



Statens vegvesen

DRAMMEN KOMMUNE
Postboks 7500

3008 DRAMMEN

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Wenche Bjertnes / 97073803

Vår referanse:
21/129510-11

Deres referanse:
PLAN-20/03047-321

Vår dato:
13.03.2023

Kommuneplanens arealdel for Drammen kommune 2023–2035 – Offentlig ettersyn.

Sammendrag

Statens vegvesen, som sektormyndighet og riksvegforvalter, viser til mer detaljerte merknader. Statens vegvesen varsler, med hjemmel i PBL § 5-4, innsigelse til planforslaget begrunnet i manglende konsekvensutredning for vårt fagområde. Planforslaget dokumenterer ikke hvordan potensiale for arealbruk oppfyller strategiene i Statlig planretningslinje for samordnet areal- og transport. Planforslaget dokumenterer ikke tilstrekkelig hvilke avbøtende tiltak som må gjennomføres i tilknytning til arealutviklingen. Avbøtende tiltak er ikke sikret gjennomført. Statens vegvesen kan ikke ta stilling til planforslaget slik det foreligger til offentlig ettersyn.

Det vises til forskrift om konsekvensutredning §17, §18, §21 og §23. Statens vegvesen viser også til vårt høringsvar datert 02.09.2021 til varsel om oppstart med forslag til planprogram for kommuneplanens arealdel. Statens vegvesen har varslet innsigelse dersom kommuneplanforslaget ikke er tilstrekkelig konsekvensutredet for vårt saksområde. Statens vegvesen viser også til vårt brev datert 14.10.2022, vår sak 21/231225-10, der vi trekker innsigelsen til kommunedelplan for Gulskogen nord. I denne saken peker vi på at konsekvensene av arealutviklingen i Drammen for omkjøringsvegen over Holmen forutsettes utredet i forbindelse med kommuneplanen.

Statens vegvesen forutsetter ny uttale før kommunal egengodkjenning av kommuneplanen. Statens vegvesen stiller i møte om kommuneplanen dersom kommunen ønsker det.

Statens vegvesen har nedenstående merknader til offentlig ettersyn

Statens vegvesen har for uttale til offentlig ettersyn mottatt kommuneplanens arealdel for Drammen kommune.

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 vegtransport har Statens vegvesen ansvar for at nasjonal politikk følges opp i hele vegtransportsystemet; både for statlige, fylkeskommunale, kommunalt eide gater og veger, samt løsninger for privateide veger. Klima- og miljøvennlige utbyggingsmønster, trafiksikkerhet og helhetlig bypolitikk er viktige temaer i Statens vegvesen sitt ansvar som faglig sektormyndighet for all vegtransport.

Innsigelsen er, i tillegg til oversendelsen til Drammen kommune, også oversendt til Statsforvalteren i Oslo og Viken for samordning og utsending av felles høringsbrev

I varsel om oppstart med planprogram, i planbeskrivelsen til kommuneplanens arealdel og i kommuneplanens samfunnsdel er det nedfelt mål om 0-vekst i privatbiltransporten og statlig planretningslinje for samordnet areal- og transport skal være styrende for arealbruken/utviklingen i kommunen.

Ett vesentlig ledd på veg mot oppnåelse av FN's bærekraftsmål er at transport med privatbil må reduseres. Transportarbeidet på våre veier utgjør alene omtrent 30% av klimagassutslippene. Ett delmål i denne prosessen er målet om 0-vekst i personbiltransporten fra arealutvikling i kommunene. Viktige momenter i dette arbeidet inn i kommuneplanen er:

1. Det vil uansett være vekst nasjonalt/regionalt. Lokal transport med privatbil må reduseres.
2. Der utbyggingspotensiale i kommuneplanen økes må transport fra eksisterende utbygde områder og/eller eksisterende ikke utbygde områder reduseres. Kort sagt en bil inn, en bil ut.
3. Arealutviklingen må følge prinsippene i statlig planretningslinje for samordnet areal- og transport.
4. Endring i transportmiddel krever transformasjon av vegnettet. Tilpassingen av transportnettet må styres med rekkefølgekrav som sikrer nødvendige utbedringer og endringer i transportsystemet. Utbyggingsrekkefølge av arealene innenfra sentrumskjernen og utover, samt tilrettelegging for andre transportmidler enn privatbil må inngå i kommuneplanen.
5. Kommuneplanens utbyggingspotensiale må samsvare med forventet utbyggingsvekst. Større arealreserver enn nødvendig må unngås.

Transportutredningen er et viktig saksgrunnlag for SVV. I denne er det lagt til grunn transportbehov fra 25000 nye innbyggere. Boligreserven i kommuneplanen er, iht. *Vedlegg 9a Arealreserver/boligbyggeprogram – kommuneplanens arealdel 2023–235*, 16500 boliger. Dersom en benytter 2,15 innbyggere pr bolig, hvilket er benyttet i transportutredningen, gir dette imidlertid ett potensiale for 35000 nye innbyggere som har transportbehov som skal løses. Under kapittel 3.5 i transportanalysen ser det ut til at de 25000 er ytterligere redusert til 80% av dette? Selv med disse begrensningene viser transportanalysen en betydelig trafikkvekst med 62% større trafikkarbeid for alternativet med fortettet utbygging i 2040 og hele 83% større trafikkarbeid for alternativet med blandet utbygging i 2040 (ref. side 56 i Transportanalyser Kommuneplanens arealdel 2022–2040).

Blandet utbygging er det som er valgt for kommuneplanen. Transportutredningen har vurdert transport kun fra ny boligutbygging. Det totale transportomfanget fra ny arealutvikling som følger av kommuneplanforslaget er ikke vurdert og hvordan det samlede transportomfanget imøtekommer den valgte strategien om 0-vekst i privatbiltransporten er ikke dokumentert.

