**Saksdokument til ATM-utvalgsmøte nr 1 - 2018**

**Møtetid: Fredag 23. februar 10:30 – 13:00 inkludert lunsj.
Sted: Kommunestyresalen, Nedre Eiker rådhus, Mjøndalen**

Forslag til dagsorden:
 **Sak 01/18 Referat fra forrige møte**

**Sak 02/18 Justering Buskerudbypakke 2**

**Sak 03/18 Bypakke Kongsberg**

**Sak 04/18 Ny belønningssøknad**

**Sak 05/18 Plan for Buskerudbysamarbeidet første halvår 2018**

**Sak 06/18 Status**

**Sak 07/18 Eventuelt**

**Vedlegg**1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 15. desember 2017
2. Foreløpig utkast til felles saksframlegg Buskerudbypakke2 – status etter høring
3. Detaljert tidsplan Buskerudbypakke 2

4. Søknad om ny belønningsavtale 2018-21 med Samferdselsdepartementet

**Separate vedlegg**

1. Resultatrapport belønningsmidler 2014-17

 **Buskerudbyen 12.02.2018**

**Roger Ryberg Trude Andresen
Leder av ATM-utvalget Leder adm. styringsgruppeSak 01/18 Referat fra forrige møte**Referat fra møte i ATM-utvalget 15. desember 2017 følger som vedlegg 1. ***Forslag til konklusjon:*** *Referatet godkjennes*

**Sak 02/18 Justering Buskerudbypakke 2**

**Hensikt med saken**Drøfte innretning av videre arbeid med justering av Buskerudbypakke2, med vekt på oppfølging etter høringen og tilrettelegging for politiske prosesser.

**Bakgrunn**Utredningsprogrammet for justering av Buskerudbypakke 2 datert 25.04.2017, ble behandlet i by-/kommunestyrene og fylkestinget i juni 2017. Jfr. pkt. 2 i vedtaket utarbeider ATM-utvalget høringsforslag og anbefaler forslag til lokalpolitisk sluttbehandling og gjør eventuelle tilpassinger av prosessen.

Ved behandlingen i fylkestinget ble følgende punkter vedtatt i tillegg til felles innstilling:

*”4. Det utarbeides ulike tiltakspakker med utgangspunkt i vedtatt BBP2 av september 2016, og innspill i medvirkningsprosessen, slik som aksjonsgruppas forslag er å anse, skal utredes og legges frem for politisk behandling.*

*5. Buskerud fylkeskommune ber om at det utredes et nytt vei-alternativ med direkte kobling av bydelene Konnerud/Fjell med E 18 uten tilfartsveg vest del 2/Tilfartsveg Konnerud”.*

I Drammen bystyre ble følgende vedtatt i tillegg til felles innstilling: *“Innbyggerforslaget fra ”Aksjonsgruppa nei til bommer innenfor Drammens kommunegrenser”, behandles på lik linje med andre innspill i de forestående innspills- og høringsfasene”.*

I ATM utvalgets møte 15. desember 2017 administrativ styringsgruppes forslag med de tre foreslåtte bomsystemene og de fire tiltakspakkene vedtatt lagt ut på høring. Følgende tidsplan for videre prosess fikk tilslutning:

20. desember legges alternative bypakker ut på høring
17. januar åpent møte om høringsforslagene
**23. februar høringsfrist
23. februar ATM-utvalg før «1-gangs» lokalpolitisk behandling**28.februar høringsrapport foreligger og felles saksframlegg sendes over05. mars ATM-råd **01. – 15. mars** lokalpolitisk behandling/uttalelser. Adm fagpersoner tilgjengelige. 19. mars ATM-råd
16.-23. mars ATM-utvalget samordner pakkeforslag. Adm fagpersoner tilgjengelige.
**23. mars ATM-utvalg anbefaler bypakke til kvalitetssikring**23. mars – 16. mai kvalitetssikring SVV21. mai ATM-råd **25.mai ATM-utvalg anbefaler bypakke til lokalpolitisk behandling**1. juni – 21. juni lokalpolitisk sluttbehandling **22. juni ATM-utvalg oversendelse staten for videre behandling**

**Status**
Den 17. januar ble det gjennomført et felles folkemøte for Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommuner.

I møtet gis en muntlig orientering om høringsuttalelsene.

I den politiske prosessen er det forhandlingsperioden mellom 16.03 og 23.03. som er spesielt kritisk og som ATM-utvalget må legge opp en prosess for. I tillegg blir det i prosessen knyttet til politisk “1. gangsbehandling” i perioden 01.03.-15.03. viktig med forberedelse av et godt felles saksfremlegg. Dette er omtalt under. Aktivitetene vil bli gjennomgått i møtet.

**Videre arbeid med faglig grunnlag**

Statens vegvesen er ansvarlig for å utarbeide et faglig grunnlag for de fire tiltakspakkene og 3 bomsystemene som er lagt ut på høring fram til 23.02. slik at dette tilfredsstiller krav til byvekstavtale og videre saksgang lokalt og i Vegdirektorat og Samferdselsdepartement bla med ekstern kvalitetssikring (KS2). For prosjekter >750 mill i første fireårsperiode er det krav til godkjent reguleringsplan og mindre enn ett år gamle anslag/beregninger for kostnader. Arbeidet med faglig grunnlag innebærer blant annet:

* Kvalitetssikring av kostnader for tiltakene med vurdering av usikkerhet og klargjøring av planstatus
* Klargjøring av eventuelle bindinger mellom tiltak og prosjekter som f eks Inter-City utbyggingen som grunnlag for forslag til utbyggingsrekkefølge i de ulike tiltakspakkene.
* Gjennomføring og dokumentasjon av trafikkberegninger
* Gjennomføring og dokumentasjon av finansieringsberegninger

For å få en effektiv prosess og tilrettelegg for god administrativ støtte til politiske forhandlings-prosesser bør det administrativt legges det opp til at dette arbeidet gjøres for hele det materialet (4 tiltakspakker og 3 bomsystemer) som er lagt ut på høring. Dette bør foreligge til politisk ”1.gangsbehandling” som er i perioden 01.03-15.03. som grunnlag for å svare ut evt spørsmål. Dette vil også legge til rette for effektiv fremdrift videre når ATM-utvalget velger tiltakspakke og bomsystem i møte den 23.03. og det faglige grunnlaget oversendes Statens vegvesen for kvalitetssikring.

**Utkast til felles saksfremlegg**

Utkast til felles saksfremlegg for ”1. gangsbehandling” drøftes i arbeidsgruppen for BBP2 den 22.01. og ettersendes. Utkastet følger som vedlegg 2 og gjennomgås i møtet. Sentralt i saksfremlegget er:

* Vise til utredningsprogrammet som ble lokalpolitisk vedtatt våren 2017
* Tydeliggjøre føringer for arbeidet og mål om byvekstavtale
* Innspillsfasen med innspill og tilhørende vurderinger
* Høringsfasen med innspill og tilhørende vurderinger
* Forslag til tiltakspakker og bomsystemer med handlingsrom og virkning
* Beskrive konsekvenser av ikke å bli enige om bypakke
* Bekrefte mandat til ATM-utvalget
* Unngå ultimatum av hensyn til forhandlinger
* Videre prosess

Administrativ styringsgruppe var i møte 2. februar opptatt av at saksframlegget har fokus på aksept for at tiltakspakker og bomsystemer som er lagt ut på høring legges til grunn i den videre prosessen. Videre at høringsmerknadene er synlige som en del av grunnlaget. Forslag til felles saksframlegg utarbeides av sekretariatet i samarbeid med partnerne og følger vedlagt (vedlegg 2). Saksfremlegget oppdateres etter høringsfristens utløp 23. februar og sendes ut 28. februar.

**Kommunikasjon**Dialogportalen på hjemmesiden er åpen i høringsperioden i januar-februar 2018. Faktabanken oppdateres med aktuelle rapporter, faktagrunnlag for viktige faglige sammenhenger, også knyttet til temaer som er aktuelle i media. Gjennomgangstrafikk, pendlerparkeringstilbudet og helhetlig satsing har særlig fokus.

Det er laget en digital historiefortelling på buskerudbyen.no som viser innholdet i pakkene og bomsystemene. Kampanjer på sosiale medier brukes for å spre innhold og faktagrunnlag. Samarbeid med multimedieredaksjonen i Drammen kommune for å lage og spre informasjon. Det sendes i tillegg ut nyhetsbrev. Den løpende offentlige debatten følges tett.

***Forslag til konklusjon:*** *Saken drøftet og innspill i møtet tas med i videre prosess.*

 **Sak 03/18 Bypakke Kongsberg**

 **Hensikt med saken**Orientere om status i arbeidet med bypakke Kongsberg

**Saksframlegg**Kongsberg kommunestyret vedtok den 10.01.2018 å legge et forslag til bypakke for Kongsberg ut på høring fram til den 12. mars 2018. Det ble lagt opp til politisk sluttbehandling av Bypakke Kongsberg i kommunen og fylkeskommunen i juni 2018. Det kunne gi mulig stortingsbehandling i 2019 og oppstart av bypakke i 2020, parallelt med Buskerudbypakke2.

Kongsberg kommunestyre har i møte 7. februar 2018 gjort slikt vedtak:

 Kongsberg kommune sier nei til videre forhandlinger om Bypakke Kongsberg.

 Rådmannen bes med bakgrunn i vedtak i formannskapet og kommunestyret 7. februar, om å legge til rette for en debatt i formannskapet hvor det kan drøftes hvordan Kongsberg kan utvikle:

-kollektivtilbud

-trafikksikkerhetstiltak

-andre infrastrukturtiltak.
 ***Forslag til konklusjon:*** *Status for bypakke Kongsberg tas til orientering*

**Sak 04/18 Ny belønningssøknad**

**Hensikt med saken**Vedta forslag til søknad om ny belønningsavtale for perioden 2018-21 for oversendelse til Samferdselsdepartementet.
 **Bakgrunn**ATM-utvalget anbefalte i møte 3. februar 2017 at felles sak “Grunnlag for søknad om belønningsavtale 2018-21” fremmes for behandling i kommunestyrer og fylkesting og det ble lagt en framdriftsplan med forventede forhandlinger med Samferdselsdepartementet i løpet av høsten 2017.By-, kommunestyrene og fylkestinget har før sommeren 2017 behandlet saken og alle de folkevalgte organene har sluttet seg til forslag til felles innstilling.

Samferdselsdepartementet har vært tydelige på at det ikke vil bli inngått noen ny belønningsavtale før Buskerudbysamarbeidet per 1.2.2018 har rapportert resultater og status for gjennomføring av tiltak i avtalen for perioden 2014-17, se statussak om rapportering.

**Saksframlegg**18. januar 2018 ble det på administrativt nivå avholdt et møte med Samferdselsdeparte-mentet om status for arbeidet i Buskerudbyen med bypakker (Buskerudbypakke 2, bypakke Kongsberg), inkludert forberedelser til Byvekstavtale og hvordan en ny søknad om belønningsmidler, i lys av på gående arbeid, kan utformes. Med bakgrunn i sak om grunnlag for ny belønningssøknad som ble politisk behandlet i 2017 og de prosesser som har vært på administrativt nivå i høst foreslås følgende innretning og prosess for en ny søknad om belønningsmidler:

* Ny søknad om belønningsmidler forholder seg til at ordningen er i ferd med å fases ut og erstattes av *byvekstavtaler*. Det kan likevel nå søkes om ny belønningsavtale med forutsetning om at denne innfases i *byvekstavtale* senere.
* Uten vedtak om bypakke, så faller grunnlaget for *byvekstavtale* og dermed også grunnlaget for belønningsmidler bort når byvekstavtale inngås.
* En av fordelene med at belønningsmidler innfases i *byvekstavtalene* er at byområdene kan få lenger forutsigbarhet om belønningsmidler enn 4 år, f eks i en avtale frem til 2023 (jfr eksisterende inngåtte *byvekstavtaler* med Bergen og Nord-Jæren).

