



# Arealtilskudd fra KMD 2020

Sluttrapport pr 1. februar 2022

# Forord

Denne sluttrapporten pr 1. februar 2022 viser hvordan Buskerudbyen har fulgt opp bruk av tildelte midler «arealtilskudd fra KMD» fra 2020. Rapporten er en oppfølging av underveisrapporten pr 1. juni 2021.

Som grunnlag for underveis-rapporteringen har kommunene Kongsberg og Øvre Eiker sendt inn redegjørelse for tildelte midler til planlegging i prioriterte utviklingsområder. Viken fylkeskommune og sekretariatet har redegjort for status for gjennomførte utredningsarbeider og utviklingsprosjekt.

Drammen, 1. februar 2022

På vegne av Viken fylkeskommune, Lier kommune, Drammen kommune, Øvre Eiker kommune og Kongsberg kommune.

Trude Andresen  
Fungerende daglig leder  
Buskerudbysamarbeidet

Jomar Lygre Langeland  
Prosjektleder areal og transport  
Buskerudbysamarbeidet



Buskerudbyen  
Raskere reiser - bedre miljø

**Buskerudbysamarbeidet**

Buskerudbysekretariatet,

E-post: [post@buskerudbyen.no](mailto:post@buskerudbyen.no)

[www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no)

# Innhold

<b>1</b>	<b><i>Innledning</i></b> .....	<b>5</b>
1.1	<b>Buskerudbysamarbeidet – samarbeid om areal, transport og miljø</b> .....	<b>5</b>
1.2	<b>Kort om Buskerudbyen</b> .....	<b>5</b>
1.3	<b>Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23</b> .....	<b>6</b>
1.4	<b>Byvekstavtale for Buskerudbyen</b> .....	<b>8</b>
1.5	<b>Sammenstilling av nøkkeltall på transportområdet</b> .....	<b>9</b>
<b>2</b>	<b><i>Status for prosjekter som bidrar til å realisere boligbygging, fortetting og transformasjon i prioriterte utviklingsområder</i></b> .....	<b>11</b>
2.1	<b>Status for planarbeid i Øvre Eiker kommune: «Vestfossen – urban transformasjon, mulighetsstudie for tomt der cellulosefabrikken lå tidligere»</b> .....	<b>11</b>
2.1.1	Bakgrunn – kort om prosjektet.....	11
2.1.2	Nærmere om prosjektet .....	11
2.1.3	Resultater.....	12
2.1.4	Formidling og samarbeid .....	13
2.1.5	Økonomi.....	13
2.2	<b>Status for planarbeid i Kongsberg kommune: «Sentrumsutvikling Kongsberg»</b> .....	<b>13</b>
2.2.1	Bakgrunn – kort om prosjektet.....	13
2.2.2	Nærmere om prosjektet .....	13
2.2.3	Resultater.....	14
2.2.4	Økonomi.....	14
<b>3</b>	<b><i>Status for prosjekter som utvikler kunnskap og metoder for å gjennomføre en areal- og transportpolitikk som bidrar til nullvekstmålet</i></b> .....	<b>15</b>
3.1	<b>Intervjuundersøkelse blant arbeidsgivere i Buskerudbyen om hva som fremmer og hemmer grønne arbeidsreiser blant ansatte</b> .....	<b>15</b>
3.1.1	Bakgrunn – kort om prosjektet.....	15
3.1.2	Nærmere om prosjektet .....	15
3.1.3	Resultater.....	16
3.1.4	Formidling og samarbeid .....	17
3.1.5	Økonomi.....	17
3.2	<b>Arealdataverktøy (ADV) for bruk i transportmodeller - Buskerudbyen - Utviklingsprosjekt i samarbeid med KMD</b> .....	<b>18</b>
3.2.1	Bakgrunn – kort om prosjektet.....	18
3.2.2	Nærmere om prosjektet .....	19
3.2.3	Resultater.....	19
3.2.4	Økonomi.....	19

# 1 Innledning

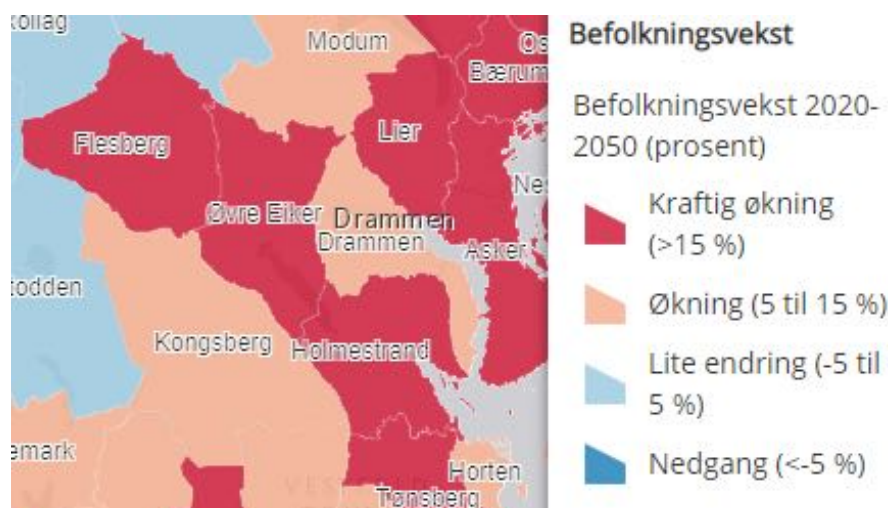
## 1.1 Buskerudbysamarbeidet – samarbeid om areal, transport og miljø

Buskerudbysamarbeidet ble formelt etablert fra 1.1.2010 med en femårig avtale. Fra 1.1. 2015 ble det inngått fornyet langsiktig avtale mellom partnerne; kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Buskerud.

