**Saksdokument til ATM-utvalgsmøte nr. 2 - 2020**

**Møtetid: Fredag 15. mai 2020 kl 12:00 – 13:00   
Sted: Digitalt møte - Teams**  
Forslag til dagsorden:  
  
**Sak 08/20 Referat  
Sak 09/20 Forhandlingsgrunnlag byvekstavtale - foreløpig drøfting**

**Sak 10/20 Innspill til retningslinjer for sekretariatene for**

**byvekstavtaler**

**Sak 11/20 Innspill til regional planstrategi for Viken  
Sak 12/20 Årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2019**

**Sak 13/20 ATM-rådsmøte 2. juni**

**Sak 14/20 Eventuelt**

*I nettleser Internet Explorer må linkene kopieres inn i nytt vindu*

**Vedlegg**   
1. Referat fra møte i ATM-utvalget 21. februar 2020 (vedlegg sak 08) <https://drive.google.com/file/d/17HEl4xEbZd4_k0__TO-ZHoXHftli7CFL/view?usp=sharing>

2. Foreløpig utkast til lokalpolitisk forhandlingsgrunnlag for en byvekstavtale (Vedlegg sak 9)

**Separate vedlegg**1. Buskerudbysamarbeidets brev av 20.03.2020 til Samferdselsdepartementet (SD) om   
 byvekstavtale. (Sak 9) <https://drive.google.com/file/d/1La2pWLDEnRfr_nhkWvSqOINuaoXP6iXt/view?usp=sharing>

2. Samferdselsdepartementets svar av 15.04.2020 om byvekstavtale for Buskerudbyen (Sak 9) <https://drive.google.com/file/d/1gxe_E0Fsj3-mAx8q1SONEsLHSy4hmCE9/view?usp=sharing>   
3. Buskerudbysamarbeidets brev av 08.05 2020 om avklaringspunkter til møte med SD (Sak 9) <https://drive.google.com/file/d/1Hmr2HrIOvpFXRB_FoA7VLxI8GbiHKQIC/view?usp=sharing>  
4. Forslag til Årsrapport 2019 for Buskerudbysamarbeidet (Sak 12) <https://drive.google.com/file/d/1gi90HeEr84SXcHVegKwR0SRRKa_4S_Ay/view?usp=sharing>

Buskerudbyen, 08.05.2020

Monica Myrvold Berg Bente Gravdal  
Leder av ATM-utvalget Leder adm. styringsgruppe**Sak 08/20 Referat fra forrige møte**Referat fra møte i ATM-utvalget 21. februar 2020 følger som vedlegg 1. ***Forslag til konklusjon:*** *Referatet godkjennes*

**Sak 09/20 Forhandlingsgrunnlag byvekstavtale - foreløpig drøfting  
Hensikt med saken**Få innspill til utkast til forhandlingsgrunnlag for byvekstavtale og felles saksframlegg for lokalpolitisk behandling, samt drøfte videre prosess.

**Bakgrunn**ATM-utvalget anbefalte i møte 21.02.2020 at det utarbeides et forslag til lokalpolitisk forhandlingsgrunnlag for en byvekstavtale med staten som behandles i kommuner og fylkeskommune i september 2020. Det ble gjort klart at forhandlingsgrunnlaget bør være mest mulig åpent for å sikre et bredt handlingsrom i forhandlingene med staten.

Videre ble det besluttet at den lokalpolitiske prosessen gjennomføres i to trinn:

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

Felles lokalpolitisk sak om trinn 1 er behandlet i kommunene og Viken fylkeskommune.

ATM-utvalget slo også fast at det var behov for snarlig å sende brev til SD for å gi et tydelig signal om at man ønsker å forhandle fram en byvekstavtale med staten.

I Buskerudbysamarbeidets brev ([separat vedlegg 1](https://drive.google.com/file/d/1La2pWLDEnRfr_nhkWvSqOINuaoXP6iXt/view?usp=sharing)) av 20.03.2020 til Samferdselsdepartementet (SD) orienteres det om arbeidet med å få på plass et lokalpolitisk forhandlingsgrunnlag for en byvekstavtale. Det fremkommer også at Buskerudbysamarbeidet ønsker en effektiv og målrettet byvekstavtale uten bompengepakke, samt hvorfor det haster med å komme i gang med forhandlinger med staten. Det bes avslutningsvis om et snarlig møte med politisk ledelse.

I svarbrevet fra statsråden, datert 15.04.2020, ([separat vedlegg 2](https://drive.google.com/file/d/1gxe_E0Fsj3-mAx8q1SONEsLHSy4hmCE9/view?usp=sharing)) pekes det på at:

* Det er positivt at Buskerudbyen aktivt arbeider med en strategi som innebærer satsing på tiltak som påvirker transportetterspørselen, reduserer bilbruk og gir bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur.
* Samferdselsdepartementet mener det er for tidlig å starte forhandlinger om en byvekstavtale for Buskerudbyen nå.
* Før Buskerudbyen er aktuell for byvekstavtale må retningslinjene for slike avtaler ligge til grunn, jf. for eksempel hvordan nullvekstmålet skal nås.
* Videre må føringene som ligger i regjeringspartienes bompengeavtale være oppfylt.
* Frem til en ev. byvekstavtale foreligger videreføres midlene i belønningsavtalen. I tillegg får Buskerudbyen 20 mill. kr årlig i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport. Politisk ledelse i Samferdselsdepartementet er åpne for et møte for å diskutere hvordan Buskerudbyen - inntil forhandlinger om en byvekstavtale blir aktuelt, og med utgangspunkt i inngått belønningsavtale - på best mulig måte kan legge opp sitt arbeid for å nå nullvekstmålet og skape en best mulig miljø- og trafikksituasjon i Buskerudbyen.

Møtet med SD er berammet til 14.05. Buskerudbysamarbeidet sendte 08.05. et brev til SD med følgende avklaringspunkter og spørsmål det er ønskelig å få svar på i møtet ([separat vedlegg 3](ngspunkter%20til%20møte%20med%20SD%20(Sak%209)%20https:/drive.google.com/file/d/1Hmr2HrIOvpFXRB_FoA7VLxI8GbiHKQIC/view?usp=sharing)):

* Buskerudbyen følger nå opp lokalpolitiske vedtak fra tidligere i vår, og utarbeider et lokalpolitisk forhandlingsgrunnlag. Det er lagt opp til vedtak i kommuner og fylkeskommune i september, med ambisjon om oppstart av forhandlinger høsten 2020. Det er ønskelig med en avklaring på om dette fortsatt er mulig.
* Det fremkommer i brevet at før Buskerudbyen er aktuell for en byvekstavtale må retningslinjene for slike avtaler ligge til grunn, jf. for eksempel hvordan nullvekstmålet skal nås. Det er ønskelig å få mer informasjon i møtet om hva det ligger i dette. Er det SDs pågående arbeid med retningslinjene som må på plass før en forhandling kan komme i gang eller ligger det også forventninger/krav til Buskerudbysamarbeidet som SD mener må oppfylles?
* Det vises til at føringene som ligger i regjeringspartienes bompengeavtale må være oppfylt før forhandlingene med Buskerudbyen kan starte. Buskerudbyen ønsker en målrettet og effektiv byvekstavtale uten bompengepakke. Det er derfor behov for å avklare hvilke føringer i bompengeavtalen som må være oppfylt.
* SD skriver at frem til en ev. byvekstavtale foreligger videreføres midlene i belønningsavtalen. Betyr dette at det kan legges til grunn at Buskerudbyen er garantert belønningsmidler også etter at nåværende avtale går ut i 2021, forutsatt at kriteriene for ordningen oppfylles?

Det vil i ATM-utvalgets møte orienteres fra møtet med SD og legges opp til en drøfting om hvorvidt det er hensiktsmessig å opprettholde framdriften med politisk behandling i september.

**Status og videre prosess i arbeidet med lokalpolitisk forhandlingsgrunnlag**

Fagrådets arbeidsgruppe har blitt trukket aktivt med i utformingen av utkast til forhandlingsgrunnlag. Det er kommet en rekke innspill underveis, og de fleste av disse er innarbeidet i dokumentet som ligger ved saken.

Et av temaene som har vært drøftet i Fagrådet er dokumentets struktur. Hovedstrukturen i dokumentet gjenspeiler nå i stor grad strukturen i byvekstavtalene for de fire største byområdene.

Vedlagte utkast til forhandlingsgrunnlag er ikke ferdig og det gjenstår særlig arbeid knyttet til utforming av følgende kapitler/delkapitler:

* Situasjon og behov

Det vil lages en kort tekst om status og utviklingstrekk. Denne beskrivelsen vil sammen med behovsanalysen legge grunnlaget for de prioriteringene som beskrives i de påfølgende kapitlene. Positive utviklingstrekk som fremkommer av den nye reisevaneundersøkelsen (RVU) vil fremheves.

* Prosjekter og tiltak

Dette kapittelet vil bearbeides noe. Det vil bli gitt en overordnet beskrivelse av tiltak som anses som viktige å få midler til i en byvekstavtale. Konkrete prosjekter nevnes ikke. Det legges vekt på å få frem hva slags type løsninger som bør prioriteres og hvorfor. Det vil vises til vedtatt plangrunnlag og andre utredninger. Det kan være hensiktsmessig å vise til hva Buskerudbysamarbeidet har fått til på de aktuelle områdene som omtales, samtidig som behovet for friske midler fra byvekstordningens ulike finansieringskilder bør understrekes.

Avslutningsvis i kapittelet vil det gis en oppsummerende beskrivelse av Buskerudbysamarbeidets viktigste prioriteringer, både når det gjelder belønningsmidler og investeringsmidler (programområdemidler). Det tas ikke stilling til hvilke enkeltprosjekter som bør prioriteres.

Belønningsmidler til fortsatt forsterket bussdrift prioriteres høyt. Det er også stort behov for å prioritere investeringsmidler (programområdemidler) til å utvikle og ta igjen etterslepet på hovedvegnettet for sykkel. I tillegg er det viktig å prioritere investeringsmidler til fremkommelighetstiltak for buss som vil gi stor nytte og effektive forbindelser til viktige reisemål, som jernbanestasjoner og nytt sykehus. Det er også viktig for Buskerudbyen at det prioriteres programområdemidler som er avsatt til stasjoner og knutepunkt. Dette vil sammen med et forbedret togtilbud styrke togets konkurransekraft.

* Måloppnåelse

Det vil lages et eget måloppnåelseskapittel hvor det faglig argumenteres for at de prioriterte virkemidlene og sammensetningen av disse vil bidra til å nå nullvekstmålet og andre viktige målsettinger.

**Videre arbeid med konkretisering av porteføljen**

Fram mot oppstart av forhandlinger er det behov for å jobbe med det faglige grunnlaget som forberedelse til den videre konkretiseringen av porteføljen. Det foreslås at fagrådets arbeidsgruppe benyttes aktivt i dette arbeidet med å legge til rette for et beslutningsgrunnlag for Buskerudbyens organer. Arbeidet tar utgangspunkt i eksisterende planer og kunnskapsgrunnlag.

**Felles lokalpolitisk saksfremlegg**Det foreligger ikke utkast til saksfremlegg for trinn 2 i prosessen, men det foreslås at innretningen drøftes i møtet.

I Fagrådets møte 23.04. var det enighet om at det bør skilles tydelig mellom målgruppen for felles lokalpolitisk saksfremlegg som er lokal- og fylkespolitikere, og hovedmålgruppen for forhandlingsgrunnlaget som er SD. Det er viktig med et godt saksfremlegg og at det lages et rendyrket lokalpolitisk forhandlingsgrunnlag rettet mot staten. Hovedformålet med dokumentet er å gi Samferdselsdepartementet (SD) et tydelig signal om at det er et omforent lokalpolitisk ønske om å få på plass en gjensidig forpliktende byvekstavtale som kan bidra til å løse dagens og fremtidens areal- og transportutfordringer i Buskerudbyen.

Med dette som utgangspunkt foreslås det at saksfremlegget omtaler følgende temaer:

* Hovedformål med saken
* Bakgrunn
  + Lokalpolitisk prosess fram til nå
  + Det vises til hva Buskerudbysamarbeidet har fått til så langt
  + Begrunnelse for byvekstavtale
  + Rammer og føringer for byvekstavtale
* Hovedinnholdet i forhandlingsgrunnlaget
* Prosess, ansvar og roller i forhandlingene med staten
* Lokalpolitisk behandling av en byvekstavtale

***Forslag til konklusjon:*** *ATM-utvalget anbefaler hovedinnretning i utkast til forhandlingsgrunnlag og skissert innhold i et felles lokalpolitisk saksfremlegg. Innspill fra møtet innarbeides.*  
**Sak 10/20 Innspill til retningslinjer for sekretariatene for byvekstavtaler**

**Hensikt med saken:**

Drøfte innspill til Statens vegvesen om retningslinjer for sekretariatene for byvekstavtaler i de ni byområdene.

**Bakgrunn:**

I brev fra Statens vegvesen, datert 20.03.2020, fremkommer det behov for å utarbeide noen felles retningslinjer knyttet til byvekstavtale-sekretariatenes rolle og ansvar. Sekretariatene er invitert til å komme med innspill til disse retningslinjene. I brevet bes det om at oppdraget tas opp som sak i de respektive styringsgruppene i de ulike byområdene.

Formålet med retningslinjene er å sikre at alle parter har tillit til at sekretariatene er partsuavhengige, bistår styringsgruppen og er til disposisjon for alle parter i avtalen, heter det i brevet. Det fremheves at retningslinjene i hovedtrekk bør være sammenfallende i alle byområdene, men det åpnes for lokale forskjeller for å sikre lokal forankring.

I første omgang inviteres sekretariatene til å komme med innspill til hva slike retningslinjer bør inneholde, med utgangspunkt i:

* Funksjon, rolle, ansvar
* Kommunikasjon, representasjon, møtevirksomhet
* Økonomi og kostnadsstyring
* Organisering

**Videre prosess**

Med bakgrunn i møteplanen for 2020, legges det opp til følgende fremdrift:

* Administrativ styringsgruppe og ATM-utvalget drøfter oppdraget og forslag til innspill i møter 15.05.
* Buskerudbysamarbeidet gir innspill til retningslinjer innen fristen 1. juni.
* Sekretariatet deltar i halvdagsmøte i Vegdirektoratet i første halvdel av juni.
* Statens vegvesens utkast til retningslinjer (sendes ut 15.06) behandles i Buskerudbyens organer etter sommeren i perioden 27. august til 25. september.

**Forslag til innspill fra Buskerudbyen**

Buskerudbysamarbeidet ser positivt på initiativet til å utforme noen felles føringer og retningslinjer for sekretariatene i de ni byområdene. I byvekstavtalene er mange parter involvert. Sekretariatene jobber sammen med partene for å nå de samme målene. Skal samarbeidet fungere, er det avgjørende at retningslinjene utformes nettopp slik at de sikrer tillit til at sekretariatene er uavhengige og til lik disposisjon for alle parter i avtalen.

