**Saksdokument til ATM-utvalgsmøte nr 5 - 2021**

**Møtetid: Fredag 26. november 2021 kl. 11:00 – 14:00   
Sted: Formannskapssalen, Drammen rådhus, evt. Teams**  
Forslag til dagsorden:  
  
**Sak 30/21 Referat**

**Sak 31/21 Faglig grunnlag til forhandlinger om byvekstavtale**

**Sak 32/21 Forslag budsjett samarbeidsmidler 2022**

**Sak 33/21 Forslag møteplan Buskerudbyen 2022**

**Sak 34/21 Status**

**Sak 35/21 Eventuelt**

**Vedlegg**   
1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 24. september 2021 (vedlegg til sak 30/21)  
2. Notat Samfunnsøkonomiske vurderinger   
3. Forslag til felles politisk sak om faglig grunnlag for byvekstavtale

**Separate vedlegg**  
Lenker i sakene  
  
  
Buskerudbysamarbeidet, 15. november 2021

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

Sak 30/21 Referat fra ATM-utvalget 24. september 2021

Se:Vedlegg 1 - Referat fra møte i ATM-utvalget 24. september 2021)***.***

***Forslag til konklusjon:*** *Referatet godkjennes*

**Sak 31/21 Faglig grunnlag til forhandlinger om byvekstavtale**  
 **Hensikt med saken**Drøfte og anbefale forslag til endelig faglig grunnlag til forhandlinger om byvekstavtale og tilhørende felles politisk sak til kommunestyrer og fylkesting.  
 **Bakgrunn**ATM-utvalget sluttet seg i møtet 24. september til en revidert framdriftsplan for behandling av faglig grunnlag i fylkestingets møte i mars 2022, for å få bedre tid til den politiske behandlingen. Administrativ styringsgruppe anbefaler i møte 12. november det faglig grunnlag til forhandlinger om byvekstavtale og tilhørende felles politisk sak til videre behandling.

Ledelsen av ATM-utvalget møtte Samferdselsministeren 12. november og orienterte om det faglige grunnlaget for forhandlinger om byvekstavtale.

**Faglig grunnlag for byvekstavtale**

Vedlagt følger rapport med [faglig grunnlag](https://drive.google.com/file/d/1tWKQVOvv_f8byH8xdeAX0cg4X9YZPK6u/view?usp=sharing), datert 15. november 2021, for forhandlinger om byvekstavtale som drøftes i møtet. Måloppnåelse for nullvekstmålet er en viktig premiss for å komme til forhandlinger med staten. I n[otat fra TØI](https://drive.google.com/file/d/1wRpPKNVZyRUwDRen0SkjLtyKIriP3HBA/view?usp=sharing), datert 8. november 2021, er det sett på samlet virkning av de ulike virkemidlene. Beregningene bekrefter at nullvekstmålet kan nås med de foreslåtte tiltakene. Det orienteres om status for beregninger av måloppnåelse i møtet. I henhold mandatet er det også utarbeidet et notat om samfunnsøkonomiske vurderinger som følger som vedlegg 2. Vedlagt til det faglige grunnlaget følger notat om [infrastrukturtiltak](https://drive.google.com/file/d/1NvUsIoetcn8-WJjUfHYxD3_x8uqeN2IS/view?usp=sharing) og [ny teknologi](https://drive.google.com/file/d/11OQb85UXMgXMTaEudoNBDB6tp2bTsl3T/view?usp=sharing).

**Felles politisk sak**

Sekretariatet har på bakgrunn av innspill fra fagrådets representanter utarbeidet utkast til felles politisk sak for behandling i kommuner og fylkesting som følger som vedlegg 3. Innspill til justering av saksfremlegget tas i møtet.

**Videre prosess**

Det faglige grunnlaget for forhandlinger sendes til behandling i kommunestyrer og behandles til sist i fylkestingets møte i mars.

Det drøftes hvordan god politisk forankring sikres i prosessen.

***Forslag til konklusjon:*** *Forslag til faglig grunnlag og felles politisk saksfremlegg anbefales sendt til politisk behandling i kommunestyrer og fylkesting.*

**Sak 32/21** **Forslag budsjett samarbeidsmidler 2022**

**Hensikt med saken**

Vedta forslag til budsjett for Buskerudsamarbeidets samarbeidsmidler 2022.

**Saksframlegg**

Buskerudbysamarbeidets budsjett består av to deler.

Del 1: Belønningsmidler finansiert av Samferdselsdepartementet i tråd med avtale om belønningsmidler.

Del 2: Samarbeidsmidler finansiert av partnerne; kommunene og fylkeskommunen.

Budsjett belønningsmidler 2022

Det ble inngått ny belønningsavtale for perioden 2020-2021 ferdig signert 5. februar 2020 på til sammen 160 mill. kr, med 80 mill. kr i 2020 og 80 mill. kr i 2021. Midlene for 2020 og 2021 er utbetalt fra SD til fylkeskommunen med til sammen 167,66 mill. kr, da belønningsmidlene prisjusteres. Buskerudbyen har søkt om belønningsmidler på samme nivå for 2022 og fram til byvekstavtale foreligger.

**Budsjett samarbeidsmidler 2021**

ATM-utvalget vedtok budsjett 2021 for Buskerudbysamarbeidet i møte 27. november 2020 sak 35/20 med en total ramme på 2.600.000. Fordelingen mellom partnerne er slik:

**Inntekter Kr**

Viken fylkeskommune 700.000,-

Drammen kommune 1.000.000,-

Kongsberg kommune 300.000,-

Øvre Eiker kommune 300.000,-

Lier kommune 300.000,-

**Totale inntekter 2.600.000,-**

Jernbanedirektoratet og Statens Vegvesen avsluttet sitt bidrag til samarbeidsmidlene fra 1.1.2021 og viser til belønningsmidlene som statens bidrag til Buskerudbysamarbeidet. Samarbeidsmidlene går i tråd med vedtatt budsjett for 2021 i hovedsak til planlegging, koordinering i form av kostnader for daglig leder og prosjektleder. Prosjektleder kommunikasjon og prosjektleder sykkel (faste stillinger), rådgivere areal og transport (deltidsengasjementer) og rådgiver samferdsel (deltidsengasjement) finansieres av belønningsmidler. Øvrige utgifter i 2021 er kostnader til drift av sekretariatet (leie av kontorer, kontorutstyr, it-drift, arkiv, m.v.)

Det foreslås ikke endringer i samarbeidsmidlene eller fordeling mellom bidragsyterne for 2022.   
Administrativ styringsgruppe behandlet samen i møte 12. november 2021

***Forslag til konklusjon:*** *Forslag til budsjett samarbeidsmidler 2021 vedtas som foreslått.*

**Sak 33/21 Forslag møteplan Buskerudbyen 2022  
  
Hensikt med saken**Vedta møteplan for Buskerudbysamarbeidet for 2022.

**Forslag**Det er usikkert når en evt. byvekstavtale kan være avtalt. ATM-utvalget bifalt i møte 24. september 2021 «Sak 27/21 Buskerudbysamarbeidet – organisering – status» følgende: *Buskerudbysamarbeidets styringsstruktur og organisering vurderes todelt; før og etter inngåelse av en byvekstavtale mellom staten og kommunene/fylkeskommunen.*

1. *Før inngåelse av byvekstavtale:*
   1. *Videreføres ATM-utvalget, Administrativ styringsgruppe og Fagrådet som i dag.*
   2. *Foreslås ATM-rådets møteplan vurdert i forhold til behovet for orientering, oppdatering og forankring knyttet spesielt til forhandlingene om byvekstavtale.*
   3. *Vises det til forutsetningene i regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan 2022 – 2033 om partenes oppnevning av et utvalg for gjennomføring av forhandlinger om byvekstavtalen.*
2. *Etter at byvekstavtale er inngått:*
   1. *Styringsgruppe – svarende til ATM-utvalget – etableres for gjennomføring av inngått byvekstavtale, jfr. føringer gitt av staten.*
   2. *Administrativ styringsgruppe bestående av kommunenes/fylkeskommunens administrative ledere etableres og har ansvaret for å opprette en arena for helhetlig faglig samordning og utvikling.*
   3. *Fullmakter og møtefrekvens fastsettes som følge av byvekstavtalen.*

Dette tilsier at man inntil videre fortsetter med samme organisering som tidligere. Det foreslås dermed at det som tidligere tas utgangspunkt i fredager som møtedager for ATM-utvalget og adm. styringsgruppe og torsdag som møtedag for fagrådet. For å bidra til mulighet for god politisk forankring planlegges det med 14 dager mellom møtene i administrativ styringsgruppe og ATM-utvalget. Det planlegges ATM-rådsmøter i forkant av ATM-utvalgsmøtene ved behov, i møte planen under foreslås foreløpig to møter. ATM-rådsmøtene legges fortrinnsvis på mandag ettermiddag.   
  
