



Buskerudbyen



BYVEKSTAVTALE FOR BUSKERUDBYEN

Faglig grunnlag for forhandlinger
15.11.2021



Innhold

1	Hovedgrep	6
2	Mål	9
3	Forslag til tiltak i byvekstavtalen.....	11
3.1	Bygger videre på det vi vet virker.....	11
3.2	Gjennomføre enkle og kostnadseffektive tiltak først	11
3.3	Samordnet areal- og transportplanlegging.....	12
	Regional plan for areal og transport.....	12
	Samarbeid om byutvikling	13
	Mobilitetsplaner i arealplaner	13
3.4	Kollektivsatsing	13
	Helhetlig satsing på kollektivtrafikk	13
	Videreføre satsingen på buss	13
	Samordnet takst- og billettsystem.....	14
	Fortsatt satsing på elektriske busser	14
3.5	Holdningsskapende arbeid for smarte reisevalg.....	15
	Barna først	15
	Grønnere reiser i arbeidslivet.....	16
	Samarbeid med lokale sykkelverksteder og caféer	16
3.6	Økt bruk av hjemmekontor og kontorfellesskap.....	16
3.7	Aktiv parkeringspolitikk	16
	Kommunenes parkeringspolitikk	17
	Fylkeskommunens parkeringspolitikk	17
	Statlige aktørers rolle for parkering som virkemiddel i avtaleområdet ..	17
	Privat parkering.....	17
	Innfartsparkering for sykkel og bil	18
3.8	Smart mobilitet og ny teknologi.....	19
	Sterke teknologimiljø gir fortrinn	19
	Digital delingsplattform.....	19
	Satsing på mobilitetspunkt.....	19
	Bysykler og mikromobilitet	20
	Fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken	20
	Aktiv signalprioritering for buss.....	20
	Proaktiv trafikkstyring for å slippe bussen forbi køen.....	20
	Autonome busser	20
	Bestillingstransport.....	21
	Smartere drift av sykkel- og gangveier og sanntidsinformasjon om vinterføre.....	21
	Prioritering av sykkel i lyskryss	22
	Bedre kartløsning for sykkel.....	22
	Smarte p-plasser.....	22
	Pilotprosjekt elferge	22

3.9	Bedre infrastruktur for de som går, sykler og tar buss	22
	Prioritering av innsats	22
	Stort behov for bedre tilrettelegging	23
	Endret bruk av infrastrukturen	23
	Reduserte fartsgrenser for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle	24
	Flere snarveier for gående	24
	Mindre forbedringstiltak for sykkel	24
3.10	Kommunevis oversikt over større investeringstiltak	27
	Lier	27
	Drammen	29
	Øvre Eiker	31
	Kongsberg	33
3.11	Togtilbud og knutepunktutvikling	34
4	Finansiering av porteføljen	39
4.1	Finansiering av tiltaksporteføljen	39
4.2	Statens bidrag	39
	Belønningsmidler	39
	Mindre investeringstiltak riksvei	39
	Mindre investeringstiltak stasjoner og knutepunkt	40
4.3	Viken fylkeskommune	40
	Investeringsmidler fylkesveg	40
	Drift av kollektivtransport	40
4.4	Kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg	40
	Lokal satsing på tiltak som bygger opp om nullvekstmålet	40
	Kommunenes investeringsmidler	40
	Eksterne anleggsbidrag – utbyggingsavtaler	41
4.5	Skisse til samlet finansieringsplan	41
5	Måloppnåelse	42
5.1	Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet de senere år	43
5.2	Effekter av tiltak i 2030	43
	Referansealternativ – trafikkutvikling mot 2030 uten tiltakspakke	43
	Byvekstavtale – trafikkutvikling mot 2030 med tiltakspakke	44
	Endringer i rammebetingelser vil kunne påvirke trafikkutviklingen	44
	Samlet effektvurdering	46
	Andre vurderinger	46
	Konklusjon	46
5.3	Indikatorer for oppfølging av byvekstavtale	46
6	Styring og gjennomføring	48
6.1	Styring og organisering	48
6.2	Porteføljestyling	48
7	Referanser	49

Forord

I Buskerudbyen samarbeider kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker, Kongsberg, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet om å løse felles utfordringer innen transport, miljø og arealutvikling. Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023 er fundamentet.

Siden 2010 har Buskerudbyen mottatt i overkant av én milliard kroner i statlige belønningsmidler. I samspill med målrettet lokal innsats, har belønningsmidlene bidratt til å nå nullvekstmålet gjennom å styrke kollektivtilbudet og gjøre det lettere å sykle og gå. Gjeldende avtale kalles Buskerudbypakke 1, og varer ut 2021. Samarbeidet har forpliktet seg til å arbeide for nullvekst i personbiltrafikken i avtaleperioden.

Staten er tydelig på at belønningsmidlene skal fases inn i byvekstavtaler på sikt. Byvekstavtaler innebærer at staten, fylkeskommunen og kommunene går sammen om å nå målene nedfelt i Stortingets klimaforlik og i Nasjonal transportplan.

Buskerudbyen er prioritert i Nasjonal transportplan 2022-2033 blant ni større byområder som kan forhandle med staten om byvekstavtale og belønningsmidler. Det er lokalpolitisk vedtatt i kommunene og fylket å jobbe for å få en slik avtale.

Byindeksen som måler personbiltrafikken viser at Buskerudbyen har oppnådd nullvekst i biltrafikken siden 2015. Det er utarbeidet et faglig grunnlag som underbygger at det er mulig å nå nullvekstmålet uten bruk av bompenger fremover, slik nye beregninger viser.

Dette dokumentet gir en kortfattet sammenstilling av det faglige grunnlaget som lokale parter i Buskerudbyen vil bruke i forhandlingene med staten om en byvekstavtale. Alle parter i samarbeidet har vært involvert og gitt nyttige innspill underveis i prosessen. Sammensetningen av tiltak er ikke et endelig forslag til tiltaksportefølje. Hvilke tiltak som skal gjennomføres avgjøres gjennom forhandlingene. Endelig avtale vil først foreligge etter behandling og eventuell godkjenning av kommunestyrene, fylkestinget og staten.

Buskerudbysamarbeidet



***Nye beregninger fra TØI og
Asplan Viak viser at nullvekstmålet
kan nås også fremover uten bompenger.
Det krever at Buskerudbyen styrker
satsingen. Det er også på tide
å tenke nytt.***



1 Hovedgrep

I et drøyt tiår har kommunene, fylket og staten jobbet sammen for å videreutvikle Buskerudbyen som en attraktiv, konkurransedyktig og bærekraftig byregion.

Mye er oppnådd. Og det er enda mer på gang som krever samarbeid og tilrettelegging over kommunegrensene: Det nye sykehuset og helseparken på Brakerøya. Fjordbyen Lier Drammen, med plass til 16.000 innbyggere og like mange arbeidsplasser. Utbyggingen av Drammen stasjon og dobbeltspor til Vestfold. Teknologimiljøet på Kongsberg som stadig vokser. Større planer om utvikling rundt knutepunktet i Hokksund og andre prioriterte utbyggingsområder i Buskerudbyen.

Ambisjonen er å bidra til klimavennlige byer og tettsteder som er gode å leve og jobbe i. Innbyggerne drar inn og ut av hverandres kommuner for å arbeide, handle og kose seg. Det skal være enkelt og effektivt å reise for folk og næringsliv i hele Buskerudbyen, også inn mot Osloregionen.

Samarbeidet har gitt resultater. Buskerudbyen

har klart å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken over mange år. Nøkkelen har vært målrettet satsing på felles areal- og parkeringspolitikk, knutepunktsutvikling, kollektivtilbud, sykkel og gange.

Nye beregninger fra TØI og Asplan Viak viser at nullvekstmålet kan nås også fremover uten bompenger. Det krever at Buskerudbyen styrker satsingen. Det er også på tide å tenke nytt.

Før pandemien var normalen køer i rushtiden på de viktigste innfartsårene. Bussen, næringstransporten og pendlerne stanget i samme kjørefelt. Foreldre kviet seg for å frakte barna til fritidsaktiviteter hvis det innebar å krysse Drammenselva med bil i ettermiddagstimen. Det tok for lang tid.

Frem mot 2050 er det ventet nesten 30.000 flere innbyggere i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg (SSB 2020). Uten nye tiltak blir det mer kø på de samme veiene. Det vil gi uheldige virkninger for miljø, trafiksikkerhet og transportkostnader. I dag går mesteparten av belønningsmidlene til forsterket bussdrift, med god effekt. I 2019 økte bussbruken



Buskerudbysamarbeidet har tatt inn over seg at de økonomiske ressursene er begrenset uten bom-penger. Det foreslås derfor ingen større veiprosjekt som vil føre til økt veikapasitet i byvekstvtalen. Dette vil også bidra positivt til nullvekstmålet.

med nær fem prosent. Busstilbudet er viktig å opprettholde. Men mer må til.

Buskerudbyen ønsker å være nytenkende for å nå målene også fremover. Et hovedgrep er å utnytte infrastrukturen vi allerede har på en smartere og bedre måte. Kollektivtilbudet skal bli mer sømløst. Smart mobilitet og ny teknologi har en sentral plass i forslaget til videre satsing for å gjøre alternativer til bilbruk mer konkurransedyktig. Her har Buskerudbyen et naturlig fortrinn med sterke teknologimiljø. Det legges opp til utstrakt samarbeid med næringslivet og offentlige virksomheter for å tilrettelegge for mer miljøvennlige reisevaner, hjemmekontor og lokale kontorfellesskap enn før pandemien.

Jernbanen er ryggraden i kollektivtilbudet i Buskerudbyen. I bybåndet fra Lier til Kongsberg er det ti jernbanestasjoner. Det skal bli enda enklere å komme seg til kollektivknutepunktene, med gode muligheter til overgang mellom buss, tog, sykkel eller bil. Eksempel på foreslåtte tiltak er flere pendlerparke-ringer og mobilitetspunkt med delebiler, bysykler, mikromobilitet, sykkelverksted og pakkeautomater.

I dag er over halvparten av bybussene i Drammen allerede elektriske. Det foreslås fortsatt satsing på elektrifiseringen både av hensyn til klima og nærmiljø. Det foreslås også et raskere busstilbud med hyppige avganger gjennom Drammen sentrum til det nye sykehuset på Brakerøya.

En selvkjørende elektrisk bybuss har vært testet ut i samarbeid med teknologimiljøet på Kongsberg de siste årene. Fra høsten 2021 fortsetter testingen i bygatene i Drammen. Denne pionervirksomheten foreslås videreført.

Elbysykelordningen, som er lansert som et pilotprosjekt i Lier og Kongsberg høsten 2021, planlegges utvidet til Øvre Eiker og Drammen.

Det foreslås å satse på utvikling av en mobilitetsplattform hvor ulike transportmåter blir lett tilgjengelig uavhengig av hvem som eier og drifter tjenesten. I en slik tjeneste kan det også bygges inn fordelsprogrammer.

I samarbeid med blant annet Testarena Kongsberg By & Lab, planlegges det å teste ut autonome drifts-

Det foreslås sterk satsing på knutepunktsutvikling i forslag til byvekstvtale for Buskerudbyen.



maskiner for å heve standarden på sykkelveier og fortau. Det foreslås å etablere tjenester som formidler informasjon om tilstand på gang- og sykkelvei i sanntid, som kan være særlig nyttig vinterstid.

Buskerudbyen vil også gjøre mer av det vi vet virker.

Bærebjelken vil fortsatt være god oppfølging av felles areal- og transportplan, parkeringstiltak, buss-tilbudet med blant annet 7-10 minutters avganger i rush på de mest brukte rutene og mer tilrettelegging for sykkel og gange.

En omfattende jobb er gjort for å velge ut forslag til infrastrukturtiltak i alle kommunene som vil styrke gange, sykkel og kollektivtransport, rangert ut fra bidrag til nullvekstmålet.

Det foreslås å prioritere utbygging av de delene i sykkelveinettet som mangler og gir størst effekt. Ved å bygge ut om lag 40 km med sykkelvei i Buskerudbyen, kan en få til over 250 km samlet sykkelveinett som henger bedre sammen enn dagens tilbud.

Buskerudbyen skal bygge aktivt opp under statens øvrige satsinger i byområdet på jernbane og sykehus, og vil i enda større grad forsterke gode tiltak hos partnerne og lokale aktører som bidrar til målene.

Buskerudbysamarbeidet har tatt inn over seg at de økonomiske ressursene er begrenset uten bompenger. Det foreslås derfor ingen større veiprojekt som vil føre til økt veikapasitet i byvekstavtalen. Dette vil også bidra positivt til nullvekstmålet.

Tiltaksporteføljen innrettes med vekt på måloppnåelse. Buskerudbyen bygger prioriteringene på en metode som brukes av Statens vegvesen og Viken fylkeskommune, som kalles firetrinnsmetodikken. Det betyr at en forsøker å nå målene med de enkleste og billigste tiltakene før en vurderer større, dyrere og mer arealinngripende tiltak, som for eksempel større veiprojekt.

En byvekstavtale vil gi en mer forutsigbar og større økonomisk ramme i årene som kommer, som er spesielt viktig for busstilbudet og sykkelveinettet. Den vil være et viktig fundament i den videre utviklingen av byområdet, og kan endre seg i takt med behov gjennom nye forhandlinger og rulleringen av NTP.

Å få en byvekstavtale på plass er avgjørende for at kommunene, fylkeskommunen og staten i samarbeid skal nå felles mål også fremover.

Oppsummering av foreløpig skisse til mulig portefølje for Byvekstavtale Buskerudbyen. Mill. 2021-kr.

Tiltak	Mill. kr
LOKALE OG FYLKESKOMMUNALE TILTAK/FINANSIERING	
Konsentrert arealbruk i prioriterte utviklingsområder	*
Mobilitetsplaner i arealplaner	*
Økt tilrettelegging for hjemmekontor og kontorfellesskap	*
Aktiv parkeringspolitikk	*
Lokale og fylkeskommunale midler til gange, sykkel og kollektivtiltak	2 541
Sum lokale og fylkeskommunale midler	2 541
STATLIGE TILTAK/FINANSIERING	
Belønningsmidler	
Videreføre og videreutvikle forsterket busstilbud	680
Innføring av elbusser/høystandard busstilbud	120
Kampanjer, holdningsskapende arbeid og innbyggerdialog	39
Smart mobilitet, ny teknologi og mer effektiv utnyttelse av infrastruktur	126
Sum belønningsmidler	965
Tilskudd til billigere kollektivbilletter	
Billigere/bedre kollektivbilletter	227
Mindre investeringstiltak riksvei	
Infrastrukturtiltak for gange, sykkel og kollektivtrafikk	1 100
Mindre investeringstiltak jernbane	
Stasjoner og knutepunkt	250
Sum statlige midler	2 541
Foreløpig totalsum lokale, fylkeskommunale og statlige midler	5 082

*Egeninnsats og virkemidler utført av partene, gir ikke budsjettmessige kostnader i byvekstavtalen.

2 Mål

Buskerudbysamarbeidet handler først og fremst om å sikre innbyggerne god livskvalitet gjennom et vel-fungerende transporttilbud og godt miljø. Det stiller krav til tett samarbeid mellom partnerne om effektivt virkemiddelbruk.

Hovedmålet for en byvekstavtale for Buskerudbyen er det reviderte nullvekstmålet:

«I byområdene skal klimagass-utslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv areal- bruk og ved at veksten i person-transporten tas med kollektiv-transport, sykling og gange.»

I tillegg skal tiltakene i byvekstavtalen bidra til å nå øvrige mål i Nasjonal transportplan (NTP) om 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 allerede forpliktet seg til nullvekstmålet gjennom belønningsavtalen.

Visjonen for samarbeidet er at Buskerudbyen skal utvikles til en bærekraftig og konkurransedyktig byregion av betydelig nasjonal interesse. I tillegg til nullvekstmålet, er det vedtatt følgende fire hovedmål i Samarbeidsavtalen for Buskerudbyen:



Hovedmål i samarbeidsavtalen for Buskerudbyen.

Samarbeidsavtalen har fem prioriterte resultat-områder:

1. Attraktiv by- og tettstedsutvikling og en areal- utvikling med mindre behov for biltransport
2. Effektive transportløsninger for næringslivet
3. Kollektivtransporttilbud som kan konkurrere med bilen
4. God tilrettelegging for sykkel som transport- form
5. Reduksjon av klimagassutslipp fra transport



Ut fra nye analyser utført av TØI og Urbanet Analyse, vil Buskerud-byen med denne prioriteringen nå nullvekstmålet uten nye store samferdselsprosjekter og bompengefinansiering.



3 Forslag til tiltak i byvekstavtalen

3.1 Bygger videre på det vi vet virker

Buskerudbyen vil bygge videre på de gode erfaringene samarbeidet har hatt med å nå nullvekstmålet siden 2015 gjennom god oppfølging av arealutvikling, parkeringstiltak, satsing på busstilbud og tilrettelegging for gange og sykkel i tråd med *Regional plan for areal og transport Buskerudbyen 2013-23*. Alle parter forplikter seg til å følge opp denne planen i egne kommuneplaner.

Arbeidet med å utvikle et helhetlig mobilitetstilbud med samordnede informasjons- og betalingsløsninger fortsetter. Det skal skapes et enda bedre samspill mellom ulike kollektive transportmidler, gange, sykkel og delte mobilitetsløsninger som delebil, bysykkel og mikromobilitet. Målet er sømløs mobilitet.

Tiltaksområdene i en helhetlig virkemiddelbruk er illustrert i figuren nederst på siden og omtalt videre i dette kapitlet.

3.2 Gjennomføre enkle og kostnads-effektive tiltak først

Buskerudbyen bygger prioriteringene på firetrinnsmetodikken, en metode som anvendes av Statens

vegvesen og Viken fylkeskommune. Det innebærer at en forsøker å nå målene med de enkleste og billigste tiltakene før en vurderer større, dyrere og mer arealinngripende tiltak, som vist i figuren under.

Tiltak som påvirker reisebehov og reisemiddelvalg

Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur

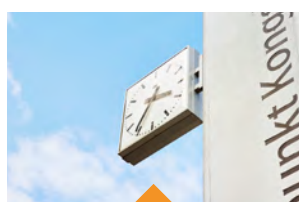
Forbedringer av eksisterende infrastruktur

Nyinvesteringer og større ombygginger

Dette er også i tråd med anbefalingene fra regjeringens ekspertutvalg for teknologi i fremtidens transportsystem. Satsingen på å gjøre alternativer til personbil mer konkurransedyktig er i tråd med anbefalingene i Statens vegvesens byutredning trinn 2.

Det foreslås å prioritere tiltak som påvirker transport-

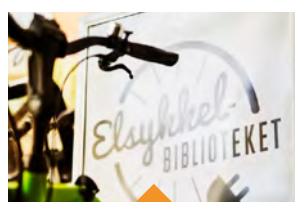
Oversikt over tiltaksområdene.