Sekretariatene har noe ulik arbeidsform og organisering i de ulike byområdene. Det må fortsatt være åpning for lokale forskjeller for å sikre lokal forankring. Det er derfor viktig at retningslinjene ikke er for detaljerte. Da kan det ende med føringer som ikke passer for byområder som eventuelt er i særstillinger.

Retningslinjene må formuleres slik at de handler om forhandlinger om byvekstavtalene/byvekstavtalene, og ikke bypakker/bompakker. Begrepsbruken bør være presis og konsistent.

**Funksjon, rolle, ansvar**

Retningslinjene må ta hensyn til at sekretariatene rapporterer både til styringsgruppene for samarbeidet og styringsgruppen for en eventuell byvekstavtale. Buskerudbyen er et bredt areal- og transportpolitisk samarbeid som også fremover vil dreie seg om mer enn å forvalte og følge opp en byvekstavtale. Det samme vil nok være tilfelle for andre byområder. I praksis vil det rapporteres til en statlig leder i saker som skal behandles i styringsorganene for en eventuell byvekstavtale. Når det gjelder andre saker i Buskerudbysamarbeidet, vil det rapporteres til kommunal eller fylkeskommunal leder av Buskerudbysamarbeidet. Det må fortsatt gis rom for at sekretariatene kan ha andre oppgaver i tillegg til et eventuelt arbeid med byvekstavtale.

Sekretariatet skal følge opp bestillinger og føringer fra styringsgruppene, og forberede saker til de samme organene. I samarbeid med partnerne, skal sekretariatet bidra til et godt kunnskaps- og beslutningsgrunnlag, god lokalpolitisk forankring og fellessystemer som sikrer økonomisk kontroll.

Sekretariatet skal også bidra til å formidle lettfattelig og relevant faktainformasjon både internt i samarbeidet og ut til befolkningen.

**Kommunikasjon, representasjon og møtevirksomhet**

Ved forhandlinger bør daglig leder ha mulighet til å være til stede i alle møter, slik at sekretariatet kan fungere effektivt uten mellomledd og bistå partnerne på best mulig vis.

Sekretariatet skal ha ansvar for at møteinnkallinger, saksdokumenter og referater, samt offisielle henvendelser og tilbakemeldinger, håndteres etter forvaltningslov og offentlighetslov:

* Møter i politiske organer er offentlige. Saksdokumentene offentliggjøres i god tid før møtet.
* Saksdokumenter og referater skal arkiveres etter gjeldende lover for offentlig forvaltning (arkivlov og offentlighetslov). Dette er grunnlaget for all medvirkning og informasjon, og for god forankring og tillit.

Sekretariatet skal bidra til god faktainformasjon om felles utfordringer og mål, samt innhold i byvekstavtalene, til partnere, innbyggere og næringsliv. Her inngår også bistand til informasjon overfor folkevalgte hos de samarbeidende kommuner og fylkeskommunen. Sekretariatet bør selv initiere, og bistå partnerne med, utadrettet holdningsskapende arbeid og mobilitetsveiledning.

**Økonomi og kostnadsstyring**

Kommunestyrene, fylkestinget og statlige organer har det øverste ansvaret gjennom behandling av avtaler og handlingsplanene. Styringsgruppen gis fullmakter og ansvar for prioriteringer i porteføljen innenfor gitte rammer. Sekretariatet må ha ansvar for utarbeidelse av budsjett, ha tilgang til økonomioppfølging og tilrettelegge for god porteføljestyring når det gjelder belønningsmidler og byvekstavtalemidler.

Den enkelte part, som er ansvarlig for gjennomføringen av det enkelte prosjekt, må ha den daglige kostnadsstyringen på prosjektet. Det er viktig med gode rapporteringsrutiner som på et tidlig tidspunkt fanger opp avvik/krever rapportering og tiltak. Statlig etat eller fylkeskommune fører regnskapene, men sekretariatet må ha tilgang til regnskapssystemer slik at de til enhver tid har oversikt.

**Organisering**

Retningslinjene bør inneholde føringer om en politisk styringsgruppe og en administrativ styringsgruppe på høyt ledernivå fra alle partene som sikrer forankring og gjennomføringskraft.

Retningslinjene må for øvrig utformes slik at de fungerer uavhengig av arbeidsgiveransvaret i de ulike byområdene.

***Forslag til konklusjon:*** *Saken drøftet. Innspill fra ATM-utvalget tas med som grunnlag for å utarbeide endelig innspill til Statens vegvesen/Vegdirektoratet fra Buskerudbyen.* *Buskerudbyen sender innspillene til Statens vegvesen innen fristen 1. juni.*

*Statens vegvesens utkast til retningslinjer (sendes ut 15.06) behandles i Buskerudbyens organer etter sommeren i perioden 27. august til 25. september.*

**Sak 11/20 Innspill til regional planstrategi Viken fylkeskommune  
  
Hensikt med saken**Ta stilling til innspill fra Buskerudbyen til regional planstrategi for Viken fylkeskommune.

**Bakgrunn**Viken fylkeskommune ber om innspill til sitt arbeid med regional planstrategi for perioden 2021-2030. Det er i den sammenheng relevant for Buskerudbyen å vurdere behov for å oppdatere Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ettersom denne nærmer seg 10 år. Planen er en regional plan etter plan- og bygningsloven, vedtatt av Buskerud fylkeskommune (nå Viken fylkeskommune).

Dersom planen skal oppdateres/ajourføres/revideres er det Viken fylkeskommune som formelt sett må ivareta dette i kraft av å være regional planmyndighet. Det er da naturlig at revisjonsbehovet inngår i Vikens nye regionale planstrategi for perioden 2021-2030. Selve prosessen med å oppdatere planen kan gjøres på liknende måte som i 2011-2012, der kommunene selv var aktive i arbeidet med å utforme planens innhold.

Viken fylkeskommune er nå planmyndighet for flere eksisterende regionale planer fra de tre tidligere fylkeskommunene Buskerud, Akershus og Østfold – tilsvarende Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Dette gjelder f eks Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035, Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus og Fylkesplan for Østfold «Østfold mot 2050», sistnevnte omhandler også tema areal- og transport for byområder i Østfold.

**Behov for oppdatering av Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23**Den nyere Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035 dekker hele fylket, men opphever ikke Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Planen som kun gjelder Buskerudbyen er på mange områder mer konkret enn planen som gjelder hele fylket. Den har også et handlingsprogram knyttet til seg med aktiviteter som partnere i Buskerudby-samarbeidet har ønsket å følge opp i fellesskap.

Buskerudbyen er ett av ni byområder i Norge med muligheter for å inngå Byvekstavtale med staten; tilsvarende som to andre byområder i Viken; Oslo og Akershus (evt deler av Akershus) og Nedre Glomma (Fredrikstad og Sarpsborg). Det er naturlig at disse byområdene forvalter areal- og transportpolitikken i sitt geografiske område ut fra mål og virkemidler man har blitt enige om å arbeide for i samarbeid med staten. Dette kan innebære andre mål og virkemidler enn de som er aktuelle å benytte i hele Viken fylke.

Det vil i løpet av perioden 2021-2030 være behov for å oppdatere Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 av flere grunner. Planen er inne i sin siste 4-årsperiode (2020-23), planen var i utgangspunktet tenkt oppdatert regelmessig, flere tiltak i planen er gjennomført og det er nå nye politiske føringer og statlige rammer for transportpolitikken i byområdet.

Føringene for arealbruk i planen kan i stor grad ligge fast i en oppdatert plan, men det er nå nye forutsetninger for transportpolitikken. Det meste i gjeldende handlingsprogram til planen er gjennomført eller ikke lenger aktuelt; f eks er ikke Buskerudbypakke 2 lenger aktuell. Det er også mange andre punkter i gjeldende handlingsprogram som nå bør reformuleres som følge av dette.

En oppdatering av planen kan foregå i to trinn;

1) Oppdatering av gjeldende handlingsprogram – dette kan skje i 2020. Arbeidet er påbegynt. Et oppdatert handlingsprogram må endelig vedtas av Viken fylkeskommune, etter at det er foreslått fra kommunene i Buskerudbysamarbeidet. Et oppdatert handlingsprogram kan være gjeldende for perioden 2020-2023.

2) Oppdatering av hele planen bør starte opp i 2021/2022 med sikte på endelig vedtak i slutten av 2023. En oppdatert plan kan gjelde for perioden 2024-2033. Planen vil da ha samme tidshorisont som kommende NTP 2022-33.

**Vurdering**Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 bør ikke fases ut og i stedet innarbeides i en fylkesdekkende plan for hele Viken. Planen for Buskerudbyen bør oppdateres som en selvstendig regional plan også i fremtiden. Buskerudbyen vil ha behov for å vurdere egne virkemidler i areal- og transportpolitikken – samordnet med innholdet i en Byvekstavtale.

Buskerudbyens organer (og kommunestyrer) bør foreslå overfor Viken fylkeskommune at Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 oppdateres og at behovet for oppdatering tas inn i ny regional planstrategi for Viken fylkeskommune 2021-2030. Det bør samtidig foreslås at det forutsettes at kommunene skal ha en aktiv rolle i arbeidet med å utforme innholdet i den oppdaterte planen.

**Følgende prosess foreslås for å forankre innspillet til regional planstrategi:**

1. Saken ble behandlet i fagrådet 23. april 2020 og fikk der støtte.
2. En formell henvendelse om ønske om å revidere areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 er fremmet til Viken fylkeskommune, jfr vedtak i fagrådet – men under forutsetning om at adm styringsgruppe / ATM-utvalget (15. mai) også vil støtte forslaget.
3. Adm styringsgruppe og ATM-utvalget behandler saken 15. mai.
4. Kommunene i Buskerudbyen forankrer sin støtte til forslaget om å oppdatere Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 gjennom sine høringsuttalelser til Viken fylkeskommunes «Forslag til regional planstrategi» høsten 2020.

***Forslag til konklusjon***

1. *Buskerudbyen ber Viken fylkeskommune om å ta inn i sin regionale planstrategi for perioden 2021-2030 at Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 oppdateres.*
2. *En oppstart av planarbeidet kan skje i 2021/22 med sikte på endelig vedtak i 2023.*
3. *Det forutsettes at kommunene skal ha en aktiv rolle i arbeidet med å utforme innholdet i den oppdaterte planen.*

**Sak 12/20 Årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2019   
Hensikt med saken**Anbefale forslag til årsrapport for videre behandling.

**Saksframlegg**Buskerudbysamarbeidets årsrapport skal gi partnerne i samarbeidet en samlet oversikt over aktivitetene, resultatene og økonomien i det foregående året. Årsrapporten synliggjør resultatene av de gjennomførte tiltakene, og dokumenterer at samarbeidet er viktig for samfunnsutviklingen i Drammen, Lier, daværende Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner.

Forslag til Årsrapport 2019 er bygget opp på følgende måte:

* Forord ved leder av ATM-utvalget
* Fakta om Buskerudbysamarbeidet
  + Organisasjon og samarbeidsform
  + Mål for Buskerudbyen
* Buskerudbyåret 2019
  + Hovedoppgaver og resultater
  + Kommunikasjon og aktiviteter
  + Gjennomførte tiltak
* Økonomi
* Nøkkeltall

Forslaget følger som [separat vedlegg](https://drive.google.com/file/d/1gi90HeEr84SXcHVegKwR0SRRKa_4S_Ay/view?usp=sharing).

Rapporten trykkes opp i 50 eksemplarer. Hver partner i Buskerudbysamarbeidet får 5 eksemplarer. Årsrapporten distribueres også elektronisk til samtlige partnere. Partnerne må selv sørge for å distribuere den videre til aktuelle mottakere i egen organisasjon. Årsrapporten publiseres også på Buskerudbyens og partnernes nettsider.

Det utarbeides felles saksframlegg til orienteringssak for by- og kommunestyrene og fylkestinget.

Administrativ styringsgruppe behandler saken i møte 15. mai 2020.

***Forslag til konklusjon:*** *Forslaget til årsrapport godkjennes og oversendes partnerne.*

**Sak 13/20 ATM-rådsmøte 2. juni  
Hensikt med saken**Avklare om neste ATM-rådsmøte skal avholdes og hva som evt. skal være program på møtet.

**Saksfremlegg**ATM-rådsmøtet skal i følge møteplanen for Buskerudbysamarbeidet avholdes mandag 2. juni kl 16.30 -18.00 i fylkestingssalen, Viken fylkeskommune, Hauges gt. 89, Drammen. Bakgrunn for at møtet ble satt inn på møteplanen var arbeidet med grunnlaget for byvekstforhandlinger. Det vises til sak 9/20.  
  
**Evt. program for møte 2. juni 2020**Det foreslås at hovedhensikten med møtet 2. juni 2020 er å orientere om:

• Status for arbeid med forhandlingsgrunnlag for byvekstavtale og evt. videre prosess

Nærmere program sendes ut i begynnelsen av uke 21.  
  
***Forslag til konklusjon:*** *Saken drøftet og innspill innarbeides i programmet.*

**Sak 14/20 Eventuelt**

**Møtereferat ATM-utvalget**

Vedlegg 1

**Møte nr. 1/20** - **21.02.2020**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tilstede** | **ATM-utvalget:**  Monica Myrvold Berg, ordfører, Drammen kommune (leder) Gunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommune Knut Kvale, ordfører, Øvre Eiker kommune  Anders Næss, varaordfører, Kongsberg kommune Anne Sandum, fylkesråd, Viken fylkeskommune Fred Anton Mykland, leder, transport og samfunn øst, Statens Vegvesen  **Fra administrasjonen:** Bente Gravdal, rådmann, Lier kommune  Jens Sveaass, kommunalsjef, Kongsberg kommune  Elisabeth Enger, rådmann, Drammen kommune Einar Jørstad, direktør for kultur, by- og stedsutvikling, Drammen Trude Andresen, kommunedirektør, Øvre Eiker kommune Gro Ryghseter Solberg, avdelingsleder, mobilitet og samfunn, Viken fylkeskommune  **Fra sekretariatet:**  David Ramslien, daglig leder Buskerudbysamarbeidet Gun Kjenseth, prosjektleder by-/ og stedsutvikling Trond Solem, prosjektleder sykkel Tor Atle Odberg, prosjektleder samferdsel |

**Sak 01/20 Referat fra forrige møte**Referat fra møte i ATM-utvalget 29. november 2019. ***Konklusjon:*** *Referatet godkjennes*  
**Sak 02/20 Byvekstavtale – rammer, føringer og videre prosess**Rolf David Ramslien orienterte.  
  
**Drøfting i møtet**  
Det ble påpekt at det er viktig å sende brev til statlige myndigheter om ATM-utvalgets vedtak så snart som mulig og at vi i løpet av våren er klare til å starte forhandlinger om byvekstavtale. Både de signaler som kom i ATM-rådet og som kommer i egne kommunestyrer støtter dette. Buskerudbyen er avhengig av byvekstavtale for å nå målene.

