

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene

Søknad for perioden 2014-2017 fra Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommuner og Buskerud fylkeskommune

1	BAKGRUNN	2
1.1	BUSKERUDBYSAMARBEIDET – ET LANGSIKTIG SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ	2
1.2	KORT OM BUSKERUDBYEN	2
1.3	MÅL FOR BUSKERUDBYEN	2
2	AVTALE OM BELØNNINGSMIDLER 2010-2013	3
2.1	POLITISKE FORPLIKTELSER ER FULGT OPP	3
2.2	UTVIKLING PÅ TRAFIKKOMRÅDET VISER AT BUSKERUDBYEN ER PÅ RIKTIG VEI	6
3	GRUNNLAG FOR SØKNAD OM BELØNNINGSMIDLER 2014-17	7
3.1	NY KUNNSKAP OM MULIGHETER FOR Å PÅVIRKE TRAFIKKUTVIKLING FRAMOVER	7
3.2	HELHETLIG AREAL- OG TRANSPORTUTVIKLING – BUSKERUDBYPAKKE 2	9
4	AVTALE OM BELØNNINGSMIDLER FOR 2014-2017	11
4.1	MÅL OG INDIKATORER	11
4.2	SENTRALE FORPLIKTELSER	11
4.3	TILTAKSOMRÅDER I NY AVTALEPERIODE	13
4.4	HOVEDPRIORITERING FOR ÅRENE 2014-2016 FREM TIL IVERKSETTING AV TRAFIKANTBETALING	13
4.5	FORSLAG TIL ØKONOMISKE RAMMER FOR PERIODEN 2014-2017	14
4.6	MÅLOPPNÅELSE / TRAFIKALE VIRKNINGER AV TILTAK	14
4.7	FORSLAG TIL HANDLINGSPROGRAM 2014-2017	14

1 Bakgrunn

1.1 Buskerudbysamarbeidet – et langsiktig samarbeid om areal, transport og miljø

Buskerudbysamarbeidet ble formelt etablert 1.1.2010 ved inngåelse av en samarbeidsavtale mellom de ti partnerne; kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Fylkesmannen i Buskerud.

Næringslivets organisasjoner i Buskerud (NHO og LO) og operatørselskaper for kollektivtrafikken (Brakar og NSB) inngår også i Buskerudbyens administrative/faglige fora.

Buskerudbysamarbeidet er et politisk styrt samarbeid, sammen med statsetatenes administrative ledere. Avtalen mellom samarbeidspartnerne forutsetter at samarbeidet skal være kunnskapsbasert og løsningene skal baseres på konsensus.

Partnerne er nå enige om å videreføre samarbeidet etter 2015 med en langsiktig tidshorison ut over 2017. Fylkesmannen, Statens vegvesen og Jernbaneverket har gitt sin tilslutning til en videreføring av samarbeidsavtalen. Kommunene og fylkeskommunen skal ha formell behandling av videreføring i kommunestyrene og fylkestinget i løpet av februar / mars 2014.

1.2 Kort om Buskerudbyen

Buskerudbyen (i alt 159.380 innbyggere)¹ er i sterk vekst og utgjør en sammenhengende korridor vest for Oslo/Akershus. Buskerudbyen er et sammensatt byområde bestående av kommunene Lier (25.156), Drammen (66.150), Nedre Eiker (23.800), Øvre Eiker (17.930) og Kongsberg (26.344). Regionbyen Drammen, teknologibyen Kongsberg og småbyene Hokksund og Mjøndalen utgjør sammen med en ny fjordby på Lierstranda og tettstedet Vestfossen, de prioriterte utviklingsområdene.

Hele korridoren fra Lier til Kongsberg er bundet sammen av jernbane og flere stamveger; E18 gjennom Lier og Drammen, E134 fra Drammen gjennom Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Rv23 fra Lier mot Oslofjordforbindelsen og Rv35 fra Hokksund mot Åmot.

Togtilbudet fra Drammen stasjon i retning Oslo er meget bra (fem avganger pr time + tre flytog pr time). På strekningen Kongsberg-Oslo er det grunnrute med kun ett tog pr time. Å få utviklet et bedre togtilbud på strekningen Kongsberg-Oslo-Gardermoen som binder sammen Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda (det nye utviklingsområdet i Lier) er av stor strategisk betydning både for framtidig byutvikling og som kapasitetssterk ryggrad i et framtidig kollektivtilbud.

1.3 Mål for Buskerudbyen

Buskerudbysamarbeidets mål er å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. I februar 2013 ble Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 vedtatt. I planen fremgår helhetlige strategier for utvikling av arealer og transportsystem for byområdet og med langsiktige mål for utvikling på transportområdet (fram til 2023).

Følgende hovedmål er vedtatt for areal- og transportutvikling:

¹ Beregnet folkemengde per 31. desember 2013 (SSB, desember 2013)

1. Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
2. Transportsystemet skal være 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 tilgrensede kommuner og regioner med formål å samordne felles strategier for å møte utfordringer innen arealutviklingen og transportsystemet.

På transportområdet skal planen bidra til at nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontransporten i byområdene skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

Frem til 2023 er det et mål å endre reisevanene for innbyggerne i Buskerudbyen (jfr RVU 2009):

- Andel kollektivreisende skal dobles (fra 7 til 14%)
- Andel syklende skal dobles (fra 4 til 8%)
- Andel gående skal øke (fra 21%)
- Andel bilreisende (bilfører + passasjer) skal reduseres med minst 10 prosentpoeng (fra 65%).

For å nå disse ambisiøse målsettingene kreves det et kontinuerlig innsats innen samordnet arealutvikling og transporttiltak.

2 Avtale om belønningsmidler 2010-2013

Avtalen om belønningsmidler for 2010-13 (Buskerudbypakke 1) har vært svært viktig for å komme i gang med en helhetlig areal- og transportpolitikk for byområdet. Det vises til egen rapportering for aktiviteter og måloppnåelse i avtaleperioden som ble sendt departementet innen fristen 05.02.2014.

Kort oppsummert er resultatene som følger:

2.1 Politiske forpliktelser er fulgt opp

Når det gjelder politiske forpliktelser i avtalen er disse i stor grad fulgt opp. Dette gjelder både enkelttiltak og større, mer grunnleggende rammer for videre utvikling av areal- og transportpolitikken:

2.1.1 Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 er vedtatt

Å utarbeide en felles areal- og transportplan for Buskerudbyen, også som grunnlag for en evt. framtidig transportpakke, var en av hovedstrategiene i avtalen om belønningsmidler.

