**Saksdokument til møte i politisk styringsgruppe nr. 2 – 2024**

**Møtetid:** Fredag 31. mai kl. 0900-1130

**Sted:** Øvre Eiker rådhus, formannskapssalen

**Forslag til dagsorden:**

Sak 08/24 Godkjenning av innkalling og dagsorden

Sak 09/24 Godkjenning av utkast til referat fra møte 05.04.2024

Sak 10/24 Veien videre for Buskerudbyen

Sak 11/24 Status- og orienteringssaker
- Mobilitetstilbud til nytt sykehus – reisevaneundersøkelse fra Vestre Viken HF
- Orientering fra Jernbanedirektoratet om togtilbudet for 2024 samt nytt fra NTP

Sak 12/24 Eventuelt

Buskerudbyen/Drammen, 24. mai 2024

Kjell Arne Hermansen,
leder politisk styringsgruppe

Vedlegg

1. Utkast til referat fra møte i politisk styringsgruppe 05.04.2023 (møte 01-2024)

# **Sak 08/24** **Godkjenning av innkalling og dagsorden**

*Forslag til beslutning:*

*Innkalling og dagsorden godkjennes.*

**Sak 09/24
Godkjenning av referat fra møte 05.04.2024**

Utkast til referat fra møte 05.04.2024 i politisk styringsgruppe (nr. 1 – 2024). Se vedlegg 1.

*Forslag til beslutning:*

 *Referatet godkjennes.*

 **Sak 10/24**
**Veien videre for Buskerudbyen**

**Saksframlegg beslutningssak**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Organ:**   | **Møtedato:**   | **Saksnr.:**   |
| Politisk styringsgruppe | 31. mai 2024  | 10/24  |
| Administrativ styringsgruppe | 21. mai 2024 (e-post) | 25/24 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Saksbehandler*: *Gert Myhren*   |   | *Vår dato: 2*4.05.2024 |
|    |   |   |

Hva saken gjelder

Saken gir en status for Buskerudbyen. For at Buskerudbyen skal være en attraktiv bo- og arbeidsregion, må vi ha et transportsystem som fungerer. Manglende infrastruktur er til hinder for ønsket utvikling, både når det gjelder byliv, nye boligområder og næringsvirksomhet. Mange er plaget av støy og luftforurensing, særlig i områder som allerede har levekårsutfordringer. Kutt i kollektivtilbudet drar oss i feil retning, og gjør det vanskeligere for unge, eldre og de som ikke har råd til bil å være aktive deltakere i hverdagslivet. Det må bli lettere å pendle både internt i Buskerudbyen, og innover mot Oslo-området. Beregninger viser at trafikken vil øke uten kraftigere tiltak enn vi har i dag. Nøkternhet og bærekraft må fortsatt ligge i bunn for utviklingen.

Buskerudbyen sendte våren 2022 et faglig grunnlag for forhandlinger om byvekstavtale til Samferdselsdepartementet. Grunnlaget var utarbeidet i 2021. Endrede forutsetninger siden den gang gjør at det faglige grunnlaget ikke lenger kan sies å sannsynliggjøre at nullvekstmålet for personbiltrafikken kan nås gjennom tiltakene som ble analysert. Samferdselsministeren har i tillegg nylig gjentatt at et faglig grunnlag for forhandlinger om byvekstavtale må inneholde minst ett alternativ med bompenger.

Det er behov for å ta et valg om veien videre for Buskerudbyen. Man kan velge å satse på å fortsatt få belønningsmidler fra staten. Dette forutsetter at nullvekstmålet nås, noe som kan gi behov for nye og sterkere tiltak. Alternativt kan man velge en mer offensiv tilnærming med ambisjon om å få forhandlinger om byvekstavtale raskere enn 2030, som er det som antydes fra Samferdselsdepartementet nå. Også da må nullvekstmålet nås.

