**Saksdokument til ATM-utvalgsmøte nr. 1 - 2020**

**Møtetid: Fredag 21. februar 2020 kl. 11:00 – 14:00
Sted: Rådhuset, Drammen kommune, Engene 1, Drammen**
Forslag til dagsorden:

**Sak 01/20 Referat
Sak 02/20 Byvekstavtale – rammer, føringer og videre prosess**

**Sak 03/20 Buskerudbyens innspill Nasjonal transportplan 2022-33**

**Sak 04/20 Belønningsavtale med handlingsplan 2020 og 2021**

**Sak 05/20 Plan for Buskerudbysamarbeidet første halvår 2020
Sak 06/20 Status**

**Sak 07/20Eventuelt**

**Vedlegg**
1. Referat fra møte i ATM-utvalget 29. november 2019 (vedlegg til sak 01/20)
2. Aktuelle tiltak innen ny teknologi og smart byutvikling (vedlegg til sak 02/20)
3. Skisse til felles saksfremlegg. Buskerudbyen. Prosess med sikte på forhandling om
 byvekstavtale (vedlegg til sak 02/20)

4. Notat fra Buskerudbysekretariatet: Hva gjør kommunene og fylkeskommunen på områder
 hvor de selv har et ansvar (vedlegg til sak 03/20).
 **Separate vedlegg**1. Brev fra SD om oppfølging av regjeringspartia sin bompengeavtale – Buskerudbyen
 (vedlegg til 2, 4 og 6/20)

2. Tilbud fra SD om belønningsmidler for 2020-2021 og lokalt signet belønningsavtale
 2020/21 (sak 4/20)

3. Forslaget til handlingsplan belønningsmidler 2020/21 med tiltaksplan 2020
 (vedlegg til sak 4/20)

Buskerudbyen, 07.02.2020

Monica Myrvold Berg Bente Gravdal
Leder av ATM-utvalget Leder adm. styringsgruppe**Sak 01/20 Referat fra forrige møte**Referat fra møte i ATM-utvalget 29. november 2019 følger som vedlegg 1. ***Forslag til konklusjon:*** *Referatet godkjennes*
**Sak 02/20 Byvekstavtale – rammer, føringer og videre prosess

Hensikt med saken**Følge opp ATM-utvalgets vedtak i sak 35/19 om å klargjøre rammer, føringer og overordnede strategier for den videre prosess for en eventuell byvekstavtale for Buskerudbyen.

**Bakgrunn**Buskerudbyen er et av ni nasjonalt prioriterte byområder i NTP som mottar belønnings-midler og er aktuelle for byvekstavtaler med staten. Denne posisjonen har tilført Buskerudbysamarbeidet statlige midler på om lag én milliard kroner siden 2010.

Belønningsmidler skal i følge gjeldende NTP fases inn i byvekstavtaler. En byvekstavtale vil derfor være viktig for å sikre framtidige belønningsmidler og ytterligere statlige midler til å utvikle transportsystemet i Buskerudbyen over tid. En avtale vil gi større økonomisk handlingsrom og forutsigbarhet, spesielt for busstilbudet. I ATM-utvalget 29.11. ble derfor byvekstavtale satt på dagsorden med følgende vedtak i sak 35/19: *“Det arbeides videre for å nå målene og løse utfordringene i Buskerudbyen uten Buskerudbypakke 2. Det bør settes i gang et arbeid med å klargjøre rammer og føringer for en eventuell byvekstavtale for Buskerudbyen, parallelt med at Buskerudbyen søker å påvirke utvikling av veinettet og jernbanetilbudet i Buskerudbyområdet. Det anbefales at det også sees nærmere på overordnede strategier og aktuelle tiltak. Det fremmes en sak om videre prosess i første ATM-utvalgsmøte i 2020.”*

Dette saksfremlegget er en oppfølging av ATM-utvalgets vedtak om å klargjøre rammer, føringer og overordnede strategier for den videre prosess for en eventuell byvekstavtale for Buskerudbyen. Saken har vært drøftet i Buskerudbyens organer, sist i ATM-rådet 03.02. Det er her bred enighet om at Buskerudbysamarbeidet bør jobbe for å få på plass en byvekstavtale.

**Økonomiske rammer for byvekstavtaler i NTP**I NTP 2018-2029 er det satt av 66,4 mrd. kr til byvekstavtaler og belønningsordningen. Av disse kan Buskerudbyen forhandle om en andel av de 42,4 mrd. kr som er satt av til belønningsmidler (17 mrd), og til programområdemidler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riksveg (24 mrd) og til utvikling av stasjoner og knutepunkt på jernbanenettet (1 mrd).

Gjennom byvekstavtale forventes det å kunne motta større midler enn det som er mottatt hittil som belønningsmidler. Dette dreier seg først og fremst om programområdemidler i NTP omtalt over.

I regjeringens bompengeavtale av 23.08.2019 fremkommer det at: *«Regjeringen vil foreslå for Stortinget å samle dagens belønningsmidler og dagens programområdetiltak i byvekstavtalene under en felles post for å øke fleksibiliteten i forhandlingene. Forslaget fremmes i statsbudsjettet for 2020.»* <https://www.regjeringen.no/contentassets/3200c580424a49a28409a84b04fde99d/190823statsministerensforslag.pdf>

Dette betyr at statlige programområdemidler for riksveg også kan brukes på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett. I Buskerudbyen er det et spesielt stort etterslep for statlig sykkelinfrastruktur (riksveger og riksvegruter). Her er det stort behov for finansiering fra statens side.

**Statlig krav for byvekstavtale**Staten stiller flere krav for å få inngå byvekstavtale:

**1. Nullvekstmålet må nås**

Buskerudbysamarbeidet har forpliktet seg til å arbeide for nullvekstmålet i avtalen med staten om belønningsmidler. Det innebærer at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene må skje med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Buskerudbysamarbeidet har klart å oppnå nullvekst de senere årene blant annet gjennom effektiv bruk av belønningsmidler og god oppfølging av tiltakene i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023. På sikt vil det være vanskelig å nå nullvekstmålet uten ytterligere tiltak, ifølge den statlige byutredningen for Buskerudbyen. Statlige myndigheter har satt i gang et arbeid med å revidere nullvekst-målet. Det forutsettes at et revidert nullvekstmål vil bli lagt til grunn for framtidige byvekstavtaler.

**2. Forpliktelse til en arealbruk som bygger opp under nullvekstmålet**

Regionale areal- og transportplaner er utarbeidet med tanke på å sikre sammenhengen mellom arealbruk og transport i byområdene. Byvekstavtalene skal sørge for at disse planene blir fulgt opp (regjeringen.no). Sentrale tiltak i Buskerudbyens felles regionale areal- og transportplan 2013-2023 er styrking av kollektivtilbudet, økt tilrettelegging for sykling, konsentrert arealutvikling rundt kollektivknutepunkt og målrettet parkeringspolitikk. Tiltakene har i sum bidratt til å dempe bilbruken og gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.

**3. Stat, kommune og fylkeskommune må bidra med finansiering**

I regjeringens bompengeavtale av 23.08.2019 fremkommer det krav om 20 % egenandel dersom bompenger skal brukes til å finansiere kommunale eller fylkeskommunale tiltak i nye bypakker: *«Det forutsettes en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 % i nye bypakker med investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekter (…) Egenandelen kan ikke finansieres med bompenger. Utformingen av egenandelsordningen utredes nærmere, men kommer til anvendelse før nye bypakker legges frem.»*

Buskerudbyen har, i motsetning til de andre 8 byområdene som er aktuelle for byvekst-avtale, ikke en bompengefinansiert bypakke. Kravet om egenandel kan derfor sies ikke å være rettet inn mot den spesielle situasjonen Buskerudbyen står i sammenliknet med de andre store byområdene. Det foreligger heller ikke spesifiserte krav til egenandeler ved belønningsmidler eller statlige programområdemidler for riksveg eller jernbane. Belønningsordningen er imidlertid en tilskuddsordning som er forutsatt å komme i tillegg til midler fra lokale parter.

Det må derfor forventes at det vil komme krav om lokal finansiering i forhandlinger om en byvekstavtale. Det vurderes derfor som viktig å undersøke nærmere hvilke midler i kommunale og fylkeskommunale budsjetter som kan inngå som lokal finansiering i forhandlinger om en byvekstavtale om statlige midler. En slik oversikt er noe Samferdsels-departementet er opptatt av i innspillfasen til NTP. I Samferdselsdepartementets brev av 21.11.2019. etterspørres det hva fylkeskommune og større bykommuner prioriterer av egne tiltak innenfor sitt ansvarsområde. En slik oversikt vil også kunne danne grunnlag for å vurdere hvilke forventninger man skal legge til grunn i forhandlinger om statlige midler i en byvekstavtale.

I regjeringens bompengeavtale av 23.08.2019 stilles det ikke krav om bompenger for å inngå byvekstavtale. På skriftlig spørsmål fra Trygve Slagsvold Vedum (Sp) svarer samferdsels-ministeren 05.10.2018 at “Staten stiller ikkje krav om bompengefinansiering i byvekstavtalane.”

<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=73481>

 Dette ble senest bekreftet av statssekretær Werp (H) i sitt innlegg på Bypakkekonferansen 30.10.2019.

**Statlige føringer for framdrift**Det er også gitt noen statlige signaler om hva som må være på plass før det kan bli aktuelt å forhandle om en byvekstavtale med de resterende fem byområdene, inkludert Buskerudbyen. I følge regjering bompengeavtale av 23.08.2019 vil oppstartstidspunkt kunne påvirkes av følgende forhold:

1. De fire største byene skal ferdigforhandles først (ferdigforhandlet des 2019)
2. Videreutviklet nullvekstmål skal fastsettes først
3. Utredning av krav til egenandel
4. Gjennomgang av statens styringssystem for byvekstavtaler

**Lokale og regionale rammer og føringer**I det videre arbeidet blir det viktig å klargjøre lokale og regionale rammer og føringer som kan ha betydning for økonomisk handlingsrom og innretning av en byvekstavtale. Det er derfor blant annet igangsatt arbeid med å gjennomgå politiske plattformer og vedtak i forbindelse med budsjettbehandling hos partnerne i Buskerudbysamarbeidet.

**Forslag til overordnet strategi**Det økonomiske handlingsrommet etter at Buskerudbypakke 2 med tilhørende bomsystem ble skrinlagt er begrenset. Buskerudbyens ambisjonsnivå for forhandlinger om statlige midler i en byvekstavtale bør gjenspeile dette. Det bør med andre ord være en viss balanse mellom lokale forventninger til statlige midler inn i en byvekstavtale og muligheten for forpliktende lokal og regional finansiering. På kort sikt er det viktig å få på plass en effektiv og målrettet satsing uten bompengepakke. Dette dreier seg om mindre tiltak som gir bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur, påvirker transportetterspørselen og reduserer bilbruk.

En slik satsing innebærer investeringer og forpliktelser knyttet til tiltaksområder som kollektivtransport, sykkel, gange, parkering og areal- og knutepunktutvikling i alle fire kommuner. Dette omfatter blant annet fremtidsrettede og miljøvennlige transportløsninger med gang-, sykkel- og kollektivløsninger til jernbanestasjoner og sentrumsområder, samt til nytt sykehus.

I tillegg foreslås det å satse på ny teknologi og smart byutvikling, som er et satsingsområde i NTP. I Viken fylkeskommune er en forsterket satsing på dette området synliggjort gjennom opprettelsen av seksjonen Framtidens transporter, i avdeling for Mobilitet og samfunn. Buskerudbyen har også gode forutsetninger for å lykkes med en slik satsing på grunn av det teknologisk tunge kompetansemiljøet som allerede er etablert her, blant annet gjennom Kongsbergmiljøet. Aktuelle tiltak innen ny teknologi og smart byutvikling fra sak 35/19 i ATM utvalgets møte 29.11.2019 er vist i vedlegg 2.

Erkjennelsen av et begrenset økonomisk handlingsrom etter skrinleggingen av Buskerudbypakke 2 tilsier at det er mindre rom for å kreve større statlige samferdselsinvesteringer i en forhandling om byvekstavtale. Dette betyr at arbeidet med å finansiere og realisere større veitiltak i utgangspunktet bør vurderes å kjøres som parallelle prosesser inn mot fylkeskommunen og staten gjennom NTP-prosessen.

I administrativ styringsgruppe og ATM-rådet ble det pekt på behovet for en gang- og sykkelkryssing av Drammenselva langs Holmen- og Strømsøbruene, som blant annet sikrer et trafikksikkert og miljøvennlig transporttilbud til nytt sykehus. Dette bør ses i sammenheng med behovet for ny Holmenbru. Det har derfor vært drøftet administrativt om det bør åpnes for å inkludere ny Holmenbru i byvekstavtale. Det er viktig å få på plass sikre, sammenhengende og kostnadseffektive løsninger så snart som mulig. Dette aktualiserer behovet for rask igangsetting av forhandlingene.

På lengre sikt vil det gjennom reforhandling av en byvekstavtale kunne være aktuelt å i større grad inkludere større infrastrukturprosjekter.

**Videre prosess**Tidsmessig vurderes det som viktig å komme i gang med forhandlinger om byvekstavtale i 2020. Det er flere grunner til det:

* Det vil være en fordel å inngå en 4-årig byvekstavtale i 2021 som revideres parallelt med rullering av NTP.
* På bypakkekonferansen 2019 signaliserte konstituert vegdirektør at Vegdirektoratet er åpne for at andre mellomstore byområder skal få muligheten til å konkurrere med Buskerudbyen, Nedre Glomma, Grenland, Kristiansand og Tromsø om å forhandle med staten om en byvekstavtale. Det er derfor viktig for Buskerudbyen å snarlig komme i gang med forhandlinger for ikke å risikere å miste posisjonen som nasjonalt prioritert byområde som er aktuelle for en byvekstavtale.

Med utgangspunkt i ambisjonen og argumentasjonen ovenfor foreslås det å igangsette et arbeid med et utkast til lokalt forhandlingsmandat som legges fram før sommeren 2020. Det er viktig å få på plass et vedtatt forhandlingsmandat som tydelig signaliserer en lokalpolitisk felles enighet om veien videre.

I brev av 02.01.2020 fra Samferdselsdepartementet (SD) «Oppfølging av regjeringspartia sin bompengeavtale – Buskerudbyen», som følger vedlagt, står det blant annet følgende:
*«22. mai 2019 stemte kommunestyret i Nedre Eiker for å skrinleggje Buskerudbypakke 2. Det ligg dermed per i dag ikkje føre vedtak om ein Buskerudbypakke 2. Regjeringa held seg til dette. Dersom det skulle kome nye lokalpolitiske initiativ om bypakke i Buskerudbyen, vil dette utløyse dei same føringane for Buskerudbyen som for dei andre 8 storbyområda.»*

I brevet kommer det tydelig fram at SD forholder seg til vedtaket om å skrinlegge Buskerudbypakke 2, og at dette vedtaket legges til grunn for videre prosess. Tilsvarende viser brevet at SD forholder seg til gjeldende vedtak i Kongsberg. Derfor er verken begrepet byvekstavtale eller Kongsberg omtalt i brevet. I tilsvarende brev til Grenland og Nedre Glomma er byvekstavtale et sentralt tema.