Regional areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, ble etter godkjenning i alle de fem by- og kommunestyre, stadfestet av Buskerud fylkesting 7. februar 2013. Forut for de politiske vedtak ble planen også behandlet i ledergruppene hos den enkelte involverte statlige etat. Planen trekker opp mål og strategier for overordnet arealbruk og transportsystem i Buskerudbyen.

Gjennom planprosessen er det etablert en politisk plattform med god forankring og et kunnskapsgrunnlag som gir et godt fundament for framtidige beslutninger om arealbruk og transportutvikling.

Planen legger i stor grad til rette for mindre bilbruk ved at det er utpekt seks prioriterte utviklingsområder som skal ta størstedelen av bolig- og arbeidsplassveksten i regionen og ved at relevante transportvirkemidler inngår som strategier i planen. Alle prioriterte byer og tettsteder har både jernbanestasjon og potensiale for helhetlig byutvikling med både boliger, arbeidsplasser, handel, service, fritids- og kulturtilbud. Ved å bo eller arbeide i disse seks områdene kan daglige gjøremål i stor grad foregå i det enkelte sted ved å gå og sykle eller det vil være gode muligheter for å reise miljøvennlig med tog mellom stedene og til andre større målepunkt i Osloregionen.

2.1.2 Buskerudbypakke 2 – fulgt opp og samordnet med statlige prosesser (KVU / KS1)

I avtalen med Samferdselsdepartementet heter det: *”Areal- og transportplanen skal legges til grunn for utformingen av en eventuell byregionpakke (Buskerudbypakke 2). Det legges opp til at arbeidet med Buskerudbypakke 2 skal knyttes opp til NTP-prosessen og omfatte alle relevante finansieringskilder.”*

By- / kommunestyrene og fylkestinget vedtok i juni 2013 felles høringsuttalelse til Statens Vegvesens Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2. De støttet Statens vegvesens forslag om et sammensatt konsept med syv tiltaksområder, der jernbaneutvikling og et bedre togtilbud har strategisk stor betydning, men der også et helhetlig transporttilbud må utvikles. Parallelt med statlig KS1-prosess som ennå ikke er ferdigstilt, har kommunene og fylkeskommunen i samarbeid med Statens vegvesen startet med å utforme det lokale / regionale forslaget til innhold i Buskerudbypakke 2.

Et administrativt grunnlag for Buskerudbypakke 2 vil bli første gangs politisk behandlet i by- / kommunestyre og fylkesting i perioden 18.mars-7.mai 2014. Det vil da også bli gitt fullmakter fra hver kommune / fylkeskommune til å forhandle fram et omforent forslag til Buskerudbypakke 2 som vil være grunnlag for senere politiske vedtak før en bypakkesøknad sendes for behandling i Stortinget. I tråd med gjeldende framdriftsplan jobbes det for at et omforent forslag til Buskerudbypakke 2 / bompengesøknad til Stortinget skal foreligge ved utgangen av 2014. Stortingets behandling av transportpakken kan da skje i 2015. Med en slik framdrift vil det være mulig at Buskerudbypakke 2 med bompengerekrutering kan starte opp i 2017.

2.1.3 Prinsippvedtak om trafikantbetaling gjort i alle kommuner og fylkeskommunen

Med bakgrunn i KVU Buskerudbypakke 2 og Statens Vegvesens mulighetsstudie for alternative bompengekonsepser med og uten tidsdifferensierte satser vedtok by- / kommunestyrene og fylkestinget i juni 2013 at trafikantbetaling prinsipielt kan være et aktuelt virkemiddel for kommuner i Buskerudbyen og Buskerud fylkeskommune, i sammenheng med en helhetlig transportpakke for Buskerudbyen (Buskerudbypakke2).

Videre ble det gitt tilslutning til at Statens vegvesen utreder (i form av en bompengeutredning) videre trafikantbetaling som delfinansiering av Buskerudbypakke 2. Det forutsettes videre at det ved endelig bompengevedtak er avklart at et styrket kollektivtilbud (buss og tog) inkludert knutepunktsutvikling og pendlerparkering vil være på plass når trafikantbetaling innføres. Det siste bygger på kunnskap om suksesskriterier for innføring av trafikantbetaling eller bompengesystemer i andre byområder, bl. a fra Stockholm og Gøteborg.

Med forbehold om evt. andre føringer fra Samferdselsdepartementet enn de som er gitt i KVV Buskerudbypakke 2 har Statens vegvesen i samarbeid med partnerne i Buskerudbysamarbeidet igangsatt arbeidet med en bompengeutredning.

2.1.4 Koordinerte plan og utredningsarbeider i hele avtaleperioden

I hele avtaleperioden har plan- og utredningsarbeid i regi av Buskerudbysamarbeidet og i regi av Statens vegvesen og Jernbaneverket blitt samordnet og koordinert. Nye utredninger har bygget videre på tidligere utredninger. Planarbeidet har foregått i tett samarbeid med felles koordineringsgrupper og arbeidsgrupper på administrativt nivå og med politisk styring gjennom samarbeidsmøter eller politisk behandling i ATM-utvalget (politisk styringsgruppe for Buskerudbysamarbeidet) og behandling / høring i by- / kommunestyre og fylkesting.

2.1.5 Samordnet parkeringspolitikk fulgt opp og i kontinuerlig utvikling

Utvikling av samordnet parkeringspolitikk for hele Buskerudbyen inngikk som en sentral strategi i avtalen med Samferdselsdepartementet; bl. a gjaldt dette utredning, gjennomføring av tiltak i perioden og spesifikt innføring av allerede vedtatt boligsoneparkering i Drammen. Boligsoneparkering i Kongsberg skulle også utredes.

Samordnet parkeringspolitikk i Buskerudbyen er utredet og vedtatt. Tiltak i samordnet strategi er gjennomført og / eller pågår fortsatt. Boligsoneparkering og beboerparkering er innført i Drammen i flere trinn. Boligsoneparkering i Kongsberg er utredet og forslag til ny parkeringspolitikk i Kongsberg skal politisk behandles i februar 2014.

2.1.6 Bybrua i Drammen stengt for biltrafikk

I avtalen med Samferdselsdepartementet fremgår det at prioritering av kollektivtrafikk og sykkel over bybrua i Drammen skal avklares når Øvre Sund bru åpner i 2011.