Forslag til innretning av ny belønningsavtale for Buskerudbyen:

* Det søkes om ny avtale om belønningsmidler for perioden 2014-17, med forutsetning om at denne innfases i *byvekstavtale* når det blir aktuelt.
* Det legges til grunn i søknaden av vedtak om bypakke fattes i løpet av juni 2018.
* Det forutsettes i søknaden at bypakke kan iverksettes fra 2020. Dvs belønningsmidlene inngår i finansieringen av bypakke fra og med 2020 og at midlene da i hovedsak går til å finansiere styrket busstilbud i Buskerudbyen.
* Det søkes om 440 mill kr for fireårsperioden 2018-21 fordelt slik: 2018: 100 mill kr, 2019: 110 mill kr, 2020: 110 mill kr, 2021: 120 mill kr.
* Når det gjelder målsettinger for ny avtaleperiode, tiltaksområder og bruk av belønningsmidler vil søknaden bygge på tidligere sak som er behandlet i kommuner og Buskerud fylkeskommune: “Grunnlag for søknad om belønningsavtale 2018-21”.
	+ Det foreslås at busstilbudet strykes noe i en ny søknad, fra ca 18 mill kr i 2017 (i forrige avtale) til ca 20 mill kr i 2018 og ca 40 mill kr i 2019. I tillegg kommer midler til støttesystemer for bussdriften.
	+ Økningen til drift buss foreslås å gå på bekostning av innsatsen for infrastruktur buss. Det er få infrastrukturprosjekter for buss som vil kunne la seg realisere allerede i 2018 og 2019, det vektlegges i stedet å bruke belønningsmidler til å planlegge tiltak som kan iverksettes når bypakke(r) iverksettes. Dette gjelder både tiltak for infrastruktur buss og sykkel.

Forslag til videre beslutningsprosess:

|  |  |
| --- | --- |
| 23. februar | Endelig søknad om belønningsmidler 2018-21 med forslag til overordnet handlingsprogram behandles i ATM-utvalget og sendes så til Samferdselsdepartementet  |
| Våren 2018 | Ny belønningsavtale forhandles og inngås med Samferdselsdepartementet |
|  | Ny belønningsavtale med overordnet handlingsprogram godkjennes i kommunestyrer og fylkesting |
|  | Fagrådet og administrativ styringsgruppe utarbeider fireårig detaljert handlingsplan 2018 – 21 og tiltaksplan 2018 |
|  | ATM-utvalget anbefaler fireårig detaljert handlingsplan og tiltaksplan 2018 som godkjennes i kommunestyrer og fylkesting |

Forslag til innsatsområder / hva belønningsmidler skal brukes til i en ny avtaleperiode (se også vedlagt foreløpig utgave av søknad om ny belønningsavtale datert 12.02.2018):

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Forslag til innsatsområder i BBP1 2018-2021** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** |
| 1. Forbedring av kollektivtilbudet | 20 mill kr til drift + midler til støttesystemer (dvs i alt ca 30 mill kr) | 40 mill kr til drift + midler til støttesystemer (dvs i alt ca 50 mill kr) | Nær 100% av midlene går til finansiering av styrket busstilbud i bypakke, dvs 110 mill kr i 2020.  | Nær 100% av midlene går til finansiering av styrket busstilbud i bypakke, dvs 120 mill kr i 2021. |
| 2. Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusive knutepunkter og pendlerparkering | Ca 25 mill kr | Ca 15 mill kr |  |  |
| 3. Tiltak for syklende | Ca 25 mill kr | Ca 25 mill kr |  |  |
| 4. Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport. | Ca 10 mill kr | Ca 10 mill kr |  |  |
| 5. Arealutvikling, felles kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon | Ca 10 mill kr | Ca 10 mill kr |  |  |
|  | **100 mill kr** | **110 mill kr** | **110 mill kr**  | **120 mill kr** |

Administrativ styringsgruppe behandlet saken i møte 2. februar. Som vedlegg 4 følger forslag til søknad.

***Forslag til konklusjon:*** *Søknad om ny belønningsavtale oversendes til Samferdselsdepartementet.*

**Sak 05/18 Plan for Buskerudbysamarbeidet første halvår 2018**

**Hensikt med saken**
Legge til rette for oversiktlige og gode samarbeidsprosesser og mulighet for bred politisk forankring av Buskerudbysamarbeidets oppgaver første halvår 2018.

**Bakgrunn**Fra 1.1.2015 trådte den nye samarbeidsavtalen for Buskerudbysamarbeidet i kraft. I prosessen med revidering av avtalen var det fokus på å få bedre politisk forankring hos partnerne. I avtalens vedlegg 1 “Aktuelle arbeidsformer for bred politisk forankring” heter det bl.a.;

1. *Utarbeide en halvårlig møteplan for ATM utvalget med tilhørende frister for utsendelse av saker som gir mulighet for ordførerne og fylkesordfører til å drøfte sakene i formannskap/fylkesutvalg i forkant av møtene i ATM utvalget.*
2. *Utarbeide en halvårlig prosjektplan/årshjul for Buskerudbysamarbeidet med hovedmilepeler som gir oversikt over planlagte saker som skal behandles i ATM utvalget.*
3. *Den halvårlige prosjektplanen bør inneholde type saker/beslutninger og forslag til hvordan de ulike type sakene bør sikres bred politisk forankring bla. i form av følgende type arbeidsprosesser/møtetyper:
a. Saker til avklaring i ordinære møter i ATM utvalget.
b. Saker til drøfting i ATM rådet
c. Saker som bør drøftes i formannskap/fylkesutvalg før møter i ATM utvalget (for eksempel årlig tiltaksplan for belønningsordningen finansiert av SD i tråd med 4 årig avtale, felles uttalelse til nasjonal transportplan).*

*d. Saker eller problemstillinger som legges fram for drøfting i alle 5 formannskap/fylkesutvalg (evt. kommunestyrer/fylkesting) med utgangspunkt i felles saksfremlegg og/eller bistand fra prosjektsekretariatet for å gi samme info til alle.(for eksempel årsrapport og aktuelle hovedproblemstillinger).*

1. *www.buskerudbyen.no utvikles med særlig tilrettelegging for de folkevalgte og befolkningen. Hjemmesiden brukes aktivt av alle samarbeidsaktørene.*
2. *Formidling av kjerneproblemstillinger til kommunestyremedlemmer også som trykksak ved særlige behov.*
3. *Deltagerne i adm. styringsgruppe har et særlig ansvar for å tilrettelegge for politisk forankring i egen organisasjon.*

 **Saksframlegg**
Under følger forslag til en detaljert halvårsplan med antatt hvilke saker som kommer til behandling i Buskerudbysamarbeidets ulike organ.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tema/saker** | **Fag-rådet** | **Adm. Sty gr** | **ATM-utvalget** | **Egnet utvalg i kommune/fylkeskommune** | **By-/kom-munestyrer og fylkesting** |
| **Buskerudbypakke1/belønningsmidler - omdisponeringer** | 25.01 | 02.02 | **Orientering 23.02** |  |  |
| **Rapportering SD belønningsmidler 2014-17** | **25.01** | **02.02** | **Orientering 23.02** |  |  |
| **Ny belønningssøknad** | **25.01** | **02.02** | **Orientering 23.02** |  |  |
| **Buskerudbyakke2 – orientering om høringene, avtale videre prosess** | **25.01** | **02.02** | **23.02** |  | **Felles saksnotat til lokalpoltisk beh.** |
| **Kongsbergpakka – orientering**  | **25.01** | **02.02** | **23.02** |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
| **Buskerudbypakke2** |  |  | **15.03** | Lokalpolitisk behandling | Lokalpolitisk behandling |
| **Buskerudbypakke2** | 16.03 | 16.03 | **23.03** | Drøfting før ATM-møte. Tema i ATM-råd 05.03 og 19.03 |  |
| **Elektriske bysykkeler** | 16.03 | 16.03 | 23.03 | Drøfting før ATM-møte |  |
|  |  |  |  |  |  |
| **Ny belønningsavtale – tiltaksplan 2018** | 19.04 | 16.05 | **25.05** | Drøfting før ATM-møte. Tema i ATM-råd 22.05 evt. 28.05 |  Felles sak  |
| **Buskerudbypakke2 til lokalpoltisk sluttbehandling** | 16.05 | 16.05 | **25.05** | Drøfting før ATM-møte. Tema i ATM-råd 22.05 evt. 28.05 | Felles sak |
| **Årsrapport Buskerudbysamarbeidet** | 19.02 | 13.03 | **25.05** |  | Orienteringsak  |
|  |  |  |  |  |  |
| **Buskerudbypakke2 til lokalpoltisk sluttbehandling** | 08.06 | 15.06 | **22.06** |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

Buskerudbysamarbeidet skal i tillegg være en samordningsarena for ordinære planer, budsjettforslag, prosjekter, mv. som har betydning for resultatoppnåelse i tråd med samarbeidets felles mål innen byutvikling, areal, transport og miljø. Hovedansvaret for å legge fram denne type saker /problemstillinger til informasjon/drøfting i samarbeidets fora har hver enkelt av de 9 partnerne i samarbeidet.

Buskerudbysamarbeidet kan på eget initiativ og/eller etter henvendelse fra deltakende parter og andre relevante eksterne aktører også bidra i prosesser som er avgjørende for oppnåelse av samarbeidets mål.

Adm. styringsgruppe behandlet saken i møte 2. februar 2018. Etter møtet i administrativ styringsgruppe har Kongsberg kommunestyre gjort vedtak om å si nei til videre forhandlinger om Bypakke Kongsberg. Sak om bypakke Kongsberg er derfor tatt ut av planen over.

***Forslag til konklusjon:*** *Forslag til Plan for Buskerudbysamarbeidet første halvår 2018 legges til grunn for arbeidet.*

**Sak 06/18 Status**

**Rapportering belønningsmidler 2014-17**I brev av 14. november 2017 fra Samferdselsdepartementet om rapportering Buskerudby-samarbeidets heter det at “*Byområdet skal nå levere sluttrapportering for hele avtale-perioden. Det er viktig at resultatene rapporteres ut fra målene i avtalen. Ved vurdering av måloppnåelsen skal utviklingen i kollektivtrafikken og personbiltrafikken legges til grunn, jf. ordningens retningslinjer.*

Frist for rapporteringen er 31.1.2018. Rapporten ble oversendt Samferdselsdepartementet etter møtet i administrativ styringsgruppe fredag 2. februar 2018 med gjenpart til samarbeidets partnere. Under gjengis sammendraget. Rapporten følger som eget separat vedlegg.
Gjennomføring av tiltak og økonomi

Belønningsavtalen for 2014-17 ble undertegnet i desember 2014. Handlingsplanen for

perioden med tiltaksplaner for 2014 og 2015 ble vedtatt av politisk styringsgruppe (ATMutvalget) i februar 2015, og senere revidert i februar 2016 med tiltaksplan 2016 og i februar 2017 med tiltaksplan 2017. Handlingsplanen for perioden 2014-17 var opprinnelig på 308,6 mill. kr. Buskerudbyen er tildelt 15 mill. kr i ekstramidler i 2015 og i 2016 og 20 mill. kr i 2017, slik at planen nå har en ramme på 358,6 mill. kr. For perioden 2014-17 har Buskerud-byen mottatt 358,3 mill. kr i belønningsmidler. Buskerudbyen har gjennom tiltaksplan 2017 fordelt 100 mill. kr. I perioden 2014-17 er det gjennomført tiltak for til sammen 293,5 mill. kr som fordeler seg slik:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2014-tiltak | 2015-tiltak | 2016-tiltak | 2017-titak | Tilsammen |
| Gjennomført 2015 | 67,5 | 24,2 |  |  | 91,9 mill |
| Gjennomført 2016 | 2,0 | 60,1 | 53,9 |  | 116,1 mill |
| Gjennomført 2017 |  | 4,2 | 23,9 | 57,2 | 85,4 mill |
| **Avtaleperioden 14-17** | **69,5** | **88,6** | **78,2** | **57,2** | **293,5 mill** |
| Rest |  | 3,8 | 16,0 | 45,2 | 65,0 mill |

Som det går fram av tabellen er det i 2017 gjennomført tiltak for rundt 85 mill. kr. Rest

tildelte belønningsmidler er 65,0 mill. kr. De fleste av de resterende tiltakene er igangsatt

og vil være gjennomført tidlig i 2018, mens noen er under planlegging og gjennomføres i

løpet av 2018. De største bevilgningene er gitt til å forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken og infrastrukturtiltak sykkel. Mange av disse tiltakene er omfattende og

kompliserte. Gjennomføring vil derfor først kunne skje året etter at bevilgning er gitt.