Det bør være et mest mulig åpent forhandlingsmandat som kan sikre et tilstrekkelig handlingsrom. NTP prosessen er et eget løp i seg selv som må forklares utad. Det må legges opp en god forankringsprosess i kommunestyrene. Det bør utvises realisme i forhold til forhandlingsmandatet. Det viktige nå er å komme i forhandlingsposisjon, så kan detaljene komme litt etter hvert.

Kongsberg kommunestyre har i møte 12. februar 2020 vært tydelige på at Kongsberg kommune fortsatt ønsker å delta i Buskerudbyen som fullverdig medlem. Det må være en balansegang mellom nullvekstmål og kunne utvikle en langstrakt kommune. Å utvikle nærsentrene i de landlige delene av kommunen samtidig som en tilfredsstiller nullvekstmålet er uproblematisk.   
  
Fra fylkeskommunen ble det påpekt at partnerne nå må se på hva hver enkelt er villig til å legge inn i avtalen. Kommunene må se på hvordan de ønsker å forplikte seg f eks når det gjelder arealbruk, knutepunkt, utviklingsområder, regional ATP og gjøre grep som bygger opp under samordnet areal- og transportutvikling. Ser en på hva som har skjedd i de andre byvekstavtaleforhandlingene, har arealbruk og parkeringspolitikk vært sentralt.

Flere var opptatt av at det er bybåndet fra Lier til Kongsberg med jernbanen og stasjonsområdene som har hovedfokus i Buskerudbyen. Grunnlaget for arealutviklingen er areal- og transportplanen for Buskerudbyen som bygger opp under nullvekstmålet.

Tog- og busskorrespondanse blir viktig framover. Mye handler om å få flere til å reise kollektivt. I områder hvor det ikke er god bussforbindelse er det kritiske nå at parkerings-arealer ved jernbanestasjoner er fulle (Darbu, Vestfossen, Hokksund, Steinberg, Mjøndalen, Lier) – hva gjør vi med dette? Det ble også uttrykt bekymring for hva som skjer når Drammen stasjon stenges i forbindelse med IC-utbyggingen.   
  
Det ble påpekt at det blir viktig å synliggjøre hva hver enkelt partner kan gjøre som vist til i vedlegg til saken.

***Konklusjon:***

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

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

Rolf David Ramslien innledet.  
  
Gunn Cecilie Ringdal foreslo følgende innledning på konklusjonen: "ATM-utvalget slutter seg til forslag til innspill til NTP, med endringer som kom i møtet:"

Kongsberg påpekte at Buskerudbyen omfatter området fra Lier til Kongsberg. Videre må det vektlegges utbygging til to tog i timen på hele strekningen. Det er to tog i timen som er viktigst bl.a. for næringslivet, ikke nødvendigvis dobbeltspor.  
  
Fra fylkeskommunen ble det påpekt at to tog i timen må fremheves enda mer i uttalelsen. Det ble også spurt om ikke jernbane bør være hovedsatsingen mellom Hokksund og Åmot, men også med trafikksikkerhetsutbedringer på dagens vegstrekning.

Øvre Eiker minnet om at tilsving mellom Randsfjordbanen og Sørlandsbanen i Hokksund er et viktig tiltak slik at godstogene ikke trenger å kjøre med til Hokksund stasjon for å snu eller belaste Drammensbanen. To tog i timen til Hokksund og Kongsberg er viktig for Øvre Eiker. Øvre Eiker foreslo også følgende tillegg: " *Det ønskes også at det arbeides med å se på mulighetene for å åpne Randsfjordbanen for lokaltrafikk på strekningen Hønefoss - Drammen. Å åpne denne strekningen for persontrafikk vil gi kollektive pendlermuligheter til deler av befolkningen som i dag har et svært begrenset kollektivtilbud. Dette vil også kunne avhjelpe noen av kapasitetsutfordringene som i dag sees på RV.35”..*

Fra Lier ble det påpekt at sambandet og relasjonen mellom Brakerøya stasjon og Lier styrkes, og at Lier stasjon videreutvikles som pendlerstasjon. Det ble også påpekt at passasjer-kapasitet på toget til Oslo må sees på og en annen avstigningspolitikk for flytoget. For Lier kommune er det svært viktig at videre utbyggingen av E134 i kommunen kommer i gang.

Buskerudbysekretariatet innarbeider de forslag til endringer som kom i møtet og sender Buskerudbyens innspill til NTP på en e-postrunde til ATM-utvalget før oversendelse til fylkeskommunen.

***Konklusjon:***

1. *ATM-utvalget slutter seg til Buskerudbysekretariatets innspill til NTP, med følgende endringer:*

*i. Jernbane: Det må tydeligere fremgå behovet for økt frekvens med to tog i timen på hele strekningen Lier-Kongsberg. Formulering om Brakerøyas funksjon i forhold til nytt sykehus og Lier stasjons funksjon som pendlerstasjon må styrkes. Etablering av tilsving på Randsfjordbanen/Sørlandsbanen i Hokksund må omtales.  
ii. Riksveg: Argumenter for Holmenbrua sin funksjon som forbindelse til nytt sykehus på Brakerøya må styrkes. Argumenter for ny E134 gjennom Lier forsterkes. Utbedring av rv 35 kan også ses i sammenheng med togtilbudet på strekningen, standardvalg på strekningen må vurderes i pågående planarbeid.   
En ny versjon av innspillet utarbeides og sendes ATM-utvalget for kvalitetssikring.*

*2. Buskerudbyen sender forslaget til Viken innen fristen 2. mars.*

*3. Buskerudbyen sender forslaget til Samferdselsdepartementet parallelt med at Viken  
 sender inn sitt forslag innen fristen 14. mai. Sekretariatet gis mandat til å foreta mindre  
 justeringer i ordlyd slik at innspillet fra Viken og Buskerudbyen fremstår som samordnet*

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

Rolf David Ramslien

***Konklusjon****:*

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

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

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

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

**Sak 06/20 Status  
*Konklusjon:*** *Status tas til orientering*

**Sak 07/20 Eventuelt**

**Referater fra møtene**Referater sendes ut på mail raskt etter møtene, slik at ATM-utvalget kan bruke disse som støtte ved orienteringer i egne organisasjoner. Det ble også foreslått at det lages sammendrag av sakene, med lenke til saksframlegg og vedlegg slik at sakene er lett tilgjengelige.  
  
**Statens Vegvesens organisering**Fred Anton Mykland, Statens Vegvesen orienterte om vegvesenets nye organisering.  
Buskerudbysamarbeidet vil nå være hektet opp mot divisjon Transport og Samfunn, Transport Øst der Fred Anton Mykland er avdelingsdirektør. Avdelingen har fire seksjoner;  
Transportforvaltning øst 1, 2 og 3 samt Utredning øst der Ine Abrahamsen som sitter i Buskerudbysamarbeidets administrativ styringsgruppe er seksjonsleder.  
  
Statens vegvesen kommer med nærmere orientering i neste ATM-utvalgsmøte.

**Vedlegg 2**Foreløpig utkast til lokalpolitisk forhandlingsgrunnlag for en byvekstavtale

Buskerudbysekretariatet sendt ATM-utvalget 08.05.2020

**Forord**

**Innholdsfortegnelse**

[**Forord 2**](#_Toc39773423)

[**Formål 4**](#_Toc39773424)

[**Overordnet lokalpolitisk føring 4**](#_Toc39773425)

[**Mål 5**](#_Toc39773426)

[**Situasjon og behov 6**](#_Toc39773427)

[**Status og utviklingstrekk 6**](#_Toc39773428)

[**Overordnede behov 6**](#_Toc39773429)

[**Prosjekter og tiltak 7**](#_Toc39773430)

[**Oppsummerende beskrivelse av prioriteringer 11**](#_Toc39773431)

[**Arealplanlegging 11**](#_Toc39773432)

[**Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 11**](#_Toc39773433)

[**Viken fylkeskommunes oppfølging av arealpolitikken 12**](#_Toc39773434)

[**Oppfølging av arealpolitikken gjennom kommunenes arealplaner 13**](#_Toc39773435)

[**Statens oppfølging arealpolitikken 17**](#_Toc39773436)

[**Parkering 11**](#_Toc39773437)

[**Innfarts- og pendlerparkering 18**](#_Toc39773438)

[**Videreutvikling av samordnet parkeringspolitikk i kommunene 19**](#_Toc39773439)

[**Fylkeskommunens parkeringspolitikk 20**](#_Toc39773440)

[**Statlige aktørers rolle for parkering som virkemiddel i avtaleområdet 20**](#_Toc39773441)

[**Finansiering 21**](#_Toc39773442)

[**Statlige midler 21**](#_Toc39773443)

[**Fylkeskommunale midler 23**](#_Toc39773444)

[**Felles pris- og betalingsmodell for kollektivtrafikken i Viken 25**](#_Toc39773445)

[**Kommunale investeringsmidler 25**](#_Toc39773446)

[**Samarbeidsmidler og personalressurser 28**](#_Toc39773447)

[**Utbyggingsavtaler 28**](#_Toc39773448)

[**Måloppnåelse 28**](#_Toc39773449)

[**Oppfølging og måling av resultater 28**](#_Toc39773450)

[**Styringssystem 29**](#_Toc39773451)

**Formål**

Dette dokumentet er Buskerudbysamarbeidets lokalpolitisk grunnlag for forhandlinger med staten om en byvekstavtale for Buskerudbyen. Hovedformålet med dokumentet er å gi Samferdselsdepartementet (SD) et omforent lokalpolitisk signal om at Buskerudbysamarbeidet ønsker å få på plass en gjensidig forpliktende byvekstavtale som kan bidra til å løse dagens og fremtidens areal- og transportutfordringer i Buskerudbyen. Dokumentet uttrykker også samarbeidets forventninger til innhold og innretning på en byvekstavtale. For å sikre et bredt handlingsrom i forhandlingene med staten er det lagt vekt på å utforme et mest mulig åpent forhandlingsgrunnlag. Det legges derfor til grunn at en konkret og detaljert portefølje må utarbeides etter at forhandlingene om en en byvekstavtale er igangsatt.

Videre legges det til grunn at det skal inngås en byvekstavtale for Buskerudbyen mellom staten, Viken fylkeskommune, Kongsberg kommune, Øvre Eiker kommune, Drammen kommune og Lier kommune. Avtalen vil være geografisk avgrenset til disse kommunene. Videre forutsettes det at byvekstavtalen skal behandles av regjeringen, Viken fylkeskommune og kommunestyrene i Kongsberg kommune, Øvre Eiker kommune, Drammen kommune og Lier kommune før den endelig trer i kraft. Det legges til grunn at avtalen skal reforhandles hvert fjerde år knyttet til rulleringen av Nasjonal transportplan

Regjeringen har gjennom sitt eget bompengeforlik fastsatt at det i byvekstavtaleforhandlinger skal stilles krav om at byområdene skal nå det til enhver tid gjeldende nullvekstmål. Samtidig er det fra regjeringens side ikke ønskelig med et krav om bompenger i byområder. Buskerudbypakke 2 med tilhørende bompengefinansiering er skrinlagt. Statlige og lokale parter har dermed en felles interesse i å komme raskt i mål med en byvekstavtale for Buskerudbyen som bygger opp om statlige investeringer knyttet til jernbane og sykehus, og som når nullvekstmålet og andre mål for Buskerudbyen. Uten bruk av bompenger som virkemiddel for å finansiere tiltak og regulere biltrafikken, stilles det store krav til samordnet innsats innen arealplanlegging, parkeringspolitikk og andre virkemidler, samt finansiering gjennom ordinære budsjett i stat, fylkeskommune og kommuner. En byvekstavtale vil være godt egnet for å sikre en slik samordnet innsats for å nå felles mål.

**Overordnet lokalpolitisk føring**

Det er lokalpolitisk enighet om å forhandle fram en effektiv og målrettet byvekstavtale uten bompengepakke. Denne overordnede lokalpolitiske føringen danner et viktig utgangspunkt for forhandlingene med Staten, og innebærer en satsing på tiltak som påvirker transportetterspørselen, reduserer bilbruk og gir bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Dette betyr at det søkes å ta ut potensiale i tiltak som faller inn under trinn 1-3 i statens metode for konseptvalgutredninger (KVU). Dette er virkemidler som bygger opp under nullvekstmålet og samtidig bidrar til regjeringens målsetting i NTP om å få mer for pengene.

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

I tillegg foreslås det å satse på ny teknologi og smart byutvikling, som er et satsingsområde i NTP. I Viken fylkeskommune er en forsterket satsing på dette området synliggjort gjennom opprettelsen av seksjonen Framtidens transporter, i avdeling for Mobilitet og samfunn. Buskerudbyen har også gode forutsetninger for å lykkes med en slik satsing på grunn av det teknologisk tunge kompetansemiljøet som allerede er etablert her, blant annet gjennom Kongsbergmiljøet.

Større vegprosjekter prioriteres i utgangspunktet ikke inn i byvekstavtalen. Arbeid med finansiering og realisering av større vegprosjekter forutsettes i utgangspunktet å foregå som parallelle prosesser inn mot fylkeskommunen eller Nasjonal transportplan. I en eventuell reforhandling av en byvekstavtale kan det i større grad være aktuelt å inkludere større infrastrukturprosjekter, forutsatt lokalpolitisk initiativ. Dersom det er behov for nye tiltak for a sikre måloppnåelse, er avtalepartene forpliktet til å ta nødvendige initiativ.

**Mål**

[I klimaforliket](https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/Byvekstavtaler/id2454599/) ble det besluttet at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Regjeringen er opptatt av en miljøvennlig byutvikling og følger opp beslutningene i klimaforliket bl.a. gjennom byvekstavtaler med de større byområdene. Regjeringen omtaler byvekstavtaler som et sentralt virkemiddel for å bidra til å nå [FNs bærekraftmål (mål nr. 11)](https://www.statsbudsjettet.no/Statsbudsjettet-2020/Dokumenter1/Budsjettdokumenter/Nasjonalbudsjettet-2020/Meld-St-1-/6-Norges-oppfolging-av-barekraftsmalene-/) om å fremme robuste og bærekraftige byer.

Buskerudbysamarbeidet har allerede forpliktet seg til å arbeide for nullvekstmålet i avtalen med staten om belønningsmidler. Det legges til grunn at en byvekstavtale også skal bidra til å nå de øvrige NTP-målene med enklere reisehverdag, økt konkurranseevne for næringslivet, mer for pengene, effektiv bruk av ny teknologi og nullvisjon for drepte og hardt skadde.

Nullvekstmålet og NTP-målene samsvarer godt med lokalpolitisk vedtatt visjon og mål i Samarbeidsavtalen og i felles Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023. Buskerudbyen har også forpliktet seg til nullvekstmålet gjennom belønningsavtalen. Visjonen for samarbeidet er at Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. I tillegg til et uttalt mål om at samarbeidet skal bidra til å nå nullvekstmålet er det vedtatt følgende fire hovedmål i Samarbeidsavtalen:

1. Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
2. Transportsystemet og tilgang til de kollektive transportlinjer skal gjøres mest mulig 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 inne arealutvikling og transportsystemet.

