



Statens vegvesen

DRAMMEN KOMMUNE
Postboks 7500

3008 DRAMMEN

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Wenche Bjertnes / 97073803

Vår referanse:
21/129510-15

Deres referanse:

Vår dato:
05.12.2023

Offentlig ettersyn kommuneplanens arealdel Drammen kommune, ny uttale etter oppgradert transportanalyse

Sammendrag

Innsigelse.

Statens vegvesen har, som forvalter av riksveg med hjemmel i PBL §5-4, følgende innsigelser til kommuneplanen.

1. Forutsetning om nytt kryss på E134 i Daleråsen.
2. Utvidet arealbruk for område ABA2.
3. Innspill nr. 66.
4. Innspill nr. 19
5. Innspill nr. 100.
6. Innspill nr. 159.
7. Innspill nr. 63.
8. Innspill nr. 156.

Planfaglige råd.

Statens vegvesen har, som sektormyndighet, følgende sterke planfaglige råd:

- Gjøre endringer i ny kommuneplan slik at den oppfyller FN's bærekraftsmål og statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- Kommuneplanen må i større grad inneholde og sikre gjennomføring av tiltak for transformasjon av transportnettet. Andre transportformer enn privatbil må få økt konkurranseflate mot privatbilen.
- Revurdere næringsområder på Daleråsen.

Det vises til mer detaljerte kommentarer og begrunnelser nedenfor. Statens vegvesen forutsetter ny uttale før kommunal egengodkjenning. Vi stiller i møte om våre innsigelser dersom kommunen ønsker det.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Dr. Hansteins gate 13
3044 Drammen

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Statens vegvesen, rolle og arealpolitiske føringer.

Statens vegvesen uttaler seg som forvalter av riksveg på vegne av Staten og som statlig fagmyndighet med sektoransvar for all transport på og langs det offentlige vegnettet i Norge. Ansvaret som forvalter av riksveg er knyttet til alt som har med trafiksikkerhet, framkommelighet, drift, vedlikehold og utvikling av riksvegene. Som faglig sektormyndighet for all vegtransport har Statens vegvesen ansvar for at nasjonal politikk følges opp i hele vegtransportssystemet bestående av statlige, fylkeskommunale, kommunale gater og veger, samt løsninger for privateide veger. Klima- og miljøvennlige utbyggingsmønstre, trafiksikkerhet og helhetlig bypolitikk er viktige temaer i Statens vegvesen sitt ansvar som faglig sektormyndighet for all vegtransport.

I samråd med Statsforvalteren oversendes vårt nye hørings svar direkte til Drammen kommune med kopi til Statsforvalteren. Høringsuttalen skal ikke gjennom samordningsprosess med øvrige Statsetater hos Statsforvalteren. Dette til orientering.

I varsel om oppstart med planprogram, i planbeskrivelsen til kommuneplanens nye arealdel og i kommuneplanens samfunnsdel legges FN's bærekraftsmål til grunn for framtidig arealutvikling i Drammen. All arealbruk/utvikling har som konsekvens at det medfører transportbehov. Transportarbeidet på våre veger utgjør alene omtrent 30% av klimagassutslippene. Mål om 0-vekst i privatbiltransporten er et viktig delmål i FN's bærekraftsmål. Statlig planretningslinje for samordnet areal- og transportplanlegging skal være styrende for arealbruken/utviklingen i kommunen ifølge plandokumentene. Nedenstående momenter er viktige for vårt fagområde i vår vurdering av det nye kommuneplanforslaget:

- a) Det vil uansett være vekst nasjonalt/regionalt. Lokal transport med privatbil må reduseres. Transport må i større grad gjennomføres med andre transportformer enn privatbil. Dersom man oppnår dette på korte lokale strekninger, vil dette medføre at transport på lengre strekninger overføres til andre transportformer enn privatbil (ved overgang).
- b) Der utbyggingspotensiale i kommuneplanen økes må transport fra eksisterende områder og/eller eksisterende ikke utbygde områder reduseres.
- c) Arealutviklingen i planforslaget må være i tråd med statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging.
- d) Tilpassingen av transportnettet må identifiseres og styres med rekkefølgekrav som sikrer nødvendig utbedring av transportsystemet.
- e) Utbyggingsrekkefølge av arealene innefra sentrumskjernen og utover.
- f) Kommuneplanens utbyggingspotensiale må samsvare med forventet utbyggingsvekst. Større arealreserver en nødvendig må unngås.
- g) Drammen kommune som en del av Buskerudbyen har forpliktet seg til å arbeide mot nullvekstmålet.

Statens vegvesen sine vurderinger

Transportutredningen er nå oppdatert og viser ulike scenarier for utbyggingspotensiale både i gjeldende kommuneplan og i nytt kommuneplanforslag. Prognoseåret er satt til 2050 for alle scenariene. Statens vegvesen berømmer kommunen for aktivt å ha imøtekommet vårt behov for bedre grunnlag for å vurdere vårt fagområde. Det har vært en konstruktiv prosess sammen med oss i dette arbeidet.

