



Statens vegvesen



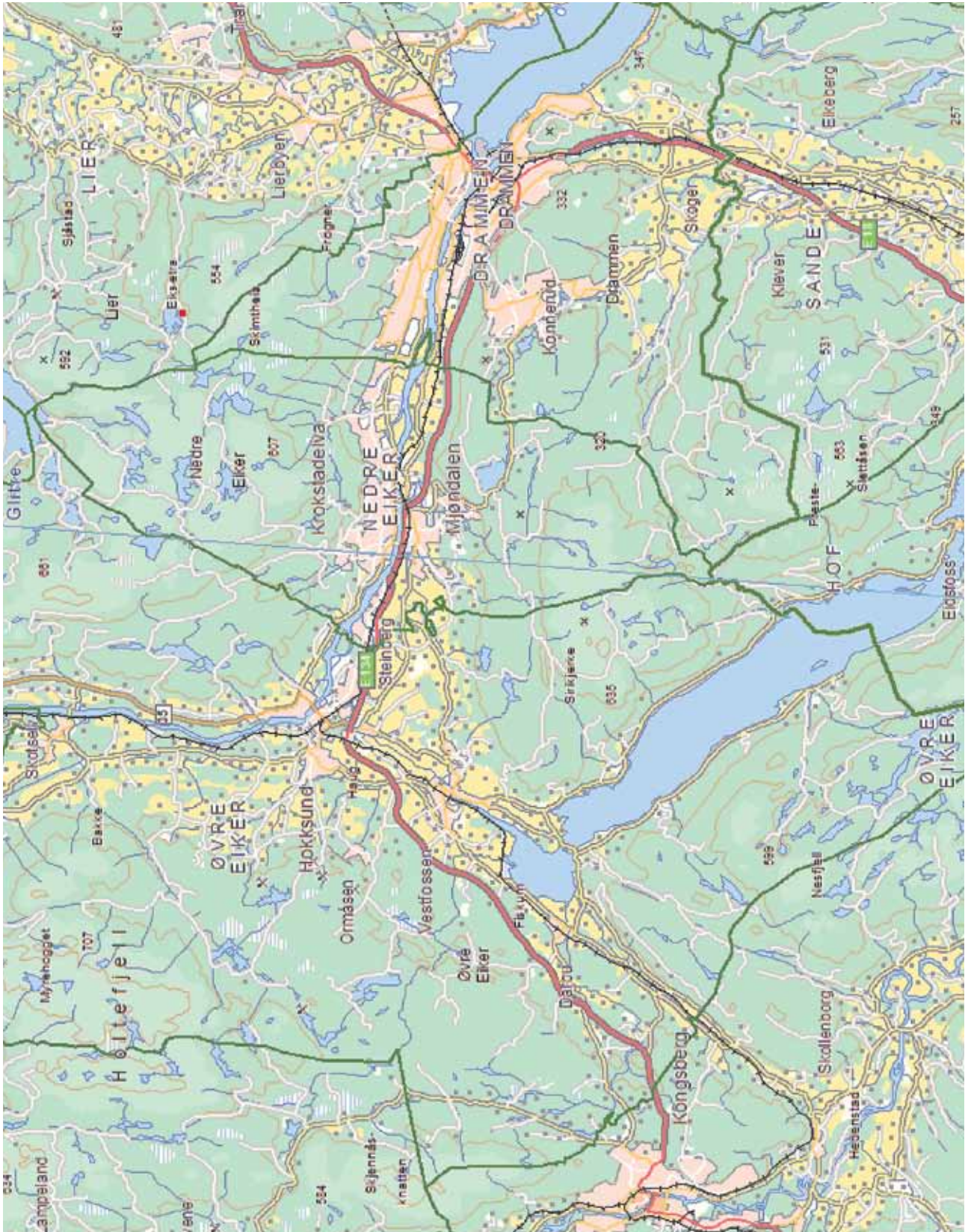
Jernbaneverket



Buskerudbyen

Referat fra oppstartsmøte KVU Buskerudbypakke 2





Bakgrunn, program og deltakere

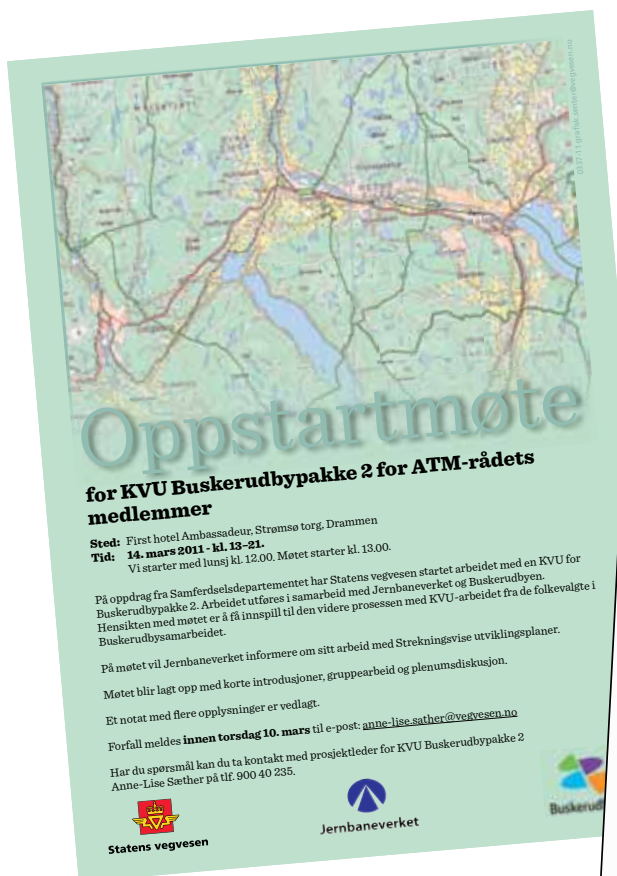
Politikere i ATM-rådet i Buskerudbyen ble invitert til oppstartsmøte om KVU Buskerudbypakke 2 mandag 14. mars kl. 13.00 - 20.30. ATM-utvalget, Administrativ styringsgruppe og Fagrådet i Buskerudbyen var også invitert til møtet.

Prosjektleder: Anne-Lise Sæther
 Prosessleder: Tore Solberg
 Assisterende prosessledere: Gunnar Ridderstrøm og Eva Preede
 Referenter: Inger Kammerud og Anne-Lise Sæther
 Foto: Bente Espeseth

Formål med oppstartsmøte:

- Informasjon om KVU Buskerudbypakke 2 som en av flere prosesser som gjennomføres i Buskerudbyen
- Drøfting av utfordringer og suksesskriterier for koordinering mellom planprosessene i Buskerudbyen
- Innspill fra de folkevalgte til interessenter og behov som må ivaretas i KVU-arbeidet
- Innspill fra de folkevalgte til aktuelle konsepter i KVU Buskerudbypakke 2

Deltakerliste finnes som vedlegg bakerst i referatet.



Program for møte om KVU Buskerudbypakke 2		
Dato:	14. mars 2011, kl 13.00 til 21.00	
Sted:	First hotel Ambassadeur, Strømsø torg, Drammen	
Deltagere:	ATM- rådet, ATM-utvalget, adm. Styringsgruppe og fagrådet. Totalt 60 deltagere	
Formål:	<ul style="list-style-type: none"> • Informasjon om KVU Buskerudbypakke 2 som en av flere prosesser som gjennomføres i Buskerudbyen med mål om en Buskerudbypakke 2 fra 2014. • Drøfting av utfordringer og suksesskriterier for prosessen knyttet til koordinering mellom planprosessene i Buskerudbyen • Innspill fra de folkevalgte til interessenter og behov som må ivaretas i KVU-arbeidet • Innspill fra de folkevalgte til aktuelle konsepter i KVU Buskerudbypakke 2 	