Regional plan for areal- og transport



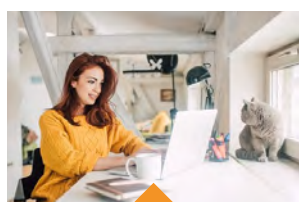
Satsing på kollektivtransport



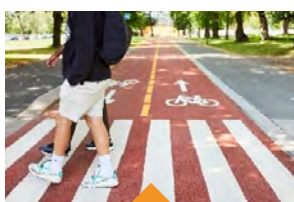
Holdningsskapende arbeid for smarte reisevalg



Smart mobilitet og ny teknologi



Økt bruk av hjemmekontor og kontorfellesskap



Bedre infrastruktur for gange, sykkel og kollektivtrafikk



Aktiv parkeringspolitikk



Togtilbud og knutepunktutvikling

behovet og valg av transportmidler. Det omfatter blant annet konsentrert arealutvikling ved kollektivknutepunkt, godt busstilbud, aktiv parkeringspolitikk, økt tilrettelegging for hjemmekontor og holdnings-skapende arbeid.

I tillegg prioriteres tiltak som utnytter ny teknologi og eksisterende infrastruktur på en effektiv måte og som optimaliserer transporttilbudet. Det kan for eksempel være å ta i bruk delingsplattformer, mobilitetspunkt, aktiv signalprioritering for kollektivtrafikanter og sykkel, autonome busser og endre bruken av eksisterende veiareal.

Videre prioriteres mindre investeringer i infrastruktur som supplerer og kompletterer eksisterende infrastruktur for å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. Det kan være å bygge manglende lenker i sykkelveinettet, snarveier for gående eller kollektivfelt og oppgradering av holdeplasser.

Ut fra nye analyser utført av TØI og Urbanet Analyse, vil Buskerudbyen med denne prioriteringen nå nullvekstmålet uten nye store samferdselsprosjekter og bompengefinansiering.

3.3 Samordnet areal- og transportplanlegging

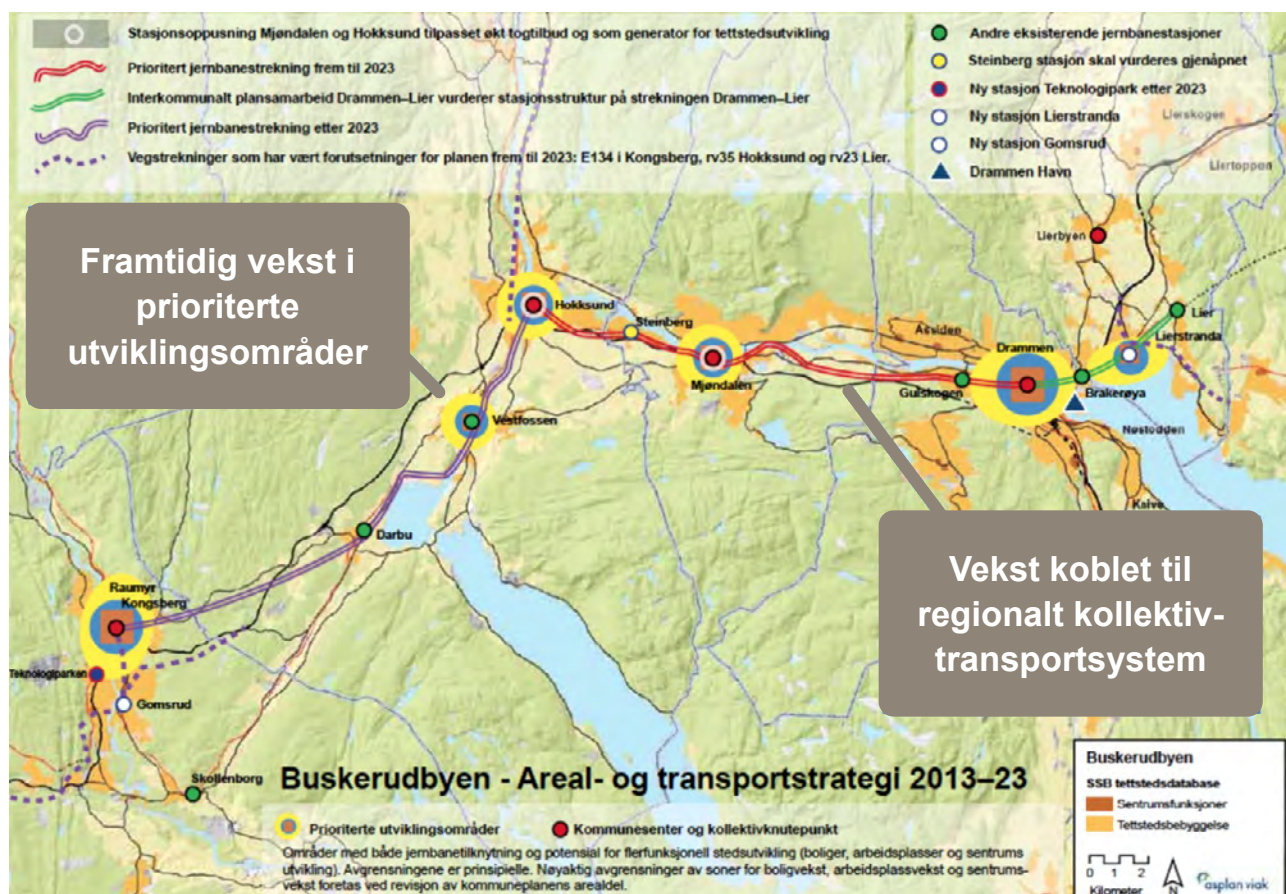
Regional plan for areal og transport

Buskerudbyen var tidlig ute med en felles regional areal- og transportplan som har gitt gode resultater. Planen legger opp til en arealbruk som reduserer reisebehovet og legger til rette for grønne reiser. Fortetting skal skje med kvalitet og gi gode bomiljøer.

Et sentralt element er konsentrert arealbruk rundt stasjoner og knutepunkter med bredt tjenestetilbud. Det gir kortere avstand mellom daglige gjøremål og til kollektivtilbudet. Dermed kan flere dekke sitt reisebehov til fots, med sykkel og kollektivtrafikk. Det gir også bedre markedsgrunnlag for kollektivtilbud og delte mobilitetsløsninger som bysykkel og bildeling. Slik kan også de som ikke har tilgang til bil, få bedre mobilitetstilbud.

Statlig, regional og kommunal planlegging skal bygge opp om dette sammen. Viktige planer i tillegg til Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 er kommunenes arealplaner, Vikens regionale plan for areal og mobilitet, samt partenes planer for lokalisering av egne virksomheter.

Hovedstrategien i den regionale planen for Buskerudbyen er å legge til rette for framtidig vekst i de seks prioriterte utviklingsområdene Kongsberg, Vestfossen, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Lier.



Strategiske grep i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023.

og Lierstranda (jf. figuren forrige side). Strategien legger opp til at det meste av bolig- og næringsutvikling, med unntak av plass- og transportkrevende næringsliv, skal konsentreres her. Dette er områder som er knyttet sammen til resten av Østlandet med jernbane.

Det er utarbeidet et revidert handlingsprogram til areal- og transportplanen for perioden 2020-23 med planlagt behandling i fylkestinget høsten 2021. ATM-utvalget (politisk styringsgruppe i Buskerud-bysamarbeidet) går inn for å revidere planen innen utgangen av 2023.

Samarbeid om byutvikling

Kommunene i Buskerudbyen kjennetegnes ved stor aktivitet innen eiendoms- og byutvikling i regi av både offentlige og private aktører. Som planmyndighet og samfunnsutviklere vil partnerne i Buskerudbyen søke samarbeid om byutvikling og smarte mobilitetsløsninger i tråd med Regional plan for areal og transport Buskerudbyen 2013-2023.

Mobilitetsplaner i arealplaner

For å bevisstgjøre og tilrettelegge for nye reisevaner og tjenester i nye, større utbyggingsprosjekt, foreslås det at partene i Buskerudbyen innfører krav til mobilitetsplaner i reguleringsplaner over en viss størrelse etter mønster fra Lier og Stavanger kommune.

Mobilitetsplanene skal bidra til at nye utbyggingsprosjekt bidrar til målet om nullvekst i personbiltrafikken. Mobilitetsplanene skal beskrive gjeldende tilbud og aktuelle tiltak for gående, syklende, kollektivtransport, personbil, varebil og parkering som gjør at utbyggingen bidrar til måloppnåelse.

3.4 Kollektivsatsing

Helhetlig satsing på kollektivtrafikk

Buskerudbyen vil bygge videre på de gode erfaringene med satsing på buss- og togtilbudet. Antall kollektivreiser i området økte med 24 prosent fra 2013 til 2019 (før pandemien), som var langt mer enn befolkningsveksten på seks prosent. I samme periode hadde personbiltrafikken tilnærmet nullvekst.

Det skal satses videre på utvikling av et mer sømløst mobilitetstilbud hvor det er enkelt og effektivt å reise uten egen bil. Det skal bli lettere å finne reiser, kjøpe billetter og foreta omstigning mellom ulike kollektive, delte eller egne transportmidler.

Utvikling av mobilitetspunkter og andre former for delte mobilitetsløsninger skal gjøre det enklere å komme til og fra stasjonene.

Videreføre satsingen på buss

En stor andel av belønningsmidler har vært brukt til å forbedre busstilbudet i Buskerudbyen med blant

Et styrket busstilbud for å øke konkurransekraften mot bilen vil utgjøre en stor andel av byvekstavtalen. Illustrasjonen fra Multiconsult viser hvordan et høystandard busstilbud kan se ut.





Hurtigladdestasjon for elbuss er også etablert ved Mjøndalen stasjon. Elbusser utgjør nå over halvparten av bybussene i Drammen.

annet flere avganger og økt kapasitet. Det foreslås at busstilbudet videreutvikles i byvekstavtalen. Lengre avtaleperiode gir nødvendig forutsigbarhet om framtidig kollektivtilbud.

Rutetilbudet er forsterket i alle kommunene, og særlig på tunge linjer inn mot knutepunktene. De mest brukte linjene har fått syv-ti minutters frekvens.

Pandemien og tiltakene mot den førte til et kraftig fall i bruken av kollektivtrafikk. Bruken av kollektivtrafikk er på vei opp igjen høsten 2021. Det er stor usikkerhet om og eventuell hvilke varige endringer det vil bli i reisevaner, og om det det kan gi utfordringer med å finansiere kollektivtilbudet på sikt. Dette er en felles utfordring for norske byområder som kan kreve nasjonale grep. Det vil trolig bli behov for effektivisering av kollektivtilbudet, utvikle nye finansieringsordninger og nye billett-konsepter som gjør det mer lønnsomt å reise kollektivt også for dem som ikke gjør det hver dag. Dette vurderes nærmere i utredning av nytt takst- og billettsystem omtalt under.

Samspillet mellom kollektivtrafikk, gange, sykkel og nye mobilitetsløsninger vil bli enda viktigere fremover, og omtales nærmere i kapitler om smart mobilitet.

I tillegg har belønningsmidler blitt brukt til sanntidsinformasjon om rutetilbudet på mobil og skjermer på holdeplasser. Disse satsingene foreslås videreført i hele avtaleperioden for en ny byvekstavtale.

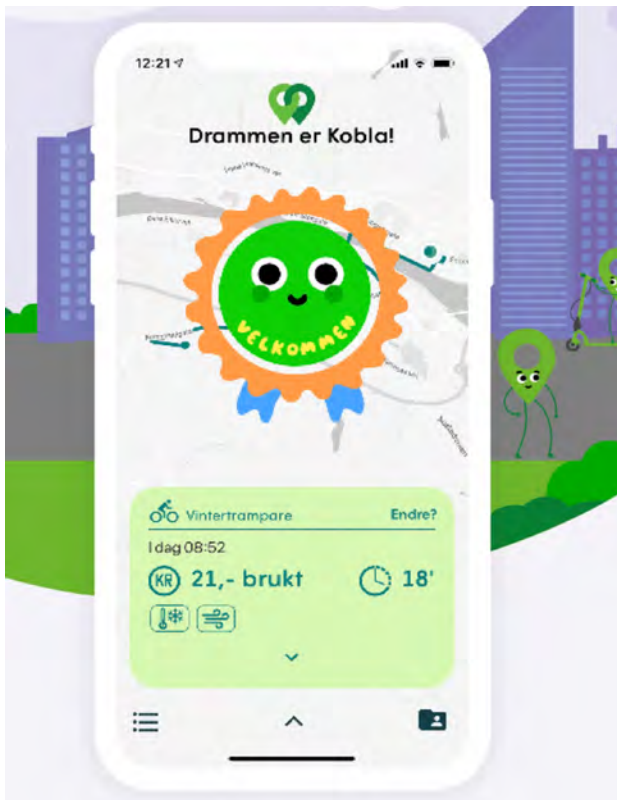
Samordnet takst- og billettsystem

Kollektivreisende i Buskerudbyen må i dag forholde seg til ulike pris- og takstsystem på mange grensekryssende reiser og på overgang mellom buss og tog. For å oppnå mer sømløse reiser, har Viken fylkeskommune og Oslo kommune bestilt en utredning av felles pris- og betalingsmodell. Ruter, Brakar og Østfold kollektivtrafikk samarbeider om utredningen, som skal ferdigstilles innen utgangen av 2021. Deretter skal Viken og Oslo ta stilling til hvilken modell det ønskes å gå videre med.

I dag mottar Buskerudbyen om lag 20 mill. kr i året i tilskudd til reduserte kollektivtakster, som kommer i tillegg til ordinære belønningsmidler. Midlene er brukt for å redusere prisen på månedskort og enkeltbilletter i sone 1. Det foreslås at midlene videreføres i en byvekstavtale, og prioriteres til taksttiltak på bakgrunn av utredningen.

Fortsatt satsing på elektriske busser

Det har vært satset tungt på elektriske busser i Buskerudbyen med delfinansiering av belønningsmidler. Nå går over halvparten av bybussene i Drammen på strøm. Elektrifisering av bussparken bidrar til mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp og gir økt komfort for reisende. Det foreslås å legge inn delbidrag fra byvekstavtalen dersom det er nødvendig for å elektrifisere resten av bussparken.



Mobilitetsappen Kobla, utviklet av et drammens-firma, er sentral i ny satsing.

Det er ventet lavere investerings- og driftskostnader for elbusser på sikt som følge av stordriftsfordeler i produksjon, ny teknologi (særlig innen batterier), og mer energieffektive motorer og billigere «drivstoff». Det ventes å gi rom for å forbedre busstilbudet utover i avtaleperioden, og foreslås benyttet til å tilpasse busstilbudet der det bidrar til økte kollektivandeler og nullvekstmålet. Aktuelle tiltak er blant annet etablering av høystandard busstilbud med hyppige avganger og god fremkommelighet i aksene Mjøndalen - Solbergelva – Drammen sentrum – nytt Sykehus/Fjordbyen, forbedring av rutetilbudet til Gulskogen, Åskollen/Kniveåsen, Fjell og Bera, samt langs Svelvikveien.

3.5 Holdningsskapende arbeid for smarte reisevalg

For å bidra til å opprettholde nullvekstmålet på lang sikt, jobbes det aktivt i Buskerudbyen med kunnskapsbygging, holdningsskapende tiltak og mobilitetsveiledning.

Et eksempel er Buskerudbyens mest populære kampanje de siste årene, «Pigg med pigg». Her gis det bort ett piggdekk, enkel vinterservice og omlegging, mot at mottakeren betaler ett dekk selv. Totalt rundt 3200 sykler er gjort vinterklare i samarbeid med lokale sykkelverksteder.

Skoler, større offentlige og private virksomheter og arbeidsplassklynger er også viktige målgrupper.

Hverdagsreiser er mer forutsigbare og enklere å tilrettelegge for.

Erfaringer fra eget og andre byområder er at holdningsskapende tiltak har mer varig effekt hvis de skjer i trosspann med utviklingen av transporttilbudet. Skal folk endre holdninger og reisevaner, er det avgjørende å ha et godt utviklet kollektivtilbud og gode løsninger for gange og sykkel. Holdningsskapende arbeid bør i stor grad knyttes til konkrete tiltak som ny infrastruktur, lansering av smart mobilitet og prisendringer.

Barna først

Buskerudbyen har som mål at 80 prosent av alle elever skal gå eller sykle til skolen. Det er et stykke igjen, men vi ser at antallet er oppnåelig under «Aktiv på skoleveien» og «Beintøft». Kampanjene er en del av en rekke tiltak som gjøres i Buskerudbyen under paraplyen «Barna først» for å få flere barn og unge til å sykle og gå, og for å øke kunnskapen om å ferdes trygt i trafikken. Satsingen foreslås videreført i byvekstavtalen.



Våren 2021 startet et nytt pilotprosjekt, «Klar, ferdig, sykkel» rettet mot barn, i tråd med ambisjonen i Barnas transportplan (NTP 2022-2033) om bedre trafikksikkerhet for barn og unge. I løpet av få uker ble flere hundre barnesykler fikset opp gratis i samarbeid med sykkelverksteder i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg. Mens barna satt på skolebenken, fikk syklene vårpuss i skolegården. Skolebesøk opp gjennom årene har vist at mange barnesykler dessverre er i dårlig stand, og dermed gjør det mindre trafikksikkert og attraktivt å sykle. Dette foreslås utviklet videre.

Grønnere reiser i arbeidslivet

Kunnskapsdeling og samarbeid med lokalt næringsliv er viktig for Buskerudbysamarbeidet. Det inkluderer ulike konkrete tiltak for å få ansatte til å redusere reiser med bil til fordel for sykkel, gange og kollektivtransport. Våren 2021 begynte arbeidet med mobilitetskonseptet «Grønn Jobbvei», hvor Buskerudbyen vil inngå avtaler med bedrifter, organisasjoner og offentlige arbeidsplasser.

Alle ansatte i Grønn Jobbvei-bedrifter får tilbud om mobilitetsappen Kobla, som er utviklet av drammensfirmaet ved samme navn. Gjennom appen kan de ansatte få tett og motiverende oppfølging, oversikt over effekten av egne reiser og bonuspoeng som kan veksles inn i ulike belønninger. Tilbud om blant annet leasing av elsykler, foredrag og «eventer» er også inkludert.

«Grønn jobbvei» er i første omgang et pilotprosjekt, men ønskes videreført i byvekstavtalen dersom resultatene svarer til forventningene.

Samarbeid med sykkelverksteder og caféer

Buskerudbyen vil fortsette å samarbeide med lokale sykkelverksteder, sykkelbutikker og velledige organisasjoner om ulike mobilitetstilbud. Det er viktig å bidra til å opprettholde et bredt tilbud av ulike sykkelaktører i hele området vårt, og dermed tilrettelegge for økt sykkelbruk. Derfor er også alle filialene av Elsykkelbiblioteket, hvor innbyggerne kan teste en elsykkel i 12 dager, drevet i samarbeid med private aktører. Et annet eksempel er «Jovelo», som er et samarbeidsprosjekt under utvikling mellom en privat aktør, Drammen kommune og Buskerudbyen. Målet er å etablere et sykkeltreffpunkt ved Drammen stasjon som også skal være en sosial møteplass og bidra til utvikling av sykkelkulturen.

Samarbeidet er avgjørende for at mange av kampanjene og tiltakene skal kunne gjennomføres i alle kommunene.

3.6 Økt bruk av hjemmekontor og kontorfellesskap

Koronapandemien 2020/21 har vist et stort potensial for redusert reisevirksomhet, særlig for arbeidsreiser i rush. Økt bruk av hjemmekontor og videomøter har redusert arbeids- og tjenestereiser. Undersøkelser viser at mange ønsker å fortsette med mer hjemmekontor enn tidligere, men de færreste ønsker kun hjemmekontor.

