**Saksdokument til ATM-utvalgsmøte nr. 1 - 2021**

**Møtetid: Fredag 12. februar 2021 kl. 11:00 – 14:00
Sted: Digitalt møte - Teams**
Forslag til dagsorden:

**Sak 01/21 Referat
Sak 02/21 Faglig utredning av byvekstavtale
Sak 03/21 Forslag til handlingsprogram AT-plan Buskerudbyen 2020-23
Sak 04/21 Forslag til revidert handlingsplan belønningsmidler 2020/21
Sak 05/21 Ruteendringer for kollektivtrafikken
Sak 06/21 Medvirkning i arbeidet med handlingsprogram for samferdsel
 2022-2033 Viken fylkeskommune
Sak 07/21 Orientering fra statsetatene om arbeid med langtidsprogram NTP
Sak 08/21 Orientering om Mandat – framtidig organisering av Buskerudbyen
Sak 09/21 Status
Sak 10/21 Eventuelt**

**Vedlegg**
1. Vedlegg 1 - Referat fra møte i ATM-utvalget 27. november 2020 (sak 1/21)
2. Vedlegg 2 - Forslag til felles saksframlegg handlingsprogram ATP (sak 3/21)

4. Vedlegg 3 - Forslag til felles saksframlegg til behandling i kommunene med innspill til handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 Viken fylkeskommune (sak 6/21)

**Separate vedlegg**
Se lenker i sakene.

Buskerudbysamarbeidet, 1. februar 2021

Monica Myrvold Berg Wenche N. Grinderud
Leder av ATM-utvalget Leder adm. Styringsgruppe

# **Sak 01/20 Referat fra ATM-utvalget 27. november 2020**

Se:Vedlegg 1 - Referat fra møte i ATM-utvalget 27. november 2020 (intern lenke i dokumentet)***.***

***Forslag til konklusjon:*** *Referatene godkjennes*

# Sak 02/20 Mandat for faglig utredning av byvekstavtale

**Hensikt med saken**Drøfte videre arbeid med en faglig utredning av en effektiv og målrettet byvekstavtale uten bompengefinansiering.

**Bakgrunn**

ATM-utvalget vedtok i møte 26.11. følgende:

*«Forslag til felles politisk saksfremlegg med mandat for faglig utredning av byvekstavtale for Buskerudbyen uten bompengefinansiering anbefales og oversendes for lokalpolitisk behandling i kommunene og Viken fylkeskommune.»*

[Felles politisk saksfremlegg med mandat kan leses her](https://drive.google.com/file/d/1Ck7p6Z0p4VE2PQ__EbYgHBROgxEDvs7y/view?usp=sharing).

I administrativ styringsgruppes møte 29.01. var det enighet om å bygge videre på det faglige arbeidet gjort siste året med forhandlingsgrunnlaget som er godt forankret i Buskerudby-samarbeidet. Kunnskapen fra trinnvise virkningsberegninger i byutredningen for Buskerudbyen bør også nyttegjøres i arbeidet. I dialogen med Vegdirektoratet i desember ble det også pekt på at utredningsarbeidet ikke bør gjøres for omfattende og eksisterende trafikkmodell benyttes.

**Saksfremlegg**

**Politisk behandling av mandat**

Det er lagt opp til politisk behandling av mandat i kommunene og Viken fylkeskommune i første møte i 2021. I administrativ styringsgruppe fremkom følgende behandlingstidspunkter og fora: Viken fylkesråd 04.02., Lier kommunes formannskap (saken går ikke videre til kommunestyret) 28.01., Øvre-Eiker kommunestyre 10.02., Drammen kommunestyre 09.02. Partnerne orienterer fra behandlingene i møtet.

**Oppgaver**

Følgende oppgaver igangsettes som en forberedelse til videre arbeid i påvente av politisk behandling av mandat:

* Prosessplan
* Utarbeide forslag til et konkurransegrunnlag for konsulenttjenester til trafikkmodellberegninger og andre verktøy for virkningsberegninger
* Prinsipper for utvikling av alternativer
* Forberedende faglig grunnlag for vurdering av soneinndeling for nullvekstmålet
* Fortsette dialog med Vegdirektoratet

**Prosess**

ATM-utvalget vedtok følgende hovedprosess:



Utkast til en mer [detaljert prosessplan kan ses her](https://www.dropbox.com/s/fihnq4zfgk9poz9/Buskerudbyen_Fremdriftsplan_byvekstavtale_2021-01-22.pdf?dl=0). Denne inneholder de tre hovedfasene: Behandling av mandat, statussak underveis og endelig behandling. Høsten 2021 vil i all hovedsak gå med til politisk behandling. Arbeidet med det faglige grunnlaget er organisert og startet opp i henhold til mandatet. Fagrådet vektlegger god involvering av partnerne og Viken fylkeskommune signaliserte ønske om å delta aktivt innen ny teknologi og smart mobilitet/framtidens transporter. Prinsippene i prosessplanen fikk tilslutning.

I følge mandatet vil større og eventuelt bomfinansierte prosjekter ikke inngå i utformingen av alternativer, men Nasjonal transportplan legges frem i april og vil kunne gi føringer for utforming av referansealternativet. Det samme vil gjelde dersom det på fylkesvegnettet satses på større tiltak. Hovedvekten i det videre utredningsarbeidet blir på utvikling av alternative virkemiddelpakker med effekt, måloppnåelse og finansiering.

**Utvikling av alternativer**

Hovedprioriteringene forslag til mandat legges til grunn for alternativene som skal utredes. I møte med Vegdirektoratet 03.12. ble det i tillegg pekt på følgende føringer for utvikling av alternativer:

* For å unngå et unødig omfattende utredningsarbeid bør utredningsarbeidet dra nytte av byutredningen og de trinnvise beregningene som ble gjennomført der.
* Det legges vekt på å utforske mulighetsrommet og analysene bør synliggjøre et spenn både når det gjelder virkemidler og investeringsnivå
* Det skal ikke konkluderes med én anbefaling i utredningen
* For alle virkemiddelpakker skal det gjennomføres transportanalyser som viser at nullvekstmålet nås, samt samfunnsøkonomiske vurderinger
* Se på hvordan alternativene uten bommer vil stå seg i forhold til den bypakka som tidligere har vært utredet.

Det foreslås å legge opp til en felles «grunnpakke» som er en felles satsing i alle alternativer med:

* Regional areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023 legges til grunn for arealutviklingen
* Samordnet parkeringspolitikk
* Felles tiltak innenfor hovedprioriteringene omtalt over

Forslag til alternative virkemiddelpakker som alle bygger på en felles grunnpakke:

* Alternativ A) Spesielt sterk sykkelsatsing
* Alternativ B) Spesielt sterk satsing på kollektivtransport
* Alternativ C) Spesiell sterk satsing på ny teknologi og smart mobilitet
* Alternativ D) Kombinasjon av A+B+C

Med bakgrunn i byutredningen og oppdaterte virkningsberegninger vurderes effekten av mer liberal eller mer restriktiv areal- og parkeringsutvikling. Kunnskapsgrunnlaget fra pågående utredning om satsing på ferge benyttes inn i arbeidet.

Erfaringen fra BBP2 er at alle de gode tiltakene som vil inngå i felles grunnpakke kan bli lite synlige og med små forskjeller mellom alternativene blir det krevende å kommunisere. Et alternativt grep kan for eksempel være synliggjøring av «hovedsatsingsområder» og «ekstrasatsing med pilotprosjekter». Alternativene bør bare være et utgangspunkt og kan endres og kombineres når det foreligger mer kunnskap om tiltakenes bidrag til måloppnåelse, finansieringsmuligheter og samvirkeeffekter.

**Finansieringsgrunnlag**

I arbeidet med å kartlegge realistiske finansieringsmuligheter er det viktig å komme i inngrep med statlige prosesser (Langtidsprogram for riksvegruter) knyttet til programområdemidler til gange, sykkel, kollektiv og trafikksikkerhet som Statens vegvesen har ansvar for. Dette gjelder også programområdemidler til bane med knutepunktutvikling som Jernbanedirektoratet har ansvar for. I tillegg gjennomfører nå Viken fylkeskommune prosesser for handlingsprogram knyttet til midler for samferdsel hvor behov må spilles inn. For kommunene blir det viktig å synliggjøre en ekstraordinær økonomisk og annen ressursmessig innsats fra kommunenes side.

