

**BELØNNINGSORDNING FOR
BEDRE KOLLEKTIVTRANSPORT
OG MINDRE BILBRUK I BYOMRÅDENE**

Retningslinjer

1. BAKGRUNN

Det er etablert en belønningsordning for kollektivtransport i større byområder. Ordningen trådte i kraft f.o.m. budsjettåret 2004, og finansieres over Samferdselsdepartementets budsjett.

2. FORMÅL

Formålet med ordningen er å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Avtalene skal bidra til å bygge opp under målsetningene i Klimaforliket fra 2012 og det forutsettes at byene i egenskap av deltagere i Framtidens byer også på andre måter bidrar til reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren.

3. GENERELT

Den årlige totale bevilgningsrammen for tildeling fra belønningsordningen og hvilke byområder som kan søke fastsettes ut fra Stortingets vedtak om statsbudsjettet. Utbetaling av de årlige beløpene for flerårige avtaler forutsetter Stortingets samtykke i behandlingen av de årlige statsbudsjettene.

Midlene fra belønningsordningen forutsettes ut fra formålet anvendt til å redusere behovet for transport med personbil og styrke kollektivtransportens konkurransekraft. Det forutsettes videre at midlene skal komme som et tillegg til, ikke erstatning for, midler fra lokale myndigheter og eventuelle bominntekter. Samferdselsdepartementet står fritt til å fordele midlene til søkere som oppfyller retningslinjene for krav til tildeling.

Det er mulig å søke om tildeling av midler for ett år om gangen (1-årig tildeling), men primært for fire år om gangen (flerårig tildeling). Midlene bevilges for ett år av gangen. Den årlige bevilgningen skjer i henhold til bestemmelsene i den inngåtte avtalen. Dersom en av partene (departementet eller søkeren) i løpet av avtaleperioden ikke kan oppfylle det avtalte økonomiske bidraget (f.eks. nivået på tilskudd til kollektivtrafikk eller vedtak i Stortinget), p.g.a. årsaker som

ikke er regulert i tildelingsbrevet eller avtalen mellom partene, kan den andre parten redusere sitt økonomiske bidrag tilsvarende.

Inngåelse av avtale skjer mellom SD og søker. Etter inngåelse av avtale bistår Statens vegvesen departementet med oppfølgingen av avtalen. Utbetaling av de årlige, avtalte, beløpene foretas av Samferdselsdepartementet etter at årlig rapportering er gjennomgått av Statens vegvesen.

4. HVEM KAN SØKE?

Søker skal være ansvarlig myndighet for den lokale kollektivtransporten i de utvalgte byområdene. Byområder som har en aktiv avtale med Samferdselsdepartementet om flerårig tildeling kan ikke søke.

5. GRUNNLAG FOR TILDELING

Grunnlaget for innvilgning av søknad om tildeling av midler fra belønningsordningen er avledet av formålet med ordningen. Belønningsordningen skal prioritere dokumenterte resultater (etterskuddsvis tildeling) og/eller vilje (dokumentert gjennom lokale vedtak) til å gjennomføre tiltak eller ta i bruk virkemidler som på kort og lengre sikt vil gi virkninger i samsvar med formålet med ordningen. Det vil si en påvist vekst i andelen kollektivtransport på bekostning av personbiltrafikken. Ved vurdering av måloppnåelse vil utviklingen i følgende indikatorer legges til grunn:

- ◆ Økt kollektivtrafikk - Veksten (reduksjonen) i kollektivtransportens passasjertall siste kalenderår er større (mindre) enn gjennomsnittlig vekst (reduksjon) for de 5 foregående år. Beregnes ut fra salg av reisebevis og antall påstigende passasjerer for aktuelle linjer og tidsperioder.
- ◆ Redusert personbiltrafikk - Veksten (reduksjonen) i personbiltrafikken for siste kalenderår er mindre (større) enn gjennomsnittlig vekst (reduksjon) for de 5 foregående år. Beregnes ut fra sum årsdøgntrafikk (ÅDT) for aktuelle tellepunkter og tidsperioder.

5.1 Krav til søknader

Ved vurdering av søknadene skiller det mellom søker som ikke er tildelt midler fra ordningen tidligere og søkere som er tildelt midler fra ordningen:

- ◆ Søkere som ikke er tildelt midler fra ordningen tidligere kan søke med bakgrunn i politiske vedtak om gjennomføring av tiltak som vil gi grunnlag for redusert biltrafikk og økt kollektivtrafikk. Dokumentasjon av nylig gjennomførte tiltak og eventuelt utvikling i kollektiv- og biltrafikk, jf. vurderingskriteriene over, vil styrke søknaden.
- ◆ Søkere som tidligere er tildelt midler fra ordningen må dokumentere at utviklingen av kollektivtrafikken og biltrafikken oppfyller vurderingskriteriene. Ved vesentlige endringer i transportsektorens rammebetingelser, f.eks. konjunkturedringer eller store endringer i prisene for drivstoff, kan departementet skjønnsmessig fravike kravene for tildeling.

Det stilles sterke krav til målformulering og dokumentasjon av en helhetlig virkemiddelbruk som kan sikre måloppnåelse på kort og lang sikt.