Samarbeidsavtalen peker i tillegg på fem prioriterte resultatområder:

* Attraktiv by- og tettstedsutvikling og en arealutvikling med mindre behov for biltransport
* Effektive transportløsninger for næringslivet
* Kollektivtransporttilbud som kan konkurrere med bilen
* God tilrettelegging for sykkel som transportform
* Reduksjon av klimautslipp fra transport

**Situasjon og behov**

**Status og utviklingstrekk**

Det vil lages en kort tekst om status og utviklingstrekk. Denne beskrivelsen vil sammen med behovsanalysen legge grunnlaget for de prioriteringene som beskrives i de påfølgende kapitlene. Positive utviklingstrekk som fremkommer av den nye reisevaneundersøkelsen (RVU) vil fremheves.

**Overordnede behov**

For at byvekstavtalens overordnede mål om å utvikle attraktive og tilgjengelige byområder skal nås, må andelen reiser som foregår med bil reduseres. Buskerudbyen har fortsatt en stor andel reiser som foregår med bil. Med forventet befolkningsvekst vil det være behov for tiltak som gjør at flere reiser gjøres med kollektiv, sykkel og gåing fordi det av den enkelte innbygger anses som mer attraktivt enn å velge egen bil. Det betyr at morgendagens og fremtidens transportsystem må være tilpasset ulike behov hos innbyggere og næringsliv. Bilen velges fordi den er svært fleksibel og komfortabel.

For å få til en endring fra egen bil til andre bærekraftige transportformer, må det planlegges og bygges for sammenhengende infrastruktur for gående og syklende som kjennes som trygge, godt vedlikeholdt, er raske og som gir gode opplevelser på reisen. Videre må kollektivtransporten både tilby høy frekvens, raske ruter og forutsigbarhet, samtidig som den også må være fleksibel og kunne tilby individuelt tilpassede løsninger.

En forutsetning for å få til overganger til bærekraftig mobilitet er en arealbruk som støtter opp om kompakt by- og tettstedsutvikling med god tilgjengelighet til sentrumsfunksjoner og sentrale kollektivknutepunkt. En slik utvikling gir korte avstander og gjør gåing og sykling til mer attraktive valg som kan kombineres med kollektivtransport. Det må med andre ord legges til rette for et brukervennlig system der bærekraftige mobilitetsløsninger blir det foretrukne valget.

**Prosjekter og tiltak**

**Forsterket busstilbud er høyt prioritert**

Et forsterket busstilbud har lenge vært høyt prioritert i Buskerudbysamarbeidet, og i 2021 vil 52 av 80 millioner i belønningstilskudd gå til å opprettholde denne satsingen. For å sikre en fortsatt positiv utvikling i passasjerveksten og dempe bilbruken er det avgjørende at det også i årene framover bevilges belønningsmidler minst på dagens nivå til dette formålet. En byvekstavtale vil kunne gi nødvendig økonomisk forutsigbarhet for busstilbudet som dagens toårige belønningsavtale ikke gir.

Den store andelen av belønningsmidlene som går til opprettholdelse av det forsterkede busstilbudet, tilsier at det vil være lite rom for å bruke belønningsmidler til investeringstiltak. Det vil imidlertid være behov for å bruke noe belønningsmidler til andre typer driftstiltak for å fremme gode reisevaner og bærekraftig mobilitet.

**Programområdemidler til kollektivtrafikk, sykling og gange**

Dette delkapittelet kortes ned.

Investeringer i infrastruktur for kollektivtrafikken og et sammenhengende og trygt nett for gåing og sykling er viktige virkemidler for å nå nullvekstmålet og andre sentrale mål for en byvekstavtale for Buskerudbyen.

I NTP og gjennom handlingsprogram og årlige statsbudsjett, setter staten av en del midler innen post 30 til mindre tiltak innen kollektivtrafikk, sykling, gåing, trafikksikkerhet, utbedring, service og miljø knyttet til ulike riksvegruter. Dette kalles programområdetiltak. Det er viktige tiltak som supplerer de store riksvegprosjektene i videreutvikling og forbedring av eksisterende vegnett for å gjøre det mer sikkert og trygt å ferdes i trafikken og redusere miljømessige virkningene av vegtrafikken.

Staten har i gjeldende NTP lagt opp til at programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gange langs riksvegruter skal kunne inngå i byvekstavtalene. I Buskerudbyen gjelder dette transportkorridorene langs E134, E18 og rv. 35.

Programområdetiltakene har vært knyttet til riksvegansvaret, men må ikke nødvendigvis fysisk skje på en riksveg. Programområdemidler kan for eksempel brukes på sykkelveg langs en fylkesveg eller kommunal veg, der det er mer hensiktsmessig enn langs riksvegen. Det kan for eksempel være at riksvegen går i tunnel eller er lagt utenom tettsteder hvor mange målpunkter for sykling ligger. Dette er tilfelle for Buskerudbyen. Selv om E134 går langs sørsiden av Drammenselva mellom Drammen og Hokksund, har Statens vegvesen definert riksvegruter for sykkel på begge sider av elva med kryssinger som også går langs fylkesveger og kommunale veger. Buskerudbyen har over tid likevel fått liten uttelling for programområdemidler over riksvegbudsjettet i påvente av en bypakke.

Statsbudsjettet for 2020 åpnet for ytterligere økt fleksibilitet for bruk av programområdemidler (post 30) til tiltak på kommunalt og fylkeskommunalt ansvarsområde innenfor byvekstavtalene. Etter de nye retningslinjene kan slike midler også brukes til investeringer i gang-, sykkel- og kollektivtiltak på det kommunale og fylkeskommunale vegnettet utenfor riksvegansvaret, forutsatt at det gir en mer kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønnsom prioritering, eller øker måloppnåelsen i avtalen sammenlignet med riksvegtiltak. Siden det meste av gange, sykling og busstrafikk i Buskerudbyen skjer langs fylkesveger og kommunale veger hvor de fleste bor, jobber og har sine aktiviteter – og ikke på riksveger som i hovedsak går utenom tettstedene – gir dette gode muligheter for mer kostnadseffektiv bruk av programområdemidler som vil bidra til måloppnåelse for Buskerudbyen.

***Infrastrukturtiltak sykkel***

Statlige riksvegmidler til sykkelinfrastruktur i Buskerudbyen har ikke blitt prioritert de senere år i påvente av en byvekstavtale, noe som har medført et stort etterslep. I tillegg til lokal satsing og prioritering, er det derfor behov for betydelig økt statlig innsats for sykkelinfrastruktur i Buskerudbyen.

Behovet er redegjort for i [Felles sykkelplan for Buskerudbyen: Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett](https://drive.google.com/file/d/0B0tOlBNo6UinbUVXcVE4OW5Dems/view?usp=sharing)(2017), og fulgt opp i utredning [Regionale sykkelruter nord og sør for Drammenselva](https://www.dropbox.com/s/ngaf5jh50duk47p/Utredning_Regional_sykkelrute_SVV_2018-09-11.pdf?dl=0) (Statens vegvesen, 2018). Felles sykkelplan for Buskerudbyen er en temaplan utarbeidet i fellesskap mellom kommunene i samarbeidet, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Planen definerer et sammenhengende regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen, som også binder sammen alle prioriterte utviklingsområder/kollektivknutepunkt og tar hensyn til lokale sykkelstrategier. Den peker også ut sentrale sykkelruter, strekninger uten tilrettelagte løsninger for syklister, type tilrettelegging det er behov for, samt tiltak som bør prioriteres høyt på grunn av stort nyttepotensial. Dette dreier seg om tiltak som blant annet gir mer sammenhengende og effektive forbindelser til viktige reisemål som sentrumsområder, jernbanestasjoner og nytt sykehus.

Planen synliggjør et samlet investeringsbehov på ca. 6 mrd. kr for et tilrettelagt regionalt nett med sammenhengende sykkelinfrastruktur som har mest mulig enhetlig standard og uten trafikkfarlige punkter og strekninger. Om lag halvparten av dette gjelder riksveger eller riksvegrute sykkel. For å nå målsetningen om økt sykkelandel i Buskerudbyen, er det nødvendig å investere i sykkelinfrastruktur i alle fire kommuner.

***Fremkommelighetstiltak buss og andre kollektivtiltak***

I rushtidene er det stor trengsel på deler av vegnettet i regionen. Køene er konsentrert til sentrale deler av Drammen på begge sider av elva samt i Mjøndalen og Kongsberg. Med unntak av bybroa og en strekning fra Lier mot Drammen, er det få strekninger i Buskerudbyen hvor bussene har egne felt eller annen form for prioritering. Bussene står dermed stort sett i de samme køene som bilene. Det gir et stort behov for framkommelighetstiltak i Buskerudbyen.

I dette byområdet gir det størst nytte å satse på framkommelighetstiltak på fylkeskommunale og kommunale veier siden det er her busstrafikken i hovedsak kjører og er utsatt for kø. Programrådemidler til tiltak som gir bedre fremkommelighet for buss på det kommunale og fylkeskommunale vegnettet prioriteres derfor høyt.

Det foreslås i første omgang at det settes av midler innenfor programområde riksveg til framkommelighetstiltak for buss på aksen Rosenkrantzgate–Bragernes torg–nytt sykehus som bør være ferdigstilt innen det nye sykehuset åpner.

I tillegg foreslås det satt av en pott til oppgradering av holdeplasser og til framkommelighetstiltak for buss som kan være aktuelt å bruke til tiltak i blant annet Mjøndalen, Hokksund, Kongsberg, Lierstranda/Fjordbyen og andre deler av Drammen som ikke inngår i Rosenkrantzgate–Nytt sykehus.

***Tilrettelegging for gåing***

Dette delkapittelet bearbeides.

Gange har en rekke positive samfunnseffekter. Dersom en lykkes med å få flere til å gå, gir det mange gevinster for samfunnet og for enkeltmennesker. Større fokus på gåing som en del av en kollektivreise vil også bidra til å gjøre kollektivtrafikken mer tilgjengelig og attraktiv. Folk er villig til å gå lengre til en holdeplass om det er godt tilrettelagt og hyggelig å gå dit. Dermed vil økt tilrettelegging for gåing bidra til nullvekstmålet ved å gjøre det mer attraktivt både å gå og reise kollektivt.

Rundt halvparten av total reisetid på en kollektivreise brukes til å gå til og fra holdeplasser, vente eller gå mellom holdeplasser ved bytte. Bedre tilrettelegging for gange på forbindelser til holdeplasser og sentrumsområder er dermed viktig, både for å øke antall «rene» gangturer og for å øke kollektivtrafikkens konkurranseevne (tiltak.no).

Undersøkelser viser at folk aksepterer å gå 70 prosent lengre til holdeplasser når omgivelsene langs ruten er attraktive, stimulerende og visuelt attraktive. Også god tilgjengelighet til handel og service gjør det mer attraktivt å gå. I et byområde vil en holdeplass som er attraktiv for fotgjengere betjene tre ganger så mange som en som er dårlig tilrettelagt (tiltak.no).

I følge Hillnhütter7 (2016) er en av de enkleste måtene å øke kollektivandelen å tilrettelegge for attraktive strekninger med gode sanseopplevelser mellom hjem/reisemål og togstasjon/busstopp, samt å sørge for gode ventefasiliteter. Her kan det ligge et stort potensial i Buskerudbyen.

Viktigheten av å sikre attraktive gangforbindelser til holdeplasser og knutepunkt trekkes også frem i Hel reiseveg delrapport 1 og delrapport 2, utarbeidet av Region sør i 2016–2017

Aktuelle gåtiltak for finansiering innenfor belønningsmidler, programområdemidler for riksveg og lokale budsjetter er gode fortau, opprusting og anleggelse av nye snarveier, bedre belysning og skilting samt nye forbindelser over eller under barrierer. Tiltak i områder med potensialet for stor gangtrafikk med nærhet til kollektivknutepunkt, større arbeidsplasser og skoler bør prioriteres. Prinsipper for universell utforming og nullvisjonen for trafikksikkerhet legges til grunn i planlegging og utforming av tiltakene.

**Programområdetiltak for jernbane**

Dette delkapittelet kortes ned.

Areal og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og Samarbeidsavtalen for Buskerudbyen legger til grunn at jernbanen skal danne ryggraden i et bærekraftig og effektivt transportsystem for Buskerudbyen.

Når det pågående InterCity-prosjektet Drammen-Kobbervikdalen/Gulskogen med nye dobbeltspor og ombygging av Drammen og Gulskogen stasjoner fullføres etter planen i 2024, vil det gi grunnlag for ytterligere forbedring i togtilbud og vekst i togreisende. Utbyggingen vil fjerne flaskehalsen dagens enkeltspor på Vestfoldbanen representerer. Målet er økt kapasitet, hastighet, komfort og punktlighet. Prosjektet er nødvendig for å kunne øke frekvensen. Oppgradering av Drammen og Gulskogen stasjoner vil bidra til å gjøre togreiser enda mer attraktivt.

Et aktuelt tema i forhandlingene om en byvekstavtale kan være hvordan partene i Buskerudbysamarbeidet kan bidra til å bygge opp om de store investeringene som gjøres på jernbanen. Det kan dreie seg om både arealbruk, parkering og samferdselstiltak. Det kan for eksempel være oppgradering av stasjonsområder, nye underganger, snarveier eller andre tiltak som gir kortere gangavstander til togtilbudet, byutvikling rundt stasjoner og etablering av flere innfartsparkeringsplasser for sykkel og bil. Det kan også dreie seg om fremkommelighetstiltak for buss inn mot stasjonene slik at det blir enklere planlegge omstigning mellom buss og tog.

Brakerøya stasjon vil få en ny funksjon når sykehuset på Brakerøya blir etablert. Stasjonen er omtalt i Transportetatenes innspill til NTP 2022-33 innenfor ramme A med tiltak som gir bedre kapasitet, universell utforming og bedre sikkerhet. I ramme B foreslås tiltak på prioriterte by- og tettstedstasjoner som gir effekt for de reisende.

I NTP 2018-2029 er det satt av en pott på 1 mrd kr innen programområdet stasjoner og knutepunkt som kan inngå i byvekstforhandlingene for byområder med jernbane – og som er aktuelle for byvekstavtaler.

Det er behov for utbedringer ved flere av stasjonene i Buskerudbyen som kan bli aktuelle tiltak i en byvekstavtale for Buskerudbyen. Lier stasjon bør videreutvikles som pendlerstasjon med flere parkeringsplasser for å avlaste Brakerøya stasjon. Mjøndalen stasjon har behov for utbedringer, undergang og bedre pendlerparkering. I Jernbanedirektoratets handlingsprogram for 2018–2029 heter det: “*I forbindelse med forhandlinger om byvekstavtalene har Jernbanedirektoratet foreslått å prioritere utbedringstiltak på Mjøndalen stasjon.”*

På Hokksund stasjon er det behov for utbedring av plattformer. Øvre Eiker kommune har inngått en opsjonsavtale med Bane NOR om regulering av ny gang- og sykkelundergang ved Hokksund stasjon mellom Haugveien og Rådhusgata med mulighet for direkte oppgang til plattformen når det ligger til rette for det. Det er behov for å legge om adkomst til Vestfossen stasjon. I tillegg er det behov for å etablere stativ for elektriske bysykler ved flere stasjoner som vil gjøre det lettere å komme til og fra stasjonen.