Scenariet med det totale utbyggingspotensiale i gjeldende kommuneplan viser konsekvenser i form av overbelastning på riksvegnettet inklusive kryssområder både for E134 og E18.

Gjeldende kommuneplan har utbyggingspotensiale langt over SSB's prognoser.

For scenariet med totalt utbyggingspotensiale i nytt kommuneplanforslag vises samme konsekvenser i form av overbelastning på riksvegnettet inklusive kryssområder både for E134 og E18. Det er ingen vesentlig forskjell mellom disse to utbyggingspotensialene. Nytt kommuneplanforslag innebære dog en liten forverring av konsekvensene.

Transportutredningen viser at kryssområdene Bangeløkka (tilfart fra byenx E18xE134), Frydenlund (E18), Brakerøya (E18), Kjellstad (E18), Amtmannsvingen (omkjøringsvegen over Holmen) er overbelastet allerede i dagens situasjon. Konsekvensene forsterkes for disse områdene, samt utvides til andre områder på overordnet riksvegnett dersom gjeldende kommuneplan realiseres eller ny kommuneplanforslag vedtas og realiseres. Dette gjelder både for scenariet med utbygging tilsvarende fullt potensiale eller utbygging iht SSB's prognoser.

Statens vegvesen legger til grunn følgende endringer i rammebetingelser fra forrige rullering av kommuneplanene som forutsetninger for vår vurdering av nytt kommuneplanforslag:

- Det er kommunens ansvar at nasjonal forutsetning om 0-vekst i privatbilandelen oppnås som følge av kommunal arealpolitikk og nødvendig tilrettelegging av lokalt vegnett for transformasjon over til andre transportformer enn privat bil.
- Strategisk reduksjon i statlige bevilgninger til større riksvegtiltak. Framkommelighets tiltak for overordnet vegnett må tas med mindre tiltak, som utbedring av kryssutforming, eventuelt også sanering av eksisterende kryss.
- Ny vegnormal N100 og strengere policy for fravik fra vegnormalene.
- Veglovens §40 endret til også å omfatte at adkomster avklares i kommuneplan. Dette gjelder da også for kryss.

Forutsetningen i første kulepunkt vil påvirke overgang til andre transportformer enn privatbil over lengre avstander. Som følge av dette vil det bli større etterspørsel og bruk av andre transportformer for transport ut/inn til byen. Statens vegvesen mener dette tilrettelegger for en strengere forvaltning av riksvegnettet der riksvegens nasjonale funksjon i større grad prioriteres framfor å legge til rette for økt lokalt bruk. Dette for å møte trafikkøkningen som er ventet å komme på det overordnede vegnettet. Mindre tiltak som, blant annet, utbedring og sanering av kryssområder kan være aktuelt i en lengre mellomperiode framfor større utbedringstiltak for å sikre god framkommelighet på riksvegene. Ny vegnormal N100 fra

2021 og strengere policy for fravik på overordnet vegnett som ledd i å forvalte overordnet vegnett i en periode med mindre tilgjengelige investeringer til større riksvegtiltak.

Eksisterende kommuneplan(er) (Nedre Eiker, Svelvik og Drammen) og nytt kommuneplanforslag for nye Drammen hjemler spredt utbygging. Dette strider med statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging. Men en mer sentrumsbasert utbygging vil også ha uholdbare konsekvenser for overordnet vegnett dersom det omfattende utbyggingspotensialet i gjeldende og nytt kommuneplanforslag realiseres. Hverken eksisterende kommuneplan(er) eller nytt kommuneplanforslag sikrer gjennomføring av nødvendig transformasjon av lokalt vegnett. Framkommelighet for andre transportformer enn privatbil vil hindres ved at de blir stående i samme kø som privatbilen. Det er vår erfaring at da velger folk å sitte i kø i privatbilen. Det vises i denne sammenheng til kapittel 4.3 i transportutredningen versjon datert 30.10.2023. Nødvendig transformasjon må skje på lokalt fylkesveg- og kommunalt vegnett. Dersom kommunen ikke legger til rette for slik transformasjon og sikrer at tiltak i kommuneplanen blir gjennomført, advarer vi at det vil bli betydelige framkommelighetsutfordringer lokalt i Drammen.