Resultater og nøkkeltall

Kommunene i Buskerudbyen har en befolkningsvekst på til sammen 0,8 prosent i 2017 og

4 prosent i perioden 2014 -17. Den positive utviklingsretningen mht. passasjertall for

kollektivtrafikken i Buskerudbyen fortsatte i 2017 med en samlet økning for tog og buss på

4,2 % og til sammen 15,5 % i perioden 2014-17. Antall togpassasjerer økte i 2017 med 2

% og i perioden 2014-17 med ca 35 %. Mens buss hadde en økning med 5 % i 2017. Buss

har dermed hatt en økning på 12,2 % i perioden. Grafen nedenfor viser hvordan utviklingen de fire siste årene har vært ned hensyn til befolkning, biltrafikk og passasjerutvikling kollektiv.

*Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektiv spesifisert på buss og tog fra 2013 til 2017*



Byindeksen for 2015 viste økning i biltrafikken på 1,8 prosent, i 2014 var det nedgang på

0,2 prosent. For 2016 var byindeksen på 0,16 og i 2017 er den på – 0,2 %. Samlet for

perioden en økning på 1,6 %. Ser en spesifikt på tellepunktene gis det ikke noen entydig tendens. Som tidligere påpekt, er det lite realistisk å forvente å ha nullvekst i biltrafikken på kort sikt, så lenge befolkningsveksten er høy og det ikke er tilgjengelig økonomiske midler til å styrke kollektivtilbudet i tilstrekkelig grad.

**Omdisponeringer belønningsmidler**Administrativ styringsgruppe har i møte 2. februar 2018 foretatt omdisponeringer for å sikre midler til igangsatte prosjekter og tiltak fram til ny belønningsavtale foreligger.

Fakturaføring for 2017 hos Buskerud fylkeskommune som er regnskapsførende enhet for belønningsmidlene ble avsluttet 17.1. Under følger en oversikt over status for utbetalinger på de enkelte tiltaksområdene og restbeløp etter de omdisponeringer som ble gjennomført i møte 2. februar 2018.

**Tiltaksområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet**De rundt 8 millionene som gjenstår er avsatt til forsterket rutekjøring første halvår 2018.

**Tiltaksområde 2 Infrastrukturtiltak kollektiv**Rest 26 millioner kr hvorav 20 millioner kr er disponert til Bragernes kollektivknutepunkt som vil stå ferdig høsten 2018. Videre 3 millioner til trygge sykkelparkeringer på kollektivknute-punkt (Kongsberg stasjon, Hokksund stasjon, Brakerøya stasjon og Lierbyen stasjon (bussterminal)). Sykkelparkeringene er under planlegging. Det samme gjelder tiltak på Lier stasjon til 1,65 millioner kr.

**Tiltaksområde 3 Sykkel**Rest 19,9 millioner kr som ikke er fakturert omfatter 4,5 millioner til gangs/sykkelvei/parkering Hauges gt/RV 35 i Hokksund (tiltaket er under arbeid). Ca 3 millioner er avsatt til sykkelhotell Mjøndalen stasjon (planer klare, men det er vanskelig å finne plass å sette det på) og ca 6 millioner til 2. etappe sykkelveg på gammel jernbanetrase inn mot Lierbyen (enighet mellom vegvesenet og kommunen og klart til oppstart). Resten er i stor grad planleggingsmidler for sykkeltiltak i samsvar med handlingsprogrammet som ble fordelt i 2017 og der gjennomføring vil skje i 2018.

**Tiltaksområde 4 Miljøvennlige reiser**Rest 4,2 millioner kr hvorav ca 1,9 til gjennomføring av parkeringspolitikken. Restmidler er ikke fakturerte, men tildelte midler innenfor Reis Smart og Feie for egen dør.

**Tiltaksområde 5,6 og 7**Restmidler vil i stor grad gå til å dekke opp igangsatte prosjekter og drift fram til ny belønningsavtale foreligger. Administrativ styringsgruppe tilførte tiltaksområde 6 noe mer midler for å videreføre planarbeid med Buskerudbypakke2 og bypakke Kongsberg og evt. forberedelser til byvekstavtale.

Administrativ styringsgruppe gjorde i møte 2. februar 2018 slikt vedtak:*A. Følgende forslag til omdisponeringer i tiltaksplan 2014, 2015, 2016 og 2017 vedtas av adm. styringsgruppe:*

1. *Kr 4 083 437,- stilles til disposisjon for tildeling etter inndragelse av ubrukte midler fra tidligere tildelinger:*

*2016-1.2.1 Sanntidsinformasjon (SIS) kr 13.000,-
2015-1.2.2 Nytt billettsystem for raskere og mer kundevennlig billettering kr 1.728,-
2015-1.2.4 Bedre trafikantinformasjon (TID) kr 35.375,-
2016-2.2.7 Planlegging av infrastrukturtiltak buss for BBP2 kr 200.000,-
2017-2.2.7.5 BFK/Brakar - Kollektivplan Buskerudbyen kr 150.000,-
2015-2.2.8 Planlegging av bussprioritering Mjøndalsbrua kr 14.600,-
2014-2.3.4 Pendlerparkering Lerberg (ØE3) Fv283 kr 90.000,-
2017-2.3.8 Gjennomføringsmidler for pendlerparkering i NEK kr 1.000.000,-
2016-3.2.1 Nedre Eiker gang- og sykkelveg Vinnes (NE2.1)kr 280.401,-
2016-3.3.2 Lier - G/S langs Terminalen (L3.2) kr 70.035,-
2016-4.1.1 Drammen: Videreutvikling av publikumsvennlig parkeringsteknologi og
 beboerparkering kr 700.000,-
2016-4.1.2 Kongsberg: Iverksetting av helhetlig parkeringsplan med
 publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering kr 500.000,-
2015-4.1.3 Hokksund: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum kr
 200.000,-
2015-4.2.1.4 Reis Smart - Lier kommune – ASKO kr 70.000,-
2014-4.2.1 Reis Smart: Tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for nærings-
 livet kr 413.503,-*

*2015-4.2.2.1 Reisevaneundersøkelse kr 50.000,-*

*2014-5.3 Prosjekt nye næringsområder for arealkrevende virksomhet kr48.400,-
2017-6.2.1 Evaluering kr 200.000,-
2015-6.2.4 Buskerudbysamarbeidets arbeid med Kongsbergbanen kr 46.395,-*

*2. Til sammen kr 805 408,- går til direkte inndekning av merforbruk slik:*

 *2015-1.2.1 Sanntidsinformasjon (SIS) kr 9.840,-*

*2014-1.2.4 Bedre trafikantinformasjon (TID) kr 26.805;-*

*2016-1.2.6 Driftsmidler til SIS og TID kr 14.492,-*

*2015-2.2.2.2 Utredning av holdeplasser i Buskerudbyen (F15.1) kr 31.416,-*

*2016-2.2.2.21 Ny busstrase Klopptjerngata i Mjøndalen kr 90.710;-
2016-3.4.3 Kampanjer og annen tilrettelegging kr 18.017,-*

*2017-3.4.3 Kampanjer og annen tilrettelegging kr 120.828,-*

*2015-3.4.4 Planlegging regionalt sykkelnett/regional sykkelplan.
Forberedelse til BBP2 kr 22.993,-*

*2016-3.4.4 Planlegging regionalt sykkelnett/regional sykkelplan. Forberedelse til
 BBP2 kr 5.597,-*

*2015-3.4.5 Sykkelregnskap kr 10.883,-*

*2014-6.1 Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1 kr 231.734,-*

*2015-6.1 Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1 kr 222.093;-*

*3. Kr 3-278 029,- tildeles til følgende tiltak:*

 *Inndekning omdisp 2015-4 kr 198.186,-*

 *2017-2.2.2 Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på*

 *eksisterende knutepunkter /bussteminaler og oppgradering av
 eksisterende/nye holdeplasser kr 30.000,-
 2017-3.4.3 Kampanjer og annen tilrettelegging kr 242.478,-
 2017-3.4.12 Sykle til jobben kr 160.000,-
 2017-3.4.13 Aktiv på skoleveien kr 290.000,-
 2017-6.1 Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1kr 2.357.365,-*

**Sykkelregnskap 2016 for Buskerudbyen**
Det er utarbeidet sykkelregnskap for Buskerudbyen med utgangspunkt i 2016. Regnskapet skal oppdateres annenhvert år. [www.buskerudbyen.no/sykkelregnskap/](http://www.buskerudbyen.no/sykkelregnskap/)

**TØI rapport om sykkelvaner**I et samarbeid mellom Statens vegvesen, Byutredningen og Buskerudbyen, ble TØI engasjert for å gjennomføre tellesykkel/fartsmodell i Buskerudbyen. Undersøkelsen er gjennomført i Oslo tidligere, og nå gjennomført i flere byer i Norge (Tromsø. Bodø, Trondheim, Moss og Nedre Glomma). Rapporten kan lastes ned fra TØI sine websider. [Tellesykkel Buskerudbyen](https://www.toi.no/publikasjoner/tellesykkel-buskerudbyen-article34659-8.html)

**Sykkelkampanjer**

* Sykle til jobben: Liten nedgang

Sykle til jobben-aksjonen gjennomføres i samarbeid med Bedriftsidretten. Buskerudby-samarbeidet deltar i Sykle til jobben-aksjonen for å stimulere til økt bruk av sykkel eller gange til jobb, skole og fritidsaktiviteter. Samarbeidet bidrar med midler til gratis deltakelse i Sykle til jobben-aksjonen for beboere og ansatte i virksomheter innenfor Buskerudbyen og koordinerer aksjonen mellom partnerne og Bedriftsidretten. I 2017 var det 1 453 aktive deltagere med i aksjonen. Dette er en liten nedgang på 33 person fra året før (1 486).

* Sykkelpromotering for studentene – Drammen Live 24 Artikkel

For å promotere Drammen som sykkelby, og muligheter for å bruke sykkel i distriktet, arrangerte samarbeidet en kampanjedag utenfor Høgskolen i Sør-Norge på Papirbredden onsdag 30. august. Drammen kommune stod for arrangementet, med støtte fra Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune, og sekretariatet.

* Sykkelvelgeren sykkelvelgeren.buskerudbyen.no

Utstilling for å vise frem det store utvalget av forskjellige typer sykler som finnes og promotere lokale sykkelbutikker. Utstillingen bestod av en lastesykkel, installasjon og medfølgende interaktiv skjerm på et nettbrett på Drammensbiblioteket. Denne siste hadde over 400 unike besøkende. Utstillingen stod oppe fra 19. september til 4. november 2017.

* Lysrazzia: Kun halvparten med lys på sykkelen

Kontroll av syklister og deres lysbruk – Lysrazzia – ble gjennomført 24. oktober 2017 på tre steder på Kongsberg, samt ved Drammen og Mjøndalen stasjon. Totalt var det 55 % av syklistene som hadde lovpålagt lys. Samme aksjon fra 2016 hadde 71 %, og i 2015 hadde kun 46 % lys både foran og bak på sykkelen. Videre arbeid med å få flere til å bruke lys tas med inn i informasjonskampanjer og har fokus i Pigg med pigg.