Det er viktig å sørge for nok plass for parkering av tog når de ikke er i drift. Tilstrekkelig areal med beliggenhet som reduserer tomkjøring, er forutsetning for å kunne økte togtilbudet i fremtiden. Kommunedelplan for hensetting av 25 togsett i Drammen er under arbeid. Tiltakene er prioritert i første seksårsperioden i NTP 2018–2029 og foreslått prioritert NTP 2022–2033. Det er bevilget midler til prosjektet i statsbudsjett for 2019 og 2020. I statsbudsjettet for 2020 er det også bevilget midler til bygging av togparkering på Kongsberg. Partene legger til grunn at det blir en god oppfølging av disse planene slik at kapasitet for togparkering ikke skal bli en begrensende faktor for økt togtilbud i fremtiden.

**Utvikling av togtilbudet**

Jernbanen er ryggraden i det kollektive transportsystemet i Buskerudbyen.

God frekvens mellom Lier og Hokksund/Kongsberg er viktig for et attraktivt kollektivtilbud internt i området og i retning Oslo. Dette blir enda viktigere når det nye sykehuset står ferdig ved Brakerøya stasjon i 2024.

For å utnytte de store investeringene i jernbanen, nytt sykehus og annen byutvikling rundt stasjonene – og samtidig nå nullvekstmålet for personbiltrafikken – er det behov for å videreutvikle togtilbudet over tid i Buskerudbyen. Det er planlagt økning i togtilbudet når nytt dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen/Gulskogen og nytt sykehus åpner.

Kommunedelplan for dobbeltspor Gulskogen – Hokksund er i sluttfasen. Infrastruktur som muliggjør økt frekvens fra ett til to eller flere tog i timen i større deler av driftsdøgnet er svært etterspurt. Strekningen Hokksund – Gulskogen er omtalt i NTP 2019–2029. I innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om NTP 2018–2029 heter det*: “To tog i timen til Hokksund. Komiteen viser til behovet for utredning av kapasitetsøkende tiltak i CityLink-området. En økning i frekvens mellom Hokksund og Drammen fra ett til to tog i timen vil være et viktig tiltak for å realisere potensialet i kollektivsatsingen for Buskerudbyen. Komiteen viser til at dette skal vurderes som en del av arbeidet med kommunedelplan for Gulskogen–Hokksund, herunder om en trinnvis utbygging er mulig. Komiteen viser til at et forbedret togtilbud er et aktuelt tiltak i forhandlinger om en byvekstavtale for Buskerudbyen”(side 79 i Innst. 460 S (2016–2017)).*

Det foreslås at infrastrukturtiltak og driftstiltak som muliggjør økt togtilbud mellom Kongsberg/Hokksund og Drammen vurderes og inngår i forhandlingene om en byvekstavtale med sikte på komme fram til formuleringer som alle partene kan stille seg bak.

Oppsummerende beskrivelse av prioriteringer

Det gis en oppsummerende beskrivelse av Buskerudbysamarbeidets viktigste prioriteringer, både når det gjelder belønningsmidler og investeringsmidler (programområdemidler). Det tas ikke stilling til hvilke enkeltprosjekter som bør prioriteres.

Belønningsmidler til fortsatt forsterket bussdrift prioriteres høyt. Det er også stort behov for å prioritere investeringsmidler (programområdemidler) til å utvikle og ta igjen etterslepet på hovedvegnettet for sykkel. I tillegg er det viktig å prioritere investeringsmidler til fremkommelighetstiltak for buss som vil gi stor nytte og effektive forbindelser til viktige reisemål, som jernbanestasjoner og nytt sykehus. Det er også viktig for Buskerudbyen at det prioriteres programområdemidler som er avsatt til stasjoner og knutepunkt. Dette vil sammen med et forbedret togtilbud styrke togets konkurransekraft.

Arealplanlegging

Regional og kommunal planlegging skal bidra til at veksten i persontransport tas av kollektiv, sykkel og gange. Viktige planer i denne sammenheng er Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og kommunenes arealplaner.

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 gjelder for hele det geografiske området Buskerudbyen; Kongsberg, Øvre Eiker, Drammen og Lier. Planen er en regional plan etter plan- og bygningsloven som ble vedtatt av kommunene i 2012 og endelig stadfestet i fylkestinget i Buskerud i februar 2013.

Et bilde som inneholder utendørs, himmel, bakke, sykkel

Automatisk generert beskrivelseEt bilde som inneholder tekst, kart

Automatisk generert beskrivelse

Hovedstrategien i planen er å legge til rette for framtidig vekst i de 6 prioriterte utviklingsområdene Kongsberg, Hokksund, Vestfossen, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda. Strategien legger opp til at det meste av bolig- og næringsutvikling, med unntak av plass- og transportkrevende næringsliv, skal konsentreres til de prioriterte utviklingsområdene. Dette er områder som er knyttet sammen til resten av Østlandet med jernbane. Planen legger således til rette for økt kundegrunnlag og et styrket togtilbud i hele byregionen. Dette innebærer at utviklingsområdene i fremtiden vil kunne få et høykvalitets kollektivtilbud med direkte rute til andre utviklingsområder, byer og større tettsteder i regionen.

Hvert av de seks prioriterte utviklingsområdene har også potensial for flerfunksjonell sentrums-utvikling med både boliger, arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner. Den regionale planen legger dermed til rette for kompakt byutvikling og en knutepunktutvikling som gir grunnlag for byliv, tettsteder med et mer avansert tjenestetilbud og at mange reisemål kan nås i kort avstand fra hverandre. En slik arealutvikling er i stor grad sammenfallende med utvikling av såkalte «10-minutters-byer» – der tettheten av sentrumsfunksjoner er så konsentrert at de fleste funksjoner kan nås til fots eller med sykkel innenfor 10 minutter fra knutepunktet. Planen legger således opp til en arealbruk som reduserer reisebehovet og muliggjør mange reiser med gange, sykkel eller kollektivtransport. Planen forutsetter også at transformasjon og fortetting skjer med kvalitet.

Revisjon av Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23

Det pågår et arbeid med å revidere handlingsprogrammet til areal- og transportplanen for perioden 2020-23. Hele planen bør vurderes revidert mot slutten av planperioden, f. eks. med oppstart i 2021/22 og med vedtak av ny plan mot slutten av 2023. Buskerudbysamarbeidet har tatt et initiativ overfor Viken fylkeskommunes pågående arbeid med regional planstrategi med forslag om at planen oppdateres / revideres Planarbeidet må vurderes opp mot andre regionale planer og koordineres med en eventuell ny regional areal- og transportplan for hele Viken. Behovet for å oppdatere areal- og transportplanen for Buskerudbyen har først og fremst utgangspunkt i nye forutsetninger når det gjelder finansiering av transporttiltak, hovedlinjene i arealpolitikken kan i stor grad ligge fast.

Viken fylkeskommunes oppfølging av arealpolitikken

Politiske føringer og ambisjonsnivå   
Viken fylkeskommune ble etablert 1.1.2020 og det pågår prosesser for utforming av ny politikk og ambisjonsnivå. Av vedtatt politikk per 1.5.2020 kan nevnes:

**Politisk plattform for fylkesrådet i Viken (2019-3023)**   
Fylkesrådet vil bygge sin politikk og prioriteringer på FNs bærekraftmål og planetens tålegrenser. Fylkesrådet vil legge til rette for et bærekraftig lavutslippssamfunn hvor flest mulig kan reise til fots, sykkel eller med kollektiv i hele fylket. Det innebærer en hovedregel hvor eksisterende utbyggingsområder utnyttes og fortettes før det tas i bruk nye områder til utbygging. For å nå klimamålene fylkesrådet har satt seg, må transportutslippene reduseres dramatisk, og mye ressurser og oppmerksomhet flyttes fra vei og personbil, til kollektiv, sykkel og gange. Fylkesrådet vil ha en storsatsning på kollektivtransport, slik at det blir enklere og billigere å velge miljøvennlig transport. Fylkesrådet har som mål at Viken fylkeskommunes virksomhet skal bli fossilfri innen 2028. Fylkesrådet vil utvikle et sterkt og bærekraftig Viken med byer, tettsteder og grender med høy livskvalitet, gode levekår, og med reduserte klimagassutslipp og mindre transportbehov. ([viken.no/politikk/fylkesradet/politisk-plattform-for-fylkesradet](https://viken.no/politikk/fylkesradet/politisk-plattform-for-fylkesradet)).

**Fylkesrådets tillegg til årsbudsjett 2020 og økonomiplan 2020-2023**

Fylkestingets budsjettvedtak for 2020 inneholder 56 tilleggspunkter som konkretiserer den politiske plattformen og prioriteringer for de kommende årene. Punkt 31. viser til at fylkesrådet skal jobbe for å kutte utslipp, gi bedre luft, kutte i antall biler i bysentrum, styrke kollektiv- og sykkeltilbudet og tilrettelegge for arbeidet med ulike bypakker. Andre relevante tiltak som omtales er oppstart av en regional plan for areal- og transport, vurdere om prosjekter for kollektiv, gange og sykkel kan prioriteres på bekostning av planlagte veiprosjekter, et felles billettsystem for kollektiv i Oslo og Viken, en plan for å tilrettelegge for økt sykling og gange, økt utbyggingstakt for ladestasjoner og fossilfrie fyllestasjoner, helhetlig transportanalyse for Oslofjordområdet og utvikling av arealregnskap, klimabudsjett og klimaregnskap for Viken.   
([viken.no/aktuelt/fylkesradets-50-tilleggsforslag-til-arsbudsjett-og-okonomiplan.18065.aspx](file:///C:\Users\bb_jomar\AppData\Local\Microsoft\Windows\Temporary%20Internet%20Files\Content.Outlook\07CG0GUB\viken.no\aktuelt\fylkesradets-50-tilleggsforslag-til-arsbudsjett-og-okonomiplan.18065.aspx))

Regional planstrategi

Regional planstrategi er det viktigste overordnede politiske styringsverktøy for samfunnsutviklingen og skal definerer behov for ytterligere planer. En planstrategi for Viken er under arbeid og skal foreligge i løpet av 2020. Planstrategien skal være forankret i FNs bærekraftmål. Kunnskaps-grunnlaget for planstrategien "Vi i Viken", viser status for hvert av disse 17 bærekrafts-målene.  Viken har [deltatt som en av ni piloter](https://viken.no/aktuelt/far-viktig-innsikt-i-arbeidet-med-a-na-barekraftsmalene.18955.aspx) i et prosjektet "[A Territorial Approach to the SDGs](http://www.oecd.org/cfe/territorial-approach-sdgs.htm)" i regi av OECD (Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling). Målet med prosjektet er å støtte byer og regioner som arbeider for å nå FNs bærekraftsmål.

Regional plan for areal og transport i Buskerud

Fylkeskommunen har vedtatt Regional plan for areal og transport i Buskerud (2018-2035). Planen legger føringer for kommunene og en arealplanlegging som bygger opp under sykkel, gange og kollektivtrafikk som transportmiddel. Planen er tilpasset og lever side om side med areal- og transportplan for Buskerudbyen.

Fylkeskommunen som regional utviklingsaktør

Fylkeskommunen er en regional utviklingsaktør og skal veilede og bistå kommunene og andre aktører i deres arbeid med planer og planarbeid. Dette gjøres i form av plannettverk, kurs og temasamlinger og rådgivning om konkrete løsninger og prosesser. Fylkeskommunen driver også faglig utviklingsarbeid.

Fylkeskommunen har en viktig rolle med å påse at kommunene følger nasjonale og regionale retningslinjene i sine arealplaner. Fylkeskommunen kan fremme innsigelse til forslag til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan.

Oppfølging av arealpolitikken gjennom kommunenes arealplaner

Alle kommuner har revidert kommuneplanens arealdel etter at Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ble vedtatt. Den regionale planen ble evaluert etter at den hadde vært virksom noen år. Hovedinntrykket fra evalueringen viste at planen har hatt stor betydning for planforvaltningen i ettertid. Areal- og transportplanen har gitt føringer for revisjoner av kommuneplanens arealdel og planen benyttes også i vurdering av i reguleringsplanforslag; f. eks. i vurdering av om næringsvirksomhet lokaliseres i tråd med prinsippene om «rett virksomhet på rett sted».

Kommunene har også fulgt opp den regionale planens føring om å intensivere planarbeidet i de 6 prioriterte utviklingsområdene. Alle kommuner har fulgt opp dette og har til dels også fått støtte i form av arealtilskudd fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2018 og 2019 til å følge opp pågående planarbeid.

DrammenNye Drammen kommune ble etablert 1.1.2020, og består av de tidligere kommunene Drammen, Nedre Eiker og Svelvik. De to førstnevnte kommunene har inngått i Buskerudbysamarbeidet og over de siste årene ført en arealstrategi med tydelig vekt på fortetting ved knutepunktene. Her kan spesielt nevnes:

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

Drammen kommune skal nå i gang med ny kommuneplan. Det nye kommunestyret har besluttet at de vedtatte kommuneplanene (arealdelen) fra de tidligere kommunene Nedre Eiker, Drammen og Svelvik skal videreføres inntil den nye planen trer i kraft. Mål og strategier for arealutvikling vil bli fastsatt i kommuneplanprosessen. Alt ligger til rette for at kommunen skal kunne videreføre arealutviklingsstrategiene som er lagt i Buskerudbyens areal- og transportplan, dvs. at arealutviklingen fortsatt vil bygge på knutepunktutvikling og arealer langs kollektivtraseer.

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

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

Øvre Eiker

Kommuneplanen for Øvre Eiker 2015-2027 bygger på Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Planlagt boligbygging og næringsutvikling er konsentrert om utviklingsområdene Hokksund og Vestfossen. I kommuneplanrulleringen ble alle områder som er avsatt til utbyggingsformål, og der det ikke var igangsatt regulering, vurdert på nytt etter de retningslinjene som ligger i areal- og transportplanen for Buskerudbyen. 3 utbyggingsområder (bolig) ble tatt ut av arealplanen ved kommunestyrets vedtak i desember 2015.

Det er vedtatt detaljplan for Hokksund sentrum i 2018. Flere større utbyggingsprosjekter er gjennomført, under gjennomføring og planlegging med direkte tilknytning til knutepunktet Hokksund stasjon. Det ble startet detaljregulering av Vestfossen sentrum i 2019. Detaljplan for Fiskum Næringspark ble stadfestet i 2019, og utbygging for arealkrevende næring er i gang og de første etableringene vil komme nå 2020. Boligprogrammet er oppfylt for 4-årsperioden 2015 – 2019, og det har vært en årlig befolkningsvekst på vel 1,5% i perioden.