En byvekstavtale kan tenkes både med og uten bompenger. Samferdselsdepartementet har imidlertid stilt spørsmål ved om det er mulig å oppnå nullvekstmålet uten bompenger på lengre sikt. Dette må analyseres nærmere under nye forutsetninger. En byvekstavtale uten bompenger vil kunne gi noe mer bidrag fra staten enn belønningsmidler. I forhandlingsgrunnlaget for byvekstavtale uten bompenger fra 2021 er det vist en skisse til finansieringsplan der staten bidrar med halvparten av midlene over en tiårsperiode. Det finnes imidlertid ikke eksempler på byvekstavtaler uten at det ligger en bypakke med bompenger til grunn, derfor er det vanskelig å anslå nærmere hvordan en slik avtale vil kunne se ut. Byvekstavtalene er mer langsiktige, typisk ca. ti år, mens belønningsavtalene har en kortere tidshorisont, typisk fire år.

En byvekstavtale som bygger på en bypakke med bompenger vil innebære et betydelig større handlingsrom enn en byvekstavtale uten bompenger. Uansett om man ønsker en byvekstavtale med eller uten bompenger, er Samferdselsdepartementet klare på at bompenger må utredes som en del av beslutningsgrunnlaget.

Både ny belønningsavtale og byvekstavtale krever et mer oppdatert kunnskapsgrunnlag enn man har i dag.

En god prosess med forankring og medvirkning vil være viktig i begge alternativene. Det anbefales derfor at prosessen skisseres samtidig med en skisse av hva som kan inngå i videre analyser.

Forslag til beslutning

1. Administrativ styringsgruppe utarbeider en beskrivelse av hva en eventuell utredning av ulike fremtidige løsninger for Buskerudbyen kan inneholde.
2. Det skal også foreslås en prosess for arbeidet med en eventuell utredning.

Bakgrunn

**Status for Buskerudbyen**

Manglende infrastruktur er til hinder for utvikling

På Brakerøya åpner et nytt sykehus i 2025, og en tilhørende helsepark er under utvikling. På Lierstranda planlegges en stor fjordby med 16 000 boliger og 16 000 arbeidsplasser. Området Lierstranda-Brakerøya er allerede i dag preget av trafikkbelastning. Videre utvikling med god kvalitet vil kreve at transportbehovet løses på andre måter enn med privatbil.

Flere planlagte og ønskede utbygginger står på vent eller blir bare delvis realisert fordi det mangler tilstrekkelige trafikkløsninger. Dette gjelder for eksempel boligutbygging langs fv. 319 Svelvikveien, som har rekkefølgekrav knyttet til ny fv. 319 Tørkop – E18 for å kunne realiseres fullt ut, og full utbygging på Sundland i Drammen, som har rekkefølgekrav knyttet til ny forbindelse til sentrumsringen i Drammen.

En forbindelse fra E134 til sentrumsringen i Drammen vil gi en alternativ kjørerute fra kommunene vest for Drammen inn til Drammen. Det kan igjen åpne for sterkere grad av prioritering av bussen på nordsiden av Drammenselva, i Rosenkrantzgata. Her vil det fra 2025 gå en ny busslinje mellom Mjøndalen og det nye sykehuset/helseparken på Brakerøya. Den vil bli en av de viktigste busslinjene i vårt område.

Buskerudby-området har hele ti jernbanestasjoner, men vest for Drammen går det bare ett tog i timen utenom rush (enkelte fjerntogavganger kommer i tillegg). Skal vi ta ut potensialet som ligger i jernbanen, må antall avganger økes.

Både i Øvre Eiker kommune og Kongsberg kommune er det planlagt mange nye boliger. Mange av innbyggerne i de to kommunene pendler til Drammen, eller videre i retning Oslo. For å gi god mobilitet og høy attraktivitet, er det viktig at disse områdene får et godt kollektivtilbud. Særlig vil flere togavganger bidra til at arbeidsreiser kan foretas kollektivt i stedet for med bil.

Buskerudbyen er et sammenhengende område både med hensyn til arbeidsmarked og transport. Tiltak i én kommune vil dermed også komme nabokommunene til gode.

