

Utkast til lokalpolitisk forhandlingsgrunnlag for en byvekstavgift

Buskerudbysekretariatet sendt ATM-utvalget 08.05.2020

Forord

Innholdsfortegnelse

FORORD	2
FORMÅL	4
OVERORDNET LOKALPOLITISK FØRING	4
MÅL	5
SITUASJON OG BEHOV	6
STATUS OG UTVIKLINGSTREKK.....	6
OVERORDNEDE BEHOV.....	6
PROSJEKTER OG TILTAK	7
OPPSUMMERENDE BESKRIVELSE AV PRIORITERINGER.....	11
AREALPLANLEGGING	11
AREAL- OG TRANSPORTPLAN BUSKERUDBYEN 2013-23	11
VIKEN FYLKESKOMMUNES OPPFØLGING AV AREALPOLITIKKEN	12
OPPFØLGING AV AREALPOLITIKKEN GJENNOM KOMMUNENES AREALPLANER	13
STATENS OPPFØLGING AREALPOLITIKKEN	17
PARKERING	11
INNFARTS- OG PENDLERPARKERING	18
VIDEREUTVIKLING AV SAMORDNET PARKERINGSPOLITIKK I KOMMUNENE	19
FYLKESKOMMUNENS PARKERINGSPOLITIKK.....	20
STATLIGE AKTØRERS ROLLE FOR PARKERING SOM VIRKEMIDDEL I AVTALEOMRÅDET.....	20
FINANSIERING	21
STATLIGE MIDLER.....	21
FYLKESKOMMUNALE MIDLER	23
FELLES PRIS- OG BETALINGSMODELL FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN I VIKEN	25
KOMMUNALE INVESTERINGSMIDLER	25
SAMARBEIDSMIDLER OG PERSONALRESSURSER.....	28
UTBYGGINGSAVTALER.....	28
MÅLOPPNÅELSE	28
OPPFØLGING OG MÅLING AV RESULTATER	28
STYRINGSSYSTEM	29

Formål

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

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

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

Overordnet lokalpolitisk føring

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

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

I tillegg foreslås det å satse på ny teknologi og smart byutvikling, som er et satsingsområde i NTP. I Viken fylkeskommune er en forsterket satsing på dette området synliggjort gjennom opprettelsen av seksjonen Framtidens transport, i avdeling for Mobilitet og samfunn. Buskerudbyen har også gode

forutsetninger for å lykkes med en slik satsing på grunn av det teknologisk tunge kompetansemiljøet som allerede er etablert her, blant annet gjennom Kongsbergmiljøet.

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

Mål

I [klimaforliket](#) ble det besluttet at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Regjeringen er opptatt av en miljøvennlig byutvikling og følger opp beslutningene i klimaforliket bl.a. gjennom byvekstavnaler med de større byområdene. Regjeringen omtaler byvekstavnaler som et sentralt virkemiddel for å bidra til å nå [FNs bærekraftsmål \(mål nr. 11\)](#) om å fremme robuste og bærekraftige byer.

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

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

1. Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
2. Transportsystemet og tilgang til de kollektive transportlinjer skal gjøres mest mulig effektivt og rasjonelt for alle brukere
3. Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner
4. Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner med formål å samordne felles strategier for å møte utfordringer innen arealutvikling og transportsystemet.

Samarbeidsavtalen peker i tillegg på fem prioriterte resultatområder:

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

Situasjon og behov

Status og utviklingstrekk

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

Overordnede behov

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

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

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

Prosjekter og tiltak

Forsterket busstilbud er høyt prioritert

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

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

Programområdemidler til kollektivtrafikk, sykling og gange

Dette delkapittelet kortes ned.

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

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

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

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

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

Infrastrukturtiltak sykkel

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

Behovet er redegjort for i [Felles sykkelplan for Buskerudbyen: Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett](#)(2017), og fulgt opp i utredning [Regionale sykkelruter nord og sør for Drammenselva](#) (Statens vegvesen, 2018). Felles sykkelplan for Buskerudbyen er en temaplan utarbeidet i fellesskap mellom kommunene i samarbeidet, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Planen definerer et sammenhengende regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen, som også binder sammen alle prioriterte utviklingsområder/kollektivknutepunkt og tar hensyn til lokale sykkelstrategier. Den peker også ut sentrale sykkelruter, strekninger uten tilrettelagte løsninger for syklist, type tilrettelegging det er behov for, samt tiltak som bør prioriteres høyt på grunn av stort nyttepotensial. Dette dreier seg om tiltak som blant annet gir mer sammenhengende og effektive forbindelser til viktige reisemål som sentrumsområder, jernbanestasjoner og nytt sykehus.