**FORSLAG MØTEPLAN 2022 – BUSKERUDBYSAMARBEIDET**

**ATM-utvalget**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kl. 09:00 – 12:00** |  |  |
| Fredag 11. februar |  | Drammen kommune |
| Fredag 8. april evt. Fredag 29. april |  | Lier kommune |
| Fredag 17. juni |  | Kongsberg kommune |
| Fredag 23. september |  | Øvre Eiker kommune |
| Fredag 25. november |  | Drammen kommune |

**ATM-rådet**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **kl 16:30 – 18:00** |  |  |
| Mandag 4. april evt. Mandag 25. april |  | Fylkestingssalen |
| Mandag 21. november |  | Fylkestingssalen |

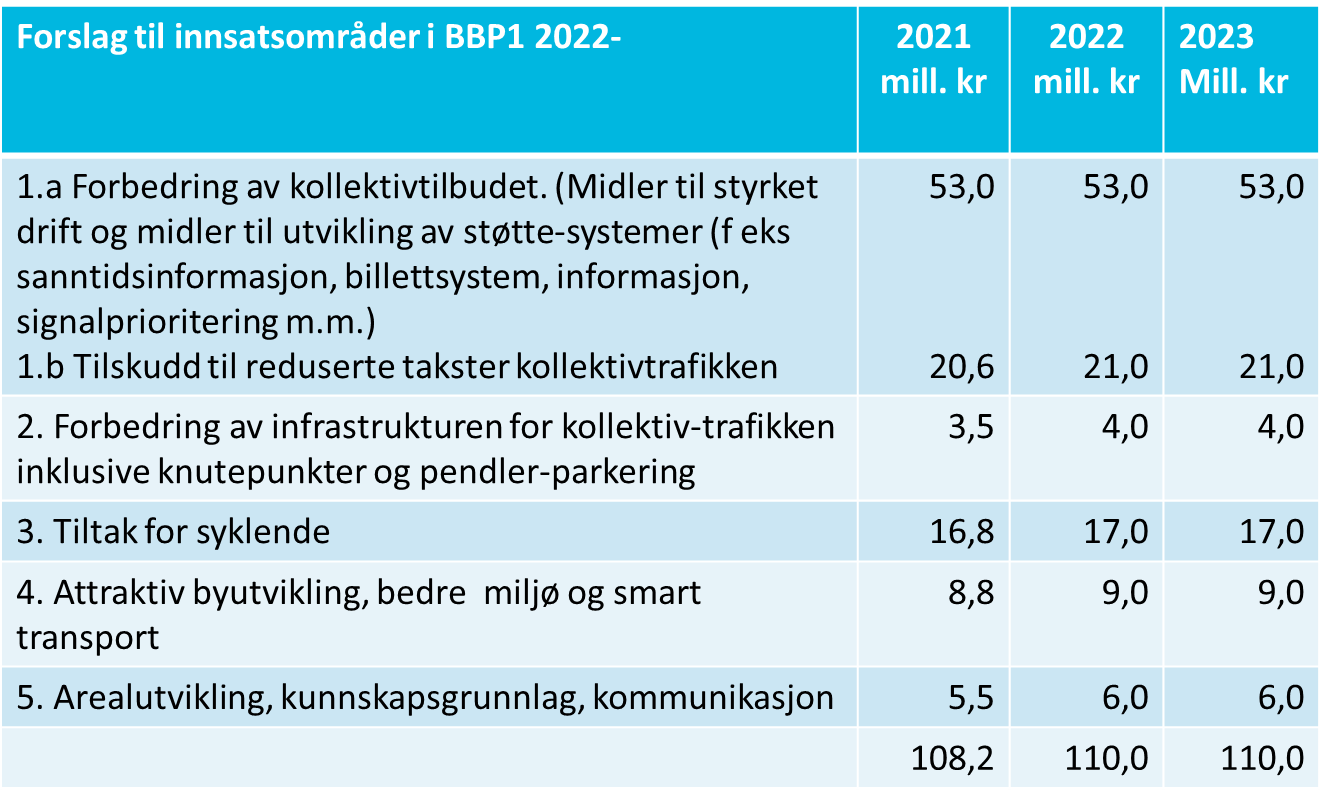
**Adm. styringsgruppe/fagrådet**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kl. 09:00 – 12:00** |  |  |
| Torsdag 20. januar | Fagrådet | Drammen kommune |
| Fredag 28. januar | Administrativ styringsgruppe | Fylkeshuset |
| Torsdag 17. mars | Fagrådet | Drammen kommune |
| Fredag 25. mars evt. Fredag 1. april evt. 8. april | Administrativ styringsgruppe | Fylkeshuset |
| Torsdag 19. mai | Fagrådet | Drammen kommune |
| Fredag 3. juni | Administrativ styringsgruppe | Fylkeshuset |
| Torsdag 23. juni | Fagrådet | Drammen kommune |
| Torsdag 25. august | Fagrådet | Drammen kommune |
| Fredag 8. september | Administrativ styringsgruppe | Fylkeshuset |
| Torsdag 27. oktober | Fagrådet | Drammen kommune |
| Fredag 11. november | Administrativ styringsgruppe | Fylkeshuset |

Statens Vegvesen har meldt at det er møtekollisjon med Nedre Glomma fredag 11. februar og fredag 29. april. Det jobbes med kalenderforslaget fram mot møtet i ATM-utvalget.

***Forslag til konklusjon:*** *Forslag til møteplan vedtas.*

**Sak 34/21 Status  
Handlingsplan belønningsmidler 2022 – framdrift**De fire kommunene og fylkeskommunen har i dag avtale om belønningsmidler på 80 millioner i året med Samferdselsdepartementet (SD), og tillegg 20 millioner i tilskudd som går til reduserte billettpriser på buss (midlene er prisjustert). 2021 er siste året i en toårig avtaleperiode. Buskerudbyen har sendt søknad til Samferdselsdepartementet om å få forlenget inneværende belønningsavtale fram til det foreligger en byvekstavtale. Sak om forlengelse er behandlet i kommunestyrene og fylkeskommunen. I søknaden foreslås det at handlingsprogrammet videreføres med samme fem innsatsområder og fordeling som i 2021:

****Buskerudbyen har tidligere utarbeidet handlingsplan for hele belønningsavtaleperioden og revidert denne årlig. Dette er gjort for å legge bedre til rette for gjennomføring av tiltak innenfor perioden.

Det er uvisst når det vil foreligge svar på søknad om belønningsmidler 2022 og når det kan foreligge en byvekstavtale der belønningsmidlene vil inngå, og dermed også uvisst hvor lenge belønnings-avtaleperioden vil vare. Det foreslås derfor å jobbe med forslag til handlingsplan/tiltaksplan belønningsmidler bare for 2022. De samme prinsipper som ved utarbeidelse av handlingsplan 2020/21 legges til grunn. En vil da kommer nærmere tilbake til handlingsplan for senere år når det foreligger svar på søknaden og det evt. er bedre oversikt over framdrift for byvekstavtale-forhandlinger. Administrativ styringsgruppe behandlet et forslag til prosess og framdriftsplan i møte 12. november 2021.   
  
