

Saksdokument til ATM-utvalgsmøte nr. 4 - 2020

Møtetid: Fredag 25. september 2020 kl 11:00 – 14:00

Sted: Digitalt møte - Teams

Forslag til dagsorden:

Sak 24/20 Referat

Sak 25/20 Byvekstavtale – status og videre prosess (ettersendes)

Sak 26/20 Høring regional planstrategi for Viken 2020-2024

Sak 27/20 Statens vegvesens økonomiske bidrag til

Buskerudbysamarbeidet

Sak 28/20 ATM-rådsmøte høsten 2020

Sak 29/20 Status

Sak 30/20 Eventuelt

Vedlegg

1. Referat fra møte i ATM-utvalget 5. juni 2020 (sak 24)
2. Retningslinjer for sekretariatet for <Navn på Byvekstavtalen>

Buskerudbysamarbeidet, 15. september 2020

Monica Myrvold Berg
Leder av ATM-utvalget

Bente Gravdal
Leder adm. styringsgruppe

Sak 24/20 Referat fra forrige møte

Referat fra møte i ATM-utvalget 5. juni 2020 følger som vedlegg 1.

Forslag til konklusjon: Referatet godkjennes

Sak 25/20 Byvekstavtale – status og videre prosess

Saken ettersendes

Sak 26/20 Høring regional planstrategi for Viken 2020-2024

Hensikt med saken

Gi høringsinnspill fra Buskerudbyen til forslag til «[Regional planstrategi 2020-2024: Veien til et bærekraftig Viken](#)».

Bakgrunn

Fylkeskommunen ønsker høringssvar på forslag til regional planstrategi 2020-2024: «Veien til et bærekraftig Viken». Alle interesserte er velkommen til å gi innspill. Frist for å svare på høringen er 25. september 2020. Viken ønsker at innbyggerne sammen skal utvikle det nye fylket til en bærekraftig region. Regional planstrategi viser hvordan Viken ser for seg at det skal gjøres.

Buskerudbysamarbeidets tidligere innspill

ATM-utvalget fattet 15.5.2020 følgende vedtak som innspill til arbeidet med regional planstrategi:

- *Kommunenes representanter i ATM-utvalget ber Viken fylkeskommune om å ta inn i sin regionale planstrategi for perioden 2021-2030 at Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 oppdateres.*
- *En oppstart av planarbeidet kan skje i 2021/22 med sikte på endelig vedtak i 2023.*
- *Det forutsettes at kommunene skal ha en førende rolle i arbeidet med å utforme innholdet i den oppdaterte planen.*

I saksfremlegget til ATM-utvalgets møte i mai 2020 fremgikk følgende vurdering som grunnlag for vedtaket:

- *Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 bør ikke fases ut og i stedet innarbeides i en fylkesdekkende plan for hele Viken. Planen for Buskerudbyen bør oppdateres som en selvstendig regional plan også i fremtiden. Buskerudbyen vil ha behov for å vurdere egne virkemidler i areal- og transportpolitikken – samordnet med innholdet i en byvekstavtale.*

Areal- og transportplanen er et viktig grunnlag for utvikling av området og et fundament for byvekstavtalen, dagens plan går ut i løpet av perioden. Det er stort behov for å få en oppdatert plan. Prosessen med revideringen og en revidert plan vil være viktig for de nye folkevalgte i Buskerudbyområdet.

Innholdet i forslag til Planstrategi for Viken 2020-2024

Planstrategien redegjør for regionale utviklingstrekk, fastsetter 5 langsiktige utviklingsmål og 6 innsatsområder for vikensamfunnet, og definerer hvilke regionale planer som er nødvendige for å komme dit.

Innsatsområdene 3: «Bærekraftig arealbruk, matproduksjon og ernæring», 4: «Redusert klimagass-utslipp og energiomlegging» og 5: «Helhetlig by- og stedsutvikling» er særlig relevante for de fagområder Buskerudbyen samarbeider om.

Som svar på mål og innsatsområder anbefaler planstrategien bl.a. at det skal utarbeides en «regional plan for arealbruk og mobilitet».

Figur: 5 mål, 6 innsatsområder; med regionale planer, partnerskap og temastrategier. Kilde: Planstrategi for Viken 2020-2024.



Buskerudbysamarbeidets vurdering

De langsiktige utviklingsmålene i planstrategien kan fungere godt mht å gi en tydelig og helhetlig retning for samfunnsutviklingen i Viken. Målene samsvarer godt med de ulike innsatsområdene med de regionale utfordringene og mulighetene i Viken, slik Buskerudbyen opplever dem. Tema bærekraftig mobilitet er gitt lite omtale i planstrategiens «utviklingsmål» og «innsatsområder». Det er derfor positivt at mobilitet er inkludert tydeligere i forslaget til en av tre nye «regional planer» for Viken.

Om hva denne planen skal inneholde fremgår følgende, nederst på side 42:

«Gjennom arbeidet med planprogram til den regionale planen skal det gjøres vurderinger om det skal utarbeides en helhetlig plan for hele Viken, eller om det er behov for differensiering med hensyn til tematikk eller geografi. Viken er et mangfoldig fylke som kan kreve ulike løsninger. Her skal også de ulike bypakkesamarbeidene vurderes.»

Formuleringen er for uklar og skaper unødvendig usikkerhet om hvilke planer som skal utarbeides i planperioden. 4 år er ikke lenge og hvilke regionale planer som skal utarbeides i perioden bør det tas stilling til i planstrategien, ikke i et senere planprogram: Viken kan allerede nå slå fast at det er behov for differensiering mht tematikk og geografi.