Tidspunkt	Aktivitet	Tid
13.00	Åpning v/ Roger Rydberg, leder av ATM-rådet Velkommen v/ Gunnar Lien, fung. regionvegsjef Statens vegvesen Region Sør Presentasjon av deltagerne og programmet	
13.30	Presentasjoner og spørsmål/diskusjon Hva er KVU og hvordan jobber Statens vegvesen v/Gunnar Ridderstrøm Planer for Jernbaneutvikling i Buskerudbyen v/ Sigrid Lerud, JBV Pause Buskerudbypakke 2 – en sentral oppgave + Felles areal- og transportplan for Buskerudbyen v/ Tore Askim, Buskerudbyen KVU Buskerudbypakke 2 og prosessen fram til 2014 v/ Anne-Lise Sæther Pause	
17.15	Middag	1 time
18.15	Gruppearbeid 2: Hvilke interessenter og behov er det viktig å ivareta i arbeidet med KVU for Buskerudbypakke 2? Pause Gruppearbeid 3: Hvilke hensyn er viktige å ivareta i utviklingen av konsepter? Drøfting med utgangspunkt i 4-trinnsmetodikken og modell for utvikling av konsepter	
20.30	Avslutning	



Statens vegvesen

Bakgrunnsinformasjon til oppstartsmøte om KVU Buskerudbypakke 2 den 14. mars 2011

Buskerudbysamarbeidet har som en av sine hovedoppgaver å få realisert en samferdselspakke for Buskerudbyområdet (kalt Buskerudbypakke 2) fra 1. januar 2014. Skal denne samferdselspakken kunne realiseres, må den inngå i Nasjonal transportplan 2014 – 2023. En av forutsetningene for at statens skal prioritere en slik samferdselspakke i NTP er at KVU for Buskerudbypakke 2 er gjennomført.