**Kommunikasjon**

En byvekstavtale uten bomfinansiering vil være nyskapende i nasjonal sammenheng. Det er behov for å utarbeide en egen kommunikasjonsstrategi for arbeidet med grunnlaget for byvekstavtale. Buskerudbysamarbeidet må i stor grad vende seg utover mot befolkningen og politikerne. Det er behov for en visjon og å kommunisere at «nå starter dette arbeidet». I administrativ styringsgruppes møte 29.01. ble det pekt på å forankre forståelsen av hva en byvekstavtale kan være for vårt område. Uten inntekter fra bommer og investeringsmidler til store vegprosjekter blir dette en mindre satsing, men vi ønsker en målrettet, effektiv og innovativ satsing, som ikke kan sammenliknes med bypakkene i de andre byområdene som kan inngå byvekstavtaler. Fremstillingen av hva vår byvekstavtale skal være bør være balansert så vel innad som overfor staten.

***Forslag til konklusjon:*** *Sakens* *innretning og prosess for det videre arbeidet med faglig utredning av byvekstavtale anbefales.*

**Sak 03/21 Forslag til handlingsprogram AT-plan Buskerudbyen 2020-23**

**Hensikt med saken**
Hensikten med saken er todelt: 1) Å ta stilling til forslag til oppdatert handlingsprogram for Areal- og transportplan Buskerudbyen. Handlingsprogrammet gjelder perioden 2020-23.
2) Å ta stilling til forslag til felles saksframlegg som skal følge forslag til oppdatert handlingsprogram for politisk behandling i kommunene.

 **Bakgrunn**Felles Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ble vedtatt som regional plan den 7. februar 2013 i Buskerud fylkesting. Planen har egne planretningslinjer og handlingsprogram for perioden 2013-2016. Handlingsprogrammet har etter dette ikke blitt oppdatert. ATM-utvalget vedtok i sitt møte 5. juni 2020 at handlingsprogrammet skal oppdateres. Et revidert forslag til handlingsprogram er nå utarbeidet etter innspill fra partnerne i Buskerudby-samarbeidet og etter innspill fra fagrådet i desember 2020. [Se vedlegg til saken](https://www.dropbox.com/s/7x5u074ns0k3n4q/Vedlegg%201-sak%203-21%20ATP%20HP%202020_til%20ATM-utvalget.pdf?dl=0).

 **Formål og innretning av arbeidet**
Formålet med oppdateringen er å få et ajourført handlingsprogram som grunnlag for å følge opp mål og strategier i gjeldende areal- og transportplan, men nå med nye forutsetninger for transportpolitikken. Oppdateringen vil kunne bidra til å gi partnerne fornyet kunnskap om innholdet i felles areal- og transportplan, dette er særlig aktuelt nå med mange nye politikere i kommunestyrer / bystyrer og fylkesting. Mange tiltak i gjeldende handlingsprogram er gjennomført, andre tiltak er ikke lenger aktuell politikk og det må arbeides med nye tiltak for å nå overordnede mål for areal- og transportpolitikken.

 **Prosess frem mot oppdatert handlingsprogram og evt behov for høring**
Innholdet i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ble utformet i tett samarbeid mellom kommuner, fylkeskommunen, statlige transportetater og fylkesmannen. Planen er en regional plan etter plan- og bygningsloven. Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ble først vedtatt av alle kommuner før endelig vedtak ble gjort av Buskerud fylkeskommune. Nå er det Viken fylkeskommune som er planmyndighet og må fatte formelt vedtak om nytt handlingsprogram til planen.

Etter gode drøftinger høsten 2020 i arbeidsgrupper i Buskerudbyen og gjennom behandling i fagrådet og adm. styringsgruppe, er det nå konsensus om forslag til nytt handlingsprogram. Før handlingsprogrammet tas opp til behandling i Viken fylkeskommune bør kommunene ha behandlet forslaget politisk. Dessuten ønsker Viken fylkeskommune at det vurderes behov for evt. å sende det oppdaterte handlingsprogrammet på høring før endelig behandling i Viken fylkeskommune.

Når det gjelder spørsmålet om behov for høring ut over behandling i kommunene vurderes dette ikke å være nødvendig. Begrunnelsen for dette er: A) Innholdet i handlingsprogrammet er i stor grad en oppdatering og tilpasning til allerede vedtatt politikk (f eks når det gjelder Buskerudbypakke 2). B) Det er konsensus om innholdet i handlingsprogrammet blant alle partnere i Buskerudbysamarbeidet. C) Innholdet i handlingsprogrammet angår først og fremst partnerne i Buskerudbyen og berører i liten grad nabokommuner / naboregioner eller andre virksomheter / organisasjoner.

Se: Vedlegg 2 - Forslag til felles saksframlegg handlingsprogram ATP.

Det legges opp til følgende prosess fremover - der hvert organ kan gi innspill til handlingsprogrammet:

* 12. februar: ATM-utvalget behandler forslag til handlingsprogram og felles saksframlegg
* Februar 2021 - mars 2021: Felles sak behandles politisk i kommunene
* April 2021: Viken fylkeskommune gjør endelig vedtak om oppdatert handlingsprogram for perioden 2020-23.

***Forslag til konklusjon:*** *Handlingsprogram for perioden 2020-23 til Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og forslag til felles saksframlegg for behandling i kommunene anbefales.*

**Sak 04/21 Forslag til revidert handlingsplan belønningsmidler
 2020/21**

Hensikt med saken
1. Vedta forslag til revidert handlingsplan belønningsmidler 2020/21, med fordeling av midler i tiltaksplan 2021. Tiltaksplan 2021 prioriterer bruken og legger opp til gjennomføring av tiltak for i alt 106,3 millioner i tråd med belønningsavtalen for 2020/21 med prisjusteringer.
2. I tillegg foreslås det å tilføre tiltaksplan 2021 ca kr 2,4 mill. fra ubrukte midler fra belønningsavtale 2018/19.
3. Det orienteres samtidig om rapportering av belønningsmidler til Samferdselsdepartementet (SD) per 31. januar 2021.

Bakgrunn
ATM-utvalget vedtok 21. februar 2020 handlingsplan for belønningsmidler 2020 og 2021.
I ATM-utvalgets møte 25. september 2020 er handlingsplanen for belønningsmidler 2020-2021 oppdatert med tiltaksnummer 2020-1.1.40 Tiltak for reduserte takster kr 20.000.000,- og tiltaksnummer 2021-1.1.40 Tiltak for reduserte takster kr 20.000.000,-.

Samferdselsdepartementet har indeksregulert belønningsmidlene for 2020. Dette utgjør 2,56 mill. kr som ikke er disponert i gjeldende handlingsplan/tiltaksplan 2020. I forslag til statsbudsjett 2021 er belønningsmidlene ytterligere prisjustert. Der foreslås det 85,1 mill. kr (avtalen er 80 mill.) i 2021 (Statsbudsjettet - Pro 1S side 118). De 20 mill. kr til redusert takster kollektiv prisjusteres også. Her har forslag til statsbudsjett satt av 20,6 mill. i 2021 til Buskerudbyen. Statsbudsjettet ble behandlet i Stortinget før jul, og vi går ut fra at Buskerudbyens belønningsavtale økes med til sammen 5,7 millioner i 2021, hvorav 0,6 millioner er øremerket til 2021-1.1.40 Tiltak for reduserte takster.

Endelig tildeling av midler for 2021 fra Samferdselsdepartementet skjer ikke før i mars etter at Buskerudbyen har rapportert på måloppnåelse og gjennomføring av tiltak i 2020. Se pkt 2 om resultatrapportering.

Buskerudbyens organer har tidligere uttalt at de likevel ønsker tiltaksplan for året (revidert handlingsplan) i første møtet slik at tiltakene kan planlegges og iverksettes i løpet av året.

I belønningsavtalen for 2020/21 heter det at *«innenfor de formål, mål og tilskudd som fremgår av denne avtalen, kan den tilhørende handlingsplanen/tiltaksplanen (innsatsområder) revideres årlig uten at dette vil påvirke rammene for årlige tilskudd, så fremt revidert tiltaksplan er tilpasset avtalens forutsetning om måloppnåelse jfr. Pkt.3. Revidert tiltaksplan skal senest foreligge samtidig med anmodning om utbetaling av årlige tilskudd».*

Det heter videre i avtalen at midlene skal komme som et tillegg til, ikke som en erstatning for, midler fra lokale myndigheter.