Buskerudbyens innspill om oppdatering av Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 kan besluttes nå, slik at programmering av dette arbeidet kan starte snarlig. Areal- og

transportplanen for Buskerudbyen er et viktig grunnlag for utvikling av området og et fundament for byveksttalen. Dagens plan utløper i perioden og det er et stort behov for å få oppdatert planen med en god forankring hos de folkevalgte i Buskerudbyområdet.

Buskerudbyen mener også at formuleringen «bypakkesamarbeid» er for upresis. Buskerudbysamarbeidet har ikke et «bypakkesamarbeid», men er aktuell for «byveksttalen». For de største byområdene er det framtidige «byveksttaler» som er tenkt å skulle inneholde et helhetlig grep om virkemidlene i areal- og transportpolitikken, inkludert evt bypakkesamarbeid, arealpolitikk, belønningsmidler med mer. Begrepet «bypakkesamarbeidene» blir derfor for «snevert». Dette kan gjerne være aktuelt for noen byområder, men er ikke dekkende for alle byområder i Viken.

Oppsummert er Buskerudbyens vurdering at planstrategien er for lite konkret når det gjelder hvilke regionale planer i Viken som skal utarbeides for å møte vikensamfunnets utfordringer og muligheter. Temaene er relevante, men Viken utsetter å ta stilling til behovet for konkrete planer for de enkelte byområder i Viken. Buskerudbyens tidligere innspill om oppdatering av «Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23» kan besluttes nå, som en del av den regionale planstrategien, og slik at programmering av dette arbeidet kan starte snarlig.

Administrativ styringsgruppe har behandlet saken i sitt møte 11.09.2020.

Forslag til konklusjon: Buskerudbyen, på vegne av de deltakende kommuner i samarbeidet, oversender høringsuttalelse til Vikens regionale planstrategi med følgende konklusjon:

1. Tema bærekraftig mobilitet er gitt lite omtale i planstrategiens «utviklingsmål» og «innsatsområder». Det er derfor positivt at mobilitet er inkludert tydeligere i forslaget til en av tre nye «regional planer» for Viken.
2. Planstrategien er for lite konkret når det gjelder hvilke regionale planer i Viken som skal utarbeides for å møte vikensamfunnets utfordringer og muligheter. Temaene er relevante, men Viken utsetter å ta stilling til behovet for konkrete planer for de enkelte byområder i Viken.
3. Buskerudbyens tidligere innspill om oppdatering av «Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23» kan besluttes nå, som en del av den regionale planstrategien, og slik at programmering av dette arbeidet kan starte snarlig.
4. Om «Regional plan for arealbruk og mobilitet»: For de største byområdene er det framtidige «byveksttaler» som er tenkt å skulle inneholde et helhetlig grep om virkemidlene i areal- og transportpolitikken, inkludert evt bypakkesamarbeid, arealpolitikk, belønningsmidler med mer. Begrepet «bypakkesamarbeidene» blir derfor for «snevert». Dette kan gjerne være aktuelt for noen byområder, men er ikke dekkende for alle byområder i Viken.

Sak 27/20 Statens vegvesens økonomiske bidrag til Buskerudbysamarbeidet

Hensikt med saken

Ta stilling til Statens vegvesens ønske om at deres årlige bidrag på 350.000 kr til drift av Buskerudbyen, jfr. samarbeidsavtalen, avsluttes etter 2020 på lik linje med Jernbanedirektoratet.

Saksframlegg

I brev av 4. juni 2020 Statens vegvesen, Divisjon Transport og samfunn v /Fred Anton Mykland heter det: «*Det vises til samarbeidsavtalen om Buskerudbyen datert 21.03.2014, brev fra Jernbanedirektoratet datert 29.11.2019, og møte med administrativ ledelse i Buskerudbyen fredag 29.05.2020.*

Statens vegvesen ble omorganisert fra regioner til divisjoner per 01.01.2020. Dette har medført et endret ansvar, endrede rammebetingelser og roller for alle nye enheter i Statens vegvesen. Divisjon Transport og samfunn som sitter som avtalepart i slike avtaler vurderer det slik at dette utløser behov for å vurdere våre avtaler på nytt. For Buskerudbyen gjelder dette det årlige bidraget på kr 350 000 som Statens vegvesen har bidratt med for drift av Buskerudbyen.

Statens legger til grunn at statlige bidrag til drift av organisasjonen anses dekket gjennom belønningsmidlene som tildeles. Vi er klar over at dette er en endring fra tidligere, men dette henger sammen med omorganiseringen av etaten og nye krav til etaten ift disse aktivitetene. Vi viser til Jernbanedirektoratet sitt brev av november 2019, og ber om at Statens vegvesen behandles likt med Jernbanedirektoratet ift oppsigelse av avtalen. Dette begrunnes med følgende:

- *Statens bidrag anses dekket gjennom belønningsmidlene som er tildelt Buskerudbyen.*
- *Statens vegvesen sitter i andre bypakkesamarbeid uten at det innbetales tilsvarende samarbeidsmidler til drift av organisasjonen. Det er et viktig prinsipp at like organisasjoner behandles likt fra Statens side.*
- *Statens vegvesen må håndteres på samme måte som andre Statlige aktører i Buskerudbysamarbeidet. Når Jernbanedirektoratet nå avslutter innbetalingen etter 2020, er det naturlig at det samme gjøres for Statens vegvesen.*
- *Ved en eventuelt fremtidig forhandling om en byvekstavgift vil Statens vegvesen være forhandlingsmotpart, og derfor er denne typen økonomiske bindinger uheldig. Dette både som forhandlingspart og i forhold til andre bypakker som er i samme situasjon, hvor det ikke bidras med midler.*

Statens vegvesen er kjent med samarbeidsavtalens pkt 9 om varighet/Oppsigelse/uttreden og at en part kan si opp avtalen med 1 års varsel gjeldende fra 1. januar etter at avtalen er

sagt opp. Statens vegvesen ønsker ikke å si opp avtalen som sådan, men få endret den slik at Statens bidrag er gitt som en del av belønningsmidlene som er tildelt.