Med bakgrunn i ønske fra Buskerudbysamarbeidet har Samferdselsdepartementet i brev av 22.09.2010 bedt Statens vegvesen om å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for en evt. Buskerudbypakke 2 med sikte på KS1.

Konseptvalgutredning (KVU)

Stortinget har bestemt at det skal lages konseptvalgutredninger for alle statlige investeringer med antatt totalkostnad over 500 millioner kroner. Slike utredninger skal gjennomgå en ekstern kvalitetssikring (KS1), før Samferdselsdepartementet lager regjeringsnotat med anbefalt valg av konsept. Hensikten med utredningen er å finne den beste måten å løse transportbehovet på og gi grunnlag for å beslutte om det skal startes planlegging etter plan- og bygningsloven. Det er altså snakk om en utredning av ulike prinsipielle løsninger (konsepter) som skjer i forkant av arbeidet med kommunedelplaner, eventuelt reguleringsplaner.

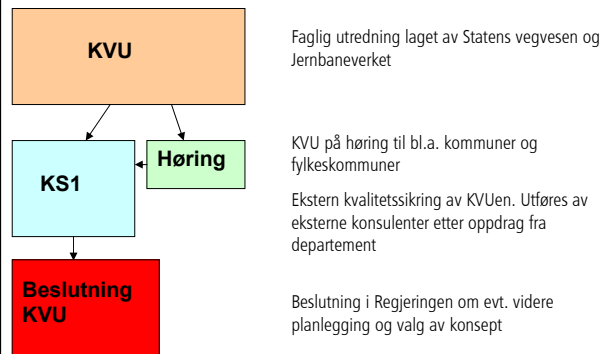
Utredningen skal ha et bredt samfunnmessig perspektiv, hvor areal- og transportspørsmål, næringsutvikling, byutvikling, tiltak overfor trafikken, framtidige investeringsbehov i transportsystemet, hensynet til jordvern og utslipp av klimagasser m.m. ses i sammenheng.

Kvalitetssikring (KS1)

Etter at KVU-rapporten er ferdig skal den kvalitetssikres av eksterne konsulenter. Poenget med KS1 er å få en uavhengig analyse av utredningen Statens vegvesen har utført. KS1 bidrar til at skal staten få en bedre styring med planlegging av store prosjekter på et tidlig stadium.

KVU Buskerudbypakke 2

Figuren under viser gangen i prosessen fram til Regjeringens beslutning om KVUen.



Figur 1: KVU-prosessen fram til beslutning i Regjeringen

KVU-prosessen skal være åpen

I prosessen med å utarbeide en KVU skal det gis informasjon og det skal åpnes for innspill. Dette møtet er et ledd i medvirkningsprosessen. Senere vil det bli arrangert et arbeidsverksted over 2 dager der det inviteres til bred deltakelse.

Statens vegvesen vil sende ut referat fra oppstartsmøtet 14. mars til alle deltakere.

Vel møtt den 14. mars!

Med hilsen
Statens vegvesen Region Sør



Åpning ved fylkesordfører
Roger Ryberg

Kort velkomst til deltakerne
av Gunnar Lien
Statens vegvesen



Prosjektleder
Anne-Lise Sæther
Statens vegvesen



Prosessleder Tore Solberg



Presentasjon av verdiene i Statens vegvesen og verkstedets prinsipper - tillitt og åpenhet

v/Tore Solberg, Statens vegvesen

Verdier - Statens vegvesen

Vi vil:

- ta ansvar og vise **tillit**
- være **åpne** og kundesvennlige
- være romslige og skape arbeidsglede

Arbeidsbasis:

- ▶ Demokratiske verdier
- ▶ Lytte-vilje
- ▶ Dialog
- ▶ Selvstyrte grupper

Verkstedets forutsetninger:

- ▶ Sentrale besluttere/opinionsledere deltar aktivt
- ▶ Sterke konflikter (krig) er fraværende i rommet
- ▶ Det er reelle muligheter til å påvirke sentrale parametere (fravær av maktesløshet)