Fra 1.1.2020 består samarbeidet av kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Fylkesmannen i Oslo og Viken vil være observatør. Operatørselskap for kollektivtrafikken (Brakar) inngår i Buskerud-byens faglige fora. Buskerudbysamarbeidets mål er å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse.

## 1.2 Kort om Buskerudbyen

Buskerudbyen hadde ved utgangen av 2021 om lag 178 000 innbyggere<sup>1</sup> og har vært i jevn vekst over lang tid. Buskerudbyen består av kommunene Lier (27 522), Drammen (102 306), Øvre Eiker (19 932) og Kongsberg (27 522). Området utgjør bybåndet mellom Kongsberg og Lier og grenser til Asker. Området inngår i stor grad i felles bolig- og arbeidsmarked med Asker, Bærum og Oslo.



Figur: Befolkningsframskrivninger for kommunene 2020-2050. Skjermdump fra SSB.no

<sup>1</sup> Beregnet folkemengde per 31. desember 2021 (SSB, januar 2022)

Regionbyen Drammen, teknologibyen Kongsberg og småbyene Hokksund og Mjøndalen utgjør sammen med ny fjordby på Lierstranda og tettstedet Vestfossen, de prioriterte utviklingsområdene.

Hele korridoren fra Lier til Kongsberg er bundet sammen av jernbane og flere stamveger; E18 gjennom Lier og Drammen, E134 fra Oslofjordforbindelsen gjennom Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, og rv. 350 fra Hokksund mot Åmot og Hønefoss.

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

### 1.3 Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23

I februar 2013 ble Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 vedtatt av fylkestinget. I denne regionale planen vises helhetlige strategier for utvikling av arealer og transport-system for byområdet og langsiktige mål for utvikling på transportområdet (fram til 2023).

Følgende hovedmål er vedtatt for areal- og transportutvikling:

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

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 definerer i alt 6 prioriterte utviklings-områder i Buskerudbyen; Lierstranda, sentrale deler av Drammen, Mjøndalen (inkludert sentrumsområde i Krokstadelva), Hokksund, Kompaktbyen Kongsberg og Vestfossen.

**Lierstranda** er et nytt byutviklingsområde. Her er det potensiale for omfattende attraktiv fjordbyutvikling. Lierstranda kan på sikt bli et kollektivknutepunkt for Lier. Pågående etablering av sykehus på Brakerøya aktualiserer videre byutvikling på Lierstranda.

**Drammen** er største by og det viktigste kollektivknutepunktet i Drammensregionen. Drammen havn er nasjonal stamnetthavn og viktig innfallsport for gods. Byen har stort potensiale for videre allsidig byutvikling. Opprusting og utvidelse av ny stasjon på Gulskogen med vesentlig styrket togtilbud aktualiserer høyere arealutnyttelse i områder rundt den nye stasjonen.

**Mjøndalen** (inkludert sentrumsområde i Krokstadelva). Mjøndalen har en etablert sentrumsdannelse og med stort potensiale for videre allsidig tettstedsutvikling. Opprusting av Mjøndalen stasjon vil kunne være en katalysator for videre byutvikling.

**Hokksund** er kommunesenter og kollektivknutepunkt i Øvre Eiker og også et knutepunkt for reiser ut av Buskerudbyen i retning Åmot-Hønefoss og alternativ rute til Gardermoen. Hokksund har en etablert sentrumsstruktur og gode vekstmuligheter. Opprusting av Hokksund stasjon vil kunne være en katalysator for videre byutvikling.

**Vestfossen** har potensiale for både boligvekst og sentrumsutvikling i form av lokal service- og arbeidsplassutvikling. Det er etablert funksjonelle løsninger for tog, buss og parkering i felles anlegg. Vestfossen er en regional kulturdestinasjon. Fra Vestfossen er det vegforbindelse (fv 35) ut av Buskerudbyen i retning Vestfold.

**Kongsberg** er regionsenter og det viktigste kollektivknutepunkt i Kongsbergregionen. Kongsberg har et sterkt teknologimiljø og byen har gode forutsetninger for videre vekst og utvikling.

For en nærmere omtale av de prioriterte utviklingsområdene i Buskerudbyen viser det til Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 (s. 27-32).

På transportområdet skal planen bidra til nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontransporten i byområdene skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing. Frem til 2023 er det et mål å endre reisevanene for innbyggerne i Buskerudbyen (jfr. RVU 2009):

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

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

Det ble i 2017 gjennomført en evaluering av oppfølging av areal- og transportplanen der konklusjonen var at Areal- og transportplanen Buskerudbyen er et egnet verktøy for å samordne areal- og transport. Virkemidlene i arealplanen med fortetting og knutepunktutvikling legger til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer. Kommunene følger opp strategiene i sine kommuneplaner.