Brevet fra SD til Buskerudbyen illustrerer behovet for et nytt lokalpolitisk initiativ overfor Samferdselsdepartementet og et felles vedtatt forhandlingsmandat. Det foreslås derfor at det utarbeides et forslag til felles saksframlegg om prosess og grunnlag for et forhandlings-mandat for en byvekstavtale. En skisse til felles saksframlegg er vist i vedlegg 3. Dette bearbeides videre i samsvar med innspill og anbefaling fra ATM-utvalget.

Dersom overnevnte ambisjon om fremdrift for en byvekstavtale legges til grunn foreslås det å gjennomføre følgende 2-trinns prosess i Buskerudbyens organer våren 2020:

* Trinn 1 (mars/april 2020): Forankring av prosess, føringer, rammer, mål, hovedstrategi og tiltaksområder.
* Trinn 2 (før sommeren 2020): Felles forhandlingsmandat med prioriterte tiltak, vurdering av måloppnåelse, kostnader, plangrunnlag og finansieringsgrunnlag.

Denne fremdriften er stram, men gir samtidig rom for politisk forankring i kommuner og i fylkeskommunen.

***Forslag til konklusjon:***

1. *ATM-utvalget anbefaler at partene i Buskerudbysamarbeidet sender et brev til Samferdselsdepartementet så snart som mulig som tydeliggjør at lokale parter ønsker å forhandle fram en byvekstavtale med staten som omtalt i denne saken.*
2. *Videre anbefales det å utarbeide et forslag til forhandlingsmandat som kan danne lokalpolitisk grunnlag for forhandlingene. Det anbefales en totrinnsprosess fram mot sommeren 2020 som beskrevet i saken og med innspill fra møtet.*

**Sak 03/20 Buskerudbyens innspill Nasjonal transportplan 2022-33**

 **Hensikt med saken**Drøfte forslag til innspill til NTP 2022-33 om prioriterte løsninger for å håndtere utfordringene på transportområdet i Buskerudbyen. Innspillet foreslås å både være et selvstendig innspill fra Buskerudbyen til Samferdselsdepartementet og samtidig være grunnlag for Viken fylkeskommune sin sak «Innspill til NTP 2022-33» våren 2020.

**Bakgrunn**Som del av arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 inviterer Samferdsels-departementet fylkeskommunene, de største bykommunene, Sametinget og KS til å fremme sine forslag til prioriterte løsninger for å håndtere utfordringene på transportområdet de kommende årene. Frist: Innen 14. mai 2020. Parallelt har Viken fylkeskommune bedt om innspill fra kommunene i Buskerudbyen som grunnlag for å utarbeide sitt innspill til departementet. Frist 2. mars 2020.

I invitasjonsbrevet fra Samferdselsdepartementet fremgår det at:

*«…store kostnadsøkninger i prosjektene som ligger i inneværende NTP gjør det krevende å få realisert alle planlagte tiltak. Parallelt med en krevende kostnadsutvikling vil det statsfinansielle handlingsrommet ventelig bli mindre i årene fremover. Dette gjør det nødvendig å tenke nytt om både hvordan vi prioriterer prosjekter som tas inn i Nasjonal transportplan, og hvordan vi prioriterer og optimaliserer prosjekter som har blitt en del av planen.»*

Samferdselsdepartementet ønsker denne gang å utarbeide en mer strategisk og overordnet Nasjonal transportplan, der det legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse. Departementet ønsker å sørge for fleksibilitet slik at planleggingen kan tilpasses samfunnsmessige endringer og teknologisk utvikling.

Innspillene som departementet nå etterspør kan være både «*prioriterte satsingsområder, prosjekter eller konkrete tiltak».* Departementet ber videre om at følgende vektlegges i arbeidet med innspillene:

* *«Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.*
* *Løsningene må være egnede til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.*
* *Fylkeskommunene og storbykommunene bes om å gjøre rede for i hvilken utstrekning de prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor de selv har et ansvar.»*

**Ny målstruktur i Nasjonal transportplan 2022-33**Målstrukturen for kommende NTP er revidert. Det som er nytt i forhold til tidligere er:

* *«Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet»* (tidligere var det fokus på framkommelighet)
* *«Mer for pengene»*
* *«Effektiv bruk av ny teknologi»*

Det er i tillegg, som tidligere, mål for områdene trafikksikkerhet og klima. Se komplett målstruktur i figuren under.

****

*Figur: Målstruktur i NTP 2022-33*

**Grunnlag for innspill fra Buskerudbyen**

Som grunnlag for innspill fra Buskerudbyen vil følgende være førende:

* Innspill til NTP 2022-33 fra Buskerud fylkeskommune / Viken fellesnemd fra 7.5.2019 om utfordringer på transportområdet.
* Lokalpolitiske målsettinger på transportområdet inkludert mål i Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23.
* Buskerudbyens tidligere innspill til NTP 2018-29, men nå uten forutsetning om en lokal bompengefinansiert bypakke.
* Ønske om forhandlinger om byvekstavtale for Buskerudbyen, så snart regjeringen har fastsatt et videreutviklet nullvekstmål. Innspill må derfor være i samsvar med statlige føringer for byvekstavtaler.

**Forslag til innspill fra Buskerudbyen**

Buskerudbyens mål for utvikling av arealbruk og transportsystem er i stor grad sammenfallende med målene i NTP 2022-33. Et viktig hovedmål i samarbeidsavtalen er å utvikle et klimavennlig utbyggingsmønster og transportsystem. I tillegg er det en overordnet målsetting om mer effektiv transport for alle brukere. Buskerudbyen har i gjeldende avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler forpliktet seg til å arbeide for at veksten i persontransporten skal skje gjennom gange, sykkel og kollektivtransport. Det skal være nullvekst i personbiltrafikken. Administrativ styringsgruppe og ATM-rådet har drøftet hvilke innspill Buskerudbyen skal prioritere og med forslag til ordlyd for noen spesifikke prosjekter. Følgende 3 innspill foreslås, i prioritert rekkefølge. I tillegg ønsker Buskerudbyen å ha en ledende rolle i samarbeid med staten om utvikling av ny teknologi og nye mobilitetstilbud.

1. **Raskest mulig oppstart av forhandlinger mellom staten og Buskerudbyen om byvekstavtale.**En byvekstavtale vil være avgjørende for fortsatt nullvekst i personbiltrafikken. Gjennom byvekstavtalen ønsker Buskerudbyen:
	1. Midler til drift av kollektivtrafikk må styrkes og gis mer langsiktige rammer.
	2. Fremtidsrettede og miljøvennlige transportløsninger rundt de store statlige prosjektene nytt sykehus og intercity. Dette innebærer gang-, sykkel- og kollektivløsninger til nytt sykehus, og knutepunktsutvikling omkring jernbanestasjonene. Tiltakene må stå klare samtidig med åpning av sykehus og IC i 2025, noe som gjør det viktig med rask fremdrift i forhandlingene om byvekstavtale.
	3. Programområdemidler til sykkel og kollektiv som i tidligere NTP har vært øremerket riksveikorridorer må kunne disponeres til andre sykkel- og kollektivtiltak i byområdet, dersom disse har bedre effekt. Herunder bør gang-/sykkelbru over Strømsøløpet inngå i avtalen, og bygges samtidig med ny Holmenbru.
	4. Buskerudbyen støtter anbefaling om at trafikksikkerhet tas inn i byvekstavtalene og at det etableres indikatorer for dette i fremtidige byvekstavtaler.

Gjeldende NTP legger opp til at det skal inngås byvekstavtaler i de 9 største byområdene i Norge. En byvekstavtale er en gjensidig forpliktende avtale hvor det legges vekt på at alle infrastruktureiere (stat, fylkeskommune og kommuner) og alle med ansvar for drift av kollektivtransport (stat og fylkeskommune) samordner sine virkemidler for å nå felles mål. Kommunene må i tillegg legge til rette for ønsket utvikling gjennom sin arealbruk og parkeringspolitikk. Staten har tidligere varslet at belønningsordningen skal opphøre som selvstendig ordning og fases inn i byvekstavtalene.

I Buskerudbyen har det vært en betydelig økning i kollektivbruken de seneste årene. I perioden 2016-2019 har Buskerudbyen oppnådd målet om nullvekst i personbiltrafikken. Tilskudd fra belønningsmidler har særlig bidratt til et styrket tilbud for kollektivreisende. Belønningsmidlene vurderes som et avgjørende virkemiddel for at det har vært mulig å oppnå vekst i kollektivtrafikken og nullvekst i biltrafikken. Videreføring og helst økning av belønningsmidler eller tilsvarende tilskudd til økt kollektivsatsing vil også være avgjørende for å fortsette denne utviklingen. I en byvekstavtale vil byområdet få bedre forutsigbarhet for kollektivsatsingen enn det dagens to-årige belønningsavtaler gir.

Staten har i gjeldende NTP lagt opp til at “programområdemidler” til sykkelveier og kollektivtiltak langs riksveiruter skal kunne inngå i byvekstavtalene. I Buskerudbyen gjelder dette transportkorridorene langs E134, E18 og rv. 35. Behovene for sykkel-løsninger i byområdene som kan bidra til mer miljøvennlig transport og oppfylling av nullvekstmålet følger ikke nødvendigvis disse transportkorridorene. Det er derfor positivt dersom det åpnes ytterligere opp for at programområdemidler til kollektiv- og sykkeltiltak kan brukes på strekninger langs fylkesveg eller kommunal veg når det gir større nytte. I Buskerudbyen er det utarbeidet en felles sykkelplan for hele byområdet og som synliggjør et samlet investeringsbehov på ca. 6 mrd kr. Om lag halvparten av dette omfatter behov langs riksveger eller riksvegruter; for eksempel sykkelveier til knutepunkter og mellom prioriterte utviklingsområder. Statlige riksvegmidler til sykkelinfrastruktur i Buskerudbyen har ikke blitt prioritert de senere år i påvente av en byvekstavtale. Det er behov for betydelig økt statlig innsats for sykkelinfrastruktur i Buskerudbyen – i tillegg til det belønningsmidlene gir rom for.

I 2025 åpner to store statlige prosjekter i Drammen: IC-Vestfoldbanen, inkludert oppgraderte stasjoner på Drammen og Gulskogen, og nytt sykehus på Brakerøya. Det er behov for ny infrastruktur for grønn mobilitet i nær tilknytning til disse prosjektene, som fortsatt ikke er fullfinansiert. Dette gjelder infrastruktur for buss og gang/sykkel til nytt sykehus. I tillegg må Strømsø og Bragernes kollektivknutepunkt knyttes opp mot nytt sykehus med gode kollektivforbindelser. Gjennom fremtidig byvekstavtale bør det sikres at staten bidrar betydelig for å sikre gode, miljøvennlige transportløsninger til det nye sykehuset. Bidrag til å utvikle helhetlige knutepunkter rundt de nybygde stasjonene Drammen og Gulskogen bør også inngå i en byvekstavtale, herunder et mulig bidrag til ny bybru for kollektivtrafikk, gående og syklister. Mjøndalen og Hokksund knutepunkt har også betydelige utbedringsbehov, knyttet til både selve jernbanestasjonen, og som knutepunkt for alle transportformer.

Regjeringen har gjennom sitt eget bompengeforlik fastsatt at det i byvekstavtale-forhandlinger skal stilles krav om at byområdene skal nå det til enhver tid gjeldende nullvekstmål. Samtidig er det fra regjeringens side ikke ønskelig med et krav om bompenger i byområder. Bompengeopplegget i Buskerudbyen er skrinlagt. Statlige og lokale parter har dermed en felles interesse i å komme raskt i mål med en byvekstavtale for Buskerudbyen som bygger opp om statlige investeringer på jernbane og sykehus som når nullvekstmålet og andre mål for Buskerudbyen. Uten bruk av bompenger som virkemiddel for å finansiere tiltak og regulere biltrafikken, stilles det store krav til samordnet innsats innen arealplanlegging, parkeringspolitikk og andre virkemidler samt finansiering gjennom ordinære budsjett i stat, fylkeskommune og kommuner. En byvekstavtale vil være godt egnet for å sikre en slik samordnet innsats og for å nå felles mål.

Buskerudbyen støtter anbefaling fra transportetatene om at trafikksikkerhet tas inn i byvekstavtalene og at det etableres indikatorer for dette i fremtidige byvekstavtaler. Statens vegvesen har gjennom etatens arbeid med NTP 2022-2033 og koblingen mellom nullvekstmål og nullvisjon, synliggjort at den offisielle statistikken for antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken er en lite egnet indikator for å følge opp trafikksikkerhetsutviklingen i byområdene. Den offisielle statistikken gir et galt risikobilde med tilhørende følgefeil innenfor både prioritering og evaluering av tiltak. For å kunne drive et målrettet, effektivt og godt forankret trafikksikkerhetsarbeid rettet mot gående og syklende lokalt, trengs bedre data om ulykkene som kan følges opp systematisk over tid. Dette bør være en prioritert nasjonal oppgave.

1. **Jernbanen med tilhørende togtilbud er ryggraden i det kollektive transport-systemet i Buskerudbyen – pågående planarbeid må følges opp med tiltak.**
	1. Jernbanen og tilhørende togtilbud er ryggraden i det kollektive transportsystemet. Utbygging av dobbeltspor, helt eller delvis, mellom Gulskogen og Hokksund er viktig for å muliggjøre økt togfrekvens (f eks to tog i timen i større deler av driftsdøgnet) og vil bidra til å styrke by- og tettstedsstrukturen i Buskerudbyen i tråd med lokal og nasjonal areal- og transportpolitikk.
	2. Opprusting av jernbanestasjonene Mjøndalen og Hokksund vil være viktig for å stimulere til økt bruk av togtilbudet og for å stimulere til byutvikling i prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen.
	3. Det er viktig at pågående prosess vedrørende programområdet «Kapasitetsøkende tiltak» for togparkering i Buskerudbyen blir forutsigbar.
	4. I tidligere innspill til NTP har Buskerudbyen fremmet ønske om å utvikle ny jernbanestasjon på Lierstranda i forbindelse med fjordbyutviklingen. Det fremstår nå som viktigere å videreutvikle Brakerøya til knutepunkt i tilknytning til nytt sykehus og å videreutvikle Lier stasjon til pendlerstasjon.

Den overordnede strategi i Areal og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og i samarbeidsavtalen for Buskerudbyen har vært å samordne framtidig arealutvikling med et styrket togtilbud i 6 prioriterte utviklingsområder; Kongsberg, Vestfossen, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda. Togtilbudet vil være ryggraden i et bærekraftig og effektivt persontransportsystem i Buskerudbyen.