Det presiseres at bidraget for 2020 vil bli betalt som avtalt, og at Statens vegvesen ønsker fortsatt å bidra videre i samarbeidet med egne ressurser. Statens vegvesen ber Buskerudbyen om å etterkomme ønsket om å bli likebehandlet med Jernbanedirektoratet sin betingede oppsigelse fra november 2019, slik at Statens vegvesen også trer ut av betalingsforpliktelsen fra og med 2021. I fall Buskerudbyen ikke etterkommer ønsket om å bli likebehandlet med Jernbanedirektoratet, er dette brev å anse som en oppsigelse av avtalen med virkning fra 2021 i forhold til samarbeidsmidlene».

Administrativ styringsgruppe anbefaler at Statens vegvesens ønske om å tre ut av betalingsforpliktelsene til drift av Buskerudbyen fra 31.12.2020, jfr. Samarbeidsavtalen, imøtekommes.

Forslag til konklusjon: Statens Vegvesen behandles på lik linje med Jernbanedirektoratet når det gjelder oppsigelse av økonomiske forpliktelser jfr. Samarbeidsavtalen. Fra 1.1.2021 bidrar ikke statsetatene med årlige bidrag til drift av Buskerudbysamarbeidet. Statens bidrag er å anse som en del av tildelte belønningsmidler.

Sak 28/20 ATM-rådsmøte høsten 2020

Hensikt med saken

Avklare tidspunkt og program på ATM-rådsmøte høsten 2020

Saksfremlegg

ATM-rådsmøtet for Buskerudbysamarbeidet som i følge møteplanen skulle være 21. september ble utsatt. Det er behov for å drøfte evt. nytt møtetidspunkt og program for ATM-rådsmøte i høst. Neste møte i ATM-utvalget er planlagt avholdt fredag 27. november.

Forslag til konklusjon: Saken drøftes.

Sak 29/20 Status

Arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-33

Viken fylkeskommune orienterer i møtet om arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-33.

Plan for Buskerudbysamarbeidet andre halvår 2020

Under følger en oversikt over oppgaver andre halvår 2020 til behandling i ATM-utvalget: Byvekstavnale – status og videre prosess, Handlingsprogram Areal- og transportplan Buskerudbyen for perioden 2020-23, Plan for trafikkdata, GIS-prosjekt, Møteplan Buskerudbysamarbeidet 2021 og Budsjett for samarbeidsmidler 2021.

Revidering handlingsplan belønningsavtale 2020-21

I sak til ATM-utvalget i juni ble det gitt en status når det gjelder belønningsmidlene. Som følge av nytt tilskudd til reduksjon av billettpriser (+ 20.mill.kr) og prisjustering av belønningsavtalemidlene for 2020 skal det foretas en justering av handlingsplanen for belønningsavtalen 2020-2021 i Buskerudbyens organer i september.

Administrativ styringsgruppe har i møte 11. september 2020 gjort slikt vedtak:

- 1. Handlingsplanen for belønningsmidler 2020-2021 oppdateres med tiltaksnummer:
2020-1.1.40 Tiltak for reduserte takster kr 20.000.000,-
2021-1.1.40 Tiltak for reduserte takster kr 20.000.000,-*
- 2. Økt tilskudd fra Samferdselsdepartementet i 2020, 2,56 mill. kr, som følge av prisjustering av tilskuddsmidlene i år tas inn i handlingsplanen ved senere revidering.*

Retningslinjer for sekretariatene for byvekstavtaler

I brev fra Statens vegvesen Vegdirektoratet (VD) datert 30.03.2020 ble Buskerudby-samarbeidet bedt om å komme med innspill til retningslinjer for sekretariatene for byvekstavtaler. Innspill ble drøftet og forankret i Buskerudbyens organer, og sendt Statens vegvesen.

Formålet med retningslinjene er å sikre at alle parter har tillit til at sekretariatene er partsuavhengige, bistår styringsgruppen og er til disposisjon for alle parter i avtalen, heter det i brevet. Det fremheves at retningslinjene i hovedtrekk bør være sammenfallende i alle byområdene, men det åpnes for lokale forskjeller for å sikre lokal forankring. 1.juli kom endelig utkast til retningslinjer for sekretariatene fra Statens vegvesen (se vedlegg 2). I den videre behandlingen åpnes det for å gjøre lokale tilpasninger. Statens vegvesen legger ikke opp til en ny felles runde med endringer. I byområdene med byvekstavtaler bes det om at forslaget til retningslinjer behandles i de administrative (fag)gruppene for eventuelle lokale tilpasninger, før endelig behandling i styringsgruppene. I byområder som i dag ikke har byvekstavtale er det opp til det enkelte bysamarbeidet å ta i bruk retningslinjene. I så fall bør det også her legges opp til behandling i den administrative (fag)gruppen for eventuelle lokale tilpasninger før behandling i styringsgruppene, står det i følgebrevet.