Kø er allerede i dag en utfordring som fører til forsinkelser for trafikantene og økte kostnader for næringslivet. For at Buskerudbyen skal bli en attraktiv bo- og arbeidsregion, må vi ha et transportsystem som fungerer. For at de som må kjøre bil skal få bedre fremkommelighet, må de som kan, benytte andre transportformer som gange, sykkel og kollektivtransport.

Vi ønsker mennesker og liv i byene og tettstedene i Buskerudbyen. Da må vi sørge for at trafikkbelastningen ikke er for stor, samtidig som god fremkommelighet opprettholdes.

Ikke alle har tilgang til bil. For noen handler dette om økonomi, for andre kan det være helsemessige forhold eller alder, eller eget valg, som ligger til grunn. For å sikre mobilitet for alle, er det viktig at kollektivtilbudet er godt, og at det er lagt til rette for at man kan gå og sykle i attraktive omgivelser.

Støy og støv fra veitransport

Mange i vårt område er plaget av støy og støv fra veitransport. Elektrifisering av bilene er et godt tiltak for å redusere utslipp av eksos, men det hjelper ikke mot lokal forurensning i form av støvpartikler, og støyen reduseres kun ved lave hastigheter (ved høyere hastighet dominerer dekkstøy).

Det er behov for å bedre luftkvaliteten og redusere støyen fra veitrafikken av hensyn til befolkningens helse. Det mest effektive tiltaket er å redusere biltrafikken, men skal vi få til det, må alternativet være attraktivt. Det betyr blant annet at vi må tilrettelegge for gange og sykling langs attraktive traseer. Videre må innbyggerne ha et kollektivtilbud som er så attraktivt at flere velger det fremfor bil.

Nasjonal transportplan 2025-2036

Regjeringen la 22.03.2024 frem Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036. Meldingen sier blant annet følgende om byvekstavtaler: «*Utover i planperioden vil det være aktuelt å invitere Buskerudbyen og Grenland til forhandlinger om byvekstavtaler. De to byområdene har i dag belønningsavtaler, og inntil videre legger regjeringen opp til å videreføre disse*» (s. 235). I møte med ordførerne/fylkesordfører i Buskerudbyen 15.04.2024 pekte samferdselsministeren på 2030 som et mulig tidspunkt for oppstart av forhandlinger om byvekstavtale.

Forslaget til ny Nasjonal transportplan 2025-2036 omtaler de store veiprosjektene rv. 291 Holmenbrua og E134 Dagslett – E18 Viker, men ingen av disse prosjektene er med i planens første seksårsperiode. Løp nummer to i E134 Strømsåstunnelen er ikke omtalt. Videre sier forslaget at «*Det er ikke kapasitet til å bedre togtilbudet på strekningen Lier-Drammen-Kongsberg, noe som også begrenser godstogtilbudet vest for Drammen*» (s. 146).

Forslaget til ny Nasjonal transportplan gir derfor ikke signaler om prioritering av nye, store statlige vei- og jernbaneprosjekter i vårt område de kommende årene.

Svar fra samferdselsministeren

På forespørsel fikk Buskerudbyen 15.04.2024 møte med samferdselsministeren, der ministeren kom med tydelige signaler til byområdet. Ministeren har også svart på de samme spørsmålene ved flere anledninger i Stortinget.

På møtet 15. april sa samferdselsministeren tydelig at et faglig grunnlag for forhandlinger om byvekstavtale for Buskerudbyen må inneholde minst ett alternativ med bompenger. Bompenger må inngå i det faglige grunnlaget for forhandlinger, men det er ikke umulig med en byvekstavtale uten bompenger.