Handlingsplanen som ble vedtatt i ATM-utvalget 21. februar 2020 (og tidligere handlings-planer for belønningsmidlene) bygger på følgende:

**Hovedprioritering 2020 – 2021 jf. Søknaden**

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

Prioriteringskriterier:

* Tiltak som gir høy måloppnåelse
* Tiltak som gir raske og synlige resultater (bør gjennomføres i 2021 og senest være ferdig våren 2022)
* Tiltak som kombinerer kollektivtrafikkforbedringer med biltrafikkreduserende tiltak
* Tiltak i alle kommunene (i tråd med samarbeidsavtalen)

1 Forslag til revidert handlingsplan 2020/2021
Dialogmøtene mellom kommunene, fylkeskommunen og sekretariatet høsten 2020 viste at partnerne i Buskerudbysamarbeidet i stor grad vil gjennomføre de tiltak som ligger i handlingsplanen for 2020 og 2021. Det er foreslått noen justeringer.

Under vises sumerisk oversikt over hvilke midler som kan stilles til disposisjon, de ønsker om tilskudd til tiltak som har kommet fra partnerne og forslag til tildelinger:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |
|  |  | Til dispkr | Innspillkr | Forslag tildeling kr |
|  | Tiltak hos partnerne som foreslås omdisponert | 5 300 000 |  |  |
|  | Tiltak felles som foreslås omdisponert | 2 200 000 |  |  |
|  | Indeksjustert belønningsmidler | 8 260 000 |  | 600 000 |
|  | ReisSmart midler | 4 200 000 |  | 2 360 000 |
|  | Innspill tiltak Drammen |  | 6 300 000 | 6 300 000 |
|  | Innspill tiltak Lier |  | 3 700 000 | 2 500 000 |
|  | Innspill tiltak Øvre Eiker |  | 2 400 000 | 1 200 000 |
|  | Innspill tiltak Viken |  | 11 850 000 | 7 000 000 |
|  |  | 19 960 000 | 24 250 000 | 19 960 000 |

I tillegg foreslås det at ubrukte midler fra belønningsavtalen 2018/2019 (se pkt 2 om rapportering belønningsmidler for avtaleperioden 2018-2019) overføres til tiltaksplan 2021, der 1,5 mill. kr tilføres tiltak 2021-3.1.5.6 Fortau ved pendlerparkering Nedre Eiker kirke og 0,9 mill. kr foreløpig står som udisponert.

[Vedlagt følger forslag til revidert handlingsplan belønningsmidler 2020/21 med tiltaksplan 2021](https://www.dropbox.com/s/xtq51bvbrwauebl/Vedlegg%20sak%204%20Handlingsplan%20bel%C3%B8nningsmidler%202020_21_revidert%2020210131.pdf?dl=0). Forslag til endringer er foreløpig merket med rødt.

**Forholdet til søknad om ny belønningsavtale / byvekstavtale**2021 er siste året i gjeldende toårig belønningsavtale. Målet i avtalen er *at det skal bli bedre fremkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Persontransporten med bil skal ha nullvekst i avtaleperioden.*
Samferdselsdepartementet (SD) har sagt at belønningsordningen skal inngå som en del av byvekstavtalene med de ni største byregionene. I brev 16. mai 2018 fra SD da belønnings-avtale for 2018/19 ble tilbudt Buskerudbyen het det at “*Denne nye belønningsavtalen utelukker ikke muligheten til å kunne inngå byvekstavtale før belønningsavtalen utløper».*

Parallelt med utredningsarbeidet i 2021 for forhandlinger om en byvekstavtale, bør det jobbes med en søknad om belønningsavtale utover 2021 slik at belønningsmidler sikres i 2022 dersom forhandlingene om en byvekstavtale ikke har kommet i gang før.

Tidligere har det blitt avsatt reserver til fortsatt forsterket bussdrift og andre “bundne” driftsutgifter for et halvt år inn i en ny belønningsavtaleperiode i tiltaksplan for siste året i gjeldende periode. Kostnader til forsterket bussdrift beløper seg i 2021 til 46 mill. kr. I handlingsplan 2020-21 ligger det ikke inne reserver til forsterket bussdrift inn i 2022.

**Desentralisert gjennomføring og tilhørende avtaler**I tråd med tidligere vedtak praktiseres en desentralisert gjennomføringsmodell. Hvert tiltak eller en gruppe av tiltak vil ha en gjennomføringsansvarlig organisasjon (kommune og Vfk, noen av tiltakene vil sekretariatet ha ansvar for). Gjennomføringsavtaler utarbeides av sekretariatet i tråd med vedtatt handlingsplan.

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 videreføres. Dette gjøres av ATM-utvalget eller i form av delegert myndighet til adm. styringsgruppe i tråd med gjeldene delegasjonsvedtak (ATM-utvalget 10.06.10): *“ATM-utvalget gir administrativ styringsgruppe fullmakt til justering av midlene innenfor vedtatte rammer i tiltaksplanen. Ved behov delegeres denne fullmakten videre til prosjektsjef i samråd med leder av adm. styringsgruppe”.*

Omdisponeringer prioriteres på bakgrunn av følgende kriterier:

* Disponible midler (mindreforbruk / ubrukte midler)
* Mål/resultatoppfølging og effekt
* Oppdaterte tiltaksbeskrivelser med planstatus og begrunnelse for tiltak
* Framdrift, kapasitet for planlegging og gjennomføring

## 2. Rapportering belønningsmidler til Samferdselsdepartementet

Det rapporteres hvert år på belønningsmidlene til Samferdselsdepartementet med frist 31. januar. Rapporteringen i år er todelt: Siste rapportering på avtaleperioden 2018-2019 og rapportering for 2020.

**Avtaleperioden 2018-2019**Buskerudbyen oversendte 31. januar 2020 sluttrapport for avtale innenfor belønnings-ordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene mellom Samferdselsdepartementet og Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker for perioden 2018-2019.

I svarbrev av 31. mars 2020 fra SD er sluttrapportering for perioden 2018-19 godkjent og mål om nullvekst i personbiltrafikken oppnådd. Av de utbetalte 166 mill. kr fra SD gjenstod til sammen 49 mill. kr i ubrukte midler fra denne og tidligere avtaleperioder. Det ble påpekt i brevet at det er viktig av byområdet holder en framdrift som sørger for effektiv bruk av midlene og byområdet må rapportere på ubrukte midler, som en del av rapporteringen for 2020.

Gjennomgang av gjennomføringsavtalene med partnerne for perioden 2018-19 og avsatte midler til felles bruk viser at tiltakene i handlingsplan 2018-19 med få unntak er gjennomført.

Under vises et foreløpig regnskap for avtaleperioden 2018-2019 med tildeling i 2020 (omdisponeringer som administrativ styringsgruppe gjorde i møte 13. november 2020) og restbeløp Regnskap viser en rest på 2,4 mill. kr, som foreslås overført til tiltaksplan 2021.
Endelig avslutning av regnskapet legges fram for administrativ styringsgruppe i aprilmøtet.

Til orientering [vedlegges supplerende rapport for 2018/19 til SD](https://www.dropbox.com/s/kj50vqq1moko4wo/Vedlegg%20sak%204%20Tilleggsrapportering%20for%202018_2019%20til%20SD.pdf?dl=0).

**Avtaleperioden 2020-2021**I brev av 21. desember 2020 minner SD om at det i tråd med avtalen skal rapporteres til SD 31.1.2021. Dette gjelder også tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk, jf. brev fra departementet datert 5.5.2020.

*«Rapporteringen vil danne grunnlaget for utbetaling av det årlige tilskuddet. Det er viktig at resultatene rapporteres ut fra målene i avtalen. Ved vurdering av måloppnåelse skal utviklingen i kollektivtrafikken og personbiltrafikken legges til grunn, jf. retningslinjene til Belønningsordningen. For Buskerudbyen skal følgende målindikatorer benyttes for å følge resultatoppnåelse:*

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

Rapportering på gjennomførte og påbegynte tiltak gjøres ut fra gjennomgangen i dialog-møtene høsten 2020. Av 102,56 mill. kr overført fra SD jfr. belønningsavtalen, er 75,5 mill. kr påløpt, derav 51,3 mill. kr på tiltaksområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet.

Det har vært et spesielt år og byindeksen estimerer endringen i trafikkmengden for lette kjøretøy fra 2016 til desember 2020 til å være -6,6 %. Tall for kollektivtrafikken viser en nedgang i passasjertallene for nærmere -30 %.
Til orientering vedlegges [Statusrapport som ble oversendt Samferdselsdepartementet 1. februar 2021](https://www.dropbox.com/s/piqkwi8yqv9of1p/Vedlegg%20sak%204%20Resultatrapport%20bel%C3%B8nningsmidler%202020%20_%2001_31.pdf?dl=0).