***Framdrift utarbeidelse av handlingsplan/tiltaksplan belønningsmidler 2022:***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Når | Hvem | Hva |
| 28. okt. 2021 | Fagrådsmøte | Drøfting av rammer og evt. fellestiltak |
| 12. nov. 2021 | Adm. styringsgruppe | Drøfting av rammer og evt. fellestiltak |
| 26. nov. 2021 | Frist for k og fk innspill | Kommunene og fylkeskommunen er bedt om å komme med skriftlige innspill på tiltak |
| Des 2021 | Fagrådet | Sammenstilt foreløpig forslag til handlingsplan sendes fagrådet til uttalelse. |
| 20. jan 2022 | Fagrådet | Anbefaler forslag til handlingsplan 2022 |
| 28. jan 2022 | Adm. styringsgruppe | Anbefaler belønningsavtale 2022 og handlingsplan 2022 |
| 11. feb 2022 | ATM-utvalget | Anbefaler belønningsavtale 2022 og vedtak handlingsplan 2022. |

**Omdisponering belønningsmidler 2020-21**Prosjektregnskapet for belønningsmidlene viser at det per 7. november 2021 er påløpt 151,0 millioner av belønningsmidlene bevilget (210,7 millioner) i handlingsplan/tiltaksplaner for den toårige belønningsavtalen med Samferdselsdepartementet for 2020/2021. Vi skal rapportere endelig på denne avtalen 1. februar 2022, og i dialogmøtene som er holdt i høst har det vært stort fokus på å gjennomføring av gjenstående tiltak og at gjennomføringsansvarlig for tiltakene fakturerer før 1. desember 2021.

**Samlet oversikt - Alle tiltaksområder prosjektregnskap belønningsmidler 2020/2021 per 07. november 2021**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | **2020** | **2021** | **Sum** |
| **Belønningsmidler fra Samferdselsdepartementet** | 80 000 000 | | 80 000 000 | **160 000 000** |
| **Restmidler fra BBP1 Del 2** | |  | 2 400 000 | 2 400 000 |
| **Prisjustering belønningsmidler og takster** | |  | 8 260 000 | 8 260 000 |
| **Bevilgning fra SD til reduserte takster** | | 20 000 000 | 20 000 000 | 40 000 000 |
| **Sum Belønningsmidler** | | **100 000 000** | **110 660 000** | **210 660 000** |
| **Sum disponerte midler** | | 100 000 000 | 109 760 000 | **209 760 000** |
| **Udisponerte midler** | | - | 900 000 | 900 000 |
| **Disponerte belønningsmidler** | | **100 000 000** | **109 760 000** | **209 760 000** |
| **Sum påløpte kostnader** | | 82 778 835 | 66 226 393 | 151 005 228 |
| **Rest Disponerte belønningsmidler** | | 17 221 165 | 41 533 607 | 58 754 772 |
| **Saldo** (Rest belønningsmidler + udisponerte midler) | | **17 221 165** | **42 422 607** | **59 654 772** |

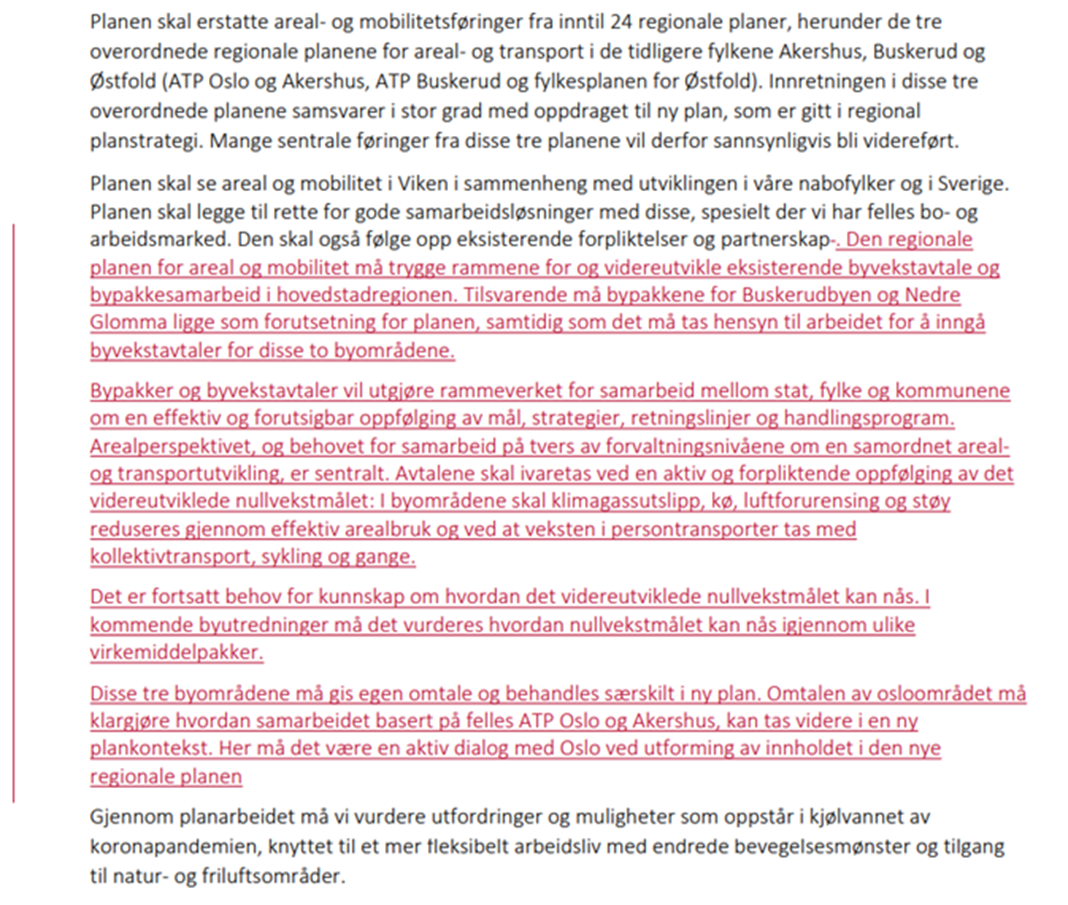
Gjennomgangen av gjennomføringsavtalene i dialogmøtene så langt viser at mange tiltak vil bli gjennomført i løpet av året. Det er noen tiltak som ikke er startet opp, men som skal gjennomføres og det er noen tiltak som er startet opp, men som ikke sluttføres før i 2022. Drammen har rapportert at tiltak 3.1.5.5 Gang- og sykkelveg Gamle Rådhusgate, Mjøndalen er gjennomført av andre, og ønsker at midlene kr 350.000,- omdisponeres til 3.1.3.13 Midlertidig gang- og sykkelbru Drammen. Det er ellers ikke meldt behov for omdisponeringer.

Det er behov for å tilføre tiltak 2021-5.2.1 Planlegging for byvekstavtale og planlegging/oppfølging belønningsmidler ca 2 mill. kr. Bakgrunn for dette er bl.a. avtale med TØI og Asplan Viak (Urbanet Analyse) om analysearbeid byvekstavtale. Udisponerte midler 0,9 mill. kr og 1 mill. kr fra tiltaksnummer 4.2.1 ReisSmart tilføres 2021-5.2.1.

Administrativ styringsgruppe har etter fullmakt i møte 12. november 2021 gjort slikt vedtak:  
*Kr 2 250 000,- stilles til disposisjon for tildeling etter inndragelse av ubrukte midler fra tidligere tildelinger:  
   
2021-3.1.5.5 Gang- og sykkelveg Gamle Rådhusgate, Mjøndalen -350 000 kr, ny gjeldende  
 bevilgning 0.  
2021- 4.2.1 ReisSmart/ITS-bidrag til miljøvennlige reisevalg -1 000 000 kr, ny gjeldende  
 bevilgning 360 000 kr.  
Udisponerte midler -900 000, ny gjeldende 0.*

*Disse tildeles til følgende tiltak:  
  