I Buskerudbysamarbeidet er det iverksatt ulike oppfølgende utrednings- og strategiprosesser som regional sykkelplan, gåstrategi for Buskerudbyen og strategi for

innfartsparkering, regionale næringsarealer for arealkrevende næringer og andre utredninger som også er faglig grunnlag for en byvekstavtale for Buskerudbyen.

Buskerud fylkeskommune rullerte regional plan for handel, service og senterstruktur i areal- og transportplan for Buskerud. Bane NOR har ansvar for kommunedelplan for dobbeltspor Gulslogen – Hokksund og Jernbaneverket har gjennomført jernbane-utredning Hokksund – Kongsberg. Alle disse prosessene gir grunnlag for revidering av Areal- og transportplan Buskerudbyen.

Viken fylkeskommune har i 2021 behandlet planprogram for regional plan for areal og mobilitet i Viken. ATM-utvalget i Buskerudbysamarbeidet spilte inn ønske om å revidere den regionale planen; Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, ettersom planen nærmer seg tid for fornyelse og det var bekymring for at en felles plan for hele Viken ikke kunne bli konkret nok, ivareta nødvendig lokal forankring, eller produsere kunnskap om alternative utviklingsmuligheter når det gjelder arealbruk og transporttiltak spesifikt for Buskerudbyen.

Fylkestinget har i møte 15. desember 2021 vedtatt planprogram for nye regionale planer i Viken der det bl.a. heter at de tre byområdene i Viken som har eller kan inngå byvekstavtaler må gis egen omtale og behandles særskilt i ny regional plan for areal og mobilitet.

I 2021 har kommunene behandlet og fylkestinget deretter i møte 15. desember 2021 vedtatt med hjemmel i plan- og bygningsloven § 8-1 oppdatert handlingsprogram for Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 for perioden 2020-23.

## 1.4 Byvekstavtale for Buskerudbyen

Etter flere år med utredninger og lokale behandlinger av forslag til Buskerudbypakke 2, ble arbeidet stanset i 2019 da det ikke lenger var lokalpolitisk enighet om en bypakke. Det ble igangsatt et arbeid for å se på veien videre for Buskerudbysamarbeidet og hvordan felles vedtatte mål kan nås uten en bompengepakke.

Det er bred lokalpolitisk enighet om at Buskerudbysamarbeidet fortsatt er viktig for å kunne løse samfunnsmessig høyt prioriterte oppgaver i fellesskap. Det ble utarbeidet et forslag til lokalpolitisk forhandlingsmandat for en byvekstavtale som kommunestyrene og fylkeskommunen vedtok i 2020. Etter dialog med departementet ble det på slutten av 2020 igangsatt en faglig utredning av byvekstavtale for Buskerudbyen uten bompengefinansiering. Til møte i ATM-utvalget 2. desember 2021 forelå den faglige utredningen og ATM-utvalget anbefaler kommunestyrene og fylkestinget å gjøre slikt vedtak:

- Buskerudbysamarbeidet jobber aktivt for å komme i forhandlingsposisjon med staten om byvekstavtale.



- Lokalpolitiske føringer og faglig forhandlingsgrunnlag, datert 15. november 2021, for byvekstavtale godkjennes som et utgangspunkt for forhandlinger med staten om en byvekstavtale uten bompengefinansiering.

Kommunestyrene i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg og fylkestinget i Viken vil i løpet av mars 2022 behandle denne anbefalingen.

#### 1.4.1 Nullvekst i personbiltrafikken

Alle de prioriterte utviklingsområdene i Buskerudbyen er knyttet sammen og forbundet til resten av Østlandet med jernbane. Hvert område har et kollektivknutepunkt og jernbanestasjon i sentrum. Alle områdene har potensiale for videre flerfunksjonell sentrumsutvikling med boliger, arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner. Utvikling i disse områdene er særlig viktig for målsetting om nullvekst i personbiltrafikken. I disse områdene kan mange gå og sykle til daglige gjøremål eller det finnes et kollektivtilbud for reiser til andre deler av Buskerudbyen og til resten av Østlandet.

#### 1.4.2 Behov for økt planinnsats for å sikre urbane kvaliteter og høy arealutnyttelse

I Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 er det mål om at så mye som mulig av bolig- og arbeidsplassvekst i Buskerudbyen skal skje innenfor planens prioriterte utviklingsområder. Utvikling av gode planer for prioriterte utviklingsområder er omfattende og kostnadskrevene. Kommunene bør ta en lederrolle for å sikre gode helhetsløsninger. Mange private aktører må involveres (grunneiere, næringsliv, eksisterende beboere) og mange offentlige aktører må koordinere sine ansvarsområder (kommune, fylkeskommune, kollektivselskap, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet / Bane NOR).