På skriftlig spørsmål i Stortinget fra Morten Stordalen (FrP) svarte samferdselsministeren 08.04.2024 følgende:

*«Det er ikke tidligere eksempler på at et byområde har inngått byvekstavtale med staten uten at det ligger en bompengepakke til grunn for avtalen. Samferdselsdepartementet har i ulike sammenhenger gitt uttrykk for at det i prinsippet er mulig å inngå en byvekstavtale uten bompengepakke, men at det i praksis vil kunne bli krevende å nå målet for en slik avtale knyttet til nullvekst i persontransporten med bil. Innføring av bompenger i et byområde vil ha en trafikkregulerende effekt og vil i tillegg generere inntekter som kan brukes til prosjekter og tiltak. Departementet mener i utgangspunktet at en ev. framtidig byvekstavtale bør bygge på en bypakke/bompengepakke. For at det skal være aktuelt for staten å gå videre med en prosess som grunnlag for en mulig framtidig byvekstavtale, mener departementet som tidligere uttalt at Buskerudbyen (i samråd med Statens vegvesen) som minimum bør utrede et alternativ med en form for bompengefinansiert bypakke som grunnlag. Virkemiddelbruk og måloppnåelse med og uten bompenger kan på denne måten vurderes opp mot hverandre før det tas stilling til hvilken tiltakspakke og virkemiddelbruk som bør legges til grunn for en ev. framtidig byvekstavtale.»*

På skriftlig spørsmål i Stortinget fra Rasmus Hansson (MDG) svarte samferdselsministeren 16.01.2024 blant annet:

*«Samferdselsdepartementet har på generelt grunnlag uttrykt skepsis til å inngå en byvekstavtale uten bompenger. Jeg mener det er grunn til å stille spørsmål ved om det er mulig å oppnå nullvekstmålet i et lengre tidsperspektiv uten brukerfinansiering. Ingen byvekstavtaler har blitt inngått uten at det ligger en form for bompengefinansiert bypakke til grunn. Departementet har tidligere signalisert at Buskerudbyen som minimum bør utrede minst ett alternativ med en bompengefinansiert bypakke som grunnlag for en framtidig byvekstavtale. Jeg er ikke kjent med at dette er fulgt opp.»*

For at Buskerudbyen skal komme i posisjon til forhandlinger om byvekstavtale, stiller altså Samferdselsdepartementet krav om at det må foreligge et faglig grunnlag i form av en utredning som minimum inneholder ett alternativ med bompenger. Departementet signaliserer også skepsis til om det er mulig å oppnå nullvekstmålet på sikt uten bompenger.

På møtet 15. april ga samferdselsministeren positive signaler med hensyn til Buskerudbyens muligheter til å få en ny avtale om belønningsmidler fra 2026. Dagens avtale gjelder for perioden 2022-2025. Også for å få belønningsmidler må byområdet nå nullvekstmålet.

Nullvekstmålet for personbiltransport

Nullvekstmålet ble videreutviklet i 2019, og er nå formulert slik: «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.» Det er verdt å merke seg at nullvekstmålet gjelder for persontransporten, mens det ikke er et tilsvarende mål for transport av varer og gods.

Hvordan man ligger an i forhold til nullvekstmålet, måles gjennom byindeksen, som beregnes av Statens vegvesen for hvert byområde. I Buskerudbyen inngår i dag 32 trafikkregistreringspunkter i byindeksen.[[1]](#footnote-2) I vårt byområde er det trafikkmengden i 2016 som brukes som sammenligningsgrunnlag. I 2023 lå trafikkmengden beregnet i byindeksen 0,8 % lavere enn i 2016. Det vil si at byområdet greide nullvekstmålet i 2023. Samtidig viser byindeksen at trafikkmengden økte med 0,5 % fra 2022 til 2023. Dette indikerer at utviklingen går i feil retning, og at det må settes inn flere tiltak for å nå nullvekstmålet de kommende årene.

Det er viktig å nå nullvekstmålet fordi måloppnåelsen er en forutsetning i avtalen med staten om belønningsmidler i dag, og vil være en forutsetning i en eventuell fremtidig avtale om byvekstmidler. Dersom nullvekstmålet ikke nås, kan vi risikere at staten reduserer belønningsmidlene. I 2024 får Buskerudbyen 116,6 mill. kr fra staten gjennom avtalen om belønningsmidler (inkludert 23,2 mill. kr til lavere pris på bussbilletter).