Ifølge vedtatt prosess, skal Statens vegvesens utkast til retningslinjer behandles i Buskerudbyens organer etter sommeren i perioden 27. august til 25. september. En administrativ dialog om mulig byvekstavtale pågår, og det er derfor hensiktsmessig å avvente noe. Sekretariatet foreslår at det legges opp til behandling i neste fagråd, med drøfting av hva retningslinjene vil innebære for Buskerudbyens del, om eventuelle lokale tilpasninger er ønskelig og når retningslinjene skal implementeres.

Søknad 2020 om tilskudd til å utvikle og gjennomføre arealtiltak i Buskerudbyen

Buskerudbysamarbeidet søkte 17. august 2020 om prosjekter innen to tiltaksområder:

- I. Prosjekter som utvikler kunnskap og metoder for å gjennomføre en areal- og transportpolitikk som bidrar til nullvekstmålet
- II. Prosjekter som bidrar til å realisere boligbygging, fortetting og transformasjon i prioriterte utviklingsområder (jfr regionale planer og statlige planretningslinjer).

Kort omtale av prosjektene:

I. a) Arealdataverktøy (ADV) for bruk i transportmodeller - Buskerudbyen - Utviklingsprosjekt i samarbeid med KMD

- Budsjett kr 1.000.000,-
- Finansieringsplan:
 - Søknadssum: Arealtilskudd fra KMD: Kr 500.000,- (bl.a. til konsulentbistand for å gjennomføre pilotprosjektet)
 - Egenfinansiering / egeninnsats: Kr 500.000,- (i hovedsak egentid fra partnerne i Buskerudbyen for å følge opp / bidra til inndata og scenarieutvikling i arealdataverktøyet). Statens vegvesen har signalisert vilje til å bistå med transportmodellkjøringer.
- Ansvarlig for å gjennomføre prosjektet: Sekretariatet Buskerudbyen i samarbeid med partnerne.

I. b) Intervjuundersøkelse blant arbeidsgivere for å kartlegge interesse og muligheter for samarbeid om mer bærekraftig mobilitet til og fra jobb

- Budsjett kr 400.000,-
- Finansieringsplan:
 - Søknadssum: Arealtilskudd fra KMD: Kr 200.000,- (bl.a. til konsulentbistand for å gjennomføre pilotprosjektet)
 - Egenfinansiering / egeninnsats: Viken fylkeskommune bidrar med tilsvarende egenandel på kr 200.000,- som vil utgjøre både arbeidstimer og honorar til ekstern konsulent.
- Ansvarlig for å gjennomføre prosjektet: Viken fylkeskommune i samarbeid med partnerne i Buskerudbyen.

II. Prosjekter som bidrar til å realisere boligbygging, fortetting og transformasjon i prioriterte utviklingsområder (jfr regionale planer og statlige planretningslinjer):

a) Kongsberg: "Sentrumsutvikling Kongsberg"

Prosjektet er estimert til å koste kr 1.000.000,- Det søkes om kr 400.000,- i støtte for innledende arbeid i 2020 og våren 2021. Resterende finansiering garanteres av Kongsberg kommune.

b) Øvre Eiker: "Vestfossen – urban transformasjon"

Prosjektet er estimert til å koste kr 1.000.000,- Det søkes om kr 500.000,- i støtte for gjennomføring av planarbeid. Resterende finansiering garanteres av Øvre Eiker kommune.

- c) Øvre Eiker: "Øvre Eiker Stadion" .
Prosjektet er estimert til å koste kr 500.000,- Det søkes om kr 250.000,- i støtte for gjennomføring av planarbeid. Resterende finansiering garanteres av Øvre Eiker kommune.
- d) Drammen: "Områdeløft Strømsø: Byroms- og grønnstrukturanalyse"
Prosjektet er estimert til å koste kr 600.000,- Det søkes om kr 300.000,- i støtte for gjennomføring av planarbeid. Resterende finansiering garanteres av Drammen kommune.
- e) Lier: "Planlegging av turvei langs Lierelva i Lierbyen sentrum"
Prosjektet er estimert til å koste kr 4.600.000,- Det søkes om kr 600.000,- i støtte for gjennomføring av planarbeid. Resterende finansiering garanteres av Lier kommune.
- f) Lier: "Planlegging av utendørs aktivitetspark ved ungdomshuset V2"
Prosjektet er estimert til å koste kr 400.000,- Det søkes om kr 200.000,- i støtte for gjennomføring av planarbeid. Resterende finansiering garanteres av Lier kommune.

Oppsummering: Det søkes i alt om støtte fra KMD til 8 delprosjekt, til sammen kr 2.950.000,-

Nye kontorlokaler Buskerudbysekretariatet

Buskerudbysekretariatet flytter i uke 37 fra midlertidige lokaler i Øvre Storgate 5 i Drammen til lokaler i Gamle Kirkeplass 7, Drammen. Det er samme utleier og avtale ble inngått i januar 2020. Årlige leieutgifter er 287 000 kr. Felleskostnader, renhold, energi etc. kommer i tillegg. Leieavtalen er på 2+2 år.

Forslag til konklusjon: Status tas til orientering.