Verkstedets prinsipper:

- ▶ Hele "systemet" i samme rom
- ▶ Tverrfaglig/tverrsektoriell
- ▶ "Egne" ressurser
- ▶ Skjebnefellesskap
- ▶ Framtidsorientert
- ▶ Mulighetsorientert

Arbeids-/ansvarsdeling under verkstedet:

- ▶ Deltakerne gir innholdet har ansvaret for resultatet
- ▶ Ledelsen/staben gir rammene for arbeidet har ansvar for prosessen

Gruppeinndeling:

GRUPPE 1

Lise Løff, Jorunn Trømborg, Sigrid Lerberg, Ellen Korvald, Knut Eilert Sørnes, Astrid Sommerstad, Per Hægstad

GRUPPE 2

Roger Ryberg, Rune Kjeldsen, Kristoffer Røren, Vidar Lande, Øyvind Hvidsten

GRUPPE 3

Nils Petter Undebakke, Tone E. Svendsen, Gro Sel Tveito, Elly Thoresen, Bengt Nystrøm, Arild Eek

GRUPPE 4

Morten Eriksrød, Kari S. Økland, Knut Kenneth Talmo, Tore O. Hansen, Hans Jan Håkonsen

GRUPPE 5

Britt Homstevedt, Bent Inge Bye, Ann Siri Fjerdingsstad, Gro Ryghsether Solberg, Runar Schau Carlsen

Gruppe 6

Bente Skaardal Kleven, Johan Baumann, Turid S. Thomassen, Anders Hagerup, Frode Graff

GRUPPE 7

Kaare Fredriksen, Arne Martinsen, Ulla Nævestad, Tore Askim, Gunnar Lien

GRUPPE 8

Mathias Dannevig, Freddy Hoffmann, Elisabeth Uggen, Tor Orstein, Morten Lauvbu

Oppgave:

Min ide for transportløsning i Buskerudbyen

Alle tegner sitt forslag. Hver enkelt presenterer sitt forslag i gruppen.

Alle forslagene henges opp på veggen. Forslagene som ble tegnet i denne oppgaven finnes i en egen vedleggsrapport.



Hva er KVU og hvordan jobber Statens vegvesen?

v/Gunnar Ridderstrøm, Statens vegvesen

KVU - en vanskelig øvelse mellom fag og politikk: SVV skal lage en faglig utredning, ikke drive politikk. Hvorfor trengs en ekstra kvalitetssikring? For staten er det viktig å finne riktige løsninger for samfunnet.

Planlegges det riktige prosjektet? Dette er bakgrunnen for KVU-systemet. Dette er en statlig utredning.

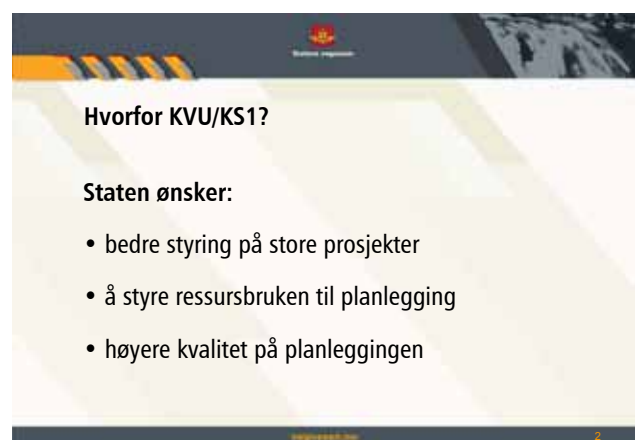
Statens vegvesen jobber på oppdrag for departementet. Vegdirektoratet er vår nærmeste overordnede. Prioriteringen mellom prosjekter skjer i Nasjonal transportplan.

Påvirkningsmulighetene i KVU'en er størst i en tidlig fase, og det er viktig å involvere seg nå. Verste utfall av prosessen er at kommunene vil ha en løsning og regjeringen vil ha en annen. Da tar ting veldig lang tid.

Hvilken prinsipper skal vi planlegge etter i den videre prosessen? Fokus skal ikke være på prosjekter, men på virkningene for samfunn og brukere. SVV har et bredt mandat, vi skal se samfunnsutvikling og transportsystemet i sammenheng.

Vår utfordring: Fra fokus på prosjekt til konsept. Også fokus på driftsfasen. Her trengs hjelp fra dere. Er det relevant, levedyktig over tid, og hvilken effekt gir det?