Rullering av kommuneplanen for Øvre Eiker 2020 – 2032 er under oppstart. Forslag til kommunal planstrategi for Øvre Eiker 2020 – 2023 har vært til offentlig ettersyn med sluttbehandling i kommunestyret 13.5.2020. Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013 – 23 legges til grunn for rulleringen av kommuneplanen. Planstrategien varsler en ny gjennomgang av alle utbyggingsområder der det ikke er igangsatt regulering.

Lier kommune  
Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 skal legges til grunn for kommunens arealplanlegging. Når det gjelder arealbruk peker kommunens arealstrategi (en del av kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt sommer 2019) på utbyggingsområder som vil gjøre de fremtidige liunger betydelig mindre bilavhengige enn de nåværende. Utviklingsområdene i kommunen ligger i nær tilknytning til sentrale knutepunkt både med tanke på gange, sykkel, buss og tog. Liers viktigste utviklingsområder er Lierstranda, Gullaug og Lierbyen.

Fjordbyen Lierstranda er kommunens og regionens største utviklingsområde for nye boliger og arbeidsplasser, med anslagsvis 20.000 innbyggere og 20 0000 arbeidsplasser. Det gjennomføres flere store og parallelle planprosesser i og rundt Fjordbyen. Områderegulering for Fjordbyen, kommune-delplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt i Fjordbyen og kommunedelplan for E134 Dagslett til E18 er under utarbeidelse, og omfatter både arealbruk og samferdselsinfrastruktur. Grønn og aktiv mobilitet skal prioriteres i Fjordbyen. Det jobbes også for å få et så godt kollektiv-tilbud at kollektivt velges fremfor bil. Rundt Brakerøya stasjon skal det utvikles et knutepunkt for tog, buss, taxi og myke trafikanter. Byen skal være innovativ og smart med ambisjoner om å ta i bruk ny teknologi.

Gullaug i ytre Lier skal utvikles til et boligområde med tilhørende service og næringsvirksomhet. Det regnes med 5 – 10 000 bosatte og 400 – 1000 arbeidsplasser. Utviklingen av området skal samordnes med utviklingen av Fjordbyen. Transporten skal baseres på kollektivtrafikk, sykkel og gange. Utvik-lingen av Gullaug skal bidra til å nå målene for Fjordbyen, og skal ikke trekker til seg investeringer eller etableringer som burde vært gjort i Fjordbyen.

Stedsutvikling av kommunesenteret Lierbyen skal prioritere utvikling av en mer kompakt sentrumskjerne nær kollektivknutepunktet hvor sentrumsfunksjoner søkes samlet. Reisemønsteret skal omstilles ved å prioritere grønne mobilitetsløsninger.

Kongsberg kommune

Kongsberg kommunes arealplan har fulgt opp prinsippene i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Kongsberg har i mer enn 20 år ført en streng politikk for lokalisering av ulik handels-virksomhet, og har ikke tillatt etablering av vesentlig detaljhandel og kjøpesentra utenfor sentrum.

Vedtatte samfunnsdel i kommuneplan legger premissene for kommuneplanens arealdel som nå er under rullering. Kongsbergs samfunnsdel trekker opp fire hovedinnsatsområder for videre utvikling, hvor særlig to av disse er godt sammenfallende med overordnede mål i Buskerudbysamarbeidet (pkt 3.2 Vekst og attraktivitet og 3.3 Klima). Kommunen var aktiv bidragsyter i arbeidet med å relokalisere, og samlokalisert ulike studietilbud til sentrum. Krona kultur- og kunnskapssenter er lokalisert sentrumsnært på Vestsiden i Kongsberg by med universitets- og fagskoletilbud. Videre arbeid med campus- og byutvikling pågår som integrert del av arbeidet med kommuneplanens arealdel. Det er et mål å lage attraktive bymiljø for økt bosetting i sentrum. Kommunen søker å legge til rette for kompaktbystrategi, og høyere arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkt og stasjonsområdet. Tett på dagens kollektivknutepunkt bygges nå Sølvparken med et nytt hotell til 225 millioner kroner, særskilt regulerte handelsarealer for detaljhandel som tradisjonelt søker ut av byområdene for etablering, samt 68 leiligheter.

Også for kommunens utvikling av øvrige nær-senter, i Hvittingfoss, Efteløt og Jondalen er det viktig å satse på kvalitet og gode arbeids- og fritidstilbud. Det vil gi redusert transportarbeid. Videre er det viktig å få et godt fungerende kollektivtilbud utenfor Kongsberg by.

Forpliktelser ved revisjon av kommuneplanens arealdel

* Kommunene forplikter seg til fortsatt å revidere sine arealplaner i tråd med mål og strategier i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, evt i tråd med en ny, oppdatert plan. Ved revidering av de framtidige kommuneplanene skal arealstrategier og nye arealforslag vurderes opp mot nullvekstmålet, statlige planretningslinjer og gjeldende areal- og transportplan for Buskerudbyen
* Fylkeskommunen og berørte statlige myndigheter skal delta konstruktivt med faglige innspill i planprosessene og bidra til tidlig og tydelig avklaring av nasjonale og vesentlige regionale interesser.
* Ved revidering av gjeldende planer skal det planlegges for en geografisk fordeling av nye boliger og arbeidsplasser basert på nærhet til by- og tettstedssenter, knutepunkt og stasjoner som bidrar til avtalens målsetninger. Infrastrukturinvesteringene skal være samordnet med arealstrategien. Viken fylkeskommune skal i samarbeid med kommunene vurdere hvordan framtidig rekkefølge for utbygging kan prioriteres, og da særlig vurdere aktuelle virkemidler for å nå målene.

**Partene skal i avtaleperioden:**

1. Komme med innspill til neste revisjon av kommuneplanens arealdel som bidrar til at nullvekstmålet nås lettere enn tidligere.
2. Følge opp planer for utvikling av knutepunkt, stasjonsområder og tilgrensende arealbruk.
3. Følge opp planer for et sammenhengende nett for gående og syklende med god adkomst til kollektivsystemet.
4. Vektlegge god bokvalitet, varierte bygningstyper og boligstørrelser.
5. Det bør vurderes å lage måleindikatorer for arealutvikling for å synliggjøre kommunenes arealdisponeringer og statlige bidrag i avtaleperioden. Herunder måle både hvor stor andel av boligbyggingen som skjer innenfor de prioriterte utviklingsområdene og hvor stor andel av de statlige lokaliseringene som er i tråd med nullvekstmålet. Det foreslås at startpunkt for måling og rapportering av arealutvikling settes til 2020.

Statens oppfølging arealpolitikken

Buskerudbysamarbeidet legger til grunn følgende forpliktelser fra staten:

Staten forplikter seg til å bidra til oppfølging av gjeldende areal- og transportplan for Buskerudbyen med tilhørende handlingsprogram. Lokalisering av statlige publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser skal medvirke til reduksjon av biltransport, økt kollektivtransport og bedre bymiljø i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Staten legger til grunn prinsippene for bærekraftig areal- og transportutvikling også som eiendomsforvalter og tjenesteleverandør. Staten vil sikre at planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging samordnes med retningslinjene for lokalisering av statlige arbeidsplasser og tjenesteproduksjon.

Det skal utarbeides mobilitetsplaner for statlige virksomheter i storbyområdet. Disse skal inkludere evaluering av tilgjengelighetsprofilen til virksomhetenes lokalisering og deres bidrag til målet for byvekstavtalen.

Staten ved fylkesmannen skal utarbeide forslag til en langsiktig strategi for lokalisering av statlige virksomheter i eide og leide bygg i Buskerudbyen, som skal bidra til at statens lokalisering bygger opp under nullvekstmålet. Denne strategien er grunnlag for dialog mellom partene i byvekstavtalen og oppfølging av statlige lokaliseringsbeslutninger i Buskerudbyen. Det skal også utarbeides tiltak som legger til rette for at ansatte og besøkende for de statlige virksomhetene i større grad velger kollektiv, sykkel og gange. Strategien skal inngå som grunnlag for oppdatering av areal- og transportplan for Buskerudbyen.

Staten vil bidra til lokale pilot- og forbildeprosjekter gjennom tilskuddsordningen "Bolig-, areal- og transportplanlegging for en bærekraftig og attraktiv byutvikling". Det er ønskelig at ordningen videreføres og forlenges slik at den får sammenfallende tidsperiode som Byvekstavtalen.

Statens forpliktelser

* Statens forpliktelser med hensyn til jernbaneinvesteringer, frekvensøkning og arealavklaring og opprusting av prioriterte stasjonsområder skal følges opp i tråd med Nasjonal transportplan.
* Arbeide for å frigjøre sentralt beliggende statlig eide arealer for å bidra til transformasjon og by-/tettstedsutvikling i tettstedssentrene og knutepunkt.
* Som hovedregel lokalisere og relokalisere statlige publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser slik at de underbygger nullvekstmålet og forpliktelsene i denne avtalen.
* Følge den helhetlige parkeringspolitikken i avtaleområdet for å begrense bilbruk og bidra til nullvekstmålet.
* Bidra til finansiering av byutviklingsprosjekter for å utvikle og gjennomføre tiltak og planer gjennom «Bolig-, areal- og transportplanlegging for en bærekraftig og attraktiv byutvikling» (KMD) og andre relevante tilskuddsordninger etter søknader fra kommuner og fylkeskommuner.
* Prioritere investeringer i infrastruktur og kollektivtransport til tiltak og områder som bidrar til nullvekstmålet.

**Parkering**

Bearbeides og kortes ned.

Parkeringspolitikken har stor betydning for reisevaner og mobilitet i Buskerudbyen. Antall plasser og eventuell betaling kan påvirke valg av reisemiddel, reisetidspunkt og reisemål og dermed utslipp fra vegtrafikken. En målrettet parkeringspolitikk vil kunne gi et viktig bidrag til å nå målene for Buskerudbyen.

I lys av at Buskerudbypakke 2 med bompenger som virkemiddel for finansiering og trafikkregulering er skrinlagt, vil trolig en aktiv parkeringspolitikk, sammen med andre tiltak som gjør kollektivtrafikk, gåing og sykling mer attraktivt, bli sentrale virkemidler for å nå nullvekstmålet. Det gjør parkeringspolitikken til et aktuelt tema i forhandlinger om en byvekstavtale for Buskerudbyen.

***Kommunenes rolle som plan- og trafikkmyndighet***

Parkering er i hovedsak et kommunalt ansvar. Som planmyndighet kan kommunene regulere en rekke forhold ved nye parkeringsplasser som antall, utforming og lokalisering. Kommunen kan gjennom å fastsette minimums- og maksimumsnormer for parkering for ulike formål og steder i nye reguleringsplaner, påvirke antall plasser som blir tilgjengelig. Dette er et langsiktig virkemiddel knyttet til nye reguleringsplaner og arealbruksendringer.

Som trafikkmyndighet kan kommunene styre hvordan allerede eksisterende parkeringsplasser reguleres og brukes. Dette gjelder særlig plasser på egen grunn. For eksempel kan parkeringsplasser ha avgift eller tidsbegrensing. Offentlige myndigheter har liten påvirkningsmulighet på bruken av private parkeringsplasser etter at reguleringsplanen er fattet, men kan bestemme antall plasser og priser på egen grunn, både for gateparkering og flateparkering.

For å kreve inn betaling for gateparkering, må kommunen være godkjent som parkeringskommune med opplegg for håndheving og klagebehandling. Pr nå har Drammen og Kongsberg slik myndighet og håndhever bestemmelsene selv, men ikke Lier og Øvre Eiker kommuner. I dagens situasjon er Lier og Øvre Eiker kommuner avhengig av at politiet håndhever parkeringsbestemmelsene, noe som i liten grad skjer. Handelsstanden i Hokksund og Lierbyen ønsker bedre håndheving for å bedre tilgjengelighetet for kunder med bil. Kommunene har satt i gang et arbeid med sikte på å bli godkjent som parkeringskommuner og ønsker å etablere samarbeid med en eller flere andre kommuner om håndheving og klagebehandling.

Fylkeskommunale og statlige virksomheter kan ta betalt for parkering på areal de disponerer. Dette kan være et virkemiddel for å redusere bilbruken på arbeidsreiser. Fylkeskommunen gjør det for eksempel ved fylkeshuset i Drammen.

**Innfarts- og pendlerparkering**

Pendlerparkering og annen innfartsparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen. Tilbudet er videreutviklet med belønningsmidler for perioden 2010-2019.

Innfartsparkering tilrettelegger for at dem som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner, eller som mangler et tjenlig busstilbud, skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen. Innfartsparkering gjør kollektivtilbudet tilgjengelig for flere, og gjør det enklere å kombinere en kollektivreise med andre ærend, som for eksempel hente barn i barnehage.

De fleste innfartsparkeringsplassene ved jernbanestasjonene er høyt utnyttet og har lite eller ingen ledig kapasitet på vanlige hverdager. Mange opplever å ikke finne ledig plass, særlig dersom en ikke er tidlige ut. Samtidig viser undersøkelser at mange av dem som parkerer bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonene. Det vil være behov for å se på hvordan vi kan redusere letebehovet for eksempel ved å bruke sanntidsinformasjon om ledige p-plasser. Videre kan p-avgift ha en avvisende effekt for de som bor nærmest.

Arbeidet med å tilpasse innfartsparkeringstilbudet i byområdene må sees i sammenheng med øvrig parkeringstilbud i byområdet, slik at man unngår at langtidsparkerende opptar parkeringsplasser i sentrum. Et sikkert og funksjonelt tilbud for sykkelparkering må etableres på alle innfartsparkeringsplasser.

**Videreutvikling av samordnet parkeringspolitikk i kommunene**

Det vil være naturlig for lokale parter i Buskerudbysamarbeidet å bygge videre på den felles, samordnete parkeringspolitikken som samarbeidet har utviklet over tid. Dette er et svært aktuelt tema å spille inn i byvekstforhandlingene som virkemiddel for å nå nullvekstmålet for avtaleområdet, samtidig som det kan bidra til å sikre god tilgjengelighet til sentrumsfunksjonene og mindre trafikk i boligområder.

Ny teknologi gir nye muligheter til å utvikle parkeringspolitikken, for eksempel redusere letetrafikk og skape større forutsigbarhet for dem som bruker innfartsparkering. Samtidig kan teknologiutviklingen redusere betydningen parkering har for valg av transportmiddel på lang sikt. For eksempel vil dette gjelde dersom det skulle bli vanlig å reise med helt autonome kjøretøy som ikke trenger parkeringsplass ved målpunktet. Det er imidlertid ikke ventet at dette vil skje innen de neste 5–10 årene og dermed lite aktuell problemstilling i en kommende førstegenerasjon byvekstavtale for Buskerudbyen.

Det foreslås derfor å legge til grunn at parkeringspolitikken skal videreutvikles basert på dagens kunnskap, samtidig med at Buskerudbysamarbeidet bør følge med på teknologiutviklingen og vurdere behovet for tilpasninger og utvikling av andre virkemidler over tid for å nå nullvekstmålet og andre mål for samarbeidet.