### 1.5 Sammenstilling av nøkkeltall på transportområdet

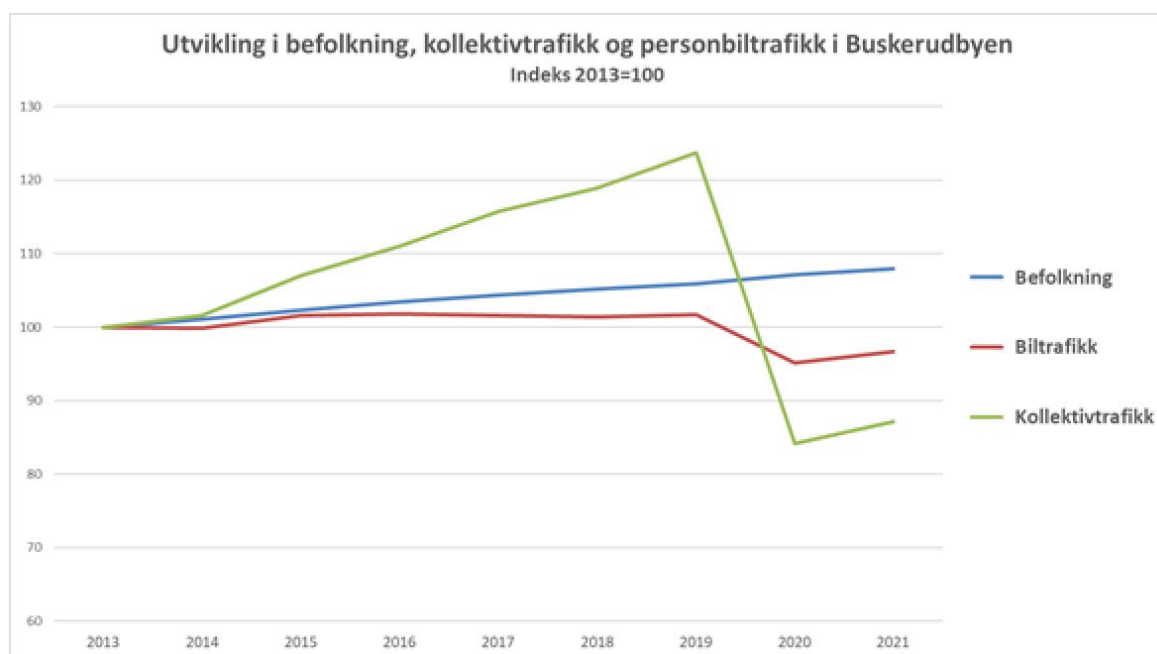
Før pandemien satte inn var Buskerudbyen i en positiv utvikling der veksten i kollektivtrafikken var betydelig høyere enn befolkningsveksten, samtidig med at det var nullvekst i personbiltrafikken. Reisevanene er endret dramatisk i Buskerudbyen i perioden 2020-2021 som følge av koronaepidemien og tiltakene mot den. Det har vært en sterk nedgang i kollektivtrafikken og biltrafikken. Nullvekstmålet for personbiltrafikken er nådd i avtaleperioden.

Kommunene i Buskerudbyen har hatt en befolkningsvekst på til sammen 1,2 prosent i 2020 og 0,8 prosent i 2021. Antall kollektivreiser gikk ned med 28,9 prosent i 2020 og har økt litt igjen med 3,3 prosent i 2021. Personbiltrafikken ble redusert med hele 6,6 prosent i 2020. Den økte igjen med 1,7 prosent i 2021 sammenlignet med 2020, men biltrafikken

ligger fortsatt betydelig under nivået før pandemien. Ved utgangen av desember 2021, viste byindeksen en nedgang i glidende treårsperiode på 5,9 prosent.

Trafikken har variert i takt med pandemien og de til enhver tid gjeldende smitteverntiltak. Enkelte tiltak har ført til nedgang i både bil- og kollektivtrafikken, som utstrakt bruk av hjemmekontor og færre arrangementer der folk møtes fysisk. Mens oppfordringen om ikke å benytte kollektiv-transport dersom mulig, har ført til sterk nedgang i kollektivtrafikken, og kan ha bidratt til å øke personbiltrafikken noe. Totalt sett viser byindeksen at det har vært mindre personbiltrafikk under pandemien.

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



*Figur: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og kollektivtrafikk (buss og tog) 2013-2021. Figur: Buskerudbysektariatet*

## 2 Status for prosjekter som bidrar til å realisere boligbygging, fortetting og transformasjon i prioriterte utviklingsområder

### 2.1 Status for planarbeid i Øvre Eiker kommune: «Vestfossen – urban transformasjon, mulighetsstudie for tomt der cellulosefabrikken lå tidligere»

#### 2.1.1 Bakgrunn – kort om prosjektet

##### **Formål**

Formålet er å gjennomføre en mulighetsstudie for urban transformasjon med høy arealutnyttelse sentralt i Vestfossen.

##### **Tilskudd fra KMD**

Det er innvilget kr 350.000,- i tilskudd fra KMD til innkjøp av tjenester.

#### 2.1.2 Nærmere om prosjektet

##### **Hvordan oppgavene gjennomført – bruk av konsulent, eget arbeid, samarbeid med andre osv.**

Konsulentoppdraget er gjennomft i tråd med innkjøpsreglementet.