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

Videre prosess/fremdrift

* **29. Jan. 2021** Anbefalt forslag til revidert handlingsplan 2020/21 og resultatrapportering til SD i administrativ styringsgruppe

**01. Feb. 2021** Rapporter belønningsavtale 2018/19 og 2020 sendt til SD.

* **12. Feb. 2021** ATM-utvalget. Behandling av revidert handlingsplan 2020/21 med tiltaksplan 2021. ATM-utvalget har etter samarbeidsavtalen fullmakt til å vedta
revidert handlingsplan/tiltaksplan.
* **Mar/apr. 2021** Revidert handlingsplan 2020/21 med tiltaksplan 2021 til orientering i kommunestyrene og fylkeskommunen.
* **Mar/apr. 2021** Inngåelse av gjennomføringsavtaler 2021.

 ***Forslag til konklusjon****:
Forslag til revidert handlingsplan belønningsmidler 2020-21 med tiltaksplan 2021 og overføring av 2,4 mill. kr fra belønningsavtale 2018-19 til tiltaksplan 2021 godkjennes.
Supplerende rapport belønningsmidler 2018/2019 og statusrapport belønningsmidler 2020 til Samferdselsdepartementet tas til orientering.*

**Sak 05/21 Ruteendringer i Drammen, Lier og Kongsberg vinteren 2021**

**Hensikt med saken**Brakar har oversendt forslag til ruteendringer i Drammen fra mars 2021 og orienterer samtidig om ruteendringer som ble gjort i Lier og Drammen før jul da de elektriske bussene ble satt i drift samt ruteendringer iverksatt på Kongsberg 4. januar i 2021.  **Saksframlegg fra Brakar:
Ruteendringer i Drammen**Linjene 22 Andorsrud/Svingen – Bragernes torg og 24 Eikerdelet/Konnerud skole – Bragernes torg utgjør storparten av busstilbudet mellom Konnerud og Drammen sentrum. Begge linjer går hvert kvarter i rush, hvert 20. minutt på dagtid og tidlig kveld, og hver time sent på kvelden, samt hele søndagen.

De to linjene er taktet på fellesstrekningen mellom Bernås og Bragernes torg, dvs. at bussene kommer med jevne mellomrom. Linje 22 hadde 519.000 passasjerer i 2019, mens linje 24 hadde 488.000 passasjerer samme år. Passasjertallene for begge linjer har økt jevnt de siste årene, med 2020 som et unntaksår. Tilbudet med avganger hvert 20. minutt på dagtid/tidlig kveld er finansiert med belønningsmidler.

Brakar foreslår å endre tilbudet fra mars 2021. Forslaget begrunnes med at variasjonen i passasjertall over døgnet og uka tilsier at det ikke er behov for avganger hvert 20. minutt på dagtid/tidlig kveld, jf. figuren under. I dette tidsrommet foreslås det avganger hver halvtime på hver linje, noe som gir avganger hvert kvarter på fellesstrekningen. I tillegg blir det noen mindre justeringer i rush.



Figuren over viser at det er veldig mange reisende i et kort intervall om morgenen, mens ettermiddagstrafikken er mer spredt. Mellom rush og tidlig kveld er det lang færre reisende enn i rush.

Linje 4 mellom Bera (Åssiden) og Kniveåsen (Åskollen) hadde 743.000 passasjerer i 2019, noe som er en vekst på 22 % siden 2015. Rutetilbudet på linje 4 er avganger hver halvtime hele uka, samt hvert kvarter i en mindre rushperiode morgen og ettermiddag mellom sentrum og Kniveåsen. Rutetilbudet på linje 4 er dermed dårligere enn tilbudet på hver av linjene 22 og 24. Brakar mener det er meget fornuftig å styrke tilbudet på linje 4 ved å redusere noe på linjene 22 og 24.

Brakar foreslår at besparelsen ved å endre fra avganger hvert 20. minutt på dag- og kveldstid på linjene 22 og 24 benyttes til følgende tiltak:

* Ny tidligavgang hverdager på linje 22 som gir mulighet til å rekke tog mot Oslo kl. 0515.
* Avganger hver halvtime på linjene 22 og 24 kl. 21-24 hverdager og 19-24 lørdager (avganger hver time i dag).
* To nye avganger t/r på linjene 22 og 24 søndag formiddag, noe som gir to timer tidligere oppstart enn i dag.
* Ny avgang på linje 4 fra Kniveåsen kl. 04.47 hverdager som gir mulighet til å rekke tog mot Oslo kl. 0515.
* Ny avgang på linje 4 fra Kniveåsen kl. 06.32 hverdager til Bragernes torg.
* Avganger på linje 4 mellom Kniveåsen og Bragernes torg hvert kvarter i begge retninger mellom ca. kl. 13 og 18 hverdager (i dag er det ca. kl. 14.30-16).
* Nye avganger på linje 4 søndag morgen for å få tidligere oppstart enn i dag.

Endringene gir følgende utslag for antall turer på linjene 22 og 24:



Tabellen viser at antall turer pr uke reduseres med 9 % på linje 22 og 6 % på linje 24.

**Ruteendringer i Lier/Drammen**

30.11 ble det gjort følgende endringer:

* Linje 61 Lierbyen skole – Lierstranda – Drammen sentrum – Gulskogen ble opprettet. Denne linja kjøres med elektrisk buss som lades ved Lierbyen skole. Tilbudet er vesentlig styrket mellom Lierbyen og Drammen. Samtidig ble linje 63 Sylling – Lierbyen – Drammen endret til Sylling – Lierbyen. Tilbudet mellom Sylling og Lierbyen er uforandret.
* Linje 25 Strøtvet – Gulskogen ble nedlagt.
* Linje 21 Tolerud – Bragernes torg ble forlenget til Strøtvet. Det er i praksis ingen endringer i tilbudet for Tolerud og Strøtvet.

**Ruteendringer i Kongsberg**Det har de siste årene vært jobbet med bytilbudet på Kongsberg. Bakgrunnen har vært flere forhold:

* Lave, til dels veldig lave, passasjertall på flere av linjene.
* Ny E134 som ble åpnet sommeren 2020 gir en ny forbindelse over elva ved Teknologiparken.
* Mobilitetsforsøk med førerløs buss mellom sentrum og Teknologiparken, samt HentMeg Raumyr-Kapermoen.
* Forberedelse til ny kontrakt fra 1.7.23 ved at vi prøver ut nye fleksible mobilitetstilbud.

Nytt tilbud på Kongsberg fra 4.1.21 tar utgangspunkt i følgende:

* Bussen har best konkurransekraft på reiser som er ca. 3-10 km lange.
* Kortere reiser skal skje ved gåing, sykkel eller fleksible mobilitetstilbud.

Det kjøres tre ordinære linjer:

* 401 Gamlegrendåsen sør – Lindbojordet
* 403 Skollenborg – Kongsberg knutepunkt
* 409 Saggrenda – Kongsberg knutepunkt

401 er en kombinasjon av tidligere 401 og 407 og vil være en pendel som gir et godt tilbud i korridoren fra Gamlegrendåsen sør i sørøst, via sentrum, til Skavanger i nordvest.
403 er en videreføring av tidligere linje med samme nummer.
Linjene 401 og 403 har fått et bedre tilbud lørdag kveld.
409 gir et bedre ordinært rutetilbud til Saggrenda som til nå stort sett bare har skoleruter. 403 og 409 gir til sammen et bedre tilbud på strekningen Kongsgårdsmoen – Teknologiparken – sentrum.

Det kjøres to rushtidslinjer:

* 405 Frydenbergåsen – Vibehaugen
* 407 Gamlegrendåsen nord – Kongsberg knutepunkt

 **HentMeg**HentMeg som startet høsten 2019 gjaldt for området Raumyr-Kapermoen. Fra 4.1.21 er også Frydenbergåsen og Gamlegrendåsen nord inkludert, mens Kapermoen er tatt bort. Det har vært liten bruk av tilbudet på Kapermoen, samt at det har kommet en ny holdeplass på Tislegård for ny linje 401 som kan benyttes for reiser til/fra Kapermoen.

HentMeg vil ha følgende driftsdøgn:

* Hverdager: kl. 8.30-14.30, 17.00-21.00.
* Lørdager kl. 10-18.

Fagrådet og administrativ styringsgruppe tok forslaget til orientering i møte henholdsvis 21. og 29. januar 2021 og oversender for videre behandling i ATM-utvalget.