Roller og ansvar: KVU - høringsuttalelser - KS1; de tre skal være grunnlag for regjeringsnotat. Vi blir etterprøvd på sammenhengen i utredningen; Er det en rød tråd i prosjektet?



Hva er Konseptvalgutredning (KVU) og Ekstern kvalitetssikring (KS1)?

KS1 danner grunnlaget for prinsippvedtak i regjeringen om valg av konsept som grunnlag for den videre planlegging. Dette vil kunne bidra til mer strategiske vurderinger i tidlig planfase, slik at en får en mer helhetlig utvikling av transportnettet.

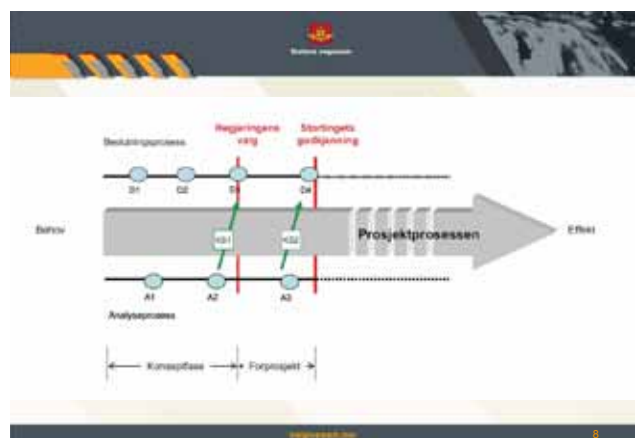
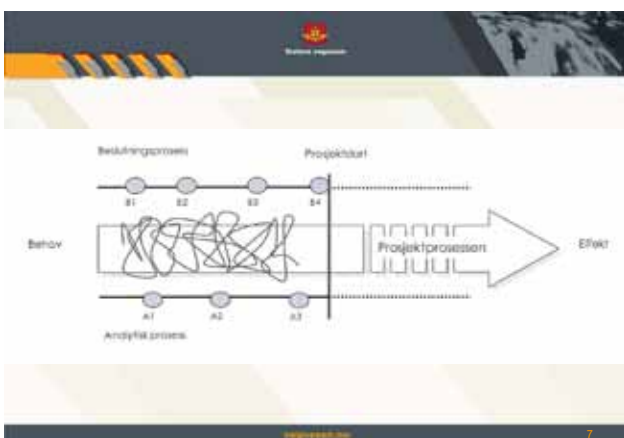
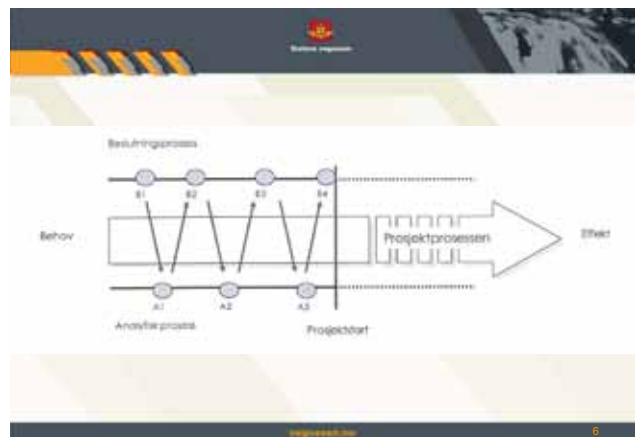
Prioriteringene gjøres i Nasjonal transportplan og de årlige budsjettene.