Det foreslås at partene i Buskerudbysamarbeidet gjennom byvekstavtaleforhandlingene blir enige om å videreutvikle parkeringspolitikken til et sentralt virkemiddel for å nå nullvekstmålet for avtaleområdet som bygger videre på vedtatt parkeringsstrategi i Buskerudbyen.

Kommunene og Buskerud fylkeskommune vedtok allerede i 2010 en felles samordnet parkeringsstrategi for Buskerudbyen. Strategien omfattet blant annet prioritering av korttidsparkering foran arbeidsplassparkering i sentrumsområdene, reduksjon i antall parkeringsplasser i sentrumsområdene og at kommunene skulle søke om å bli parkeringskommune for å kunne håndheve parkeringsbestemmelsene bedre.

Strategien ble fulgt opp i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–2023 hvor det ble enighet om en gradvis utvikling av en samordnet parkeringspolitikk i takt med forbedringer i alternativer til bruk av bil. Videre ble det lagt vekt på at parkeringspolitikken skal brukes aktivt for å utvikle attraktive byer og tettsteder, samtidig som den skal begrense unødvendig privatbilbruk og skjerme sentrum og boligområder.

Kommunene har i stor grad fulgt opp dette gjennom blant annet å redusere normer for parkering i sentrale områder og innføre regulering av parkering i sentrumsområder som prioriterer tilgjengelighet til handel og service framfor arbeidsparkering. Kongsberg og Drammen har betaling for parkering i sine sentrumsområder og boligsoneparkering i sentrumsnære områder.

Drammen og Kongsberg er parkeringskommuner og håndhever parkeringsbestemmelsene selv, mens Lier kommune og Øvre Eiker kommune ikke har denne myndigheten. Disse kommuner vil søke om å bli parkeringskommune for å kunne håndheve parkeringsbestemmelsene mer effektivt. Det arbeides for å få til et samarbeid med andre kommuner for å lette innføring og redusere administrasjonskostnader.

Som planmyndighet fastsetter kommunene parkeringsnormer gjennom bestemmelser til kommuneplanens arealdel (KPA) (plan- og bygningsloven §11-9, nr. 5). I tillegg har kommunene virkemidler gjennom vegloven og skiltforskriften. Gjeldende parkeringsnormer for Drammen og Kongsberg og for sentrumsområdene i omegnskommunene er forskjellige. Det foreslås at kommunene blir enige om å videreutvikle felles samordnet parkeringspolitikk for avtaleområdet innen 2021 slik at dette støtter opp under nullvekstmålet.

Den samordnede parkeringspolitikken kan omfatte følgende:

* Lier og Øvre Eiker har mål om å bli parkeringskommuner og å etablere samarbeid med andre kommuner i området om håndheving og klagebehandling
* Utarbeidelse av parkeringspolitikk for egen virksomhet som oppfølging av nullvekstmålet.
* Vurdering av virkemiddel som tidsbegrensing og parkeringsavgift i flere sentrumsområder for å unngå arbeidsplassparkering der det er viktig å tilrettelegge for handel og service.
* Prioritering av innfartsparkering i tilknytning til viktige kollektivknutepunkt og kollektivakser slik at flere kan bytte til tog og buss, samtidig som en i planleggingen ser på hvordan en kan unngå at de som kunne gått eller syklet til holdeplasser i stedet kjører bil.
* Vurdering av gjeldende parkeringskrav for arbeidsplassparkering i kommuneplanenes arealdel som virkemiddel for å få flere til å velge andre reisemidler enn bil til jobb
* Økte krav til sykkelparkering for å tilrettelegge for sykkel og lette overgangen mellom transportformer.

**Fylkeskommunens parkeringspolitikk**

Viken fylkeskommune skal følge den avtalte helhetlige parkeringspolitikken ved etablering og relokalisering av fylkeskommunale virksomheter. Lokalisering av fylkeskommunale publikumsrettede virksomheter, videregående skoler og kontorarbeidsplasser skal som hovedregel lokaliseres slik at de bidrar til reduksjon av biltransport, økt andel gang-, sykkel- og kollektivtransport og bedre bymiljø i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) og i bestemmelser i kommuneplanens arealdel (KAP). Viken fylkeskommune har som ambisjon å bidra til kraftig reduksjon av klimagassutslippene fra transportsektoren, og vil derfor også legge til rette for økt andel av bærekraftige, fossilfrie drivstoff ved sine virksomheter. Viken har innført avgiftsparkering for biler ved fylkeshuset i Drammen og det er etablert sykkelhotell for ansatte. Fylkeshuset ble sertifisert som sykkelvennlig arbeidsplass i 2018.

**Statlige aktørers rolle for parkering som virkemiddel i avtaleområdet**

Gjennom forhandlingene kan staten oppfordres til å legge til grunn at parkering ved statlige arbeidsplasser skal følge samme prinsipper som parkeringspolitikken i avtaleområdet. Det kan skje ved at staten som hovedregel lokaliserer/relokaliserer statlige publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser og utformer parkeringstilbudet slik at det medvirker til reduksjon av biltransport, og økt gang-, sykkel- og kollektivtransport og derigjennom bedre bymiljø i tråd med SPR-BATP og KAP. Videre legges det til grunn at Fylkesmannen skal bidra til å sikre en samordnet parkeringspolitikk for statlige arbeidsplasser i avtaleområdet.

**Ny teknologi og smart mobilitet**  
I gjeldende NTP 2018-2029 er det lagt vekt på å understøtte bruken av teknologi for å utnytte infrastrukturen bedre og for å optimalisere transporttjenester og mobilitetstilbudet til innbyggerne. Målet er å øke samfunnsnytten og å redusere utslipp. I en byvekstavtale handler det om å nå nullvekstmålet, og å se areal- og transportløsninger i sammenheng for å redusere behovet for å reise med privatbil og å gjøre det mer attraktivt å reise til fots, med sykkel og med kollektivtransport. For å øke konkurransekraften til kollektiv, sykkel og gåing, må man se på hele reisekjeder og se transportmidlene i sammenheng. Det er mobilitetstilbudet, valgmulighetene for å bevege seg fra a til å, som vil være avgjørende for hva brukeren foretrekker og velger. Mobilitet som en tjeneste (MaaS) der både mikromobilitet, delebil, hente- og tilbringertransport og kollektivtransport bestilles i en og samme app kan gjøre alternativet til å eie og kjøre egen bil mye mer attraktivt, rimeligere og sømløst.

Partene i Buskerudbyen vil satse sterkere på pilotering og utprøving av teknologi (ITS) for eksempel for å optimalisere trafikkflyt og styre trafikken og for å utvikle sømløse mobilitetstjenester tilpasset individuelle behov. Buskerudbyen har en gyllen mulighet til å få testet ut nye teknologiske løsninger og mobilitetsløsninger i forbindelse med at bybrua skal rives i 2025 samtidig med at nytt sykehus skal stå ferdig og at ny stasjon på Gulskogen skal bygges. Ved planlegging og etablering av den nye fjordbyen på Lierstranda har man også en unik mulighet til å legge til rette for, teste og utvikle innovative og smarte løsninger for mest mulig sømløs transport.

Buskerudbyen vil også i utvikling og pilotering av løsninger legge vekt på tverrfaglig samarbeid med andre sektorer som næring og innovasjon, klima, miljø og folkehelse for å oppnå bedre løsninger. For å stimulere til innovasjon og utvikling av nye fremtidsrettede teknologiske løsninger og for å øke konkurranseevnen for norsk næringsliv, vil vi i større grad bruke innovative offentlige anskaffelser.

**Finansiering**

Tiltak innenfor byvekstavtalen forutsettes finansiert med statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Tiltakene tar utgangspunkt i de økonomiske rammene i den til enhver tid gjeldende nasjonale transportplan og de årlige budsjettene for staten, Viken fylkeskommune og kommunene i Buskerudbysamarbeidet. Det legges til grunn at staten ikke stiller krav om bompenger for å inngå en byvekstavtale.

Med det begrensede økonomiske handlingsrommet Buskerudbyen har uten en lokal bompenge-finansiert bypakke, blir det fremover enda viktigere at både stat, fylkeskommune og kommuner styrker innsatsen gjennom ordinære budsjetter.

Under følger en oversikt over hvilke økonomiske midler staten og de lokale partene har bidratt med de siste årene og har satt av i gjeldende økonomiplaner framover. Dette utgjør et viktig utgangspunkt for forhandlinger om partenes bidrag i en byvekstavtale.

**Statlige midler**

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

En stor andel av ovennevnte midler er allerede bundet opp i inngåtte byvekstavtaler eller avtaler om belønningsmidler. Det forutsettes at det i kommende NTP settes av midler som også sikrer betydelig statlig innsats i flere byområder; herunder også Buskerudbyen. Innen flere satsingsområder er det et etterslep i statlige bevilgninger for å utvikle transportinfrastrukturen, f eks innenfor sykkel-infrastruktur langs riksveg eller langs riksvegruter.

**Statlige programområdemidler til Buskerudbyen knyttet til gjeldende NTP**

* NTP 2018-2029: Handlingsprogram 2018-2023 (2029):
  + Rute 2b E16 Riksgrensen/Riksåsen – Hønefoss og rv. 35 Hønefoss – Hokksund med tilknytninger
    - Tiltak etter GS-veginspeksjoner i Buskerud 2,0 mill. kr (2021) - 3,0 mill. kr (2022)
  + Rute 3 E18 Oslo – Kristiansand og E39 Kristiansand – Stavanger med tilknytninger
    - Tiltak etter GS-veginspeksjoner i Buskerud 5,0 mill. kr (2021)
    - Trafikksikkerhetstiltak: Rv 23 (nå E134), tiltak etter TS-inspeksjoner I Buskerud 1,0 mill. kr (2021) - 2,0 mill. kr (2022)
* Planleggingsprogram for perioden 2018-2021 (2023):
  + 5a Region Sør
    - Byutredning Byvekstavtaler - planlegging av GS-tiltak langs riksveg 5,0 mill. kr (2019), 5,0 mill. kr (2020), 10,0 mill. kr (2021)
    - Diverse planoppgaver 30,0 mill. kr (2022), 40,0 mill. kr (2023)
* Planprogram for jernbanesektoren 2018-29:
  + I gjeldende planprogram er utbedringstiltak på Mjøndalen stasjon foreslått prioritert - for å få stasjonen opp til et universelt utformet nivå. Det er tilsvarende stort behov for Hokksund stasjon. I planprogrammet heter det at *«Endelig prioritering vil inngå i forhandlinger om byvekstavtale i byene».* Dette understreker behovet for å få etablert en byvekstavtale for Buskerudbyen – der en samordnet virkemiddelbruk i areal- og transportpolitikken for byområdet kan avklares.

**Belønningsmidler (post 66)**

Midlene fra belønningsordningen skal inngå i byvekstavtalen. Disse er nå 80 mill. kr per år frem til og med 2021 for Buskerudbyen. Hovedprioritering for perioden 2020-21 er:

* 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

Fremover vil det være viktig å sikre finansiering av et styrket busstilbud. Det kan være aktuelt å benytte en større andel av belønningsmidlene til drift kollektiv, forutsatt at innsatsen for bedre infrastruktur kan finansieres gjennom andre kilder.

Det kan også være aktuelt å benytte noe belønningsmidler til å prøve ut styrket drift, f eks av sykkelinfrastrukturen. Både fylkeskommunen og kommunene har i senere tid ønsket å prioritere tiltak innen drift og vedlikehold som bygger opp under nullvekstmålet. F eks gjelder dette vinterdrift og dekkelegging av gang- sykkelveger.

**Tilskuddsmidler til arealtiltak i byvekstavtaler**

Buskerudbyen har fått tildelt midler fra støtteordningen både i 2018 (2,1 mill kr) og 2019 (1,8 mill kr) til følgende prosjekter:

2018: Støtte til planarbeid i prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen:

* Lier: "Før byen kommer" – kr 400 000
* Drammen: "Gulskogen nord" – kr 400 000
* Nedre Eiker: «Torget i Mjøndalen» – kr 400 000
* Øvre Eiker: «Sentrumsutvikling i Hokksund» - kr 400 000

2018: Andre arealtiltak:

* Forprosjekt: «Utvikling av GIS-verktøy for å følge opp og utvikle prioriterte vekstområder i tråd med regional plan» – kr 200 000
* Studie: «Boligpreferanser i Buskerudbyen» - kr 300 000

Buskerudbyen har fått godkjent en utsettelse for ferdigstillelse av ovennevnte prosjekter ut 2020.

2019: Støtte til planarbeid i prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen

* Drammen: "Utvikling av området rundt dagens sykehusområde" – kr 200 000   
  "Gulskogen nord" – kr 400 000
* Øvre Eiker: "Sentrumsutvikling Vestfossen" – kr 600 000   
  "Sentrumsutvikling Hokksund" – kr 400 000
* Lier: "Før byen kommer" – kr 200 000

Tilskuddsmidlene er nyttige for å gi et godt kunnskapsgrunnlag og for å stimulere til planarbeid med høy kvalitet i de prioriterte utviklingsområdene i Buskerudbyen. Buskerudbyen forbereder nå felles søknad om arealtilskudd for 2020.

Fylkeskommunale midler

Infrastrukturtiltak

En ny, felles temastrategi for samferdsel i Viken er under utarbeidelse. Denne vil gjelde fra 2022. Frem til da gjelder Buskerud fylkeskommunes «Handlingsprogram for samferdsel 2018-2021». Omtalen av infrastrukturtiltak er basert på dette handlingsprogrammet

Planlegging

For perioden 2018-2021 er det satt av 68,7 mill.kr til planlegging og strategisk grunnerverv i Buskerud. Av disse går ca. 40 prosent til planlegging i Buskerudbyområdet. Ca. 22 mill. kr er brukt i 2018-19. Ca. 6,5 mill. kr er planlagt brukt i 2020 og 2021.

Av prosjekt under planlegging 2020-2021 kan nevnes:

* Fv. 42 Landfalløya - Øvre Storgate - Øvre sund bru. Detaljplan for tilrettelegging for sykkel i blandet trafikk.
* Fv. 2722 Reguleringsplan sykkelvei med fortau langs Konnerudgata, Hallermoveien N – Hallermoveien S.
* Fv. 23 Engene – Tomineborgveien. Reguleringsplan. Sykkelveg med fortau.
* Fv. 283 Vinnes. Reguleringsplan ny gang- og sykkelbru.
* Fv. 28 Baker Thoens alle - Nedre Eiker grense. Skisseprosjekt for fremtidig løsning for sykkel.