IC Vestfoldbanen står ferdig med høyhastighet og kapasitetssterkt dobbeltspor fra Drammen til Tønsberg i 2025. Dette gir mulighet for å styrke togtilbudet til Vestfold, og kan styrke Drammen som transportknutepunkt.

For Buskerudbyområdet fra Lier til Hokksund er det viktig med økt frekvens på lokaltogene, for at toget skal være et mer attraktivt reisemiddel internt i området og i retning Oslo. Utbygging av dobbeltspor på hele eller deler av strekningen Gulskogen – Hokksund er nødvendig for å kunne øke frekvensen fra 1 tog i timen til 2 eller flere tog i timen en større del av driftsdøgnet. Ny RVU viser at tilnærmet halvparten av alle kollektivreiser i Buskerudbyen foregår med tog. Et forbedret togtilbud i korridoren vil dermed bygge ytterligere opp om togets rolle som ryggrad i kollektivsystemet og forsterke en positiv trend.

I gjeldende planprogram for jernbanesektoren 2018-29 er utbedringstiltak på Mjøndalen foreslått prioritert - for å få stasjonen opp til et universelt utformet nivå. Det er tilsvarende stort behov for Hokksund stasjon. I planprogrammet heter det at *«Endelig prioritering vil inngå i forhandlinger om byvekstavtale i byene».* Dette understreker behovet for å få etablert en byvekstavtale for Buskerudbyen – der en samordnet virkemiddelbruk i areal- og transportpolitikken for byområdet kan avklares.

I intercity-området på Østlandet er utbygging godt i gang eller nær i ferd med å bli igangsatt i «indre» intercity-området, dvs. fra Oslo ut til Tønsberg, Moss, Hamar og Hønefoss. Etter hvert som intercitybanene blir bygd ut med høyere kapasitet og standard, vil dagens Oslotunnel med 2 spor fremstå som en stadig sterkere flaskehals for jernbanen på Østlandet. I gjeldende NTP er planen å bygge ut intercity fortløpende videre til de «ytre» områdene. Det vil kunne fremstå som samfunnsmessig lite rasjonelt dersom det benyttes store ressurser på dette, samtidig som Oslotunnelens kapasitetsbegrensninger kan komme til å hindre full utnyttelse av investeringene i intercity. Dette vil kunne berøre pendlerne mellom Buskerudbyen og Oslo-området. Buskerudbyen, og sannsynligvis Østlandsområdet forøvrig, vil være tjent med at ny Oslotunnel for jernbanen bygges ut relativt raskt.

Flytoget spiller også en rolle her, ved at flytoget bruker en vesentlig del av kapasiteten påjernbaneinfrastrukturen mellom Drammen og Oslo (3 tog pr time hver vei), men har lavt belegg på strekningen Drammen – Oslo. Dette skyldes at flytoget kun tar trafikk til/fra Gardermoen, og ikke tar noen underveistrafikk. Samlet passasjerkapasitet mellom Buskerudbyen og Oslo kan økes betydelig dersom av- og påstigningspolitikken på flytoget endres.

1. **Prioriterte riksveginvesteringer**
	1. Holmenbrua er svært nedslitt, og forbindelsen må ivaretas som riksveitilknytning til Drammen havn for fremtiden. Dette innebærer at staten må ta ansvar for å erstatte dagens bru med ny bru i tråd med vedtatt reguleringsplan.
	2. Utbygging av E134 Dagslett-kryss E18 er viktig for å utvikle en nasjonal transportkorridor og vil samtidig kunne gi store lokale miljøforbedringer i Lier kommune.
	3. Utbygging av rv 35 er særlig viktig for utvikling av Hokksund og vil gi bedre trafikksikkerhet og bedre framkommelighet for gående, syklende og kollektivtransport.

Riksveiene som berører Buskerudbyen er E18, E134, rv 35 og rv 282 til Drammen havn (stamnetthavn). Sistnevnte omfatter Strandveien, Holmenbrua, Strømsøbrua, Telthusgata og deler av Bjørnstjerne Bjørnsons gate.

Holmenbrua er sterkt nedslitt og vil ikke lenger tåle belastningen fra tungtrafikk. I 2015 fikk brua en tidsbegrenset nedklassifisering av aksellast som utløper 07.07.2021. Med nedklassifisert aksellast mister brua i prinsippet sin funksjon som riksveitilknytning til Drammen havn.

Behovet for å bygge ny Holmenbru er derfor først og fremst viktig for å opprettholde dagens transportfunksjoner. Dersom forfallet av brua i verste fall skulle eskalere så langt at brua må stenges for vanlig biltrafikk, vil konsekvensene for veitransporten i Drammen bli svært alvorlige.

Videre er det også behov for å etablere langt bedre løsninger for gående og syklende og å tilrettelegge bedre for kollektivtrafikk i et langsiktig perspektiv. Reguleringsplan ble vedtatt av Drammen bystyre 25.09.18, og i dette vedtaket ble det også poengtert at *“Bygging av egen gang/sykkelbro over Strømsøløpet skal ha høyeste prioritet i videre arbeid med BB2 og Byvekstavtalen med Staten”.*

I gjeldende NTP 2018-2029 er oppstart av ny Strømsåstunnel foreslått mot slutten av perioden. Ny Strømsåstunnel er først og fremst viktig for å ivareta europeiske tunnelkrav. Tunnelen kan derfor i samsvar med gjeldende NTP prioriteres noe frem i tid.

Det pågår planarbeid for E134 Dagslett-kryss E18: I mai 2018 ble det avgjort at prosjektene Dagslett – Linnes og Linnes – E18 skulle slåes sammen, og at Statens vegvesen skal utrede «alle relevante linjer» mellom Dagslett og E18. Dette innebærer at det utarbeides ny kommunedelplan for prosjektet E134 Dagslett – E18. Planprogrammet ble oversendt kommunen 12.04.2019. Forslaget inneholdt opprinnelig tre linjer, uten Vikerkorridoren. Samferdselsdepartementet besluttet at Vikerkorridoren skulle utredes. Statens vegvesen arbeider med alternativene i planprogrammet med sikte på å redusere kostnadene og få best mulig trafikantnytte. Prosjektet fremstår som en manglende lenke i en viktig nasjonal transportkorridor og vil samtidig kunne gi store lokale miljøforbedringer i Lier kommune.

Det pågår planarbeid for rv 35 Hokksund-Åmot: KVU Hokksund – Åmot – Jevnaker ble sluttført i 2011. Kommunedelplan er nå under utarbeiding (Øvre Eiker/Modum). Prioritering av rv 35 må inngå i en helhetsvurdering av nasjonale transportkorridorer i NTP. Utbygging av rv 35 er særlig viktig for utvikling av Hokksund og vil gi bedre trafikksikkerhet og framkommelighet for gående, syklende og kollektivtransport.

* **Buskerudbyen ønsker å ha en ledende rolle i samarbeid med staten om utvikling av ny teknologi og nye mobilitetstilbud**Det er ønskelig at det settes av midler i NTP til videre utvikling av ny og fremtidsrettet teknologi og til utvikling av et sømløst mobilitetstilbud.

Ekspertutvalgets rapport «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet» (2019) peker på nye muligheter når det gjelder sømløs mobilitet; blant annet elektrifisering, automatisering / autonomi, intelligente transportsystemer og nye forretningsmodeller med delingsmobilitet.

Kongsberg har i dag bred og verdensledende teknologikompetanse, med nasjonale industrilokomotiv i front. Det er et veletablert samarbeid mellom utdanningsinstitusjoner, næringsliv og det offentlige. Testarena Kongsberg er et etablert samarbeid mellom lokale, regionale og nasjonale myndigheter, teknologiindustri og akademia som står sentralt i uttesting av ny teknologi for autonome kjøretøy. Testarena Kongsberg har samarbeidsprosjekter over hele Norge, og har en anerkjent internasjonal posisjon. Når man i NTP legger vekt på teknologiutvikling og nye løsninger for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet, gir det godt grunnlag for Kongsberg og Buskerudbyen til å bidra til utvikling. Kommunestyret i Kongsberg har videre vedtatt at kommunen i 2020 skal melde seg inn i smartbysamarbeidet U4SSC.

Buskerudbyen har i tillegg til å støtte utprøving av autonome kjøretøy også bidratt til oppstart av elektrifisering av bussparken og vært pådriver for å finne løsninger for et sømløst og helhetlig mobilitetstilbud. Dette er prosjekter Buskerudbyen ønsker å videreføre og styrke innsatsen for. Andre aktuelle prosjekter i Buskerudbyen er:

* + Bedre internett knyttet til kollektivtransporten.
	+ Knutepunktutvikling/jernbanestasjoner: Ny teknologi, mikromobilitet, «last mile» / hel reisekjede og delingsløsninger for å gjøre kollektivtrafikk mer attraktivt som reisemiddel.
	+ Bedre utnyttelse av eksisterende vegkapasitet med dynamisk feltstyring f eks reversible felt/feltprioritering
	+ Dynamisk tilfartskontroll på sideveger/i kryss for å prioritere kollektivtrafikk og styre trafikkavvikling.
	+ Tilrettelegge for bedre tilgjengelighet og fleksibel mobilitet til nytt sykehus, blant annet gjennom å gjøre kollektivtransport, sykkel og gange mer attraktivt og ved å ta i bruk ny teknologi og dele-/mikromobilitet eller ferjeløsning.
	+ Mobilitetspunkt ved knutepunkter i kollektivtransportsystemet, og for eksempel ved innfartsparkeringer og barnehager.
	+ Samordning av billettløsninger og transportløsninger for sømløse reiser.
	+ Utprøving av selvgående feiemaskin for gang- og sykkelveger
	+ Miljødashboard, etter modell fra smartere transport Bodø, for å bevisstgjøre og engasjere innbyggere og virksomheter til å velge mer miljøvennlige transportformer.
	+ Smart varelevering i byområder.
	+ Samarbeid med næringslivet om miljøvennlig transport.
	+ Sensorbasert parkeringsteknologi.
	+ Videreutvikle teknologi for autonome transportmidler, samt legge til rette for flere pilotprosjekter.

Det er ønskelig at det settes av midler i NTP til videre utvikling av ny og fremtidsrettet teknologi og et sømløst mobilitetstilbud gi muligheter. Dette er viktig for å kunne sikre en samferdselsutvikling som bygger opp under det nye NTP-målet.

* **Hva gjør kommunene og fylkeskommunen på områder hvor de selv har et ansvar?**Fylkeskommunene og storbykommunene bes om å gjøre rede for i hvilken utstrekning de prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor de selv har et ansvar. En redegjørelse for dette fremgår av eget vedlegg til saken. (Dette vedlegget vil bli kvalitetssikret frem mot innsendelse av innspill til NTP til Viken og Samferdselsdepartementet).

**Til drøfting i ATM-utvalget:**

* Buskerudbyens prioriteringer i innspill til NTP
* Administrativ styringsgruppe anbefaler at et innspill fra Buskerudbyen til NTP både sendes til Viken og til Samferdselsdepartementet.

Videre prosess: Buskerudbyen vil sende forslaget til Viken innen fristen 2. mars. Buskerudbyen sender inn forslaget til Samferdselsdepartementet parallelt med at Viken sender inn sitt forslag innen fristen 14. mai. Sekretariatet gis mandat til å foreta mindre justeringer i ordlyd slik at innspillet fra Viken og Buskerudbyen fremstår som samordnet.

***Forslag til konklusjon:***

1. *Saken drøftet. Innspill fra ATM-utvalget tas med som grunnlag for å utarbeide endelig innspill til NTP 2022-33 fra Buskerudbyen.*
2. *Buskerudbyen sender forslaget til Viken innen fristen 2. mars.*
3. *Buskerudbyen sender forslaget til Samferdselsdepartementet parallelt med at Viken sender inn sitt forslag innen fristen 14. mai. Sekretariatet gis mandat til å foreta mindre justeringer i ordlyd slik at innspillet fra Viken og Buskerudbyen fremstår som samordnet.*

**Sak 04/20 Belønningsavtale med handlingsplan 2020 og 2021**

 **Hensikt med saken**
Orientere om status for ny belønningsavtale for perioden 2020/21 og vedta handlingsplan 2020/21 med tiltaksplan 2020 for belønningsavtalen. Tiltaksplan 2020 prioriterer bruken og legger opp til gjennomføring av tiltak for i alt 80 millioner i tråd med belønningsavtalen for 2020-21.

**Belønningsavtale 2020/21**

I brev av 29. november 2019 tilbyr Samferdselsdepartementet Buskerudbyen belønnings-avtale for perioden 2020/2021 på til sammen 160 mill. kr. Avtalen angir tilskuddsbeløp, samt rammer for bruk av midlene. Byområdets søknad om belønningsmidler datert 6. juli 2019 danner utgangspunkt for avtalen.

Ordførerne i Kongsberg, Øvre Eiker, Drammen og Lier har signert avtalen med forbehold om kommunestyrenes senere godkjenning. Avtalen er nå til godkjenning i kommunestyrene i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg. Fungerende fylkesrådsleder har signert avtalen og avtalen returneres samferdselsdepartementet. Avtalen med signaturer følger som separat vedlegg.

I avtalen heter det at tilskudd for 2020 kr 80. mill. kr utbetales så raskt som mulig etter at partene har signert avtalen. Dette på bakgrunn av foreløpig rapportering som Buskerudbyen sendte departementet 31. oktober 2019. Det er per 31.1.2020 også rapportert for hele perioden 18/19, se under sak 6/20 Status.

**Forslag til handlingsplan 2020/21 med tiltaksplan 2020.**
I samarbeidsavtalens pkt. 5 om ATM-utvalget heter det at “*ATM-utvalget skal ivareta rollen som koordinerings- og styringsorgan for avtale med Samferdselsdepartementet om belønningstilskudd for kollektivtransport om mindre bilbruk. Dette innebærer bl.a. prioritering av tiltak innenfor de årlige økonomiske rammer”.*

Det foreslås en handlingsplan for hele perioden 2020/21 slik at partnerne har forutsigbarhet og bedre tid til å forankre og planlegge tiltak, og dermed får sterkere gjennomføringskraft. Det er imidlertid bare tiltaksplanen for 2020 som kan danne grunnlag for å iverksette tiltak i 2020, da departementets endelige tildeling av midler i 2021 ikke gjøres før etter rapportering for 2020. Handlingsplanen revideres ved neste årsskifte og ATM-utvalget gjør da vedtak om tiltaksplan for 2021. Belønningsmidlene utbetales til Viken fylkeskommune.

**Grunnlaget for handlingsplanen**Som det står i belønningsavtalen er det byområdets søknad om belønningsmidler med fordeling mellom fem innsatsområder som er grunnlaget for avtalen. Hvordan midlene skal brukes bygger videre på ATM-utvalgets vedtatte hovedkriterier fra 2010:

• Tiltak som gir høy måloppnåelse

• Tiltak som gir raske og synlige resultater

• Tiltak som kombinerer kollektivtrafikkforbedringer med biltrafikkreduserende tiltak.