Bystyret i Drammen vedtok i 2012 at bybrua i Drammen reserveres for kollektivtrafikk (buss og drosjer) og gang-/sykkeltrafikk. Opprustet bru ble åpnet våren 2013 med nytt dekke, to kjørefelt for kollektivtrafikk, to sykkelfelt og fortau med snøsmelteanlegg. Dette har ført til mindre forsinkelser for bussene og bedre forhold for de som går eller velger kollektiv og sykkel.

2.1.7 Busstilbudet er styrket, togtilbudet kun delvis styrket

Sterk opptrapping av buss- og togtilbud inngikk som en av hovedstrategiene i avtalen om belønningsmidler for perioden 2010-13.

Busstilbudet er trappet opp så sterkt som mulig i tråd med de finansieringsmuligheter som har vært tilgjengelig i perioden. Togtilbudet (statlig ansvar) har delvis blitt styrket, delvis blitt svekket. En rekke tiltak for å forbedre framkommeligheten for buss er utredet og gjennomført / pågår. Det blir viktig å videreføre satsingen på buss og tog i nærmeste år og slik at ambisjonene om sterkt forbedret kollektivtilbud kan realiseres fullt ut.

2.1.8 Satsing på sykkel er fulgt opp

Sterk satsing på transportsykling inngikk som strategi i avtalen med Samferdselsdepartementet.

Det er arbeidet systematisk med sykkel i Buskerudbyen. Mange tiltak er gjennomført, felles strategi er utviklet og kostnader for et sammenhengende sykkelvegnett er utredet. Arbeid med nye / reviderte sykkelplaner for hver av kommunene pågår nå som grunnlag både for

gjennomføring av tiltak på kort sikt (belønningsmidler 2014 -17) og på lang sikt (Buskerudbypakke 2).

2.1.9 Kommunikasjonstiltak og holdningsskapende arbeid er fulgt opp

Informasjon og markedsføring i kombinasjon av gjennomføring av tiltak var også en hovedstrategi i avtalen om belønningsmidler for perioden 2010-13.

Kommunikasjon har vært et prioritert område gjennom hele perioden. Forankring i befolkningen og de involverte partnerne både politisk og administrativt vurderes som avgjørende for et godt resultat og gir positive effekter både på kort og lang sikt.

Intern kommunikasjon til folkevalgte, administrasjon og fagpersoner i samarbeidet er en viktig del av kommunikasjonen. Nettsiden www.buskerudbyen.no er en viktig kanal for intern kommunikasjon. I tillegg benyttes nyhetsbrev som en måte å kommunisere med de interne målgruppene.

2.2 Utvikling på trafikkområdet viser at Buskerudbyen er på riktig vei

2.2.1 Mål og resultater for avtaleperioden 2010-13

Avtalen med Samferdselsdepartementet for 2010-13 har mål for endring i transportmønster i Buskerudbyen.

Utviklingen i perioden viser at det har vært en vekst i antall kollektivpassasjerer (13,7%) som overstiger veksten i antall innbyggere (6,4%).

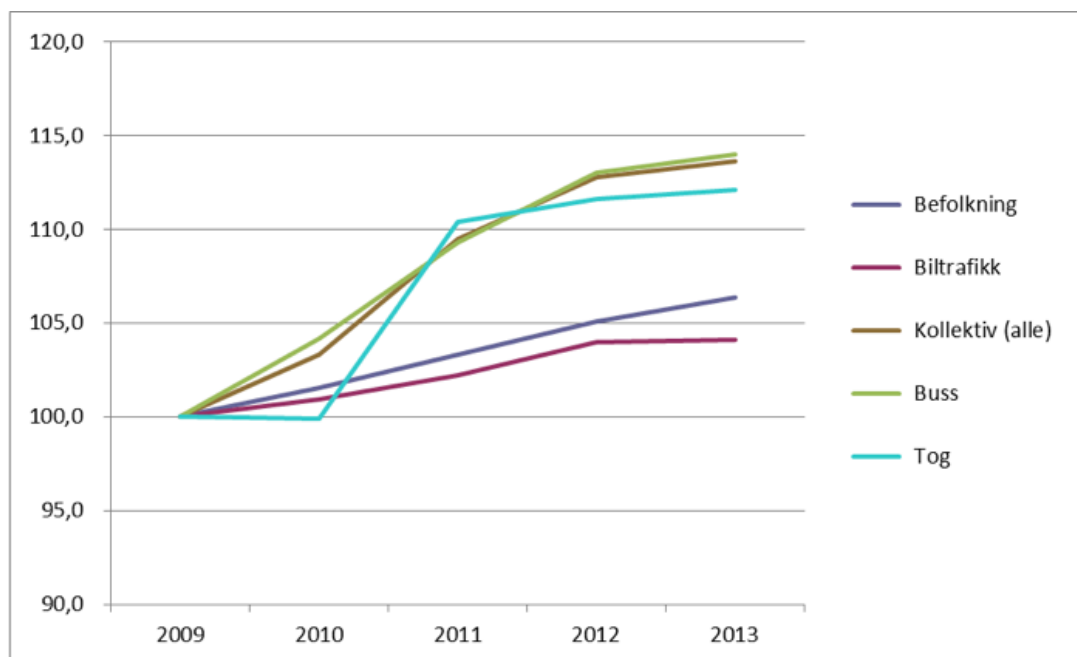
Når det gjelder utvikling i bilbruken er resultatene sprikende. I noen tellepunkter har det vært nedgang i biltrafikken, i andre tellepunkter har det vært en økning. Spesielt gledelig er det å registrere en nedgang i biltrafikken i de korridorer hvor det kan identifiseres tydelige tiltak (både styrket kollektivtilbud og samtidig innføring av parkeringsordninger). Samlet sett har biltrafikken økt i avtaleperioden, dette er ikke overraskende når en tar i betraktning at det har vært begrensede virkemidler tilgjengelig i avtaleperioden for å bidra til å redusere bilbruken.

Buskerudbyen er på riktig vei – veksten i biltrafikken (4,1% fra 2009-2013) har flatet ut i løpet av avtaleperioden og har kun vært 0,12 % det siste året for de 4 tellepunktene det finnes data for i hele avtaleperioden. Mao veksten i personbiltrafikken for siste kalenderår er mindre enn gjennomsnittlig vekst for de foregående år, jfr retningslinjer for belønningsordningen.

