

# Buskerudbyen – erfaringer med belønningsavtale

Alberte Ruud, daglig leder for Buskerudbyen

Worskshop Miljøløftet Moss 6. mars 2023





# Historikk

- Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene startet opp i 2004.
  - Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand, Tromsø (fra 2006).
  - 340 mill. kr løpet av de tre første årene
- Evaluering av Belønningsordningen i 2007:
  - Ønske om en mer **langsiktig og forutsigbar finansiering.**
  - Den **økonomiske rammen må økes** hvis lokale myndigheter skal innføre tiltak for å begrense bilbruken
  - Det bør **i større grad fokuseres på resultater.**
- Bevilgningen til belønningsordningen ble økt og avtaleperioden forlenget
- Bymiljøavtalene og senere byvekstavtalene ble etablert– første avtale i 2017 (Trondheim)

# Belønningsavtalene i dag

De fem byområdene som ikke har byvekstavtale har belønningsavtaler

Byområde og avtaleperiode	Sum totalt (mill. kr)*
Kristiansand 2020-2023	440,00
Buskerudbyen 2022-2025	425,20
Grenland 2021-2024	247,44
Nedre Glomma 2020-2023	300,00
Tromsø 2020-2023	340,00

*Prisjusteres, angitt beløp er kroneverdi for første år i avtaleperioden*

# Kort om Buskerudby-samarbeidet

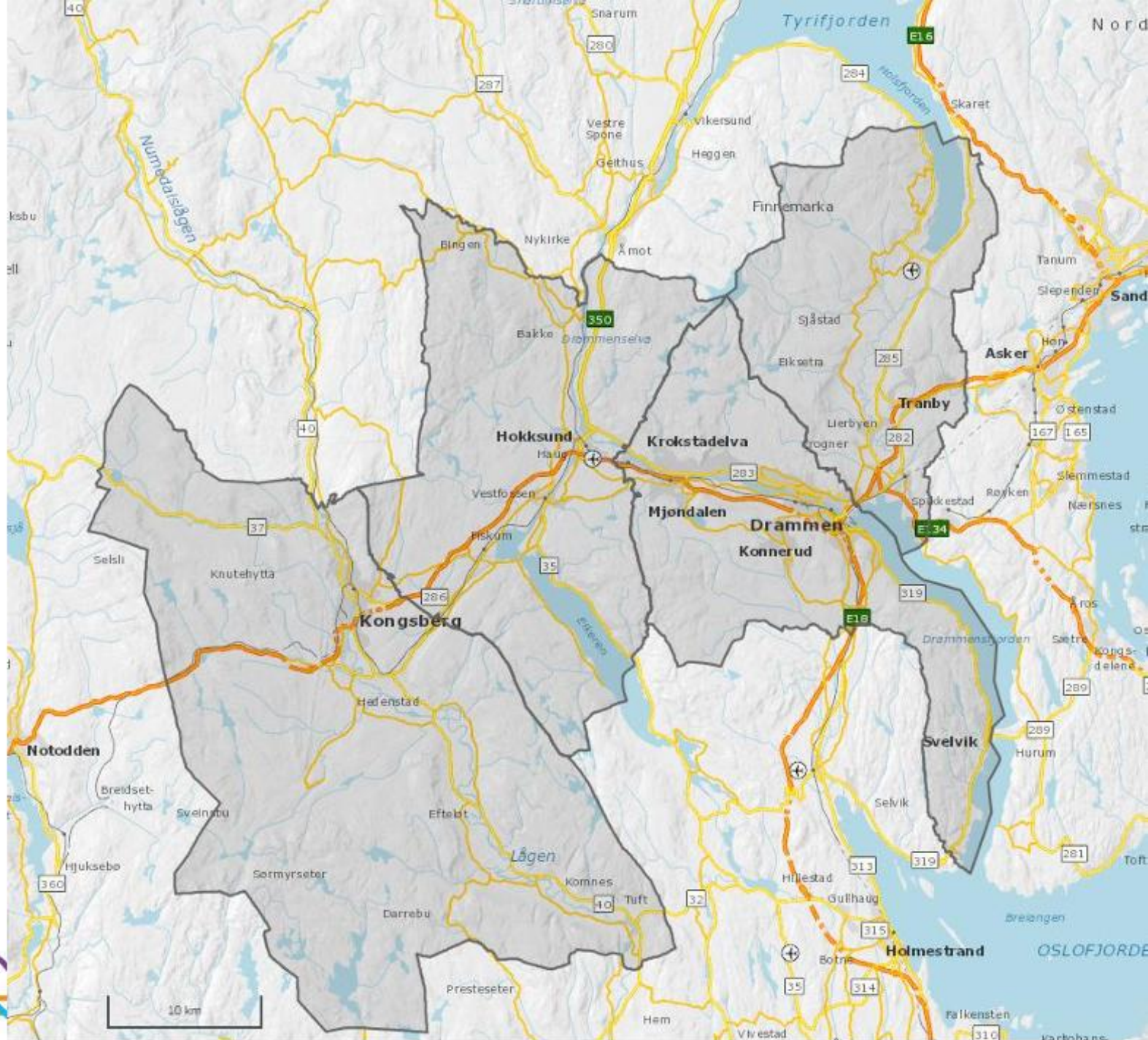
Samarbeid mellom Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet

177 000 innbyggere

Egen samarbeidsavtale

106,3 mill. årlig i belønningsmidler

2,7 mill. kr. årlig i samarbeidsmidler fra fylkeskommunen og kommunene



# Hovedmål

Klimavennlig utbyggingsmønster og transportsystem

Effektiv transport for alle brukere

Legge til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommunene

Samarbeide med naboregioner om felles strategier for transport- og arealutvikling



# Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23

*Regional plan vedtatt 7. februar 2013*

Strategier for samordnet areal- og transportpolitikk  
Planretningslinjer og handlingsprogram

MANDAT

VISJON

STRATEGI

VIRKNING



# Nullvekstmålet ligger til grunn for belønningsavtalen

*Klimagassutslipp, kø,  
luftforurensing og støy skal  
reduseres gjennom effektiv  
arealbruk og ved at veksten  
i persontransporten skal tas  
med kollektivtransport,  
sykling og gange.*



# Virkemidler og indikatorer

Målsettingen skal nås gjennom

- Tiltak for å fremme kollektivtransport, sykkel og gange,
- Arealpolitiske virkemidler
- Parkeringspolitikk
- Ytterligere samferdselssatsing.

Målindikatorer for å følge resultatoppnåelse:

- Endring i ÅDT for lette kjøretøy (byindeksen) for byområdet
- Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser).

# Handlingsprogram for 2023-2025

- Bygger på belønningsavtalen 2022-2025
- Mer strategisk og helhetlig
- Synliggjør lokal ressursinnsats
- Mål: komme i posisjon til byvekstavtaleforhandlinger



# Fordeling på innsatsområde

(Beløp i 1000 kr)	BEVILGET		PER ÅR		TOTALSUM
	2022	2023	2024	2025	2023-2025
<b>INNSATSOMRÅDE</b>					
Forbedring av kollektivtilbudet	74 000	74 000	73 000	73 000	220 000
Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter	5 180	10 700	2 900	1 500	15 100
Tiltak for syklende og gående	14 450	13 450	19 600	21 800	54 850
Ny teknologi og smart mobilitet	5 370	4 800	3 900	4 000	12 700
Kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon og kampanjer	6 000	4 650	6 900	6 000	17 550
Udisponert - overført til 2023	-1 300				
<b>SUM</b>	105 000	107 600	106 300	106 300	320 200

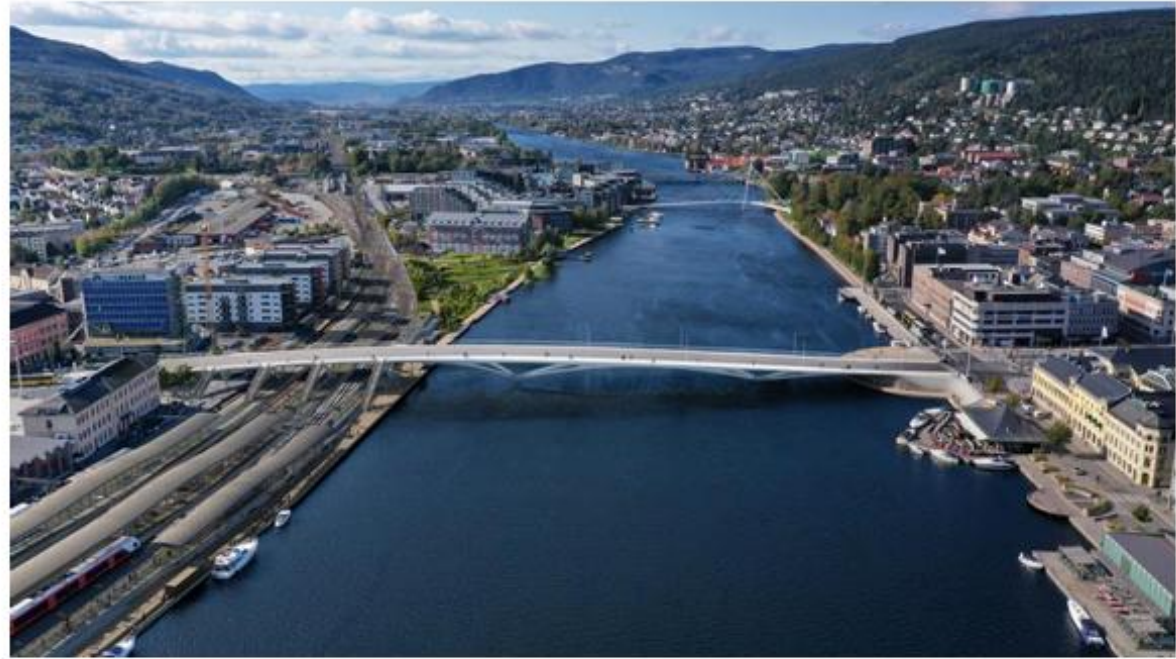
I tillegg kommer innsatsområdet **attraktiv by- og arealutvikling og parkering** – satsing innen dette området inngår i flere av de andre innsatsområdene.