• Tiltak i alle kommunene (i tråd med samarbeidsavtale).

Det legges også til grunn de samme krav og forutsetninger som tidligere handlingsplaner for belønningsmidlene bygger på, når det gjelder prioritering av tiltak. Disse står nærmere beskrevet i vedlagt handlingsplan.

Fordelingen mellom innsatsområdene er foreslått slik:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Forslag til innsatsområder i BBP1 2020-2021**  | **2020** | **2021** |
| 1. Forbedring av kollektivtilbudet, dvs. midler til opprettholdelse av forsterket drift og utvikling av støttesystemer (f eks sanntids-informasjon, billettsystem, informasjon, elektrifisering m.m.) | 25,60mill. kr (18 mill. kr til drift buss 2020 forskuttert i 2019).  | 52,00 mill. kr  |
| 2. Forbedring av infrastrukturen for kollektiv-trafikken inklusive knutepunkter og pendlerparker. | 4,90 mill. kr | 1,00 mill. kr |
| 3. Tiltak for syklende  | 33,40 mill. kr  | 14,85 mill. kr |
| 4. Tiltak for attraktiv byutvikling, raskere reiser, bedre miljø og smart transport (ITS-løsninger). | 10,60 mill. kr | 6,65 mill. kr |
| 5. Arealutvikling, felles kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon  | 5,50 mill. kr | 5,50 mill. kr |
|  | **80,00 mill. kr** | **80,00 mill. kr** |

Forslaget til handlingsplan belønningsmidler 2020/21 med tiltaksplan 2020 følger som separat vedlegg. Forslag til tiltak er kommet fra partnerne i dialogmøter i oktober 2019 og med skriftlige innspill i november 2019. Det er i stor grad funnet rom for alle innspill bortsett fra større infrastrukturtiltak innenfor sykkel- og gange. Fagrådet og administrativ styringsgruppe har behandlet forslaget i møter henholdsvis 16. og 31. januar 2020.

**Delegert myndighet omdisponering/porteføljestyring/gjennomføringsavtaler**Det praktiseres en desentralisert gjennomføringsmodell. Hvert tiltak eller en gruppe av tiltak vil ha en gjennomføringsansvarlig organisasjon (kommune, fylkeskommune, SVV eller Jd. Noen av tiltakene vil sekretariatet ha ansvar for). Gjennomføringsavtaler utarbeides av gjennomføringsansvarlig og sekretariatet i tråd med vedtatt tiltaksplan.

Midlene fra belønningsordningen skal benyttes innenfor perioden i tråd med avtalen med departementet. Dette krever høy gjennomføringsevne, og etablert porteføljestyring med system for omdisponeringer i vedtatt årsplan foreslås videreført.

Det foreslås at administrativ styringsgruppe får delegert myndighet til å gjøre omdisponeringer innenfor gitte rammer og at daglig leder har fullmakt til å utarbeide gjennomføringsavtaler på et hensiktsmessig nivå (videreføring av ATM-utvalgets delegasjonsvedtak i møte 10.06.2010).

**Kommunikasjon av handlingsplan 2020/2021**Det lages sak til samarbeidets nettside når handlingsplanen vedtas i ATM-utvalget, som kan deles på partnernes sider. I tillegg kan det gjøres mediefremstøt rundt separate tiltak på planen.

**Framdrift/videre prosess**.

* **3. februar** ble ATM-rådet orientert om ny belønningsavtale og arbeidet med forslag til handlingsplan 2020/21.
* **21. februar.** ATM-utvalget vedtar handlingsplan 2020/21 og tiltaksplan 2020.
Sendes kommunestyrene og fylkeskommunen til orientering og for evt. innspill til tiltaksplan for 2021.
* **Mar/apr. 2020** Inngåelse av gjennomføringsavtaler.

***Forslag til konklusjon****:*

1. *Signert belønningsavtale 2020/21 oversendes Samferdselsdepartementet, det tas forbehold om kommunestyrenes og fylkeskommunens godkjenning.*
2. *Forslag til handlingsplan 2020-21 for belønningsavtalen med tiltaksplan 2020 vedtas. Sendes kommunestyrene og fylkeskommunen til orientering og for evt. innspill til tiltaksplan for 2021.*
3. *ATM-utvalget gir administrativ styringsgruppe fullmakt til justering av midlene innenfor vedtatte rammer i tiltaksplanen. Ved behov delegeres denne fullmakten videre til daglig leder i samråd med leder av adm. styringsgruppe.*

**Sak 05/20 Plan for Buskerudbysamarbeidet første halvår 2020

Hensikt med saken**
Legge til rette for oversiktlige og gode samarbeidsprosesser og mulighet for bred politisk forankring av Buskerudbysamarbeidets oppgaver første halvår 2020.

**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 typer saker bør sikres bred politisk forankrig 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 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**
ATM-utvalget fastsatte i møte 29. november 2019 møteplanen for 2020. Forslaget under til halvårlig prosjektplan/årshjul for Buskerudbysamarbeidet med hovedmilepeler tar utgangspunkt i møteplanen og skal være en mer detaljert plan jfr. punkt 2 og 3 over.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tema/saker** | **Fag-****rådet** | **Adm. styrings-gruppe** | **ATM-rådet** | **ATM-utvalget** | **Egnet utvalg i kommune/fylkeskommune** | **Kommunestyrer og fylkeskommunen** |
| Belønningsavtale 2020/21 | 16.01 | 31.01 | 03.02 | **21.02** |  | Felles sak |
| Handlingsplan belønningsmidler 2020/21 med tiltaksplan2020 | 16.01 | 31.01 | 03.02 | **21.02** |  | Orienteringssak |
| Byvekstavtale – rammer, føringer og videre prosess | 16.01 | 31.01 | 03.02 | **21.02** |  | Felles sak |
| Buskerudbyens innspill Nasjonal transportplan 2022-33 | 16.01 | 31.01 | 03.02 | **21.02** |  |  |
| Rapportering belønningsmidler til SD | 16.01 | 01.02 |  | Osak**21.02** |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
| Årsrapport Buskerudbysamarbeidet | 05.03 | 15.05 |  | **05.06** |  | Orienteringssak |
| Byvekstavtale - forhandlingsmandat med prioriterte tiltak, vurdering av målopp-nåelse, kostnader, plangrunnlag og finansieringsgrunnlag.  | 05.0323.04 | 15.05 | 02.06 | **05.06** |  | Felles sak |
| Halvårsrapport belønningsavtalen | 23.04 | 15.05 |  | **05.06** |  |  |
| Handlingsprogram AT-plan 2020-23 | 05.0323.04 | 15.05 |  | 05.06 |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

Buskerudbysamarbeidet skal etter samarbeidsavtalen 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 sju 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.

Administrativ styringsgruppe foreslår at det avholdes ATM-rådsmøte også før ATM-utvalgets møte 5. juni. Aktuelt tidspunkt tirsdag 2. juni kl 16:30 i fylkestingssalen.

***Forslag til konklusjon:*** *Årsplan for Buskerudbysamarbeidet første halvår 2020 legges til grunn for videre arbeid.*

 **Sak 06/20 Status

Statlige midler til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk**

Det vises til Samferdselsdepartementets brev av 2. januar 2020 til partnerne i Buskerudby-samarbeidet der det gjøres oppmerksom på at Buskerudbyen kan søke Samferdsels-departementet om midler til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. Brevet følger som separat vedlegg 1.

Buskerudbysekretariatet har 22.01.2020 på vegne av Viken fylkeskommune, Lier kommune, Drammen kommune, Øvre Eiker kommune og Kongsberg kommune oversendt Buskerud-byens søknad om 20 millioner kr til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. I brevet vises til at ATM-utvalget i møte 29. november sak 37/19 behandlet sak om varslede midler til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk og gjorde slik vedtak:

1. *ATM-utvalget delegerer til adm. styringsgruppe å vedta den endelige løsningen for reduksjon av billettprisene med 20 mill. kr i Buskerudbyen innenfor følgende rammer innen 17. desember
- 30 dagerskort (inkl. student) i en eller to soner
- Enkeltbilletter i en eller to soner
- Enkeltbilletter barn/honnør i en eller to soner*
2. *Brakar legger frem en utredning på sin anbefalte løsning, med tilsvarende vurdering av alternativene.*
3. *Brakar utreder, evt. i tilknytning til soneutredning i Viken fylkeskommune, en felles takstsone i Buskerudbyen.*

Administrativ styringsgruppe behandlet saken i møte 16. desember, sak 67/19 og kom med slik konklusjon:

“*Brakars anbefaling i notat «Vurdering og anbefaling for bruk av 20 millioner kroner i statlige midler til reduksjon av billettpriser i Buskerudbyen» lagt fram i sak 67/19, legges til grunn for bruken av 20 millioner kroner til reduserte billettpriser i Buskerudbyen.*

*Takster blir redusert på følgende måte:*

*• 30 dagerskort (inkl. student) reduseres med kr 60 uavhengig av antall soner*

*• Enkeltbillett voksen i sone 1 reduseres fra kr 37 til kr 25*

*• Enkeltbilletter barn/honnør i sone 1 reduseres fra kr 21 til kr 13*

*Det settes i tillegg av til sammen 1 mill. kr til markedsføring og en uavhengig evaluering og hvordan ordningen har virket inn på nullvekstmålet. Mandat for evalueringen besluttes av administrativ styringsgruppe”.*

I brevet fra departementet legges det vekt på at midlene til reduserte priser på kollektivtrafikk skal rapporteres på i samme prosess som rapportering for belønningsmidler og det skal sikres at det er mulig å kontrollere at midlene blir benyttet som forutsatt.

Midlene utbetales til Viken fylkeskommune. Hvordan midlene skal brukes, rapportering på bruk av midlene og evt. søknad om nye midler gjøres gjennom Buskerudbysamarbeidets organer.

Administrativ styringsgruppe har i møte 31. januar 2020 anbefalt at Buskerudbyen i verk-setter de samme rapporteringsrutiner for disse midlene som for belønningsmidlene. Dette innebærer halvårsrapportering til administrativ styringsgruppe og ATM-utvalget og rapportering til Samferdselsdepartementet per 31. januar. Det vises i tillegg til at det vil bli gjennomført en evaluering slik at en får et godt grunnlag for å se på hvilken effekt midlene har og hvordan midlene best kan benyttes over tid. Mandat for evalueringen skal behandles i Buskerudbysamarbeidets organer. **Rapportering til Samferdselsdepartementet på belønningsavtale 2018 og 2019**I avtalen om belønningsmidler 2018-2019 datert 25. mai 2018 heter det *at “Målet er at det skal bli bedre fremkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Persontransport med bil skal ha nullvekst i avtaleperioden. Tidspunkt for oppnåelse av nullvekstmålet settes til utgangen av avtaleperioden eller ett år etter at Buskerudbypakke 2 iverksettes (dersom denne iverksettes senere)”.*

I brev av 8. oktober 2019 fra Samferdselsdepartementet heter det at I tråd med retningslinjene for belønningsordningen skal sendes inn en rapport fra forrige avtaleperiode før det inngås en ny belønningsavtale. Samferdselsdepartementet ba Buskerudbyen om å utarbeide en foreløpig evaluering av avtalen for 2018-18 og at denne rapporten vil danne grunnlaget for en ny avtale. Det ble sendt en foreløpig rapport 31. oktober 2019 og 29. november fikk Buskerudbyen tilbud fra departementet om ny avtale for perioden 2020-21.

Selv om vi ikke har fått noe nytt brev om rapportering ved årsskiftet slik vi tidligere har gjort, mener vi at vi i tråd med avtalen skal rapportere til departementet for perioden 2018-19 innen 31.1.2020. Det ble i stor grad å oppdatere rapporten som ble sendte 31. oktober 2019.

Kommunene i Buskerudbyen hadde en samlet befolkningsvekst på om lag 3 prosent i perioden 2016-2019. Mens antall kollektivreiser økte med 13 prosent i samme periode, gikk personbiltrafikken ifølge byindeksen ned med 0,1 %. Dermed tar kollektivtrafikken stadig større markedsandeler fra biltrafikken. Tallene viser at Buskerudbyen har oppnådd nullvekstmålet for denne perioden i tråd med den reviderte målemetoden fastsatt av Samferdselsdepartementet høsten 2019.

Grafen nedenfor viser hvordan utviklingen de siste årene har vært med hensyn til befolkning, biltrafikk og passasjerutvikling kollektiv.

Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektiv spesifisert på buss og tog fra 31.12.2013 til 31.12.2019.



Regnskapstallene for belønningsmidler 2018/19 per 31.12.2019 er nå slik:



 Rapporten ble oversendt Samferdselsdepartementet fredag 31. januar 2020 etter behandling administrativ styringsgruppe samme dag.

**Omdisponeringer handlingsplan belønningsmidler/BBP1 2018-19**Fylkeskommunen har i sine innspill til handlingsplanen 29020/2021 prioritert sykkeltiltak langs Fv 42 Øvre Storgate, Drammen fra Øvre Sund bru til Landfalløybrua høyest. Det er foreslått avsatt 13,4 mill. kr i forslag til handlingsplan 2020/21. For å dekke mest mulig av kostnadsoverslaget på 18 mill. kr foreslås det å omdisponere 1,12 mill. kr i handlingsplanen 2018/2019 av midler som der av avsatt til tiltak 3.1.5.2 Fv 53 Drammensveien fortau nord, Mjøndalen og 0,525 mill. kr i handlingsplan 2018/19 som er avsatt til tiltak 3.1.1.2 Fv 319 Skippergata, Tangen. Det er behov for å gjennomføre et forprosjekt og evt. regulering før tiltak kan iverksette i Drammensveien. Det vil gjenstå 1 mill. kr til dette i 2019-tiltaksplanen.