Det foreligger ikke nødvendige data for å vurdere utvikling i rushtidstrafikk.

Økningen i antall bussreiser har vært 14 % i perioden. For perioden 2009 -2013 er økningen 12,1 % for tog. Tog og buss samlet sett, i perioden 2009 – 2013, er økningen 13,7 %.

Figuren under viser utviklingen for ulike nøkkeltall i fireårsperioden inkludert trafikkutvikling i de fire tellepunkter hvor det foreligger data for hele perioden 2010-13.



Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektiv (samlet) og spesifisert på buss og tog fra 2009 til 2013.

Tatt i betraktning at mål for perioden 2010-13 ikke var satt ut fra kunnskap om mulig måloppnåelse med definerte, tilgjengelige virkemidler og ressurser for avtaleperioden, må også måloppnåelse i fire-årsperioden vurderes i en slik sammenheng, jfr avtalens formuleringer om at målsettinger kan revideres i lys av ny kunnskap.

3 Grunnlag for søknad om belønningsmidler 2014-17

3.1 Ny kunnskap om muligheter for å påvirke trafikkutvikling framover

3.1.1 Mål bør være kunnskapsbasert

Data- og kunnskapsgrunnlag for mål og målvurdering

Buskerudbysamarbeidet har siden oppstarten og inngåelsen av avtalen med Samferdselsdepartementet lagt ned betydelig arbeid i å forbedre datagrunnlaget for systematisk oppfølging av resultatene av de ulike tiltak og virkemidler som er satt i gang, for å kunne vurdere måloppnåelse i forhold til trafikk målsetningene i avtalen.

I 2009 var det kun et begrenset antall tellepunkter for biltrafikk i Buskerudbyen. Det ble derfor, med bruk av belønningsmidler, etablert et mer finmasket nett med tellepunkter for å kunne måle utvikling i biltrafikk – også i rush. Statens vegvesen har ansvaret for dette arbeidet. Totalt er det etablert 22 nye nivå 1 tellepunkter med kontinuerlig måling. Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunene har i 2013 blitt enige om 16 representative målepunkter for Buskerudbyen som inngår i årets rapportering, inkl. de fire opprinnelige målepunktene.

Mål som ble utformet for avtaleperioden 2010-13

Ved inngåelse av avtalen med Samferdselsdepartementet for perioden 2010 - 2013 forelå det begrenset kunnskap om hva som ville være realistiske mål mht. trafikkutvikling i forhold til de virkemidler og tiltak som kunne forventes igangsatt i fireårsperioden. De mål som ble

definert i avtalen var uttrykk for ønsket utvikling, mindre basert på kunnskap om tilgjengelige virkemidler i avtaleperioden og kunnskap om mulige effekt av å iverksette foreslåtte tiltak.

Nytt og bedre kunnskapsgrunnlag foreligger nå

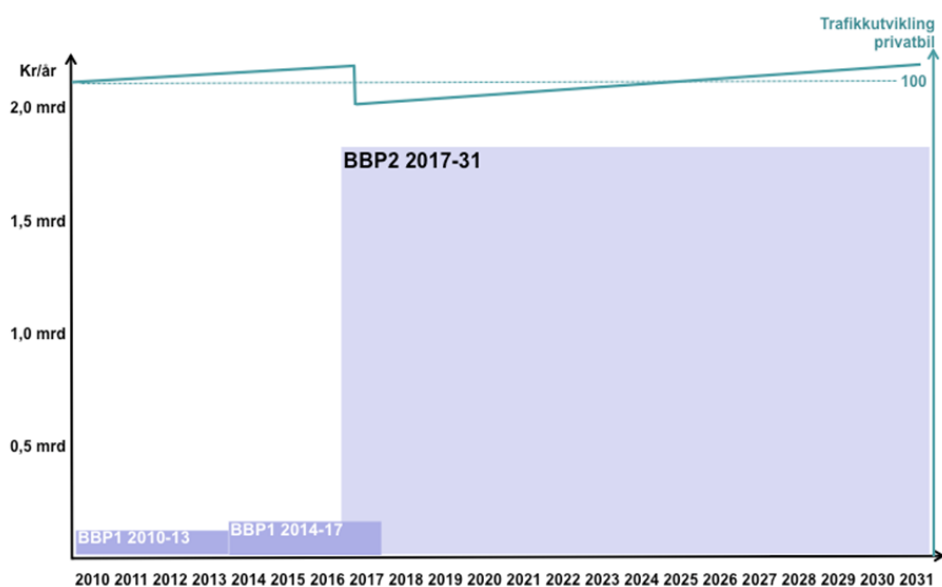
Gjennom en rekke fagutredninger som grunnlag for utarbeiding av Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og tilhørende konsekvensutredning foreligger det nå et langt bedre kunnskapsgrunnlag for drøfting av realistiske mål for transportutvikling framover.

I forbindelse med Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ble det gjennomført en omfattende konsekvensutredning av alternative areal- og transportstrategier. Bl a ble det etablert transportmodell og gjennomført effektberegninger av ulike tilgjengelige virkemidler.

Konsekvensutredningen viste at selv med radikal omlegging av arealpolitikken i retning av konsentrasjon til et fåtall byer / tettsteder / kollektivknutepunkter, omfattende satsing på styrket tilbud til gående, syklende og kollektivreisende (buss og tog), innføring av parkeringsrestriksjoner og trafikantbetaling på alle kommunegrenser, så vil det være vanskelig å nå et absolutt nullvekstmål for vegtrafikk på lang sikt i byområdet. En viktig erkjennelse fra utredningsarbeidet er at når veksten i befolkning og næringsliv er så sterk som prognosene for Buskerudbyen viser, så er det svært krevende å oppnå nullvekst i vegtrafikk på lang sikt. Økte gods- og varestrømmer og sterk vekst i innbyggertall vil også måtte medføre noe økt vegtrafikk, selv om hele arsenalet av lokale og regionale virkemidler i areal- og transportpolitikken tas i bruk.

3.2.5 "Nullvekstmålet" kan nås for Buskerudbyen i perioden 2014-17

Kunnskapsgrunnlaget som foreligger tilsier at det vil være mulig å få nedgang i personbiltrafikken på kort sikt forutsatt at nye tiltak og virkemidler kan iverksettes.