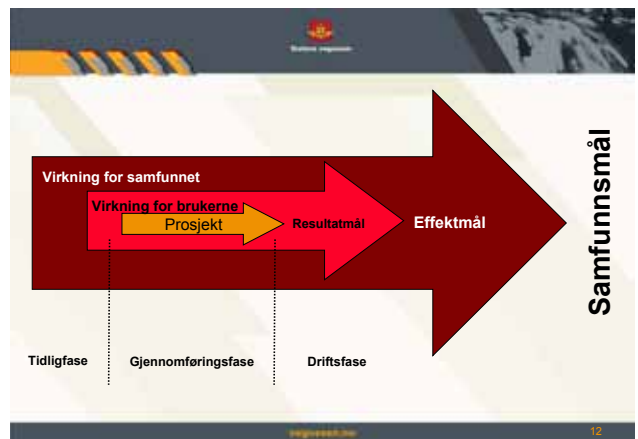
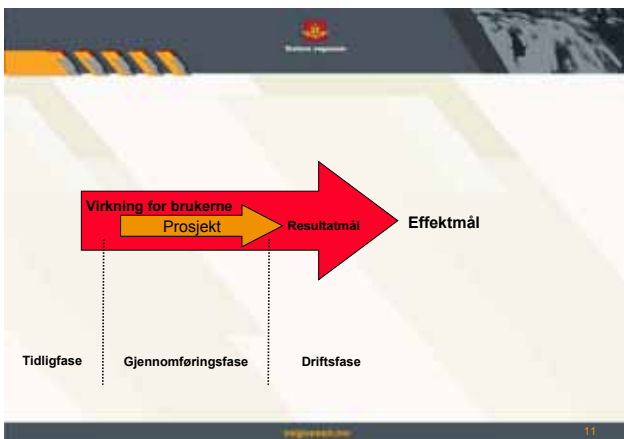
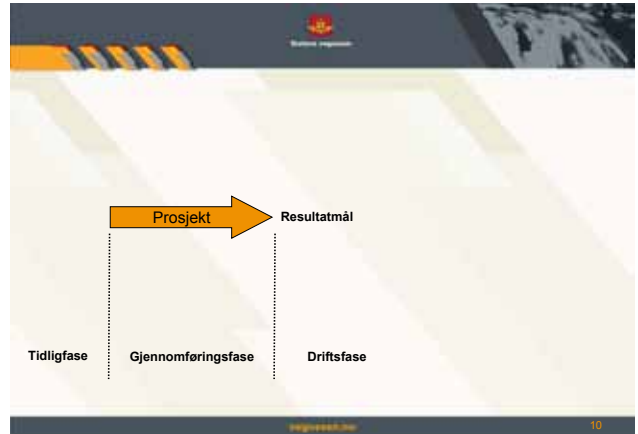
Kvalitetssikringen er den samme for statlig finansierte prosjekter og prosjekter finansiert med bompenger (også etter 2010)

Anbefaling.....

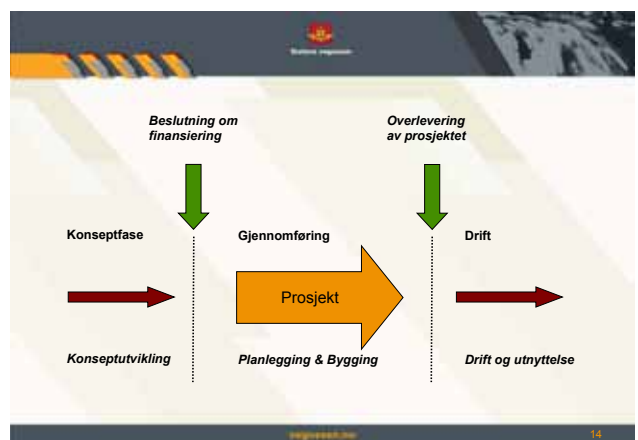
- Bør det det planlegges videre?
- Hvilke løsningsmuligheter (konsept) skal i tilfelle være gjenstand for videre planlegging?

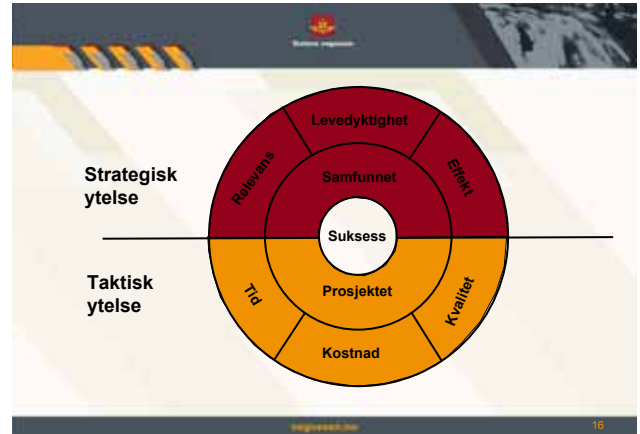
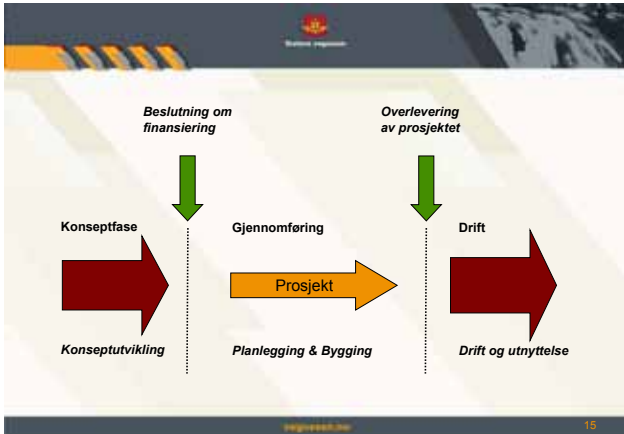
Hvorfor?