* Pigg med pigg en stor suksess

Det ble skiftet over til piggdekk på totalt 640 sykler på Pigg med pigg-kampanjen i høst. Man skulle stoppe på 400, men ved stopp-dato 14. november var det så stort trykk og mange var på venteliste som fortsatt fikk lov til å bytte. Det var ventelistene på grunn av mangel på dekk og sene leveranser av bestilte dekk. Alle sykkelbutikkene er positive til kampanjen og ønsker å fortsetter neste vintersesong. De selger mye ekstrautstyr og service, som er positivt både for kvaliteten på sykkelparken og butikkene. Det er fortsatt kunder som spør etter mulighet til å skifte med kampanjen tidlig i 2018. Noen butikker har sett muligheten og fortsatt med gratis skifte av dekk. Flere opplever også at det er mer fokus på sykkel innad i Buskerudbyen nå enn før. Noe som resulterer i at man har fremme sykkelutstyr hele året (dette ble pakket ned for vinteren før) og man selger flere sykler hele året. Kampanjen inkluderer fortsatt vårsjekk og skifte tilbake til «sommerdekk» til de som var raske nok til å være med på kampanjen.

**Bemanning sekretariatet**Etter behandling i administrativ styringsgruppe i møte 10. november 2017 ble engasjement som daglig leder og engasjement som prosjektleder areal og transport lyst ut som minikonkurranse innenfor rammeavtalene. Fra 1.1.2018 er det inngått avtale for et år med mulighet for forlenging med et år, med Tor Atle Odberg, Citiplan som daglig leder og med Jomar L. Langeland, Civitas som prosjektleder areal og transport. Høsten ble Olav Fossli, Civitas engasjert på deltid for et år med mulighet for et år forlengelse, for bl.a. å bistå med utarbeidelse av hovedrapport Buskerudbypakke 2 og Kongsbergpakka. Gun Kjenseth, prosjektleder, Trond Solem, prosjektleder sykkel og Ingunn Larsen, prosjektleder kommunikasjon fortsetter på heltid med ansettelse i Øvre Eiker kommune som vertskommune. Administrativ styringsgruppe har i møte 2. februar gitt sin tilslutning til at det lyses ut et deltidsengasjement som prosjektleder samferdsel for et år.

 ***Forslag til konklusjon:*** *Status tas til orientering*

 **Sak 07/18 Eventuelt**

**Vedlegg 1**

**Møtereferat ATM-utvalget**

**Møte nr. 6/17** - **15.12.2017**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tilstede** | **ATM-utvalget:** Roger Ryberg, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune, lederGunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommuneTore Opdal Hansen, ordfører, Drammen kommune Hans Kristian Sveaas, varaordfører, Øvre Eiker kommuneBent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommuneKarl Sandsmark, Styrings- og strategistab, Statens vegvesen region sørOve Skovdahl, Seksjonssjef, Regional Samhandling Øst, Jernbane-direktoratetJan Fredrik Lund, avdelingsdirektør Vegdirektoratet, Statens vegvesenBjørne Grimsrud, assisterende vegdirektør, Statens vegvesenHelen Bjørnøy, fylkesmann i Buskerud**Fra administrasjonen:**Trude Andresen, rådmann, Øvre Eiker kommuneAstri Taklo, avdelingsdirektør, Statens vegvesen region sørTruls Hvitstein, rådmann, Nedre Eiker kommuneTrond Julin, rådmann, Drammen kommuneBente Gravdal, rådmann, Lier kommuneHans Petter Christensen, assisterende fylkesmann i BuskerudSara Brøngel Grimstad, prosjektleder, JernbanedirektoratetDavid Ramslien, prosjektleder, Statens vegvesen region sørOle Magnus Haug, Styrings- og strategistab, Statens vegvesen region sørAlberte Ruud, seniorrådgiver Vegdirektoratet, Statens vegvesen**Fra sekretariatet:**Tor Atle Odberg, daglig lederGun Kjenseth, prosjektleder by-/ og stedsutviklingJomar Lygre Langeland, prosjektleder areal og transportIngunn Larsen, prosjektleder kommunikasjonTrond Solem, prosjektleder sykkel |
| **Forfall** | Kari Anne Sand, ordfører, Kongsberg kommune |
| **Møtested** | Biskopsrud, Buskerud fylkeskommune, Drammen |
| **Tidspunkt** | Fredag 15. desember 10:30 – 12:00 |

Innkalling og dagsorden godkjent.
 **Sak 37/17 Referat fra møte nr 5/17
*Konklusjon:*** *Referatet godkjent.*

**Sak 38/17 Status

Konklusjon:** Statussaker tas til orientering

**Sak 39/17 Budsjett samarbeidsmidler 2018**

Gun Kjenseth orienterte om budsjettforslaget. ***Konklusjon:*** *Budsjett samarbeidsmidler 2018 holdes på samme nivå som i 2017 med total ramme for 2018 på 3 350 000.*

**Sak 40/17 Møteplan Buskerudbysamarbeidet 2018**

Møteplanen sees i sammenheng med prosessplan for Buskerudbypakke2. Høringsfristen for administrativt forslag Buskerudbypakke 2 er satt til 23. februar. Sekretariatet tilpasser møteplanen.
***Konklusjon:*** *Møteplanen godkjennes med endringer tilpasset prosessplan Buskerudbypakke2*

*.*

**Sak 41/17 Justering Buskerudbypakke 2**

Tor Atle Odberg orienterte om administrativt forslag til Buskerudbypakke 2 foreslått lagt ut på høring.

I ATM-utvalgsmøtet 24. november fikk tidsplan med høringsfrist 5. februar 2018 tilslutning. Det ble nå foreslått å sette høringsfristen til 23. februar. Sekretariatet justerer forslag til prosessplan og møteplan for Buskerudbysamarbeidet våren 2018.

Det var enighet om å gjennomføre en lokalpolitisk prosess i perioden 1. – 15. mars slik at ATM-utvalget 23. mars kan komme fram til forslag til Buskerudbypakke 2 som kan oversendes Statens Vegvesen for kvalitetssikring.

Fra Statens Vegvesens side ble det påpekt at det er avsatt knapp tid til deres kvalitetssikring fra 23. mars til 25. mai.

Flere påpekte at det må være en ambisjon å få lokalpolitisk behandling av revidert forslag til Buskerudbypakke2 før sommerferien.

***Konklusjon:*** *Forslag til hoveddokument for justert Buskerudbypakke 2 med fire pakkeforslag og tre forslag til bomsystem legges ut på høring fram til 23. februar 2018.*

**Byutredning Buskerudbyen**

Statens vegvesen har sendt eget referat fra dette møtet.

**Vedlegg 2**

## SAKSFREMLEGG:

Buskerudbypakke 2 – status etter høring

Versjon: 12.02.2018

## 1. Hensikt med saken

Saken legges frem for å orientere om status og innhold i arbeidet med justert Buskerudbypakke 2, og legger til rette for å anbefale forslag til lokalpolitisk sluttbehandling.

## 2. Saksgang så langt

Forslag til Buskerudbypakke 2 ble vedtatt av by- og kommunestyrene og Buskerud fylkesting september 2016. I vedtaket ble det forutsatt at Nasjonalt Transportplan (NTP) 2018-29 skulle inneholde full statlig finansiering av nytt løp på E134 Strømsåstunnelen, fornyelse av RV282 Holmenbrua og to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund. Nasjonal Transportplan 2018-29 som ble fremlagt våren 2017 inneholdt ikke to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund, og forutsatte at Strømsåstunnelen og Holmenbrua finansieres 50% med bompenger. Dette utløste behov for fornyet lokalpolitisk behandling.

Utredningsprogram for justert Buskerudbypakke 2 ble vedtatt i fylkestinget, bystyret i Drammen og kommunestyrene i Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier våren 2017:

1. *By-/kommunestyre/fylkesting slutter seg til vedlagt utredningsprogram med opplegg for medvirkning for justert Buskerudbypakke 2. Tidsrommet for innspillsfasen justeres til perioden 21. august – 29. september. Åpne møter vil bli gjennomført etter stortingsvalget.*
2. *ATM-utvalget fastsetter utredningsprogrammet, utarbeider høringsforslag og anbefaler forslag til lokalpolitisk sluttbehandling, og gjør eventuelle tilpassinger av prosessen.*
3. *Forslag til justert Buskerudbypakke2 legges fram for endelig behandling i by- / kommunestyrer / fylkesting i mai - juni 2018.*

Ved behandlingen i fylkestinget ble følgende punkter vedtatt i tillegg til felles innstilling:

1. *Det utarbeides ulike tiltakspakker med utgangspunkt i vedtatt BBP2 av september 2016 og innspill i medvirkningsprosessen slik som aksjonsgruppas forslag er å anses, skal utredes og legges frem for politisk behandling.*
2. *Buskerud fylkeskommune ber om at det utredes et nytt vei-alternativ med direkte kobling av bydelene Konnerud/Fjell med E 18 uten tilfartsveg vest del 2/Tilfartsveg Konnerud.*

I Drammen bystyre ble følgende vedtatt i tillegg til felles innstilling:

*Innbyggerforslaget fra ”Aksjonsgruppa nei til bommer innenfor Drammens kommunegrenser”, behandles på lik linje med andre innspill i de forestående innspills- og høringsfasene.*

ATM-utvalget fastsatte utredningsprogrammet 23. juni 2017, og prosessen er gjennomført i.h.t. utredningsprogrammet. I prosessen ble det gjennomført en åpen innspillsrunde i september - oktober 2017. ATM-utvalget behandlet høringsforslag til justert Buskerudbypakke 2 den 15. desember 2017 og la dette ut på høring i perioden 20. desember – 23. februar. Rapport fra innspills- og høringsrunden ligger vedlagt saken.

## 3. Saksgang fra nå og frem til endelig vedtak

ATM-utvalget møtes 23. mars med hensikt å anbefale forslag til lokalpolitisk sluttbehandling.

Anbefalt forslag oversendes Statens vegvesen Vegdirektoratet for kvalitetssikring før endelig lokalpolitisk behandling i mai-juni 2018. Etter endelig lokalpolitisk vedtak om bypakke oversendes bypakka Statens vegvesen Vegdirektoratet som grunnlag for forhandlinger om byvekstavtale med staten. Byvekstavtale omtales senere i saken. Statens vegvesen Vegdirektoratet vil deretter oversende bypakka/byvekstavtalen til Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet fremmer deretter stortingsproposisjon. Stortingsvedtak må foreligge før brukerbetaling/bomordning kan settes i drift.

## 4. Innholdet i forslag til Buskerudbypakke 2

Administrativt forslag til justert Buskerudbypakke 2 med forslag til fire alternative tiltakspakker og tre alternative bomsystemer, ble lagt ut til høring av ATM-utvalget 15. desember 2017.

### 4.1 Mål

Følgende mål for Buskerudbypakke 2 er vedtatt i sak om utredningsprogram for justert Buskerudbypakke 2 i juni 2017:



Disse målene bygger blant annet på areal- og transportplan for Buskerudbyen, og på kommunenes kommuneplaner.

Disse målene er i tråd med nasjonale føringer for bypakker/byvekstavtaler. Nasjonal Transportplan 2018-29 (NTP) ble lagt frem våren 2017 og fastsetter et mål om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette innebærer nullvekst i persontransport med bil i byområdene. Gjennomgangstrafikk og nyttetransport er unntatt nullvekstmålet.

### 4.2 Bypakke som grunnlag for byvekstavtale

En lokalpolitisk vedtatt bypakke som tilfredsstiller nullvekstmålet vil være grunnlag for forhandlinger om byvekstavtale med staten. Byvekstavtalene inneholder statlige midler og skal bidra til å nå mål om miljøvennlig transport i byområdene, herunder nullvekst i personbiltrafikken i byene. Statens vegvesen har høsten 2017 gjennomført en [byutredning for Buskerudbyen](https://www.ntp.dep.no/By/Byutredninger/_attachment/2107862/binary/1226057?_ts=16073fe5928) som gir et kunnskapsgrunnlag for forhandlinger om byvekstavtale. Byutredningen viser at foreslåtte kombinasjoner av alternative tiltakspakker og bomsystemer tilfredsstiller statens krav til byvekstavtaler.