Forhandlingsgrunnlaget fra 2021 – forutsetningene er endret

I april 2022 sendte Buskerudbyen et faglig grunnlag for forhandlinger om en byvekstavtale uten bompenger til Samferdselsdepartementet. Det faglige grunnlaget, som var utarbeidet i 2021, viste blant annet hvordan nullvekstmålet kunne nås uten bompenger.

Tabellen nedenfor er hentet fra forhandlingsgrunnlaget. Den viser at uten tiltak, ble det beregnet at personbiltrafikken ville øke med 4,5 % fram til 2030. Deretter viser den en rekke tiltak for å dempe veksten i personbiltrafikken og hvor mye disse tiltakene ble beregnet å bidra til nedgang i trafikken. Dersom alle tiltakene ble iverksatt, beregnet man at det var mulig å nå en reduksjon i personbiltrafikken på 2,7 % i stedet for en økning.

Tabell 1 *Tabell som viser beregnet effekt på personbiltransporten ved ulike tiltak (Kilde: Byvekstavtale for Buskerudbyen. Faglig grunnlag for forhandlinger, 15.11.2021, s. 44)*



I 2022 uttrykte samferdselsministeren skepsis til om tilrettelegging for hjemmekontor, digitale møter og kontorfellesskap ville ha så stor virkning på personbiltransporten som beregnet, dvs. 3,3 % reduksjon. For å følge opp dette, engasjerte Buskerudbyen høsten 2023 Norconsult til å undersøke effekten av hjemmekontor i vårt område nærmere (rapport ferdigstilt i april 2024).

Norconsult kom til at hjemmekontor har redusert trafikkmengden med 2,0 – 2,5%. Effekten har altså vært litt mindre enn man anslo i 2021, men likevel betydelig. Det er også verdt å merke seg at hjemmekontorbruk har redusert antall arbeidsreiser med rundt 9 prosent. Dette er positivt for fremkommeligheten, siden de aller fleste arbeidsreiser foretas i rushtiden, da det er mest kapasitetsutfordringer. (Grunnen til at effekten på totalt antall reiser er betydelig mindre enn effekten på arbeidsreiser, er at det foretas mange reiser som ikke blir påvirket av hjemmekontor, for eksempel fritidsreiser og handlereiser.) Et like viktig funn i Norconsults undersøkelse er at bruken av hjemmekontor nå ser ut til å ha stabilisert seg, det vil si at vi ikke kan forvente mer reduksjon i trafikken som følge av økt bruk av hjemmekontor. Det er sannsynlig at hjemmekontor har bidratt til at Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet til nå, men for årene fremover kan vi ikke regne med noen ytterligere effekt av dette virkemiddelet. Dermed er det som i 2021 ble beregnet å være det sterkeste virkemiddelet for å nå nullvekstmålet uten bompenger, «brukt opp».

Økt bruk av mikromobilitet ble anslått å redusere personbiltrafikken med 0,4 %. Det er ikke gjort noen egen undersøkelse av dette i regi av Buskerudbyen, men det er grunn til å tro at også bruken av mikromobilitet nå i stor grad har «satt seg», og at det ikke kan forventes noen vesentlig effekt på biltrafikken som følge av økt bruk av mikromobilitet i årene fremover.

Det nest sterkeste virkemiddelet for å redusere trafikken i utredningen fra 2021, var reduksjon av fartsgrensene, som ble anslått å redusere trafikkmengden med 1,7 %. Tiltaket har ikke vært prøvd ut i vårt byområde, men Buskerud fylkeskommune jobber med å se nærmere på dette tiltaket.

Det tredje sterkeste virkemiddelet i beregningene fra 2021, var en strengere arealpolitikk i tråd med regional plan, gjennom prioritering av knutepunkter i prioriterte vekstområder. Dette var beregnet å kunne redusere trafikken med 0,9 %. Virkemiddelet er fortsatt mulig å ta i bruk.

