

**Spørsmål 150 (2020) fra Gro Nyhus (SP): Spørsmål til programområdene som tilhører hovedutvalget for Tekniske tjenester**

---

Til:	Rådmannen	Dato:	09.10.2020
Fra:	Gro Nyhus (SP)	Saksnr:	19/00066-167
		Deres ref:	

---

Jeg har følgende spørsmål til programområdene som tilhører hovedutvalg for Tekniske tjenester:

1. Er det iverksatt en søknadsprosess ovenfor statens midler, tilgjengelig søkbart for alle kommuner, i forbindelse med tilskudd til gang og sykkelstier i Drammen?

Om prosessen er i gang; hva er status for selve søknaden og hvilken søknadsfrist skal kommunene forholde seg til?

2. Er det undersøkt mulighetene for å kunne søke på ekstra midler fra staten til nødvendig oppgradering av trafikkfarlige strekninger innenfor kommunen?  
Om så det er mulig; er det iverksatt en videre prosess rundt dette, og i så fall, hva er status og de faktiske søknadsfrister?
- 3) Det er formidlet i forbindelse med arbeidsverkstedene i utvalget, fremkommet at vi både har ledige arealer for næring og boliger.

a) Fremkommer det i noe detaljert dokumentasjon/liste over hvilke arealer som er ledige for de nevnte over?

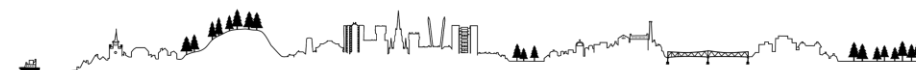
b) Om det finnes en slik liste; er det i disse mulig å identifisere i hvilken grad det er nødvendig med videre administrativ prosess for å få iverksatt en snarlig bygging?

c) Hvilke prosesser, om noen, er eller planlegges iverksatt for å sikre at markedet er/blir klar over hvilke områder som innehar muligheter?

- 4) I forbindelse med at Bane Nor må legge ned (mulig midlertidig eller for godt) dagens pendlerparkering, i forbindelse med den nye traseen på Strømsø siden, vil det være nødvendig å sikre de innbyggere som er avhengig av å kunne benytte slik parkering også videre.

Jeg er ikke sikker på hvilken eksakt sluttdato vi snakker om, men jeg mener vi som kommune må ta ansvar for å sikre at våre innbyggere, og brukere av Bane Nor sine tjenester, også skal ha et tilbud videre. Nå er jeg ikke sikker på i hvilken grad ansvaret ligger, men det bør uansett bli utredet og klargjort hvordan vi skal få det til.

## Styring og eierskap



**Politisk sekretariat**  
Organisasjonsnummer  
921234554

Postadresse  
Postboks 7500  
3008 DRAMMEN

Besøksadresse  
Engene 1  
3015 DRAMMEN

Telefon +47 32040000  
kommunepost@drammen.kommune.no  
www.drammen.kommune.no

Om jeg må fremme en sak for hovedutvalget for å få i gang et slikt arbeid, er det fint med beskjed. Om det imidlertid er slik at en prosess allerede er i gang, er det fint å få en status på det.

## Svar

1.

Muligheten for å søke om tilskudd til gang- og sykkelveier i Drammen ligger i statens bypakker eller belønningsordninger. Drammen har her mulighet til å søke om tilskudd gjennom Buskerudbysamarbeidet som bindeledd til staten. I 2019 ble det søkt om, og bevilget midler for 2020 og 2021.

2.

Det er to mulige søknadsordninger for tilskudd til trafiksikkerhet. I 2019 ble det søkt om tilskudd for 2020 gjennom følgende ordninger; Fylkeskommunalt tilskudd til trafiksikkerhetstiltak og Tilskudd til lokale trafiksikkerhetstiltak fra Samferdselsdepartementet. Drammen kommune fikk avslag på søknaden fra Samferdselsdepartementet, men fikk innvilget to tilskudd til trafiksikkerhetstiltak fra Viken fylkeskommune. Viken fylkeskommune skriver på side nettsider at tilskudd til fysiske trafiksikkerhetstiltak på kommunalt veinett opphører fra og med 2021, men at det skal inngås egne partnerskapsavtaler. Kommunen har søkt om tilskudd hvert år i lang tid tilbake og vil fortsette med dette i tiden fremover gjennom de muligheter som gis fra statlig og fylkeskommunalt hold.

3.

a) Det er ikke laget en liste over ledig areal for næring og bolig i kommunen.

I forbindelse med skole- og barnehagebehovsanalysene er det utarbeidet et boligbyggeprogram som kunnskapsgrunnlag for analysene. Boligbyggeprogrammet tar utgangspunkt i arealreservene fra kommuneplanenes arealdeler og pågående planprosesser. Den gir et anslag for boligbyggingen i kommunen fram til 2036, men er ikke en liste over ledige arealer.

Som del av kunnskapsgrunnlaget og utredningsarbeidet for ny arealdel vil det være aktuelt å lage en oversikt over arealreservene for både nærings- og boligarealene i kommunen.

Det er mulig å utarbeide detaljert liste og/eller kart over regulerte, men ikke utbygde bolig- og næringsområder og eventuelt hvilket potensial som ligger i regulerte områder som er delvis utbygd, men dette krever en større manuell jobb. Det anbefales at dette gjøres som del av utredningsarbeidet for ny arealdel hvis det er ønskelig med en slik detaljert oversikt.

b) For alle regulerte arealer kan det søkes om byggetillatelse for å sette i gang utbygging. Videre administrativ prosess er da knyttet til alminnelig saksbehandling av byggesøknader. For arealer som er avsatt til næring i kommuneplanenes arealdeler, men som ikke er regulert, må det utarbeides reguleringsplaner før bygging kan igangsettes. Videre administrativ prosess er i så tilfelle knyttet til saksbehandling av privat innsendt reguleringsplan.

c) Kommuneplanens arealdel for alle de gamle kommunene har beskrivelse av hvilke næringer som skal lokaliseres til hvilke områder (ABC-prinsippet), hvilke arealer som er avsatt til hvilken type boligutvikling og en overordnet oversikt over arealreservene. Markedet og grunneierne til disse arealene styrer selv utviklingen basert på rammene som ligger i arealplanene.

4.

I anleggsfasen for intercityprosjektet vil pendlerparkeringen som ligger på Nybyen godsterminal ikke bli berørt. Etter det vi har fått opplyst fra BaneNOR vil midlertidig hensetting av tog i anleggsperioden på Nybyen godsterminal ikke beslaglegge areal som benyttes til pendlerparkering. Hvordan arealene

benyttes etter at jernbaneutbyggingen er fullført i ca. 2025 vil avklares som en del av reguleringsplanprosessen for fremtidig utvikling av Nybyen. BaneNOR har så langt tatt ansvar for subsidiert pendlerparkering ved stasjonene. Det vil være en vurdering opp mot kollektivløsninger til stasjonene i hvilken grad det tilrettelegges for pendlerparkering. Drammen sentrum har god kollektivdekning, og mange som parkerer ved stasjonen i dag kunne reist kollektivt. Undersøkelser som BaneNOR har foretatt viser dette.