Buskerudbyområdet har frem til nå mottatt om lag 640 mill kr gjennom avtale om belønningsmidler med staten. I følge NTP 2018-29 vil belønningsordningen fases ut som egen ordning, men midlene skal videreføres i byvekstavtalene. Dersom det ikke oppnås enighet om en lokalpolitisk vedtatt bypakke med bompengefinansiering vil grunnlaget for statlige midler gjennom både belønningsavtale og byvekstavtale falle bort.

### 4.3 Hovedinnhold i tiltakspakkene

Fire tiltakspakker med ulike profiler lå ute på høring i perioden 20. desember 2017 til 23. februar 2018.

Alle tiltakspakkene har stor felles «grunnpakke», med satsing på kollektivtrafikk, sykling og gåing på minimum samme nivå som forslag til Buskerudbypakke 2 fra 2016. Antall bussavganger øker kraftig både i rushtid, på kveldstid og i helgene. Det er satt av midler til å gjøre det enklere og billigere å reise kollektivt. En rekke framkommelighetstiltak skal sikre at bussen blir raskere og mer punktlig. I forhold til opprinnelig Buskerudbypakke 2, er kollektivtiltak i Rosenkrantzgata redusert vesentlig. Kollektivknutepunkter skal rustes opp og det skal etableres flere pendlerparkeringsplasser. Flere viktige vegprosjekt for økt sikkerhet, framkommelighet og byutvikling foreslås bygget. Sykkeltiltak prioriteres i tråd med *Felles sykkelplan for Buskerudbyen.* Tiltakene i «grunnpakka» for kollektiv, sykkel og gange skal gi et godt alternativ til bilbruk når det etableres bomsystem.

I høringsforslaget er det vist 4 ulike tiltakspakker:

1. Tiltakspakke 1 – ekstra satsing på kollektivtrafikk og sykkel
2. Tiltakspakke 2 – mer vegtiltak inkl. tilfartsveg vest del 2
3. Tiltakspakke 3 – mer vegtiltak inkl. tilfart Konnerud
4. Tiltakspakke 4 – større pakke inkl. hele tilfartsvegsystemet

Det vises til vedlegg for nærmere beskrivelse av pakkenes sammensetning og måloppnåelse

### 4.4 Tre alternative bomsystemer

Analyser viser at bompenger er nødvendig både for å finansiere tiltakene og for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken. Felles for de foreslåtte bomkonseptene er:

* Timesregel, dvs at det betales kun for én passering i løpet av én time, uavhengig av hvor mange bommer som passeres.
* Månedstak, dvs at det ikke betales for mer enn 70 passeringer pr måned
* Lette nullutslippskjøretøy (elbiler) betaler 50 % av full takst

Det er lagt til grunn rushtidstakst dvs at taksten er høyere i rushtid morgen og kveld (kl 07-09 / 15-17).

Det er vurdert en rekke ulike bomkonsepter, hvorav følgende tre konsepter er vurdert som mest relevante:

* Bommer på dagens kommunegrenser
* Bommer på dagens kommunegrenser og på bruer i Drammen
* Bommer på dagens kommunegrenser og bynære snitt i Drammen

Bomsystem med mange bompunkter gir de laveste takstene, fordi flere er med på å betale. De gir også størst effekt i de mest trafikkbelastede områdene.

## 5. Innspills- og høringsuttalelser

Det har vært gjennomført en åpen innspillsrunde i september - oktober 2017, se [innspillsrapport,](https://drive.google.com/file/d/1Ywg_KBD3qp6iN2wxhE0doWNs4FNzP6Kx/view) som også inneholder faglige vurderinger av innspillene. I tråd med vedtakene i Drammen bystyre og Buskerud fylkesting, er innbyggerinitiativets forslag faglig vurdert i innspillsrapporten. ATM-utvalget behandlet høringsforslag til justert Buskerudbypakke 2 den 15. desember 2017 og la dette ut på høring i perioden 20. desember 2017 – 23. februar 2018. Det vises til vedlagt høringsrapport.
(Kort oppsummering av høringen og eventuelle endringer som følge av den tas inn her)

## 6. Felles oppsummering og anbefaling fra rådmennene

Buskerudbyen/Drammensområdet har befolknings- og trafikkvekst, som forventes å fortsette i årene som kommer. Over tid vil dette føre til stadig oftere og lengre køer på veinettet og økte miljøproblemer, dersom det ikke blir tatt grep for å løse opp i trafikkproblemene. Buskerudbypakke 2 er et helhetlig grep som tar tak i kapasitetsproblemene fra 3 vinkler:

* Kollektivtransport, sykling og gange gjøres mer attraktivt og gjør det enklere å benytte andre reisemidler enn privatbiltransport.
* Enkelte kritiske veiforbindelser bygges, og avlaster og/eller utvider dagens veinett.
* Bompenger fører til redusert privatbiltrafikk og bedre fremkommelighet.

De ulike tiltakspakkene innebærer alle et helhetsgrep som ledd i langsiktig byutvikling. Alle pakkeforslagene viderefører mål og byutviklingsgrep som er valgt gjennom bl.a. areal- og transportplan for Buskerudbyen, mål i samarbeidsavtalen for Buskerudbysamarbeidet, og statlige føringer for utvikling av transportsystemet i byområder. Alle de alternative pakkene skal bidra til enklere transporthverdag, bedre bymiljø, begrensede klimagassutslipp, og skal tilrettelegge for fortsatt vekst og utvikling i byområdet. En godt fungerende infrastruktur er svært viktig for næringslivet, både med hensyn til næringstransporter og arbeidstakernes mulighet til å gjennomføre sine reiser.

Uten en bypakke vil byområdet stå uten finansiell mulighet til å bygge ny transportinfrastruktur. Hverken kommunene eller fylkeskommunen har finansiell kapasitet til å løse transportutfordringene med egne midler. Grunnlaget for å få statlige midler gjennom belønningsmidler eller byvekstavtale vil også falle bort uten lokalt vedtak om bypakke. Dette vil bl.a. innebære at kollektivtilbudet vil bli redusert på flere bussruter.

Gjennom utredningsprogrammet er ATM-utvalget gitt mandat til å anbefale forslag til lokalpolitisk sluttbehandling. Alle de fremlagte tiltakspakkene og bomsystemene er valgbare, og gir en god og fremtidsrettet transportløsning for byområdet. Gjennomførte utredninger og prosess tilsier at en justert Buskerudbypakke 2 bør ligge innenfor rammen av de fire tiltakspakkene og tre bomsystemene som her er fremlagt. Rådmennenes felles forslag til vedtak legger til rette for at ordførerne stiller i ATM-utvalget med tilstrekkelig åpent mandat til å kunne anbefale omforent løsning.

**Vedlegg:**

1. Høringsforslag til justert Buskerudbypakke 2, datert 20.12.2017. Behandlet i ATM-utvalget 15.12.2017.
2. Høringsrapport – justert Buskerudbypakke 2, datert xxxx

**Lenker:**1. [Innspillsrapport - justering Buskerudbypakke 2, datert 06.12.2017.](https://drive.google.com/file/d/1Ywg_KBD3qp6iN2wxhE0doWNs4FNzP6Kx/view)
2. [Byutredning Buskerudbyen datert 15.12.2017.](https://www.ntp.dep.no/By/Byutredninger/_attachment/2107862/binary/1226057?_ts=16073fe5928)
**Rådmennenes felles forslag til vedtak**

1. Høringsforslagene til Buskerudbypakke 2 med mål, faglige utredninger, håndtering av innspill og høringsmerknader danner grunnlag for endelig forlag til Buskerudbypakke 2.
2. By-/kommune-styret/fylkestinget ber ATM-utvalget komme frem til en omforent Buskerudbypakke 2 innenfor rammen av de fremlagte 4 tiltakspakkene og 3 bomsystemene, jf. vedtakspunkt 2 i behandling av utredningsprogram, juni 2017.
3. Endelig forslag til Buskerudbypakke 2 legges frem for sluttbehandling i juni 2018.
4. **Vedlegg 3**



**Vedlegg 4**

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk

Søknad for perioden 2018-2021 fra Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommuner og Buskerud fylkeskommune

1 Bakgrunn 2

1.1 Buskerudbysamarbeidet – et langsiktig samarbeid om areal, transport og miljø 2

1.2 Kort om Buskerudbyen 2

1.3 Mål for Buskerudbyen 2

2 Avtale om belønningsmidler 2010-2013 og 2014-17 3

2.1 Politiske forpliktelser er fulgt opp 3

2.1.1 Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 3

2.1.2 Buskerudbypakke 2, Bypakke Kongsberg og Byvekstavtale for Buskerudbyen 4

2.1.3 Samordnet parkeringspolitikk fulgt opp og i kontinuerlig utvikling 4

2.1.4 Busstilbudet er styrket 5

2.1.5 Satsing på sykkel er fulgt opp 5

2.1.6 Smarte reiser er i utvikling 5

2.2 Utvikling på trafikkområdet viser at Buskerudbyen er på riktig vei 6

2.2.1 Mål og resultater for avtaleperioden 2014-17 6

3 Grunnlag for søknad om belønningsmidler 2018-21 8

3.1 Ny kunnskap om muligheter for å påvirke trafikkutvikling framover 8

3.1.1 Mål bør være kunnskapsbasert 8

3.1.2 Nytt og bedre kunnskapsgrunnlag foreligger nå 8

3.1.3 Byutedning for Buskerudbyen 8

3.2 Fra avtale om belønningsmidler til bypakke og byvekstavtale 9

3.2.1 Ny avtale om belønningsmidler vil sikre kontinuitet i samferdselssatsingen 9

3.2.2 Ny avtale kan inneholde forutsetning om overgang til byvekstavtale 9

4 Avtale om belønningsmidler for 2018-21 10

4.1 Mål og indikatorer 10

4.2 Økonomisk rammer og viktige innsatsområder 10

4.2.1 Videreføring av styrket busstilbud og øke bussenes fremkommelighet 11

4.2.2 Videreføring av helhetlig parkeringspolitikk og teknologiimplementering for attraktive, levende byområder, smarte reiser og bedre miljø 11

4.2.3 Videreutvikling av sykkeltilbudet 13

4.3 Forslag til handlingsprogram 2014-2017 13

# Bakgrunn

## Buskerudbysamarbeidet – et langsiktig samarbeid om areal, transport og miljø

Buskerudbysamarbeidet ble formelt etablert 1.1.2010 ved inngåelse av en samarbeidsavtale mellom de ti partnerne; kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket (nå Jernbanedirektoratet), Kystverket og Fylkesmannen i Buskerud.

Brakar, operatørselskaper for kollektivtrafikken, inngår også i et av Buskerudbyens samarbeidsfora; fagrådet. I tillegg involveres næringslivets organisasjoner, NSB og andre interessegrupper ved behov.

Buskerudbysamarbeidet er et politisk styrt samarbeid, sammen med statsetatenes administrative ledere. Avtalen mellom samarbeidspartnerne forutsetter at samarbeidet skal være kunnskapsbasert og løsningene skal baseres på konsensus.

Partnerne ble i 2014 enige om å videreføre samarbeidet etter 2015 med en langsiktig tidshorisont. Fylkesmannen, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet har gitt sin tilslutning til en videreføring av samarbeidsavtalen. Kystverkets interesser ivaretas nå av Fylkesmannen.

## Kort om Buskerudbyen

Buskerudbyen (i alt 164.599 innbyggere)[[1]](#footnote-1) er i sterk vekst og utgjør en sammenhengende korridor vest for Oslo/Akershus. Buskerudbyen er et sammensatt byområde bestående av kommunene Lier (25.740), Drammen (68.363), Nedre Eiker (24.718), Øvre Eiker (18.562) og Kongsberg (27.216). Regionbyen Drammen, teknologibyen Kongsberg og småbyene Hokksund og Mjøndalen utgjør sammen med en ny fjordby på Lierstranda og tettstedet Vestfossen, de prioriterte utviklingsområdene.