Administrativ styringsgruppe har i møte 31. januar 2020 gjort slik vedtak:
K*r 1 645 000,- stilles til disposisjon for tildeling etter inndragelse av ubrukte midler fra tidligere tildelinger:* *2018/19-3.1.1.2 Fv 319 Skippergata, Drammen 525 000 kr, ny gjeldende bevilgning 0.
 2018-3.1.5.2 Fv 53 Drammensveien fortau nord 1 120 000, ny gjeldende bevilgning
 1 000 000 kr.
Disse tildeles til følgende tiltak:
 2019-3.1.1.5 Fv. 42 Øvre Storgate, Drammen 1 645 000 kr, ny gjeldende bevilgning
 1 645 000 kr.*

**Sluttrapport arealtilskudd fra KMD – 2018-midler**Buskerudbyen oversendte sluttrapport 1. desember 2019 til Kommunal- og moderniserings-departementet for prosjekter som fikk tildelt arealtilskudd i 2018. Departementet melder tilbake følgende: *«I rapporteringen gis det en oversikt over fremdrift og økonomi i hvert av de seks prosjektene som mottok tilskuddsmidler. Alle prosjektene er fortsatt pågående, og det anmodes om at deler av de tildelte midlene overføres til 2020 for ferdigstilling av prosjektene. Rapporteringen gir en ryddig og god oversikt over arbeidet med prosjektene og hvordan midler har vært brukt. Vi godkjenner med dette at resterende beløp overføres til 2020 for ferdigstilling av prosjektene. Vi ber om en endelig rapportering for bruk av 2018-midlene innen 1. desember 2020. Departementet tar nærmere kontakt når det gjelder presentasjon av aktuelle prosjekter på nettverkssamling og regjeringen.no.»*

Når det gjelder prosjektet: «Utvikling av GIS-verktøy for Buskerudbyen» er det inngått en samarbeidsavtale med Statens vegvesen om å bistå i utviklingsarbeidet. Utviklingsarbeidet vil skje i flere trinn, der samarbeidsavtalen kun omfatter første trinn. Alle partnere i Buskerudbyen vil vinteren/våren 2020 bli invitert med for å bidra i utviklingsarbeidet:

* Trinn 1: 2019-2020 - Samarbeid om utvikling av GIS-verktøy (innhold, funksjonalitet, tekniske løsninger m.m.)
* Trinn 2: 2020-2021 - Organisatorisk forankring blant Buskerudbyens partnere, inkludert beslutning om å ta i bruk GIS-verktøy (med tilhørende ansvar for hver enkelt partner).
* Trinn 3: 2021 og løpende - Drift av GIS- verktøy for Buskerudbyen (inkludert avklaring av ansvar og ressursbehov)

**Valg av leder og nestleder administrativ styringsgruppe**I administrativ styringsgruppes møte 31. januar 2020 ble rådmann Bente Gravdal, Lier kommune valgt til leder for et år og kommunedirektør i Øvre Eiker Trude Andresen er valgt til nestleder for et år.

**Nye kontorlokaler Buskerudbysekretariatet**Avtale med Statens Vegvesen om leie av kontorarbeidsplasser for Buskerudbysekretariatet i Statens vegvesens lokaler i Tollbugata 2 opphørte 31.12.2019. Vegvesenet flytter ut av lokalene 7. februar og Buskerudbysekretariatet har hatt tilhold i kontorlokalene så lenge vegvesenet er i bygget. Det er gått mange runder med partnerne i samarbeidet om å finne løsninger som innebærer samlokalisering, uten å lykkes.

Det er nå inngått avtale med Parken Eiendom om leie av lokaler i Gamle Kirkeplass 7, på Bragernes. Lokalet er ikke tilgengelig før i august/september, men utleier har tilbudt midlertidige lokaler i Øvre Storgate 5. Leieavtalen er på 2+2 år. Sekretariatet er etablert i nye lokaler fra 6.2.2020. Avtale med Øvre Eiker kommune som vertskommune for IKT, arkiv, økonomisystem for samarbeidsmidler og formell organisasjon for fast ansatte videreføres.

**Sak 07/20 Eventuelt**

**Vedlegg 1**

**Møtereferat ATM-utvalget**

**Møte nr. 5/19** - **29.11.2019**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tilstede** | **ATM-utvalget:** Gunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommune (møteleder)Monica Myrvold Berg, ordfører, Drammen kommune fra 1.1.2020Tore Opdal Hansen, ordfører, Drammen kommune Knut Kvale, ordfører, Øvre Eiker kommuneBent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommuneKari-Anne Sand, ordfører, Kongsberg kommuneOlav Skinnes, varaordfører, Buskerud fylkeskommuneOve Skovdahl, spesialrådgiver, JernbanedirektoratetRolf-Helge Grønås, avdelingsdirektør, Statens Vegvesen**Fra administrasjonen:**Wenche N. Grinderud, rådmann, Kongsberg kommuneElisabeth Enger, rådmann, Drammen kommuneEinar Jørstad, direktør for kultur, by- og stedsutvikling, Nye DrammenBertil Horvli, byutviklingsdirektør, Drammen kommuneBente Gravdal, rådmann, Lier kommuneTrude Andresen, kommunedirektør, Øvre Eiker kommuneTruls Hvitstein, rådmann, Nedre Eiker kommuneJens Sveaass, kommunalsjef, Kongsberg kommuneTerje Sundfjord, administrerende direktør, Brakar**Fra sekretariatet:**David Ramslien, daglig leder BuskerudbysamarbeidetGun Kjenseth, prosjektleder by-/ og stedsutviklingIngunn Larsen, prosjektleder kommunikasjonTrond Solem, prosjektleder sykkel |
| **Forfall** | Roger Ryberg, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommuneGunhild Dalaker Tøseth, avdelingsdirektør fylkesmannen i Oslo og VikenKjell Inge Davik, regionaldirektør, Statens vegvesen |
| **Møtested** | Formannskapssalen, Øvre Eiker rådhus, , Hokksund |
| **Tidspunkt** | Fredag 29. november 2019 kl 11:00 – 14:00 |

Innkalling og dagsorden godkjent.
 **Sak 34/19 Referat fra ATM-utvalget 20. september 2019 *Konklusjon:*** *Referatet godkjent.*

**Sak 35/19 Status og videre prosess Buskerudbysamarbeidet**
Rolf-David Ramslien innledet om Buskerudbysamarbeidet og muligheter videre.
 **Drøfting i møtet:**
Øvre Eiker er klare for å videreføre samarbeidet. Øvre Eiker er avhengige av samarbeid både mot Drammen/Oslo og Kongsberg, og også mot Åmot/Hønefoss og Holmestrand/Tønsberg. Virkeligheten er ikke endret. Selv om det ikke kommer en Buskerudbypakke2, må Buskerudbysamarbeidet fortsette. Utvikling av togtilbudet er viktig for Øvre Eiker.

For fylkeskommunen er mye endret etter at Buskerudbypakke2 ikke blir realisert. Må bruke mindre penger og få til flere miljøvennlige tiltak. Skal nå nullvekstmålet, det står fast og vi må stå sammen om dette. Den status som Buskerudbyen har nasjonalt må vi ta vare på. Ny teknologi gir nye muligheter.

Fra Drammen ble det pekt på at det er fint med en positiv vinkling. Det er en styrke at vi har Buskerudbysamarbeidet og det er ønskelig å fortsette for å se hvordan vi kan finne mye muligheter til å lykkes med utvikling av Buskerudbyområdet.

Kongsberg skal ha en ny gjennomgang av sitt forhold til Buskerudbysamarbeidet og vil bli en egen sak i kommunestyret.

Lier kommune ga uttrykk for at det er viktig å fortsette samarbeidet for å greie å oppfylle nullvekstmålet. Det er viktig å forberede et forslag til byvekstavtale.

Øvre Eiker fremmet forslag om et tillegg til andre setning i forslag til konklusjon:.. *parallelt med at Buskerudbyen søker å påvirke utvikling av veinettet og jernbanetilbudet i Buskerudbyområdet.*

Rådmann i Drammen var opptatt av at det ble lagt opp en prosess som ga god mulighet for politikere til å drøfte strategier og tiltak slik at de nye politikerne får et eieforhold til innholdet i Buskerudbysamarbeidet framover. Det bør utarbeides en prosessplan.

Det foreslås at følgende tas inn i konklusjonen: Det anbefales at det også sees nærmere på overordnet strategi og aktuelle tiltak. Det fremmes en sak om videre prosess i første ATM-utvalgsmøte i 2020.

Fra Statens vegvesens side ble det vist til at vegvesenet er i en omorganiseringsfase. Det er avdelingsleder i Transport Øst, i divisjon transport og samfunn som vil bli vegvesenets representant i ATM-utvalget.

Jernbanedirektoratet viste til at togtilbudet er viktig i Buskerudbyen. Buskerudby-samarbeidet er viktig for Jernbanedirektoratet. Utfordringen er hvordan vi kan forbedre togtilbudet og utvide kapasiteten på kort sikt. Det jobbes med å se på hvordan en kan forlenge rushtiden.

Buskerud fylkeskommune er opptatt av Buskerudbysamarbeidet, det vil stå sentralt i fylkeskommunens arbeid mot ny NTP. Utvikling av togtilbudet er sentralt her.

***Konklusjon:*** *Det arbeides videre for å nå målene og løse utfordringene i Buskerudbyen uten Buskerudbypakke 2. Det bør settes i gang et arbeid med å klargjøre rammer og føringer for en eventuell byvekstavtale for Buskerudbyen, parallelt med at Buskerudbyen søker å påvirke utvikling av veinettet og jernbanetilbudet i Buskerudbyområdet. Det anbefales at det også sees nærmere på overordnet strategi og aktuelle tiltak. Det fremmes en sak om videre prosess i første ATM-utvalgsmøte i 2020.***Sak 36/19 Ny belønningsavtale 2020-2021**
Rolf David Ramslien innledet.

**Drøfting i møtet**Det ble vektlagt at det ikke er midler til å utvide det forsterkede busstilbudet. Står i en uforutsigbar situasjon, det er ikke fornuftig å trappe opp tilbudet ytterligere nå.
***Konklusjon: Saken tas til orientering.***

**Sak 37/19 Statlige midler til reduksjon av billettpriser på kollektivtrafikk**Terje Sundland presenterte Brakars forslag til bruk av de 20 millionene til redusert billett. Takstmidlene foreslås brukt slik:
Normaltakst: 30 - dagers periodekort en sone: 770 kr
Bytakst: 25 kr
Bytakst barn/honnør: 13 kr

Bysonedefinisjon; Kongsberg by (om teknisk mulig). Internt i Drammen (før 2020), Internt i Nedre Eiker, Internt i Lier, Internt Øvre Eiker.

Dette betyr at 2/3 av kundene som reiser med enkeltbillett får lavere pris.
Alle 30-dagers periodekort (inkl. student) i sone 1- 4 får 5 – 7 prosent nedgang i prisen.
Voksne kunder som reiser med enkeltbillett i bysoner får 31 prosent nedgang i prisen.
Barn og honnør får 35 prosent nedgang i prisen i bysoner
Økning i antall reiser om lag 200 000 - 230 000 eller inntil 2,3 prosent i Buskerudbyen
1 mill. kr. til markedsføring og evaluering. Estimert kostnad 19,3 mill. kr.

Har sett på og forkastet: En sone i hele Buskerudbyområdet. Gjør det vanskelig å håndtere tilstøtende soner uten å innføre helt nytt pris- og sonesystem i Buskerud. Denne vurderingen skal gjøres i Viken.

**Grunnlaget for eventuelle takstendringer**Analyser viser at prisfølsomheten for enkeltbillettbrukere og andre sporadiske kollektiv-trafikanter er mer enn dobbelt så høy som for øvrige reisende.

Norske og internasjonale studier viser at prisfølsomheten er høyere utenom rushtiden enn i rushtiden. Generelt er prisfølsomheten for rushtidsreisende ca. halvparten av hva den er for reisene utenom rushtiden. Dette har sammenheng med reisenes karakter. Rushtidsreiser er i hovedsak obligatoriske, dvs. at de i hovedsak er arbeids- eller skolereiser. Det er vanske-ligere å endre denne typen reiser enn reiser knyttet til fritidsaktiviteter, handling osv.

For Buskerudbyen som har en høy bilandel er det også viktig å merke seg at bilhold gir høyere prisfølsomhet. Tilgang til bil påvirker i sterk grad valgfriheten for kollektiv-trafikantene, og øker prisfølsomheten. Prisfølsomheten varierer mellom ulike trafikantgrupper, det er viktig å kjenne det lokale markedssegmentet godt for å beregne effekten av takstendringer. I Buskerudbyen er 62 % av reisene barn, ungdom, student og honnørreiser.

**Ved utforming av taksttiltak**Siden prisfølsomheten er høyere på langsikt enn kort sikt, er det viktig å ha en langsiktig strategi for takstutviklingen.

At prisfølsomheten er større utenom rushtiden enn i rushtiden, kan være et argument for at det er mest hensiktsmessig å redusere prisene utenom rushtiden.

At prisfølsomheten er lavere på arbeidsreiser enn på fritidsreiser tyder på at takstreduksjon ikke er den optimale strategien for å redusere biltrafikken i rushtiden.

Siden prisfølsomheten varierer mellom ulike trafikantgrupper, er det viktig å kjenne det lokale markedssegmentet godt for å beregne effekten av takstendringer.

Fordeling av reiser etter billettsalg



**Drøfting i møtet**Flere gav uttrykk for at det var vanskelig å ta stilling til ulike alternativer da det ikke forelå en utredning som viste til konsekvenser.  ***Konklusjon:****1. ATM-utvalget delegerer til adm. styringsgruppe å vedta den endelige løsningen for reduksjon av billettprisene med 20 mill. kr i Buskerudbyen innenfor følgende rammer innen 17. desember:
- 30 dagerskort (inkl. student) i en eller to soner
- Enkeltbilletter i en eller to soner
- Enkeltbilletter barn/honnør i en eller to soner
2. Brakar legger frem en utredning på sin anbefalte løsning, med tilsvarende vurdering av alternativene.
3. Brakar utreder, evt. i tilknytning til soneutredning i Viken fylkeskommune, en felles takstsone i Buskerudbyen.*
**Sak 38/19 Buskerudbyens innspill til Nasjonal transportplan
 2022-33**

*Drammen gav uttrykk for at de ønsket behandling i kommunestyret før ATM-utvalgets møte.* ***Konklusjon:*** *Buskerudbysamarbeidet gir innspill til kommende Nasjonal transportplan 2022-2033. Et forslag til innspill behandles i ATM-utvalget i februar 2020.*

**Sak 39/17 Budsjett samarbeidsmidler 2020**

**Drøfting i møtet**Jernbanedirektoratet gjentok at de deltar i lignende samarbeid i andre byområder hvor det ikke betales inn separate midler fra etatene i tillegg til bevilgningen fra SD. Det ble varslet at direktoratet vil bidra med samarbeidsmidler i 2020, men ikke senere da Jernbane-direktoratet vil gå over i en observatørrolle. Jernbanedirektoratet anbefalte videre at de statlige bidragene ikke økes før Buskerudbysamarbeidet fremtidige organisering er vurdert.

Vegvesenet sa seg enig med Jernbanedirektoratet og ønsket for sitt vedkommende å holde partnerbidraget i 2020 på samme nivå som i 2019.