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

Fremkommelighetstiltak buss og andre kollektivtiltak

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

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

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

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

Tilrettelegging for gåing

Dette delkapittelet bearbeides.

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

tilrettelegging for gåing bidra til nullvekstmålet ved å gjøre det mer attraktivt både å gå og reise kollektivt.

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

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

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

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

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

Programområdetiltak for jernbane

Dette delkapittelet kortes ned.

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

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

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

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

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

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

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

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

Utvikling av togtilbudet

Jernbanen er ryggraden i det kollektive transportsystemet i Buskerudbyen.

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

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

Kommunedelplan for dobbeltspor Gulskogen – Hokksund er i slutfasen. Infrastruktur som muliggjør økt frekvens fra ett til to eller flere tog i timen i større deler av driftsdøgnet er svært etterspurt. Strekingen Hokksund – Gulskogen er omtalt i NTP 2019–2029. I innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om NTP 2018–2029 heter det: *“To tog i timen til Hokksund. Komiteen viser til behovet for utredning av kapasitetsøkende tiltak i CityLink-området. En økning i frekvens mellom Hokksund og Drammen fra ett til to tog i timen vil være et viktig tiltak for å realisere potensialet i*

kollektivsatsingen for Buskerudbyen. Komiteen viser til at dette skal vurderes som en del av arbeidet med kommunedelplan for Gulskogen–Hokksund, herunder om en trinnvis utbygging er mulig. Komiteen viser til at et forbedret togtilbud er et aktuelt tiltak i forhandlinger om en byvekstavtale for Buskerudbyen”(side 79 i Innst. 460 S (2016–2017)).

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

Oppsummerende beskrivelse av prioriteringer

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

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

Arealplanlegging

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

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23

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



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

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

Revisjon av Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23

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

Viken fylkeskommunes oppfølging av arealpolitikken

Politiske føringer og ambisjonsnivå

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

Politisk plattform for fylkesrådet i Viken (2019-3023)

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

Fylkesrådets tillegg til årsbudsjett 2020 og økonomiplan 2020-2023

Fylkestingets budsjettvedtak for 2020 inneholder 56 tilleggspunkter som konkretiserer den politiske plattformen og prioriteringer for de kommende årene. Punkt 31. viser til at fylkesrådet skal jobbe for å kutte utslipp, gi bedre luft, kutte i antall biler i bysentrum, styrke kollektiv- og sykkeltilbudet og tilrettelegge for arbeidet med ulike bypakker. Andre relevante tiltak som omtales er oppstart av en regional plan for areal- og transport, vurdere om prosjekter for kollektiv, gange og sykkel kan prioriteres på bekostning av planlagte veiprosjekter, et felles billettsystem for kollektiv i Oslo og Viken, en plan for å tilrettelegge for økt sykling og gange, økt utbyggingstakt for ladestasjoner og fossilfrie fyllestasjoner, helhetlig transportanalyse for Oslofjordområdet og utvikling av arealregnskap, klimabudsjett og klimaregnskap for Viken.

(viken.no/aktuelt/fylkesradets-50-tilleggsforslag-til-arsbudsjett-og-okonomiplan.18065.aspx)

Regional planstrategi

Regional planstrategi er det viktigste overordnede politiske styringsverktøy for samfunnsutviklingen og skal definere behov for ytterligere planer. En planstrategi for Viken er under arbeid og skal foreligge i løpet av 2020. Planstrategien skal være forankret i FNs bærekraftsmål. Kunnskapsgrunnlaget for planstrategien "Vi i Viken", viser status for hvert av disse 17 bærekraftsmålene. Viken har deltatt som en av ni piloter i et prosjektet "[A Territorial Approach to the SDGs](#)" i regi av OECD (Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling). Målet med prosjektet er å støtte byer og regioner som arbeider for å nå FNs bærekraftsmål.

Regional plan for areal og transport i Buskerud

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

Fylkeskommunen som regional utviklingsaktør

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

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

Oppfølging av arealpolitikken gjennom kommunenes arealplaner

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

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

Drammen

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

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

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

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

- Gulskogen nord – bolig- og bydelsutvikling som knytter seg opp til det nye kollektivknutepunktet Gulskogen stasjon.
- Nybyen/Godsterminal-området: planprosess for sentrumsnær boligutvikling (500 m fra Drammen stasjon) etter at området er frigjort etter ferdigstilling av IC- Vestfoldbaneprojektet.
- Sykehusområdet på Bragernes frigjøres når nytt sykehus åpner i 2025. Det legges til rette for sentrumsnær byutvikling. Parallelloppdrag for byutviklingsretninger ble gjennomført i 2019.
- Tollbukaia/Tangen på Strømsø er en nedlagt del av Drammen havn, som skal utvikles med ny, bymessig bebyggelse, litt over 1 km fra Drammen stasjon.
- Mjøndalen: Knutepunktutvikling rundt Mjøndalen stasjon, basert på nylig vedtatt områdeplan for Mjøndalen sentrum
- Hotvet bolig og næringspark: Transformasjon av næringsområde i tilknytning til kollektivtrasé (Rosenkrantzgata)
- Travbane-/Berskaug-området: Transformasjon av næringsområde i tilknytning til kollektivtrasé (Rosenkrantzgata)
- Det planlegges fortsatt mange fortetnings- og «infill»-prosjekter i sentrumsbydelene (Strømsø, Bragernes og Brakerøya)