Hele korridoren fra Lier til Kongsberg er bundet sammen av jernbane og flere stamveger; E18 gjennom Lier og Drammen, E134 fra Drammen gjennom Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Rv23 fra Lier mot Oslofjordforbindelsen og Rv35 fra Hokksund mot Åmot.

Togtilbudet fra Drammen stasjon i retning Oslo er meget bra (fem avganger pr time + tre flytog pr time). På strekningen Kongsberg-Oslo er det grunnrute med kun ett tog pr time. Å få utviklet et bedre togtilbud på strekningen Kongsberg-Oslo-Gardermoen som binder sammen Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda (det nye utviklingsområdet i Lier) er av stor strategisk betydning både for framtidig byutvikling og som kapasitetssterk ryggrad i et framtidig kollektivtilbud.

## Mål for Buskerudbyen

Buskerudbysamarbeidets mål er å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. I februar 2013 ble Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 vedtatt. I planen fremgår helhetlige strategier for utvikling av arealer og transportsystem for byområdet og med langsiktige mål for utvikling på transportområdet (fram til 2023).

Følgende hovedmål er vedtatt for areal- og transportutvikling:

1. Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
2. Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere
3. Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner
4. Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner med formål å samordne felles strategier for å møte utfordringer innen arealutviklingen og transportsystemet.

På transportområdet skal planen bidra til at nasjonalt mål om at trafikkveksten i person-transporten i byområdene skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing. Dette er senere presisert i egne mål for Buskerudbypakke 2 (jfr. Avsnitt 2.1.2).

Frem til 2023 er det et mål å endre reisevanene for innbyggerne i Buskerudbyen (jfr RVU 2009):

* Andel kollektivreisende skal dobles (fra 7 til 14%)
* Andel syklende skal dobles (fra 4 til 8%)
* Andel gående skal øke (fra 21%)
* Andel bilreisende (bilfører + passasjer) skal reduseres med minst 10 prosentpoeng (fra 65%).

For å nå disse ambisiøse målsettingene kreves det en kontinuerlig innsats innen samordnet arealutvikling og transporttiltak.

# Avtale om belønningsmidler 2010-2013 og 2014-17

Avtalen om belønningsmidler for 2010-13 (Buskerudbypakke 1) var svært viktig for å komme i gang med en helhetlig areal- og transportpolitikk for byområdet. Det vises til egen rapportering for aktiviteter og måloppnåelse i avtaleperioden som ble sendt departementet i 2014. Avtalen for perioden 2014-17 har bidratt til en kontinuitet i satsingen og har bidratt til at veksten i personbiltrafikken er redusert sammenliknet med perioden 2010-13. Rapportering for perioden 2014-17 ble oversendt Samferdselsdepartementet 2. februar 2017.

Kort oppsummert er resultatene som følger:

## Politiske forpliktelser er fulgt opp

Politiske forpliktelser i avtalene er i stor grad fulgt opp. Dette gjelder både enkelttiltak og større, mer grunnleggende rammer for videre utvikling av areal- og transportpolitikken:

### Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23

Å utarbeide en felles areal- og transportplan for Buskerudbyen, også som grunnlag for en evt. framtidig transportpakke, var en av hovedstrategiene i den første avtalen om belønningsmidler.

Regional areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, ble etter godkjenning i alle de fem by- og kommunestyrer, sluttbehandlet av Buskerud fylkesting 7. februar 2013. Forut for de politiske vedtak ble planen også behandlet i ledergruppene hos den enkelte involverte statlige etat. Planen trekker opp mål og strategier for overordnet arealbruk og transportsystem i Buskerudbyen.

Gjennom planprosessen er det etablert en politisk plattform med god forankring og et kunnskapsgrunnlag som gir et godt fundament for framtidige beslutninger om arealbruk og transportutvikling.

Planen legger i stor grad til rette for mindre bilbruk ved at det er utpekt seks prioriterte utviklingsområder som skal ta størstedelen av bolig- og arbeidsplassveksten i regionen og ved at relevante transportvirkemidler inngår som strategier i planen. Alle prioriterte byer og tettsteder har både jernbanestasjon og potensiale for helhetlig byutvikling med både boliger, arbeidsplasser, handel, service, fritids- og kulturtilbud. Ved å bo eller arbeide i disse seks prioriterte utviklingsområdene kan daglige gjøremål i stor grad foregå i det enkelte sted ved å gå og sykle eller det vil være gode muligheter for å reise miljøvennlig med tog mellom stedene og til andre større målepunkt i Osloregionen.

### Buskerudbypakke 2, Bypakke Kongsberg og Byvekstavtale for Buskerudbyen

I 2016 ble det gjort lokalpolitisk vedtak om Buskerudbypakke 2, med noen forutsetninger om innhold i framtidig Nasjonal transportplan 2018-29 (NTP 2018-29) og basert på øvrige føringer fra Samferdselsdepartementet. Forslaget inneholdt tiltak for å nå nullvekstmålet og med forslag om bompengefinansiering. På grunn av at ikke alle forutsetningene ble oppfylt i NTP 2018-29, måtte forslaget om Buskerudbypakke 2 tilbake til ny lokalpolitisk behandling og med justert innhold.

I løpet av 2017 er det gjennomført en omfattende innspillsprosess med involvering av innbyggere og interesseorganisasjoner som grunnlag for å utforme nytt forslag til Buskerudbypakke 2. Fire alternativer for bypakker og 3 alternativer for bompengefinansiering er nå utarbeidet og på høring i perioden desember 2017 - februar 2018. Det faglige arbeidet med justert Buskerudbypakke 2 har skjedd i nært samarbeid med Statens vegvesen sitt parallelle arbeid med Byutredning for Buskerudbyen. Alle de alternative bypakkene og bomsystemene oppfyller statlige krav som grunnlag for forhandlinger om Byvekstavtale for Buskerudbyen. I prosessen er det lagt opp til at Buskerudbypakke 2 skal lokalpolitisk vedtas i juni 2018.

Byutredning for Buskerudbyen inneholder også omtale av en mulig Bypakke for Kongsberg. Kongsberg kommune ønsker ikke å gå videre med en egen bompengefinansiert bypakke for Kongsberg nå. Som kjent vil det bli etablert bomstasjoner på begge sider av byen i forbindelse med finansiering av ny E134 i Kongsberg.

### Samordnet parkeringspolitikk fulgt opp og i kontinuerlig utvikling

Utvikling av samordnet parkeringspolitikk for hele Buskerudbyen har inngått som en sentral strategi i avtalene om belønningsmidler med Samferdselsdepartementet. Samordnet parkeringspolitikk i Buskerudbyen er utredet og vedtatt.

Beboerparkering er innført i Kongsberg og Drammen, boligsoneparkering er innført i Drammen, korttidsparkering med parkeringsskive for lettere håndheving av parkeringspolitikken er innført i Mjøndalen. Avgiftene for parkering har økt i Drammen og Kongsberg.

I Drammen arbeides det nå med en ny parkeringsstrategi som skal vedtas i 2018. I Kongsberg er det gjennomført en evaluering av den nye parkeringsordningen og administrasjonen har foreslått en utvidelse av ordningen til å gjelde hele sentrumsområdet og tilgrensende boligområder. Se også kap 4.2.2 for en mer utfyllende beskrivelse av pågående arbeid med parkeringspolitikk.

### Busstilbudet er styrket

Sterk opptrapping av buss- og togtilbud inngikk som en av hovedstrategiene i avtalen om belønningsmidler for perioden 2010-13, dette er videreført og til dels ytterligere styrket i perioden 2014-17.

Busstilbudet er trappet opp så sterkt som mulig i tråd med de finansieringsmuligheter som har vært tilgjengelig i perioden. En rekke tiltak for å forbedre framkommeligheten for buss er utredet og gjennomført. Videre framkommelighetstiltak vil utredes / planlegges som del av Buskerudbypakke 2. Det blir viktig å videreføre satsingen på buss frem mot en kraftigere opptrapping når bompenger innføres som del av Buskerudbypakke 2. Styrking av togtilbudet vil også være viktig for et helhetlig kollektivtilbud.

### Satsing på sykkel er fulgt opp

Sterk satsing på sykkel har inngått som strategi i avtalene om belønningsmidler med Samferdselsdepartementet.

Det er arbeidet systematisk med sykkel i Buskerudbyen. Felles sykkelplan for Buskerudbyen er vedtatt i alle kommuner og Buskerud fylkeskommune i 2017. Et oppfølgende handlingsprogram for perioden 2018-23 er utarbeidet og vedtatt i Buskerudbyens organer. Sluttbehandling av handlingsprogrammet i kommuner og Buskerud fylkeskommune vil skje vinteren 2018. Alle kommuner har nå i tillegg lokale sykkelstrategier og -planer. Sykkel inngår som tiltaksområde i Buskerudbypakke 2 med betydelig satsing.

### Smarte reiser er i utvikling

ReisSmart er et samarbeid mellom næringslivet og Buskerudbyen. Målet med samarbeidet er økt satsing på kollektive og miljøvennlige transportformer og redusert bilbruk ved jobbreiser i Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg.

Lier kommune har i samarbeid med ASKO Drammen tatt mål av seg til å redusere klimagassutslippene med 20 % fra ansattes reiser til/fra jobb. Tiltaket inngår i innsatsområde ReisSmart. Som grunnlag for tiltak er det gjennomført en reisevaneundersøkelse blant de ansatte og det er tilrettelagt informasjon om miljøvennlige reisealternativer. Resultatene viser at nær halvparten av de ansatte har signert jobbreisekontrakt der de forplikter seg til å la bilen stå én dag i uka. Ti el-sykler er kjøpt inn og lånes ut til ansatte og det er etablert ny sykkelparkering ved hovedinngangen til bedriften.

Kongsberg teknologipark har etablert dele-elsykler for bedriftene på teknologiparkens område og gjennomført el-sykkelkampanjer i samarbeid med Kongsberg kommune. Det er i tillegg etablert sykkelparkeringsanlegg ved hovedinngangen til området.

Forprosjekt for elektriske bysykler har gjennomført piloter med testing av sykler og systemer med sikte på en mulig etablering av et samkjørt nettverk av elektriske bysykler i området Asker-Kongsberg. Høsten 2017 er det gjort vurderinger rundt følgende tema:

* Samarbeid med kollektivaktører
* Finansieringsmodeller og kostnadsfordeling
* Kravspesifikasjon og anskaffelse
* Vurdere delprosjekter i kommunene

Sonderingene gjort høsten 2017 har vekket interesse hos flere aktører enn kommuner og Buskerudbyen, og det har vist at det er interesse for å føre prosjektet videre. Dette gjelder kollektivaktørene Brakar, Ruter, NSB og Bane NOR Eiendom. Prosjektet har nå dokumentert forslag til videre prosess i et beslutningsgrunnlag, en kravspesifikasjon og et finansieringsdokument. Dette vil danne grunnlaget for å ta prosjektet videre i Buskerudbyens organer og lokale beslutninger for videre deltagelse i 2018 og senere.

Som et ledd i å legge til rette for mer miljøvennlig reiser for ansatte i Vestre Viken, har Vestre Viken v/Grønt sykehus gått til anskaffelse av tre el-sykler. Syklene er finansiert av Drammen kommune gjennom midler fra Buskerudbyprosjektet. Syklene kan brukes i forbindelse med tjenestereiser på dagtid, og for utprøving privat, f.eks. teste om de fungerer som transportmiddel hjem-arbeid.

