og tunge kjøretøy), arealutvikling for boliger og arbeidsplasser i vekstområdene rundt kollektivknutepunkt og parkering (parkeringsnormens tillatte antall p-plasser som tillates ved nye besøks- og arbeidspassintensive virksomheter og ant. arbeidstakere med gratis parkering disponert av arbeidsgiver).

Kommunen får et særlig ansvar for å rapportere på klimagassutslipp, indikatorer for arealbruk, og for parkering fastsatt i parkeringsnorm.

Vedlegg 3 til byvekstavtalen omtaler indikatorer for oppfølging av avtalen.

*Kommunedirektørens vurdering:*

*Systemet for måling, oppfølging og dokumentasjon av effekter og måloppnåelse av tiltak er et egnet system for å følge opp avtalen gjennom den samlede utviklingen i avtaleområdet. Systemet gir også grunnlag for partene i arbeidet med å foreta samlede prioriteringer gjennom porteføljestyringen av byvekstavtalen og inn mot rulleringene av Nasjonal transportplan.*

*Kommunens klimadashbord vil være verktøy for den lokale oppfølgingen av egne tiltak og til rapportering til byvekstavtalens målinger.*

### **Kap 13 Styringsystem**

Avtalen beskriver følgende styringsystem for avtalen:

#### Politisk styringsgruppe for byvekstavtalen:

Styringsgruppen ledes av en statssekretær fra Samferdselsdepartementet. Øvrige medlemmer er representanter for politisk ledelse i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Bærum kommune, Skedsmo kommune og Oppegård kommune. Den politiske styringsgruppen skal behandle fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter for byvekstavtalen.

#### Administrativ koordineringsgruppe:

Gruppen er ansvarlig for å fremme forslag til fireårig handlingsprogram og årlige budsjetter for byvekstavtalen. Handlingsprogrammet behandles av den politiske styringsgruppen for byvekstavtalen. Staten representeres av Statens vegvesen, som leder gruppen, og av Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Oslo og Viken. Deltakelse fra de lokale partene, Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Oppegård kommune, Skedsmo kommune og Bærum kommune avgjøres av de lokale partene selv.

Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen. Styringen av Oslopakke 3 består slik den er i dag inntil det eventuelt skulle bli enighet om noe annet. Styringsgruppen for Oslopakke 3 består av vegdirektøren, byråd for miljø og samferdsel i Oslo, fylkesordføreren i Akershus og jernbanedirektøren.

Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus består av byråd for byutvikling i Oslo, fylkesordføreren i Akershus og to representanter fra hver av bystyret og fylkestinget. Ledelse for samarbeidsrådet alternerer annethvert år mellom Oslo og Akershus.

*Kommunedirektøren viser til at kommunene ikke har noen formell rolle i styringen av Oslopakke 3. De tre kommunene er invitert til byvekstforhandlinger med bakgrunn i rollen som de største regionbyene i by-båndet. I porteføljestylingen av byvekstavtalen skal fordeling av midler blant annet skje gjennom behandling av fylkeskommunens handlingsprogram for samferdsel og byvekstavtalen sitt eget handlingsprogram. Kommunens deltakelse i styringsorganene for byvekstavtalen underveis i avtaleperioden vil gi innflytelse og påvirkningsmuligheter i årene fremover, både knyttet til kommende reforhandlinger av avtalen, og til de 4-årige handlingsprogrammene m/årsbudsjett for gjennomføring av vedtatt avtale.*

### **Kap 14 Avtaleperiode og revisjon av avtalen**

Avtalen gjelder for perioden 2019-2029. Avtalen skal reforhandles samtidig og samordnet med revisjon av Nasjonal transportplan og eventuelt ved større revideringer av Oslopakke 3.

Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser, herunder at utviklingen ikke er i tråd med målsettingen.

### **Kap 15 Underavtaler**

Det åpnes for å etablere underavtaler med andre kommuner som ikke er part i byvekstavtalen, men som er berørt av nye prosjekter i avtalen.

## **Kap 16 Ikrafttredelse**

Avtalen trer i kraft når alle partene herunder regjeringen har behandlet den.