2021-3.1.3.13 Midlertidig gang- og sykkelbru Drammen + 350 000, ny gjeldende   
 bevilgning 1 350 000 kr.  
2021-5.2.1 Planlegging byvekstavtale og planlegging/opp-følging av belønningsmidler   
 + 1 900 000, ny gjeldende bevilgning 4 400 000 kr.*  
 **Ungdom og elsparkesykler - forsking og trafikksikkerhet med TØI**TØI gjennomfører en nasjonal undersøkelse om unges mobilitetsvaner, små elektriske kjøretøy generelt og elsparkesykler spesielt, der Drammen og Kongsberg er invitert med på. Prosjektet er et spleiselag mellom ulike aktører for å fremskaffe kunnskap om ungdoms mobilitetsvaner, med særlig vekt på bruk av elsparkesykkel. Andre kommuner/byer som er med: Stavanger, Horten, Fredrikstad, Lørenskog, Asker, Bærum og Oslo. Samt Ruter, Statens vegvesen og Ung i Trafikken. Budsjettet for Kongsberg og Drammen er kr 150 000,- (eks. mva.) som dekkes av belønningsmidler, ReisSmart midler 202-4.2.1. I tillegg til undersøkelsen skal det gjøres en intervensjon med formål å stimulere til mer trafikksikker atferd på elsparkesykkel. Les mer om prosjektet her: <https://www.drammen.kommune.no/om-kommunen/aktuelt/hva-kjennetegner-ungdoms-reisevaner/>

**Planprogram for nye regionale planer i Viken**Viken fylkeskommune har orientert om at justert utkast til planprogram for nye regionale planer i Viken fylkeskommune ble behandlet i fylkesrådet 28. oktober og går videre til fylkestinget uten endring- eller tilleggsforslag. Under omtale av «Regional plan for areal og mobilitet» (s.19) er det i justert utkast gitt en mer omfattende beskrivelse av planens betydning for byvekstavtaler og bypakkesamarbeid.



**Ambulerende sykkelverksted**Prøveprosjektet med service på barnesykler og ambulerende sykkelverksted viste tydelig at det var best å holde sykkelverksted ute på skoler for å nå flest mulig for å bidra til at barnesykler er i god stand. Etter en tilbudskonkurranse, skal Greenspeed etter ønske besøke flere skoler. Greenspeed vil også kunne være med på kampanjeaktivteter der Buskerudbyen eller partnerne har arrangementer.

**Sykkelkampanjer**Synlig syklist - Buskerudbyens årlige sykkellyktaksjon i samarbeid med Syklistenes Landsforening har blitt gjennomført på Kongsberg, i Øvre Eiker og Drammen. «Pigg med pigg» stor pågang rapporteres fra sykkelverkstedene.

**Leder/nestleder administrativ styringsgruppe**I administrativ styringsgruppes møte 12. november ble Trude Andresen, kommunedirektør i Øvre Eiker, valgt som ny leder og nytilsatt kommunedirektør på Kongsberg Per Morstad, valgt som nestleder.

***Forslag til konklusjon:*** *Status tas til orientering.* **Sak 35/21 Eventuelt**

# Vedlegg 1 - Referat fra møte i ATM-utvalget 24. september 2021

**Møtereferat ATM-utvalget**

**Møte nr. 4/21** – **24.09.2021**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tilstede** | **ATM-utvalget:**  Monica Myrvold Berg, ordfører, Drammen kommune (leder) Gunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommune Knut Kvale, ordfører, Øvre Eiker kommune  Kari Anne Sand, ordfører, Kongsberg kommune  Gro Ryghseter Solberg, avdelingsleder, Viken fylkeskommune, mobilitet og samfunn  Fred Anton Mykland, avdelingsdirektør, Statens Vegvesen, transport og samfunn, transport øst Benedicte Bruun-Lie, seksjonsleder, Jernbanedirektoratet Gunhild Dalaker Tuseth, avdelingsdirektør, Statsforvalteren i Oslo og Viken  **Fra administrasjonen:** Wenche N. Grinderud, rådmann, Kongsberg kommune  Trude Andresen, kommunedirektør, Øvre Eiker kommune  Elisabeth Enger, rådmann, Drammen kommune  Einar Jørstad, direktør, kultur, by- og stedsutvikling, Drammen kommune Sikke Næsheim, kommunedirektør, Lier kommune Thorgeir Bjerknes, kommunalsjef, Lier kommune Jens Sveaass, kommunalsjef, Kongsberg kommune Ove Skovdahl, spesialrådgiver, Jernbanedirektoratet  Morten Lauvbu, kommunalsjef, Øvre Eiker kommune Ørjan Skare, ruteplanlegger, Brakar  **Fra Buskerudbysekretariatet:**  Trond Solem Ingunn Larsen  Jomar L. Langeland Gun Kjenseth  Tor Atle Odberg Olav Foslie |
| **Forfall** | Olav Skinnes, fylkesråd samferdsel, Viken fylkeskommune |
| **Møtested** | Digitalt møte, Teams |
| **Møtetid** | Fredag 24.09.2021 kl 11:00 – 12:15 |

Innkalling og dagsorden godkjent.

**Sak 23/21 Referat fra ATM-utvalget 18. juni 2021  
*Konklusjon: Referat godkjent***

**Sak 24/21 Faglig utredning av byvekstavtale**Tor Atle Odberg innledet kort og gav ordet til Jomar Langeland som orienterte om transport-beregningene som er satt i gang for å analysere hva som skal til for å nå nullvekstmålet i hele perioden fram til 2030. Nye, foreløpige beregninger fra TØI viser at det er mulig for Buskerudbyen å oppnå nullvekst også fremover uten bompenger eller veiprising.

**Drøfting i møtet**  
Flere gav uttrykk for at de var godt fornøyd med resultatene av de foreløpige beregningene, og så fram til å få de endelige analysene.   
  
Fra Øvre Eiker ble det påpekt at den faglige utredningen må forankres godt i kommunestyrene og den må være så konkret at kommunene får god forståelse av hva en byvekstavtale kan bety for den enkelte kommune.

Statens Vegvesen påpekte at høyere andel elbiler er bra for CO2-utslipp i byområdene, men trengselsproblemer som køer og forurensning fra svevestøv vil fortsatt være der. Det videreutviklede nullvekstmålet formuleres slik «*i byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange».* Vi ser at det kan være mulig å nå nullvekstmålet, det bør legges inn virkemidler slik at en når det med god margin.

***Konklusjon:*** *Sakens innretning og beskrevne prosess utgjør grunnlaget for det videre arbeidet. Innspill i møtet innarbeides.*

**Sak 25/21 Høringsuttalelse til Viken fylkeskommunes  
 handlingsprogram samferdsel 2022-25**

Fra Kongsberg ble det bedt om følgende presiseringer;

* I stedet for formuleringen byområdet som er brukt noen steder, brukes **Buskerudbyområdet eller kommunene i Buskerudbyen.**
* Når det gjelder påpeking av at det samlede kollektivtilbudet på buss og tog er særlig viktig i korridorene Kongsberg-Oslo-Gardermoen og Hokksund-Modum/Ringerike, bør også **korridoren Kongsberg-Hvittingfoss/Vestfold** tas med her.
* Kongsberg tilføyes i setningen: «*I denne forbindelse er det av stor interesse for Buskerudbyen at man viderefører dobbeltspor til Hokksund* ***og Kongsberg****».*

Forslagene fra Kongsberg fikk tilslutning i møtet og er innarbeidet i uttalelsen i konklusjonen.

***Konklusjon:***Høringsuttalelse fra kommunene i Buskerudbysamarbeidet til Viken fylkeskommunes forslag til handlingsprogram samferdsel 2022-25:

* Høringsforslaget ivaretar i stor grad Buskerudbysamarbeidets tidligere felles innspill. For omtalen i kap. 9.9 Bypakker/byvekstavtaler kan det bemerkes spesielt at Buskerudbyens avtale med staten om belønningsmidler som bl.a. er helt sentral for å opprettholde og videreutvikle satsingen på kollektiv/busstilbudet i området er gjeldende ut 2021. Styringsgruppe for Buskerud-bysamarbeidet, ATM-utvalget, vedtok i møte 18. juni 2021, etter forutgående behandling i de fire kommunestyrene og fylkeskommunen, at det sendes søknad om å få forlenge eksisterende avtale om belønningsmidler for perioden fra 2022 fram til det foreligger en byvekstavtale/senest 2025.