Sak 30/20 Eventuelt

Vedlegg 1

Møtereferat ATM-utvalget Møte nr. 3/20 - 05.06.2020	
Tilstede	ATM-utvalget: Monica Myrvold Berg, ordfører, Drammen kommune (leder) Gunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommune Knut Kvale, ordfører, Øvre Eiker kommune Kari Anne Sand, ordfører, Kongsberg kommune Olav Skinnnes, fylkesråd, Viken fylkeskommune Fred Anton Mykland, avdelingsdirektør, transport og samfunn, transport øst, Statens Vegvesen Ola Skovdahl, spesialrådgiver, Jernbanedirektoratet Gunhild Dalaker Tuseth, avdelingsdirektør, fylkesmannen i Oslo og Viken Fra administrasjonen: Bente Gravdal, rådmann, Lier kommune Trude Andresen, kommunedirektør, Øvre Eiker kommune Wencke N. Grindrud, rådmann, Kongsberg kommune Einar Jørstad, direktør, kultur, by- og stedsutvikling, Drammen kommune Gro Ryghseter Solberg, avdelingssjef, mobilitet og samfunn, Viken fylkeskommune Ine Abrahamsen, seksjonssjef, transport og samfunn, transport øst, utredning øst, Statens vegvesen Malin Bismo Lerudsmoen, rådgiver, Vegdirektoratet, Statens vegvesen Sikke Næsheim, kommunalsjef, steds- og samfunnsutvikling, Lier kommune Fra Buskerudbysekreteriatet: David Ramslien, daglig leder Trond Solem Ingunn Larsen Jomar L. Langeland Gun Kjenseth Tor Atle Odberg
Forfall	
Møtested	Digitalt møte, Teams
Møtetid	Fredag 5. juni 2020 kl 11:00 – 13:45

Innkalling og dagsorden godkjent.

Møteleder foreslo sak 21/20 Orienteringssak - Statens Vegvesens organisering og oppgaver og sak 22/20 Status til behandling først i møtet. Knut Kvale varslet eventueltsak.

Sak 15/20 Referat fra forrige møte

Referat fra møte i ATM-utvalget 15. mai 2020.

Konklusjon: Referatet godkjennes

21/20 Orienteringssak - Statens Vegvesens organisering og oppgaver

Avdelingsdirektør Fred Anton Mykland, Statens Vegvesen, Transport Øst orienterte om Statens vegvesens oppgaver og nye organisering. Presentasjonen følger vedlagt. Utfordringer framover: Vi blir flere som skal dele veien - Klimaendringer - Sterkere urbanisering og aldrende befolkning - Flere veiforvaltere med delansvar - Rask teknologisk utvikling - Økte krav til effektivitet - Økte forventninger fra brukere og samfunn Statens vegvesen passer på helheten.

Mål i Nasjonal transportplan 2022 – 2033:

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050

- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.
- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Bidra til oppfylld av Norges klima- og miljømål

Fem grep for å nå målene:

- Tilrettelegge for framtidens transportsystem
- Utvikle og ta vare på veinettet på en profesjonell måte
- Bidra til trygge trafikanter og sikre kjøretøy
- Fremme bærekraft og redusere klimagassutslipp
- Styrke vår gjennomføringsevne

Statens vegvesen er nå organisert i seks divisjoner og ett Vegdirektorat:

Trafikant og kjøretøy, Transport og samfunn, Utbygging, Drift og vedlikehold, Fellesfunksjoner og IT. Transport og samfunn, Transport øst følger Buskerudbyen.

Fred Anton Mykland orienterte også om Statens Vegvesens svar på Samferdselsdepartementets (SD) oppdrag 9 om prioriteringer og fordeling av økonomiske rammer i utredningsarbeidet til Nasjonal Transportplan 2022-33.

SD har tatt en tydeligere rolle med tidlig dialog mellom SD og transportetatene. Fokus på samfunnsøkonomisk lønnsomhet og plankrav. Samlet vurdering gjøres nå av SD. NTP 2022-2033 planlagt behandlet våren 2021. Inntil da er det eksisterende NTP som gjelder.

A-ramme og B-ramme (+20 %) og med tilhørende forslag til fordeling av investeringsmidler pr korridor. Delt i 1. halvdel (2022-2027) og andre halvdel (2028-2033). Korridor 3 og 5 mest relevant for Buskerudbyen.

Første periode korridor 3

Nytt tunnellop for E134 Oslofjordtunnelen er lagt inn som binding ut fra krav til tunnelsikkerhet.

E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta er også lagt inn som binding.

I A-rammen startes bygging av rv 282 Holmenbrua. Denne er viktig som omkjøringsvei for E18 og adkomsten til Drammen havn. Statlige andel midler på 430 mill ligger inne og tatt høyde for bompengandelen på 430 mill. SD må svare på om dette skal endres på.

I B-rammen vil også E134 Dagslett-E18 vil bli bygd ut. Sammen med nytt løp i Oslofjordtunnelen vil det gjøre østre del av E134 til en bedre omkjøringsvei sør for Oslo.

Når det gjelder korridor 5 øst-vest forbindelsen ligger det ingen store prosjekter inne på Rv 7 eller Rv 52, men muligens utbedringsprosjekter.

Det ble spurt om hva det innebærer at E134 Oslofjordforbindelsen Lier ligger i B-rammen? A-rammen er en videreføring på dagens nivå pr 2020 mens B-ramme er en økning på 20 % og gjør plass til noen flere prosjekter som dette. I nåværende NTP er det en binding i selve tunneldelen inn i ny NTP periode. Dette begrenser handlingsrommet for ny NTP og samtidig påvirker NN/K prioriteringene.

Etter høringsfristen 1. juli når det gjelder transportetatens svar på oppdrag, skal alle prosjekter beregnes på nytt innen 10. oktober 2020 (nye og oppdaterte tall) og SD tar prosessen videre og gjennomfører en mer helhetlig vurdering før SD legger fram et forslag til NTP for stortinget våren 2021.