Figur 2: Illustrasjon av to viktige forhold med relevans for Buskerudbyen:

- 1) Typisk utvikling i personbiltrafikk i et byområde i vekst og der man innfører trafikantbetaling (basert på kunnskap / erfaringer fra andre byområder).
- 2) Størrelsesordenen mht. økonomiske ressurser for å etablere et konkurransedyktig alternativ til privatbil med Buskerudbypakke 1 (belønningsmidler) og Buskerudbypakke 2 med trafikantbetaling/bompenger.

Innføring av trafikantbetaling er det virkemiddel som gir best effekt på kort sikt² og som best kan bidra til å nå det nasjonale nullvekstmålet. Dette er illustrert i figuren over.

I løpet av avtaleperioden 2010-13 er det skapt et politisk og faglig grunnlag for iverksetting av tiltak som kan bidra til redusert biltrafikk i neste fireårsperiode. Innføring av bompenger, slik det er aktuelt for i Buskerudbypakke 2, vil kunne skje i 2017, jfr. foreliggende tidsplan, se også kap 3.2.3).

Innføring av bompenger i byområder gir som regel en trafikkreduksjon (engangseffekt) i biltrafikk. Reduksjonen er som regel størst i bomsnittene, men kan også medføre en generell nedgang i biltrafikk i byområdet, jfr. erfaringer fra andre byområder. Med utgangspunkt i arbeid som er gjort gjennom avtaleperioden 2010-13, vil det nasjonale målet om nullvekst i personbiltrafikken i større byområder kunne nås for Buskerudbyen i neste fireårsperiode.

Det presiseres at gjennomføring av Buskerudbypakke 2 forutsetter enighet mellom staten, fylkeskommunen og de seks Buskerudbykommunene.

3.2 Helhetlig areal- og transportutvikling – Buskerudbypakke 2

3.2.1 Viktigheten av kontinuitet i satsing på kollektivtransport, sykkel og gåing

Ovennevnte viser at det er viktig å vurdere utvikling av biltrafikk over tid og en fireårsperiode er kort tid for å gjennomføre nødvendige, og store nok tiltak, til å gi nødvendig effekt. Tiltak i en fireårsperiode, kan likevel berede grunnen for å høste større effekt senere.

En kontinuitet i samferdselssatsingen er viktig for videre måloppnåelse. Det vil f eks være svært uheldig å måtte redusere det styrkede kollektivtilbudet som nå er bygget opp. Kontinuitet i satsingen er også viktig for de politiske prosesser.

3.2.2 Videreføring av belønningsordningen viktig for forberedelse av Buskerudbypakke 2

Søknad om belønningsmidler for 2014-2017 må ses i sammenheng med etablering av Buskerudbypakke 2 med trafikantbetaling. Først med Buskerudbypakke 2 vil byområdet få store nok økonomiske ressurser til vesentlig forbedring av transporttilbudet i favør av kollektivtransport, sykkel og gåing.

Det er av avgjørende betydning at den satsing på kollektivtransport, gåing og sykling som er startet opp med Buskerudbypakke 1 kan videreføres i ny avtaleperiode 2014 -17 og frem til Buskerudbypakke 2 kan iverksettes. De ulike avtalene / pakkene må til sammen bidra til en helhetlig virkemiddelbruk. I perioden fram mot innføring av trafikantbetaling i 2017 er det avgjørende å få på plass et godt kollektivtransport-, sykkel-, og gangtilbud som alternativ til bilbruk.

I juni 2013 behandlet kommunene og Buskerud fylkeskommune sak om "Prinsippvedtak trafikantbetaling". Mandatet for arbeidet med søknad om belønningsmidler for 2014-2017 ligger blant annet i vedtakene som de 5 kommunene og fylkeskommunen fattet (pkt 4.):

² Stockholmsforsøket dokumenterte en engangseffekt på 20 % redusert biltrafikk over bomsnittene i det øyeblikk "trängselsskatt" ble innført. Liknende effekter kan dokumenteres fra andre byområder som har innført trafikantbetaling. Det er også en trend at etter at trafikantbetaling er innført vil biltrafikken igjen begynne å vokse, gitt at byområdet vokser. Kilde; bl a TØI rapport 895/2007)

«Det forutsettes at ved endelig bompenger vedtak er det avklart at et styrket kollektivtilbud (buss og tog) inkludert knutepunktutvikling og pendlerparkering er på plass når trafikantbetaling innføres.»

For å kunne nå denne målsettingen må det sikres finansiering for tiltak som forventes iverksatt før bompenger innføres. En avtale om belønningsmidler for 2014-2017 er derfor sentralt, både for å videreføre eksisterende satsning, men også for å forberede etablering av Buskerudbypakke 2.

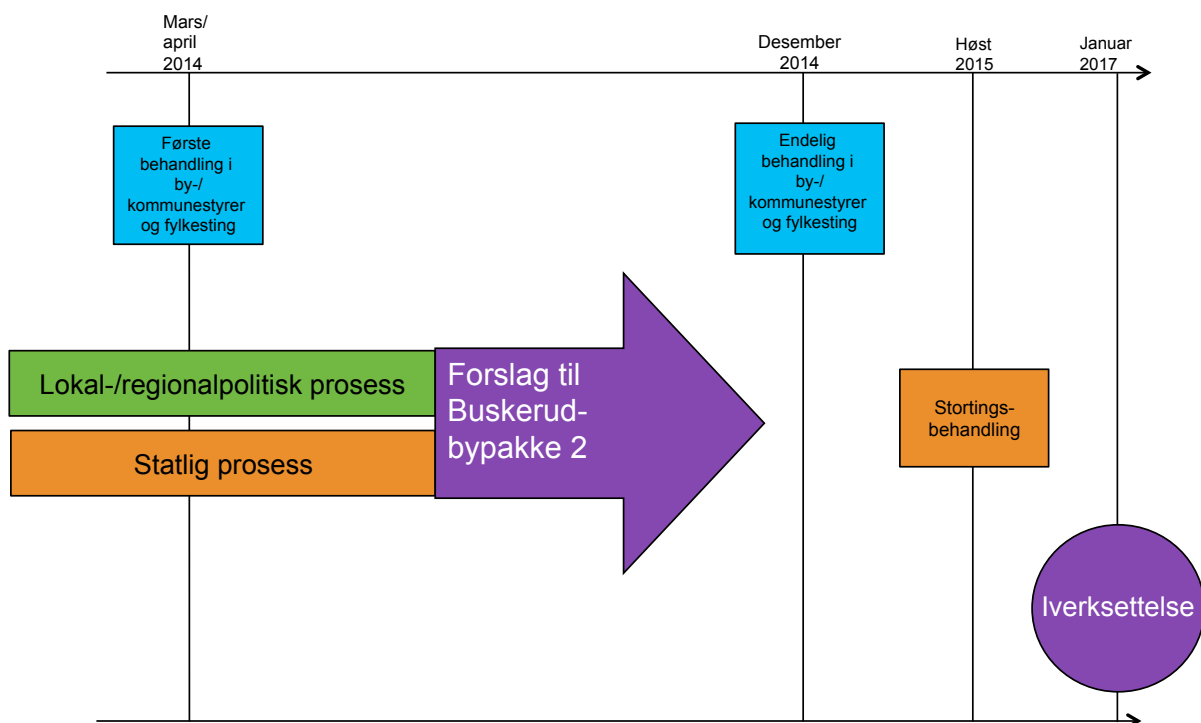
Forslag til hovedprioritering frem til iverksetting av bompenger / trafikantbetaling (for perioden 2014-2017) er å tilrettelegge for et bedre busstilbud (pris, frekvens, nye tilbud, hastighet, enkelhet), økt togtilbud, bedre kollektivknutepunkter og tilrettelegging for sykling og pendler- / innfartsparkeringer.