Inntekter 2020 blir da:
Statens vegvesen 350.000,-
Jernbanedirektoratet 350.000,-
Viken fylkeskommune 700.000,-
Drammen kommune 1.000.000,-
Kongsberg kommune 300.000,-
Øvre Eiker kommune 300.000,-
Lier kommune 300.000,-
**Totale inntekter 3.300.000,-**

Rammen på 3,30 mill. kr i 2020 budsjettet fordeles slik:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Utgifter** | **Kr** |
| Post 1 | Felles kunnskapsgrunnlag (planlegging og utredninger mv.) |  300.000,- |
| Post 2 | Sekretariat (2 stillinger og deler av stilling; lønn, kontorhold, husleie, møteutgifter, støttefunksjoner) |  3.000.000,- |
|  | **Totale utgifter** |  **3.300.000,-** |

***Konklusjon:****Budsjett samarbeidsmidler 2020 blir på 3.300.000,-. For å kompensere for fylkesmannens uttreden av samarbeidet økes bidraget med 100 000 kr fra Drammen kommune (tidligere Drammen og Nedre Eiker) og 50 000 kr fra hver av de tre andre kommunene og Buskerud fylkeskommune.*

**Sak 40/19 Møteplan Buskerudbysamarbeidet 2020**

Det kom forslag om å endre ATM-utvalgets møtedato i februar til 21. februar og ha neste møte i ATM-utvalget 5. juni. ATM-rådsmøte i februar flyttes til onsdag 19. februar, dette er senere endret til mandag 3. februar 2020.

Følgende møteplan for 2020 ble vedtatt: **FORSLAG MØTEPLAN 2020 – BUSKERUDBYSAMARBEIDET**

**ATM-utvalget**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Kl. 11:00 – 14:00 |  |  |
| Fredag 21. februar | Innhold Buskerudbysamarbeidet framoverHandlingsplan belønningsmidler 2020-21 Belønningsmidler tiltaksplan 2020Belønningsmidler rapport til SD 2019 Innspill NTP | Drammen kommune |
| Fredag 5. juni |  | Lier kommune |
| Fredag 25. september |  | Kongsberg kommune |
| Fredag 27. november |  | Øvre Eiker kommune |

**ATM-rådsmøte**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| kl 16:30 – 18:00 |  |  |
| Mandag 3. februar |  | Fylkestingssalen |
| Mandag 21. september |  | Fylkestingssalen |

 **Sak 41/19 Status
*Konklusjon:*** *Status tas til orientering*

**Sak 42/19 Eventuelt

Sak 43/19 Valg av leder og nestleder i ATM-utvalget
*Konklusjon:***  *Monica Myhrvold Berg ble valgt som leder av ATM-utvalget for to år.
Gunn Cecilie Ringdal ble valgt som nestleder for to år.*

**Vedlegg 2 (til sak 2/20)
Aktuelle tiltak innen ny teknologi og smart byutvikling**

Ekspertutvalgets rapport «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet» (2019) peker på nye muligheter når det gjelder sømløs mobilitet; blant annet elektrifisering, automatisering / autonomi, intelligente transportsystemer og nye forretningsmodeller med delingsmobilitet

Ny teknologi og smartby-utvikling er et strategisk viktig område i NTP og det er ventet økt satsing på dette i neste NTP. Buskerudbyen vil med Kongsbergmiljøet kunne ha potensiale til å innta en ledende posisjon nasjonalt i gjennomføring av pilotprosjekter for bruk av ny teknologi og smartby-løsninger. Dette kan spilles inn i NTP-prosessene. Eksempler på aktuelle prosjekter i Buskerudbyen kan være:

* Bedre utnyttelse av eksisterende vegkapasitet med dynamisk feltstyring f eks reversible felt/feltprioritering
* Tilrettelegge for bedre tilgjengelighet og fleksibel mobilitet til nytt sykehus, blant annet gjennom å gjøre kollektivtransport, sykkel og gange mer attraktivt og ved å ta i bruk ny teknologi og dele-/mikromobilitet eller ferjeløsning.
* Bedre internett knyttet til kollektivtrafikken.
* Dynamisk tilfartskontroll på sideveger/i kryss for å prioritere kollektivtrafikk og styre trafikkavvikling.
* Knutepunktutvikling/jernbanestasjoner: ny teknologi, mikromobilitet, «last mile» og delingsløsninger for å gjøre kollektivtrafikk mer attraktivt som reisemiddel.
* Elektrifisering av bussparken
* Mobilitetspunkt ved knutepunkter i kollektivtransportsystemet, og for eksempel ved innfartsparkeringer og barnehager.
* Samordning av billettløsninger og transportløsninger for sømløse reiser
* Utprøving av selvgående feiemaskin for gang- og sykkelveger
* Miljødashboard, etter modell fra smartere transport Bodø, for å bevisstgjøre og engasjere innbyggere og virksomheter til å velge mer miljøvennlige transportformer.
* Smart varelevering i byområder
* Samarbeid med næringslivet om miljøvennlig transport
* Sensorbasert parkeringsteknologi
* Autonome transportmidler

I tillegg til de ovennevnte satsingsområdene kan det bli aktuelt å igangsette utredninger av aktuelle enkeltprosjekter.

**Vedlegg 3 (til sak 2/20)
Skisse til felles saksfremlegg
Buskerudbyen. Prosess med sikte på forhandling om byvekstavtale.**

**Hensikt med saken**
Hensikten med saken er å få tilslutning til en prosess som skal avklare rammer, føringer og overordnet strategi for å komme i forhandling med staten om en byvekstavtale for Buskerudbyen.

**Bakgrunn for Buskerudbysamarbeidet**Målet med Buskerudbysamarbeidet som ble opprettet i 2010, er å skape en mer bærekraftig og konkurransekraftig areal- og transportutvikling i området mellom Lier og Kongsberg. Buskerudbysamarbeidet består av Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Gjeldende samarbeidsavtale for Buskerudbyen fra 2015 følger vedlagt.
Samarbeidet har nå disse hovedoppgavene:

* Utarbeide felles areal- og transportpolitikk, bl.a. gjennom utarbeidelse av regional areal- og transportplan for Buskerudbyen. Planen ble vedtatt av alle kommunene og fylkeskommunen i 2013, og følges opp av de enkelte kommunene gjennom egne kommuneplaner.
* Forhandle med staten v/Samferdselsdepartementet om belønningsmidler. Buskerudbyen har mottatt ca 804 millioner kr i belønningstilskudd i perioden 2010-19, og fått tilbud om avtale på 160 millioner kr i perioden 2020-21.
* Initiere og utarbeide felles uttalelse til Nasjonal transportplan (NTP)
* Arena for samordning av prioriterte oppgaver
* Gi råd til besluttende myndigheter (kommunestyrer og fylkesting) innenfor sitt mandat
* Utarbeide felles kunnskapsgrunnlag for problemstillinger som omfattes av samarbeidet

Gjennom samarbeidet er det blant annet oppnådd:

* Å utforme og gjennomføre en mer knutepunktbasert utbyggingspolitikk. Dette bidrar til redusert transportbehov, reduserte arealbeslag og gjør det lettere å løse hverdagen med miljøvennlige transportformer.
* Kollektivtilbudet er betydelig forbedret, sammenlignet med før belønningsmidlene ble introdusert.
* Det er iverksatt en rekke tiltak for bedre knutepunkt, bedre sykkelveier og annen tilrettelegging for sykling, bygd flere pendlerparkeringsplasser og utbedret kollektivtraséer.

De siste årene har personbiltrafikken i Buskerudbyområdet stabilisert seg, mens kollektivtrafikken har hatt en betydelig passasjerøkning på både tog og buss. Dette viser at samarbeidet har bidratt til ønskede resultater.

Det nye ATM-utvalget i Buskerudbyen (den politiske styringsgruppen) behandlet i møte 29. november sak om status og videre prosess i Buskerudsamarbeidet, og det var enighet om:

*“Det arbeides videre for å nå målene og løse utfordringene i Buskerudbyen uten Buskerudbypakke 2. Det bør settes i gang et arbeid med å klargjøre rammer og føringer for en eventuell byvekstavtale for Buskerudbyen, parallelt med at Buskerudbyen søker å påvirke utvikling av veinettet og jernbanetilbudet i Buskerudbyområdet. Det anbefales at det også sees nærmere på overordnede strategier og aktuelle tiltak. Det fremmes en sak om videre prosess i første ATM-utvalgsmøte i 2020.”*

I brev av 02.01.2020 fra Samferdselsdepartementet «Oppfølging av regjeringspartia sin bompengeavtale – Buskerudbyen», som følger vedlagt, står det blant annet følgende:

*«22. mai 2019 stemte kommunestyret i Nedre Eiker for å skrinleggje Buskerudbypakke 2. Det ligg dermed per i dag ikkje føre vedtak om ein Buskerudbypakke 2. Regjeringa held seg til dette. Dersom det skulle kome nye lokalpolitiske initiativ om bypakke i Buskerudbyen, vil dette utløyse dei same føringane for Buskerudbyen som for dei andre 8 storbyområda.»*

Videre omtales videreutvikling av nullvekstmålet, midler til reduserte billettpriser og belønningsmidler.

I brevet kommer det tydelig fram at SD forholder seg til vedtaket om å skrinlegge Buskerudbypakke 2, og at dette vedtaket legges til grunn for den videre prosess. Tilsvarende viser brevet at SD forholder seg til gjeldende vedtak i Kongsberg. Derfor er verken begrepet byvekstavtale eller Kongsberg omtalt i brevet. I tilsvarende brev til Grenland og Nedre Glomma er byvekstavtale et sentralt tema.

Buskerudbysamarbeidets hovedaktiviteter våren 2020 er knyttet til BBP1/belønningsmidler, innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033 og byvekstavtale for Buskerudbyen. Prosessene vil danne grunnlag for en oppdatering og evt. revidering av samarbeidsavtalen.

**Buskerudbysamarbeidets rolle mht. belønningsmidler/byvekstavtale**Buskerudbyen er et av ni nasjonalt prioriterte byområder i Nasjonal transportplan (NTP) som mottar belønningsmidler og er aktuelle for byvekstavtaler med staten. Denne posisjonen har tilført Buskerudbysamarbeidet statlige midler på om lag en milliard kroner siden 2010.

Belønningsmidler skal i følge gjeldende NTP fases inn i byvekstavtaler. En byvekstavtale vil derfor være viktig for å sikre framtidige belønningsmidler og ytterligere statlige midler til å utvikle transportsystemet i Buskerudbyen over tid. En avtale vil gi større økonomisk handlingsrom og forutsigbarhet, spesielt for busstilbudet. Dette har vært drøftet i Buskerudbyens organer, og det er bred enighet her om at det er viktig at Buskerudbysamarbeidet jobber for å få på plass en byvekstavtale med staten.

**Rammer og føringer for byvekstavtale**I NTP 2018-2029 er det satt av 66,4 mrd. kr til byvekstavtaler og belønningsordningen. Av disse kan Buskerudbyen forhandle om en andel av de 42,4 mrd. kr som er satt av til belønningsmidler (17 mrd), og til programområdemidler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riksveg (24 mrd) og til utvikling av stasjoner og knutepunkt på jernbanenettet (1 mrd).

Med bakgrunn i regjeringens bompengeavtale 23.08.2019 vedtok Stortinget i behandling av statsbudsjett for 2020 at statlige programområdemidler for riksveg også kan brukes på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett. I Buskerudbyen er det et spesielt stort etterslep for statlig sykkelinfrastruktur (riksveger og riksvegruter). Her er det stort behov for finansiering fra statens side.

Staten vil stille som betingelse for å inngå byvekstavtale at byområdet tilfredsstiller det til enhver tid gjeldende nullvekstmål for biltrafikk. Avtalen vil måtte fastsette mål og virkemidler tilknyttet dette. Det stilles også krav fra staten om en regional plan for areal og transport i byvekstavtalene. Buskerudbyens felles regionale areal- og transportplan 2013-2023 kan legges til grunn for dette. I tillegg krever staten at kommuner og fylkeskommune må bidra med finansiering. Det bør derfor tydeliggjøres hvilke midler i kommunale og fylkeskommunale budsjetter som kan inngå som lokal finansiering

**Overordnet strategi**Det økonomiske handlingsrommet etter at Buskerudbypakke 2 med tilhørende bomsystem ble skrinlagt er begrenset. Muligheten for lokal finansiering vil påvirke den økonomiske rammen for en byvekstavtale. Dette kan gi føringer for ambisjonsnivået for forhandlinger om statlige midler i en byvekstavtale. På kort sikt er det viktig å få på plass en effektiv og målrettet satsing uten bompengepakke. Dette dreier seg om mindre tiltak som gir bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur, påvirker transportetterspørselen og reduserer bilbruk.

En slik satsing innebærer blant annet tiltak innen kollektiv, sykkel, gange, parkering og arealutvikling. I tillegg foreslås det å satse på ny teknologi og smart byutvikling som er et satsingsområde i Nasjonal transportplan, og hvor blant annet Kongsbergmiljøet har høy kompetanse nasjonalt. I Viken fylkeskommune er en forsterket satsing på dette området synliggjort gjennom opprettelsen av seksjonen Framtidens transporter, i avdeling for Mobilitet og samfunn.

Erkjennelsen av et begrenset økonomisk handlingsrom tilsier at det er lite rom for å kreve større statlige samferdselsinvesteringer i en byvekstavtaleforhandling. Dette betyr at arbeidet med å finansiere og realisere større infrastrukturtiltak i utgangspunktet bør vurderes å kjøres som parallelle prosesser inn mot fylkeskommunen og staten gjennom Nasjonal transportplanprosessen.

På lengre sikt vil det gjennom reforhandling av en byvekstavtale kunne være aktuelt å i større grad inkludere større infrastrukturprosjekter.

**Videre prosess**Det vurderes som viktig å komme i gang med forhandlinger om byvekstavtale i 2020. Det vil være en fordel å inngå en 4-årig byvekstavtale i 2021 som revideres parallelt med rullering av NTP. På bypakkekonferansen 2019 signaliserte konstituert vegdirektør at VD er åpne for at andre mellomstore byområder skal få muligheten til å konkurrere med Buskerudbyen, Nedre Glomma, Grenland, Kristiansand og Tromsø om å forhandle med staten om en byvekstavtale. Det er derfor viktig for Buskerudbyen å snarlig komme i gang med forhandlinger for ikke å risikere å miste posisjonen som nasjonalt prioritert byområde som er aktuelle for en byvekstavtale.

Med utgangspunkt i ambisjonen og argumentasjonen ovenfor foreslås det å igangsette et arbeid med et utkast til lokalt forhandlingsmandat som legges fram for lokalpolitisk behandling før sommeren 2020. Dersom denne ambisjonen om fremdrift legges til grunn foreslås det å gjennomføre følgende 2-trinnsprosess i Buskerudbyens organer våren 2020:

* Trinn 1 (mars/april 2020): Forankring av prosess, føringer, rammer, mål, hovedstrategi og tiltaksområder. Det er dette det foreliggende saksfremlegget omhandler.
* Trinn 2 (før sommeren 2020): Felles forhandlingsmandat med prioriterte tiltak, vurdering av måloppnåelse, kostnader, plangrunnlag og finansieringsgrunnlag.

**Konklusjon**
Videreføring av Buskerudbysamarbeidet vurderes som viktig for at byområdet fortsatt skal bli tildelt belønningsmidler til bl.a. styrket kollektivtilbud og bygging av sykkel-, kollektiv- og knutepunktløsninger. Dette vil også være viktig for å komme i posisjon til å forhandle med staten om byvekstavtale om ytterligere statlige midler.