Som et bidrag til nullvekstmålet, foreslås det at kommunene, Viken fylkeskommune og statlige virksomheter i Buskerudbyen legger til rette for at ansatte med arbeidsoppgaver som er egnet for hjemmekontor eller kontorfellesskap kan gjøre det i fremtiden. Med flere lokale kontorfellesskap, kan flere gå eller sykle til jobben i nærmiljøet, fremfor å pendle langt med motorisert transport.

Partene vil oppfordre private virksomheter til det samme. Det legges opp til et nært samarbeid mellom arbeidsgivere og fagforeninger om gjennomføring. Det kan bli behov for å endre regelverk og avtaler for eksempel knyttet til kjernetid på arbeidsplass. Det kan også bli aktuelt med forsøksordninger med evaluering av konsekvenser for ansatte, arbeidsgivere og trafikken før det innføres som varige ordninger.

Tiltaket vil ikke gi kostnader for Byvekstavtalen, men analyser fra TØI og Asplan Viak viser at dette kan være et effektivt virkemiddel for å nå nullvekstmålet og redusere rushtidstoppe på vei og i kollektivtrafikken.

3.7 Aktiv parkeringspolitikk

Parkeringspolitikken har stor betydning for reisevaner og mobilitet. Antall parkeringsplasser og eventuelle tidsbegrensninger eller prising, kan påvirke valg av reisemiddel, reisetidspunkt og reisemål og dermed biltrafikken. Trygge parkeringsmuligheter for sykkel ved arbeidsplasser, skoler og kollektivknutepunkt kan bidra til at flere velger sykkel på hele eller deler av reisen. En målrettet parkeringspolitikk vil kunne gi viktige bidrag til målene for Buskerudbyen.

Buskerudbykommunene og fylkeskommunen har lang tradisjon for samarbeid om parkering. I 2010 ble en felles parkeringsstrategi for Buskerudbyen vedtatt. Strategien omfattet blant annet prioritering av korttidsparkering foran arbeidsplassparkering i sentrumsområdene, og reduksjon i antall parkeringsplasser i samme områder.

Strategien ble fulgt opp i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–2023, hvor det ble enighet om en gradvis utvikling av en samordnet parkeringspolitikk. Parkeringspolitikken skal brukes for å utvikle attraktive byer og tettsteder, samtidig som den skal begrense unødvendig privatbilbruk og skjerme sentrum og boligområder for biltrafikk.



Pendlerparkeringer, som denne i Lier, er en viktig del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen.

Kommunenes parkeringspolitikk

Kommunene har i stor grad fulgt opp de overordnede strategiene gjennom blant annet å redusere normer for parkering i sentrale områder, og innført regulering av parkering i sentrumsområder som prioriterer handel og service framfor arbeidsparkering.

Tidligere Drammen kommune vedtok ny parkeringsstrategi og nye parkeringsnormer i 2018. Parkerings tiltakene rettes primært mot arbeidsreiser – ikke handle- og fritidsreiser. Makstid ble redusert og prisen på gateplan økt, slik at p-hus ble mer attraktivt. Gratis gateparkering for elbiler ble omgjort til halv takst. Krav til antall p-plasser i parkeringsnormene er redusert for de fleste formål, og sentrumssonen med lavere normer er utvidet.

Drammen og Kongsberg er parkeringskommuner og håndhever regelverket selv, mens Lier kommune og Øvre Eiker kommune ikke har denne myndigheten. Det er tidsbegrensning på parkering i sentrumsområdene i Hokksund og Lierbyen. Kommunene jobber for å bli parkeringskommuner og inngå interkommunalt samarbeid om dette for å kunne håndheve parkeringsregelverket mer effektivt.

Fylkeskommunens parkeringspolitikk

Viken fylkeskommune følger opp parkeringspolitikken i tråd med Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018-2035 i egne planer, og gjennom oppfølging av kommunale planer. Parkeringstilbudet ved fylkeskommunale, publikumsrettede virksomheter, videregående skoler og kontorarbeidsplasser utformes slik at det bidrar til nullvekstmålet. Eksempelvis

er det innført avgiftsparkering for biler og etablert sykkelhotell for ansatte ved fylkeshuset i Drammen.

Statlige aktørers rolle for parkering som virkemiddel i avtaleområdet

Det foreslås lagt til grunn at parkering ved statlige arbeidsplasser følger samme prinsipper som parkeringspolitikken i avtaleområdet. Staten skal som hovedregel lokalisere statlige publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser, og utforme parkeringstilbudet for sykkel og bil, slik at det bidrar til nullvekstmålet. Det foreslås at Statsforvalteren sammen med statens virksomheter skal ha en samordnet parkeringspolitikk for egne arbeidsplasser i avtaleområdet.

Privat parkering

En stor andel av parkeringsplassene disponeres av private aktører. De dekker et stort spenn av formål som butikker, kjøpesentre, arbeidsplasser og boliger. Kommunene kan påvirke antall parkeringsplasser for alle typer eiendommer gjennom fastsettelse av parkeringsnormer og oppfølging i reguleringsplansaker. Det er imidlertid et langsiktig virkemiddel siden det gjelder kun for nye eller ombygde bygg.

Reisevaneundersøkelsene viser at en stor andel yrkesaktive har gratis parkering hos arbeidsgiver i Buskerudbyen – også i sentrumsområdene. Det foreslås samarbeid med offentlige og private virksomheter for å utvikle avtaler/ordninger som stimulerer til høyere andel grønne jobbreiser. «Grønn jobbvei» er eksempel på en slik ordning.

Det foreslås satt av midler i en byvekstavtale for videreutvikling av innfartsparkering for sykkel og bil ved stasjoner og viktige bussholdeplasser i Buskerudbyen

Innfartsparkering for sykkel og bil

Pendlerparkering og annen innfartsparkering for bil og sykkel er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen. Det gir dem som bor utenfor gangavstand fra stasjoner, eller som mangler buss-tilbud, mulighet til å kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen. Innfartsparkering gjør kollektivtilbudet tilgjengelig for flere, og gjør det enklere å kombinere en kollektivreise med andre ærend.

Flere pendlerparkeringsplasser er etablert i Buskerudbyen med belønningmidler basert på vedtatt *Felles strategi for innfarts- og pendlerparkering* (2016).

De fleste innfartsparkeringsplassene for bil ved jernbanestasjonene er høyt utnyttet på hverdager, og har lite eller ingen ledig kapasitet (før pandemien). Mange opplever at det er vanskelig å finne ledig plass dersom en ikke er tidlig ute. Samtidig viser undersøkelser at mange av dem som parkerer bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonene. Ved for eksempel å bruke sanntidsinformasjon om ledige p-plasser, kan letekjøring og bomturer reduseres.

Videre kan dagspris for parkering være aktuelt noen steder for å sikre at de som trenger parkering mest, kan få tilgang til det, selv om de ikke har mulighet til å komme tidlig. Det kan for eksempel være dersom en må levere barn i barnehage.

Det er også aktuelt å se nærmere på hvordan pris- og billettsystemet for kollektivreiser kan utvikles slik at det blir mer attraktivt å reise kollektivt hele veien, eller å parkere ved en stasjon nærmere bosted eller hvor arealutfordringene er mindre.

Det har vært gjort en stor innsats med sykkelhotell, parkeringsbokser og andre gode sykkelparkeringsplasser ved jernbanestasjoner og større kollektivknutepunkt i Buskerudbyen. Det er behov for å videreføre arbeidet med flere attraktive sykkelparkeringsplasser ved stasjoner, holdeplasser og viktige målpunkter. Dette blir enda viktigere framover som følge av at flere har dyre elsykler, lastesykler og tilhengere. Mangel på trygg sykkelparkering er for mange en barriere for sykling. Det er også behov for å tilrettelegge bedre for helårs sykling, for eksempel med frostfri sykkelparkering.

I tillegg til dette ved Lier stasjon, er det etablert fem sykkelhotell ved jernbanestasjoner i Buskerudbyen. Det er behov for flere trygge sykkelparkeringer.



Det foreslås satt av midler i en byvekstavtale for videreutvikling av innfartsparkering for sykkel og bil ved stasjoner og viktige bussholdeplasser i Buskerudbyen.

3.8 Smart mobilitet og ny teknologi

Sterke teknologimiljø gir fortrinn

Buskerudbyen ønsker en sterk satsing på tiltak innen ny teknologi og smart mobilitet for å gi bedre tjenester og utnytte eksisterende infrastruktur på en smartere måte. Tiltakene som foreslås er på ulik modenhetsnivå. Det legges i stor grad opp til forsøksprosjekter for å få kunnskap og innsikt før det tas beslutning om å iverksette i større skala. Nasjonale og regionale strategier legger vekt på en helhetlig og bærekraftig tilnærming til mobilitet der alle transportmidler ses i sammenheng.

Samarbeidet trekker veksler på innovative miljøer og bedrifter i området som driver frem ny teknologi innen mobilitet, autonomi, sensorer og kommunikasjon. Miljøene har vært involvert i arbeidet med å identifisere aktuelle tiltak i byvekstavtalen. Noen eksempler er Kongsberg Teknologipark – med blant annet Applied Autonomy, Semcon, SAMS Norway, Vicotee og Testarena Kongsberg by & Lab. Ny teknologi prøves ut i flere mobilitetsprosjekter som Brakar driver, blant annet selvkjørende busser og bestillingstransportløsningen HentMeg. Drammen kommune er med i nettverkene FutureBuilt og Smartbyene. I tillegg bidrar forskningsinstitusjoner som Universitet i Sørøst-Norge (USN), Sintef og

TØI med viktig forskning innen mikromobilitet og ny teknologi.

Digital delingsplattform

Det foreslås å satse på utvikling av en mobilitetsplattform som gir tilgang til flere transporttjenester som vil gi enklere hverdagslogistikk. Det skal bli lettere å reise uten egen bil i Buskerudbyen. Ulike transportmåter skal bli lett tilgjengelig uavhengig av hvem som eier og drifter tjenesten. Det skal bli enklere å planlegge og gjennomføre reiser ved å kombinere ulike transportmidler på en sømløs måte. I en slik tjeneste kan det også bygges inn fordelingsprogrammer og belønningssystemer.

Satsing på mobilitetspunkt

Det foreslås mobilitetspunkt på alle jernbanestasjoner og viktige start- og målpunkt i Buskerudbyen. Mobilitetspunktene skal gi tilgang til delte mobilitetsløsninger som elbiler, elsykler og eventuelt elsparkesykler.

I tillegg kan det ved enkelte mobilitetspunkt etableres tilleggstjenester som sykkelverksted og pakkebokser for enkel henting av varer. Det kan også være aktuelt å supplere med bestillingstransport med autonome kjøretøy.

Det legges opp til at mobilitetspunkt kan utvides eller suppleres i takt med økt etterspørsel. Det er naturlig å starte med pilotprosjekt ved stasjoner og større arbeidsplassområder. Etter hvert foreslås etablering av flere mobilitetspunkt ut fra nærhet til arbeids-

Eksempel på mobilitetspunkt på Filipstad i Oslo, et pilotprosjekt fra 2019 – 2021 i regi av STOR-prosjektet, der MoveAbout, Bike Fixx, Ruter, Oslo kommune og Statens vegvesen samarbeider. Illustrasjon: Ruter



plasser, skole, barnehage, butikker og servicefunksjoner og potensial for byutvikling.

Målet med mobilitetspunkt er at flere kan erstatte en bilreise med delte mobilitetsløsninger. Studier viser at de som bruker delebil bruker bilen 30 prosent mindre enn de som bruker egen bil.

Bysykler og mikromobilitet

Det er behov for å utvikle et tilbud hvor flere reisemåter kan spille sammen og erstatte bilreiser. Utfordringen med kollektivtransport er gjerne at holdeplasser ligger et stykke unna mål- eller startpunkt. Elektriske bysykler er derfor under utrulling i Buskerudbyen, i første omgang i Lier og Kongsberg, deretter i Øvre Eiker og Drammen.

Deleordninger for sykkel og mikromobilitet har vært i rask vekst de senere årene. I flere byområder tilbyr en rekke selskap utleie av elsparkesykler. Ordningen kan suppleres eller erstattes med elsykler.

Det innføres nå flere muligheter for å regulere dette markedet. En mulig modell for Buskerudbyen er avtalen Bærum kommune har med Ruter om mikromobilitetstilbud i et femårig pilotforsøk (2019-2024). Her er det kun én aktør som leier ut elsykler og elsparkesykler, og det er krav om å parkere innenfor definerte parkeringssoner. I mai 2021 var 650 elsparkesykler og 150 elsykler utplassert i Bærum og antall p-soner var 300.

I første omgang kan det vurderes å teste ut ordningen gjennom et pilotprosjekt i områder innen ca. 3 kilometer fra jernbanestasjoner eller sentrale busstopp i Buskerudbyen. Aktuelle steder kan være Drammen, Brakerøya, Svelvik, Mjøndalen og Hokksund.

Fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken

Aktiv signalprioritering for buss

Aktiv signalprioritering (ASP) er en samlebetegnelse på tiltak som gir bussene raskere grønt lys i lyskryssene. ASP kan gjennomføres i eksisterende signalanlegg, eller det kan etableres nye. Ofte kan effekten økes om det kombineres med andre fysiske tiltak.

Proaktiv trafikkstyring for å slippe bussen forbi køen

Viken fylkeskommune er i gang med et pilotprosjekt på tofeltsveien fv. 120 Nedre Rælingsvei på Nedre Romerike. Her har bussene store forsinkelser i morgenerushet fordi de må stå i samme kø som personbilene. Den tradisjonelle løsningen på problemet har vært å bygge kollektivfelt, men det er kostbart og arealkrevende.



Det skal bli enklere å planlegge og gjennomføre reiser. Bruk av ny teknologi vil være et sentralt virkemiddel.

Proaktiv trafikkstyring kan være et alternativ som er langt rimeligere og som kan være like effektivt. Det gjøres ved å stoppe trafikken i motsatt kjørefelt ved hjelp av signalanlegg og variable skilt, slik at bussen kan kjøre forbi køen ved å bruke motsatt kjørefelt. Erfaringer fra utlandet og foreløpige erfaringer fra Romerike er positive.

Tiltaket er mest aktuelt på relativt korte strekninger med to-feltsvei uten avkjørsler og med skjev retningsbalanse i rushtidene.

Det foreslås at det gjennomføres forprosjekt for å identifisere om det er egnede steder i Buskerudbyen for proaktiv trafikkstyring.

Autonome busser

Buskerudbyen er langt framme i å ta i bruk autonome busser. Det foreslås å satse videre på dette for å oppnå mer kostnadseffektivt, attraktivt og utslippsfritt kollektivtilbud.

Siden høsten 2018 og til juni 2021 har selvkjørende buss gått i rute i Kongsberg. Det er testet ut som en del av Testarena Kongsberg BY & Lab og driftet av Brakar, med bidrag fra Buskerudbyen.

Etter å ha fått nyttig erfaring fra Kongsberg, tas neste trinn i bruken av selvkjørende teknologi i Drammen.



Test av selvkjørende børstemaskin og buss i Kongsberg. Foto: Katja-Pauliina Skille, Statens vegvesen.

Strekningen CC kjøpesenter – Bragernes torg – Drammen bypark er valgt ut som forsøksstrekning. Den er egnet til å teste ut løsningen i et komplekst trafikkbilde for å vise hvordan selvkjørende busser kan bli en del av fremtidens mobilitetsløsninger. Prosjektet ledes av Brakar i samarbeid med Vy, Applied Autonomy og Drammen kommune med delfinansiering fra Buskerudbyen.

Bestillingstransport

Dynamisk bestillingstransport gir skreddersøm basert på kundens reisebehov. Bussen går ikke i fast rute, men kjører fritt innenfor en geografisk begrenset sone. Bussen kjører kun når det foreligger bestillinger. Bussen bestilles fra adresse til adresse. Systemet optimaliserer deretter en rute ut fra bestillingene og legger inn samkjøring der det passer. Eksisterende holdeplasser brukes, men andre stoppesteder kan legges inn.

Brakar har et prøveprosjekt i Kongsberg (HentMeg). Det vil gi nyttig erfaring for å kunne ta tjenesten i bruk i andre deler av Buskerudbyen. Andre aktuelle steder er blant annet Lier, Konnerud, Krokstadelva, Mjøndalen og Hokksund.

Smartere drift av sykkel- og gangveier og sanntidsinformasjon om vinterføre

I gatene på Kongsberg har det vært testet ut en autonom børstemaskin i regi av Testarena Kongsberg By & Lab og forskningsprogrammet Bevegelse



til Statens vegvesen for å undersøke om bedre drift og vedlikehold kan gi flere syklende og gående. Som en videreføring av denne ITS-piloten, har Buskerudbyen startet et samarbeid med testarenaen der målet er å få flere til å sykle, spesielt om vinteren. I dette forsøksprosjektet skal man utforske mulighetene til å bedre driftsstandarden på sykkelveier og gangforbindelser ved bruk av autonome driftsmaskiner eller andre egnede driftsmaskiner og ved å dele data på tvers av veieiere og entreprenør.

TØI har evaluert publikums reaksjoner på maskinen, som i hovedtrekk var positive. Det var ingen konflikter mellom maskinen og publikum. Det foreslås midler i Byvekstavtalen til å teste ut dette i større skala.

Enkel tilgang til informasjon om snødybde og status på brøyting på aktuelle ruter vil gjøre det enklere å velge sykkel også på vinteren. Det foreslås satt av midler til å gjøre dette tilgjengelig for sykkelveinettet i Buskerudbyen.



Indikasjonslys i asfalten - «grønn hale» - viser at syklistene får grønt lys i krysset. Foto: Alf Bergin.

Prioritering av sykkel i lyskryss

Det foreslås å sette av midler til prøvetiltak som prioriterer sykkel i lyskryss. Det kan være å samordne flere lyskryss langs en sykkeltrasé slik at en med normal sykkelhastighet vil få en grønn bølge. Det kan også være å teste ut «grønn hale» for sykkel gjennom lyskryss på viktige sykkelveier som gir syklistene grønt lys når de nærmer seg et krysset. Dette kan gjøres gjennom video- eller varme-deteksjon som er testet ut andre steder.

Bedre kartløsning for sykkel

Dagens digitale kartløsninger viser ofte ikke de beste sykkelrutene. Det er behov for å utvikle bedre kartløsninger for å gjøre det tryggere og enklere å sykle i ukjente områder i Buskerudbyen. Det er behov for et godt og oppdatert kartgrunnlag som inkluderer sykkelanlegg og som har mulighet til å legge inn preferanser. Det er for eksempel ulike hensyn om en skal sykle med barn eller vil raskest mulig til jobb.

Entur, som tilbyr reiseinformasjon for alle kollektivreiser i Norge, har ønsket å gjøre sine verktøy mer egnet også for sykkelbruk. Det foreslås å etablere et samarbeid mellom Buskerudbyen, Brakar, Entur og eventuelt andre byområder for å utvikle bedre kartløsninger som kan fremme sykling.

Smarte p-plasser

Det er i de siste årene kommet flere smarte betalingsløsninger for parkering, for eksempel appene EasyPark og Park Link. Men reisen frem til p-plassen og utnyttelse og differensiering av parkeringsarealene kan også gjøres smartere.