Mandatet for arbeidet med det faglige grunnlaget for en byvekstavtale for de fire kommunene i Buskerudbyen og fylkeskommunen er vedtatt i de fire kommunene og av fylkesrådet i Viken vinteren 2021. Mandatet innebærer en byvekstavtale uten bompengefinansiering. Dette betyr at større veiprosjekter som krever bompengefinansiering ikke vil inngå i Buskerudbyens forhandlingsgrunnlag for en byvekstavtale. I forhandlingsgrunnlaget legges det opp til smart og miljøvennlig bruk av infrastruktur gjennom firetrinnsmetodikken slik som omtalt i forslag til handlingsprogram for samferdsel. Noe som innebærer å se på muligheter for å redusere behovet eller å møte behovet uten investeringstiltak, før mindre og eventuelt større utbyggingstiltak vurderes. Det legges også opp til en sterk satsing på tiltak innen ny teknologi og smart mobilitet for å gi bedre tjenester og utnytte eksisterende infrastruktur på en smartere måte. Forslag til forhandlingsgrunnlag skal behandles av styringsgruppe for Buskerudbysamarbeidet i løpet av høsten 2021 og deretter av kommunestyrene og fylkestinget februar/mars 2022.

* For det videre arbeid med byvekstavtale for Buskerudbyen er det av gjørende betydning at fylkeskommunens egenfinansiering i byvekstavtalen identifiseres. Det må framover settes av ressurser til kollektivtrafikken minst på dagens nivå og til investeringer i sentrale gang- og sykkeltiltak.
* Det er viktig at Viken opprettholder driftstilskuddet til Brakar på samme nivå eller styrket nivå fremover slik at busstilbudet kan opprettholdes eller styrkes. Det er en forutsetning i avtalene om belønningstilskudd at fylkeskommunen opprettholder driftstilskuddet for buss når Buskerudbyområdet mottar belønningstilskudd til styrket bussdrift. Når det gjelder innretning av busstilbudet og tilbud / evt endringer i tilbud på de enkelte strekninger i Buskerudbyområdet er det viktig med gode medvirkningsprosesser med kommunene og ulike brukergrupper (bl.a. ungdomsråd og andre interessegrupper). Det må også vektlegges at busstilbudet samordnes med togtilbudet i knutepunkter for best mulig samlet kollektivtilbud og for mulighet til å reise effektivt med kollektivtransport inn / ut av Buskerudbyområdet. Buskerudbyen er sterkt integrert med naboregioner med en betydelig pendling både inn og ut av Buskerudbyen. Det samlede kollektivtilbudet på buss og tog er særlig viktig i korridorene Kongsberg-Oslo-Gardermoen, Hokksund-Modum/Ringerike og Kongsberg-Hvittingfoss/Vestfold. I denne forbindelse er det av stor interesse for Buskerudbyen at man viderefører dobbeltspor til Hokksund og Kongsberg.
* Sterkere fokus på mer systematisk vedlikehold og helårsdrift av gang- og sykkel slik at flere går og sykler, er et viktig bidrag til å oppnå nullvekstmålet når det gjelder personbiltrafikken. Forslag til handlingsprogram samferdsel fremhever satsing på drift og vedlikehold av fylkesvegnettet og innhenting av vedlikeholdsetterslep, men omtaler i liten grad behovet for innhenting av vedlike-holdsetterslep på gang- og sykkelveg/ fortau og behovet for bedre drift, ikke minst vinterdrift av gang- og sykkelveger. Satsing på tilrettelegging for gående og syklende langs fylkeskommunale veier bør synliggjøres i handlingsprogrammets kapittel 6 om drift og vedlikehold.
* Når det gjelder de konkrete tiltakene i del 2 vil den enkelte kommune kommenterer disse i sine uttalelser. Generelt kan sies at det er behov for å løfte og tydeliggjøre sammenhengen mellom de prioriteringene som er foreslått i fylkeskommunens forslag til handlingsprogram og virknings-fulle tiltak som kan bygge opp under nullvekstmålet i biltrafikken i en framtidig byvekstavtale for Buskerudbyen.

**Sak 26/21** **Høringsuttalelse til Viken fylkeskommunes planprogram   
 for regional plan for areal og mobilitet**Jomar Langeland innledet og understreket hvor viktig Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 har vært for Buskerudbysamarbeidet og hvilken betydning er en slik plan vil ha for en byvekstavtale.

***Konklusjon:***   
*Buskerudbysamarbeidet gir følgende høringsuttalelse til Viken fylkeskommunes forslag til planprogram regional plan for areal og mobilitet.*

1. Buskerudbysamarbeidet har tidligere spilt inn ønske om å revidere den regionale planen; Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, ettersom planen nå nærmer seg tid for fornyelse. En ny plan for Buskerudbyen, gjeldende fra 2024, vil kunne inneholde konkrete føringer for arealbruk som kan samvirke med tiltak på transportområdet i en kommende byvekstavtale for Buskerudbyen. Eksisterende Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 involverte kommunene sterkt og har en sterk forankring i kommunene.

* Det vil være svært krevende for Buskerudbybysamarbeidet om den regionale planen for Buskerudbyen oppheves uten at den erstattes av en ny konkret plan for dette byom-rådet. En felles plan for hele Viken vil neppe kunne bli konkret nok, ivareta nødvendig lokal forankring, eller produsere kunnskap om alternative utviklingsmuligheter når det gjelder arealbruk og transporttiltak spesifikt for Buskerudbyen. Vi ber derfor om at gjeldende regionale plan for Buskerudbyen ikke oppheves av Viken inntil Buskerudbyen selv har fått utarbeidet en ny plan for byområdet. Dersom Viken ikke ønsker at en ny plan for Buskerudbyen skal være en regional plan, vil Buskerudbyen måtte vurdere andre planformer, for eksempel interkommunal plan.

1. Buskerudbyen ber om at Viken, i planprosessen for en ny regional plan for arealbruk og mobilitet i Viken, forholder seg direkte til Buskerudbyen, evt i tillegg til kommuneregionene. Buskerudbyen er et byområde som er aktuelt for byvekstavtale og kommuneregionene vil ikke være riktig adressat for spørsmål som gjelder kommende areal- og transportpolitikk i Buskerudbyen.

**Sak 27/21 Buskerudbysamarbeidet – organisering – status  
  
*Konklusjon:****Buskerudbysamarbeidets styringsstruktur og organisering vurderes todelt; før og etter inngåelse av en byvekstavtale mellom staten og kommunene/fylkeskommunen.*

1. *Før inngåelse av byvekstavtale:*
   1. *Videreføres ATM-utvalget, Administrativ styringsgruppe og Fagrådet som i dag.*
   2. *Foreslås ATM-rådets møteplan vurdert i forhold til behovet for orientering, oppdatering og forankring knyttet spesielt til forhandlingene om byvekstavtale.*
   3. *Vises det til forutsetningene i regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan 2022 – 2033 om partenes oppnevning av et utvalg for gjennom av forhandlinger om byvekstavtalen.*
2. *Etter at byvekstavtale er inngått:*
   1. *Styringsgruppe – svarende til ATM-utvalget – etableres for gjennomføring av inngått byvekstavtale, jfr. føringer gitt av staten.*
   2. *Administrativ styringsgruppe bestående av kommunenes/fylkeskommunens administrative ledere etableres og har ansvaret for å opprette en arena for helhetlig faglig samordning og utvikling.*
   3. *Fullmakter og møtefrekvens fastsettes som følge av byvekstavtalen.*
3. *Sekretariatets organisering og tilknytning behandles av administrativ styringsgruppe.*

**Sak 28/21 Status**

**Status elektriske bysykler**Trond Solem orienterte om status i arbeidet med elbysykkelordning i Buskerudbyen. Kongsberg hadde oppstart 1. september, og det arbeides med oppstart i Lier.

***Konklusjon:*** Status tas til orientering. **Sak 29/21 Eventuelt**

**Vedlegg 2**

Notat Buskerudbysekretariatet TAO/OF 2021-11-07

**Samfunnsøkonomiske vurderinger av skisse til byvekstavtale Buskerudbyen**

*Hovedinnretningen i skisse til en byvekstavtale for Buskerudbyen vurderes å være i tråd med anbefalinger for god samfunnsøkonomi. Ved å satse på en portefølje av mindre tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt, kan en oppnå nullvekstmålet med relativ lav ressursinnsats sammenlignet med om en skulle løst kapasitetsutfordringer gjennom store veg- og baneprosjekt. Mye tyder på at etablering av mer sammenhengende sykkelveinett, hyppige bussavganger med god fremkommelighet, bedre samordning mellom ulike transportmidler, utnytte og supplere eksisterende infrastruktur og bruk av ny teknologi og nye mobilitetsløsninger, er en kostnadseffektiv måte å nå målene på. Dette er også i tråd med anbefalinger fra Ekspertutvalgets rapport om bærekraftig bevegelsesfrihet og studier fra blant annet TØI og Urbanet analyse.*

**Samfunnsøkonomiske vurderinger i porteføljestyring**

Byvekstavtaler skal styres i tråd med prinsipper for porteføljestyring som beskrevet i Nasjonal transportplan 2022-2033. Porteføljestyring innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av måloppnåelse, planstatus, finansiering og kapasitet på planlegging og gjennomføring og samfunnsøkonomiske vurderinger.