DARK Arkitekter har utarbeidet mulighetsstudie for Vestfossen Cellulose på oppdrag for Øvre Eiker kommune. Mulighetsstudien skal vise potensiale for bolig- og sentrumsutvikling på den historiske Cellulose tomte. Området skal utvikles med gode boliger, noe næring og møteplasser for Vestfossens befolkning. Tomten har krembeliggenhet mellom sentrum og den bevarte industribebyggelsen, sørvendt henvendelse og kort vei til rekreasjon- og sentrumstilbud. Det er viktig at prosjektet blir et tilskudd til Vestfossen sentrum ut over boligene som tilføres, og at det sikres allmenn tilgjengelighet gjennom området.

Prosessen har inkludert medvirkning med grunneiere og innbyggere, med fokus på eiendommens potensiale, styrking av sentrum og bomiljø. Sammen med en overordnet stedsanalyse og forutsetninger gitt fra oppdragsgiver, har dette formet prosjektets premissprogram og ambisjon.

## Status og fremdrift

Prosjektet er ferdigstilt.

Se vedlagte rapport: «VESTFOSSEN CELLULOSE – MULIGHETSSTUDIE FOR ØVRE EIKER KOMMUNE, DARK, HØST 2021»

### 2.1.3 Resultater

Prosjektet struktureres i tre felt, som også er tre mulige byggetrinn; Saksa, Midtfeltet og Østfeltet. Samlet vises det et utbyggingspotensiale for omtrent 150 boliger med varierte størrelser.

Saksa vurderes bevart til næringsformål og tilbud til befolkningen, med nytt bygg der Fyrhuset lå. I tillegg legges et påbygg mot vest med townhouseenheter som får adkomst over taket. Tilbygget mot vest rives til fordel for en paviljong som kan gi bedre tilgang til fossen. Paviljongen kan kobles mot en mulig bibliotekfilial i Saksa, og huse ambulerende utstillinger, den flotte bymodellen etc. Om det viser seg vanskelig å bevare eksisterende bygningsmasse i Saksa, anbefales det at strukturen videreføres. På elvesiden av Saksa videreføres det spennende byrommet som allerede finnes, med mulighet for nærings- eller verkstedlokaler i underetasjen. Det vil være interessant å se på muligheten for at også nedre nivå i siloene kan transformeres til nisje-lokaler, som kan være med å bygge opp rundt et særpreget byrom. Midtfeltet består av to nye bygg og det gamle renseriet, som får et påbygg med boliger. Store høydeforskjeller internt på

Midtfeltet gjør at uteområdene fordeles på to nivå, der det nedre kobles mot fellesarealer. Midtfeltet, eller deler av midtfeltet, kan vurderes utviklet som et BE-BO-prosjekt, med større grad av beboerinvolvering og fokus på fellesskap. Leilighetene på bakkeplan kan være kunstnerleiligheter.

Østfeltet består av leilighetsbygg og innkjøring til parkering. Parkeringsarealene ligger under bakken, og strekker seg under både Østfeltet og Midtfeltet.

Cellulosen var historisk preget av rød tegl som hovedmateriale. I tillegg fins det flere eksempler på teglbygg fra ulike epoker som setter sitt preg på Vestfossen sentrum. Rød tegl foreslås videreført som hovedmateriale, kombinert med innslag av kjente arkitektoniske elementer som buede vinduer og relieff i teglen for å gi en opplevelse av materialrikhet og spill i fasadene. Den nyere industrielle epoken har også satt sitt preg på tomte, med mye stål og blikkplater. For å bryte opp og lage variasjon i bygningsmassen, foreslås enkelte bygg utformet med falset metallkledning i rødt og blått. Til sammen gir dette et prosjekt som er godt forankret i historien, men samtidig peker fremover.

#### 2.1.4 Formidling og samarbeid

I tillegg til at mulighetsstudien er offentliggjort på kommunen sine nettsider, kan rapporten også offentliggjøres via departementets sider der prosjekter som har fått arealtilskudd får omtale.

#### 2.1.5 Økonomi

Tilskuddet fra KMD utgjør kr 350.000,- Dette vil i sin helhet inngå i innkjøpet av konsulenttenester.

Øvre Eiker kommune har ivaretatt kravet om 50% egenandel / egeninnsats i gjennomføringen av mulighetsstudien.

## 2.2 Status for planarbeid i Kongsberg kommune: «Sentrumsutvikling Kongsberg»

### 2.2.1 Bakgrunn – kort om prosjektet

#### **Formål**

Kongsberg har nå muligheter for en omfattende bytransformasjon i sentrum som følge av at ny E134 utenom sentrumskjernen har åpnet. Dette gir store, nye muligheter for sentrumsutvikling i tilgrensende arealer til den gamle riksvegen. Det foreligger en reguleringsplan for nedklassifisert riksveg, men det er behov for å planlegge tilgrensende områder til vegen for ny arealbruk og med ny utnyttelsesgrad. Miljøkvaliteten i sentrum forbedres vesentlig som følge av trafikkomleggingen. Kommunen ønsker å legge til rette for nye byrom og parker i området som sikrer sentrum god områdekvalitet og grunnlag for fortetting og transformasjon av høy kvalitet. Mulighetene for sentrumsnær byutvikling er store, så også planbehovet. I prosjektet vil det utarbeides en overordnet strategiplan for utvikling av Kongsberg sentrum, samt en veiledende plan for parker og byrom

#### **Tilskudd fra KMD**

Kr 400.000,- i innvilget tilskudd.