Det finnes ulike teknologier som gjør det mulig å få sanntidsinformasjon om ledig kapasitet på p-plassen og dermed unngå unødvendig letekjøring. Eiere av p-arealer kan tilrettelegge og reservere p-plasser for ulike brukergrupper, og prise p-plasser dynamisk ut fra tilbud og etterspørsel for å utnytte kapasiteten bedre og øke forutsigbarheten. Videre kan et felles digitalt bookingsystem for sambruk av p-plasser, for eksempel mellom hjemmetjenesten og varetransporten, gi oversikt over tilgjengelige parkeringsplasser.

Det foreslås satt av midler til å videreutvikle slike tjenester for Buskerudbyen for å gi et bedre mobilitets-tilbud og for å redusere letetraffikk, som er positivt for nullvekstmålet.

Pilotprosjekt elferge

Drammenselva og -fjorden representerer en transportåre som kan ha potensiale for økt persontransport. Gjennom et forprosjekt utført av konsulentselskapet WSP på oppdrag fra ti eiendomsutviklere, er det skissert en mulig trinnvis utbygging av et fergetilbud tilpasset foreslått framtidig byutvikling langs elva og rundt fjorden. WSP foreslår å starte med prøvedrift på ruten Union – Bragernes – Nøsted.

Et eventuelt båttilbud bør inngå i et helhetlig mobilitets-tilbud. Brakar peker på at det er utfordrende at det skisserte båttilbudet har lav frekvens og korte driftsdøgn. TØIs beregninger viser at nytt fergetilbud klarer i svært liten grad å flytte reiser fra bil til ferge, og gir dermed svært liten effekt på nullvekstmålet (jf. kap. 5).

Som et kollektivtiltak inn i en byvekstavtale vurderes det som for tidlig å ta elferge inn som et sentralt tiltak for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk. På et senere tidspunkt vil det være aktuelt å ta dette og aktuelle pilotprosjekter opp til ny vurdering.

3.9 Bedre infrastruktur for de som går, sykler og tar buss

Prioritering av innsats

Buskerudbyen foreslår å prioritere tiltak som utnytter det veiarealet som allerede finnes på en smartere måte, og gjøre eksisterende infrastruktur mer tilgjengelig og attraktiv med enkle midler.

Ved å kombinere infrastrukturtiltak med andre virkemidler som for eksempel parkeringstiltak, vil man kunne oppnå at flere som kan sykle og gå gjør det. Slik kan kapasitet både i veinett, pendlerparkeringer og kollektivtrafikk frigjøres til de som må kjøre buss og bil. For å få til dette, må flere av trafikantene oppleve at det å gå og sykle faktisk er den enkleste og greieste løsningen.

Det er lagt vekt på å identifisere tiltak med stort potensial for å endre konkurranseflaten mellom personbil og bærekraftig transport. Det er mål om å få til reduksjon av rushtidsreiser med bil.

Det er valgt å konsentrere innsatsen om sentrumsområdene og de tettbebygde områdene rundt. Det betyr at en i første omgang prioriterer gode og sammenhengende forbindelser til sentrum, knutepunkt og arbeidsplasskonsentrasjoner. Dette er i tråd med overordnede planer og tidligere utredninger.

For at sykkel skal ta en vesentlig del av den forventede trafikkveksten, er det behov for flere helårssyklister som ikke går over til personbil om vinteren.

Stort behov for bedre tilrettelegging

En kartlegging av viktige strekninger i alle kommunene (2014) dokumenterte at det er et stort forbedringspotensial for gangnettet. Typiske utfordringer er manglende gangforbindelser, smale fortau og lav kvalitet. Store barrierer som elver, jernbane og hovedveier, gir lange omveier for gående flere steder.

Det regionale sykkelveinettet ble kartlagt som en del av arbeidet med «Felles sykkelplan for Buskerudbyen» (2017). Kartleggingen viser at nettet henger dårlig sammen, og at standarden er langt fra tilfredsstillende. Dette gjenspeiles i brukerundersøkelsen «Syklist i egen by» (Syklistenes landsforening, 2018) hvor 60 % av de spurte er lite eller svært lite tilfreds med sammenhengen i sykkelveinettet. Estimert investeringsbehov for å oppnå anbefalt standard på hovedveinettet er 6 mrd. kr. Av dette er ca. halvparten knyttet til riksveirute for sykkel.

Busstrafikken i Buskerudbyen står ofte i de samme køene som biltrafikken. En kartlegging av bussfremkommelighet i Buskerudbyen (2017) viser at mange linjer i og gjennom Drammen blir kraftig forsinket i rushtid. Køene er spesielt konsentrert til sentrumsgater, både sør og nord for Drammenselva. For kollektivtrafikantene betyr dette lenger reisetid og mer usikkerhet i forhold til å rekke avtaler og korrespondanser.

I Drammen vil særlig to forhold gi endrede behov i nær fremtid. Det ene er utskifting av eksisterende bybro og midlertidige omlegginger for busstrafikken. Det andre er etablering av nytt sykehus med hel-

separat på Brakerøya og behov for styrkede bussforbindelser dit.

Endret bruk av infrastrukturen

Med begrensede midler til større investeringer, er det ekstra viktig å utnytte eksisterende infrastruktur på en smartere måte. I byområdene er det ofte parallelle gater og alternative ruter. Dette kan utnyttes for å endre konkurranseflaten mellom transportformene og gi fordeler til prioriterte trafikantgrupper.

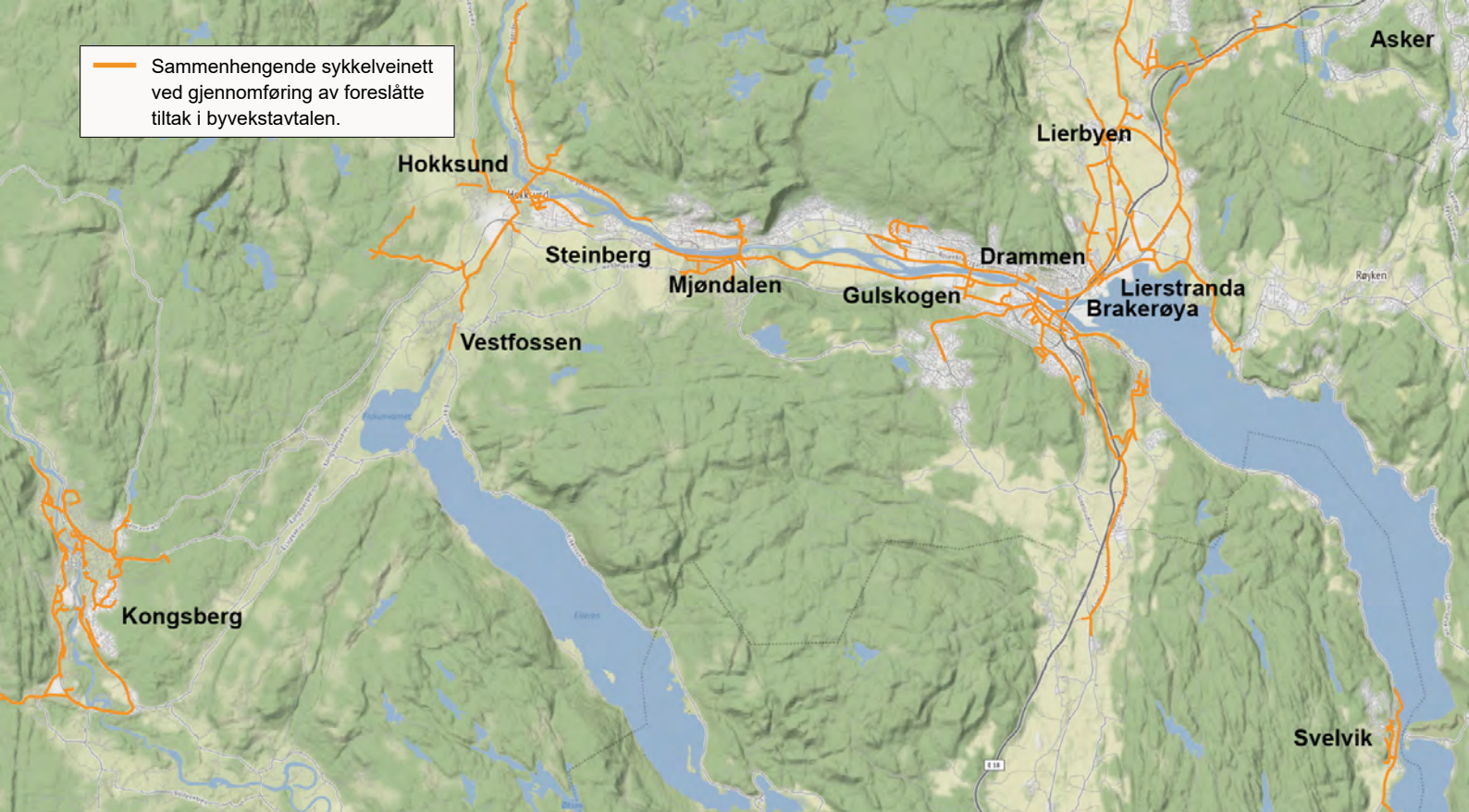
De byene som lykkes med høy gang- og sykkelandel har ofte utformet trafikksystemet slik at det er enkelt og trygt å bevege seg til fots og på sykkel, mens bilene må kjøre rundt. Bybrua og Marienlyst stadion i Drammen, som er stengt for vanlig biltrafikk, er gode eksempler på dette.

Gjennom trafikkreguleringer som enveisregulering, gjennomgjøringsforbud og stenging, kan en redusere trafikkbelastningen eller lede biltrafikken utenom, og samtidig sørge for korte forbindelser for gående, syklende og eventuelt kollektivtrafikk.

Personbilene, enten de kjøres eller står parkert, tar opp mye plass i transportsystemet. Gjort riktig kan omprioritering av veiareal være en smart måte å oppnå et bedre tilbud til gående, syklende og kollektivreisende. Smart i betydningen virkningsfull, rimelig og arealbesparende. Reduksjon av gateparkering, antall kjørefelt eller kjørefeltbredder, kan gi plass til fortau, sykkelfelt og kollektivfelt. Stengte gater kan bli gågater, sykkelgater og kollektivgater.

Partene i Buskerudbyen ønsker å utnytte potensiale som ligger i denne type tiltak, og foreslår at midler til utredninger og gjennomføring prioriteres i en byvekstavtale.





Det foreslås å prioritere utbygging av de delene i sykkelveinettet som mangler og gir størst effekt. Ved å bygge ut om lag 40 km med sykkelvei i Buskerudbyen, kan en få til over 250 km sykkelveinett i Lier, Drammen, Kongsberg og Øvre Eiker som henger bedre sammen enn dagens tilbud. Kartene på denne side og neste visualiserer sykkelveinettet inkludert de foreslåtte tiltakene.

Kartdesign av Stamen Design, under CC BY 3.0. Data fra OpenStreetMap bidragsyttere, under ODbL.

Reduserte fartsgrenser for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle

Kriterier for fastsettelse av fartsgrenser utarbeides av Vegdirektoratet. Nye kriterier (2021) peker på at nullvisjonen for drepte og hardt skadde skal ligge til grunn ved fastsettelse av fartsgrenser og at «Fartsgrensekriteriene skal bidra til at nullvekstmålet oppnås på en trafiksikker måte». Det er i større grad en tidligere åpnet for at fartsgrenser i tettbygd strøk kan tilpasses behovet til gående og syklende.

Buskerudbyen ser potensial i reduserte fartsgrenser som tiltak for å gjøre det tryggere og mer attraktivt å gå og sykle. Redusert hastighet for bil vil også gjøre alternativer til bil mer konkurransedyktige ved at forskjellen i reisetid reduseres. Det foreslås satt av midler i en byvekstavtale til å utrede og gjennomføre fartsgrensetiltak.

Flere snarveier for gående

For gående er to forhold særlig viktig; omgivelser og avstand. Korte avstander mellom hjem og arbeidsplass eller skole er avgjørende for at det skal være lett å velge å gå framfor å ta bilen. Gange utgjør en stor del av reisetida brukt på en kollektivreise, slik at

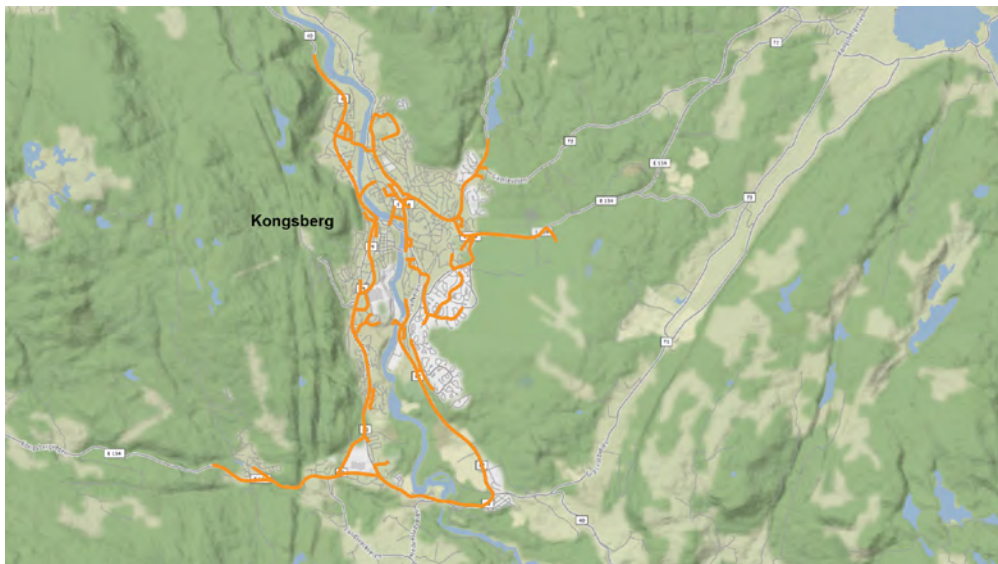
attraktive gangforbindelser til holdeplasser og knutepunkt, også er et godt kollektivtiltak.

Snarveier i form av trapper, stier og smug er viktige ledd i et effektivt nett for fotgjengere. I tillegg til å korte ned gangavstanden, ligger ofte snarveiene i mer attraktive omgivelser vekk fra trafikk og støy. Som oftest kan små investeringer heve kvaliteten vesentlig.

Kongsberg kommune kartla snarveier i de bynære områdene allerede i 2019, og driver et systematisk arbeid for å gjenåpne, synliggjøre og heve kvaliteten på disse. Liknende arbeid planlegges i øvrige kommuner. Det anbefales at videre satsing på etablering og utvikling av snarveier prioriteres i en byvekstavtale.

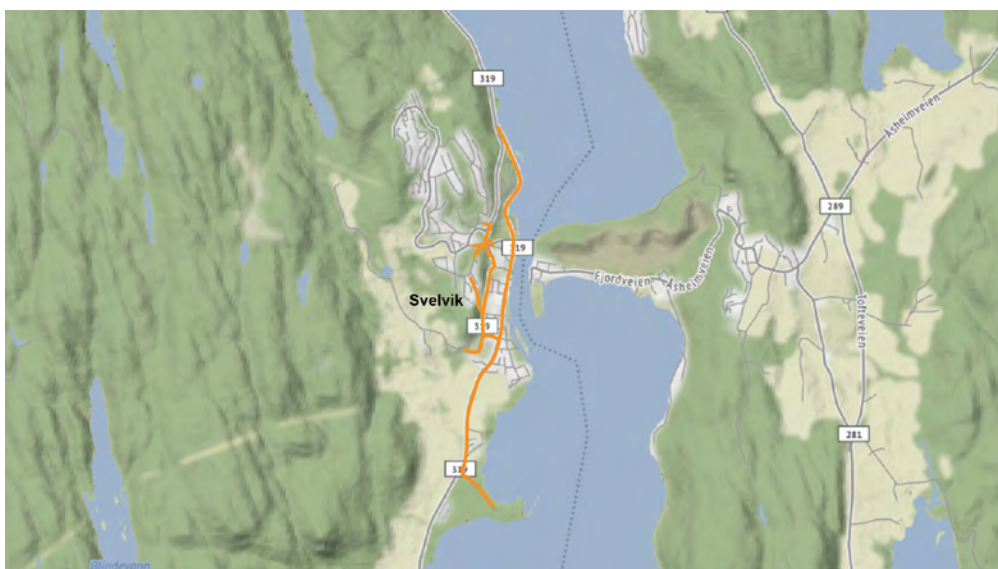
Mindre forbedringstiltak for sykkel

Det tar tid å bygge ut infrastruktur for syklende. I påvente av store prosjekter, kan det ofte gjøres mange raske og synlige forbedringer innenfor dagens regulering og veiareal. Forbedret veivisning, rødmerking av sykkelfelt og fartsdempende tiltak er noen eksempler. Det er identifisert flere strekninger hvor dette er særlig aktuelt, og det anbefales at det i en byvekstavtale settes av midler til slike tiltak.



Ved å bygge ut om lag 40 km med sykkelvei i Buskerudbyen, kan en få til over 250 km samlet sykkelveinett i Lier, Drammen, Kongsberg og Øvre Eiker. Kartene viser sykkelveinettet i de ulike områdene, inkludert de foreslåtte tiltakene.

Kartdesign av Stamen Design, under CC BY 3.0. Data fra OpenStreetMap bidragsytere, under ODbL.



— Sammenhengende sykkelveinett ved gjennomføring av foreslåtte tiltak i byvekstavtalen.

Alle konkrete tiltak er vurdert og rangert ut fra hvordan tiltakene vil bidra til nullvekstmålet. Vurderingene er gjort kommunevis i et faglig samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunene.



3.10 Kommunevis oversikt over større investeringstiltak

I dette kapittelet omtales målrettede infrastrukturtiltak som kan bidra til å styrke sykkel, gange og kollektivtransport. Forslagene er utviklet av kommuner og fylkeskommune i samarbeid, og i dialog med Statens vegvesen. Forslagene bygger på eksisterende planer og utredninger, men er vurdert i lys av nye forutsetninger. Det er valgt en helhetlig tilnærming hvor tiltak for gange, sykkel og kollektiv sees i sammenheng. Mange av tiltakene er kombinerte tiltak som vil forbedre forholdene for flere trafikantgrupper.

Tiltakene har svært varierende grad av modenhet. For noen problemstillinger foreslås ikke konkrete tiltak, men anbefalinger for videre arbeid. Et grunnlagsnotat med tiltaksliste, kostnadsoverslag og kart finnes som vedlegg.

Tiltakslisten er ikke uttømmende, men er en oversikt over det kommuner og fylkeskommune har pekt på som de viktigste tiltakene, gitt relativt begrensede

rammer. En slik tiltaksliste er på mange måter et øyeblikksbilde, basert på de vi vet per nå. Tiltak vil kunne komme til eller gå ut som følge av ny kunnskap eller endrede forutsetninger.