## Utvikling på trafikkområdet viser at Buskerudbyen er på riktig vei

### Mål og resultater for avtaleperioden 2014-17

***Mål***

I avtalen om belønningsmidler for 2014-17 mellom Samferdselsdepartementet og partnerne i Buskerudbyen er mål formulert slik:

*”Målet er at det i avtaleperioden skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Personbiltrafikken skal ha 0-vekst i avtaleperioden, med utgangen av 2013 som referansetidspunkt (Fotnote). Veksten i persontransporten skal således tas med kollektivtransport, sykkel og gange.*

*Fotnote:*

1. *Veksten i personbiltrafikken skal reduseres i avtaleperioden 2014-17.*
2. *Tidspunkt for oppnåelse av 0-vekstmålet er ett år etter at bompenger er iverksatt som en del av Buskerudbypakke 2, alternativt at virkemidler med tilsvarende effekt iverksettes.”*

Målet om nullvekst i personbiltrafikken i avtaleperioden er presisert gjennom en egen fotnote. Her fremgår det av punkt 2 i fotnoten at tidspunktet for oppnåelse av nullvekstmålet ikke er i selve avtaleperioden 2014-17, men ett år etter at bompenger er iverksatt som en del av Buskerudbypakke 2. I selve avtaleperioden (punkt 1) skal veksten i personbiltrafikken reduseres.

***Resultater***

I det etterfølgende gis en oppsummering av hovedresultater for perioden 2014-17.

I forbindelse med tildeling av ekstramidler i 2017 ba Samferdselsdepartementet om en redegjørelse for hvordan nullvekstmålet ville kunne nås for Buskerudbyen. En slik redegjørelse ble sendt 30.06.2017. Sluttrapportering for hele perioden 2014-17 ble oversendt 02.02.2018.

Det har ikke vært nullvekst i personbiltrafikken i perioden 2014-17, men målene slik disse er definert og presisert i avtalen med Samferdselsdepartementet, er nådd.

Byindeksen for 2017 viser en nedgang i personbiltrafikken på 0,2%. Samlet utvikling for perioden 2014-17 fremgår av figuren under.



*Figur: Utvikling i perioden 2014-17 mht befolkningsutvikling, byindeks for Buskerudbyen (personbiltrafikk), kollektivtrafikk samlet (buss og tog), busstrafikk (Brakar) og togtrafikk (NSB og Flytoget).*

***Veksten i personbiltrafikken er redusert betydelig i perioden 2014-17***

Det foreligger ikke fullt ut sammenlignbare data for utvikling i vegtrafikken for perioden 2010-13 og 2014-17. Basert på de trafikktall som foreligger er veksten i vegtrafikken (personbiltrafikken) redusert i inneværende avtaleperiode sammenliknet med perioden 2010-13.

I perioden 2014-17 har det samlet sett vært en svak vekst i personbiltrafikken; 1,6% i alt. Befolkningsveksten har i samme periode vært 4,5%. Kollektivtransporten har hatt en kraftig passasjervekst. Sterkest har veksten vært mht antall togpassasjerer; ca 35%. Veksten i antall busspassasjerer har vært ca 12 %.

***Nullvekstmålet vil kunne nås***Så langt det er mulig å dokumentere, jfr transportmodellberegninger utført i forbindelse med Byutredning for Buskerudbyen i 2017, vil nullvekstmålet kunne nås med god margin innenfor en kort tidshorisont (ett år etter innføring av bompenger som en del av Buskerudbypakke 2 og med 2013 som referanseår). Ut fra sist justerte fremdriftsplan vil en justert Buskerudbypakke 2 kunne iverksettes i 2020.

Byutredningen for Buskerudbyen viser også at nullvekstmålet kan nås for en lengre tidshorisont; 2017-2030.

# Grunnlag for søknad om belønningsmidler 2018-21

## Ny kunnskap om muligheter for å påvirke trafikkutvikling framover

### Mål bør være kunnskapsbasert

Buskerudbysamarbeidet har siden oppstarten og inngåelsen av avtalen med Samferdsels­departementet lagt ned betydelig arbeid i å forbedre datagrunnlaget for systematisk oppfølging av resultatene av de ulike tiltak og virkemidler som er satt i gang, for å kunne vurdere måloppnåelse i forhold til trafikkmålsetningene i avtalen.

I 2009 var det kun et begrenset antall tellepunkter for biltrafikk i Buskerudbyen. Det ble derfor, med bruk av belønningsmidler, etablert et mer finmasket nett med tellepunkter for å kunne måle utvikling i biltrafikk – også i rush. Statens vegvesen har ansvaret for dette arbeidet. Tellepunktene inngår nå i Byindeks for Buskerudbyen.

### Nytt og bedre kunnskapsgrunnlag foreligger nå

Gjennom en rekke fagutredninger som grunnlag for utarbeiding av Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og tilhørende konsekvensutredning, arbeid med Buskerudbypakke 2 i 2016 og Byutredning for Buskerudbyen i 2017 foreligger det nå et langt bedre kunnskapsgrunnlag for drøfting av realistiske mål for transportutvikling framover.

### Byutedning for Buskerudbyen

Arbeidet med Byutredning Buskerudbyen (se vedlegg) har pågått samtidig med at det fra lokalt hold har vært gjennomført en omfattende prosess med å justere Buskerudbypakke 2. Disse to prosessene har hatt høy grad av samordning. I koordineringen av arbeidet med byutredningen og justeringen av Buskerudbypakke 2 er det lagt stor vekt på å utforme forslag til tiltakspakker som både oppnår nullvekst i persontransport med bil og som gir grunnlag for finansiering. Byutredningens konklusjon er: *Det er fullt mulig å nå nullvekstmålet med alle fire tiltakspakker som er vedtatt sendt ut på høring desember 2017.*

I alle forslag til tiltakspakker i Buskerudbypakke 2 (se vedlegg) inngår sterk satsing på kollektivtilbudet og tiltak for syklende og gående. Det inngår også fire vegtiltak i alle pakker: Ny Holmenbru, nytt tunnelløp i Strømsåstunnelen, tilfartsveg vest del 1 og Bjørnstjerne Bjørnsonsgate fra Anchersbakken til Rundtom.

Tiltakspakke 1 innebærer ekstra satsing kollektivtrafikk og sykkel. I Tiltakspakke 2 og 3 inngår flere vegtiltak, inkludert Tilfartsveg vest del 2 (pakke 2) og Tilfart Konnerud (pakke 3). Tiltakspakke 4 er den mest omfattende pakken, og inkluderer hele tilfartsvegsystemet.

De innledende analysene av ulike type virkemidler viste at bompenger er det virkemiddelet i Buskerudbypakke 2 som har klart sterkest innvirkning når det gjelder å redusere biltrafikken. Det betyr at bompenger må til for å realisere nullvekstmålet i Buskerudbyen. De bomsystemer og takster som kreves for å finansiere de fire tiltakspakkene vil bringe Buskerudbyen langt på vei til nullvekstmålet.

Det er vurdert tre ulike bomsystemer. Bomsystemet med tett snitt i Drammen gir størst effekt av bomsystemene som er vurdert, med en reduksjon i trafikkarbeidet i Drammen på ca. 10 % sammenliknet med kommunegrensebommer. At et bomsystem med flest bynære bomsnitt gir størst trafikkregulerende virkning har sammenheng med at et slikt bomkonsept vil fange opp flere trafikkstrømmer og reiserelasjoner enn de to andre bomsystemenene. Flere må betale, men takstene blir mellom 10 % og 30 % lavere, avhengig av hvilken virkemiddelpakke en ser på. Bomkonseptet med bynære snitt bidrar i tillegg til økt passasjergrunnlag på flere av de viktigste bussrutene i Drammen, og øker fremkommeligheten for alle trafikantgrupper.

I Buskerudbyen er det vedtatt en felles areal- og transportplan. Dersom man legger denne planen til grunn i beregningene, oppnår tiltakspakke 1 nullvekstmålet med god margin. Tiltakspakke 2 og 3 når også nullvekstmålet. Tiltakspakke 4 får akseptabel måloppnåelse, men er avhengig av andre virkemidler for å komme helt i mål.

## Fra avtale om belønningsmidler til bypakke og byvekstavtale

### Ny avtale om belønningsmidler vil sikre kontinuitet i samferdselssatsingen

Kunnskapsgrunnlaget viser at nullvekstmålet er vanskelig å nå kun med innsats gjennom belønningsavtaler. Veksten i personbiltrafikken er redusert i perioden 2014-17, men byutredningen viser at det kreves kraftigere virkemidler for å nå målsettingen fullt ut. Bompenger er det enkeltvirkemiddel som har størst effekt.

Det faglige grunnlaget for å etablere Buskerudbypakke 2 i tråd med Nasjonal transportplan 2018-29 er nå utarbeidet. Forutsetningene for å etablere byvekstavtale for Buskerudbyen er dermed oppfylt, forutsatt lokalpolitisk vedtak om innføring av bypakke.

En ny avtale om belønningsmidler for perioden 2018-21 vil være midlertidig. Avtalen vil avløses av byvekstavtale. Det er signalisert at forhandlinger om byvekstavtale kan starte i 2018. Det er noe usikkert når en byvekstavtale vil kunne inngås. Det er derfor viktig, i påvente av byvekstavtale, å inngå en ny avtale om belønningsmidler for å sikre kontinuitet i samferdselssatsingen.

### Ny avtale kan inneholde forutsetning om overgang til byvekstavtale

I søknad om ny belønningsavtale er det tatt utgangspunkt i at søknaden gjelder hele Buskerudbyen, jfr Samferdselsdepartementets brev av 29. januar 2018: *“Hvilke kommuner som skal delta i de kommende byvekstavtalene kan i noen byområder komme til å avvike fra avgrensningen i eksisterende belønningsavtale og/eller bypakke.*

*Fram til mandatene er fastsatt ser departementet det som naturlig å forholde seg til partene i eksisterende belønningsavtaler og bypakker.”*

Siden det er usikkert når en byvekstavtale kan tre i kraft vil det være ønskelig å inngå en ny avtale om belønningsmidler for perioden 2018-21. Det er nå lagt opp til at Buskerudbypakke 2 kan iverksettes fra 2020. Belønningsmidler er fra 2020 foreslått å inngå i finansieringen av bypakken. I en ny avtale om belønningsmidler for 2018-21 vil det kunne inngå forutsetninger, bl.a. om lokalpolitisk vedtak om bypakke og at avtalen skal avløses av byvekstavtale eller opphøre.

# Avtale om belønningsmidler for 2018-21

I løpet av 2017 har alle kommuner i Buskerudbyen og Buskerud fylkeskommune gjort vedtak om *”Grunnlag for søknad om belønningsmidler for 2018-21”.* Her inngår målsettinger og virkemiddelområder for en ny avtaleperiode. Alle kommuner og Buskerud fylkeskommune har sluttet seg til dette.

## Mål og indikatorer

Målet er at det skal bli bedre fremkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Person-biltrafikken skal ha 0-vekst i avtaleperioden. Tidspunkt for oppnåelse av nullvekstmålet settes til utgangen av avtaleperioden eller ett år etter at Buskerudbypakke 2 iverksettes (dersom denne iverksettes senere).

Det legges til grunn at målsettingen for trafikkutvikling skal nås gjennom tiltak for å fremme kollektivtransport, sykkel og gange, arealpolitiske virkemidler, parkeringspolitikk og trafikantbetaling i form av tidsdifferensierte bompenger.

Data for 2017 benyttes som referanse for å følge resultatoppnåelse i avtaleperioden. Følgende målindikatorer benyttes for å følge resultatoppnåelse:

* Endring i ÅDT for lette kjøretøy (vegtrafikkindeksen/byindeksen) for byområdet
* Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser). Kilde: SSB / kollektivselskaper.

## Økonomisk rammer og viktige innsatsområder

Det søkes om 440 mill. kr for perioden 2018-21, fordelt slik: 2018: 100 mill. kr, 2019: 110 mill. kr, 2020: 110 mill. kr og 2021: 120 mill. kr.