### 2.2.2 Nærmere om prosjektet

#### **Status, innhold og fremdrift**

Kongsberg kommunestyre vedtok i sak om prioritering av tiltak (i forlengelse av behandlet reguleringsplan) å avvente erfaringer med omlegging av trafikken. De ønsket ikke iverksette tiltak umiddelbart, men evaluere endret trafikkstrøm etter at nye E134 ble satt i drift. Trafikktellingen er avsluttet. Det er usikkerheter knyttet til trafikktelling under pandemien, men trafikkallet er uansett høyere enn ønsket. Det styrker argumentene for å

gjennomføre trafikkbegrensende tiltak og tilrettelegge for gange-, sykkel- og kollektivtrafikk gjennom utvikling av bygate- og byrom. Gjennomføring av planlagt, gjenstående regulering igangsettes nå i starten av 2022

Det er opprettet en «sentrumsgruppe» som arbeider med underlaget for portefølje av ulike sentrumstiltak. Samarbeidsgruppe for sentrum består av repr for kommunens tjenester med park, utvikling og anlegg, veiseksjonen og planavdeling, samt representanter fra Kongsberg næringsforum. Sentrumsgruppen har gjennomført en gjennomgang av tidligere planer og kartlegging av hva som er utført og hvordan man prioriterer videre. I en situasjon med større rom for medvirkning og involvering av eiendoms-, handels- og næringsaktører vil man nå søke å komme til gjennomføring på planlagte, prioriterte tiltak våren/sommeren 2022.

Det er på det rene at situasjonen med pandemien, redusert trafikk og kunnskapsgrunnlag som våre politikere har etterspurt, har medført at arbeidet med realisering av sentrumstiltak for de midlene som er tildelt ikke har hatt høyeste prioritet i 2020/2021. Det gjøres nå klart prosjektgrunnlag, dette forankres politisk, og så vil rådmannen iverksette gjennomføring av tiltak, både for bevilgede midler og egne avsatte midler til sentrumsutvikling og bygateetablering av tidligere riksvei.

### 2.2.3 Resultater

Det er for tidlig å redegjøre for resultater av prosjektet. Det er en kjensgjerning at høsten 2021 ikke tillot mye utviklingsaktivitet i grensesnitt med eiendoms-, handels- og næringsaktører knyttet til by- og sentrumsutvikling. Prosjektet er derfor forsinket, men vil bli fullført i 2022.

### 2.2.4 Økonomi

Tilskuddet fra KMD, kr 400.000,- målrettes konkret i tråd med fremsendt søknad.

Kommunen disponerer om lag 29 millioner kroner i etterbrukspott etter E134-prosjektet. Disse midlene vil i stor grad benyttes til trafikksikkerhet, gang- og sykkeltrafikk samt oppgradering av vedlikeholdsetterslep på «gamle E134-veilegeme».

Så langt er det fra Kommunens egen side bevilget 5 millioner i 2021 og 7,5 millioner kroner i 2022 til sentrumsutvikling i tråd med gjennomført Byutviklingsprosjekt (delprosjekt til pågående arbeid med rullering av kommuneplanens arealdel). Disse midlene er del av en helhetlig sentrumsutvikling, men i hovedsak rettet mot elvebredd og parkområder i sentrum.

### 3 Status for prosjekter som utvikler kunnskap og metoder for å gjennomføre en areal- og transportpolitikk som bidrar til nullvekstmålet

#### 3.1 Intervjuundersøkelse blant arbeidsgivere i Buskerudbyen om hva som fremmer og hemmer grønne arbeidsreiser blant ansatte

##### 3.1.1 Bakgrunn – kort om prosjektet

###### Formål

Målet med undersøkelsen har vært å få kunnskap og innsikt i hva som hemmer og fremmer arbeidsgivere i å tilrettelegge for mer grønn mobilitet på arbeidsplasser. Det er også et mål med undersøkelsen å finne ut hva som skal til for at Viken fylkeskommune, de øvrige partene i Buskerudbysamarbeidet og bedriftene kan samarbeid om å få flere til å velge andre reisemåter enn personbil til og fra jobb. Resultatet av undersøkelsen er en leservennlig rapport som er offentlig tilgjengelig og der funnene deles med andre byområder og andre interesserte.

###### Tilskudd fra KMD

Det ble søkt om 200 000,- til konsulentbistand til gjennomføring av prosjektet. Det ble innvilget 200 000,- eks mva. fra KMD. Viken fylkeskommune bidrar med egenfinansiering tilsvarende 200 000.

##### 3.1.2 Nærmere om prosjektet

Fremdriftsplan 2021:

Arbeidsoppgave	Antall timer	Periode
Rekruttering og intervjuguide	55	April
Gjennomføre intervjuer	110	April/mai
Analyse og rapport	101	Juni-oktober

TØI fikk tildelt prosjektet og gjennomførte i samråd med Viken fylkeskommune som hadde oppfølgingsansvaret og TØI leverte en sluttrapport i november 2021.