Andre virkemidler som ble pekt på, var bedre tilrettelagt busstilbud og 20 % økning i parkeringskostnadene.

Situasjonen i dag er at Buskerud fylkeskommune er tvunget til å redusere busstilbudet som følge av nødvendige kutt i budsjettet. Dette bidrar negativt med hensyn til å oppnå nullvekstmålet.

Samlet er det så mange endringer i forutsetningene som lå til grunn for det faglige grunnlaget utarbeidet i 2021 at grunnlaget ikke lenger kan sies å sannsynliggjøre at nullvekstmålet kan nås gjennom tiltakene som ble analysert den gangen. Flere av tiltakene er imidlertid verdt å ta med i et oppdatert kunnskapsgrunnlag.

Det er også viktig å være klar over at beregningene i det faglige grunnlaget fra 2021 forutsetter lav befolkningsvekst i Buskerudbyen. Statistisk Sentralbyrå (SSB) har nedskrevet sine prognoser for befolkningsvekst. I byutredningen fra Statens vegvesen (2018) beregnet man en trafikkvekst på 21,3 % i perioden 2016-2030. Da la man til grunn en forventet befolkningsvekst på 19,5 % i perioden. I nye beregninger gjort av Transportøkonomisk institutt i 2021, beregnet man en trafikkvekst på 4,5 % for perioden 2020-2030, basert på en lavere prognose for befolkningsvekst fra SSB. Det er denne veksten som ligger til grunn i det faglige grunnlaget for byvekstavtale fra 2021.

Det er et mål at Buskerudbyen skal være et attraktivt sted å bo og arbeide. Jo mer attraktivt området er, jo større sjanse er det for at det blir befolkningsvekst. Større befolkningsvekst vil gi økt biltrafikk dersom man ikke setter inn tiltak for å unngå trafikkvekst. Jo større befolkningsvekst, jo flere tiltak må til for å unngå økt biltrafikk.

Forhandlingsgrunnlaget fra 2021 inneholdt ingen nye, store veiprosjekt. Dette skyldtes at disse prosjektene er for kostbare til å kunne finansieres innenfor en pakke med de økonomiske forutsetningene som ble lagt til grunn. I tillegg vil utbygging av nye veier kunne invitere til økt bilbruk. For å oppveie dette, må det settes inn ytterligere tiltak hvis man skal nå nullvekstmålet. Det var også en politisk føring å tenke nytt og mer bærekraftig, og utforske mulighetene for bedre utnyttelse av infrastrukturen vi allerede har. Begge deler i tråd med nasjonale føringer.

Både kommunenes og fylkeskommunens økonomiske situasjon er endret siden 2021. Det må derfor vurderes på nytt om det nivået på investeringsmidler fra kommuner og fylkeskommuner som lå til grunn, er realistisk i dagens situasjon. I grunnlaget fra 2021 var ny Bybru lagt inn som et lokalt bidrag fra Drammen kommune. Bybrua skal stå ferdig i 2025, og det er ikke realistisk med en tilsvarende stor kommunal eller fylkeskommunal infrastruktursatsing i Buskerudbyområdet i overskuelig fremtid.

**Mulige veier videre for Buskerudbyen**

Buskerudbysamarbeidet har de siste årene arbeidet for å komme i posisjon til forhandlinger med staten om byvekstavtale basert på det faglige forhandlingsgrunnlaget utarbeidet i 2021, og sendt Samferdselsdepartementet våren 2022. Dette har ikke ført fram. Samferdselsministeren har vært klar på at et faglig grunnlag for forhandlinger om byvekstavtale må inneholde minst ett alternativ med bompenger. Buskerudbyen har blitt plassert i siste pulje i Nasjonal transportplan med hensyn til tidspunkt for mulige byvekstavtaleforhandlinger. Det synes dermed klart at det ikke har noe for seg å fortsette med den samme strategien som man har hatt de senere årene.