***Forslag til konklusjon:*** *Forslag til ruteendringer på linjene 4 Bera – Kniveåsen, 22 Andorsrud/Svingen – Bragernes torg og 24 Eikerdelet/Konnerud skole – Bragernes torg tas til orientering. Ruteendringene ellers i Lier, Drammen og Kongsberg tas til orientering.*

**Sak 06/21 Medvirkning i arbeidet med handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 Viken fylkeskommune**

**Hensikt med saken**

Ta stilling til innhold i innspill fra Buskerudbyen til Viken fylkeskommune om hovedutfordringer knyttet til samferdsel innenfor fylkeskommunens ansvarsområde.

**Bakgrunn**

Viken fylkeskommune skal nå utarbeide Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025, som skal vedtas i desember 2021. Handlingsprogrammet vil gi prioriteringer for valg av tiltak og virkemidler innenfor fylkeskommunens ansvar blant annet for fylkesveier og kollektivtransport.

Handlingsprogrammet bygger på forslag til Samferdselsstrategi 2022-2033 for Viken fylkeskommune. Denne strategien bygger igjen på gjeldende planer fra de tre tidligere fylkene. Kommunene har tidligere blitt informert om arbeidet med samferdselsstrategi og tilhørende handlingsprogram i møter med kommuneregioner våren 2020 og i dialogmøte med fylkesråd for Samferdsel Olav Skinnes 6. oktober 2020.

Forslag til handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 vil senere bli sendt på høring til kommunene og andre berørte før sommeren 2021. Det vil bli gitt mer informasjon om høringen i løpet av våren 2021.

Viken fylkeskommune ønsker nå i tillegg å gi kommuneregionene muligheten til å gi skriftlige innspill om hovedutfordringer knyttet til samferdsel innenfor fylkeskommunens ansvar i deres region. Viken ber om at kommuneregionene sørger for forankring i de enkelte kommunestyrer. Frist for innsendelse av høringsinnspill er 1. mars 2021. Se [Vedlegg: Brev fra Viken fylkeskommune datert 14.12.2020](https://www.dropbox.com/s/i5via60ghz1zf48/Viken-BrevMedvirkningHandlingsprogramForSamferdsel2022-2025_2020-12-14.docx?dl=0).

Buskerudbyen består av kommuner som tilhører to ulike kommuneregioner; Kongsbergregionen og Drammensregionen. Kommunene i Drammensregionen ønsker at Buskerudbyen koordinerer et felles innspill til Viken på vegne av kommunene Lier, Drammen og Øvre Eiker. Kongsberg kommune slutter seg også til innspillet fra Buskerudbyen. Kongsberg kommune vil i tillegg gi et eget innspill sammen med kommunene i Kongsbergregionen.

**Hva skal kommuneregionene gi innspill om?**

Viken fylkeskommune ber kommuneregionene om innspill til hvilke mobilitetsutfordringene det er viktigst at fylkeskommunen bidrar til å løse gitt de definerte overordnede målene i Regional planstrategi for Viken, Samferdselstrategi for Viken 2022-33 og begrensede økonomiske rammer.

Innspill kan være knyttet til for eksempel framkommelighet for næringslivet, attraktivt kollektivtilbud, trygg skolevei, eller manglende tilbud for gående og syklende, manglende mobilitetsalternativer for eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne og så videre.

Innen 1. mars ber Viken om at kommuneregionene gir innspill på følgende:

* Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i byer og tettsteder i prioritert rekkefølge.
* Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i distriktsområder i prioritert rekkefølge.
* Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i korridorene mot andre regioner i prioritert rekkefølge.
* Hvilke virkemidler kommuneregionen selv vil ta i bruk for å løse disse utfordringene.

Det presiseres at dette gjelder tiltak og virkemidler innenfor fylkeskommunens ansvar, dvs. fylkesveier, drift av kollektivtransport og skoleskyss som de mest sentrale.

[Vedlagt følger forslag til felles innspill fra Buskerudbyen](https://www.dropbox.com/s/1l9101fnfk8pvf7/Vedlegg%20-%20sak%206-21%20Innspill%20til%20Viken%20HP%20Samferdsel.docx?dl=0). Om kommunene selv ønsker, kan innspillet suppleres med forslag til konkrete prosjekter ved videre behandling i kommunen. Vedlagt følger forslag til felles saksfremlegg: Vedlegg 3 - Forslag til felles saksframlegg til behandling i kommunene med innspill til handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 Viken fylkeskommune (intern lenke i dokumentet).

***Forslag til konklusjon:*** *Forslag til felles innspill fra Buskerudbyen behandles i kommunestyrene og oversendes deretter som et felles innspill fra Buskerudbyen til Viken fylkeskommune på vegne av kommunene.*

**Sak 07/21 Orientering fra statsetatene om arbeid med handlingsprogram/ langtidsprogram NTP**

Det bes om at Statens Vegvesen og jernbanedirektoratet orienterer om deres arbeid med handlingsprogram/langtidsprogram for kommende NTP.

# Sak 08/21 Orientering om Mandat – framtidig organisering av BuskerudbyenMandat for utredning/vurdering av fremtidig organisering av Buskerudbyensamarbeidet forelegges ATM-utvalget til orientering. Ansvarlig: Administrativ styringsgruppe/oppnevnt arbeidsgruppe.

# Sak 09/21 Status

**Konkretisering av mobilitets- og parkeringsstrategien på jernbanestrekningen Lier–Kongsberg**

Etter drøfting i ATM-utvalget 27. november 2020, behandling i fagrådet 10. desember og utsjekk til ATM-utvalget på e-post ble forslag til felles høringsuttalelse fra Viken fylkeskommune og kommunene i Buskerudbyen sendt ut til lokalpolitisk behandling hos partnerne rett før jul. Etter lokalpolitisk behandling samler sekretariatet uttalelser og sender en felles uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet til Bane NOR Eiendoms rapport om konkretisering av mobilitets- og parkeringsstrategien på jernbanen Lier–Kongsberg, i løpet av februar.

 **Sluttrapportering arealtilskudd fra KMD: Midler tildelt i 2019 (og 2018)**

Sluttrapport for prosjekter som fikk arealtilskudd fra KMD i 2018 og 2019 skal oversendes KMD innen 1. februar 2021. Dette gjelder:

* Drammen: «Utvikling av området rundt dagens sykehusområde» – kr 200 000
* Drammen: «Gulskogen nord» – kr 400 000 (fikk også kr 400.000 i 2018)
* Øvre Eiker: «Sentrumsutvikling Vestfossen» – kr 600 000
* Øvre Eiker: «Sentrumsutvikling Hokksund» – kr 400 000 (fikk også kr 400.000 i 2018)
* Lier: «Før byen kommer» – kr 200 000 (fikk også kr 400.000 i 2018)
* GIS-verktøy for Buskerudbyen; Status – verktøy ferdig utviklet for sykkelplanlegging. Statens vegvesen kan fortsatt bistå Buskerudbyen i 2021 dersom kommunene ønsker å ta verktøyet i bruk.
* Boligpreferanser for Buskerudbyen; innhold i konkurransegrunnlag må kvalitetssikres i kommunene. Undersøkelsen gjennomføres første halvår 2021.

**Forprosjekt elektrisk ferge Drammensfjorden**

Et prosjekt for vurdering av fergerute mellom destinasjoner i indre del av Drammensfjorden og Drammenselva er lansert av en gruppe eiendomsutviklere, og presentert for offentlige instanser og media. Fagrådet fikk en presentasjon i møte 29. oktober 2020.

Initiativtakerne har mottatt tilsagn om offentlige tilskudd til et forprosjekt, og bidrar selv med en andel. Konkurranse om rådgivningsbistand til utredningen er gjennomført og arbeidet er iverksatt. Forprosjektet skal være klart til påske. Temaer i forprosjektet er; Forholdet til overordnede mål og planer for miljø og transport, Markedsgrunnlag, Finansiering av investeringene, Driftsmodell/forretningsmodell, Seilingsforhold. Rådgivningsselskapet WSP er engasjert til å gjennomføre forprosjektet. Det er etablert en prosjektgruppe der Brakar er representert. Opprinnelig ble forprosjektet presentert med en kostnadsramme på kr 500.000, det har nå fått tilsagn om støtte på til sammen kr 900 000.