Statens vegvesen sine innsigelser

Som statlig forvaltningsmyndighet for riksveger har Statens vegvesen, med hjemmel i PBL §5-4, følgende begrunnede innsigelser til det nye kommuneplanforslaget:

1. Forutsetning om nytt kryss på E134 i Daleråsen. Det er nye rammebetingelser:
 - Ny vegnormal N100. Krysset er ikke mulig å etablere uten etter fraviksbehandling. Det er i tillegg etablert en strengere policy for å tillate fravik.
 - FN's bærekraftsmål. Eksisterende vegnett skal brukes i større grad
 - 0-vekst i privatbilandelen, delmål i FN's bærekraftsmål. Lokaltransporten må reduseres og løses på lokalt vegnett. jfr. prikkpunktene omtalt ovenfor.
2. Utvidet arealbruk for område ABA2. Arealformålet næring er lagt til eksisterende arealbruk råstoffutvinning. Arealbruksendringen forutsetter og gir økt press på etablering av nytt kryss med E134 på Daleråsen. Statens vegvesen viser også til regionalt planforumsmøte 28.11.2023 om reguleringsplan for næringsområder, nytt kryss/tilfarter med/til E134. Ny kryssløsning med tilfartsveger er ikke detaljert og konsekvensutredet tilstrekkelig til at Statens vegvesen kan ta stilling (krever fravik fra N100) og øvrige statlige og regionale myndigheter har heller ikke hatt anledning til å ta stilling til konsekvensene for sine fagområder. Det er over 10 år siden det ble lagt inn et mulig nytt kryssområde på E134 på Daleråsen i kommuneplanen med tilfarter vist som røde veglinjer. Dette uten tilstrekkelig dokumentasjon på konsekvenser.
3. Innspill nr. 66. Endring av arealformål fra næring til sentrumsformål. Viser til innsigelse til forrige rullering av kommuneplanen for Nedre Eiker. Samme forhold og begrunnelse anføres for ny innsigelse. Området er adskilt fra øvrige sentrumsområder med E134 som utgjør en barriere og er ikke en naturlig forlengelse/utvidelse av sentrumsområdet i Mjøndalen. Videreføring av E134 i samme trase til 4-felt vil øke barrieren mellom dette området og øvrige

sentrumsområder. Arealbruk sentrum vil påvirke byggegrensen for E134 hvilket begrenser utvidelse av E134, dette også fordi utvidelse av E134 her er begrenset av jernbaneframføringen på motsatt side.

4. Innspill nr. 19 boligformål. I konflikt med tunnel for E134.
5. Innspill nr. 100. CC arealformål økt utnyttelse og kombinert byggeformål. I konflikt med E18 motorvegbrua. I tillegg overbelastning av vegsystemet i området som påvirker omkjøringsveg over Holmen og kryss/ramper mot E18.
6. Innspill nr. 159 Brakerøya næringsformål økt utnyttelse. Samme begrunnelse som punktet ovenfor om overbelastning i vegsystemet i området.
7. Innspill nr. 63 kombinert formål, økt utnyttelse. I nærhet til Bangeløkkakrysset som har overbelastning i kapasitet. Påvirker også omkjøringsvegen over Holmen.
8. Innspill nr. 156 kombiner byggeformål i nærhet til E18 Eik-krysset. Innsigelse gjelder arealformål kombinert. Statens vegvesen kan akseptere arealformål næring (som øvrig arealbruk i nærhet) og at området prioriteres for type C-næring. (Gjør oppmerksom på at det er opplyst at dette arealforslaget er tatt inn i det nye kommuneplanforslaget, men at dette ikke finnes i kartløsningen der nye og gjeldende kommuneplan vises i hver skjermhalvdel.)

Statens vegvesen sine planfaglige råd

Statens vegvesen, som sektormyndighet, viser til ovenstående og har nedenstående sterke planfaglig råd:

- Omarbeide kommuneplanen slik at den i større grad oppfylle statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transport.
- Legge til rette for at konkurranseflaten til andre transportformer øker mot privatbilen ved å blant annet etablere en utbyggingsrekkefølge der sentrum prioriteres for utbygging og fortetting framfor mer desentraliserte utbyggingsområder.
- Det innarbeides og sikres gjennomført tiltak, som for eksempel egne kollektivtraseer inklusive eventuelle prioriteringstiltak i kryss for kollektivtransport. Flere og separate gang og sykkeltraseer. Blant annet bør det legges inn en ny trase for gang-/sykkelkryssing fra Tangen/Rundtom og over til Holmen.
- Revurdere næringsområder på Daleråsen, jfr. innsigelsespunktene 1. og 2. ovenfor.

Statens vegvesen anbefaler kommunen å innarbeide våre planfaglige råd i det nye kommuneplanforslaget.

Statens vegvesen har, i egenskap av å være forvalter av riksveg, med hjemmel i PBL §5-4, innsigelse i 8 punkter ovenfor. Innsigelsene er begrunnet i konflikt med ny og endrede føringer, forvaltning av riksvegene herunder konsekvenser for framkommelighet på disse og kryss mellom riksveger og med lokalt vegnett.

Statens vegvesen har innsigelse og forutsetter ny uttale før kommunal egengodkjenning. Dersom kommunen har ønske om et møte om våre innsigelser stiller vi.

Transport og Samfunn
Med hilsen

Fred Anton Mykland
avdelingsdirektør

Anders Olav Thune Hagerup
seksjonsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN, Postboks 325, 1502 MOSS
VIKEN FYLKESKOMMUNE, Postboks 220, 1702 SARPSBORG