Videre vil det fortsatt være viktig med strategisk samarbeid mellom kommunene og statlige/fylkeskommunale transportetater om areal- og transportpolitikken i byområdet, for å videreføre en positiv trend mht. mer miljøvennlig transportmønster.

Overordnet strategi og forslag til prosess for å komme i forhandlingsposisjon med staten om byvekstavtale legges til grunn for det videre arbeidet.

**Rådmennenes felles vurdering**Brev av 02.01.2020 fra Samferdselsdepartementet referer til lokalpolitisk vedtak i Nedre Eiker kommunestyre om skrinlegging av Buskerudbypakke 2. I brevet kommer det tydelig fram at SD forholder seg til vedtaket om å skrinlegge Buskerudbypakke 2, og at dette vedtaket legges til grunn for den videre prosess. Tilsvarende viser brevet at SD forholder seg til gjeldende vedtak i Kongsberg. Derfor er verken begrepet byvekstavtale eller Kongsberg omtalt i brevet. I tilsvarende brev til Grenland og Nedre Glomma er byvekstavtale et sentralt tema. Brevet illustrerer behovet for nytt lokalpolitisk initiativ overfor Samferdselsdepartementet og et felles lokalt forhandlingsmandat i Buskerudbyen.

Den foreslåtte fremdriften for å komme i forhandlingsposisjon med staten om byvekstavtale er stram, men vurderes samtidig å gi rom for politisk forankring i kommuner og i fylkeskommunen.

Avtalen med SD om belønningstilskudd gir de fire kommunene og fylkeskommunen mulighet til åløse samfunnsmessig høyt prioriterte oppgaver i fellesskap. Belønningsmidler skal i følge gjeldende NTP fases inn i byvekstavtaler. En byvekstavtale vil derfor være viktig for å sikre framtidige belønningsmidler og ytterligere statlige midler til å utvikle transportsystemet i Buskerudbyen over tid. En byvekstavtale vil gi større økonomisk handlingsrom og forutsigbarhet, spesielt for busstilbudet. Det vurderes derfor som viktig at Buskerudbysamarbeidet jobber for å få på plass en byvekstavtale med staten.

***Rådmannens/kommunedirektørens anbefaling****Overordnet strategi og prosess for å komme i forhandlingsposisjon med staten om byvekstavtale tiltres.*

**Evt. begrunnelse**Byvekstavtale gir den enkelte kommune/fylkeskommunen mulighet til å løse samfunnsmessig høyt prioriterte oppgaver i fellesskap.

**Vedlegg:**

1. Brev av 02.01.2020 fra Samferdselsdepartementet
2. Samarbeidsavtale om klimavennlig areal- og transportutvikling i byområdet Lier – Kongsberg. Areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen. Videreføring fra 01.01.2015

 **Andre saksdokumenter** (ikke vedlagt)

1. Retningslinjer for belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene.
2. Avtale om belønningstilskudd 2020 – 2021
3. Regjeringens bompengeavtale datert 23.08.2019

**Vedlegg 4 (til sak 3/20)**



**Notat**Fra Buskerudbysekretariatet07.02.2020

 **Hva gjør kommunene og fylkeskommunen på områder hvor de selv har et ansvar?**

Buskerudbyen, med alle kommuner og fylkeskommunen vedtok i 2013 Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Den regionale planen inneholder omforente strategier for framtidig arealbruk og med mål på transportområdet. Målsettingene for Buskerudbyen er i stor grad sammenfallende med nasjonale mål i NTP 2022-33.

Buskerudbyen har siden 2010 iverksatt en rekke tiltak for å nå lokale, regionale og nasjonale mål. Innsatsen har vist resultater da antall kollektivreisende har hatt sterk vekst, langt sterkere enn befolkningsveksten skulle tilsi. Samtidig har veksten i personbilbruken flatet ut og byindeksen for 2016-2019 viser at nullvekstmålet er nådd (-0,1% for perioden).

Felles innsats gjennom Buskerudbypakke 1 (belønningsavtalen), der både stat, fylkeskommune og kommuner har bidratt, har så langt lyktes godt. Belønningsmidler har spilt en avgjørende rolle for et styrket kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for gående og syklende fra 2010 og frem til i dag.

Fremover må Buskerudbyen utvikle nye strategier for å nå målene – uten en bompengefinansiert bypakke. Dagens nivå på belønningsmidler gir ikke stort rom for videre vekst i kollektivtilbudet. Fremover blir det derfor enda viktigere at både stat, fylkeskommune og kommuner styrker innsatsen gjennom ordinære budsjetter. Her inngår statlige midler i NTP. Flere tiltak i gjeldende NTP, bl.a. opprusting av Mjøndalen stasjon og statlig innsats på sykkelvegnettet forutsetter at det etableres en byvekstavtale for Buskerudbyen.

Samferdselsdepartementet er opptatt av hva kommunene og fylkeskommunen gjør selv på områder hvor de selv har et ansvar. Etterfølgende gir en kort redegjørelse for innsats i hver av kommunene. (Redegjørelsen er under kvalitetssikring).

**Viken fylkeskommune**

Viken fylkeskommune ble etablert 1.1.2020 og det pågår nå prosesser for utforming av ny politikk og med nytt ambisjonsnivå. Av relevante, foreliggende vedtak kan nevnes:

**Bærekraftsmålene i Viken (viken.no)**Fellesnemnda for Viken vedtok i 2018 at FNs 17 bærekraftsmål skal ligge til grunn for samfunnsutviklingen i Viken, kort sagt i "alt" Viken fylkeskommune gjør. Dette gjenspeiler seg også i Viken fylkeskommunes visjon og tre hovedmål: *Viken viser vei. Bærekraft - Utvikling - Kompetanse.*Bærekraftsmålene skal danne utgangspunkt for [ny regional planstrategi](https://viken.no/tjenester/planlegging/midlertidig-plan-og-styringssystem/), som skal vedtas i desember 2020. De danner også utgangspunkt for
["Vi i Viken", kunnskapsgrunnlaget for regional planstrategi (PDF, 34 MB)](https://viken.no/_f/p1/i4f0b8206-d207-4524-b400-9200b65ae0f9/kunnskapsgrunnlag-regional-planstrategi-viken-vi-i-viken.pdf),
som ble fremlagt i november 2019.

Kunnskapsgrunnlaget fremviser status for hvert av de 17 bærekraftsmålene i statistikk og fakta. I 2019 har Viken [deltatt som en av ni piloter](https://viken.no/aktuelt/far-viktig-innsikt-i-arbeidet-med-a-na-barekraftsmalene.18955.aspx) i et prosjekt i regi av OECD (Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling). Målet med prosjektet "[*A Territorial Approach to the SDGs*](http://www.oecd.org/cfe/territorial-approach-sdgs.htm)*"*er å støtte byer og regioner som arbeider for å nå FNs bærekraftsmål.

**Nasjonal Transportplan 2022-2033**
Innspill på hovedutfordringer på transportområdet, behandlet av fellesnemda 2.5.2019.

**Felles politisk plattform**.
Her står det en del om både bærekraftige byer, fremtidens transporter, satsing på kollektiv og sykkel mm. <https://viken.no/politikk/fylkesradet/politisk-plattform-for-fylkesradet/>

**Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23**
Regional plan etter plan- og bygningsloven, stadfestet i fylkestinget i februar 2013. Handlingsprogrammet i planen er nå under revisjon og hele planen vurderes revidert mot slutten av planperioden.

**Felles sykkelplan for Buskerudbyen**Felles sykkelplan for Buskerudbyen er en temaplan utarbeidet i fellesskap mellom alle kommuner, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Planen definerer et sammenhengende regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen og som binder sammen alle prioriterte utviklingsområder. Planen synliggjør et stort investeringsbehov for å etablere et sammenhengende nett, behovet er også stort langs riksveger og riksvegruter. Statlig innsats på sykkelområdet har i senere år uteblitt i påvente av en byvekstavtale.

**Styrket busstilbud og elektrifisering av bussparken**Vedr. fylkeskommunens innsats for kollektiv har Buskerudbyen vært prioritert mht opprusting av tilbudet. Sanntidsinformasjon, signalprioritering og kollektivfelt er utviklet med delfinansiering gjennom Buskerudbypakke 1. Det er fortsatt fokus på å prioritere byområdet med bedre tilbud/økt frekvens og elektrifisering. <https://www.brakar.no/prosjekter/elbuss/>.

**Felles pris- og betalingsmodell**Det jobbes nå med på få på plass en felles pris- og betalingsmodell for Viken de neste 4 årene. Første skrift på veien har vært å gjøre Brakars billetter tilgjengelig i entur-app. <https://www.brakar.no/viken-hva-na/>.
Målet er sømløse reiser og en enklere hverdag for de reisende.

**Autonome busser**Pilotprosjektet med selvkjørendebusser på Kongsberg ble avsluttet sommer 2019, og bussene går nå i ordinær drift på strekningen. Driften er finansiert av Buskerud fylkeskommune. <https://www.brakar.no/prosjekter/testprosjekt-med-selvkjorende-buss-i-kongsberg/>

Viken satser på utvikling av nye løsninger for fremtidens transport og har etabler en egen seksjon som skal arbeide konkret og målrettet med dette. Seksjonen vil kunne bidra med personalressurser inn i Buskerudbysamarbeidet, og man har allerede startet planleggingen av en workshop om hvordan byområdet kan jobbe satse på dette videre.

**Handlingsprogram 2019-21**Buskerud fylkeskommunes handlingsprogram for 2019-2021 gjelder ut 2021. Samferdselsstrategi/handlingsprogram som skal gjelde for Viken fra 2022 er i støpeskjeen og der den politiske plattformen til fylkesrådet vil være førende.

Buskerud fylkeskommune har i sitt «Handlingsprogram for samferdsel 2019-2021» satt av 50,9 mill.kr. til Buskerudbyen (Buskerudbypakke2) i hhv. 2020 og 2021. Midlene ble prioritert med utgangspunkt i handlingsprogrammets delmål 1: *«Ta veksten i personbiltrafikk i byområder og tettsteder med sykkel, gange og kollektiv, og overholde klimaklima-forpliktelsene Norge har underskrevet i Parisavtalen gjennom å redusere utslipp fra transportsektoren»* (s.32) og satt av til *«Infrastruktur kollektiv, gange og sykkel vedtatt i sak til Fylkestinget.»* (s.34).

 Når Buskerudbypakke 2 falt er bindingene til byområdet borte.

 **2020:**
Ny prioritering av de 50 mill.kr ble gjort i budsjettbehandling des. 2019:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Prosjekt** | **Fv.nr** | **Kommune** | **Mill.kr** | **Merknad** |
| Styrking av Brakars egenkapital | - | - | 20 | Muliggjør lånefinansiering av infrastruktur for elektrifisering av busser i byområdet i samarbeid ENOVA |
| ForfallstiltakSvelvikveien  | 319 | Drammen | 30 | Strekning Hans Thordsens gate - Oscar Kjærs vei. Gateopprustning inkl. fortau og iht. reg.plan. Ansees som fullfinansiert med de 30 ekstra mill. |

Andre relevante investeringsprosjekter innenfor kommunegrensene:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Prosjekt** | **Fv.nr** | **Kommune** | **Mill.kr** | **Merknad** |
| Kollektivtiltak, Tiltak etter ny E134 | - | Kongsberg | 6,2 | Infrastrukturtiltak, holdeplasser. |
| (Tilrettelegging for gående og syklende – mindre tiltak skoleveg) | - | - | 5,1 | Sekkepost hele Buskerud.   |
| (Trafikksikkerhet Strakstiltak) | - | - | 3,1 | Sekkepost hele Buskerud.   |

**2021:**
For 2021 er det satt i gang en politisk prosess, initiert av fylkesråden for fylkesveg, for å disponere disse midlene til tiltak for gange, sykkel og kollektiv innenfor byområdet. Disponeringen av disse midlene skal behandles politisk våren 2020. Saksforberedelsene er i en parlamentarisk modell unntatt offentlighet og er sånn sett ikke tilgjengelig enda, men pågående prosesser gir iallfall en indikasjon på at det er politisk vilje til å prioritere tiltak for bærekraftig mobilitet i Buskerudbyen.

Forøvrig ligger det inne sekkeposter til gange-, sykkel og skoleveg også i 2021, omtrent tilsvarende som for 2020. Erfaringsmessig brukes disse til fartsdempende tiltak, sikring av krysningspunkter etc. og prioriteres løpende i hele Buskerud.

**Drammen kommune**Drammen kommune ble etablert 1.1.2020, og består av de tidligere kommunene Drammen, Nedre Eiker og Svelvik. Areal- og transportutviklingen i Drammen kommune vil i stor grad forholde seg til de tidligere kommunenes kommuneplaner (arealdelen) som er besluttet videreført inntil ny kommuneplan er vedtatt. Det er mye å bygge videre på fra de tidligere kommunene, samt Buskerudbysamarbeidet, m.h.t. å oppnå nullvekst i privatbilbruk, vekst i kollektiv-, gang- og sykkelbruk og mer klimavennlig byutvikling.

Dette innspillet baseres derfor på:

* Gjeldende kommuneplan (arealdelen) fra de 3 kommunene, og da primært Drammen og Nedre Eiker som har deltatt i Buskerudbysamarbeidet, samt pågående reguleringsplan- og utviklings-arbeid som følger opp kommuneplanene.
* Andre planer, strategier og tiltak tilknyttet areal- og transportområdet som er vedtatt i de tidligere kommunene og som fortsatt har gyldighet – som regional areal- og transportplan for Buskerudbyen.
* Vedtatt økonomiplan 2020-2023 for Drammen kommune.

**Arealstrategier for nullvekst i privatbilbruk**I tidligere Drammen kommune har det over de siste årene vært ført en arealstrategi med tydelig vekt på fortetting ved knutepunktene. Her kan spesielt nevnes:

* Nytt sykehus og ny helsepark bygges på Brakerøya, rett ved Brakerøya stasjon. Det er her satt tydelige krav til tilrettelegging og infrastruktur for miljøvennlige transportformer og regulering av parkeringsareal. Dette legger til rette for at Brakerøya skal kunne utvikle seg som sterkere knutepunkt, med hyppigere togavganger, bedre busstilbud og bedre tilgjengelighet for gående og syklende.
* I kvartalene nær Drammen stasjon er det bygd kontorer, hotell og forretninger med høy tetthet. Det er vedtatt flere reguleringsplaner nær Strømsø sentrum som legger til rette for at knutepunktsfortettingen vil fortsette.
* Boligutbyggingen i tidligere Drammen har i de seneste årene vært konsentrert til kvartalsbebyggelsen i Bragernes sentrum.