Fagrådet drøftet i møte 21. januar hvilken rolle Buskerudbyen kan og bør ha i prosjektet med slik konklusjon: *Med utgangspunkt i avtale med initiativtakerne, bidrar Buskerudbyens sekretariat med representasjon i forprosjektets prosjektgruppe. Under henvisning til at Lier kommune og Drammen kommune deltar i finansieringen av prosjektet, og at Brakar har gitt tilsagn om bidrag, ytes ikke særskilt tilskudd fra Buskerudbyen på dette stadiet. Med tanke på mulig innarbeiding i fremtidige planer og avtaler for Buskerudbyen forutsettes det at rapport for forprosjektet forelegges ATM-utvalget.*

**Innføring av «HjemJobbHjem» i Buskerudbyen**Fagrådet har 21.januar 2021 anbefalt at det igangsettes et forprosjekt for et mobilitets-konsept kalt HjemJobbHjem (HJH). HJH er et mobilitetskonsept der et byområde inngår avtaler med bedrifter og organisasjoner om å få de ansatte til å redusere reiser med bil til fordel for sykkel, gange og kollektivtransport. Ordningen skal bygges på lignede HJM-løsninger fra andre byområder som Nord-Jæren, Nedre Glomma og Trondheim, men tilpasses lokalt og innrettes etter Buskerudbyens eksisterende kampanjer, rammer og føringer.

Oppstart er så raskt som mulig i 2021, der man i løpet av cirka ett år jobber med et forprosjekt der dokumentasjon/utredning av muligheter i en ordning og utprøving av ordningen sammen men noen lokale pilotbedrifter finner sted. Etter dette er det mulighet for å drive HJH-ordningen videre, i rammene satt opp i forprosjektet, over to år.

Det er lyst ut åpen tilbudskonkurranse for å få samarbeidspartner for oppfølging av bedrifter og organisasjoner og gjennomføring av forprosjektet. I forslag til tiltaksplan 2021 er det satt en ramme på 3 mill. kr til prosjektet.

**Leder/nestleder i administrativ styringsgruppe**I administrativ styringsgruppes møte 29. januar 2021 ble Wenche N. Grinderud, rådmann i Kongsberg, valgt til ny leder. Trude Andresen, kommunedirektør i Øvre Eiker, ble gjenvalgt som nestleder.

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

# Sak 10/21 Eventuelt

# Vedlegg 1 - Referat fra møte i ATM-utvalget 27. november 2020

**Møtereferat ATM-utvalget**

**Møte nr. 5/20** – **27.11.2020**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tilstede** | **ATM-utvalget:** Monica Myrvold Berg, ordfører, Drammen kommune (leder)Gunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommuneKari-Anne Sand, ordfører, Kongsberg kommuneBente Skårdal Kleven, varaordfører, Øvre Eiker kommuneGro Ryghseter Solberg, avdelingssjef, mobilitet og samfunn, Viken fylkeskommuneFred Anton Mykland, avdelingsdirektør, transport og samfunn, transport øst, Statens VegvesenOve Skovdahl, spesialrådgiver, JernbanedirektoratetGunhild Dalaker Tuseth, avdelingsdirektør, fylkesmannen i Oslo og Viken**Fra administrasjonen:**Bente Gravdal, rådmann, Lier kommuneTrude Andresen, kommunedirektør, Øvre Eiker kommune Jens Sveaass, kommunalsjef, Kongsberg kommuneEinar Jørstad, direktør, kultur, by- og stedsutvikling, Drammen kommuneSikke Næheim, kommunalsjef, Lier kommune**Fra Buskerudbysekretariatet:**Rolf David Ramslien, daglig lederTrond SolemIngunn LarsenJomar L. LangelandGun KjensethTor Atle Odberg  |
| **Forfall** | Olav Skinnes, Viken fylkeskommuneKnut Kvale, Øvre Eiker kommune |
| **Møtested** | Digitalt møte, Teams |
| **Møtetid** | Fredag 27.11.2020 kl 11:00 – 12:00 |

Innkalling og dagsorden godkjent.

**Sak 31/20 Referater**

Konklusjon: Referatene godkjennes

**Sak 32/20 Mandat for faglig utredning av byvekstavtale**

Det ble bedt om at David Ramslien utdypet nærmere hvordan Buskerudbyen nå følger opp Samferdselsministeren tilbakemelding i brev av 2. september og Statens Vegvesens merknad i møte i administrativ styringsgruppe gjengitt i saksdokumentet.

David Ramslien bekreftet at Buskerudbyen er klar over at det stilles krav om et sammenligningsgrunnlag, og at det kan bli stilt forventninger om ytterligere utredninger dersom det ikke vil foreligge.

Gunn Cecilie Ringdal påpekte at departementet har bedt om et utredningsalternativ med bommer kun for å ha et sammenligningsgrunnlag. Hun var bekymret for hvor lang tid en ville måtte bruke før en kom til forhandlingsbordet med staten om en byvekstavtale dersom det ble behov for flere etterfølgende utredninger.

David Ramslien påpekte at det for departementet kan være interessent å se hvordan et konsept uten bommer vil stå seg i forhold til den bypakka som tidligere har vært utredet. Et slikt sammenligningsgrunnlag vil styrke utredningsarbeidet og alternativene uten bommer som nå skal utredes. Det var enighet om at sekretariatet bør følge dette opp i det videre utredningsarbeidet.

***Konklusjon:*** *Forslag til felles politisk saksfremlegg med mandat for faglig utredning av byvekstavtale for Buskerudbyen uten bompengefinansiering anbefales og oversendes for lokalpolitisk behandling i kommunene og Viken fylkeskommune.*

**Sak 33/20 Utviklingsprosjekter med arealtilskudd fra KMD**

Jomar Lygre Langeland orienterte.

Bente Skårdal Kleven var fornøyd med at arealtilskuddet fra KMD gir Øvre Eiker kommune større mulighet til å tilrettelegge et godt kunnskapsgrunnlag for den sentrumsplanen som nå utarbeides for Vestfossen.

 ***Konklusjon:*** *Saken tas til orientering.*

**Sak 34/20 Konkretisering av mobilitets- og parkeringsstrategien på
 jernbanestrekningen Lier–Kongsberg**David Ramslien orienterte om at BaneNor Eiendom i høringsbrevet sier at rapporten i hovedsak vil være et verktøy for styring av interne ressurser i Bane NOR og peke ut retning for hvordan Bane NOR skal se innfartsparkering og mobilitet i sammenheng. De er opptatt av å forankre og sikre et godt samarbeid med lokale myndigheter og andre aktører.

De ønsker tilbakemelding på følgende momenter:

* Fakta som gir forutsettinger for analysene og beskrivelse av stasjonene
* Tilbakemeldinger på konkrete tiltak som foreslås
* Tilbakemeldinger på pågående arbeid i regionen som kan være relevant for parkering og mobilitet ved stasjonene

**I forslag til felles uttalelse til rapporten fra Buskerudbyen gis følgende overordnede vurdering**:
Faglig god rapport som:

* Bidrar med nyttig kunnskapsgrunnlag for videreutvikling av jernbanestasjonene som knute- og mobilitetspunkt i Buskerudbyen
* Synliggjør sammenhengen mellom arealutvikling og transportsystem, samt utfordringer og muligheter for miljøvennlig og effektiv mobilitet
* Legger Buskerudbysamarbeidets areal- og transportplan med knutepunktsbasert utvikling til grunn
* Legger til grunn at hele reisekjeden må ivaretas, også reisene til og fra stasjonen
* Anerkjenner behovet for tilrettelegging for en tilfredsstillende parkeringskapasitet for de som har behov for å kjøre til stasjonen

Det foreslås slike Innspill til videre arbeid:

* Buskerudbyen ønsker å ha en aktiv rolle i videre samarbeid med staten om utvikling av mobilitetspunkt
 - Se på muligheten for å utvikle mobilitetspunkter på flere stasjoner i Buskerudbyen
 - Buskerudbyens kompetanse på ny teknologi og smart mobilitet fremheves
* Behov for kunnskapsinnhenting støttes
* Samarbeid om nummerplateregistreringer

Buskerudbysamarbeidet ser videre behov for å vurdere nærmere:

* Konsekvensene av å fjerne pendlerparkering ved Drammen stasjon
* Betydningen av framtidig tilbud basert på Rutemodell R2027 i NTP
* Utforming av helhetlige kollektivløsninger (billettsoner, sømløs billettering og korrespondanse mellom buss og tog)
* Betydningen av endrede premisser som el-sykler og nye type sykler gir og hvordan det kan legges bedre til rette for vintersykling
* Betydningen av ulik bruk av prismekanismer knyttet til innfartsparkering som har betydning for konkurranseflaten mellom bil og kollektivtransport
* Hvordan løsninger som velges kan ivareta kravene til universell utforming

Drøfting i møtet:
Monica Myrvold Berg påpekte at det hadde skapt reaksjoner at det foreslås å fase ut innfartsparkering ved Drammen stasjon, nedjustere antall parkeringsplasser ved Mjøndalen stasjon og ikke foreslå tiltak ved Steinberg stasjon. Hun ba om at det ble gått en runde til for å få innspill fra kommunene før et forslag til felles uttaelse ble oversendt til politisk behandling i kommunene og fylkeskommunen.