# Synliggjøring av lokal ressursbruk

Den lokale satsingen på kollektiv-, gang og sykkeltiltak er omtalt, og mange gode og viktige prosjekter er vist frem.

I rulleringen av handlingsprogrammet høsten 2023 partnernes økonomiske bidrag konkretiseres ytterligere.



III: Degree of Freedom



# Prioritering av tiltak

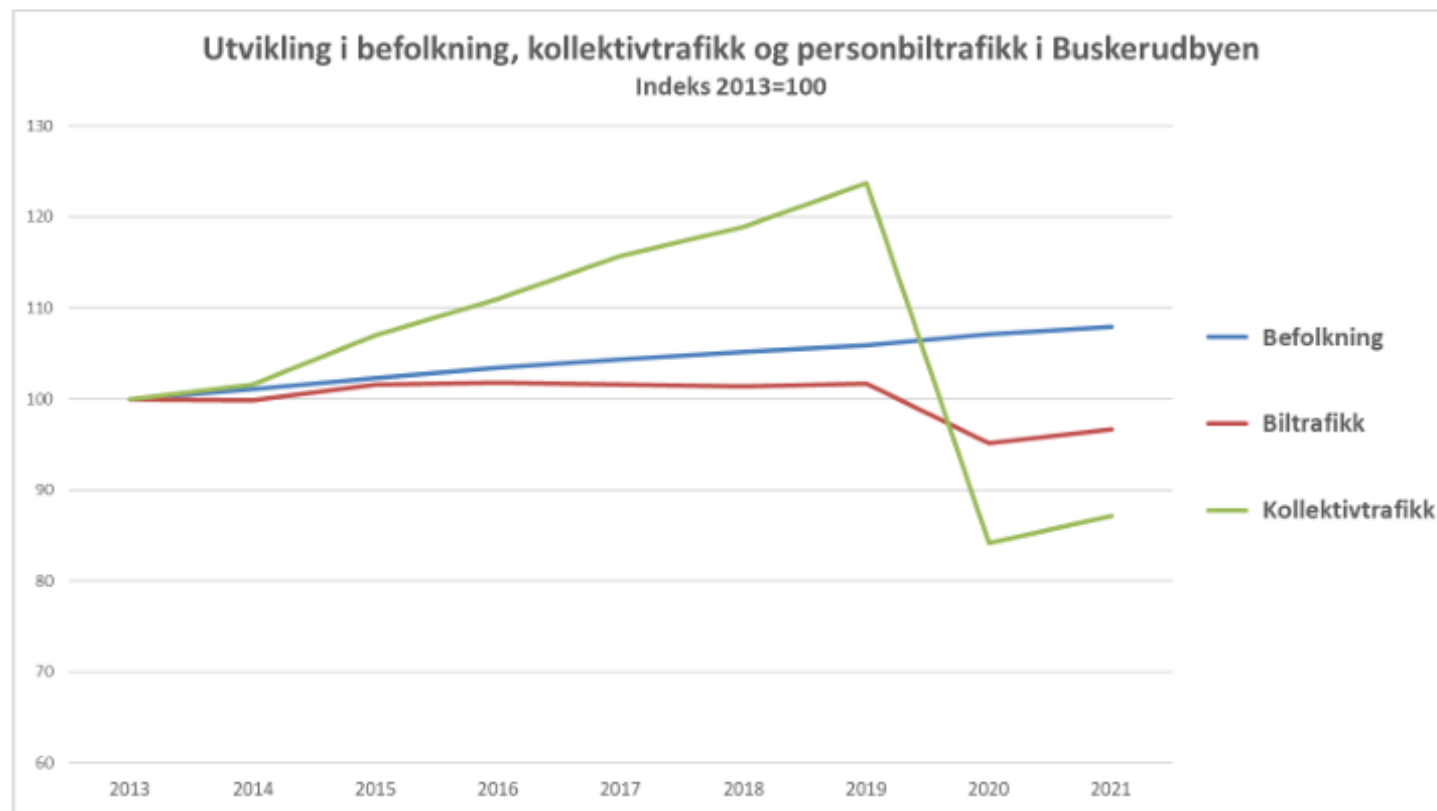
MÅL I SAMARBEIDSAVTALEN	KRITERIUM
Nullvekstmålet	Bidrar til nullvekstmålet for persontransport med bil
Effektivt og rasjonelt transportsystem	Er kostnadseffektive
	Berører store reisestrømmer i kommunen
Klimavennlig utbyggingsmønster og transportsystem	Bidrar til en klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling
Attraktive byer og tettsteder i alle kommuner	Bidrar til økt attraktivitet for gående, syklende og/eller kollektivreisende
	Bidrar til rask, positiv og synlig verdi for innbyggerne