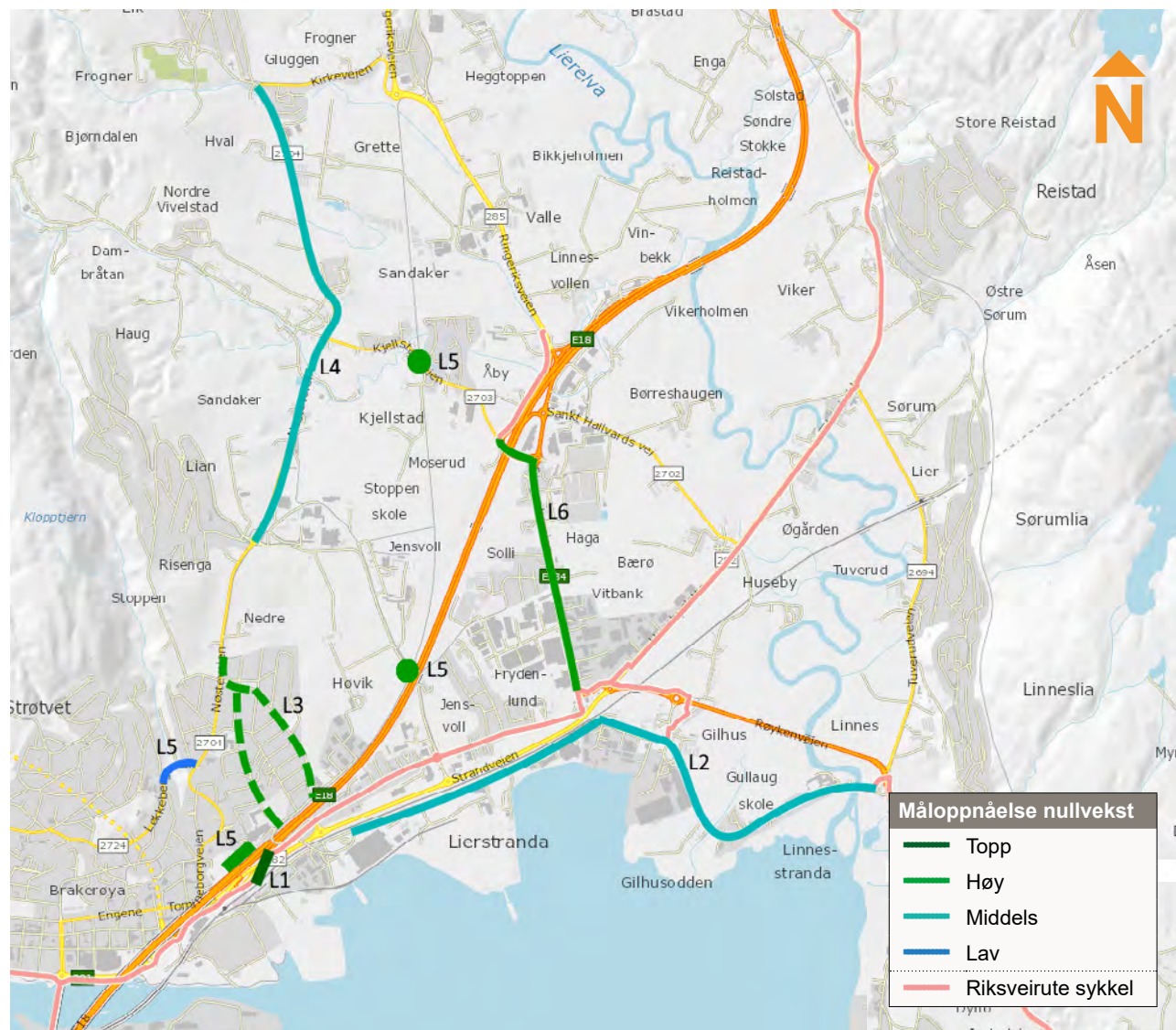
Alle konkrete tiltak er vurdert og rangert ut fra hvordan tiltakene vil bidra til nullvekstmålet. Vurderingene er gjort kommunevis i et faglig samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunene. Det har vært stor grad av enighet om vurderingene.

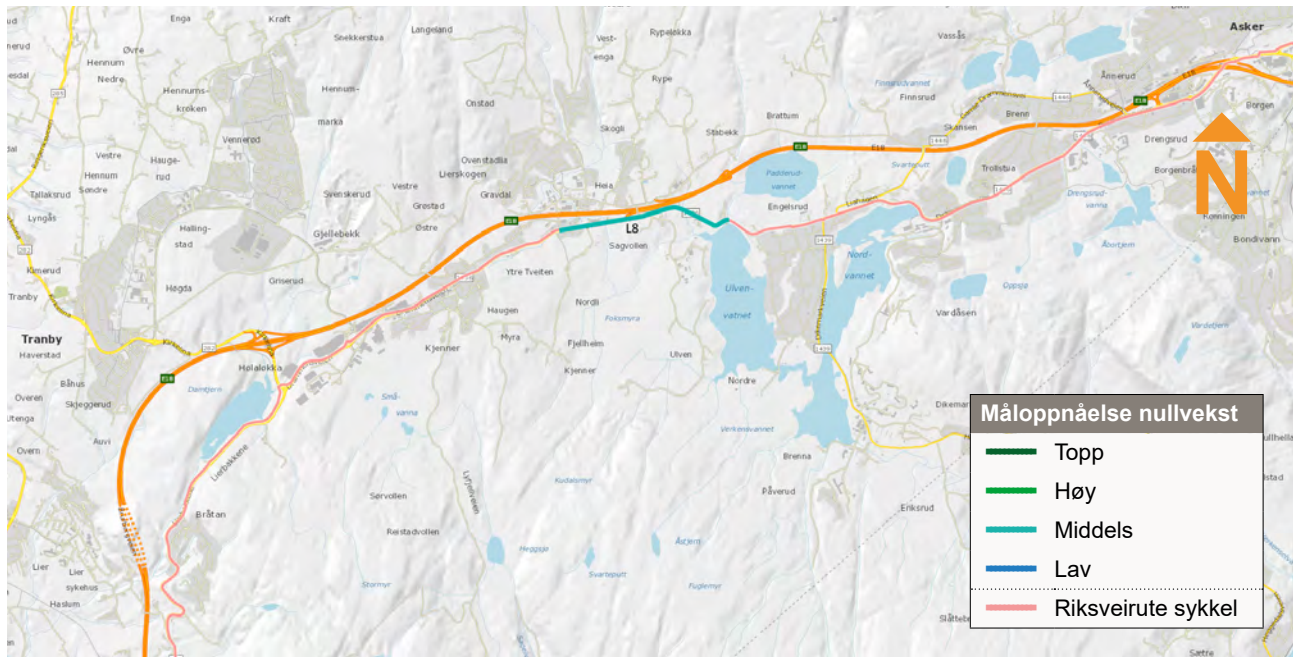
I det videre omtales de viktigste tiltakene i hver kommune.

Lier

I Lier anbefales det å utvikle sentrale lenker inn mot Brakerøya stasjon og nytt sykehus. Styrket togtilbud og flere arbeidsplasser ved stasjonen vil gjøre stasjonen langt mer attraktiv. Det foreslås derfor tiltak på flere viktige sykkelruter inn mot Drammen, herunder alternativ trasé til Nøsteveien inn mot

Aktuelle infrastrukturtiltak i sørlige deler av Lier for gang, sykkel og kollektivtrafikk i en byvekstavtale.





Aktuelle infrastrukturtiltak i Lier nordøst for gang, sykkel og kollektivtrafikk i en byvekstavtale med vurdering av hvordan tiltaket vil bidra til nullvekstmålet.

stasjonen, punktutbedringer langs regional rute «Jernbanelinja» og riksveirute 3 der denne krysser E18. Sistnevnte henger sammen med utbedringer på andre siden av kommunegrensen mot Drammen.

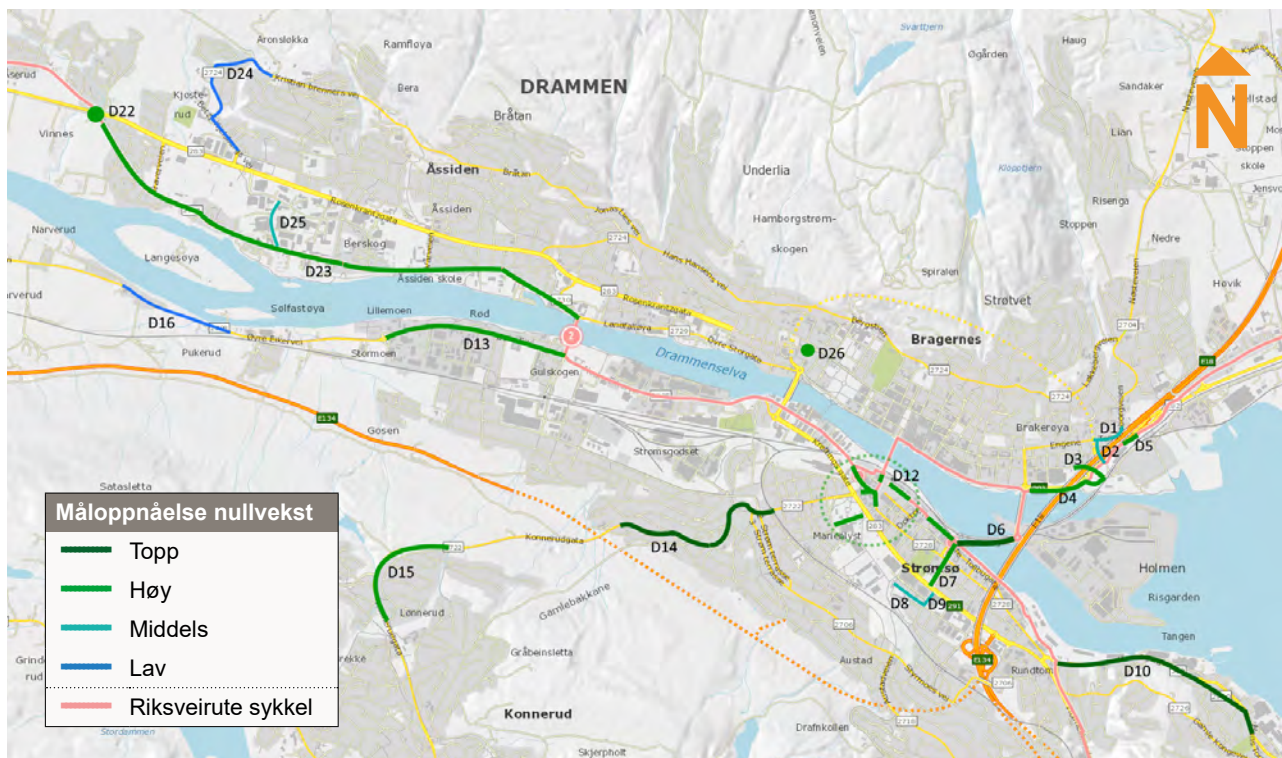
Det anbefales også å se på mulighet for trinnsvis utbedring av riksveirute 3 langs Linnestranda og videre langs Terminalen, selv om potensialet her er vurdert som noe lavere. Et vanskelig punkt som foreløpig ikke har noen løsning, er forbindelsen mellom Terminalen og Backes vei. Forbindelsen utredes som en del av Fjordbyen.

Lier kommune vurderer to andre tiltak for gående og syklende som spesielt viktige og har prioritert disse på topp. Det ene er tilrettelegging av sykkelrute langs fv. 2704 Nøsteveien fra Jensvollsveien til Kirkeveien. Dette er en lokal rute til idrettsarena og flere skoler. Deler av strekningen er under planlegging. Det andre er manglende lenke i gang og sykkelveinett langs fv. 1436 Drammensveien. Denne inngår i riksveirute 3 inn mot Asker stasjon. Tilgrensende delstrekning i Asker kommune er prioritert inn i Oslopakke 3, gitt at utbygging på begge sider av kommunegrensen kan gjennomføres samtidig.

For Lierbyen anbefales det å avvente pågående områderegulering, før aktuelle tiltak kan konkretiseres og vurderes.

Utbedring av gang- og sykkelveien langs E134 Ringeriksveien foreslås innrettet som pilotprosjekt for å teste ut skilt- og oppmerking rettet mot syklende. Målet er økt fremkommelighet og sikkerhet, både her og liknende strekninger.





Aktuelle infrastrukturentiltak i Drammen for gang, sykkel og kollektivtrafikk i en byvekstavtale.

Drammen

Drammen kommune har stort behov for sykkelinfrastruktur, og det mangler tilrettelegging langs mange sentrale lenker med høyt potensial. Gjennom Drammen kommunes egen sykkelplan dokumenteres et stort behov på riks-, fylkes og kommunalt veinett.

Det anbefales å sette søkelys på sentrale knutepunkt, især Brakerøya hvor det etableres nytt sykehus og Drammen stasjon som betjener mange reisende og har nærhet til en rekke arbeidsplasser.

I tillegg vektlegges viktige lenker fra den tette bebyggelsen rundt sentrum, hvor det enten er så dårlige forhold for gående og syklende at det virker avvisende på disse trafikantgruppene, eller hvor det mangler korte biter i et ellers sammenhengende anlegg.

De tre tiltakene som er vurdert å ha aller høyest måloppnåelse er også omfattende og kostbare tiltak. Alle tre har stort potensial for økt sykkeltrafikk, og har manglende eller svært dårlig tilrettelegging uten at det finnes alternativt veinett i dag:

- **Rv. 282 Strømsøbrua.** Det er behov for en sammenhengende løsning for sykkeltrafikk over elva ved Holmen. Gitt at regulert løsning for ny Holmenbru bygges, er det behov for å videreføre ny sykkelvei med fortau til Strømsø. I Statens vegvesens forprosjekt er dette foreslått løst ved ny gang- og sykkelbru. Forprosjektet anbefaler forlengelse av sykkelvei med fortau langs rv. 282 Telthusgata for å oppnå et sammenhengende nett.
- **Fv. 2722 Konnerudgata** fra jernbanen og videre

opp gjennom eksisterende bebyggelse. Premissene for denne strekningen er endret ved at tilfartsvei vest del 2 ikke bygges, og at inntoget av el-sykler gir et langt større potensial for økt antall syklende. Det foreslås også å bygge ut manglende lenke nærmere Konnerud.

- **Fv. 319 Havnegata** fra Rundtom til Hans Tordsens gate. Premissene for denne strekningen er endret når ny fv. 319 med etterbrukstiltak er utsatt på ubestemt tid. Det anbefales å vurdere muligheter for trinnvis forbedring, alternativ trasé og mulighet for omprioritering av gateareal på deler av strekningen.

Flere tiltak foreslås for å bedre tilgjengelighet til Brakerøya stasjon og nytt sykehus, blant annet ny undergang under rv. 282 Strandveien, oppgradering av forbindelse mellom Holmenbrua og nytt sykehus, og som minimum en punktutbedring forbi Brakerøya stasjon. Ideelt sett bør hele strekningen fra Holmenbrua til Lierstranda oppgraderes til sykkelvei med fortau.

På Strømsø anbefales å utvikle de helt sentrale delene av sykkelnettet inn mot Strømsø torg og Drammen stasjon i et felles prosjekt. Her er det stort forbedringspotensial som vil gi nytte for mange reisestrømmer og trafikanter, både gående og syklende. Sykkelvei med fortau langs fv. 2728 Dr. Hansteinsgate fra Strømsøbrua i retning Drammen stasjon er foreslått som eget tiltak med høy måloppnåelse. Denne er delvis utbyggerfinansiert. Nedre del av Konnerudgata foreslås oppgradert med enklere midler.

Utvikling av strekningen Landfalløya – Drammen sentrum på nordsiden av Drammenselva pågår, blant annet finansiert med belønningsmidler. Det foreslås å videreføre utviklingen av denne ruten, i første omgang fra Landfalløya til og med ny gang- og sykkelbru ved Vinnes.

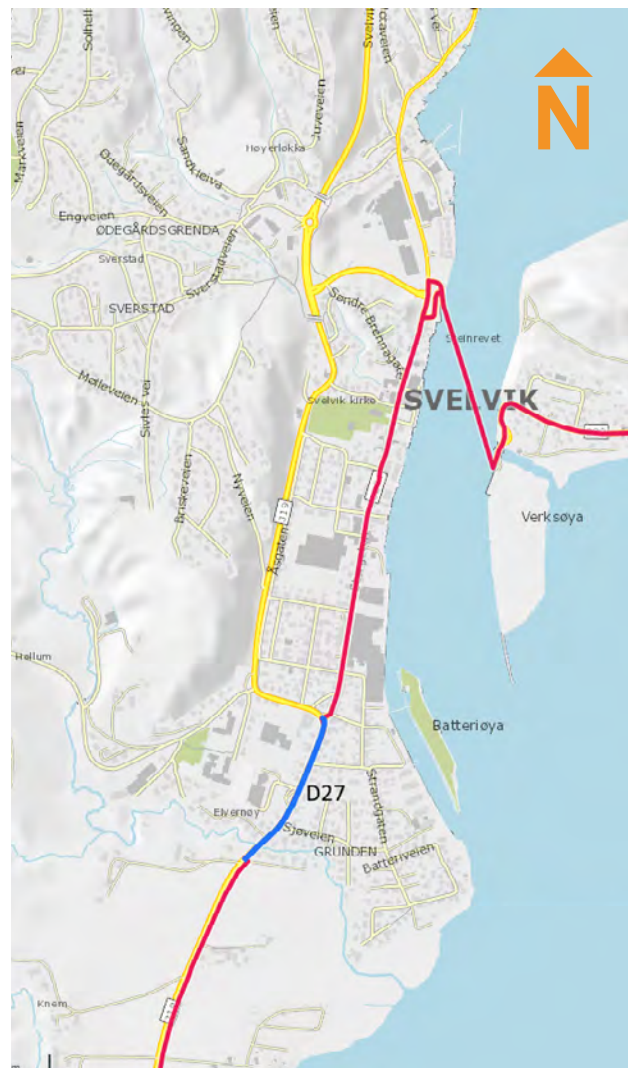
Det er også stort behov for å gjøre tiltak på regional rute sør for Drammenselva. De mest sentrale delene av fv. 2708 ved Gulskogen og inn mot Mjøndalen sentrum er vurdert å ha høyest måloppnåelse. Av foreslåtte tiltak i Mjøndalen og Krokstadelva, er det ombygging av fv. 2732 Drammensveien inn mot Mjøndalen som er vurdert som aller viktigst.

Det er også behov for tiltak på fv. 319 Strømmeveien i Svelvik sentrum for å få etablert en sammenhengende gang- og sykkelvei her.

I forbindelse med at bybrua stenger, foreslås det å lysregulere krysset Rosenkrantzgata/ Vinjes gate, for å gi bussen bedre fremkommelighet.