Avbøtende tiltak i transportnettet på systemnivå må konkretiseres og sikres gjennomført i kommuneplanen. Vi viser til planbeskrivelsen sitat: *«En hovedutfordring for bussens fremkommelighet i Drammen er at bussen ikke har egne felt eller traseer, men deler trasé med biltrafikken og står i samme kø som bilene. Å gi bussen egne traseer vil innebære en kraftig prioritering av busstrafikken, men er svært krevende».*

Videre har den underdimensjonerte transportutredningen påvist at flere eksisterende bussruter vil ha manglende kapasitet. Det er ikke forslag om rekkefølgekrav som sikrer at framkommelighet for buss på utsatte strekninger og kapasitetsøkning på bussruter skal være på plass før utbygging kan skje. Dette til tross for at kommunen selv peker på utfordringene. Det er avgjørende viktig for omfordeling av transportmiddel at andre transportmidler har betingelser som gjør at de blir en attraktiv konkurrent til privatbilen. Dette synes ikke utredet tilstrekkelig og heller ikke ivaretatt tilstrekkelig i kommuneplanen.

Det er konkludert med at uansett om man bygger ut fortettet eller blandet, vil det uten ytterligere restriksjoner på biltrafikken være mindre sannsynlig at et forbedret kollektivtilbud alene vil kunne føre til reduksjon av biltrafikken. Tiltak som kan medføre endringer i dagens konkurranseforhold mellom bil og øvrige transportmidler vil innvirke på antall bilturer er altså nødvendig. Dette er ikke fulgt opp i konsekvensutredningen eller i kommuneplanens arealdel med planbestemmelser.

Kommuneplanen er ikke, slik den fremstår til offentlig ettersyn, et tilstrekkelig styringsverktøy for å oppnå 0-vekst i privatbiltransporten med det utbyggingsmønsteret som er valgt. Konsekvensutredningen er mangelfull for vårt saksområde.

Under kapittelet om kapasitetsøkning på vegnettet framgår det av transportanalysen at dagens kapasitetsutfordringer i områder som har tilknytning til riksvegene vil forverres. Dette vil med stor sannsynlighet ha konsekvenser for riksvegene inklusive kryss og

rampesystemer. Videre hevdes det at det er vurdert om kryss og strekninger får kapasitetsutfordringer basert på ÅDT på vegnettet. Der ÅDT overstiger 20000–25000 i kryss og på strekninger opplyses det at det vil bli problemer. For eksempel er det for område Mjøndalen/Krokstadelva omtalt at deler av vegnettet vil få kapasitetsproblemer uten at det er omtalt hvilke konsekvenser og avbøtende tiltak som må gjennomføres. Følgelig er det heller ikke fulgt opp i kommuneplanen med rekkefølgekrav om avbøtende tiltak. Dette, i tillegg til at trafikkanalysen ikke har vurdert konsekvenser av det totale utbyggingspotensiale, underbygger vår skepsis til at kommuneplanens utbyggingspotensiale er forsvarlig i et privatbiltrafikkalt 0-vekstperspektiv. Konsekvensutredningene er mangelfull for vårt saksområde.

I kommuneplanens planbestemmelser er det videreført rekkefølgekrav fra gjeldende kommuneplaner knyttet til utbygging av områder i gjeldende kommuneplaner. Enkelte rekkefølgekrav gjelder tiltak på riksvegnettet. Konsekvensene for riksvegnettet og tilliggende kryss-systemer, samt omkjøringsvegen over Holmen er ikke vurdert og dokumentert. Hvorvidt disse rekkefølgekravene er relevante i ny plan med ny målsetting om 0-vekst i privatbiltransporten er ikke vurdert eller dokumentert. Det er heller ikke vurdert om det er behov for nye tiltak på riksvegnettet inklusive tilliggende kryssområder og ramper. Konsekvensutredningen er mangelfull for vårt saksområde.

Det er i planforslaget stilt krav om mobilitetsplan i reguleringsplan. Men dette grepet imøtekommer ikke kravet om konsekvensutredning på kommuneplannivå. De overordnede grepene om nødvendige tiltak i transportnettet blir fraværende. Konsekvensene av økt transportomfang fragmenteres, og som følge av det reduseres de og forskyves til neste plannivå, reguleringsplan. Vi mener dette ikke er tilstrekkelig for å oppfylle kravet om konsekvensutredning på kommuneplan.

Vi viser til kommunens målsetting om at arealutviklingen skal være i tråd med statlig planretningslinje for samordnet areal- og transport. Vi kan ikke finne i saksdokumentene hvordan planforslaget samlet ivaretar denne strategien. Konsekvensutredningen er mangelfull.

Statens vegvesen, som sektormyndighet og riksvegforvalter, viser til merknader ovenfor. Statens vegvesen varsler, med hjemmel i PBL § 5-4, innsigelse til planforslaget begrunnet i manglende konsekvensutredning for vårt fagområde. Statens vegvesen forutsetter ny uttale før kommunal egengodkjenning av kommuneplanen.

Statens vegvesen stiller i møte om kommuneplanen dersom kommunen ønsker det.

Transport og Samfunn
Med hilsen

Fred Anton Mykland

avdelingsdirektør

Anders Olav Thune Hagerup
seksjonsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til
DRAMMEN KOMMUNE, Postboks 7500, 3008 DRAMMEN
STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN, Postboks 325, 1502 MOSS

Kopi
VIKEN FYLKESKOMMUNE, Postboks 220, 1702 SARPSBORG