**Andre hensyn:** fordeling mellom kommunene, planstatus/kapasitet til å planlegge og gjennomføre tiltakene.



# Kollektivsatsingen har gitt god effekt

- Om lag 70 prosent av midlene går til bedre og billigere busstilbud
- Forsterket rutetilbud på busslinjene som betjener store reisestrømmer
- Billigere billetter



# Økt fremkommelighet: Et av de mest effektive kollektivtiltakene



Buskerudbyen

# Grønne reiser til nytt sykehus

- Tilrettelegging for leddbuss
- Hyppige avganger
- Gang- og sykkeltiltak
- Ansattkampanje



Buskerudbyen





# Mulig å få flere til å gå og sykle på korte reiser

- Utbedring av delene i veinettet som mangler tilrettelegging i dag
- Tiltak som bidrar til økt trafiksikkerhet, særlig for de yngste innbyggerne
- Snarveiprosjekter i Kongsberg og Drammen bidrar til å gi rask og god fremkommelighet til byen

# Ny teknologi og smart mobilitet

**Effektivisere og utnytte eksisterende mobilitetstilbud og infrastruktur**

- Trygg sykkelparkering ved hjelp av ny teknologi
- Elbysykelordningen i Lier og Kongsberg

# Pilot for bedre helårsdrift av gang- og sykkelveier

Basert på erfaringene  
fra Smart Drift

# Samarbeid med næringslivet om grønne jobbreiser

Tilbud om reisevanefordeler som skal gjøre det mer attraktivt å sykle eller gå til jobben

# Mobilt sykkelverksted på barneskolene

- Sykler repareres gratis mens elevene sitter på skolebenken
- Stort behov – mange barn sykler på dårlig vedlikeholdte sykler
- Nær 1 000 sykler er reparert så langt

# Gode resultater for Buskerudbyen så langt

- Fortsatt nullvekst i personbiltrafikken
- Antall kollektivreiser er snart på samme nivå som før pandemiårene





Buskerudbyen

# Hva nå?

- 28 000 nye innbyggere fram mot 2050
- Sterkere innsats må til for å nå målene om bærekraftige, lett tilgjengelige byer og tettsteder i årene framover
- Politikerne har sagt nei til bompenger – har vedtatt et forhandlingsgrunnlag for byvekstavgift uten bompengefinansiering



# Forslag til tiltak for 5 milliarder kroner

- Mer tidsriktig, bærekraftig og nytenkende
- Dagens infrastruktur skal utnyttes bedre
- Jernbanen styrkes som ryggrad i kollektivtilbudet
- Økt satsing på innovasjon og ny teknologi
- Samarbeid med næringsliv og offentlige virksomheter
- Bærebjelke; knutepunktutvikling, parkeringstiltak, buss, sykkel og gange



# Signaler fra statlige myndigheter

- Ikke aktuelt å starte forhandlinger nå:
  - Behov for å se mer på den varige effekten av endret reisebehov etter pandemien
  - Den økonomiske situasjonen i 2023-budsjettet
- Åpner for byvekstavtale senere



Buskerudbyen

# Målet er god by- og tettstedsutvikling

Levende, miljøvennlige byer og tettsteder der det er godt å bo, jobbe og reise både for folk og næringsliv