Dette er en kvalitativ undersøkelse der det ble gjennomført 17 intervjuer (på telefon eller digitalt) med direktører eller de som har ansvar for lokalisering og tilrettelegging på arbeidsplassen i alle fire kommunene i Buskerudbyen og 11 private virksomheter.

Virksomhetene er både kontor, service, handel- og håndverks- og produksjonsbedrifter med alt fra noen få til flere tusen ansatte. De fleste arbeidstakerne i Buskerudbyen jobber i privat sektor og mange ansatte jobber i bedrifter som ikke har fast oppmøtested.

### 3.1.3 Resultater

#### **Faglige resultater**

I undersøkelsen er det identifisert en rekke ulike drivere og barrierer når det kommer til private og offentliges virksomheters arbeid med å tilrettelegge for grønn mobilitet på arbeidsreiser. Drivere og barrierer er klassifisert etter hvorvidt de er interne eller eksterne. Ildsjeler og etterspørsel fra ansatte er definert som interne drivere for grønn mobilitet, mens offentlige krav til miljøvennlig transport i anbudsprosesser, miljøsertifisering og et generelt sentraliseringsmønster er eksterne drivere. Interne barrierer kan være mangel på felles prinsipper for lokalisering av virksomheter eller bruk av parkeringsavgift, økonomi, lav aksept for (restriktive) tiltak og at virksomheten har et bilbehov. Eksterne barrierer kan være mangel på et konkurransedyktig kollektivtilbud og at bosettingsmønsteret til de ansatte gjør at mange av tiltakene som kan fremme mer grønn mobilitet er mindre aktuelle eller effektive. Rapporten gir ikke grunnlag for å vurdere hvor sterke faktorene er i å forklare variasjon i arbeidsgivers tilrettelegging på arbeidsplassen.

#### **Erfaringer**

Det er ikke gjort undersøkelser tidligere om hva som påvirker arbeidsgivers tilrettelegging for grønn mobilitet på arbeidsplasser, det er derfor svært interessant å få kunnskap om dette. Det kommer blant frem at offentlige krav kan være en viktig driver for å få virksomheter og arbeidsgivere til å legge til rette for bærekraftige arbeidsreiser. Og mangel på krav, som for eksempel at relativt nye bygg ikke er tilrettelagt med garderobes eller innendørs parkeringsanlegg for sykkel. Denne studien vil være nyttig for både andre kommuner/fylkeskommuner og statlige virksomheter og ikke minst for næringseiendomsaktører.

Det vil også være interessant og forme og teste ut hypoteser fra denne studien i en kvantitativ undersøkelse for å analysere om funnene er generaliserbare.



Uansett er det funn i denne undersøkelsen som både partene i Buskerudbyen og øvrige virksomheter bør jobbe videre med, for eksempel utarbeide mobilitetsplaner som virksomhetene må ta hensyn til når nye anskaffelser/leie av lokaler skal skje, men også for eksisterende bygg.

## Vedlegg

Undersøkelsen/rapporten: Barrierer og drivkrefter for arbeidsgiveres tilrettelegging for arbeidsreiser i Buskerudbyen: <https://www.toi.no/publikasjoner/barrierer-og-drivkrefter-for-arbeidsgiveres-tilrettelegging-for-arbeidsreiser-i-buskerudbyen-article37239-8.html>

Nyhetsartikkel om undersøkelsen (3/12-2021) på Viken.no: <https://viken.no/aktuelt/hva-pavirker-arbeidsgiveres-tilrettelegging-for-at-ansatte-kan-reise-miljoventlig.124631.aspx>

### 3.1.4 Formidling og samarbeid

I tillegg til at rapporten er offentliggjort på TØI sine nettsider, er det også skrevet artikkel på Viken.no og holdt presentasjon på en digital faglunsj for rådsområde Samferdsel i Viken i tillegg til bybakke Nedre Glomma og kollektivselskaper og konsulenter innenfor by- og arealplanlegging. Videre er rapporten formidlet til Mobilitetsnettverket, der alle kommuner i Viken er med.

### 3.1.5 Økonomi

Prosjektet har hatt et budsjett på 400 000,- eks. mva - herunder 200 000,- fra KMD og 200 000 fra Viken fylkeskommune. Midlene fra KMD er benyttet til rekruttering av virksomheter og gjennomføring av intervjuer. TØI har sendt fakturaer i henhold til budsjett til Viken fylkeskommune som har viderefakturert 200 000,- til KMD (via Buskerudbysekretariatet ved Gun Kjenseth).