Konklusjon: Saken tas til orientering

22/20 Status

Ove Skovdahl orienterte om Jernbanedirektoratets svar på Samferdsels-departementets (SD) oppdrag 9 om prioriteringer og fordeling av økonomiske rammer i utredningsarbeidet til Nasjonal Transportplan 2022-33.

Utfordringer for jernbanen: Høy utnyttelse gir stor slitasje, Presset infrastruktur gir dårligere punktlighet, Aldrende infrastruktur, Kostnadsøkninger, Begrenset kapasitet i nettet, Villere, våtere vær – klimatilpasning og Moderne teknologi krever løpende oppgradering

SD har bedt om prioritering med fokus på beregnet samfunnsøkonomi innenfor ramme A og B.

Korridor 3 Oslo-Drammen-Grenland.

Første seksårsperiode: Ruteomlegging som vil gjøre Drammen til en del av timinutter-systemet rundt Oslo (L14), To tog i timen Oslo-Tønsberg i grunnrute, med mulighet for ytterligere frekvensøkning, Kortere reisetid Oslo – Vestfold/ Grenland, Ny Drammen stasjon og dobbeltspor Drammen – Tønsberg

Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode: Flere rushtidsavganger Tønsberg - Drammen – Oslo (ny rutemodell Østlandet), Videre planlegging for tilbudsforbedringer Drammen – Kongsberg, Tilbudsforbedringer Tønsberg – Skien vil følge av pågående planleggingsarbeid

Programområde Stasjoner og knutepunkt

Programområder omfatter økt kapasitet der det er mange av- og påstigninger, tiltak for å bedre sikkerheten for de reisende, universell utforming eller tilgjengelighet bedre publikumsrettede fasiliteter. 4 050 MNOK i ramme A og 6400 MNOK i ramme B. Tiltak for universell utforming prioriteres på stasjoner med mange reisende. I ramme A inngår blant annet tiltak på Lillestrøm, Myrdal og Brakerøya.

Knutepunktutvikling gjennomføres som samarbeid mellom statlige instanser, fylkeskommune og kommune. Det foreslås avsatt en porteføljestyrt pakke til deltakelse fra jernbanesektoren til knutepunktutviklingsprosjekter. Dette kan gå til knutepunktutvikling i mindre byer og tettsteder der tiltak i tilknytning til jernbanestasjon er avgjørende for funksjonalitet og videre utvikling.

I NTP 2018-2029 ble 1000 MNOK avsatt til byvekstforhandlinger for stasjoner langs jernbanen. 840 MNOK er foreløpig fordelt i tre av de største byområdene. Det er foreløpig ikke avklart når byvekststaveprosessen for Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Kristiansand vil starte. I tillegg til øremerkede midler til stasjoner i byvekststaver har Jernbanedirektoratet lagt til grunn å videreutvikle togtilbudet i byregionene.

Det ble spurt om Jernbanedirektoratets holdning til knutepunktsutvikling med parkering? Det ble svart at innfartsparkering er et nødvendig onde. Man må se hele reisekjeden, kan kollektivtilbudet, gange og sykkeltilbudet forbedres så bør dette gjøres fremfor å bygge ut parkeringsplasser for bil. Stasjonene vil ha litt ulik funksjon, som for eksempel Drammen stasjon og Lier stasjon. Til Lier stasjon er det vanskelig å komme med buss, og det bor ikke så veldig mange i gange- eller sykkelavstand til Lier stasjon.

Det ble spurt om en vil vente med å planlegge for tilbudsforbedringer Drammen – Kongsberg til den andre 6-årsperioden? Det ble svart at det må planlegges i første 6-årsperiode for å kunne gjennomføre tiltak i siste 6 årsperiode. Kommunedelplanen for dobbeltspor Gulskogen - Hokksund er under behandling. Denne vil være et godt grunnlag for å kunne se på hvilke deler som kan bygges ut for å kunne øke togtilbudet. Dette er en strekning som har et for dårlig togtilbud i dag ift antall reisende/potensialet.

Det ble bedt om at kommunene får være tett på og holdes godt orientert.

Det ble gitt uttrykk for at det er bra å se helhet rundt knutepunktene og få alle transportetatene til å snakke sammen. Det er viktig at bussen korresponderer med toget.

Buskerudbyen må sette dette høyere på agendaen i et senere møte. Det ble videre spurt om ombygging av Brakerøya vil bli gjort i forkant av ombyggingen av Drammen stasjon. Det ble svart at midlertidige tiltak på Brakerøya ikke ligger inne. De fleste tog skal snus på Drammen stasjon. Brakerøya blir en viktig pendlerstasjon som vil betjenes av mange busser. I framtiden blir Brakerøyas viktigste rolle omstigning fra buss til tog. Parkeringshuset som er planlagt nær sykehuset er ikke tiltenkt pendlere til jernbanen.

Konklusjon: Status tas til orientering.

Sak 16/20 Forhandlingsgrunnlag byvekststave

Rolf David Ramslien innledet.

Drøfting i møtet

ATM-utvalgets leder viste til at forslag til videre prosess fikk tilslutning i ATM-rådets møte 2. juni. Det ble også pekt på at Buskerudbyen har et mål om å få forhandlet fram en byvekstavtale i 2021, og at vi, i motsetning til enkelte andre store byområder som har byvekstavtale og bompenger, har nådd nullvekstmålet fram til nå. I tillegg kom det fram at det er viktig for Buskerudbyen å jobbe med å nå nullvekstmålet fremover også.

Det ble gitt uttrykk for at de overordnede målsettingene er gode. Det er riktig å forankre et forhandlingsmandat godt i kommunene og fylkeskommunen. Det er mange nye politikere etter høstens valg.