Det synes nå å være to realistiske alternativer for byområdet de kommende årene:

* Vente med videre arbeid for byvekstavtale, i stedet satse på å få ny belønningsavtale
* Arbeide mer offensivt for å få en byvekstavtale

Vente med videre arbeid for byvekstavtale, i stedet satse på å få ny belønningsavtale

Dagens avtale om belønningsmidler gjelder for perioden 2022-2025. Totalt får Buskerudbyen 425,2 mill. 2022-kr i avtaleperioden, inkludert 85,2 mill. kr i tilskudd til reduserte billettpriser. Midlene prisjusteres. Samferdselsministeren ga i møtet 15.04.2024 positive signaler med hensyn til å få en ny avtale om belønningsmidler fra 2026. En ny belønningsavtale kan være en mulig vei videre for Buskerudbyen. Det er grunn til å tro at en ny belønningsavtale på linje med dagens avtale fortsatt vil gi vesentlige midler til et styrket kollektivtilbud (i 2024 går ca. 2/3 av midlene byområdet får fra staten, til Brakar, og brukes til drift av busstilbudet og lavere billettpriser). Videre vil belønningsavtalen trolig gi mulighet til videre satsing på tiltak for gående og syklende omtrent på dagens nivå. Vi kan ikke forvente at belønningsavtalen vil gi rom for store satsinger som nye bruer og nye veier.

Det er viktig å være klar over at for å få belønningsmidler, må nullvekstmålet nås. Som redegjort for over, er det tegn på at det vil bli mer krevende å nå nullvekstmålet framover, og noen tiltak er «brukt opp.» I dette scenariet kan flere tiltak for fortsatt å nå nullvekstmålet være aktuelle, for eksempel:

* Parkeringstiltak (færre plasser, høyere priser)
* Nedsatt fartsgrense
* Stenging av veier/gater for biltrafikk
* Prioritere buss foran bil (f.eks. reservere gater for buss)
* Strengere arealpolitikk i tråd med regional plan
* Tilrettelegging for gående og syklende

Arbeide mer offensivt for å få en byvekstavtale

I dette alternativet må målet være å komme i forhandlinger om byvekstavtale tidligere enn i 2030, som nå forespeiles fra samferdselsministeren.

Alternativet vil kreve at det utarbeides et nytt kunnskapsgrunnlag som også inneholder minst ett alternativ med bompenger. Nullvekstmålet må nås også med denne tilnærmingen, og tiltakene beskrevet over kan være aktuelle også her. I løsninger med bompenger vil man ha et sterkt virkemiddel for å redusere biltrafikken. Da vil det sannsynligvis ikke være behov for like sterk bruk av de øvrige virkemidlene.

Med bompenger vil man ha et større økonomisk handlingsrom. Da kan det være rom for større investeringer.

Alle byområdene som har fått byvekstavtale eller er i forhandlinger om byvekstavtale, har hatt en bypakke først. Avhengig av hvordan pakken settes sammen og om den inneholder bompenger, er det i bypakken det meste av byområdets handlingsrom legges. Statens bidrag gjennom byvekstavtale er viktig, men det er først og fremst den lokale pakken som gjør dette alternativet vesentlig forskjellig fra alternativet der man satser på belønningsmidler.

Hvilke tiltak er viktigst for å få utviklingen vi ønsker?

Det er behov for å ta et skritt tilbake og undersøke hva som skal til for at vi skal få den utviklingen vi ønsker i Buskerudbyen. Hva kan vi få til med ulike grep? Nøkternhet og bærekraft må legges til grunn for vurderingene, og det må prioriteres hva som er viktigst for den ønskede utviklingen. Deretter kan man undersøke ulike løsninger med forskjellige trafikkbegrensende tiltak og finansieringsmuligheter, inkludert bompenger. Bompenger trenger ikke å innebære en bomring, det kan være like aktuelt å se nærmere på mulighetene knyttet til ett eller flere enkeltsnitt. På denne måten vil et nytt kunnskapsgrunnlag kunne vise et mulighetsrom med et vidt spenn.