I klimaforliket på Stortinget i 2012 var det enighet om at det skal være forutsetning for tildeling av midler at det iverksettes tiltak, eller nylig har blitt iverksatt tiltak som virker begrensende på personbiltrafikken. Byområder som ønsker å utprøve vegprising, differensierte bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak skal prioriteres. Vegprising er et lokalt virkemiddel. Det vil derfor ikke innføres vegprising uten lokal tilslutning.

Formålet med avtalene er å legge til rette for en markert endring for transportutviklingen i det aktuelle byområdet. Søknaden skal inneholde forslag til målsetting for utviklingen i biltrafikken i byområdet. Målsettingen må som minimum angi at biltrafikken i det aktuelle byområdet ikke skal øke, og helst reduseres, selv om befolkningen og/eller antall arbeidsplasser øker. Byområder som inngår bindende avtaler som gir reell reduksjon i biltrafikken skal prioriteres. Det må foreligge politiske vedtak om å iverksette nye, eller skjerpe, eksisterende restriktive tiltak rettet mot bilbruk slik at målsettingen nås. Virkemiddelbruken må være tilpasset målsettingen og det aktuelle geografiske området, vedtakene må være realistiske med hensyn til gjennomførbarhet. Søknaden må være grundig faglig underbygget og målsettingene etterprøvbare.

Videre må det dokumenteres forpliktende vedtak, eller initiativ til slike vedtak, knyttet til framtidig arealbruk og konsekvenser for transportutviklingen og transportpolitikken innenfor det relevante geografiske området. Det legges vekt på utvikling av samarbeid med fylkeskommunen og relevante omegnskommuner. Som relevante omegnskommuner regnes de kommunene som inngår i den funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregionen.

Søknaden må samsvare med målene og handlingsprogrammet for byens deltakelse i Framtidens byer og være i samsvar med eventuelle vedtatte bypakker. I byer der det pågår, eller er i ferd med å settes i gang, KVV/KS1 prosesser må søknaden utformes slik at en eventuell avtale om tildeling reflekterer resultatet av vedtakene i etterkant av KS1-behandlingen.

For byer som søker om flerårig tildeling og som ikke baserer seg på en tiltakspakke knyttet til en gjennomført eller pågående KVV/KS1 prosess og der tiltakene enkeltvis eller samlet ikke forutsetter KVV/KS1 prosess, skal det foreligge helhetlige analyser av tiltakspakken. Slike helhetlige analyser skal være gjennomført i samarbeid med SVV eller vært forelagt SVV for uttalelse. Dersom arbeidet med, og den lokale behandlingen av slike helhetlige analyser ikke er slutført, skal de lokale vedtakene og søknaden være utformet slik at en eventuell avtale skal reflektere resultatet fra analysene.

I forbindelse med innvilging av søknad om midler fra Belønningsordningen skal det inngås en avtale mellom Samferdselsdepartementet og søker. I forbindelse med departementets behandling av søknaden vil det være aktuelt med en dialog mellom departementet og søkeren før avtalen inngås. Avtalen skal presisere grunnlaget for innvilging av søknaden, årlig beløp som kan tildeles og kriterier for å holde tilbake hele eller deler av det tildelte beløpet. Videre skal avtalen inneholde bestemmelser om hva som skal rapporteres før det årlige beløpet utbetales.

6. PRIORITERING AV SØKNADER

Samferdselsdepartementet ønsker å videreutvikle belønningsordningen som et virkemiddel i den lokale transportpolitikken. Departementet vil derfor prioritere byområder som søker om flerårlige tildeling, gitt at grunnlaget for tildeling er til stede, jf pkt 5. For byområder som søker om flerårlig tildeling, vil innholdet i virkemiddelpakken og i hvilken grad den samsvarer med målene for ordningen være avgjørende. For byområder som eventuelt søker om 1-årig tildeling, legges det opp til å prioritere de byene som dokumenterer best oppnådde resultater i forhold til målsettingen med ordningen, jf. pkt. 5. Ikke alle som søker er garantert å få tildelt midler.

7. HVA SKAL SØKNADEN INNEHOLDE?

Søknaden skal innholde dokumentasjon av måloppnåelse, evt. politiske vedtak om gjennomføring av tiltak for økt kollektivtrafikk og redusert personbiltrafikk, jf. pkt. 5. Årsrapport for fjoråret skal vedlegges, dersom søker tidligere er tildelt midler fra ordningen. I den grad annen dokumentasjon belyser vesentlige forhold ved søknaden, bør også dette vedlegges jf. pkt. 5.2.

8. HVA SKAL ÅRSRAPPORTEN INNEHOLDE?

Hensikten med årsrapporten er å gi et kortfattet og oversiktlig sammendrag av hvilke aktiviteter ansvarlig myndighet i samarbeid med evt. andre har gjennomført i løpet av fjoråret, herunder en tabell over anvendelsen av midlene. Årsrapporten skal samsvare med det som er spesifisert i den inngåtte avtalen.

9. KONTROLL, OPPFØLGING OG SANKSJONER

I samsvar med bevilgningsreglementets § 10 kan departementet iverksette kontroll med bruken av midlene.

Byområder som bryter med vilkår og forutsetninger må påregne at tilskudd stanses.