3.2.3 Framdriftsplan for etablering av Buskerudbypakke 2

Arbeidet med Buskerudbypakke 2 følger planlagt fremdrift og er koordinert med framdrift i statlige prosesser (bl. a KVU / KS1 for Buskerudbypakke 2).

Et administrativt drøftingsgrunnlag for Buskerudbypakke 2 vil bli politisk behandlet i perioden 18.mars- 7.mai 2014. Dette vil danne grunnlag for drøftinger mellom kommunene og fylkeskommunene og senere med staten (SVV / JBV). Endelig forslag til Buskerudbypakke 2 og bompenger vedtak vil kunne foreligge i løpet av 2014.

Stortingsbehandling av Buskerudbypakke 2 vil normalt kunne skje ca ett år etter lokalt vedtak om bypakke inkl. bompenger vedtak. Innføring av trafikantbetaling kan da iverksettes fra 2017.



Figur 3: Prosess Buskerudbypakke 2 fram til oppstart og innføring av bompenger i 2017.

4 Avtale om belønningsmidler for 2014-2017

4.1 Mål og indikatorer

Målsettingene i Klimaforliket 2012 og NTP 2014-2023 om at veksten i persontransporten i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange» legges til grunn for belønningsavtalen.

Målet for Buskerudbyen er at det i avtaleperioden skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse. Personbiltrafikken skal ha 0-vekst i perioden, med utgangen av 2013 som referansetidspunkt. Antall kollektivreiser og sykkelreiser skal øke. Målet gjelder for hele avtaleperioden.

Det foreslås at resultatmåling tar utgangspunkt i hovedindikatorer som baserer seg på 1) Nasjonal reisevaneundersøkelse med tilleggsutvalg og 2) hovedtrafikkindeks for de ulike transportmidlene. Metode for måling av vegtrafikktegninger tilpasses tiltakene i belønningsavtalen og forholdet til gjennomgangstrafikken og eventuelle kapasitetsutvidelser av stamvegnettet gjennom byområdet.

Som utgangspunkt for dagens reisemiddelfordeling i Buskerudbyens fem kommuner legges den nasjonale reisevaneundersøkelsen (NRVU) fra 2013 med tilleggsutvalg til grunn. NRVU 2013 vil være tilgjengelig i 2015 og NRVU 2017 vil være tilgjengelig i 2019.

Det legges opp til å bruke følgende indikatorer for de områder der tiltak iverksettes i avtaleperioden:

Transportmiddel	Indikator/datakilde	Ansvarlig myndighet
Personbil	Vegtrafikkindeks	Statens vegvesen
Tog	Passasjertellinger	NSB/Flytoget
Buss	Passasjertellinger	Brakar/Buskerud fylkeskommune
Sykkel	Volumtegninger	Statens vegvesen

4.2 Sentrale forpliktelser

I det etterfølgende legges det til grunn at trafikantbetaling kan innføres som del av Buskerudbypakke 2 fra 2017. Dette vil være det viktigste enkelttiltak som vil kunne bidra til redusert biltrafikk i Buskerudbyen de nærmeste årene.

Innføring av trafikantbetaling og tidspunkt for dette, forutsetter at det blir enighet mellom kommunene, Buskerud fylkeskommune og staten om innhold og finansiering av Buskerudbypakke 2. Det forutsettes at innhold i Buskerudbypakke 2 kan utvikles i tråd med anbefalinger om "sammensatt konsept" i KVU for Buskerudbypakke 2.

4.2.1 Innføring av trafikantbetaling

Som det også fremgår av departementets retningslinjer for belønningsordningen vil byområder som ønsker å utprøve vegprising, differensierte bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak prioriteres for belønningsmidler.

I Statens vegvesens mulighetsstudie for alternative konsept for trafikantbetaling i Buskerudbyen ble vegprising ansett som mindre aktuelt og inngikk derfor ikke i studien. Differensierte bompengesatser inngikk i mandatet for utredning av mulighetsstudie, men ble av kapasitetsmessige årsaker ikke utredet nærmere da. For å sikre økt framkommelighet og mindre kø i rushtiden kan tidsdifferensierte satser være et egnet virkemiddel.

Valg av bompengeløsning for Buskerudbyen er ennå ikke foretatt, tidsdifferensierte bompengesatser vil kunne inngå i det videre utredningsarbeidet.

4.2.2 Videreføring av parkeringspolitikk for kommunene i Buskerudbyen

Det legges til grunn i søknaden at kommunenes parkeringspolitikk både skal :

- 1) Bygge opp under overordnede mål om at flere benytter kollektivtrafikk og at biltrafikken ikke skal øke.
- 2) Stimulerer til attraktive og tilgjengelige by- og tettstedssentra.