Følgende tiltak vil bidra til at nullvekstmålet vil kunne nås med god margin i en ny avtaleperiode, dette er dokumentert gjennom Byutredning for Buskerudbyen:

1. Nytt tiltak: Innføring av bompenger. Det legges til grunn ordning (bomtakst og evt tidsdifferensiering) som foreslått for Buskerudbypakke 2.
2. Delvis nytt tiltak: Redusert vegkapasitet eller andre tiltak som prioriterer kollektiv-transport framfor personbiltrafikken på strekninger eller kryss der kollektivtransporten (buss) har framkommelighetsproblemer. Prinsipielt vil Buskerudbyen alltid vurdere tiltak der bussen har framkommelighetsproblemer, f eks gjennom prioritering i kryss og på strekninger (Dette er allerede aktuelt på noen strekninger i Buskerudbyen som en del av Buskerudbypakke2, f eks i Rosenkrantzgata). Aktuelle tiltak som fremmer kollektivtransport må alltid vurderes i forhold til negative konsekvenser for andre trafikantgrupper.
3. Delvis nytt tiltak: Gradvis utvikling av parkeringspolitikk som begrenser mulighetene for langtidsparkering for arbeidsreiser og som legger til rette for pendlerparkering med overgang til kollektivtransport. En rekke tiltak kan her være aktuelle å videreutvikle; f eks kommunal parkeringspolitikk, tiltak for å ”feie for egen dør” – egen parkeringspolitikk for kommunale og fylkeskommunale virksomheter og samarbeid med næringslivet om parkeringsordninger m.m.
4. Eksisterende tiltak: Arealbruk som begrenser behovet for bilbruk og som i stedet fremmer kollektivtransport, sykkel og gange. Det legges her til grunn at lokalpolitisk vedtatt Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23, følges opp i kommunenes arealplaner.

Innsatsområder som anses spesielt viktige for Buskerudbyen:

* Videreføring av styrket busstilbud og øke bussenes fremkommelighet
* Videreutvikling av en helhetlig parkeringspolitikk og teknologiimplementering for attraktive, levende byområder, smarte reiser og bedre miljø
* Videreutvikling av sykkeltilbudet

### Videreføring av styrket busstilbud og øke bussenes fremkommelighet

Styrking av busstilbudet i avtaleperiodene 2010-13 og 2014-17 har vist resultater. Veksten i antall kollektivpassasjerer har vært langt høyere enn veksten i antall innbyggere.

I forslagene til Buskerudbypakke 2 er det foreslått en kraftig forbedring av busstilbudet i forkant av at bompenger innføres. Det er ønskelig å videreutvikle busstilbudet også i perioden 2018-2019 frem til en nytt og vesentlig styrket busstilbud skal iverksettes som del av bypakken i 2020.

Det foreslås i hovedsak å videreføre dagens nivå for busstilbud i 2018. I 2019 foreslås det noe styrket busstilbud.

Parallelt foreslås det å starte planlegging av framkommelighetstiltak for buss i 2018 og 2019 for de tiltak som inngår i Buskerudbypakke 2 og hvor utredning eller mer detaljert planlegging ennå ikke er igangsatt. Det vil være viktig å ha et best mulig plangrunnlag klart i forkant av at Buskerudbypakke 2 starter opp slik at framkommelighetstiltak for buss kan iverksettes tidligst mulig i bypakkeperioden på 15 år. Det pågår planlegging / utredning av en del framkommelighetstiltak for buss allerede, bl.a. for tiltak i Rosenkrantzgata. Aktuelle nye framkommelighetstiltak som er aktuelle å planlegge med belønningsmidler i 2018-2019 er bl.a.:

* Gatebruksplan Bragernes; tiltak for å sikre bussen god framkommelighet i vegnettet i byområdet mellom nytt sykehus på Brakerøya, Bragernes kollektivterminal og Rosenkrantzgate.
* Gatebruksplan Strømsø; tiltak for å sikre bussen god framkommelighet i vegnettet i byområdet Strømsø mellom Rundtom og Øvre Sund bru inkludert området rundt Strømsø torg med gateterminal og bussterminal.
* Utredning av infrastrukturtiltak som gir grunnlag for større endringer i rutenettet, inkludert nye brukryssinger (bl.a. plan for ny bru i Mjøndalen, ny Landfalløybru, ny Holmenbru og ny infrastrukturløsning for buss mellom Holmen og Strømsø, nye traséer for buss i området til/fra nye Gulskogen stasjon (inkludert Baker Thoens allé og bydelen Gulskogen/Sundland).

Fra 2020 er det forutsatt at belønningsmidler i hovedsak går til å finansiere styrket busstilbud i Buskerudbypakke 2.

### Videreføring av helhetlig parkeringspolitikk og teknologiimplementering for attraktive, levende byområder, smarte reiser og bedre miljø

***Helhetlig parkeringspolitikk***Buskerudbyen har en felles parkeringsstrategi som går på å prioritere korttidsparkering i sentrumsområdene foran arbeidsplassparkering. På prioriterte jernbanestasjoner og bussholdeplasser prioriteres innfartsparkering.

Drammen og Kongsberg har parkeringsmyndighet og har innført parkeringsordninger i sentrumsområdene med korttidsparkering i sentrum, boligsoneparkering og beboerparkering. Begge kommunene er nå inne i en periode hvor de evaluerer gjeldende tiltak og i løpet av 2018 vil forslag til nye strategier og tiltak legges fram for politisk behandling.

Nedre Eiker har iverksatt såkalt “snill håndheving” med parkeringsskiver, noe også Øvre Eiker har igangsatt en prosess for. Begge kommunene har vedtatt skiltplan for sentrumsområdene i henholdsvis Mjøndalen og Hokksund med vekt på prioritering av korttidsparkering. Lier kommune har varslet at de vil gå gjennom parkeringspolitikken i forbindelse med gjennomgang av kommuneplanens arealdel.

Nedre Eiker vil sammen med Svelvik slå seg sammen med Drammen fra og med 2020. Den nye kommunen vil da være ”parkeringskommune” med hjemmel til å håndheve parkeringsreguleringen også i Mjøndalen. I Øvre Eiker er det aktuelt å starte arbeidet med en helhetlig parkeringsstrategi for Hokksund / Øvre Eiker i 2018.

Buskerud fylkesting har innført parkeringsavgift på fylkeshusets parkering i Drammen. Innføring av parkeringsavgift på andre fylkeskommunale eiendommer i bynære strøk skal utredes og kan være aktuelt etter en evaluering av erfaringer på fylkeshuset.

Det er utarbeidet en felles strategi for innfarts- og pendlerparkering med handlingsprogram for første fireårsperiode. Denne ble behandlet i kommunestyrene og fylkestinget i juni 2017. Innfarts- og pendlerparkering skal bidra til at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner eller et tjenlig busstilbud skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen.

***Smarte reiser og ITS (Intelligente transportsystemer)***
I NTP 2018-2029 satses det på videreutvikling av ITS (Intelligente Transportsystemer) innen et bredt spekter av områder som tjenester for persontrafikk, næringstrafikk, trafikkstyring og innen overvåking, varsling, drift og vedlikehold. Buskerudbyen vil videreutvikle sitt arbeid med smart transport og grønn mobilitet. Det er fokus på integrerte løsninger med vektlegging av sømløse reiser, og overganger fra transport til sammensatte mobilitetstjenester. Basert på innspill fra arbeidet med Buskerudbypakke 2 og tiltak som trekkes frem i NTP 2018-2029, er følgende eksempler på aktuelle ITS-tiltak for Buskerudbyen:

* Ruteplanleggingsverktøy for alle transportmidler som gjør det enklere å finne frem for dem som ikke er lokalkjent med kollektivtilbudet og tilbudet for gående og syklende.
* Etablering av en bysykkelordning med elektriske sykler, integrert i ruteplanleggingsverktøy for kollektivtilbudet
* Utvide systemet med sanntidsinformasjon på holdeplasser og mobil, og optimalisere prioritering av buss i lyskryss, f eks basert på graden av forsinkelse og antall passasjerer.
* Vurdere alternativ teknologi for bompengeinnkreving
* Legge til rette for trådløst internett i tog og på stasjoner og arbeide videre med et funksjonelt samlet billettsystem for jernbanereiser og tilstøtende kollektivreiser.
* Utvikle løsninger for skilting og sanntidsinformasjon om tilgjengelige innfartsparkeringsplasser for jernbane og buss og bedre integrerte betalingsløsninger.
* Forsøk med autonome bussruter. Autonome enheter i kollektivtrafikken gir helt andre muligheter til å kjøre med mindre enheter, høyere frekvens og bedre flatedekning til lavere driftskostnader enn i dag. Det betyr at kollektivtilbudet kan bli langt bedre.
* Tilrettelegge for utvikling av mobilitet som en tjeneste (Mobility as a Service). Med utvikling av helt selvkjørende biler, kan flåteeiere tilby utleie av bil via en app. Dersom dette kombineres sømløst i samme tjeneste som kollektivtrafikk og bysykkelordning, kan det gi redusert behov for egen bil og redusert biltrafikk i byområdene.

Det er behov for å jobbe videre med ITS-tiltak i nært samarbeid med aktuelle samarbeidsparter. Det kan være aktuelt også å oppnå bidrag gjennom de nye ordningene «Pilot-t» og «Smartere transport i Norge» som ble lansert i NTP 2018-2029.

Det foreslås i første omgang at det settes av midler i 2018 og 2019 til videreføring av parkeringspolitikken i Buskerudbyen og til teknologiimplementering for attraktive, levende byområder, smarte reiser og bedre miljø.

### Videreutvikling av sykkeltilbudet

Partnerne i Buskerudbyen utviklet i 2016 ”Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet – Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett”.

I planen er det utformet 4 strategier for å styrke sykkelsatsingen og for å realisere et sammenhengende regionalt sykkelvegnett.

Planen omfatter geografisk alle kommunene i Buskerudbyen og planen gjelder for alle vegeiere i byområdet, både kommunene, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen.

Det er nå også utarbeidet et handlingsprogram til sykkelplanen og med prioriterte tiltak og strekninger i perioden 2018-2023 og med fokus på å benytte alle aktuelle finansieringskilder (kommunale, fylkeskommunale og statlige) for å realisere tiltakene i planen.

Det vil være aktuelt i 2018 og 2019 å benytte belønningsmidler til utredning og planlegging av tiltak både i handlingsprogrammet til sykkelplanen for Buskerudbyen og for sykkeltiltak i de kommunale sykkeplanene og -strategiene.

Se vedlagte Felles sykkelplan for Buskerudbyen - handlingsprogram 2018-23, for tiltak som er aktuelle for planlegging og utbygging på kort sikt.

## Forslag til handlingsprogram 2014-2017

Prinsipper som legges til grunn:

* Handlingsprogram og avtale skal være mål og resultatorientert
* Handlingsprogrammet skal ha tiltaksområder med føringer for de tiltak som skal gjennomføres.
* Belønningsmidlene skal være et supplement til egne midler.
* Årlige tiltaksplaner følger opp handlingsprogrammet

**Forslag til handlingsprogram 2018-21:**

Oppsummering av forslag til innsatsområder / hva belønningsmidler skal brukes til i en ny avtaleperiode:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Forslag til innsatsområder i BBP1 2018-2021** | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** |
| 1. Forbedring av kollektivtilbudet | 20 mill kr til drift + midler til støttesystemer (dvs i alt ca 30 mill kr) | 40 mill kr til drift + midler til støttesystemer (dvs i alt ca 50 mill kr) | Nær 100% av midlene går til finansiering av styrket busstilbud i bypakke, dvs 110 mill kr i 2020.  | Nær 100% av midlene går til finansiering av styrket busstilbud i bypakke, dvs 120 mill kr i 2021. |
| 2. Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusive knutepunkter og pendlerparkering | Ca 25 mill kr | Ca 15 mill kr |  |  |
| 3. Tiltak for syklende | Ca 25 mill kr | Ca 25 mill kr |  |  |
| 4. Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport. | Ca 10 mill kr | Ca 10 mill kr |  |  |
| 5. Arealutvikling, felles kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon | Ca 10 mill kr | Ca 10 mill kr |  |  |
|  | **100 mill kr** | **110 mill kr** | **110 mill kr**  | **120 mill kr** |

1. Beregnet folkemengde per 1. januar 2017 (SSB, 2017) [↑](#footnote-ref-1)