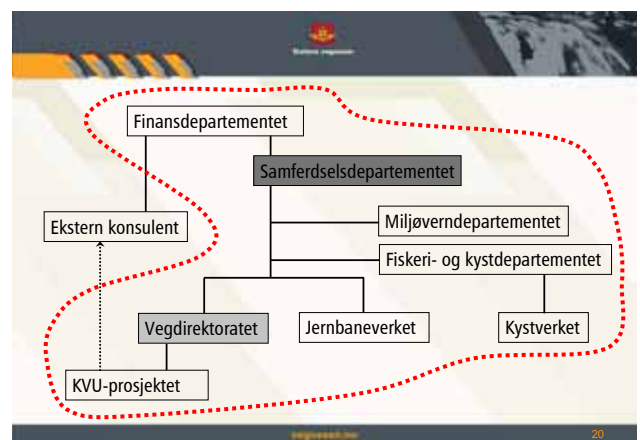
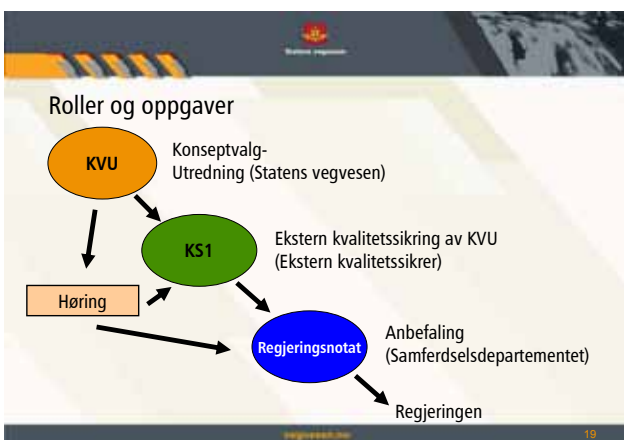


Samfunnsutvikling ← → Transport



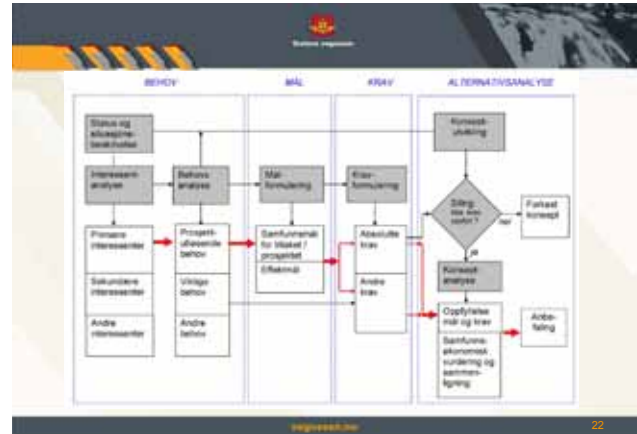


Roller og ansvar



Konseptvalgutredning – innhold

- Situasjonsbeskrivelse
- Behovsanalyse, alle interessenter
- Visjon/mål
- Krav (hensikt, teknisk/økonomiske, miljø)
- Løsningsmuligheter/konseppter
- Effekter
- Anbefaling om videre planlegging



Kommentar: Jeg ser engasjementet, men er bekymret for Jernbaneverket: Er de på samme frekvens. Må sikre oss at de ikke henger etter.

Sigrid svarer: Kvu'en skal gjøres i samråd med Jernbaneverket. Jernbaneverket skal stå på.

Kommentar: Det blir krevende når vi er vant til å tenke en geografisk begrensning, til kommunegrensene. Nå skal det tenkes regionalt. Hvordan er totalløsningen og hva tenker transportaktørene? Vi vet hvordan veksten og trafikkøkninger vil bli. Det er lett å framskrive. Vi vet hvor vi skal være om 20 år. Når begynner vi? – om 5 år eller når? Retorisk spørsmål: De vet hvordan veksten er i Oslo/Akershus. Vi skal doble kapasiteten om 20 år på kollektivsystemet, og vi vet hvor lang tid det tar. Dette her er en krevende øvelse, banebrytende, sentrale myndigheter må på banen å ville dette.

Gunnar svarer: Transportmodeller er basert på framskrivinger. Det blir en heftig faglig og politisk utfordring for å snu trenden som vi ser.