Parkeringspolitikk i Buskerudbyen ble politisk behandlet i kommunene og fylkestinget i tidsrommet 09.12.2010 – 02.02.2011 med følgende vedtak:³

Kommunene og fylkeskommunen slutter seg til samordnet parkeringsstrategi for Buskerudbyen:

- a) *I sentrumsområdene prioriteres korttidsparkering foran arbeidsplassparkering. Antall parkeringsplasser i sentrum må vurderes og tilpasses utfordringene i de forskjellige delene av Buskerudbyen. På prioriterte jernbanestasjoner og bussholdeplasser prioriteres innfartsparkering.*
- b) *Alle kommunene må søke om å bli parkeringskommuner.*
- c) *Parkeringsnormene avklares gjennom felles areal- og transportplan.*
- d) *Etappevis utvikling og implementering av samordnet parkeringspolitikk gjennomføres i tråd med Revidert Handlingsprogram 2010-2013 og som oppfølging i hver enkelt kommune.*

Lier, Øvre Eiker og Nedre Eiker har søkt om å bli parkeringskommune, men pga strenge krav til opplegg for kommunal håndheving av parkeringspolitikken ble ikke søknadene innvilget. Søknaden legger til grunn at opplegg for håndheving av parkeringsbestemmelsene i Hokksund og Mjøndalen gjennomføres på egnet måte f.eks. i samarbeid med politiet.

Både vedtatt areal- og transportplan for Buskerudbyen og nasjonale forventninger til forlengelse av belønningsordningen og bypakke / bymiljøavtale innebærer behov for å videreutvikle parkeringspolitikken i kommunene.

By- og tettstedsområdene i Buskerudbyen har ulik størrelse og utforming og det er behov for å tilpasse parkeringspolitikken til den enkelte situasjon og skala. Innretningen av parkeringspolitikken må stimulere til ønsket by- og tettstedsutvikling hvor også konkurransesituasjonen med bilbaserte kjøpesentra inngår. Dette innebærer bl.a. reell prioritering av korttidsparkering framfor arbeidsplassparkering og som ses i sammenheng med pendlerparkering.

³ Det er litt forskjell i ordlyden på enkelte delvedtak, men samlet sett dekker vedtakene forventningene i avtalen med Samferdselsdepartementet.

Det vil først og fremst være parkeringspolitikk i Drammen og Kongsberg som best vil bygge opp under målsettingene i belønningsordningen (boligsoneparkering, beboerparkering og parkeringsavgift). Bruk av ny / brukervennlig teknologi for parkeringsbetaling kan være et aktuelt tiltak å prioritere.

4.2.3 Infrastruktur buss og sykkel felt. Omdisponering av eksisterende trafikkareal til fordel for buss og syklende

Det pågår utredningsarbeid i forbindelse med utforming av lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke 2 om hvilke infrastrukturtiltak i vegnettet som er aktuelle og for å sikre bussen uhindret framkommelighet i vegnettet. Buskerudbyen startet innføring av denne typen tiltak i forrige avtaleperiode (2010-13), bl a inkludert prioritering av buss, sykkel og taxi på Bybrua i Drammen og også ved andre trafikkregulerende tiltak som skulle gi bussen bedre framkommelighet (eks bussfelt på Lierstranda, Tordenskjoldsgate i Drammen og rundkjøring i Kongsberg og ved Mjøndalsbrua). Det forventes at pågående utredningsarbeid i forbindelse med Buskerudbypakke 2 vil resultere i ytterligere infrastrukturtiltak. Bl a arbeides det med tiltak på prioriterte strekninger hvor bussen i dag har framkommelighetsutfordringer.

4.3 Tiltaksområder i ny avtaleperiode

Forslag til tiltaksområder:

1. Forbedring av kollektivtilbudet. Tilrettelegge for et bedre busstilbud (pris, frekvens, nye tilbud, hastighet, enkelhet) som et godt alternativ til bilbruk når bilrestriktive tiltak iverksettes.
2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inkl. knutepunkter. Tiltak for å øke framkommeligheten for buss og øke kvaliteten på kollektivknutepunkter og holdeplasser. Dette er tiltak som er med på å gjøre kollektivtransporten forutsigbar og attraktiv.
3. Tiltak for syklende. Tilrettelegge for helårssykling ved å bedre drift- og vedlikeholdsstandarden, sammenhengende sykkelvegnett og parkeringsplasser for sykler. Dette er tiltak som gjør sykkel til et godt alternativ til bil på en del reiser.
4. Arealutvikling og fortetting. En arealutvikling som gir korte avstander og bygger opp under kollektivtransporten vil gi et mindre bilbasert samfunn.
5. Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken inkl. pendlerparkering. En helhetlig parkeringspolitikk som bygger opp under levende bysentra og basert på håndheving av et differensiert tilbud er et viktig tiltak for å nå målene.
6. Kunnskapsgrunnlag og innovasjon. Utviklingen av et felles kunnskapsgrunnlag og planlegging for BBP2 og oppfølging av videreført belønningsordning krever kontinuerlige kunnskapsbaserte innovasjonsprosesser. Mål og resultatoppfølging inngår i dette.
7. Kommunikasjon. Målrettede kampanjer for økt kollektiv- og sykkelbruk i tillegg til informasjon om hva som skjer og skal skje er viktig for å gjøre trafikantene oppmerksomme på nye transporttilbud.

For omtale av innhold i de enkelte tiltaksområder, se forslag til handlingsprogram (kapittel 4.7).

4.4 Hovedprioritering for årene 2014-2016 frem til iverksetting av trafikantbetaling

Hovedprioritering for årene 2014-2016 frem til iverksetting av bompenger / trafikantbetaling i 2017: Tilrettelegge for et bedre busstilbud (pris, frekvens, nye tilbud, hastighet, enkelhet),

økt togtilbud, bedre tilrettelagt for kollektivknutepunkter, sykling, pendler- / innfartsparkering.

En slik satsing vil være nødvendig for å få lokal oppslutning om Buskerudbypakke 2 og innføring av trafikantbetaling fra 2017. Det er en forventning om at et alternativ til privatbil må foreligge når trafikantbetaling innføres. En slik satsing er i tråd med positive erfaringer fra andre byområder som har innført trafikantbetaling.

4.5 Forslag til økonomiske rammer for perioden 2014-2017

I tillegg til partnernes egen ressursbruk innenfor foreslåtte tiltaksområder søkes det om belønningsmidler i størrelsesorden omtrent som i inneværende periode, dvs for perioden 2014-17 ca kr 330 mill. over 4 år

Det foreslås følgende rammer; da hensyntatt at behovet for tiltak er stort i perioden frem til bompenger innføres og at behovet vil være lavere etter at bompenger er innført i 2017:

2014: Kr 70 mill. kr

2015: Kr 100 mill. kr (økt behov for belønningsmidler for tiltak frem til innføring av bompenger)

2016: Kr 110 mill. kr (økt behov for belønningsmidler for tiltak frem til innføring av bompenger)

2017: Kr 50 mill. kr (reduisert behov for belønningsmidler når bompenger er innført)

Forslag til ramme for søknad: sum kr 330 mill. kr.