Investering

Fylkeskommunen har i handlingsprogrammet satt av ca. 300 mill. kr, av totalt investeringsbudsjett på 928 mill.kr, til relevante investeringstiltak i Buskerudbyområdet. Av disse var 102 mill. kr i 2020-21 avsatt til uspesifiserte infrastrukturtiltak for kollektiv, gange og sykkel i Buskerudbypakke 2. Midlene ble prioritert med utgangspunkt i handlingsprogrammets delmål 1: “*Ta veksten i personbiltrafikk i byområder og tettsteder med sykkel, gange og kollektiv, og overholde klimaklimaforpliktelsene Norge har underskrevet i Paris-avtalen gjennom å redusere utslipp fra transportsektoren”.* Etter at Buskerudbypakke 2 ble stanset, er midlene for 2020 omdisponert til Brakar for å muliggjøre infrastruktur for elektrifisering og til opprustning av fv. 319 Svelvikveien. Det er vedtatt at midlene for 2021 skal benyttes til gang- og sykkelveger eller kollektivtiltak i Buskerudbyområdet.

Av større prosjekter ferdigstilt i 2018/19 kan nevnes tilrettelegging for gående og syklende langs fv. 31 Nordbyveien og ombygging av fv. 283 Bjørnstjerne Bjørnsons gate.

En samlet oversikt over fylkesveginvesteringer for perioden 2016-2019 fremgår av vedlegg.

Styrket kollektivtilbud og elektrifisering av bussparken

Fylkeskommunen har gjennom kollektivselskapet Brakar prioritert et styrket busstilbud i Buskerudbyområdet. Sanntidsinformasjon, signalprioritering og kollektivfelt er utviklet med delfinansiering gjennom Buskerudbypakke 1. Det er fortsatt fokus på å prioritere byområdet med bedre tilbud og elektrifisering. ([www.brakar.no/prosjekter/elbuss](https://www.brakar.no/prosjekter/elbuss)).

Tabellen under redegjør for driftsmidler og investeringsmidler Brakar disponerer for å utvikle kollektivtilbudet i Buskerudbyen for perioden 2016-2020, alle tall i 1000 kr:



I tillegg kommer statlige tilskuddsmidler til reduserte billettpriser i Buskerudbyen fra 2020; kr 20 mill årlig. Disse midlene vil ikke gi rom for økt tilbud, men vil bidra til å redusere billettinntektene.

Som det fremgår av tabellen over har tilgjengelige midler for å styrke busstilbudet økt i perioden 2016-2020, den viktigste finansieringskilden for et styrket busstilbud i perioden har vært økt tilskudd fra belønningsmidler.

Satsing på ny teknolog og smart mobilitet

Viken satser på utvikling av nye løsninger for smartere og mer bærekraftig mobilitet. Fylkeskommunen har etablert en egen seksjon som skal arbeide med dette. Seksjonen bidrar med personalressurser inn i Buskerudbysamarbeidet.

Et pilotprosjekt med selvkjørende busser på Kongsberg ble avsluttet sommeren 2019, og Brakar kjører nå bussene i ordinær drift på strekningen mellom kollektivknutepunktet ved Kongsberg stasjon og Teknologiparken. Driften er finansiert av Buskerud fylkeskommune. <https://www.brakar.no/prosjekter/testprosjekt-med-selvkjorende-buss-i-kongsberg/>

Brakar sitter også med prosjektledelsen for etablering av elektriske bysykler i byområdet. Prosjektet er et samarbeid med Kolumbus i Stavanger.

Støtte til frivillige og kommunale trafikksikkerhetstiltak

Fylkeskommunen bevilger årlig ca. 6 mill. kr i støtte til frivillige og kommunale trafikksikkerhetstiltak. Dette er også tiltak som bidrar til å gjøre det mer attraktivt og sikkert å bevege seg til fots og på sykkel. Kommunene i Buskerudbyen fikk bevilget 1,2 mill. kr i 2018 og 2,1 mill.kr i 2019.

**Felles pris- og betalingsmodell for kollektivtrafikken i Viken**

Fra 01.01.2020 blir kollektivtilbudet i Viken fylkeskommune og Oslo kommune planlagt og gjennomført av Ruter As, Brakar As og Østfold kollektivtrafikk (ØKT). Kollektivreisende i Viken og Oslo forholder seg i dag til tre ulike pris- og sonestrukturer for lokal kollektivtransport, i tillegg til at staten med togoperatør har et eget prissystem.

Det er et mål å sikre et sømløst, attraktivt og rimelig kollektivnettverk, som bidrar til vekst i andelen kollektivreiser på bekostning av reise med privatbil i hele regionen. Harmonisering av dagens prisstruktur vil være en forutsetning for et sømløst kollektivnettverk, i tillegg til etablering av et tett samarbeid om ruteplan og betalingssystem mellom Ruter, Brakar og ØKT. Fellesnemnda for Viken fylkeskommune og bystyret i Oslo kommune har fattet vedtak om en gjennomgang og harmonisering av pris- og betalingsmodellene for kollektivtrafikk, ref. fellesnemdas vedtak av 05.11.2018 126/18 og bystyrets vedtak av 12.12.2018 (S58/2019). Oslo kommune og Viken fylkeskommune ønsker å gjøre det enklere og mer attraktivt å reise kollektivt og arbeider derfor med en bestilling om at Ruter, Brakar og ØKT skal utrede en ny felles pris- og betalingsmodell. Ambisjonen er å gjennomføre utredningen inne utløpet av 2021 forutsatt at tiltakene ifm pandemien ikke blir for langvarig.

Alle kollektivselskapene i Viken fylkeskommune har integrert ENTUR app i sitt billettsystem som bidrar til en sømløs metode for å planlegge reiser og kjøpe billetter i regionen.

**Kommunale investeringsmidler**

**Drammen kommune**

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

**Ny Bybru**

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

**Baker Thoens allé**

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

**Sykkeltiltak**

I økonomiplan 2020-23 for Drammen kommune er det vedtatt å oppgradere sykkelplanen for Drammen. Over tid har Drammen styrket innsatsen for å utvikle sykkelinfrastrukturen. Det er satt av 5 mill. kr ekstra til investeringer for sykkel i 2020. Oversikten under redegjør for budsjettposter i perioden 2016-2019 som helt eller delvis har gått til å styrke sykkelinfrastrukturen i Drammen:

2016:

* Fellespott for Kollektiv, sykkel og gange: kr 5 mill.
* I tillegg egen pott til Trygge skoleveier som delvis også har kommet til gode for syklende: 3 mill

2017:

* Fellespott for Kollektiv, sykkel og gange: kr 5 mill.
* I tillegg egen pott til Trygge skoleveier som delvis også har kommet til gode for syklende: 5 mill

2018:

* Fellespott for Kollektiv, sykkel og gange: kr 15 mill.
* Sykkelparkering kr 500 000,-.
* I tillegg egen pott til Trygge skoleveier som delvis også har kommet til gode for syklende: 5 mill.

2019:

* Fellespott for Kollektiv, sykkel og gange: kr 5 mill.
* Utbygging av gang- og sykkelveinettet: kr 13 mill *(for oppfølging av handlingsplan sykkel)*
* Sykkelstaller og stativer ved kommunale bygg og offentlige plasser: 1 mill
* I tillegg egen pott til Trygge skoleveier som delvis også har kommet til gode for syklende: 13 mill.

**Andre tiltak/investeringer på lang sikt**

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

**Øvre Eiker kommune**

**Investeringer**

Øvre Eiker Kommune har investert, og har fortsatt plan om å investere ca. 60 mill. kr til vei- og gang-/sykkelveiarealer i kommende fireårsperiode. Herav nyetablering, rehabilitering og trafikksikkerhetstiltak.

Utbyggingsavtaler og rekkefølgebestemmelser som investeringer utover kommunens 60 mill. kr er også en viktig bidragsyter for oppgraderinger og etablering av nyanlegg i Øvre Eiker.

Eksempel på en av kommunens investeringer kombinert med utbyggingsavtale i perioden 2016-2019 er boligområdet Harakollen. Utbyggere har fra 2016 investert ca. 100 mill. kr i nytt vei-, gang-/sykkelvei- og fortausanlegg til om lag 200 nye boliger i Harakollen nord for Lerberg i Hokksund. Fortau og gang-/sykkelveier knytter seg til eksiterende tilrettelegging for gående og syklende mot skoler og sentrum. Dette omfatter bla. Undergang under Rv35 mot Hokksund barneskole der kommunen har deltatt med anleggsbidrag på 3 mill. kr. Anlegget stod ferdig i 2019. Kommende prosjekter som bla. Harakollen B18 vil gi videreføring av vei og fortau lenger inn i planlagt boligfelt finansiert og bygget av utbygger fra 2020.

Eksempel på investering i perioden 2020-2023 er prosjekt Bygdegate Fiskum. Fra 2020 til 2023 er det planlagt oppgradering av gang-/sykkelvei, gangbru og trafikksikkerhetstiltak langs Kongsbergveien iverksettes i 2020. Prosjektet er delfinansiert av Statens vegvesen med 10 mill. kr. Prosjektet er kostnadsestimat til 15 mill. kr.

Det er i 2020 også iverksatt bygging av vei og gang-/sykkelvei til Fiskum Næringspark med tilknytting til nedføringsvei Fiskum. Veiprosjektet får alene anleggsbidrag fra Øvre Eiker kommune på 5 mill. kr.

**Lier kommune**

***Investeringer***Større infrastrukturtiltak veg:

* Investeringsmidler i 4-års perioden 2016-2019 knyttet til større infrastrukturtiltak for vei har vært 26,5 mill.kr. samt 30 mill. kr. til oppgraderinger og utbedringer.
* For perioden 2020-2023 (tall fra handlingsprogram 2020-2023) er det satt av rundt 86 mill. kroner til bygging av nye veier og oppgradering av eksisterende veier i Lier.
* Det er satt av 22,3 mill. kroner til asfaltering og mindre tiltak, samt 29,4 mill. kroner til veilys. En andel av dette vil også gå til gang- og sykkelveier.

Sykkel, gange, trafikksikkerhet:

* Investeringsmidler i 4-års perioden 2016-2019 til sykkel, gange og trafikksikkerhet for vei har vært 20,3 mill. kr. I tillegg til 20,0 mill. kr. i trafikksikkerhetstiltak.

Det er for perioden 2020- 2023 satt av 15 mill. kroner til tiltak for myke trafikanter (gående og syklende), 4 mill. kroner til forsterking av eksisterende gang- og sykkelveier samt 8. mill kroner til opparbeidelse av nye gang- og sykkelforbindelser. (Tall fra handlingsprogram 2020-2023)

**Kongsberg kommune**

**Investeringer**

Kongsberg har i lengre tid prioritert høyt investeringer i sykkelinfrastruktur, dette har bidratt til en høy andel syklende. Satsingen fortsetter i kommende periode:

Det er satt av 36,8 millioner til ny gang- og sykkelforbindelse nord i byen.

I tillegg er det i perioden 2020 til 2023 satt av 45,6 millioner i investeringer knyttet til sentrumsutvikling med fokus på gater, gaterom, parker og plasser. 20,6 millioner er konkretisert mot parkanlegg-, gang og sykkeltraseer langs elvebreddene på begge sider av elva. Alt sett i sammenheng med byutvikling for et mer attraktivt sentrum, med flere boliger, urbanisering, økt gang- og sykkeltrafikk med tilsvarende redusert bil-transportbehov. Hovedplan for investeringer i kommunal vei-infrastruktur er årlige på 5 millioner kroner i fireårs syklus (økonomiplan).

Kommunen har også et flerårig investeringsprogram for gatelys (1,25 mill. pr år)

**Samarbeidsmidler og personalressurser**

Alle partnere bidrar til å finansiere Buskerudbysamarbeidet med samarbeidsmidler og personalressurser for å følge opp oppgaver i samarbeidet.

**Utbyggingsavtaler**

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

**Måloppnåelse**

Det vil lages et eget måloppnåelseskapittel hvor det faglig argumenteres for at de prioriterte virkemidlene og sammensetningen av disse vil bidra til å nå nullvekstmålet og andre viktige målsettinger

**Oppfølging og måling av resultater**

Det legges til grunn at effektene av tiltakene i byvekstavtalen skal dokumenteres med måleindikatorer og da som et minimum ved bruk av det felles indikatorsettet som Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til.

Utviklingen i trafikkarbeidet i byområdet skal måles gjennom kontinuerlige reisevaneundersøkelser (RVU) supplert med en byindeks for årsdøgntrafikk i utvalgte registreringspunkter. Referanseåret for byvekstavtalen er xx.

Avtalepartene må bidra med finansiering av tilstrekkelig lokalt utvalg i undersøkelsen. Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget, mens lokale parter dekker den andre halvparten.

De samlede effektene skal som et minimum dokumenteres gjennom følgende indikatorer:

* Kontinuerlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportvirksomhetene og er en kortversjon av den nasjonale RVUen. By-RVUen gir informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Den gir også informasjon om utviklingen av reisene med kollektivtrafikk, sykling og gåing.
* Byindeks for vegtrafikk, basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Trafikkindeksen skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområder. Lettere næringstransport og gjennomgangstrafikk er tatt ut av trafikkindeksen da det er unntatt fra nullvekstmålet. Avtalepartene er enige i trafikkregistreringspunktene som er vist i vedlegg xx. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeidelsen av trafikkindeksen og rapportering av resultatene.
* Tellinger av reiser i kollektivtrafikken: Jernbanedirektoratet har ansvaret for innhenting av data fra togselskapene, mens fylkeskommunen har ansvaret for innhenting av data kollektivselskapene.
* Klimagassutslipp: Tall for utvikling av utslipp av klimagasser (CO2-ekvivalenter) fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Miljødirektoratets utslippsstatistikk.
* Andre innsatsområder følges opp gjennom:
  + Indikatorer for arealbruk
  + Indikatorer for parkering

Det skal rapporteres på indikatorer for arealbruk og parkering i xx kommuner.

Rapporteringsopplegg:

xx kommune og xx fylkeskommune har ansvaret for rapportering av indikatorene, med unntak av reisevaneundersøkelsen og trafikkindeksen som Statens vegvesen har ansvar for å rapportere.

Trafikkindeksen, trafikkarbeid og transportmiddelfordeling fra RVU og klimagassutslipp skal rapporteres årlig. Indikatorer for areal og parkering skal rapporteres hvert 2. år.

Det vises til indikatorveilederen for nærmere beskrivelse og operasjonalisering av indikatorene, samt rapporteringsopplegget.

**Styringssystem**

Det vises til modell for organisering av byvekstavtalene omtalt i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Byvekstavtalen er et samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunene, der alle partene bidrar innenfor sine ansvarsområder.

Politisk styringsgruppe er det øverste organet for byvekstavtalen, og ledes av statssekretæren fra Samferdselsdepartementet. Gruppa består også av representanter for politisk ledelse i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, xx fylkeskommune og kommunene xx. Den politiske styringsgruppa behandler fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter for byvekstavtalen.

Statens vegvesen ved Vegdirektøren har ansvaret for å lede en administrativ styringsgruppe (omtalt som administrativ koordineringsgruppe i Nasjonal transportplan 2018-2029). Staten skal også representeres av Jernbanedirektoratet og representanter for Fylkesmannen. Fylkesmannen skal ha hovedansvaret fra statens side for oppfølgingen av arealdelen i byvekstavtalen. Deltakelse fra de lokale partene avgjøres av de lokale partene selv.