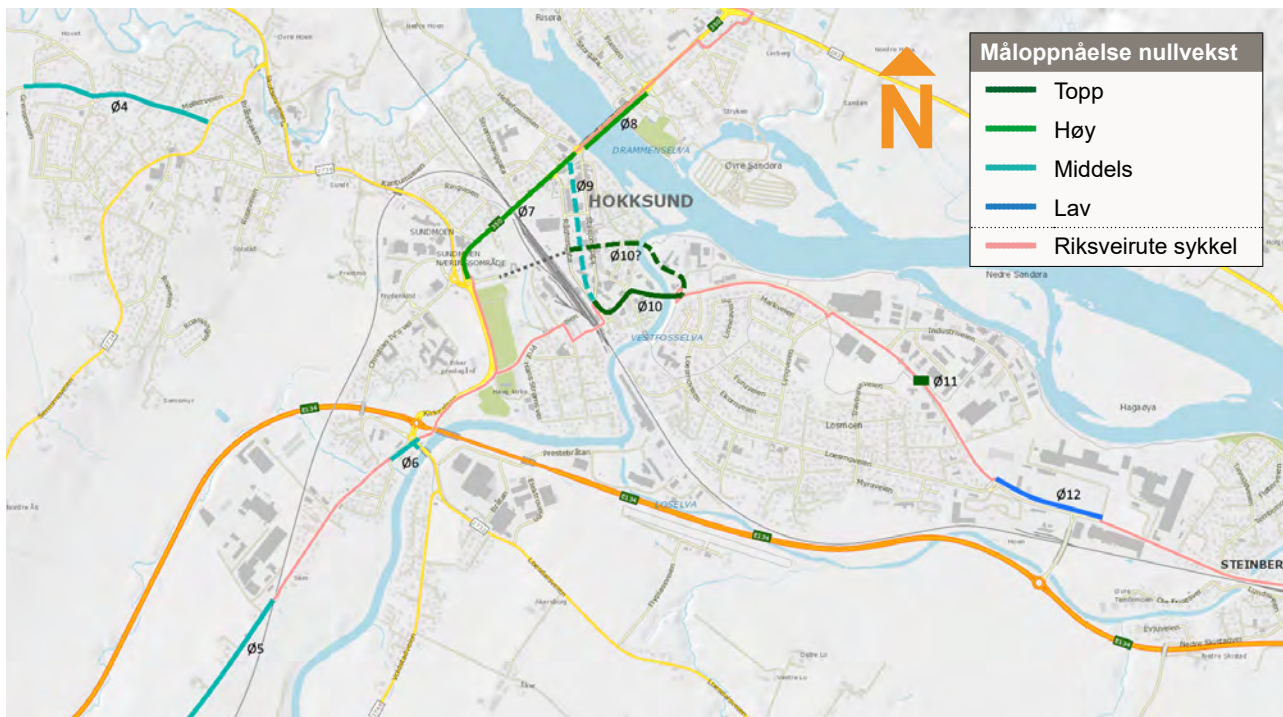
For strekningen Rosenkrantzgata – nytt sykehus anbefales det å gå videre med å:

- Gjennomføre en mulighetsstudie for å se på om fremkommeligheten for buss kan bedres gjennom omdisponering av eksisterende areal, f.eks. enveiskjøring mot øst i Øvre-Nedre Strandgate og mot vest i Engene og Hauges gate.
- Vurdere behov for utvidet holdeplasskapasitet ved Bragernes torg, Engene.
- Samlokalisere holdeplasser på strekningen Vårveien – Bragernes og ruste opp holdeplasser og forbindelsene til boligområdene i bakkant.



Aktuelle infrastrukturtiltak i Svelvik og Mjøndalen/ Krokstadelva/Solbergelva for gang, sykkel og kollektivtrafikk i en byvekstavtale.





Aktuelle infrastrukturtiltak i Øvre Eiker for gang, sykkel og kollektivtrafikk i en byvekstavtale.

Øvre Eiker

Det foreslås å konsentrere innsatsen om tettstedene Vestfossen og Hokksund, og skape gode forbindelser for gående og syklende inn mot jernbanestasjonene. To riksveiruter for sykkel går i ulike traséer gjennom Hokksund sentrum. En utvikling av disse, samt forbindelsen mellom dem, er viktig.

I Hokksund sentrum utgjør jernbanen, Vestfosselva og Drammenselva barrierer på hver sin kant. Disse

barrierene og hvor de kan krysses, er avgjørende for den videre utviklingen av et sammenhengende sykkelnett i Hokksund.

Rv. 350 er per i dag den eneste sammenhengende forbindelse på tvers av jernbanen og Drammenselva og riksveirute for sykkel går langs denne. Gaten har stor trafikkbelastning og mangler tilrettelegging, samtidig som det er lite man kan forbedre med enkle tiltak. En utvidelse av veiarealet i Vestre Brugate



ville gitt store inngrep i eksisterende bebyggelse og konstruksjoner.

En ny gang- og sykkelbru over Drammenselva er under utredning. Avhengig av hvor en slik bru blir liggende, vil den kunne fungere som alternativ trasé til rv. 350 og binde sammen sentrum på begge sider av Drammenselva. Øvre Eiker kommune regulerer også ny undergang under jernbanen fra Haugeveien til Tangengata. Ser man disse to tiltakene i sammenheng, vil man kunne etablere en ny god øst-vest forbindelse for gående og syklende utenom rv. 350.

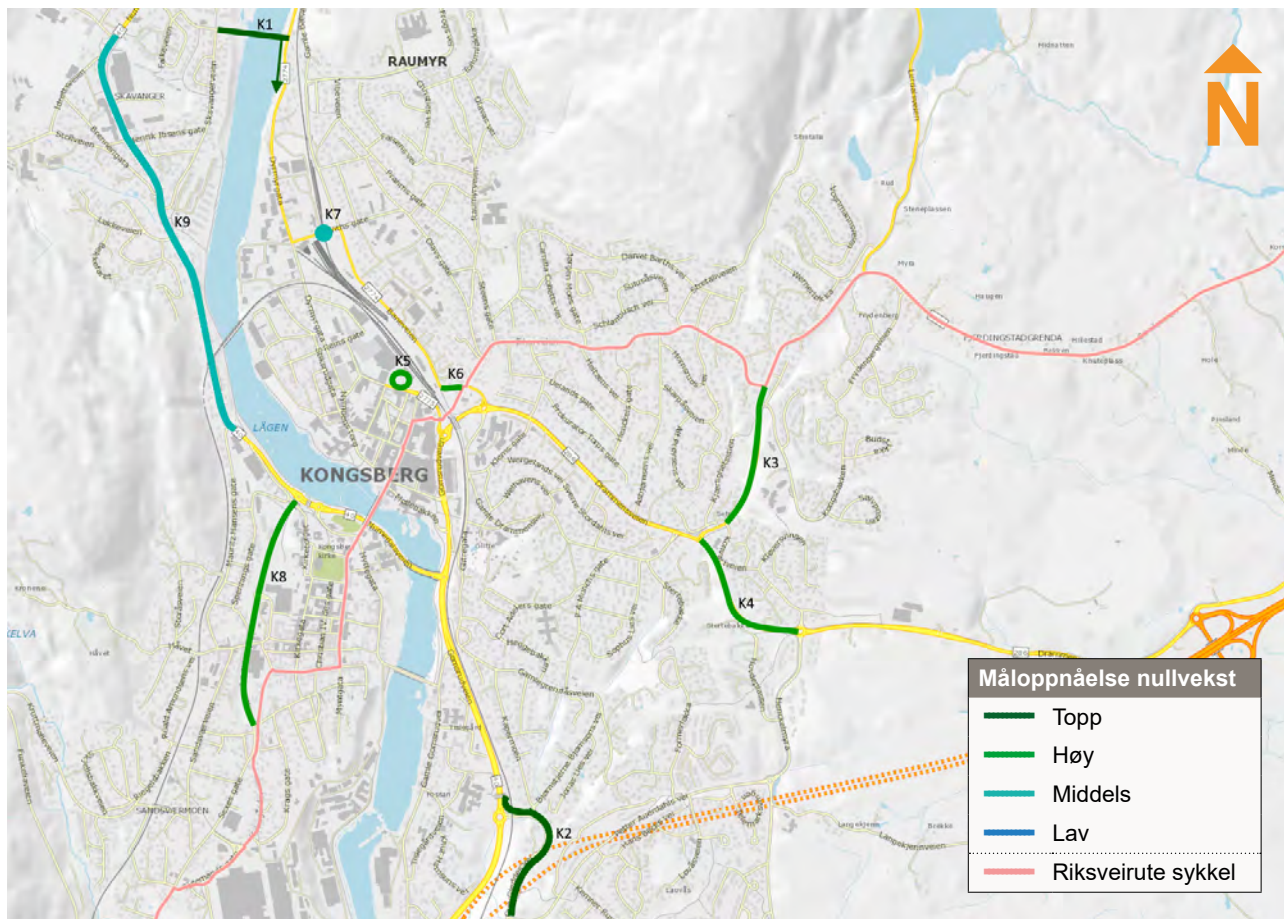
Alternativ undergang under jernbanen ligger på andre siden av sentrum. Dette er en utdatert, lang og smal undergang. Den andre riksveiruten for sykkel (rute 5a) går via denne undergangen, og østover langs Drammensveien. Langs Drammensveien bygges det parallell sykkelvei med fortau, men det gjenstår å utbedre en undergang som blir liggende som flaskehals i dette nye anlegget. Det gjenstår også å binde sammen nyanlegget på Loesmoen med sentrum. Øvre Eiker kommune utreder muligheten for en alternativ forbindelse via Loe bruk, ny gang- og sykkelbru over Vestfossenelva og inn mot sentrum via Tangengata. Denne traséen er først og fremst aktuell som sykkelrute hvis ny undergang under jernbanen kommer på plass.

I Vestfossen sentrum oppleves forholdene for gående og syklende langs fv. 35 som så dårlige at mange velger å ikke gå eller sykle. Det foreslås et utbedringsprosjekt for å forbedre forholdene her.



Aktuelle infrastrukturtiltak i Vestfossen for gang, sykkel og kollektivtrafikk i en byvekstavtale.





Aktuelle infrastrukturtiltak i Kongsberg for gang, sykkel og kollektivtrafikk i en byvekstavtale.

Kongsberg

I Kongsberg har sykkelinfrastrukturen blitt utbygd over lang tid, og det er gjennomført tiltak i forbindelse med ny E134 som er lagt utenom sentrum. Det viktigste prosjektet per nå er ny gang- og sykkelbru over Numedalslågen rett nord for sentrum. Tiltaket er planlagt bygget i 2022, med forbehold om finansiering.

Et annet viktig prosjekt er kapasitetsutvidelse for gående og syklende langs Ove Gjeddnes vei fra Petter Auerdals vei til bru over Gomsrudveien. Dette er hovedforbindelsen mellom Gamlegrendåsen og Kongsberg sentrum. Her er det mange gående og syklende, kombinert med stigning og store fartsforskjeller. Det gir stort behov for sykkelvei med fortau.

I det regionale sykkelnettet mangler fortsatt to korte lenker langs fv. 2757 Lurdalsveien og fv. 286 Drammensveien. Alternative traséer gjennom boligfelt er kronglete og gir lite forutsigbar vinterstandard. Begge tiltak er vurdert å ha høy måloppnåelse basert på eksisterende aktivitet og planlagt utvikling. Delstrekningene ligger nært opptil hverandre og kobles sammen i kryss mellom fylkesveiene.

Tett på knutepunktet mangler en kort lenke for gående langs fv. 2774 Baneveien og det er behov for å

tilrettelegge bedre for gående og syklende i tilknytning til kollektivknutepunkt i sentrum.

Andre aktuelle prosjekter er etterbrukstiltak for E134 i Hasbergtjerdalen, slik at denne kan bli en funksjonell bygate for gående og kollektivreisende.





3.11 Togtilbud og knutepunktutvikling

Styrket togtilbud

Jernbanen danner ryggraden i kollektivtilbudet i Buskerudbyen. Kommunene og Viken fylkeskommune har forventninger om at staten følger opp med et bedre togtilbud som utnytter de store investeringene som legges ned i jernbanen, blant annet nytt dobbeltspor Drammen–Kobbervikdalen. Dette gjelder både økt frekvens, lengre tog, nytt materiell og tiltak for bedre internettdekning om bord, slik at toget blir enda mer konkurransedyktig for arbeids-, tjeneste- og fritidsreiser.

Fra Lier til Kongsberg er det 10 jernbanestasjoner som betjenes med tog og buss. De fleste ligger i prioriterte utviklingsområder i Regional areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023. En satsing på utvikling av stasjonsknutepunktene med gode overgangsmuligheter, løsninger for delingsmobilitet, god tilgjengelighet for gående, syklende, kollektivreisende og de som trenger bil på deler av reisen (innfartsparkering/delebil), er et sentralt grep for å nå målsettingene om mer bærekraftig mobilitet.

Et forsterket togtilbud med to tog i timen på hele strekningen Lier–Kongsberg ansees som et sentralt virkemiddel for nullvekstmålet, og vil bygge opp om by- og tettstedsstrukturen i tråd med lokal og na-

sjonal areal- og transportpolitikk. Buskerudbyen er opptatt av at infrastruktur som muliggjør dette må på plass. Drammen kommunestyre har bedt om at det iverksettes detaljplanlegging av dobbeltspor på strekningen fra Gulskogen til Mjøndalen.

Opprusting av jernbanestasjonene Mjøndalen og Hokksund vil være viktig for å stimulere til økt bruk av togtilbudet og til byutvikling i prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen. Det er også viktig å videreutvikle Brakerøya til knutepunkt i tilknytning til nytt sykehus.

Pendlerparkering og annen innfartsparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen. 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.

Buskerudbyen legger Bane NORS konkretisering av mobilitets- og parkeringsstrategi på stasjonene til grunn som legger vekt på:

- Tilstrekkelig og trygg sykkelparkering
- Mikromobilitet i form av elsparkesykler, elbysykler e.l.
- Bedre av- og påstigningsforhold for hente- og bringetjenester

- Mobilitetspunkt og delingstjenester for mobilitet på sentrale stasjoner
- Parkering for bil tilpasses de ulike stasjonene, og prising av parkering bør vurderes på stasjoner med høyt belegg

Justert prising av parkering, nye mobilitetstjenester og samordnet billettering for kollektivtransporten, kan gjøre det mer attraktivt å bruke alternativer til egen bil og dermed utnytte parkeringsplassene ved stasjonene på en bedre måte.

Forslag til prioriterte tiltak er basert på vurderinger i notat med forslag til tiltak innenfor stasjons- og knutepunktutvikling i Buskerudbyen (vedlegg).

Lier stasjon

Presset på innfartsparkeringen for bil ved stasjonen er stor, og det anbefales å utvide dagens kapasitet for å avlaste både Drammensregionen og Asker. Lier kommune jobber med planene om å utvide innfartsparkeringen ved Lier stasjon til et område nær jernbanen på andre siden av fylkesveien, som Bane NOR foreløpig disponerer i forbindelse med utbedringstiltak i Liertunnelen.

Noen aktuelle tiltak er:

- Mobilitetspunkt
- Utvide innfartsparkeringen
- Øke kapasiteten for sykkelparkering vest for stasjonen
- Oppgradere gangstier og snarveier til stasjonen
- Gode av- og påstigningsforhold for hente- og bringetjenester



Brakerøya stasjon

Brakerøya stasjon vil få en sentral rolle med å betjene det nye sykehuset og fremtidig byutvikling i områdene rundt. Brakerøya stasjonen er omtalt i Transportetatens innspill til NTP 2022-33 innenfor ramme A med tiltak som gir bedre kapasitet, universell utforming og bedre sikkerhet. Det skal etableres en ny gangbro fra stasjonsområdet som knytter stasjonen tettere sammen med sykehuset.

Mellom stasjonen og sykehuset skal det tilrettelegges for byutvikling. Det er omfattende planer om byutvikling på Lierstranda (Fjordbyen Lier Drammen) ved stasjonen.

Området nærmest stasjonen skal utvikles trinnvis som en kunnskapsintensiv næringsklynge. Områdets karakter vil i fremtiden endre seg kraftig.

Dagens innfartsparkering anbefales opprettholdt, og det bør ses på løsninger for sambruk av sykehusets parkeringstilbud. Sykkelparkeringen bør utvides i takt med trafikkvekst. Det anbefales å vurdere behovet for bedre omstigning mellom buss og tog på Brakerøya.

Noen aktuelle infrastrukturtiltak:

- Oppgradering av stasjonen og tiltak for økt tilgjengelighet og enklere omstigning
- Mobilitetspunkt
- Bedre tilrettelegging for omstigning mellom buss og tog
- Økt sykkelparkering

Drammen stasjon

Drammen betjenes av et godt togtilbud med lokaltog, regiontog, flytog, samt fjerntog til Stavanger og Bergen. Bane NOR bygger nå om Drammen stasjon, og nytt dobbeltspor mellom Drammen og Kobbervikdalen vil gi økt kapasitet, punktlighet og redusert reisetid for tog mot Vestfold og Grenland.

Drammen stasjon vil få seks spor til plattform, og adgang fra den nye bybrua til alle plattformer. Det vil gi kortere avstand til Bragernessiden. Ny undergang under plattformene knytter stasjonen sammen med elvepromenaden. Det skal tilrettelegges for flere nye sykkelparkeringsplasser, bl.a. under ny bybru i forbindelse med bygging av ny stasjon. Når dobbeltsporet fra Drammen til Kobbervikdalen åpner for trafikk i 2025, blir det mulig å kjøre fire tog i timen, hver vei mellom Tønsberg og Oslo.

Noen aktuelle infrastrukturtiltak:

- Utbygging av Drammen stasjon gjennomføres slik som planlagt i InterCity Drammen – Kobbervikdalen med seks spor til plattformer

- Mobilitetspunkt
- Økt sykkelparkering/sykkelhotell

Gulskogen stasjon

Gulskogen stasjon har store næringsområder på begge sider av stasjonen. På motsatt side av stasjonen ligger Gulskogen senter med mye bilbasert handel og et stort parkeringshus. Ved Gulskogen stasjon skulle det i forbindelse med InterCity-prosjektet Drammen-Kobbervikdalen bygges nye plattformer med fire spor til plattform. Utbygging av Gulskogen stasjon er tatt ut av InterCity-prosjektet.

Noen aktuelle infrastrukturtiltak:

- Tiltak for økt tilgjengelighet og standard på stasjonen
- Økt sykkelparkering under tak/sykkelhotell

Mjøndalen stasjon

Stasjonen ligger sentralt i Mjøndalen sentrum. I Jernbanesektorens Handlingsprogram til NTP 2018–2029 heter det at det er ønskelig å prioritere Mjøndalen stasjon innenfor byområder som inngår i byvekstavtaler, med utbedringstiltak for å få stasjonen opp til universelt utformet nivå. Mjøndalen stasjon bør utbygges for å sikre togkryssing og ventemulighet for lange godstog, samt passasjersikkerhet for at det skal kunne kjøres flere innsatstog på Kongsbergbanen.

Noen aktuelle infrastrukturtiltak:

- Tiltak for økt tilgjengelighet og standard på stasjonen
- Mobilitetspunkt
- Flere sykkelparkeringsplasser under tak
- Lehus ved alle bussholdeplasser

Steinberg stasjon

Steinberg stasjon ble oppgradert med nye plattformer og en overgangsbru for fotgjengere i 2016. Bane NOR har utarbeidet forslag til kommunedelplan for strekningen Gulskogen-Hokksund hvor det anbefales korridor utenom Steinberg. I sin uttalelse til forslaget forutsetter Drammen kommune at Steinberg stasjon opprettholdes i overskuelig fremtid, og mener at mobilitets- og parkeringstiltak må iverksettes som om stasjonen skal bestå.

Noen aktuelle infrastrukturtiltak:

- Behov for å erstatte noe av sykkelparkeringen med stativ under tak
- Utvide innfartsparkeringstilbudet
- Mobilitetsløsninger rettet mot lokalområdet

Hokksund stasjon

Hokksund stasjon ligger i bysentrum med mange reisemål innen gangavstand. Det skjer stadig fortet-



ting og fornying av områdene rundt stasjonen. Samtidig utgjør jernbanen en barriere gjennom Hokksund sentrum. Det er behov for tiltak som gir økt tilgjengelighet og økt standard på Hokksund stasjon. Bane NOR har utarbeidet forslag til kommunedelplan for strekningen Gulsbogen–Hokksund med modernisering av Hokksund stasjon.