- På Konnerud prioriteres utvikling av Konnerud senterområde, der det er god kollektivdekning og lokalt nærservicetilbud. I øvrige boligutviklingsområder på Konnerud er utbygging begrenset av Konnerudkvota, med maks 20 boliger/år

Øvre Eiker

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

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

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

Lier kommune

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

Fjordbyen Lierstranda er kommunens og regionens største utviklingsområde for nye boliger og arbeidsplasser, med anslagsvis 20.000 innbyggere og 20 000 arbeidsplasser. Det gjennomføres flere store og parallelle planprosesser i og rundt Fjordbyen. Områderegulering for Fjordbyen, kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt i Fjordbyen og kommunedelplan for E134 Dagslett til E18 er under utarbeidelse, og omfatter både arealbruk og samferdselsinfrastruktur. Grønn og aktiv mobilitet skal prioriteres i Fjordbyen. Det jobbes også for å få et så godt kollektivtilbud at kollektivt velges fremfor bil. Rundt Brakerøya stasjon skal det utvikles et knutepunkt for tog, buss, taxi og myke trafikanter. Byen skal være innovativ og smart med ambisjoner om å ta i bruk ny teknologi.

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

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

Kongsberg kommune

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

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

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

Forpliktelser ved revisjon av kommuneplanens arealdel

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

Partene skal i avtaleperioden:

1. Komme med innspill til neste revisjon av kommuneplanens arealdel som bidrar til at nullvekstmålet nås lettere enn tidligere.
2. Følge opp planer for utvikling av knutepunkt, stasjonsområder og tilgrensende arealbruk.
3. Følge opp planer for et sammenhengende nett for gående og syklende med god adkomst til kollektivsystemet.

4. Vektlegge god bokkvalitet, varierte bygningstyper og boligstørrelser.
5. Det bør vurderes å lage måleindikatorer for arealutvikling for å synliggjøre kommunenes arealdisponeringer og statlige bidrag i avtaleperioden. Herunder måle både hvor stor andel av boligbyggingen som skjer innenfor de prioriterte utviklingsområdene og hvor stor andel av de statlige lokaliseringene som er i tråd med nullvekstmålet. Det foreslås at startpunkt for måling og rapportering av arealutvikling settes til 2020.

Statens oppfølging arealpolitikken

Buskerudbysamarbeidet legger til grunn følgende forpliktelser fra staten:

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

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

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

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

Statens forpliktelser

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

Parkering

Bearbeides og kortes ned.

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

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

Kommunenes rolle som plan- og trafikkmyndighet

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

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

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

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

Innfarts- og pendlerparkering

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

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

De fleste innfartsparkeringsplassene ved jernbanestasjonene er høyt utnyttet og har lite eller ingen ledig kapasitet på vanlige hverdager. Mange opplever å ikke finne ledig plass, særlig dersom en ikke

er tidlige ut. Samtidig viser undersøkelser at mange av dem som parkerer bor i gang- og sykkelavstand fra stasjonene. Det vil være behov for å se på hvordan vi kan redusere letebehovet for eksempel ved å bruke sanntidsinformasjon om ledige p-plasser. Videre kan p-avgift ha en avvisende effekt for de som bor nærmest.

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

Videreutvikling av samordnet parkeringspolitikk i kommunene

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Den samordnede parkeringspolitikken kan omfatte følgende:

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

Fylkeskommunens parkeringspolitikk

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

Statlige aktørers rolle for parkering som virkemiddel i avtaleområdet

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

BATP og KAP. Videre legges det til grunn at Fylkesmannen skal bidra til å sikre en samordnet parkeringspolitikk for statlige arbeidsplasser i avtaleområdet.

Ny teknologi og smart mobilitet

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

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

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

Finansiering

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

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

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

Statlige midler

I NTP 2018-2029 er det satt av 66,4 mrd. kr til byvekstavtaler og belønningsordningen. Av disse kan Buskerudbyen forhandle om en andel av de 42,4 mrd. kr som er satt av til belønningsmidler (17 mrd),

og til programområdemidler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riksveg (24 mrd) og til utvikling av stasjoner og knutepunkt på jernbanenettet (1 mrd). Det resterende 24 mrd er knyttet til store kollektivprosjekter i de fire største byområdene.