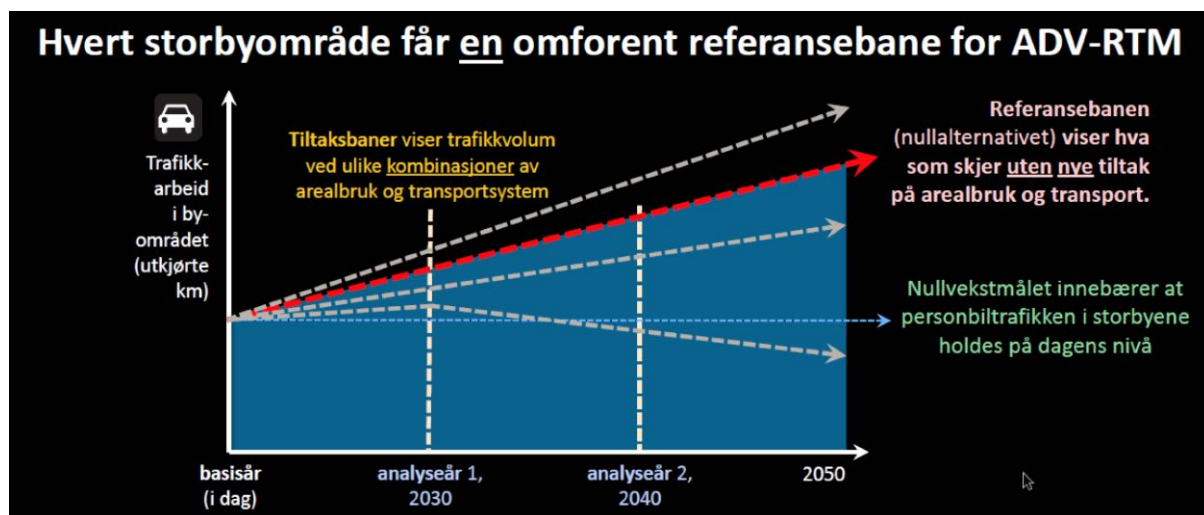
## 3.2 Arealdataverktøy (ADV) for bruk i transportmodeller - Buskerudbyen - Utviklingsprosjekt i samarbeid med KMD

### 3.2.1 Bakgrunn – kort om prosjektet

Som del av FOU-samarbeidet Karakteristika i transportmodeller (av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Vegdirektoratet, Jernbanedirektoratet, Miljødirektoratet og KS) utvikles et arealdataverktøy (ADV) som blant annet skal resultere i langt bedre håndtering av arealbruk i de regionale transportmodellene (RTM). Tromsø, Grenland, Kristiansand og Trondheim har Arealdataverktøyet har vært pilotbyområder for uttesting av dataverktøyet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet ønsker prosjekter som bidrar til å bedre kunnskapsgrunnlag om sammenhengen mellom arealbruk og transporttiltak, slik som analyser med bruk av arealdataverktøy og transportmodellkjøringer.

ADV vil gi byområdene en mulighet til å foreta gode areal- og transportanalyser, samt mulighet til å hente ut en rekke data som er relevante for kommunenes og fylkenes planarbeid. Erfaringer kan hentes fra hvordan pilotbyområder har jobbet for å tilrettelegge analysedata for verktøyet.



Figur: Illustrasjon av hvordan man ved hjelp av arealdataverktøy (ADV) og regionale transportmodeller (RTM) kan beregne effekt av ulike kombinasjoner av arealbruk og transportsystem målt i forhold til referansebanen og nullvektmålet for personbiltrafikken.

### Formål

Prosjektet vil bidra til å utvikle kompetanse hos partnerne i Buskerudbysamarbeidet til å ta i bruk det nye arealdataverktøyet (ADV). Transportmodellkjøringer med bruk av ADV vil kunne benyttes til å utvikle nye areal- og transportstrategier for byområdet. Dette vil være

nyttig i forbindelse med utforming og oppfølging av byvekstavtale og senere i arbeid med revisjon av Areal- og transportplan for Buskerudbyen.

### **Tilskudd fra KMD**

Tilskuddet fra KMD er på kr 500.000,- Dette vil i sin helhet gå til innkjøp av konsulentbistand for å gjennomføre analyser for Buskerudbyen.

### **3.2.2 Nærmere om prosjektet**

#### **Mål:**

- På kort sikt: Gjennomføre pilotprosjekt der arealdataverktøyet blir kjent og tas i bruk.
- På lengre sikt: Benytte arealdataverktøyet og transportmodeller i strategisk areal- og transportplanarbeid.

#### **Kunnskapsbehov:**

- Arealdataverktøyet er helt nytt og det er behov for å utvikle kompetanse om verktøyet og hvordan det kan brukes for partnerne i Buskerudbysamarbeidet.

### **3.2.3 Resultater**

Prosjektet er ikke igangsatt ennå. Buskerudbysamarbeidet avventer initiativ fra KMD for å starte opp prosjektet.

#### **Milepæler og aktiviteter (foreløpig):**

- Vinteren 2021/2022: Etablere prosjektgruppe med representanter fra alle partnere
- Våren 2022: Fastsette inndata i ADV og eventuelle arealscenarier.
- Høsten 2022: Gjennomføre transportmodellkjøringer for å se effekt av ulike areal- og transporttiltak
- Vinteren 2022/23: Utarbeide sluttrapport med funn fra pilotarbeidet

### **3.2.4 Økonomi**

Budsjett kr 1.000.000,-

#### **Finansieringsplan:**

- Søknadssum: Arealtilskudd fra KMD: Kr 500.000,- (bl.a. til konsulentbistand for å gjennomføre pilotprosjektet)
- Egenfinansiering / egeninnsats: Kr 500.000,- (i hovedsak egentid fra partnerne i Buskerudbyen for å følge opp / bidra til inndata og scenarieu utvikling i arealdataverktøyet). Statens vegvesen har signalisert vilje til å bistå med transportmodellkjøringer.



**[buskerudbyen.no](https://buskerudbyen.no)**