Det ble foreslått en endret formulering i forslag til felles saksframlegg i første kulepunkt, og det ble enighet om en slik formulering: *“En utbyggingspolitikk som bygger opp under knutepunktene og de prioriterte utviklingsområdene i kommunene og er i tråd med areal og transportplan Buskerudbyen. Målet er redusert transportbehov, reduserte arealbeslag og gjøre det lettere å løse hverdagen med miljøvennlige transportformer.»*

Det ble tatt opp at forslag til felles saksframlegg var på for mange sider. Det var enighet om at administrasjonen kunne korte ned dersom meningsinnholdet ble ivaretatt. Saken sendes partnerne 17. juni til behandling i kommunestyrene og fylkeskommunen.

Konklusjon: ATM-utvalget anbefaler at innretning og hovedprioriteringer i utkast til forhandlingsgrunnlag for byvekstavtale fremmes som lokalpolitisk drøftingssak i september. Forslag til felles lokalpolitisk saksframlegg anbefales med endringer fra møtet. Det legges opp til endelig lokalpolitisk behandling av forhandlingsdokumentet i november/desember 2020.

Sak 17/20 Status belønningsavtaler 2018-21

Gun Kjenseth orienterte.

Konklusjon: Saken tas til orientering.

Sak 18/20 Midler til reduserte billettpriser på kollektiv

Gun Kjenseth orienterte.

Konklusjon: Saken tas til orientering.

Sak 19/20 Oppdatering av handlingsprogram til Areal- og transportplan Buskerudbyen 2020-23

Jomar L. Langeland orienterte.

Konklusjon: Arbeidet med oppdatering av handlingsprogram for felles areal- og transportplan for Buskerudbyen gjennomføres som skissert i saken.

Sak 20/20 Tilskuddsmidler 2020 til areal i byvekstavtaler

Jomar L. Langeland orienterte

Konklusjon: Fagrådet gis mandat til å ferdigstille søknad om arealtilskudd til KMD for 2020. Søknaden sendes KMD innen fristen 17. august 2020.

Sak 23/20 Eventuelt

Momenter til uttalelse fra Buskerudbyen til Vikens behandling av NTP

Øvre Eiker ba om støtte til uttalelse fra Buskerudbyen til Vikens behandling av uttalelse til Nasjonal Transportplan, og foreslo følgende momenter:

- *BB ber om støtte i uttalelsen til forhandlinger om byvekstavtale*
- *BB peker på at det er en svært viktig forutsetning for satsingen på jernbane med økt frekvens Gulskogen – Kongsberg, at BB kan være med i vurderingen av midler til utbygging av stasjonene*
- *BB peker på at det er et stort behov for statlige investeringer i sykkelveger langs riksveg. Dette er spesielt aktuelt for RV35 og E13.*

Forslag ble begrunnet med at Buskerudbyen ikke får den backing Buskerudbyen fortjener i fylkesrådets forslag til uttalelse som skal behandles i fylkestinget 18. juni. Det er behov for å forsterke denne.

Flere så med velvillighet på forslaget, men mente det var vanskelig å ta stilling til dette over bordet og viste til den uttalelsen som Buskerudbyen behandlet i ATM-utvalgets møte 21. februar. Buskerudbyen sender ikke noen ny uttalelse, men fylkesråden ble oppfordret til å ta med seg momentene ved videre behandling i fylkeskommunen.

Vedlegg 2

Retningslinjer for sekretariatet for <Navn på Byvekstavtalen>

Retningslinjene skal tydeliggjøre sekretariatets rolle i byvekstavtalesamarbeidet, og legge rammer for sekretariatets arbeid i byvekstavtalesamarbeidet. Formålet med retningslinjene er å sikre at sekretariatet er partsuavhengig, bistår <navn på styringsgruppen> og er til disposisjon for alle avtaleparter.

Retningslinjene for <navn på sekretariatet> er behandlet i <navn på styringsgruppen> i møte <dato>.

1. Sekretariatets rolle i byvekstavtalesamarbeidet

- a. Sekretariatet skal koordinere samarbeidet og oppfølgingen av byvekstavtalen på vegne av partene legges til rette for porteføljestyring.
- b. Sekretariatet forbereder og deltar i <navn på styringsgruppens> møter.
- c. Sekretariatet har ansvar for at beslutninger i <navn på styringsgruppen> referatføres og formidles til den av partene som får ansvaret for å følge opp.
- d. Sekretariatet skal ha oversikt over ansvarsfordelingen og framdriften for oppfølging av saker. Ved forsinkelser utarbeider sekretariatet avviksrapporter og setter frister for når avvikene skal være fulgt opp. Det er partenes eget ansvar å sørge for at oppgaven blir gjort.
- e. Sekretariatet skal legge til rette for balanse både i den formelle og uformelle dialogen med partene, og at alle partene har tillit til at de blir ivaretatt. Dette innebærer blant annet at partene behandles likeverdig når det gjelder tilgang til informasjon.
- f. Sekretariatet skal bistå <navn på styringsgruppen for bompengepakken> på lik linje med som <navn på styringsgruppen for byvekstavtalen>. **Merk: kun relevant i byvekstavtaler der det er etablert en egen styringsgruppe for selve bompengepakken.**
- g. Sekretariatets ansvar er formalisert i vedlagte mandat. **Merk: hvis ønskelig kan det utarbeides et mandat som tydeliggjør hvordan ansvars- og rapporteringslinjene skal være mellom <navn på styringsgruppe> og sekretariatet, hvilke beslutninger sekretariatet kan gjøre og på hvilket nivå. Sekretariatet må gis tilstrekkelige fullmakter til å kunne ivareta ansvaret de er gitt gjennom mandatet. Punktet kan utgå dersom det ikke er aktuelt med et slikt mandat.**

