



Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk

Søknad for perioden 2018-21 fra Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommuner og Buskerud fylkeskommune

Behandlet av ATM-utvalget
23. februar 2018

Innhold

1	BAKGRUNN.....	3
1.1	Buskerudbysamarbeidet – et langsiktig samarbeid om areal, transport og miljø	3
1.2	Kort om Buskerudbyen.....	3
1.3	Mål for Buskerudbyen.....	3
2	AVTALE OM BELØNNINGSMIDLER 2010-2013 OG 2014-17	5
2.1	Politiske forpliktelser er fulgt opp.....	5
2.1.1	Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23	5
2.1.2	Buskerudbypakke 2, Bypakke Kongsberg og Byvekstavtale for Buskerudbyen.....	5
2.1.3	Samordnet parkeringspolitikk fulgt opp og i kontinuerlig utvikling	6
2.1.4	Busstilbudet er styrket	6
2.1.5	Satsing på sykkel er fulgt opp.....	6
2.1.6	Smarte reiser er i utvikling	7
2.2	Utvikling på trafikkområdet viser at Buskerudbyen er på riktig vei	8
2.2.1	Mål og resultater for avtaleperioden 2014-17	8
3	GRUNNLAG FOR SØKNAD OM BELØNNINGSMIDLER 2018-21	10
3.1	Ny kunnskap om muligheter for å påvirke trafikktvikling framover.....	10
3.1.1	Mål bør være kunnskapsbasert	10
3.1.2	Nytt og bedre kunnskapsgrunnlag foreligger nå.....	10
3.1.3	Byutedning for Buskerudbyen	10
3.2	Fra avtale om belønningsmidler til bypakke og byvekstavtale	11
3.2.1	Ny avtale om belønningsmidler vil sikre kontinuitet i samferdselsatsingen.....	11
3.2.2	Ny avtale kan inneholde forutsetning om overgang til byvekstavtale	11
4	SØKNAD OM BELØNNINGSTILSKUDD FOR 2018-21.....	13
4.1	Mål og indikatorer	13
4.2	Økonomisk rammer og viktige innsatsområder	13
4.2.1	Videreføring av styrket busstilbud og øke bussenes fremkommelighet	14
4.2.2	Videreføring av helhetlig parkeringspolitikk og teknologiimplementering for attraktive, levende byområder, smarte reiser og bedre miljø.....	15
4.2.3	Videreutvikling av sykkeltilbudet	16
4.3	Forslag til handlingsprogram 2018-2021	16

1 Bakgrunn

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

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

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

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

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

1.2 Kort om Buskerudbyen

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

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

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

1.3 Mål for Buskerudbyen

Buskerudbysamarbeidets mål er å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. I februar 2013 ble Areal- og transportplan Buskerudbyen

2013-23 vedtatt. I planen fremgår helhetlige strategier for utvikling av arealer og transportsystem for byområdet og med langsiktige mål for utvikling på transportområdet (fram til 2023).

Følgende hovedmål er vedtatt for areal- og transportutvikling:

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

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

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

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

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

2 Avtale om belønningsmidler 2010-2013 og 2014-17

Avtalen om belønningsmidler for 2010-13 (Buskerudbypakke 1) var svært viktig for å komme i gang med en helhetlig areal- og transportpolitikk for byområdet. Det vises til egen rapportering for aktiviteter og måloppnåelse i avtaleperioden som ble sendt departementet i 2014. Avtalen for perioden 2014-17 har bidratt til en kontinuitet i satsingen og har bidratt til at veksten i personbiltrafikken er redusert sammenliknet med perioden 2010-13. Rapportering for perioden 2014-17 ble oversendt Samferdselsdepartementet 2. februar 2018.

Kort oppsummert er resultatene som følger:

2.1 Politiske forpliktelser er fulgt opp

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

2.1.1 Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23

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

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

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

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

2.1.2 Buskerudbypakke 2, Bypakke Kongsberg og Byvekstavtale for Buskerudbyen

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

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

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

2.1.3 Samordnet parkeringspolitikk fulgt opp og i kontinuerlig utvikling

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

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

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

2.1.4 Busstilbudet er styrket

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

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

2.1.5 Satsing på sykkel er fulgt opp

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

Det er arbeidet systematisk med sykkel i Buskerudbyen. Felles sykkelplan for Buskerudbyen er vedtatt i alle kommuner og Buskerud fylkeskommune i 2017. Et oppfølgende handlingsprogram for perioden 2018-23 er utarbeidet og vedtatt i Buskerudbyens organer. Sluttbehandling av handlingsprogrammet i kommuner og Buskerud fylkeskommune vil skje vinteren 2018. Alle

kommuner har nå i tillegg lokale sykkelstrategier og -planer. Sykkel inngår som tiltaksområde i Buskerudbypakke 2 med betydelig satsing.