I tillegg til undergangen på rv. 350 nordvest for stasjonen, er det en gang- og sykkelundergang som ligger helt i sørøst på stasjonen. Denne fører også til spor 2 og 3. Etter avtale med Bane NOR, prosjekterer Øvre Eiker kommune ny gang- og sykkelundergang mellom Tangengata og Haugveien vest på stasjonen som også kan benyttes til oppgang til plattformer. Det vil gjøre togtilbudet mer tilgjengelig for flere.

Noen aktuelle infrastrukturtiltak:

- Etablere mobilitetspunkt
- Ny gang- og sykkelundergang under sporene mellom Tangengata og Haugvegen
- Flere og bedre sykkelparkeringsplasser
- Utbedring av Hokksund stasjon

Vestfossen stasjon

Vestfossen stasjon ligger i sentrum. Persontog i begge retninger stopper som regel ved spor 2, som ligger lengst vekk fra sentrum og fra holdeplass for busser. Overgang mellom sporene skjer på fv. 2748 over jernbanebrua. Denne har smale fortau som er vanskelige å drifte, spesielt vinterstid. Det er behov for å bedre gangforbindelsen mellom plattformene.

Da togene stopper ved spor 2, parkerer de fleste ved innfartsparkeringen på denne siden og den har fullt belegg. Øvre Eiker kommune har foreslått å endre biladkomst til parkering ved spor 2. Dette vil bedre trafiksikkerheten i Sagveien, som er skolevei, og som i dag er adkomstvei til plattform 2 i. Det vil også gi plass til flere parkeringsplasser. Noen aktuelle infrastrukturtiltak:

- Ny biladkomst til innfartsparkeringen ved spor 2
- Mobilitetspunkt
- Økt parkeringskapasitet for sykkel
- Utvikle en bedre løsning for kryssing av sporet
- Sykkelparkering under tak ved spor 1 dersom tog begynner å stoppe der

Darbu stasjon

Ved Darbu stasjon ligger boligområdene tett på stasjonen på vestsiden av sporene. Stasjonen og innfartsparkeringen ligger på østsiden av jernbanen.

Det er ingen undergang/overgang ved stasjonen, for

mange innebærer det en stor omvei å ta toget. Innfartsparkeringen med 70 plasser har et høyt belegg. Den har et stort omland ved Eikern og Lågendalen som har dårlig kollektivtilbud som gir økt behov for innfartsparkering.

Noen aktuelle tiltak:

- Mobilitetspunkt
- Økt parkeringskapasitet for sykkel
- Utvide innfartsparkering for bil

Kongsberg stasjon

Kongsberg stasjon ligger sentralt i en kompakt by hvor forholdene er svært gode for gående og sykklende. Det er høyest befolkningstetthet rundt stasjonen. Kommunens hovedstrategi er ytterligere gjenbruk av eksisterende bebyggelse, fortetting og utvikling av nye områder i sentrum nord hvor stasjonen ligger.

Det byr på utfordringer at den største arbeidsplass-konsentrasjonen, Kongsberg Teknologipark, ligger ca 3 km i andre enden av byen med høy parkeringsdekning. Mange besøkende til Teknologiparken kommer fra Gardermoen/Oslo og betjenes delvis med taxi. Det er en del innpendling fra øvrige deler av Buskerudbyen/Akershus som i stor grad skjer med bil.

Forbindelsen mellom stasjonen og teknologiparken er betjent med ordinære bussruter, elbysykelordning og prøveprosjekt med autonome busser for å få flere til å benytte togtilbudet. Det er tidligere vurdert et nytt stoppested for toget ved Gomsrud nær teknologiparken. Hyppigere frekvens på togtilbudet vil gi et mer attraktivt tilbud.

Noen aktuelle tiltak:

- Mobilitetspunkt
- Bedre sykkelparkeringstilbud
- Bedre tilrettelegging for gående til tog og buss på kollektivknutepunktet
- Tiltak for økt samkjøring



Fylkeskommunale og kommunale økonomiplaner inneholder målrettede tiltak for å nå nullvekstmålet. Det er en ambisjon om at kommunene og Viken skal bidra i betydelig grad til finansieringsgrunnlaget for byvekstavtalen.



Kommunestyret



4 Finansiering av porteføljen

4.1 Finansiering av tiltaksporteføljen

Skisse til tiltaksportefølje for en byvekstavtale for Buskerudbyen presentert i denne rapporten er foreløpig og må tilpasses endelige finansieringsrammer. Avtaleinngåelse forutsetter at finansieringen er avklart, og at det er gjort nødvendige vedtak på kommunalt og fylkeskommunalt nivå.

Det er lagt til grunn en ambisjon om en samlet investeringsramme i hele avtaleperioden på om lag 5 mrd. kr. Finansieringskildene består av statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Alle samferdselsinvesteringer er ilagt full merverdiavgift (mva), men staten gir mva-refusjon for samferdselsinvesteringer som kommunene og fylkeskommunene gjennomfører. Det legges til grunn at mva-refusjon for kommunale og fylkeskommunale tiltak i en eventuell byvekstavtale blir tilbakeført til tiltak i byvekstavtalen ved at både Viken og kommunene i Buskerudbyen legger til mva-refusjonen på sine avsatte lokale midler til Byvekstavtalen. Mva-refusjonen vil med andre ord inngå i kommunale og fylkeskommunale midler.

Fylkeskommunale og kommunale økonomiplaner inneholder målrettede tiltak for å nå nullvekstmålet. Det er en ambisjon om at kommunene og Viken skal bidra i betydelig grad til finansieringsgrunnlaget for byvekstavtalen. Fylkeskommunen og kommunene legger opp til å bidra med like mye midler som staten i finansiering av byvekstavtalen. For den samlede kommunale egenfinansieringen tas det utgangspunkt i folketall og at tiltakene tilfaller egen kommune basert på de føringene som gjelder.

Partene har hovedansvaret for planlegging, finansiering og gjennomføring av tiltak og oppgaver innenfor sine egne ansvarsområder. Gjennom forhandlingene om en avtale, må partene samordne interessene sine for å komme fram til helhetlige løsninger som gir god måloppnåelse. Ingen store veiprojekter og bompenger er med i forslag til byvekstavtale. Det gir derfor andre forutsetninger enn tilsvarende avtaler for andre byområder i Norge.

4.2 Statens bidrag

Nasjonal Transportplan 2022–2033 gir en indikasjon på den samlede innsatsen på statens hånd for de fem byområdene som står foran avtaleinngåelse, angitt til 10 mrd. over en tiårsperiode.

De statlige ressursene hentes fra riksvegbudsjettet til kollektiv-, gang- og sykkelveitiltak, og jernbanebudsjettet for utvikling av stasjoner og knutepunkter, og fra den nåværende belønningsordningen og tilskuddsordningen for lavere priser på kollektivbilletter. Avtaler om statlige midler til en byvekstavtale vil som hovedregel ta forbehold om årlig behandling av statsbudsjettet.

Belønningsmidler

Belønningsordningen skal fases ut som selvstendig ordning, og midlene skal bli en del av byvekstavtalene. Buskerudbyen har fått tildelt i alt om lag 1 mrd. kr fra belønningsordningen i perioden 2010-2019, og om lag 80 mill. kr pr år for 2020 og 2021. Samarbeidet har i tillegg fått om lag 20 mill. kr i årlig tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport som følge av Regjeringens bompengeforlik i 2019.

Hensikten med ordningen er å stimulere og legge til rette for at flere skal gå, sykle eller reise kollektivt fremfor bruk av egen bil. Partnerskapet i Buskerudbyen står bak og disponerer midlene, med fylkeskommunen som ansvarlig søker.

Belønningsmidlene er søkt videreført inntil byvekstavtalen er på plass.

Mindre investeringstiltak riksvei

Statlige midler til mindre investeringstiltak (tidligere kalt programområdemidler) for kollektivtransport, sykling og gange knyttet til riksveiansvaret inngår normalt i byvekstavtalene.

Etter bompengeforliket i Stortinget av 2019, kan midlene også brukes innenfor fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde i byområder med slike avtaler. Det forutsettes at bruken avgrenses til investeringer i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange langs fylkeskommunal og/eller kommunal vei, og at en slik prioritering vurderes som mer kostnads-

effektiv/samfunnsøkonomisk lønnsom eller øker måloppnåelsen i bymiljø-/ byvekstavtalene sammenlignet med tilsvarende tiltak på riksvei.

Mindre investeringstiltak stasjoner og knutepunkt

I tilknytning til Nasjonal Transportplan 2022–2033 er det forutsatt disponert midler til stasjons- og knutepunktutvikling i byområdene innenfor jernbanerammen, men summen er ikke angitt.

Bane NOR som en sentral aktør for utvikling av jernbanens knutepunkter legger premisser for utviklingen og har også egne midler/inntekter som kan anvendes.

4.3 Viken fylkeskommune

Viken fylkeskommunes samferdselsstrategi for 2022-2033 gir overordnede føringer og samordning av fylkeskommunens virkemidler. Samferdselsstrategien skal følges opp gjennom et handlingsprogram for samferdsel. Handlingsprogram for perioden 2022-2025 planlegges behandlet i fylkestinget i desember 2021.

Investeringsmidler fylkesvei

Investeringsbudsjettet for fylkesvei omfatter alle investeringstiltak på fylkesveinettet i Viken, herunder infrastrukturtiltak for kollektiv, gående og sykklende. Selv om handlingsprogram for samferdsel gir detaljerte føringer for hvilke prosjekter som skal planlegges og bygges, så vil endelige økonomiske rammer fastsettes gjennom den årlige behandlingen av årsbudsjett og økonomiplan.

Viken fylkeskommune vil forplikte seg til en egeninnsats i Buskerudbyen på 38 mill. kr per år. Egeninnsatsen skal knyttes til relevante utbyggingstiltak fra og med det året en byvekstavtale foreligger. Egeninnsatsen avklares endelig i forhandlingene om byvekstavtalen med staten.

Drift av kollektivtransport

Iht. lov om yrkestransport og opplæringsloven har fylkeskommunen et ansvar for lokal kollektivtransport og skoleskyss. Brakar er fylkeskommunens administrasjonsselskap for kollektivtransport. Det innebærer at Brakar planlegger, utvikler og bestiller kollektivtransport på vegne av fylkeskommunen, gir informasjon til befolkningen om tilbudet og yter tjenester relatert til dette. Selskapet skal være en mobilitetsaktør som skal bidra til å binde sammen kundenes reisekjede fra dør til dør, og til sømløse reiser mellom ulike transportmidler og fylkesgrenser. I tillegg til egne billettinntekter mottar Brakar et årlig rammetilskudd fra fylkeskommunen til finansiering av virksomheten/oppdraget. Brakar mottok for 2021 kr 462,1 mill i rammetilskudd til dekning for administrasjon og kjøp av kollektivtransport, hovedsakelig i form av busstransport, skoleskyss og ferje.

Brakar mottar belønningsmidler gjennom Buskerudbysamarbeidet for å styrke kollektivtilbudet (53 mill. kr i 2021) samt tilskudd til reduksjon av billettpriser til Buskerudbyen (20,6 mill. kr i 2021).

4.4 Kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg

Lokal satsing på tiltak som bygger opp om nullvekstmålet

Kommunenes økonomiplaner inneholder i betydelig utstrekning tiltak, investeringer og driftstiltak som er relevant for en fremtidig byvekstavtale. Egenfinansieringen fordeles med utgangspunkt i innbyggertall og finansierer prosjekter som bygger opp om nullvekstmålet i egen kommune.

Kommunenes investeringsmidler

Kommunene planlegger og gjennomfører en rekke investeringstiltak som underbygger oppnåelsen av nullvekstmålet. Dette gir et godt utgangspunkt for å stipulere en realistisk ramme. Tabellen nedenfor tar

Foreslåtte investeringsmidler i kommunene til tiltak i byvekstavtale for Buskerudbyen. mill. kr.

Egenbidrag inkl. anleggsbidrag	2022	2023	2024	2025	Sum 2022-25
Lier	29,3	15,5	39,7	27,1	111,6
Drammen	167,0	346,0	275,0	161,0	949,0
Øvre Eiker Inkl. anleggsbidrag	15,3	18,8	19,3	11,3	64,6
Kongsberg	45,8	9,1	9,1		64,0
Totalt	257,4	389,4	343,1	199,3	1189,1

utgangspunkt i kommunenes økonomiplaner 2022–2024/2025 der relevante investeringer er identifisert. Her inngår eksempelvis ny bybru i Drammen (683 mill kr) og ny sykkelbru i Kongsberg nord (36 mill. kr). Anleggsbidrag er inkludert der det inngår i kommunenes økonomiplaner. Det gir følgende anslag kommunale investeringsmidler i byvekstavtalen:

Større prosjekter som anses å overstige «normalnivået» for kommunenes investeringer er tatt med for de årene de er oppgitt. For perioden 2026-2033 er det forutsatt at kommunene bidrar med egenfinansiering med utgangspunkt i innbyggertall slik at Viken fylkeskommune og kommunene i sum bidrar med like mye midler som staten.

Eksterne anleggsbidrag – utbyggingsavtaler

Større byutviklingsprosjekter i privat regi avstedkommer ofte krav om (del)finansiering av offentlig infrastruktur på utbyggers hånd. Det skjer gjerne i form av anleggsbidrag eller gjennomføring av konkrete tiltak. Slik ekstern finansiering utløses av prosjektets realisering, basert på utbyggingsavtaler og ofte foranlediget av plankrav/ rekkefølgebestemmelser.

Utbyggingsavtaler er aktuelle i flere av kommunene med relevante tiltak. Det antas at utbyggingsavtaler vil bli mer aktuelle framover ved større utbygginger i sentrale byområder. Det foreslås at dette bør kunne inngå som lokal egenandel der det bidrar til nullvekstmålet.

4.5 Skisse til samlet finansieringsplan

Det er foreløpig lagt til grunn en samlet investeringsramme i hele avtaleperioden til i underkant av 5,1 mrd. kr i samlet finansiering i bestående av statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. I denne foreløpige skissen er det forutsatt at belønningsmidler og tilskuddsmidler til lavere kollektivpriser videreføres på dagens nivå, og at staten bidrar med i alt 1100 mill kr til mindre infrastrukturiltak for gange, sykkel og kollektivtrafikk på riksvegbudsjettet og 250 mill. kr til tiltak knyttet til stasjoner og knutepunkt på jernbanebudsjettet. Dette er foreløpige forutsetninger fra lokale parter og ikke avklart med staten. Det legges opp til at beløp og portefølje avklares gjennom forhandlingene.

Egeninnsatsen fra Viken fylkeskommune er foreløpig satt til 38 mill. kr pr år, men vil være avhengig av størrelsen og innretningen på byvekstavtalen. Egeninnsatsen avklares endelig i forhandlingene om byvekstavtalen med staten. Bidrag fra kommunene for 2023-2025 er basert på kommunenes egne økonomiplaner, og et samlet nivå for perioden 2026-2033, som gjør at Viken fylkeskommune og kommunene til sammen bidrar med like mye som staten. Det gir fordeling som vist i tabellen under:

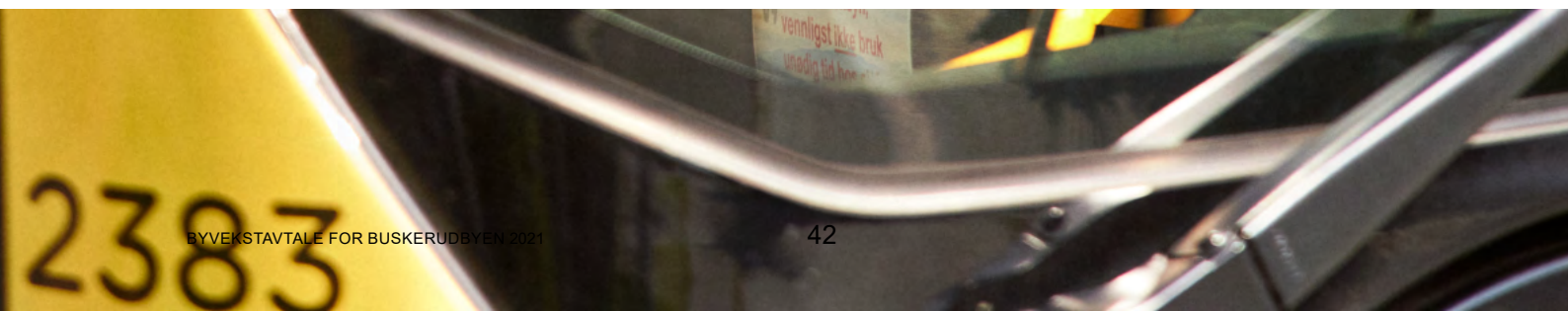
Skisse til finansieringsplan for byvekstavtale for Buskerudbyen. Foreløpige tall i mill. 2021-kr

Skisse til finansieringsplan Mill. kr	Sum 2023-33	Årlig gj.snitt 2023-25	Årlig gj.snitt 2026-33
Statlige midler			
Belønningsmidler	965	88	88
Tilskudd kollektivbilletter	226	21	21
Mindre investeringstiltak riksvei	1 100	100	100
Mindre investeringstiltak jernbane	250	17	25
Sum stat	2 541	226	234
Lokale og regionale investeringsmidler			
Viken fylkeskommune	418	38	38
Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg	2 123	314	148
Totalt kommunene og Viken fylkeskommune	2 541	352	186
Totalt	5 082	578	420

5 Måloppnåelse



Buskerudbyen har klart å nå nullvekstmålet de senere årene med målrettet innsats uten en bompengefinansiert bypakke. Under presenteres nye transportanalyser fra Transportøkonomisk institutt (TØI) og Asplan Viak. De viser at nullvekstmålet kan nås for Buskerudbyen frem mot 2030 med tiltakene omtalt i kapittel 3.

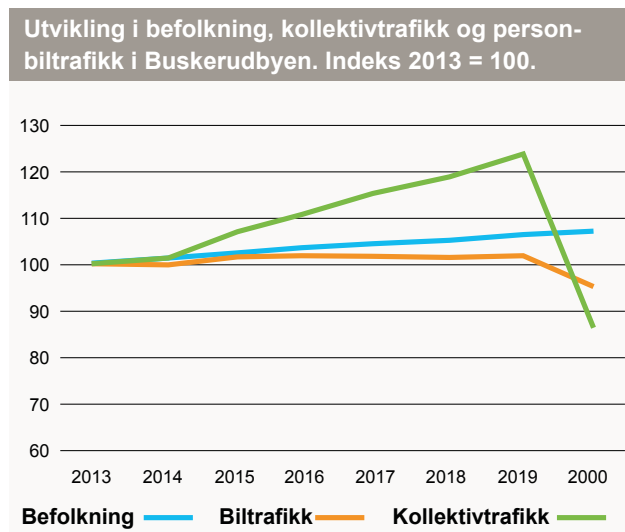


5.1 Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet de senere år

Buskerudbyen har klart å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken gjennom blant annet en målrettet satsing på felles areal- og parkeringspolitikk, knutepunktutvikling, kollektivtilbud, sykkel og gange.