En samfunnsøkonomisk analyse består av både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Et tiltak er samfunnsøkonomisk lønnsomt dersom summen av fordelene for samfunnet er større enn ulempene. En full samfunnsøkonomisk analyse er tid- og kostnadskrevende. Metodikken er mest tilpasset store prosjekter og tiltak som er lett å beregne i transportmodeller. I dette notatet gis det noen foreløpige samfunnsøkonomiske vurderinger av skisse til byvekstavtale for Buskerudbyen. Det planlegges å gjennomføre mer detaljerte vurderinger av samfunnsøkonomi i det videre arbeidet med forhandlingsgrunnlaget, som vil foreligge før endelige vedtak om byvekstavtale eventuelt fattes.

**Prioriterer rimelige og kostnadseffektive tiltak**

Forslag til byvekstavtale for Buskerudbyen inneholder ingen store og dyre veg- eller baneprosjekt, men legger vekt på å utnytte eksisterende infrastruktur på en smartere måte og få til bedre integrasjon mellom mobilitetstilbud ved å ta i bruk ny teknologi og nye mobilitetsløsninger. I tillegg inngår tiltak som viderefører satsingen på busstilbudet og som skaper mer sammenhengende og attraktivt tilbud for gåing og sykling. Dessuten vil partene fortsette å følge opp og videreutvikle regional areal- og parkeringspolitikk som bygger opp om nullvekstmålet på en kostnadseffektiv måte.

Videre gir enkle fremkommelighetstiltak for bussene, som for eksempel aktiv signalprioritering, ofte god samfunnsnytte til relativ lav kostnad sammenlignet med større veiprosjekt og lengre strekningsvise kollektivfelt. Økt fremkommelighet for buss gir nytte for kollektivtrafikantene ved at de sparer reisetid og blir mindre utsatt for uforutsette forsinkelser. Trafikantene verdsetter redusert forsinkelse høyere enn vanlig reisetid, fordi det gjør det lettere å rekke avtaler og korrespondanse. Dette vil gjøre kollektivtilbudet mer konkurransedyktig mot bil. I tillegg gir økt fremkommelighet kostnadsbesparelser for drift av busstilbudet ved at hver buss og sjåfør kan rekke flere turer i løpet av en dag. Dette er besparelser som kan benyttes til å øke tilbudet. Reduserte driftskostnader og økt trafikantnytte gir mer samfunnsnytte av midlene som brukes på kollektivtilbudet.

Analyser fra TØI viser at Buskerudbyen kan nå nullvekstmålet med foreslått virkemiddelpakke. Det betyr at Buskerudbyen kan oppnå store samfunnsmessige gevinster knyttet til redusert kø på vegnettet, bedre folkehelse gjennom økt sykling og gange og mindre støy og lokal luftforurensing samt lavere klimagassutslipp, samtidig som mobilitetstilbudet blir bedre sammenlignet med å videreføre en situasjon uten byvekstavtale. Dette er faktorer som bidrar til samfunnsnytte. Denne samfunnsnytten må vurderes opp mot ulempene, som først og fremst er kostnader ved å gjennomføre tiltakene. Siden Buskerudbyen prioriterer enkle og billige tiltak før nye store veg- og baneprosjekter, forventes det å gi et godt grunnlag for en sunn samfunnsøkonomi. Fraværet at store prosjekter gjør at en binder opp mindre av samfunnets ressurser i utbyggingsprosjekter og gjør det lettere å tilpasse porteføljen etter hvert som en får erfaringer med hva som fungerer og kan justere kursen om behov. Dette er i tråd med prinsippene for porteføljestyring, firetrinnsmetodikken og *Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur* sine anbefalinger i rapporten [Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet](https://www.regjeringen.no/contentassets/ccdc68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapport-teknologiutvalget_web.pdf).

**Samfunnsøkonomisk nytte av tiltak for gange, sykkel og kollektivtrafikk**

For å beregne samfunnsøkonomiske effekter av de prissatte konsekvensene av større samferdselsprosjekt, er det vanlig å benytte beregningsprogrammet EFFEKT. Ved hjelp av transportmodellberegninger og EFFEKT kan summen av kostnader og nytte for ett eller flere tiltak/pakker av tiltak sammenlignes med et nullalternativ (uten tiltak). Dette verktøyet er imidlertid lite egnet for tiltaksporteføljen som ligger i forslag til byvekstavtale for Buskerudbyen som ikke inneholder store vei- eller baneprosjekter.

I dette notatet gis det noen overordnete vurderinger og eksempler på vurderinger av denne type tiltak i andre norske byområder beskrives. Det foreslås at det skal jobbes videre med hvordan en kan dokumentere samfunnsøkonomi i forslag til byvekstavtale for Buskerudbyen i samråd med partene i Buskerudbysamarbeidet og med bistand fra TØI og Asplan Viak. Her følger noen studier og erfaringstall for samfunnsøkonomi som er relevante for arbeidet med en byvekstavtale for Buskerudbyen.

**Satsing på infrastruktur for gåing og sykling**

TØI har beregnet den samfunnsøkonomiske nytten av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett i norske byer til å være 4-5 ganger større enn kostnadene og har høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn de fleste vegprosjekter. Det gjelder også når en tar hensyn til at ulempene ved risiko for flere sykkelulykker blir mer enn overgått av helsegevinster og redusert sykefravær ([www.tiltak.no](http://www.tiltak.no)). Kostnadene for etablering av et eget sammenhengende vegnett for sykkeltrafikk varierer mye og vil avhenge av nettets omfang og standard, og i hvilken grad eksisterende vegnett kan tas i bruk. Her har Buskerudbyen et godt grunnlag ved at sykkeltiltak i stor grad prioriteres der hvor det mangler tilbud og som knytter sammen eksiterende sykkelanlegg. På den måten kan en få etablert et langt mer sammenhengende sykkelveinett for en relativt lav kostnad.

Et eksempel på beregninger av effekter av sykkelinvesteringer foreligger for Oslo for perioden 2021-2030. Den samfunnsøkonomiske gevinster er beregnet til om lag 4,0 mrd. kr. Bedre sykkeltilrettelegging bidrar til økt sykkelandel som gir helsegevinster og redusert press på kollektivtrafikken, særlig på korte reiser. Helsegevinsten består av offentlige besparelser som følge av redusert sykefraværs som gir lavere helseutgifter og mindre produktivitetstap, samt økt velferdsgevinst for den enkelte på grunn av flere kvalitetsjusterte leveår ([Handlingsprogram Oslopakke 3 2022-2025](https://viken.no/_f/p1/i81608129-3bba-4048-9618-20260bd2de67/handlingsprogram-o3-og-bva-2022-2025-med-vedlegg02062021.PDF)).

**Effekter av framkommelighetstiltak for kollektivtransport**

TØI har undersøkt effekten av noen enkle fremkommelighetstiltak i Bergen og gjennomført nyttekostnadsanalyser av disse. Analysene viser at aktiv signalprioritering (ASP) i lyskryss har hatt betydelig effekt på bussenes framkommelighet i to kryss. Enkle samfunnsøkonomiske analyser tyder på at ASP er sterkt samfunnsøkonomisk lønnsomt i ett av de analyserte kryssene, og lønnsomt også for øvrige kryss om passasjerenes tidsbesparelse behandles som en pålitelighetsgevinst. Redusert forsinkelse verdsettes høyere enn vanlig reisetid fordi det gjør det lettere å planlegge reiser for å rekke avaler mv ([TØI rapport 1811/2020](https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=55003)).