2.1.6 Smarte reiser er i utvikling

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

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

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

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

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

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

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

2.2 Utvikling på trafikkområdet viser at Buskerudbyen er på riktig vei

2.2.1 Mål og resultater for avtaleperioden 2014-17

Mål

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

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

Fotnote:

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

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

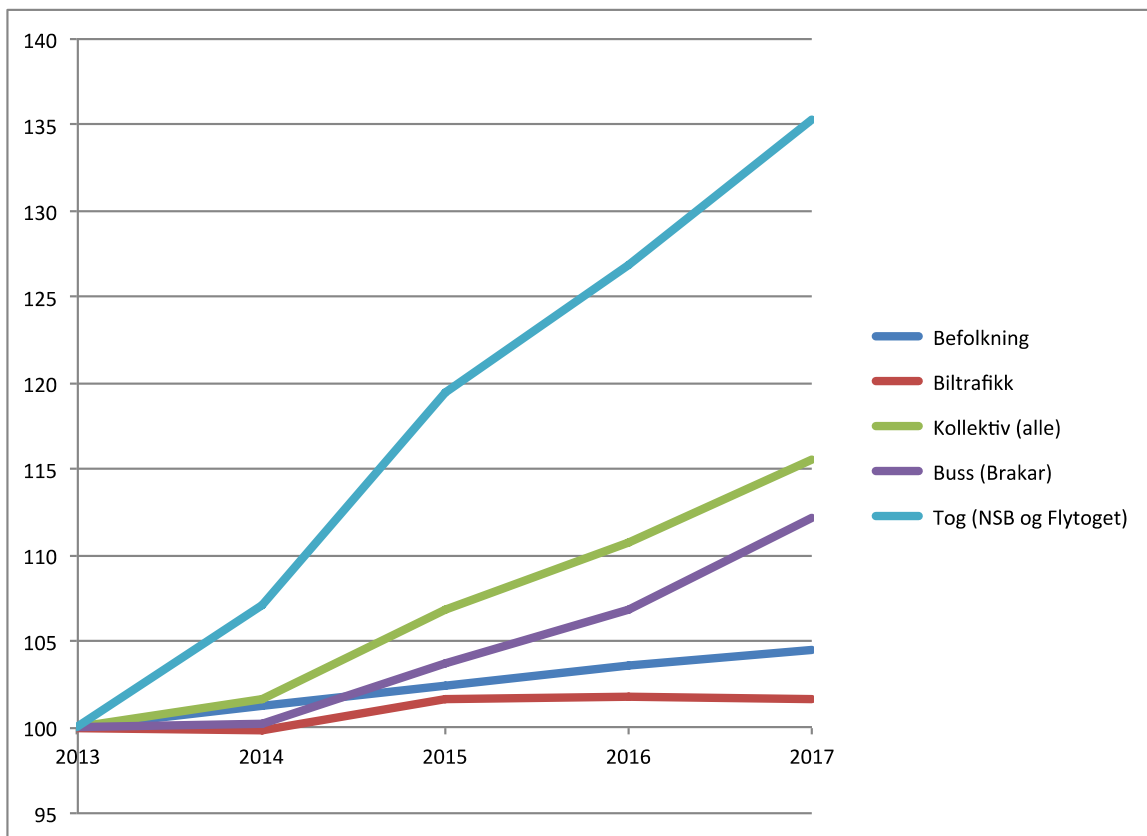
Resultater

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

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

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

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



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

Veksten i personbiltrafikken er redusert betydelig i perioden 2014-17

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

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

Nullvekstmålet vil kunne nås

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

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

3 Grunnlag for søknad om belønningsmidler 2018-21

3.1 Ny kunnskap om muligheter for å påvirke trafikkutvikling framover

3.1.1 Mål bør være kunnskapsbasert

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

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

3.1.2 Nytt og bedre kunnskapsgrunnlag foreligger nå

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

3.1.3 Byutredning for Buskerudbyen

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

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

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

De innledende analysene av ulike type virkemidler viste at bompenger er det virkemiddelet i Buskerudbypakke 2 som har klart sterkest innvirkning når det gjelder å redusere biltrafikken. Det

betyr at bompenger må til for å realisere nullvekstmålet i Buskerudbyen. De bomsystemer og takster som kreves for å finansiere de fire tiltakspakkene vil bringe Buskerudbyen langt på vei til nullvekstmålet.