Det legges til grunn at belønningsmidler kommer i tillegg til lokale / regionale midler til infrastruktur og drift av kollektivtrafikk.

4.6 Måloppnåelse / trafikale virkninger av tiltak

Hovedelementer i tiltaksstrategien:

- Prioritering av kollektivtransportens fremkommelighet og samtidig forbedre tilbudet (pris, frekvens, holdeplassoppgradering, informasjonssystem)
- Økt attraktivitet for syklende gjennom utvikling av sammenhengende sykkelvegnett og bedret drift og vedlikehold
- Videreutvikling av parkeringspolitikken
- Trafikantbetaling innført i 2017

Med angitte tiltak av både positive og biltrafikkreduserende tiltak vurderes muligheten for måloppnåelse som svært god, jfr omtale av erfaringer med innføring av trafikantbetaling i andre byområder.

4.7 Forslag til handlingsprogram 2014-2017

Prinsipper som legges til grunn:

- Handlingsprogram og avtale skal være mål og resultatorientert
- Handlingsprogrammet skal ha tiltaksområder med føringer for de tiltak som skal gjennomføres.
- Belønningsmidlene skal være et supplement til egne midler.
- Årlige tiltaksplaner følger opp handlingsprogrammet

Forslag til handlingsprogram 2014-17:

<p>Hovedprioritering for årene 2014-2016 frem til iverksetting av bompenger / trafikantbetaling i 2017:</p> <p><i>Tilrettelegge for et bedre busstilbud (pris, frekvens, nye tilbud, hastighet, enkelhet), igangsetting av bestillingstransport, økt togtilbud, bedre tilrettelagt for kollektivknutepunkter, sykling, pendler- / innfartsparkering.</i></p>	<p>Kostnad forslag HP 2014-2017 (mill kr)</p>
<p>Tiltaksområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Steg 1a Videreføre det styrkede busstilbudet frem til 31.12.2014 • Steg 1b Videreføre et styrket busstilbud før bompenger iverksettes (2017) • Steg 2a Økt frekvens i forbedret linjenett før bompenger iverksettes (2017). • Steg 2b oppstart og drift av nye tilbud før bompenger iverksettes (2017). <p>Kvalitetselementer som kan inngå:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anskaffe og implementere system for sanntidsinformasjon og aktiv signalprioritering • Bedre system for salg av billetter for enklere og raskere betaling • Forberede innføring av nytt pris og sonesystem i Buskerudbyen, også mot Akershus og Oslo. • Iverksette en forbedret informasjon om rutetilbudet 	<p>100</p>
<p>Tiltaksområde 2: Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering</p> <p>Fokus på de viktigste infrastrukturtiltakene som legger til rette for igangsettelse av et nytt kollektivtilbud fra 2017.</p> <p>2a: Tiltak for å øke fremkommeligheten for buss med fysiske tiltak langs alle prioriterte/ viktige traseer</p> <p>2b: Øke kvaliteten på kollektivknutepunkter og holdeplasser</p> <ul style="list-style-type: none"> • På de viktigste i hver kommune, fokus på de hvor det er aktuelt å bytte mellom buss og tog og mellom buss og buss • Holdeplasser med sanntidsinformasjon og øvrig informasjon <p>2c: Tiltak for gående (prioritering av gange inn mot knutepunkter):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sammenhengende infrastruktur for gåing til / fra kollektivknutepunkt i sentrumsområdene, til / fra prioriterte kollektivholdeplasser. <p>Pendlerparkering: Etablere pendler- og innfartsparkering langs linjer (buss og tog) som retter seg mot sentrumsområder med kø og/eller parkeringsproblemer.</p>	<p>120</p>
<p>Tiltaksområde 3: Tiltak for syklende</p> <p>Følge opp felles sykkelstrategi med tiltak. Innenfor sentrumsområdene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realisere strekningsvise tiltak på alle prioriterte strekninger i sykkelplaner; 	<p>75</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Utbedring av sentrale ruter i byer / tettsteder • Utbedring av hovedårer fra bysentra og kollektivknutepunkt til boligområder • Fullføre etableringen av sykkelparkering på alle prioriterte knutepunkter • Legge bedre til rette for helårssykling <p>Hovedruter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realisere strekningsvise tiltak på sammenhengende sykkelvegnett mellom Lier, Drammen, Mjøndalen, Hokksund og Vestfossen • Realisere strekningsvise tiltak mellom Kongsberg sentrum og de mest sentrale boområdene i byområdet. 	
<p>Tiltaksområde 4: Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken</p> <p>Benytte parkering i en strategi for å skape levende bysentra:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Drammen: Videreutvikling av publikumsvennlig teknologi og beboerparkering • Kongsberg: Iverksetting av helhetlig parkeringsplan med publikumsvennlig teknologi • Hokksund: Iverksetting av skiltplan med tidsskive, håndheving og informasjon • Mjøndalen: Iverksetting av skiltplan med tidsskive, håndheving og informasjon <p>Andre tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prioritere gange, sykkel og buss ved disponering av veikapasitet og fremkommelighet • Reis smart: Bidra til smarte og miljøvennlige reisevalg for næringslivet og andre • Feie for egen dør: Tiltak for smarte og miljøvennlige reisevalg for partnerne • Miljøvennlig teknologi i transportsektoren: Innovative løsninger og pilotprosjekter i næringslivet 	14
<p>Tiltaksområde 5: Arealutvikling og fortetting</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oppfølging og revidering av Areal- og transportplan • Handlingsprogram videreutvikles og gjennomføres 	5
<p>Tiltaksområde 6: Kunnskapsgrunnlag og innovasjon</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortsette utviklingen av et felles kunnskapsgrunnlag • Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1 • Mål og resultatoppfølging 	6
<p>Tiltaksområde 7: Kommunikasjon</p> <ul style="list-style-type: none"> • Målrettede kampanjer for økt kollektiv- og sykkelbruk • Oppfølging og videreutvikling av IKM (Informasjon Kommunikasjon Media)-strategien 	10
<p>Totalsum tiltaksområdene 1-7</p>	330