Statens vegvesen beskriver i sin veileder for bompenger nytteprinsippet ved bompengeinnkreving slik:

*«Kravet om sammenheng mellom nytte og betaling er et viktig prinsipp som skal ligge til grunn for bompengeinnkreving. Det innebærer at de som betaler skal ha nytte av prosjektet bompengene finansierer. På samme måte må de som har nytte av prosjektet være med å betale. Dette blir likevel tolket slik at også de som får indirekte nytte av tiltaket, for eksempel gjennom bedre framkommelighet på det øvrige vegnettet i området, kan pålegges å betale bompenger.»*

Ved ulike alternativ må det være en rimelig sammenheng mellom hvem som er med og betaler og hvem som får nytte av tiltakene. Vegvesenets veileder peker imidlertid på at kravet til sammenheng mellom nytte og betaling er noe annerledes i bypakker:

*«Det stilles ikke samme direkte krav til sammenheng mellom nytte og betaling når det gjelder bypakker. Utvidet nytteprinsipp forklares i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal Transportplan 2014- 2023. Bypakker består av flere prosjekt som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i byområdet, og som til sammen bidrar til økt framkommelighet. Bruk av bompenger for å styrke kollektivtrafikken avlaster vegnett og kommer bilistene til gode ved økt framkommelighet.»*

Med bakgrunn i nytteprinsippet, kan det være aktuelt å undersøke løsninger der tiltak er konsentrert til deler av Buskerudbyområdet, dersom inntektskilden er begrenset til for eksempel ett enkelt bomsnitt.

Behov for kunnskapsgrunnlag i begge alternativer

Begge de beskrevne alternativene medfører behov for mer kunnskapsgrunnlag.

I alternativet der man satser på belønningsmidler, trengs det oppdatert kunnskap om hvordan nullvekstmålet kan nås innenfor begrensede økonomiske rammer og hvordan belønningsmidlene kan brukes best mulig for å bygge opp under nullvekstmålet.

I alternativet der man arbeider mer offensivt for å få til en byvekstavtale, er det behov for et bredere kunnskapsgrunnlag. Det må vise et mulighetsrom, hva man kan få til med ulike grep, og hvordan nullvekstmålet nås i alle løsningene.

**Prosess**

Bypakke, og særlig bompenger, er kontroversielle temaer. Det vil derfor være nødvendig at det faglige arbeidet går hånd i hånd med en god prosess som sikrer forankring og medvirkning. Dette gjelder særlig dersom man velger å gå videre med alternativet som har mål om byvekstavtale, der løsninger med bompenger må utredes. Alternativet med belønningsmidler kan imidlertid også være kontroversielt, på grunn av tiltakene som må til for å ivareta nullvekstmålet. En god prosess vil derfor være nødvendig i begge alternativ.

Med bakgrunn i dette, anbefales det at prosessen skisseres sammen med opplegg for det faglige arbeidet.

**Videre arbeid**

Det anbefales at den administrative styringsgruppen får en bestilling om å konkretisere hva en utredning kan inneholde og hvordan en prosess skal være.

Dersom den politiske styringsgruppen ønsker det, kan den administrative styringsgruppen i neste omgang eventuelt få i oppgave å videreutvikle beskrivelsen til et mandat som kan behandles i kommunestyrene/fylkestinget.

Neste møte i den politiske styringsgruppen er 27. september.

**Sak 11/24
Status- og orienteringssaker**

**Mobilitetstilbud til nytt sykehus – reisevaneundersøkelse fra Vestre Viken HF**
Orientering ved sekretariatet i møtet

**Orientering fra Jernbanedirektoratet om togtilbudet for 2024 samt nytt fra NTP**

Orientering ved Jernbanedirektoratet i møtet

**Sak 12/24
Eventuelt**

1. Statens vegvesens beregning av byindeksen for Buskerudbyen i perioden 2016-2023 er tilgjengelig her: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/trafikk/trafikkdata/byindeks_buskerudbyen_2016-2023-12.pdf> [↑](#footnote-ref-2)