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

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

3.2 Fra avtale om belønningsmidler til bypakke og byvekstavtale

3.2.1 Ny avtale om belønningsmidler vil sikre kontinuitet i samferdselssatsingen

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

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

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

3.2.2 Ny avtale kan inneholde forutsetning om overgang til byvekstavtale

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

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

Siden det er usikkert når en byvekstavtale kan tre i kraft vil det være ønskelig å inngå en ny avtale om belønningsmidler for perioden 2018-21. Det er nå lagt opp til at Buskerudbypakke 2 kan iverksettes fra 2020. Belønningsmidler er fra 2020 foreslått å inngå i finansieringen av bypakken. I

en ny avtale om belønningsmidler for 2018-21 vil det kunne inngå forutsetninger, bl.a. om lokalpolitisk vedtak om bypakke og at avtalen skal avløses av byvekstavtale eller opphøre.

4 Søknad om belønningstilskudd for 2018-21

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

4.1 Mål og indikatorer

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

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

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

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

4.2 Økonomisk rammer og viktige innsatsområder

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

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

1. Nytt tiltak: Innføring av bompenger. Det legges til grunn ordning (bomtaks- og tidsdifferensiering) som foreslått for Buskerudbypakke 2.
2. Delvis nytt tiltak: Redusert vegkapasitet eller andre tiltak som prioriterer kollektivtransport framfor personbiltrafikken på strekninger eller kryss der kollektivtransporten (buss) har framkommelighetsproblemer. Prinsipielt vil Buskerudbyen alltid vurdere tiltak der bussen har framkommelighetsproblemer, f eks gjennom prioritering i kryss og på strekninger (Dette er allerede aktuelt på noen strekninger i Buskerudbyen som en del av Buskerudbypakke2, f eks i Rosenkrantzgata). Aktuelle tiltak som fremmer kollektivtransport må alltid vurderes i forhold til negative konsekvenser for andre trafikantgrupper.
3. Delvis nytt tiltak: Gradvis utvikling av parkeringspolitikk som begrenser mulighetene for langtidsparkering for arbeidsreiser og som legger til rette for pendlerparkering med overgang til kollektivtransport. En rekke tiltak kan her være aktuelle å videreutvikle; f eks

kommunal parkeringspolitikk, tiltak for å ”feie for egen dør” – egen parkeringspolitikk for kommunale og fylkeskommunale virksomheter og samarbeid med næringslivet om parkeringsordninger m.m.

4. Eksisterende tiltak: Arealbruk som begrenser behovet for bilbruk og som i stedet fremmer kollektivtransport, sykkel og gange. Det legges her til grunn at lokalpolitisk vedtatt Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23, følges opp i kommunenes arealplaner.

Innsatsområder som anses spesielt viktige for Buskerudbyen:

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

4.2.1 Videreføring av styrket busstilbud og øke bussenes framkommelighet

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

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

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

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

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

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

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

Helhetlig parkeringspolitikk

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

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

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

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

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

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

Smarte reiser og ITS (Intelligente transportsystemer)

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

- Ruteplanleggingsverktøy for alle transportmidler som gjør det enklere å finne frem for dem som ikke er lokalkjent med kollektivtilbudet og tilbudet for gående og syklende.
- Etablering av en bysykkelordning med elektriske sykler, integrert i ruteplanleggingsverktøy for kollektivtilbudet
- Utvide systemet med sanntidsinformasjon på holdeplasser og mobil, og optimalisere prioritering av buss i lyskryss, f eks basert på graden av forsinkelse og antall passasjerer.
- Vurdere alternativ teknologi for bompengeneinnkreving
- Legge til rette for trådløst internett i tog og på stasjoner og arbeide videre med et funksjonelt samlet billettsystem for jernbanereiser og tilstøtende kollektivreiser.

- Utvikle løsninger for skilting og sanntidsinformasjon om tilgjengelige innfartsparkeringsplasser for jernbane og buss og bedre integrerte betalingsløsninger.
- Forsøk med autonome bussruter. Autonome enheter i kollektivtrafikken gir helt andre muligheter til å kjøre med mindre enheter, høyere frekvens og bedre flatedekning til lavere driftskostnader enn i dag. Det betyr at kollektivtilbudet kan bli langt bedre.
- Tilrettelegge for utvikling av mobilitet som en tjeneste (Mobility as a Service). Med utvikling av helt selvkjørende biler, kan flåteeiere tilby utleie av bil via en app. Dersom dette kombineres sømløst i samme tjeneste som kollektivtrafikk og bysykkelordning, kan det gi redusert behov for egen bil og redusert biltrafikk i byområdene.

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

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

4.2.3 Videreutvikling av sykkeltilbudet

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

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

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

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

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

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

4.3 Forslag til handlingsprogram 2018-2021

Prinsipper som legges til grunn:

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

Forslag til handlingsprogram 2018-21:

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

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



buskerudbyen.no