Gunn Cecilie Ringdal var fornøyd med at rapporten bygger opp under Lier stasjon som en pendlerstasjon. Tilrettelegging for flere togavganger fra Brakerøya stasjon og også Lier stasjon er bra. Viktig at noen tar et helhetlig ansvar for at vi har sammenheng/ korres-pondanse buss/tog og at bussene går til stasjonen. Det må legges til rette for nok parkeringsplasser der det skal være pendlerstasjoner. Brakerøya brukes av mange i Lier og når sykehuset bygges med mange parkeringsplasser er det naturlog at denne stasjonen får en annen rolle i framtiden.

Gro Ryghseter Solberg ga uttrykk for at det er viktig at de ulike aktører i byområdet jobber sammen om slike utredninger. Det er viktig å få en felles uttalelse og forslaget som foreligger er godt, men forstår at Drammen vil bruke litt lenger tid.

Kari-Anne Sand sa det var overraskende at Bane NOR foreslår å fjerne pendlerparkering når det oppfordres til at flere skal ta toget . Fulle pendlerparkeringer i hele Buskerudbyen viser at folk tar toget og mange områder har få alternativer til bilbruk. Det bør komme en klar melding i høringssvaret om at det er behov for å øke antall parkeringsplasser.

Bente Skårdal Kleven ga uttrykk for at det forelå et godt forslag til felles uttalelse. Jernbanen er en barriere mange steder i Øvre Eiker. Det er en spesiell utfordring ved Vestfossen stasjon der det er en lite tilfredsstillende overgang mellom sporene, noe en ber om at BaneNor og Viken fylkeskommune bidrar til å gjøre noe med. Øvre Eiker mener nummerplate-registerering bør gjøres på alle stasjonene. En stiler videre spørsmål ved om det registrerte belegg ved pendlerparkeringene ved Hokksund stasjon stemmer. Dersom kommunen endrer på parkeringstilbudet ved nærliggende kommunale parkeringsplasser vil det være sprengt kapasitet ved jernbanen.

Ove Skovdal presiserte at rapporten som foreligger er et internt arbeidsdokument i Bane NOR som de ønsker innspill til fra kommunene og det er fint med en grundig behandling i kommunene som grunnlag for høringsinnspillet. Planarbeid rundt kollektivknutepunktene er et samarbeid som mange må bidra inn i.

David Ramslien foreslo at forslag til uttalelse bearbeides administrativt gjennom ytterligere innspill fra partnerne og behandling i fagrådet 10. desember, før ATM-utvalget gjennom en utsjekk på epost eller et kort Teamsmøte gir sin anbefaling om oversendelse av uttalelse til behandling i kommuner og Viken fylkeskommune.

***Konklusjon:*** *Saken utsettes og behandles videre som foreslått.*

**Sak 35/20 Forslag budsjett samarbeidsmidler 2021

*Konklusjon:****Budsjett samarbeidsmidler 2021 reduseres i samsvar med bortfall av tilskudd fra Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen til 2,6 mill. kr. Tilskudd fra de andre partnere holdes på samme nivå som i 2020.*

**Sak 36/20 Møteplan Buskerudbysamarbeidet 2021**

**ATM-utvalget**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Kl. 11:00 – 14:00 |  |  |
| Fredag 12. februar | Utredning byvekstavtaleHandlingsplan belønningsmidler 2020-21 / tiltaksplan 2021 | Drammen kommune |
| Fredag 23. april | Utredning byvekstavtale | Lier kommune |
| Fredag 18. juni | Utredning byvekstavtale | Kongsberg kommune |
| Fredag 24. september |  | Øvre Eiker kommune |
| Fredag 26. november |  | Drammen kommune |

**ATM-rådsmøte**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| kl 16:30 – 18:00 |  |  |
| Mandag 19. april |  | Fylkestingssalen |
| Mandag 20. september |  | Fylkestingssalen |

**Adm. styringsgruppe/fagrådet**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Kl. 09:00 – 12:00 |  |  |
| Torsdag 21. januar | Fagrådet | Sekretariatet |
| Fredag 29. januar | Administrativ styringsgruppe | Fylkeshuset |
| Torsdag 18. februar | Fagrådet | Sekretariatet |
| Torsdag 25. mars | Fagrådet | Sekretariatet |
| Fredag 9. april | Administrativ styringsgruppe | Fylkeshuset |
| Torsdag 27. mai | Fagrådet | Sekretariatet |
| Fredag 4. juni | Administrativ styringsgruppe | Fylkeshuset |
| Torsdag 24. juni | Fagrådet | Sekretariatet |
| Torsdag 26. august | Fagrådet | Sekretariatet |
| Fredag 10. september | Administrativ styringsgruppe | Fylkeshuset |
| Torsdag 28. oktober | Fagrådet | Sekretariatet |
| Fredag 12. november | Administrativ styringsgruppe | Fylkeshuset |

 ***Konklusjon:*** *Møteplan for 2021 vedtatt.*

**Sak 37/20 Status**

***Konklusjon:*** *Status tas til orientering.*

**Sak 38/20 Eventuelt**

# Vedlegg 2 - Forslag til felles saksframlegg handlingsprogram ATP

**Areal- og transportplan Buskerudbyen - oppdatering handlingsprogram 2020-23**

**Hensikt med saken**
Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23; kommunenes behandling av oppdatert handlingsprogram for perioden 2020-23.

**Bakgrunn**Felles Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ble vedtatt som regional plan etter plan- og bygningsloven den 7. februar 2013 i Buskerud fylkesting. Planen inneholder strategier, planretningslinjer og et handlingsprogram for perioden 2013-2016. Mange av tiltakene Buskerudbysamarbeidet har gjennomført de siste ti årene er forankret i gjeldende handlingsprogram; bl.a. sikre kvalifisering til statlige belønningsmidler for å fremme kollektivtransport, sykkel og gange.

Innholdet i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ble utformet i tett samarbeid mellom kommunene, fylkeskommunen, statlige transportetater og fylkesmannen. Planen ble først vedtatt av alle kommuner før endelig vedtak ble gjort av Buskerud fylkeskommune.

En evaluering av planen viser at Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 har hatt god effekt. Planen brukes som felles styringsdokument i areal- og transportpolitikken. Innholdet i planen er godt forankret både i kommunene, fylkeskommunen, hos de statlige transportetatene og fylkesmannen – dette kan ha bidratt til å redusere konfliktnivået i arealsaker og i kommuneplanarbeidet.

Når handlingsprogrammet nå skal oppdateres er det Viken fylkeskommune som er planmyndighet og som til slutt må fatte formelt vedtak om nytt handlingsprogram til planen.

**Formål med oppdatering av handlingsprogrammet**
Formålet med oppdateringen er å få et ajourført handlingsprogram som grunnlag for å følge opp mål og strategier i gjeldende areal- og transportplan, men nå med nye forutsetninger for transportpolitikken. Særlig har det vært et behov for å oppdatere innholdet som tidligere gjaldt Buskerudbypakke 2. Denne bypakken er ikke lenger aktuell for Buskerudbyen.

Oppdateringen av handlingsprogrammet vil kunne bidra til å gi partnerne i Buskerudbyen fornyet kunnskap om innholdet i felles areal- og transportplan, dette er særlig aktuelt nå med mange nye politikere i kommunestyrer og fylkesting.

Mange tiltak i gjeldende handlingsprogram er gjennomført, andre tiltak er ikke lenger aktuell politikk og det må arbeides med nye tiltak for å nå overordnede mål for areal- og transportpolitikken. Buskerudbyen har mottatt ca 1 mrd kr i statlige belønningsmidler siste 10 år. Det vil fortsatt være behov for å arbeide systematisk med areal- og transporttiltak for at byområdet fremover skal være kvalifisert for belønningsmidler og slik at 0-vekstmålet for personbiltrafikken nås. Gjeldende avtale om belønningsmidler med staten gjelder perioden 2020-21.

Forslaget til oppdatert handlingsprogram inkluderer det pågående arbeid med å få etablert en byvekstavtale for Buskerudbyen. En byvekstavtale vil gi større forutsigbarhet for finansiering av kollektivtransporten og kan gi styrket finansieringsgrunnlag for samferdselstiltak.

Forslaget til nytt handlingsprogram inneholder ikke endringer av målsettingene i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, kun en oppdatering av handlingspunktene som skal bidra til å nå målsettingene. En større revisjon av innholdet i planen kan gjøres når hele planen skal vurderes revidert – nærmere 2023. Dette bør koordineres med kommunes arbeid med revisjon av kommuneplanene.