2. Arbeidslederansvar og arbeidsgiveransvar

- a. <Navn på styringsgruppen> har arbeidslederansvar for sekretariatet, det vil si at de er ansvarlige for å disponere sekretariatets ressursbruk. Arbeidslederansvaret gjelder uavhengig av hvor sekretariatets medarbeidere er formelt ansatt.
- b. Sekretariatsleder er ansatt etter innstilling fra <styringsgruppen>, og er ansvarlig for sekretariatets leveranser opp mot <navn på styringsgruppen>.
- c. Sekretariatet er organisert som en selvstendig og uavhengig enhet med egen leder som har ansvar for medarbeiderne i sekretariatet på vegne av styringsgruppa. Det avklares mellom sekretariatsleder og arbeidsgiver hvordan ansettelsesforholdet skal følges opp (overtid, lønnsforhandlinger m.m.).

- d. Arbeidsgiveransvaret følger ansettelsesforholdet til sekretariatets medarbeidere. Arbeidsgiver fraskriver seg styringsretten over medarbeiderne til sekretariatet, jf. avtale datert xx.xx.xx. **Merk: Det må inngås en slik avtale dersom dette ikke er gjort.**

3. Utadrettet informasjon og kommunikasjon

- a. Styringsgruppen kan delegere ansvaret for utadrettet informasjon og kommunikasjon knyttet til byvekstavtalen til sekretariatet, innenfor definerte rammer. Sekretariatet skal da følge prinsippene nedfelt i pkt. c og d.
- b. Sekretariatet skal samarbeide tett med de enkelte parter når det gjelder ekstern informasjon og kommunikasjon.
- c. Sekretariatet kan representere avtalesamarbeidet på vegne av partene, for eksempel ved å holde foredrag eller delta i faglige forum. I hvilke fora sekretariatet skal delta, og med hvilket mandat, skal avklares på prinsipielt nivå. Tvilstilfeller løftes til <navn på styringsgruppen>
- d. I representasjon av avtalesamarbeidet (jf. pkt. c) skal sekretariatet presentere partenes felles syn, eller gi nøytral beskrivelse av uenigheten. I saker der det er uenighet mellom partene skal sekretariatet henviser til partene.
- e. Sekretariatet bør ha en nøytral kommunikasjonsplattform som ikke favoriserer enkeltpartner (f.eks. e-postadresser og webadresser).

4. Økonomi og kostnadsstyring

- a. Sekretariatet skal i samarbeid med partene utarbeide forslag til felles handlingsprogram, årsbudsjett og årsmelding. Handlingsprogrammet skal behandles i styringsgruppen og vedtas lokalt.
- b. Sekretariatet skal utarbeide årsbudsjett og regnskap for drift av sekretariatet.
- c. Sekretariatet skal tilrettelegge for at <navn på styringsgruppen> har en totaloversikt over økonomisk status og framdrift slik at de kan drive ansvarlig porteføljestyling av byvekstavtalen. Hver prosjekteier er imidlertid ansvarlig for den løpende kostnadsstyringen av det enkelte prosjekt.
- d. Sekretariatet skal sørge for at det etableres gode rutiner for økonomirapportering, slik at avvik fanges opp og nødvendige justeringer kan gjøres på et tidlig tidspunkt. Dette forutsetter at partene gir nødvendig innsyn i partenes regnskap og rapportering både årlig og periodevis. Dette forutsetter også at den oppdragsgiveren som har ansvar for finansieringsavtalen med bompengeselskapet gir innsyn i forbruk av bompenger og til hvilke prosjekter/tiltak disse er brukt.
- e. Ressursbruken til sekretariatet skal være i tråd med gjeldende føringer for bruk av bompenger. **Merk: Dette gjelder for sekretariat som er hel- eller delfinansiert med bompenger. Punktet kan utgå dersom dette ikke er aktuelt.**
- f. Sekretariatet har en delegert fullmakt til økonomiske disposisjoner innenfor en gitt ramme, jf. <dokumentasjon på dette>.

5. Oppfølging av måleindikatorer

- a. Sekretariatet har ansvar å koordinere rapportering på indikatorene for oppfølging av byvekstavtalen, jf. <vise til punkt i byvekstavtalen som omtaler

dette>. Det er imidlertid hver indikatoreier som er ansvarlig for å fremskaffe data.

- b. Sekretariatet har ansvar for at rapporteringen av indikatorer inngår i byvekstavtalens årsrapport.
- c. Sekretariatet kan på oppdrag fra partene bestille analyser mm, jf. pkt. 6. Dette skal i så fall gjøres i samarbeid med indikatoreier.

6. Analyser og utredninger

- a. Sekretariatet kan bestille og utarbeide analyser og utredninger på vegne av partene, etter bestilling fra <navn på styringsgruppen> eller andre dette ansvaret er delegert til.
- b. Gjeldende anskaffelsesreglement følger ansettelsesforholdet hos den part som står som bestillingsansvarlig.

7. Dokumenthåndtering

- a. Sekretariatet har ansvar for at alle saksdokumenter og referater arkiveres etter gjeldende lover for offentlig forvaltning.
- b. Sekretariatet skal sørge for at relevante dokumenter er tilgjengelige for partene.

8. Håndtering av faglig uenighet

- a. Dersom partene ønsker det, kan sekretariatet bistå som nøytral part i konflikter som gjelder faglig uenighet mellom partene.