Nullvekstmålet er oppnådd selv om befolkningen har vokst med om lag 1 prosent i året i perioden 2013-2019. I samme periode har det også vært en betydelig økning i andel elbiler i bilparken (fra 3 % i 2016 til 8 % i 2020) som gjør det billigere å kjøre. Kollektivtrafikken har i perioden 2013-2019 hatt fire ganger så kraftig vekst som befolkningsveksten alene skulle tilsi. Som i andre byområder, har det under koronapandemien vært en betydelig nedgang i både kollektivreiser og personbiltrafikk.

Figuren under viser utviklingen for befolkning (blå), kollektivtrafikk (grønn) og biltrafikk (orange) målt som indeks der 2013 er satt til 100. Når kurven går under 100, innebærer det en nedgang sammenlignet med 2013-nivået. Figuren viser at vi har nådd nullvekstmålet for personbiltrafikken de senere årene, også før Covid 19 inntraff.



Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og kollektivtrafikk for 2013-2020. Indeks 2013=100.

Figur: Buskerudbysekretariatet.

Tabellen oppe til høyre gir mer detaljerte tall som bekrefter at Buskerudbyen har oppnådd nullvekstmålet for personbiltrafikken de senere årene i tråd med den reviderte målemetoden fastsatt av Samferdselsdepartementet.

Utvikling i personbiltrafikken i 2020 ble naturlig nok preget av koronapandemien og tiltakene mot den. Byindeksen gikk ned med 6,5 prosent i 2020.

Periode	Endring i trafikkmengde (%)
2016-2017	-0,2
2017-2018	-0,1
2018-2019	0,3
2019-2020	-6,5
Totalt 2016-2019 (før pandemien)	-0,1
Totalt 2016-2020	-6,6

Byindeks for Buskerudbyen som viser utvikling i personbiltrafikken: Årlig og i for periodene 2016-2019 og 2016-2020. (Kilde: Statens vegvesen)

5.2 Effekter av tiltak i 2030

Referansealternativ – trafikkutvikling mot 2030 uten tiltakspakke

I byutredningen ble den forventede trafikkveksten for Buskerudbyen omfattet av nullvekstmålet beregnet til 21,3 % for perioden 2016 til 2030. Avtaleområdet besto av de fire daværende kommunene Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Lier. Den viktigste faktoren bak beregnet trafikkvekst, var forventet befolkningsvekst på 19,5 % basert på Statistisk sentralbyrås framskrivinger.

Rapporten fra byutredningen (Statens vegvesen 2018) konkluderte med at bompenger var nødvendig for å nå nullvekstmålet og unngå kraftig trafikkvekst fram mot 2030. TØI mener nå at denne konklusjonen ikke lenger er like åpenbar av flere grunner. Blant annet er befolkningsframskrivingene fra Statistisk sentralbyrå og bilholdet lavere enn det som ble lagt til grunn i byutredningen. Modellen fanger dessuten ikke opp effekten av alle tiltakene som har vært gjennomført, som for eksempel tilrettelegging for gange og sykling og kampanjer.

TØI har i nye modellberegninger (2021) funnet at trafikkveksten for perioden 2020 til 2030, forventes å bli på 4,5 % uten nye tiltak (Referansealternativ 2030). Det er alltid usikkerhet knyttet til resultater av modellkjøringer. Det er to forhold ved referansealternativet som bør omtales: På den ene siden ser modellen ut til å overestimere trafikkvekst ettersom modellen også viser en trafikkvekst i perioden 2016-2020. I denne perioden viser faktiske trafikk tall fra Byindeksen en nedgang i biltrafikken. På den andre siden kan modellen også underestimere trafikkvekst fordi det i modellen ikke er tatt hensyn til at vi får en økende andel elbiler i årene frem mot 2030. Dette vil, dersom elbil-fordelene består, innebære at bilkjøring blir rimeligere, noe som kan medføre en økning i personbiltrafikken.

Byvekstavtale – trafikkutvikling mot 2030 med tiltakspakke

Både Transportøkonomisk institutt (TØI) og Asplan Viak har nå gjort nye transportanalyser for å studere effekter av en tiltakspakke i 2030.

Effekt av ny tiltakspakke for Buskerudbyen i 2030. Endringer i transportarbeid (kjøretøykm). Kilder: TØI og Asplan Viak.

Referansesituasjon og effekt av tiltak	Beregnet endring i personbiltrafikken	Kommentar
Referanse 2030	+4,5%	Fremtidssituasjon uten nye transporttiltak. Beregnet trafikkvekst er hovedsakelig som følge av forventet vekst i befolkning og arbeidsplasser. Kilde: TØI.
Arealbruk i tråd med regional plan	-0,9%	Denne reduksjonen forutsetter at kommunenes arealbruk i enda større grad enn i dag (SSB-trend) følger opp regional plan med knutepunktsutvikling i prioriterte vekstområder. Kilde: TØI.
Ny busslinje til Brakerøya/Lierstranda	-0,2%	Innføring av en ny, høyfrekvent busslinje mellom Mjøndalen og nytt sykehus på Brakerøya/Lierstranda vil gi en nedgang i personbiltrafikken. Kilde: TØI.
Økte kostnader for å parkere	-0,2%	Det er lagt til grunn 20% økte parkeringskostnader i sentrumsområder og bedre håndheving. Kilde TØI.
Reduserte fartsgrenser i sentrumsområder	-1,7%	Reduserte fartsgrenser fra 40/50 km/t til 30 km/t i sentrumsområder vil kunne ha en svært god effekt på personbilbruken. Kilde: TØI.
Økt framkommelighet og bedre bytter	-0,2%	Effekt av bedre framkommelighet for busstrafikken og bedre løsninger for å bytte fra et transportmiddel til kollektivtransport eller effektive bytter mellom kollektive transportmidler. Kilde: Asplan Viak.
Økt bruk av mikromobilitet	-0,4%	Her er det forutsatt at mikromobilitet bidrar til å redusere tiden det tar å komme til og fra holdeplassene på en av fem kollektivreiser. Kilde: Asplan Viak.
Bedre sykkelinfrastruktur	-0,1%	Bedre sykkelinfrastruktur vil bidra til at flere vil sykle, men dette bidrar ikke så mye for å redusere biltrafikken (trafikkarbeidet). Dette skyldes at andelen som sykler er forholdsvis liten og sykkelturene er forholdsvis korte sammenliknet med bilturer. Det er likevel mange grunner til å satse på sykkelinfrastruktur. Økt sykkelandel bidrar også til bedre folkehelse, bedre miljø og er mindre plasskrevende enn privatbilen. Kilde: Asplan Viak.
Tilrettelegging for el-sykler	-0,1%	Økende andel elsykler kan bidra til at flere velger å sykle og at sykkelturene blir noe lenger enn i dag. Kilde: Asplan Viak.
Tilrettelegging for hjemmekontor, digitale møter og kontorfellesskap	-3,3%	Arbeidstakere har etter pandemien større kunnskap om bruk av verktøy for å jobbe hjemmefra eller i lokale kontorfellesskap og delta i digitale møter. Mange virksomheter endrer sin policy til mer fleksible løsninger. Analysen er basert på spørreundersøkelse med data fra informanter i Buskerudbyen. Kilde: Asplan Viak.
Samlet effekt med tiltakspakke	-2,7%	Forutsatt at alle tiltak over gjennomføres fullt ut, vil personbiltrafikken kunne reduseres med 2,7% i 2030.

Analysene viser at dersom alle tiltakene gjennomføres, vil en istedenfor en trafikkvekst på 4,5 prosent, få en reduksjon i personbiltrafikken på 2,7 prosent. Det vil si at Buskerudbyen kan nå nullvekstmålet med god margin. Samtidig kan det skje endringer i rammebetingelser som kan trekke i ulike retninger. Dette omtales i neste avsnitt.

Endringer i rammebetingelser vil kunne påvirke trafikkutviklingen

Utviklingen i personbiltrafikken er følsom for endringer i rammebetingelser som i liten grad kan påvirkes av Buskerudbyen. Usikkerhet om endringer i rammebetingelser deler Buskerudbyen med andre større byområder i Norge.

Effekt av evt. nye rammebetingelser i transportsektoren. Endringer i transportarbeid (kjøretøykm).

Kilder: TØI og Asplan Viak.

Nye ramme-betingelser	Endring i personbiltrafikken	Kommentar
Økt elbilandel og overgang fra kollektivtransport til bil som følge av koronapandemien	+3,5%	Økt skepsis til trengsel på kollektive transportmidler kan medføre at flere kjører bil (1,2 %). Også økt andel elbiler som er billigere å kjøre, kan gi økt bilandel (2,3 %). Det er usikkerhet om langsiktige effekter og hvilke elbilfordeler som vil gjelde i 2030. Kilde: Asplan Viak.
Økte takster i kollektivtransporten	+1,5%	Passasjersvikt i kollektivtransporten som følge av koronapandemien vil bidra til reduserte inntekter for kollektivselskapene. Dersom denne inntekssvikten skal finansieres med økte billettpriser, vil dette kunne føre til færre kollektivreiser og flere bilreiser. Kilde: Asplan Viak.
Endret bilhold og førerkortandel	-3,8%	Nedgangen i bilhold og førerkortinnhav fra RVU2013/14 til RVU2018 virker urealistisk stor for en periode på fire år. Men for den kommende tiårsperioden frem mot 2030 virker ikke dette urealistisk dersom trenden er lavere bilhold og førerkortinnhav. Kilde: TØI.
Styrket togtilbud i Buskerudbyen		Et styrket togtilbud i Buskerudbyen, særlig for stasjoner på aksene Drammen-Kongsberg, vil kunne gi en gunstig effekt. Effekten av to tog i timen ble beregnet til -0,2 % i den statlige Byutredningen, men ikke beregnet på nytt nå. Evt. effekter av et konkret forslag til tilbudsforbedring må utredes nærmere.
Samlet effekt av endrede rammebetingelser	+1,2%	Det er stor usikkerhet omkring hver av de ovennevnte rammebetingelser, og dermed stor usikkerhet om den samlede effekt for utvikling av personbiltrafikken. Oversikten viser at rammebetingelsene vil kunne ha stor effekt på trafikkutviklingen.



Samlet effektvurdering

Dersom alle tiltak gjennomføres som beskrevet i tiltakstabellen og samtidig mulige endringer i rammebetingelser vist i tabellen over skulle inntreffe, viser disse analysene at Buskerudbyen vil oppnå nedgang i personbiltrafikken på **-1,5 prosent i 2030**. Dette viser at Buskerudbyen har gode forutsetninger for å kunne nå nullvekstmålet med forslåtte tiltakspakke.

Andre vurderinger

Innføring av nytt fergetilbud: TØI har beregnet effekt av det foreslåtte fergetilbudet med bruk av transportmodellen. Resultatet viser at dette har liten effekt på personbiltrafikken og dermed nullvekstmålet. Et fergetilbud kan likevel ha verdi for dem som vil benytte seg av tilbudet. Asplan Viak har gjort vurdering av enkelte strekninger og sammenliknet fergetilbudet med øvrig transporttilbud og funnet at det vil være lite konkurransedyktig. Dersom finansiering av fergetilbudet vil redusere øvrig kollektivtilbud, er det ikke sikkert at sumvirkningen av tiltaket blir positiv for antall kollektivreisende.

Togtilbudet: Togtilbudet vil endre seg noe frem mot 2030 gjennom planlagte rute-endringer og som følge av ny infrastruktur, bl.a. InterCity Vestfoldbanen. TØI har gjort en kvalitetssikring av togtilbudet som ligger inne i transportmodellen i referansealternativet. De planlagte ruteendringene i Buskerudbyen vil ha liten effekt for personbiltrafikken.

Hjemmekontor: Det siste året har biltrafikken blitt kraftig redusert grunnet reiserestriksjoner og påbud om hjemmekontor i forbindelse med Covid 19. Både TØI og Asplan Viak har gjort beregninger av effekt av økt bruk av hjemmekontor og digitale møter etter pandemien. Det er gjort følsomhetsanalyser som viser at det er potensial for langt større effekt på trafikken. Resultatet som er benyttet her, er imidlertid basert på spørreundersøkelser som viser hvor stor andel av yrkesaktive som kan og vil jobbe hjemme- fra og hvor ofte de ønsker å gjøre det. Det er stor

usikkerhet om langtidseffekten for reisevaner og arealbruk.

Konklusjon

Transportanalyser gjennomført av TØI og Asplan Viak viser at nullvekstmålet kan nås i Buskerudbyen uten innføring av bompenger og med satsing på tiltak som fremmer kollektivtransport, gange og sykkel i kombinasjon med areal- og parkeringspolitikk, tilrettelegging for hjemmekontor samt økt bruk av ny teknologi og smart mobilitet. Også fravær av store vegprosjekter med økt vegkapasitet i Buskerudbyen vil bidra til nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Samtidig viser analysene at utviklingen i personbiltrafikken er følsom for endringer i rammebetingelser som i liten grad kan påvirkes av Buskerudbyen. Usikkerhet om endringer i rammebetingelser deler Buskerudbyen med andre større byområder i Norge. Det legges til grunn at en gjennom systemet for porteføljestyring og årlige handlingsprogram vil kunne korrigere porteføljen av tiltak hvis det blir behov for å sikre måloppnåelse over tid.

5.3 Indikatorer for oppfølging av byvekstavtale

Det er utarbeidet indikatorsett som skal brukes i oppfølgingen av byvekstavtalene. Regjeringen har besluttet at byindeksen, som er basert på faste tellepunkter på vegnettet i bybåndet mellom Lier og Kongsberg, skal være hovedindikatoren for oppfølgingen av det videreutviklede nullvekstmålet. Måloppnåelsen må skje før avtalen løper ut. Utviklingen vil bli fulgt opp årlig for å sikre at den går i riktig retning eller om det er behov for å justere kursen.

For å få et helhetlig bilde av utviklingen i byområdene, skal det også rapporteres på blant annet reise-middelfordeling, utvikling i kollektivreiser, klimagass-utslipp, arealbruk og parkering. Hvilke indikatorer som inngår og operasjonalisering av dem avklares gjennom byvekstavtaleforhandlingene.



*Å få en byvekstavtale på plass
er avgjørende for at kommunene,
fylkeskommunen og staten i samarbeid
skal nå felles mål også fremover.*



6 Styring og gjennomføring

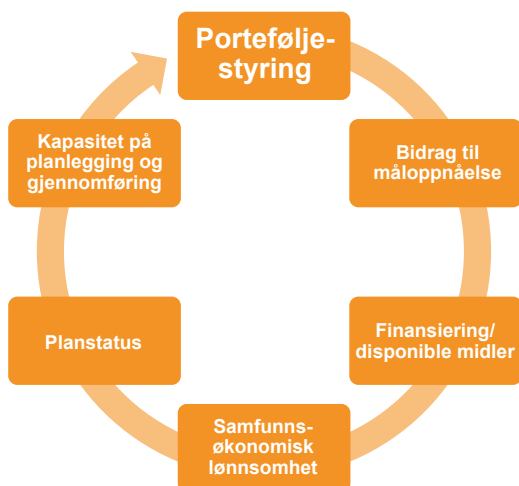
6.1 Styring og organisering

Buskerudbysamarbeidets styringsmodell tilpasses statlige føringer for byvekstavtaler. Dette avklares mellom partene i tidlig fase av forhandlingene. I NTP 2022-33 (s. 112) framgår det at Regjeringen har besluttet å innføre en enklere styringsmodell for nye byvekstavtaler for de fem mindre byområdene. For disse skal det ved forhandlingsstart etableres en forhandlingsgruppe som ledes av Statens vegvesen og med representanter fra Jernbanedirektoratet, statsforvalteren og lokale parter. Mandatet for forhandlingene vil bli gitt av Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, og vil være offentlig kjent. På grunnlag av mandatet vil Statens vegvesen lede forhandlingene og oppfølgingen av avtalene. Framforhandlede forslag til avtaler skal behandles lokalpolitisk og drøftes i regjeringen før inngåelse.

Kommunene og fylkeskommunen vil oppnevne sitt forhandlingsutvalg.

6.2 Porteføljestyling

Byvekstavtalen for Buskerudbyen skal styres i tråd med prinsippene om porteføljestyling omtalt i Nasjonal transportplan 2022-2033. Porteføljestyling innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av flere elementer som illustrert i figuren under.



Elementer som inngår i porteføljestyling av Byvekstavtale for Buskerudbyen

Alle tiltak som prioriteres må bidra til måloppnåelsen. Prioriteringene må skje innen tilgjengelige rammer for finansiering slik at tiltak som startes opp kan ha en rasjonell gjennomføring. Hvor mye midler som kan bevilges til konkrete tiltak de enkelte årene, må også tilpasses forventet framdrift på planleggingen og kapasitet på gjennomføring. I tillegg skal samfunnsøkonomiske vurderinger inngå prioriteringsdiskusjonen så langt det lar seg gjøre.

Porteføljestyling gjør at innholdet i byvekstavtalen kan justeres i fremtiden tilpasset endrede forutsetninger og behov som ikke er mulig å forutsi. Det er også et verktøy for å håndtere usikkerhet. Alle samferdselspakker vil ha en viss grad av usikkerhet. Prosjekter kan få økte kostnader, forsinket framdrift og/eller økonomisk handlingsrom kan reduseres.

Hvis kostnadene blir høyere eller inntektene lavere enn forutsatt, skal en først søke å redusere kostnadene for det enkelte tiltak. Dersom dette ikke er tilstrekkelig, skal en med bakgrunn i vurdering av nytte, måloppnåelse, planstatus og gjennomførbarhet og geografisk fordeling, håndtere dette gjennom omprioriteringer innenfor porteføljen.

Ved økt inntektsgrunnlag, reduserte kostnader og/eller utsettelse av tiltak, kan midler frigjøres til andre tiltak.

En omprioritering gjøres som hovedregel i forbindelse med rullering av handlingsprogram/langtidsprogram basert på de nevnte prinsippene for porteføljestyling, men kan også skje løpende gjennom behandling i Buskerudbyens organer.

Porteføljestyling gjøres gjennom årlig rullering av handlingsprogram for byvekstavtalen som behandles i kommunestyre og fylkesting. I tillegg legges det opp til større revidering av avtalen etter behov, for eksempel i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan. Det gir oppdatert beslutningsgrunnlag og mulighet til å justere kursen ved behov.

7 Referanser

Forslag til tiltak innen ny teknologi og smart mobilitet.

Underlag for innspill til byvekstavtale for Buskerudbyen.

*Notat utarbeidet av faggruppe ny teknologi og smart mobilitet ledet av Viken fylkeskommune.
November 2021*

Investerings tiltak infrastruktur. Forslag til tiltak som underlag for byvekstavtale Buskerudbyen.

Notat utarbeidet av faggruppe infrastruktur ledet av Viken fylkeskommune. Juni 2021

Utviklingsmuligheter for kollektivtrafikken i Buskerudbyen.

COWI, august 2021

Trafikkutvikling i Buskerudbyen.

Christian Steinsland, TØI-Arbeidsdokument 51745, TØI, 08.11.2021

Buskerudbyen - potensialet for nullvekst i biltrafikken.

Bård Norheim m.fl. UA-Rapport 160/2021, Asplan Viak, november 2021



Buskerudbyen