**Nytte av SIS-skilt på holdeplass**

Det er beregnet at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å sette opp skilt med sanntidsinformasjon på holdeplasser med 55 påstigende eller flere pr. dag. Brakar støtter Ruters krav om minimum 200 påstigende for etablering av sanntid på holdeplass og vil også tekke inn andre faktorer med i betraktningen, blant annet hvor mange busser som betjener holdeplassen ([SIS og ASP i Buskerudbyen.](https://www.brakar.no/wp-content/uploads/2017/10/SIS-og-ASP-i-Buskerudbyen.pdf) Rambøll, 2012).

**Oppsummering og videre arbeid**

TØIs analyser viser at nullvekstmålet er innen rekkevidde med en relativ rimelig virkemiddelpakke, med de forutsetninger, metoder og beregningsverktøy som statens krever til denne type beregninger.

Buskerudbyen har vært klare på utgangspunktet om en effektiv og målretta byvekstavtale, der nullvekstmålet kan nås uten bompengefinansiering. Buskerudbysamarbeidet har tatt inn over seg at de økonomiske ressursene er begrenset uten bompenger. Det foreslås derfor ingen større veiprosjekt som vil føre til økt veikapasitet i byvekstavtalen. I tillegg til å redusere kostnader, vil dette bidra positivt til nullvekstmålet.

Felles regional areal- og transportplan for Buskerudbyen legger opp til en knutepunktsbasert arealutvikling i bysentra og rundt jernbanestasjoner med jernbanen som grunnstamme i det regionale transportsystemet. Dette vil bidra til økt utnyttelse av de store jernbaneinvesteringene og driftsmidlene for togtilbudet. Det gjør også at flere kan utføre daglige reiser lokalt og regionalt uten bil.

Prioriteringene er basert på måloppnåelse og statens firetrinns metodikk. Buskerudbyen søker å ta ut potensialet i de tre første trinnene (redusere reisebehovet og endre reisevaner, utnytte bedre den kapasiteten i eksisterende transportsystem, mindre tiltak) gjennom blant annet å satse mer på tiltak (gange, sykkel, kollektiv, areal, parkering, kampanjer, smart mobilitet, ny teknologi og samarbeid med virksomheter) som har gitt nullvekst i personbiltrafikken fra 2015-2019. I tillegg legges det opp til å understøtte økt bruk av hjemmekontor og lokale kontorfellesskap for å begrense reisevirksomheten.

Prioriteringer og samfunnsøkonomisk vurdering er også i tråd med anbefalinger i Ekspertutvalgets rapport teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet om en opsjonsbasert tilnærming i en tid med svært rask teknologisk utvikling. Det har en verdi utnytte potensialet i de små grepene og å skyve på valget om kostnadskrevende tiltak og som kan gi store irreversible arealinngrep. Store tiltak tar også lang tid å planlegge og bygge. Med rask teknologisk utvikling kan løsningene være lite optimale den dagen tiltaket er ferdig bygget. Ekspertutvalget peker også på viktigheten av å skille mellom mål og tiltak. Buskerudbyen har fokus på det reviderte nullvekstmålet uten å bruke bompenger som i utgangspunktet er et temporært virkemiddel som normalt gjelder for 15 år.

Buskerudbyen har jobbet målrettet over flere år mot en bypakke som skal nå nullvekstmålet og har prioritert dette i sine økonomiplaner. Økonomiplanen for Drammen kommune er vesentlig høyere enn normalnivået blant annet grunnet ny bybru med økt tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende både lokalt og regionalt. Dette innebærer en ekstra satsing på målrettede tiltak som bygger opp under økt effekt av store statlige investeringer som Inter City og nytt sykehus.

Det legges opp til å gjøre mer grundige samfunnsøkonomiske vurderinger parallelt med øvrig arbeid med å detaljere grunnlaget for forhandlinger av en byvekstavtale for Buskerudbyen.

**Vedlegg 3**

**Felles politisk saksfremlegg - Dato: 04.11.2021**

**Sak om faglig grunnlag for forhandlinger om byvekstavtale for Buskerudbyen**

**Hensikt med saken**  
Behandle forslag til faglig grunnlag for forhandlinger om en byvekstavtale for Buskerudbyen.

Saken fremmes etter anbefaling fra ATM-utvalget (styringsgruppe for Buskerudbysamarbeidet) i møte 26. november 2021 til de respektive kommunestyrer og Viken fylkesting. Kommunedirektørene og fylkesdirektøren har utarbeidet dette felles saksfremlegget, og legger fram likelydende forslag til vedtak.

**Bakgrunn**Den 02.09.2020 mottok Buskerudbysamarbeidet [brev fra samferdselsministeren](https://drive.google.com/file/d/19CtD6JRqlmhXXjnzcEBmxxBLpqMtDRbR/view) om videre arbeid med byvekstavtale hvor det fremkommer at:

*«Samferdselsdepartementet er ikke prinsipielt i mot at det kan inngås byvekstavtale uten bompengepakke, men antar at det i praksis vil kunne bli krevende å nå målene for en slik avtale bl.a. knyttet til nullvekst i persontransporten med bil»*

Samtidig understreket statsråden i brevet at det også bør utredes alternativer med bompengefinansiert bypakke som underlag for beslutningsprosessen*.*

Med dette som utgangspunkt vedtok ATM-utvalget den 25.09.2020 følgende:

*«I lys av nytt nullvekstmål og brevet fra Samferdselsdepartementet datert 2. september, er det behov for å utarbeide nytt kunnskapsgrunnlag. Buskerudbyen har vært klare på utgangspunktet om en effektiv og målretta byvekstavtale, der nullvekstmålet kan nås uten bompengefinansiering.*

*Det anbefales i første omgang å lage en sak om mandat for utarbeidelse av nytt kunnskapsgrunnlag for behandling i Buskerudbyens organer og politiske organer i kommuner og fylkeskommunen. Det legges til grunn for mandatet at det skal utredes hvordan det nye nullvekstmålet skal forstås og kan nås uten bompengefinansiering.*

*Når resultatet av denne utredningen foreligger, vurderes det om andre alternativer skal utredes, herunder alternativer for ulike former for bompengefinansiering.»*

I en likelydende politisk sak vinteren 2021 ga de respektive kommunestyrene og Viken fylkeskommune tilslutning til [mandat for faglig utredning av byvekstavtale](https://drive.google.com/file/d/1kei7el2HNX1UzUFMXhcr9pNh6FlDp9yW/view?usp=sharing) for Buskerudbyen uten bompengefinansiering.

Det faglige utredningsarbeidet er gjennomført i 2021, og kommunestyrene/fylkeskommunen ble orientert om arbeidet ved politisk sak i juni. Høsten 2021 har ordførerne bedt om møte med Samferdselsministeren for å orientere om det faglige grunnlaget.

**Statlige føringer for byvekstavtale**Buskerudbyen er prioritert i Nasjonal transportplan 2022-2033 blant ni større byområder som kan forhandle med staten om byvekstavtale og belønningsmidler. Byvekstavtaler innebærer at staten, fylkeskommunen og kommunene går sammen om å nå målene nedfelt i Stortingets klimaforlik og i Nasjonal transportplan.

En byvekstavtale er en gjensidig forpliktende avtale hvor det legges vekt på at alle infrastruktureiere (stat, fylkeskommune og kommuner), og alle med ansvar for drift av kollektivtransport (stat og fylkeskommune), samordner sine virkemidler for å nå felles mål.

Statlige midler i byvekstavtaler er belønningsmidler og midler til mindre investeringstiltak for kollektiv-, gang- og sykkel knyttet til riksveier, og til utvikling av stasjoner og knutepunkt på jernbanenettet. I regjeringens bompengeavtale fra 2019 fremgår det at disse midlene også kan brukes på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett dersom det gir større effekt.

For å inngå byvekstavtale krever staten at byområdet når nullvekstmålet for personbiltrafikken. Det stilles også krav om en regional plan for areal og transport i byvekstavtalene. I tillegg krever staten at kommuner og fylkeskommune må bidra med finansiering.