Drammen kommune skal nå i gang med ny kommuneplan. Mål og strategier for arealutvikling vil bli fastsatt i kommuneplanprosessen. Alt ligger til rette for at kommunen skal kunne videreføre arealutviklingsstrategiene som er lagt i Buskerudbyens areal- og transportplan, dvs at arealutviklingen fortsatt vil bygge på knutepunktsutvikling og arealer langs kollektivtraseer.

I påvente av ny kommuneplan blir det planlagt og gjennomført arealutvikling som følger opp de videreførte kommuneplanene fra de tre tidligere kommunene:

* Gulskogen nord – bolig- og bydelsutvikling som knytter seg opp til knutepunktet Gulskogen stasjon.
* Nybyen/Godsterminal-området: planprosess for sentrumsnær boligutvikling (500 m fra Drammen stasjon) etter at området er frigjort etter ferdigstilling av IC- Vestfoldbaneprosjektet.
* Sykehusområdet på Bragernes frigjøres når nytt sykehus åpner i 2025. Det legges til rette for sentrumsnær byutvikling. Parallelloppdrag for byutviklingsretninger ble gjennomført i 2019.
* Tollbukaia/Tangen på Strømsø er en nedlagt del av Drammen havn, som skal utvikles med ny, bymessig bebyggelse, litt over 1 km fra Drammen stasjon.
* Mjøndalen: Knutepunktsutvikling rundt Mjøndalen stasjon, basert på nylig vedtatt områdeplan for Mjøndalen sentrum
* Hotvet bolig og næringspark: Transformasjon av næringsområde i tilknytning til kollektivtrasé (Rosenkrantzgata)
* Travbane-/Berskaug-området: Transformasjon av næringsområde i tilknytning til kollektivtrasé (Rosenkrantzgata)
* Det planlegges fortsatt mange fortettings- og innfillprosjekter i sentrumsbydelene (Strømsø, Bragernes og Brakerøya)
* På Konnerud prioriteres utvikling av Konnerud senterområde, der det er god kollektivdekning og lokalt nærservicetilbud. I øvrige boligutviklingsområder på Konnerud er utbygging begrenset av Konnerudkvota, med maks 20 boliger/år

**Parkeringspolitikk**Tidligere Drammen kommune vedtok ny parkeringsstrategi 18.12.18. Parkeringsstrategien innebærer:

* Samlet antall allment tilgjengelige parkeringsplasser holdes omtrent uendret, selv om befolkningen øker
* Det er innført parkeringstiltak som skal gjøre det mindre attraktivt å kjøre bil til jobb:
	+ Pris på gateparkering i sentrum er økt
	+ Det er innført betalingsparkering for elbiler (halv pris av vanlig takst)
	+ Innkrevingstiden er utvidet (kl. 08-20 på hverdager)
	+ Maksimal parkeringstid er satt til 3 timer, mot tidligere 5 timer
* Det er fastsatt lavere minimumskrav til antall parkeringsplasser ved boligbygging, særlig lave krav i de mest sentrumsnære områdene
* Det er satt økte krav til kvaliteten på sykkelparkeringsplasser

Parkeringsreglene i tidligere Nedre Eiker og Svelvik kommuner har tidligere blitt håndhevet kun sporadisk. Drammen kommune har i februar 2020 søkt om rett til å håndheve parkeringsreguleringen i hele den nye kommunen, med mål om å håndheve de gjeldende reglene bedre. Det er satt på dagsorden å utforme en helhetlig parkeringsregulering i hele den nye kommune, men dette vil gjøres over noe tid og som en del av arbeidet med nye planer/strategier og tjenesteutvikling for området.

**Kommunale investeringer**Drammen kommune har planer for å investere mer enn 600 mill.kr av egne midler frem til 2025, til infrastruktur for kollektiv, gående og syklende, i hovedsak ved knutepunkter.

Ny bybru

Drammen kommune skal bygge ny bybru, til erstatning for dagens nedslitte bybru. Byggingen er delvis forårsaket av at Bane Nor må bygge om deler av bybrua ifbm. ombygging av Drammen stasjon (del av intercity-prosjektet). Drammen kommune har da valgt å bygge helt ny bru på resten av brustrekket, fremfor å tilpasse og rehabilitere dagens bru. Ny bybru skal, i likhet med dagens bru, være forbeholdt buss, taxi, gående og syklende, og har en sentral posisjon for miljøvennlige transportformer i Drammen. Ny bybru vil få økt funksjonalitet gjennom økt bredde, bedre tilpasning til gater og gang/sykkelforbindelser der brua lander på Bragernes- og Strømsøsiden, og trapper direkte fra perrongene på Drammen stasjon til bybrua. Bragernes sentrum vil med dette bli bedre knyttet til Drammen stasjon enn i dag.

Baker Thoens allé

I forbindelse med ny Gulskogen stasjon (del av intercity-prosjektet) må Bane Nor bygge om dagens undergang i Baker Thoens allé. Dagens undergang har 2 felt, men det er behov for å utvide til 4 felt for å kunne ha 2 egne felt for kollektivtrafikk og utvikle Gulskogen som knutepunkt. Utvidelsen fra 2 til 4 felt kan i praksis kun skje samtidig med at Bane Nor uansett må bygge om undergangen. Drammen kommune har inngått utbyggingsavtale med Bane Nor som innebærer utvidelse av undergangen fra 2 til 4 felt, der Drammen kommune bærer 30 % av totalkostnaden.

Sykkeltiltak

I økonomiplan 2020-23 for Drammen kommune er det vedtatt å oppgradere sykkelplanen for Drammen. Det er satt av 5 mill.kr ekstra til investeringer for sykkel i 2020.

Andre tiltak/investeringer på lang sikt

* Mikromobilitet: Kommunestyret har gjennom økonomiplanen vedtatt at det skal etableres en avtale som sikrer elbysykler eller andre mikromobilitetsordninger, når eksisterende bysykkelavtale utgår.
* Utrede ny gang/sykkelbru. Det er vedtatt å utrede ny gang/sykkelbru nedstrøms Bybrua.

**Drift**Med hensyn til vinterdrift av det kommunale veinettet i Drammen er busstraséene, gang-/sykkelveinettet, skolevei og myke trafikanter høyest prioritert. Dette innebærer at driftskontraktens krav til maksimalt snøfall og maksimal syklustid for brøyting er strengere for busstraseer, gang-/sykkelveier og fortau enn for øvrige kommunale veier og gater.

**Øvre Eiker kommune**

**Arealbruk**

* Kommuneplan for Øvre Eiker 2015 – 2027 bygger på Areal- og transportplan for Buskerudbyen. Planlagt boligbygging og næringsutvikling er konsentrert om utviklingsområdene Hokksund og Vestfossen. 3 utbyggingsområder (bolig) ble tatt ut av kommuneplanen med henvisning til vurdering etter samordnet areal- og transportplanlegging.
* Det er vedtatt detaljregulering for Hokksund sentrum (2018).
* Det er startet detaljregulering for Vestfossen sentrum (2019).
* Detaljplan for Fiskum næringspark er stadfestet. Utbygging for arealkrevende næring starter i 2020.
* Rullering av kommuneplanen er i oppstart. Behandling høringsutkast for planstrategi 5.2.2020. Grunnlag Areal- og transportplan for Buskerud og Areal- og transportplan for Buskerudbyen. Varslet gjennomgang av alle ikke-regulerte utbyggingsarealer.

**Parkeringspolitikk**

* Søknad om parkeringsmyndighet er under forberedelse i samarbeid med Lier kommune og Sekretariatet i Buskerudbyen.
* Kommunens bilpolitikk og parkering for ansatte er til vurdering.

**Investeringer (gange, sykkel, kollektiv m.m)**

* Årlig investeringsnivå i kommunale veier, g/s veier og trafikksikkerhet 10 – 15 mill. kr.
* Årlige søknader om trafikksikkerhetsmidler fra Fylkeskommunen.
* Flerårig investeringsprogram for gatelys.
* Nært og forpliktende samarbeid med grendeutvalg, skoler og organisasjoner om tilrettelegging for trafikksikkerhet.

**Drift (kollektiv m.m.)**

* Fortau og g/s veier prioriteres både i vinter- og sommerdrift.
* Økt oppmerksomhet om drift av bussholdeplasser og busstopp.

**Lier kommune**

**Klimamål**Kommune har som klimamål å være klimanøytral i 2030, og at kommunens egne virksomheter skal være klimanøytrale i 2025 (politisk vedtatt)

**Grønn mobilitet**Strategi for Grønn mobilitet, strategiforslaget har vært politisk behandlet og er nå ute på høring, forventes vedtatt vår 2020

**Lokale mobilitetsplaner**Kommunen jobber systematisk med denne tematikken i alle plansaker og gående/syklende har prioritet. Dette ble forsterket i ny kommuneplan (vedtatt sommer 2019) hvor dette nå er lagt inn som en juridisk bindende bestemmelse:*§7-4       Krav om mobilitetsplan (PBL § 11-9 nr. 8)**Det skal utarbeides mobilitetsplan for alle reguleringsplaner og nødvendige tiltak skal sikres gjennomført i reguleringsplan.*

*Retningslinjer
Vekst i persontransport skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport
Mobilitetsplan skal bl.a. redegjøre for:
-Hvordan infrastruktur, bygninger og uteområder tilrettelegger for å begrense transportbehovet, fremme miljøvennlig transport og sikre trygg og hensiktsmessig varelevering, parkering og tilkomst for alle trafikantgrupper
-Eksisterende situasjon i forhold til kollektivtilbud og tilbud til gående og syklende skal vurderes om omtales, og det skal foreslås tiltak der dette er relevant*

**Arealbruk**Når det gjelder arealbruk peker kommunens arealstrategi (en del av kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt sommer 2019), på utbyggingsområder som vil gjøre de fremtidige liunger betydelig mindre bilavhengighet enn de nåværende. De tunge utviklingsområdene i kommunen ligger i nær tilknytning til gode knutepunkt både med tanke på gange/sykkel, buss og tog.

**Parkering**Kommunen har startet arbeidet med parkeringspolitikken og hvordan denne kan medvirke til redusert bilbruk.  Denne sees i sammenheng med strategi for grønn mobilitet og ladepunktstrategien.

**Hjertesone**Hjertesone (et prosjekt for å få ned den bilbaserte transporten av barn/unge til fra skole/trening, har vært pilotert ved to barneskoler i kommunen og «rulles» nå ut hos de øvrige. Prosjektet er en kombinasjon av holdningsendringer og fysiske tiltak.

**Gang- og sykkel**Når det gjelder kommunale innvesteringer i G/S tiltak er følgende prosjekter vedtatt for 2020-2021

* Reasfaltering av G/S veier andel av 3,4 mill NOK
* Veilys langs G/S veier rehabilitering/nye lys andel av 11,2 mill NOK
* Fortau langs Årkvislaveien til Vivelstad (andel av 32,0 mill NOK)
* Ringveien Vest, andel på NOK 3,0 mill NOK
* Generelle trafikksikkerhetstiltak 5,0 mill NOK
* Forsterking av eksisterende G/S 2,0 mill NOK
* Opparbeidelse av nye G/S veier, 4,0 mill NOK

I tillegg ligger det en generell pott på driftsbudsjettet knyttet til feiing, «lapping», etc

**Utbyggingsavtaler**Når det gjelder nye utbyggingsområder, har G/S (grønn mobilitet) en høy oppmerksomhet.  Alle innregulerte G/S veier, fortau, snarveier, holdeplasser for buss, etc, bekostes av utbygger og overtas av kommunen gjennom utbyggingsavtaler. Det er betydelig mer fokus på dette i dag enn for noen år tilbake. Dette er tiltak som byger opp om grønn mobilitet, men som bekostes av utbyggere.

**Kongsberg kommune**

**Arealbruk**

* Kongsberg kommunes arealplan har fulgt opp prinsippene i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23.
* Kongsberg har i et par 10-år nå ført en streng politikk for lokalisering av handel og har ikke tillatt etablering av kjøpesentra utenfor sentrum.
* Kommunen har vært aktiv i å få relokalisert og samlokalisert ulike studietilbud til sentrum. Krona kultur- og kunnskapssenter er lokalisert på Vestsiden i Kongsberg. Videre arbeid nå med campus- og byutvikling i sentrum
* Kommunen har fulgt kompaktbystrategien og lagt til rette for høyere arealutnyttelse rundt kollektivknutepunktet / stasjonsområdet.

**Parkering**

* I forbindelse med etablering av Krona kultur- og kunnskapssenter var det behov for å utforme ny parkeringspolitikk for Vestsiden. Beboerparkering er nå innført og som prioriterer beboerparkering fremfor arbeidsparkering.
* Nitidig administrativt og politisk arbeid over tid med gjennomføring av en parkeringspolitikk som fremmer bruk av andre transportmidler enn bil. Herunder tilrettelegging for handel og by-liv, med redusert tilgang til heldags- og arbeidsparkering i sentrum.
* Bygget og tilrettelagt pendlerparkeringer (utpendling), samt parkeringsanlegg utenfor sentrum (innpendling), med sykkelhoteller og kollektivruter.
* Arbeid og dialog sammen med Bane NOR for videre utvikling av parkeringstilbud til knutepunkt og jernbane.

**Mobilitet og ny teknologi**

* I forbindelse med omlegging av E134 har kommunen større arbeider på gang med nedklassifisering av riks- og fylkesvei til bygater, med bilbegrensende tiltak og tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk
* Kongsberg kommune har utviklet kollektivknutepunktet med bedre sykkelparkering og opprusting av utearealer. Nye bygg i området reduserer transportbehovet med bil.
* Det er etablert flerbrukskryss i sentrum som i større grad prioriterer myke trafikanter.
* Testarena Kongsberg: I et samarbeid med bl.a. Buskerudbyen, Brakar, fylkeskommunen og virksomheter i Teknologiparken er det testet ut autonom bussdrift mellom kollektivknutepunktet og Teknologiparken. Dette er et verdensledende pilotprosjekt med autonom buss i ordinære bygater. Brakar kjører nå prosjekt med autonom buss i ordinær rute mellom knutepunkt og teknologipark med passasjerer.
* Deltagelsen i EU-prosjektetet Sohjoa Baltic med test av autonom buss. Går nå inn i fase II med «kjøring uten vert».
* Prioritering av kollektivtransport i bygatene
* Prioritering av sykkelruter i gatenettet
* Fokus på aksen knutepunktet – teknologiparken
* Særskilt kvalitet på driftsnivået i vintervedlikeholdet av utvalgte sykkelruter

**Investeringer (gange, sykkel, kollektiv m.m.)**

* 33 millioner til ny gang- og sykkelforbindelse nord i byen
* I tillegg er det i perioden 2020 til 2023 satt av 45,6 millioner i investeringer knyttet til sentrumsutvikling med fokus på gater, gaterom, parker og plasser. 20,6 millioner av denne totalen er konkretisert mot parkanlegg-, gang og sykkeltraseer langs elvebreddene på begge sider av elva. Alt sett i sammenheng med byutvikling for et mer attraktivt sentrum, med flere boliger, «urbanisering» og redusert bil-transportbehov.