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

Statlige programområdemidler til Buskerudbyen knyttet til gjeldende NTP

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

Belønningsmidler (post 66)

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

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

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

Det kan også være aktuelt å benytte noe belønningsmidler til å prøve ut styrket drift, f eks av sykkelinfrastrukturen. Både fylkeskommunen og kommunene har i senere tid ønsket å prioritere

tiltak innen drift og vedlikehold som bygger opp under nullvekstmålet. F eks gjelder dette vinterdrift og dekkelegging av gang- sykkelveger.

Tilskuddsmidler til arealtiltak i byvekstavtaler

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

2018: Støtte til planarbeid i prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen:

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

2018: Andre arealtiltak:

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

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

2019: Støtte til planarbeid i prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen

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

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

Fylkeskommunale midler

Infrastrukturtiltak

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

Planlegging

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

Av prosjekt under planlegging 2020-2021 kan nevnes:

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

Investering

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

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

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

Styrket kollektivtilbud og elektrifisering av bussparken

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

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

Driftsmidler kollektivtilbud Brakar	2016,0	2017,0	2018,0	2019,0	2020,0
Tilskudd fra BFK/Viken (totale overføringer for kollektivtilbud i hele fylket)	355,7	368,2	404,8	434,3	456,2
Anslag for tilskudd fra BFK/Viken til drift i Buskerudbyen	265,4	265,2	281,0	282,0	280,6
Tilskudd belønningsmidler til drift kollektiv i Buskerudbyen	18,2	27,8	18,8	30,8	46,8
Anslag for billettinntekter fra drift i Buskerudbyen	126,7	133,7	129,0	132,3	120,4
Sum anslag midler for Brakar til drift kollektiv i Buskerudbyen	410,3	426,7	428,8	445,1	447,8
Investeringsmidler kollektivtilbud Brakar					
Tilskudd belønningsmidler til investeringer i Buskerudbyen	7,0	9,3	15,7	7,3	5,2

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

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

Satsing på ny teknologi og smart mobilitet

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

Et pilotprosjekt med selvkjørende busser på Kongsberg ble avsluttet sommeren 2019, og Brakar kjører nå bussene i ordinær drift på strekningen mellom kollektivknutepunktet ved Kongsberg stasjon og Teknologiparken. Driften er finansiert av Buskerud fylkeskommune.

<https://www.brakar.no/prosjekter/testprosjekt-med-selvkjorende-buss-i-kongsberg/>

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

Støtte til frivillige og kommunale trafikksikkerhetstiltak

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

Felles pris- og betalingsmodell for kollektivtrafikken i Viken

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

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

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

Kommunale investeringsmidler

Drammen kommune

Investeringer

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

Ny Bybru

Drammen kommune skal bygge ny Bybru, til erstatning for dagens nedslitte Bybru. Byggingen er delvis forårsaket av at Bane NOR må bygge om deler av Bybrua ifbm. ombygging av Drammen stasjon

(del av InterCity-prosjektet). Drammen kommune har da valgt å bygge helt ny bru på resten av brustrekket, fremfor å tilpasse og rehabilitere dagens bru. Ny Bybru skal, i likhet med dagens bru, være forbeholdt buss, taxi, gående og syklende, og har en sentral posisjon for miljøvennlige transportformer i Drammen. Ny Bybru vil få økt funksjonalitet gjennom økt bredde, bedre tilpasning til gater og gang/sykkelforbindelser der brua lander på Bragernes- og Strømsø siden, og trapper direkte fra plattformene på Drammen stasjon til Bybrua. Bragernes sentrum vil med dette bli bedre knyttet til Drammen stasjon enn i dag.

Baker Thoens allé

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

Sykkeltiltak

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

2016:

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

2017:

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

2018:

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

2019:

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

Andre tiltak/investeringer på lang sikt

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

Øvre Eiker kommune

Investeringer

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

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

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

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

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

Lier kommune

Investeringer

Større infrastrukturiltak veg:

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

Sykkel, gange, trafiksikkerhet:

- Investeringer i 4-års perioden 2016-2019 til sykkel, gange og trafiksikkerhet for vei har vært 20,3 mill. kr. I tillegg til 20,0 mill. kr. i trafiksikkerhetstiltak.

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

Kongsberg kommune

Investeringer

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

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

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

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

Samarbeidsmidler og personalressurser

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

Utbyggingsavtaler

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

Måloppnåelse

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

Oppfølging og måling av resultater

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

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

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

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

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

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

Rapporteringsopplegg:

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

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

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

Styringssystem

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

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

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

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