**Overordnede lokalpolitiske føringer for en byvekstavtale**I Buskerudbyen samarbeider kommunene, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet om å løse felles utfordringer innen transport, miljø og arealutvikling. Ambisjonen er å bidra til klimavennlige, attraktive byer og tettsteder med god mobilitet for alle. Frem mot 2050 er det ventet nesten 30.000 flere innbyggere i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, ifølge SSB. Uten nye tiltak blir det mer kø på veiene. Det vil gi uheldige virkninger for miljø, trafikksikkerhet og transportkostnader.

Siden 2010 har Buskerudbyen mottatt i overkant av én milliard kroner i statlige belønningsmidler. Samarbeidet har gitt resultater. Buskerudbyen har klart å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken over mange år. Nøkkelen har vært målrettet satsing på arealbruk i tråd med felles areal- og transportplan, utvikling av parkeringspolitikken, bedre tilbud til kollektivreisende, syklende og gående. Staten er tydelig på at belønningsmidlene skal fases inn i byvekstavtaler på sikt.

[Det vedlagte faglige grunnlaget](https://drive.google.com/file/d/1q-CM1xDDMGbmORiBL7c3nT1jMgomnUOy/view?usp=sharing) for forhandlinger om byvekstavtale er basert på føringene i mandatet, og gir en kortfattet sammenstilling av mål, virkemidler, tiltak og måloppnåelse. Alle parter i Buskerudbysamarbeidet 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 byvekstavtale vil først foreligge etter ny behandling og eventuell godkjennelse av kommunestyrene, fylkestinget og staten.

**Faglig grunnlag for byvekstavtale**

En byvekstavtale kan bidra til befolkningsvekst og næringsutvikling gjennom å legge til rette for bærekraftige, levende byområder som det er enkelt å reise rundt i, både for innbyggere og næringsliv. Nullvekstmålet er viktig i byvekstavtaler: I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gåing.

Nye analyseresultater fra Transportøkonomisk institutt og Asplan Viak viser at nullvekstmålet kan nås i Buskerudbyen med de foreslåtte tiltakene som ikke inkluderer bompenger.

Buskerudbysamarbeidet ønsker å være nytenkende i arbeidet med å nå målene fremover. Smart mobilitet og ny teknologi har en sentral plass i forslaget til satsing på å gjøre alternativer til bilbruk mer konkurransedyktig. Her har Buskerudbyen et fortrinn med sterke teknologimiljø. Det legges opp til et tett samarbeid med private og offentlige virksomheter for grønnere reisevaner med økt bruk av hjemmekontor og lokale kontorfellesskap enn før pandemien.

I bybåndet fra Lier til Kongsberg er det ti jernbanestasjoner. En byvekstavtale for Buskerudbyen skal bygge opp om jernbanen som ryggraden i kollektivtilbudet. Det skal bli enda enklere å komme til kollektivknutepunktene og bytte mellom ulike transportmidler. Eksempel på aktuelle tiltak er flere innfartsparkeringsplasser og mobilitetspunkt med tilgang til delebiler, bysykler og mikromobilitet.

Buskerudbyen vil også gjøre mer av det som har virket bra til nå. Bærebjelken vil fortsatt være arealutvikling i tråd med felles areal- og transportplan, parkeringstiltak, utvikling av busstilbudet med hyppige avganger på de mest brukte rutene og bedre tilrettelegging for sykkel og gange.

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

Blant annet foreslås det å prioritere utbygging av om lag 40 km med sykkelvei som vil gi et mer sammenhengende sykkelveinett på over 250 km. Prioritering av gange i sentrumsområder, og sykkel og kollektivtransport på innfartsårene og i byen gir effekt. Samtidig må vi videreutvikle og utnytte dagens infrastruktur på en smartere måte. Buskerudbyen skal bygge aktivt opp under statens øvrige satsinger i byområdet som jernbane og nytt sykehus.

Tiltaksporteføljen innrettes med vekt på måloppnåelse. Prioriteringene bygger på firetrinnsmetodikken som brukes av Statens vegvesen og Viken fylkeskommune. Metoden innebærer at en forsøker å nå målene med de enkleste og billigste tiltakene før en vurderer større, dyrere og mer arealinngripende tiltak.

Partene i Buskerudbysamarbeidet har også tatt inn over seg at de økonomiske ressursene er begrenset uten bompenger. Det foreslås derfor ingen nye større veiprosjekt som vil føre til økt veikapasitet i byvekstavtalen. Dette vil vil gjøre det lettere å nå nullvekstmålet uten bompenger.

En byvekstavtale vil gi en mer forutsigbar og større økonomisk ramme i årene som kommer, som er spesielt viktig for utvikling av busstilbudet og sykkelvegnettet. Den vil være et viktig fundament i den videre utviklingen av byområdet, som ellers vil mangle finansiering for å møte utfordringene framover. Avtalen skal styres basert på prinsipper for porteføljestyring som gjør at den kan endre seg i takt med behov gjennom nye forhandlinger og rulleringer av NTP.

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

I en byvekstavtale vil det fremgå hva partnerne i Buskerudbysamarbeidet kan bidra med økonomisk, samt forplikte seg til innen parkering, arealpolitikk og andre virkemidler som bygger opp under målsettingene.

Det faglige grunnlaget legger til grunn en ambisjon om 2,5 mrd kr i statlige midler av de 10 mrd som er satt av til de fem byområdene i NTP. Det er foreslått en 50/50 fordeling stat/lokalt. Dersom statens bidrag blir lavere, vil også bidraget fra kommunene og fylkeskommunen samlet kunne bli redusert tilsvarende. Dette gir en foreløpig ambisjon om en byvekstavtale på toltalt 5 mrd kr for 2023-2033. Det er lagt til grunn at Viken fylkeskommune bidrar med finansiering på om lag samme nivå som i Bypakke Nedre Glomma. Kommunenes økonomiplaner inneholder i betydelig utstrekning investeringer og driftstiltak som er relevant for en fremtidig byvekstavtale. Det legges til grunn at den kommunale egenfinansieringen fordeles med utgangspunkt i innbyggertall og finansierer prosjekter som bygger opp om nullvekstmålet i egen kommune.

**Videre prosess**Den lokale politiske behandlingen av det faglige forhandlingsgrunnlaget i respektive kommuner avsluttes med fylkestingets behandling i mars 2022. Det er behov for likelydende vedtak for å komme videre i prosessen med forhandlinger med staten. Deretter sender ATM-utvalget saken over til Samferdselsdepartementet med anmodning om å starte forhandlinger.

Ordførere og fylksordfører vil på bakgrunn av dette gjennomføre forhandlingene med staten. Forhandlingsresultatet må deretter behandles i kommunene og Viken fylkeskommune.

**Rådmennenes felles vurdering**Avtalen med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler gir de fire kommunene og fylkeskommunen mulighet til åløse samfunnsmessig høyt prioriterte oppgaver i fellesskap. I NTP 2022-2033 inngår belønningsmidler som en tilskuddordning i byvekstavtaler. En byvekstavtale vil derfor være viktig for å sikre framtidige belønningsmidler og ytterligere statlige, fylkeskommunale og lokale midler til å utvikle transportsystemet i Buskerudbyen over tid. En byvekstavtale vil gi større økonomisk handlingsrom, mer langsiktighet og bedre forutsigbarhet, spesielt for busstilbudet.

Det vurderes derfor som viktig at Buskerudbysamarbeidet enes om et felles lokalpolitisk grunnlag som kan danne utgangspunkt for forhandlinger om en byvekstavtale med staten.

**Vedlegg (link):**

1. [Brev av 02.09.2020 fra Samferdselsdepartementet](https://drive.google.com/file/d/19CtD6JRqlmhXXjnzcEBmxxBLpqMtDRbR/view?usp=sharing)
2. [Felles politisk sak om mandat](https://drive.google.com/file/d/1kei7el2HNX1UzUFMXhcr9pNh6FlDp9yW/view?usp=sharing) for faglig utredning av byvekstavtale for Buskerudbyen uten bompengefinansiering, datert 16.11.2020
3. [Utkast til forhandlingsgrunnlag](https://drive.google.com/file/d/1IQdKnFYU3REhdDL0hpCPNRVc9IEA8hZt/view?usp=sharing) for byvekstavtale for Buskerudbyen datert 08.11.2021

***Rådmannens/kommunedirektørens anbefaling***

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

Lokalpolitiske føringer og faglig forhandlingsgrunnlag for byvekstavtale anbefales.