**Prosess frem mot oppdatert handlingsprogram og evt behov for høring**
Et oppdatert forslag til handlingsprogram er nå utarbeidet etter innspill og drøftinger i arbeidsgrupper der alle partnerne i Buskerudbyen har deltatt. Forslaget er også behandlet i fagrådet, administrativ styringsgruppe og ATM-utvalget. I vedlegget til saken fremgår innhold i gjeldende handlingsprogram, status for dette og forslag til nytt handlingsprogram.

Før handlingsprogrammet tas opp til endelig behandling i Viken fylkeskommune er det ønskelig at kommunene har behandlet forslaget politisk.

Viken fylkeskommune ønsker spesielt at det vurderes behov for også å sende det oppdaterte handlingsprogrammet på høring før endelig behandling i Viken fylkeskommune.

Når det gjelder spørsmålet om behov for høring ut over behandling i kommunene vurderes dette ikke å være nødvendig. Begrunnelsen for dette er: A) Innholdet i handlingsprogrammet er i stor grad en oppdatering og tilpasning til allerede vedtatt politikk (f eks når det gjelder Buskerudbypakke 2). B) Det er konsensus om innholdet i handlingsprogrammet blant alle partnere i Buskerudbysamarbeidet. C) Innholdet i handlingsprogrammet angår først og fremst partnerne i Buskerudbyen og berører i liten grad nabokommuner / naboregioner eller andre virksomheter / organisasjoner.

Det legges opp til følgende prosess fremover:

* Februar 2021 - mars 2021: Felles sak om oppdatert handlingsprogram behandles politisk i kommunene
* Våren 2021: Viken fylkeskommune gjør endelig vedtak om oppdatert handlingsprogram for perioden 2020-23.

***Forslag til konklusjon:*** *Forslag til oppdatert handlingsprogram for perioden 2020-23 til Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 anbefales vedtatt av Viken fylkeskommune.*

# **Vedlegg 3 - Forslag til felles saksframlegg til behandling i kommunene med innspill til handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 Viken fylkeskommune**

**Innspill til handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 Viken fylkeskommune**

**Hensikt med saken**

Drøfte innhold i innspill fra Buskerudbyen (på vegne av Drammensregionen) til Viken fylkeskommune om hovedutfordringer knyttet til samferdsel innenfor fylkeskommunens ansvarsområde.

**Bakgrunn**

Viken fylkeskommune skal nå utarbeide Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025, som skal vedtas i desember 2021. Handlingsprogrammet vil gi prioriteringer for valg av tiltak og virkemidler innenfor fylkeskommunens ansvar blant annet for fylkesveier og kollektivtransport.

Handlingsprogrammet bygger på forslag til Samferdselsstrategi 2022-2033 for Viken fylkeskommune. Denne strategien bygger igjen på gjeldende planer fra de tre tidligere fylkene. Kommunene har tidligere blitt informert om arbeidet med samferdselsstrategi og tilhørende handlingsprogram i møter med kommuneregioner våren 2020 og i dialogmøte med fylkesråd for Samferdsel Olav Skinnes 6. oktober 2020.

Forslag til handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 vil senere bli sendt på høring til kommunene og andre berørte før sommeren 2021. Det vil bli gitt mer informasjon om høringen i løpet av våren 2021.

Viken fylkeskommune ønsker nå i tillegg å gi kommuneregionene muligheten til å gi skriftlige innspill om hovedutfordringer knyttet til samferdsel innenfor fylkeskommunens ansvar i deres region. Viken ber om at kommuneregionene sørger for forankring i de enkelte kommunestyrer. Frist for innsendelse av høringsinnspill er 1. mars 2021. Se vedlegg: Brev fra Viken fylkeskommune).

Buskerudbyen består av kommuner som tilhører to ulike kommuneregioner; Kongsbergregionen og Drammensregionen. Kommunene i Drammensregionen ønsker at Buskerudbyen koordinerer et felles innspill til Viken på vegne av kommunene Lier, Drammen og Øvre Eiker. Kongsberg kommune slutter seg også til innspillet fra Buskerudbyen. Kongsberg kommune vil i tillegg gi et eget innspill sammen med kommunene i Kongsbergregionen.

**Hva skal kommuneregionene gi innspill om?**

Viken fylkeskommune ber kommuneregionene om innspill til hvilke mobilitetsutfordringene det er viktigst at fylkeskommunen bidrar til å løse gitt de definerte overordnede målene i Regional planstrategi for Viken, Samferdselstrategi for Viken 2022-33 og begrensede økonomiske rammer.

Innspill kan være knyttet til for eksempel framkommelighet for næringslivet, attraktivt kollektivtilbud, trygg skolevei, eller manglende tilbud for gående og syklende, manglende mobilitetsalternativer for eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne og så videre.

Innen 1. mars ber Viken om at kommuneregionene gir innspill på følgende:

* Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i byer og tettsteder i prioritert rekkefølge.
* Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i distriktsområder i prioritert rekkefølge.
* Kommuneregionens viktigste mobilitetsutfordringer i korridorene mot andre regioner i prioritert rekkefølge.
* Hvilke virkemidler kommuneregionen selv vil ta i bruk for å løse disse utfordringene.

Det presiseres at dette gjelder tiltak og virkemidler innenfor fylkeskommunens ansvar, dvs. fylkesveier, drift av kollektivtransport og skoleskyss som de mest sentrale.

**Felles innspill fra Buskerudbyen:**

Viken har utformet en mal for innspill – i vedlegg til saken; se vedlegg: Innspill til Viken fra Buskerudbyen, er denne malen benyttet.

Selv om innspillsrunden nå er på et overordnet nivå, er det også anledning til å gi innspill om enkeltprosjekter.

**Særskilte kommentarer fra den enkelte kommune som følger Buskerudbyens felles innspill til Viken:**

***Drammen kommune (inngår kun i saksframlegget i Drammen)***

Svelvikveien: I Drammen er Svelvikveien et aktuelt fylkesveiprosjekt. Ny Svelvikvei fra Tørkop til Eik lå inne i den nå skrinlagte Buskerudbypakke 2. Prosjektet er viktig for samferdsel til Svelvik, og for å muliggjøre flere by- / boligutviklingsprosjekter i Drammen kommune. Det er vedtatt kommunedelplan for ny Svelvikvei, men reguleringsplanarbeid er ikke startet opp. Det finnes p.t. ingen realistisk finansieringsmåte for utbygging av veien. Svelvikveien inngår derfor ikke nå i innspillet til Viken fra Buskerudbyen, men det er behov for dialog med Viken fylkeskommune omkring videre planlegging av veien og utviklingsprosjekter som har planmessige koblinger til veien.

***Lier kommune (inngår kun i saksframlegget i Lier)***

Fjordbyen/Lierstranda: Fjordbyen er et viktig grep for å ta ned bilbruken i regionen, men fjordbyen ligger i et område hvor annen trafikk på fylkesveinettet tar opp så mye plass at det sannsynlig er behov for å gjøre noen veimessige grep. I førsteomgang er det viktig å legge til rette for og bygge opp om de «grønne» reiserutene. I dette bildet er det viktig å få etablert en robust kollektiv/gange/sykkeltrase gjennom fjordbyen. Dette er ett svært viktig grep som både vil avlaste fylkesveien, som vil øke fremkommeligheten for busser fra omkringliggende områder, gjøre knutepunktet Brakerøya stasjon mer tilgjengelig og ikke minst avlaste den bilbaserte transporten inn mot Drammen sentrum. Det er behov for en dialog med Viken fylkeskommunen knyttet til hele dette området, som sliter med store trafikale utfordringer pr. i dag.

Sykkel: For Lier er det viktig at Viken nå realiserer den gang/sykkelveien mellom Lier/Asker som ble regulert for mange år siden Prosjektet er kostnadsestimert til ca. 20 mill NOK.

***Øvre Eiker kommune (her kan Øvre Eiker kommune nevne mer spesifikke tema i sitt saksframlegg)***

***Evt Kongsberg kommune (her kan Kongsberg kommune nevne mer spesifikke tema i sitt saksframlegg)***

***Forslag til konklusjon:*** *Drammen, Øvre Eiker, Lier og Kongsberg kommune ber om at Buskerudbyen, på vegne av kommunene i Drammensregionen og Kongsberg, sender inn innspill til handlingsprogram samferdsel i Viken fylkeskommune som angitt i saken og i vedlegg til saken.*