Kommentar: Dette er nye tanker fra Statens vegvesen. Tidligere er vi blitt avfeid med at det er for dyre løsninger – de miljøvennlige. Tidligere har det alltid gått på pris.

Gunnar svarer: Vi må dokumentere effekter. Hva kan vi få til, hva koster det. Men det handler også om kostnader.

Strekningssvise utviklingsplaner

v/Sigrid Lerud, Jernbaneverket

Strekningssvise utviklingsplaner som forberedelse til NTP 2014-23, men også som verktøy for   ha ordning på prioriteringene framover. Skal oppdateres kontinuerlig.

Mandat for jobben: konkretisere strategien for Jernbaneverket og v re verktøy for kommunikasjon, og forenkle Jernbaneverkets konkrete planlegging.

Sørlandsbanen – info og mål og strategier fram til påske 2011, "Etter påske", analysere konsekvenser, mål og strategier, kostnader og markedsrespons. Rapport til høsten.

M ter med kommuner og fylkeskommuner om nødvendig – avventer verkstedet og ser om det er behov for egne m ter.

JBV jobber med mål for strekningen mot 2040- resultatet skal anbefale et togtilbud ved utgangen av neste NTP-periode, alle små tiltak og store tiltak og sammenhengen mellom små og store tiltak.

Det er konkretisert et samfunnsmål og effektmål for banestrekningen Sørlandsbanen Drammen – Kongsberg: vil gjerne ha tilbakemelding til målformuleringen.

Prioritering skjer gjennom nasjonal transportplan og handlingsprogrammet.

Jernbaneverket skal lage forskjellige investeringsnivå: dagens nivå, + 25 %, +45 % og ubegrenset.

JBV ser også på om man skal satse på markedsområder eller satse på enkeltstrekninger. Eks. markedsområde er intercity.

For eksempel. halvtimes frekvens – n r kommer det   timesavganger til Kongsberg – kommer dette i 2015, i 2019 eller senere? Det jobbes med tre beregningsniv er minimum, middels og maksimum samt et justert alternativ –   timestrafikk, 2 t ruter på fjerntrafikk, 20 min. redusert reisetid mellom Eidsvoll og Kongsberg, middels vekst på gods.

Jernbaneverket arbeider med flere prosjekter, blant annet: Ringeriksbanen, Bratsbergbanen, Vestfoldbanen


Dersom Ringeriksbanen bygges, vil omdreiningen skje i Sandvika og det vil påvirke togene til Kongsberg. Investeringsst rrelsene vi variere fra: fra 2 – 2,5 (min.) mrd til 11-13 (med justert alternativ) til 15-17 mrd. (maks) i perioden 2014-2040.

Foreløpige konklusjoner sier at hastighets kende tiltak må vurderes og at det er fornuftig   beholde kobling mot Eidsvoll ellers er det andre markeder som må kobles inn.

Jernbaneverket må se de strekningssvise planene i sammenheng med KVU intercity og høyhastighetsbane. Stasjonsstruktur og stoppesteder må vurderes.


 **Strekningssvise utviklingsplaner**

Orientering til ATM-rådet i Buskerudbyen
14.03.2011


 **Strekningssvise utviklingsplaner.**

Utarbeidelse av strekningssvise utviklingsplaner skal gi grunnlag for og forberedelse til Jernbaneverkets prioriteringer og arbeid inn i Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2014 - 2023. For de strekningssvise utviklingsplanene er det definert følgende delmål:

- Konkretisere jernbaneverkets strategi.
- Være et verktøy for kommunikasjon med eksterne aktører og vise helheten av planer for infrastrukturtiltak og fornyelsestiltak på strekningen.
- Forenkle arbeidet med Jernbaneverkets konkrete planlegging.


 **Strekningssvise utviklingsplaner.**

- Overordne landsdekkende analyse for 2040 var ferdig i februar 2011.
- Arbeid med Sørlandsbanen startet i januar 2011
- Informasjonsinnhenting og arbeid med mål og strategier fram til påske
- Analyse av infrastrukturkonsekvenser, kostnader og markedsrespons fram til sommerferien.
- Intern diskusjon i Jernbaneverket etter sommerferien
- Møte med presentasjon av rapport til høsten.


 **Strekningssvise utviklingsplaner.**

Forholdet til Nasjonal transportplan 2014 – 2023

- Mål for strekningen fram mot 2040.
- Anbefalt togtilbud ved utgangen av NTP 2014 – 2023
- Nødvendige infrastrukturtiltak for å kunne tilby anbefalt togtilbud i 2023 og 2040
- Nødvendig investeringsnivå/vedlikeholdsnivå for å nå målene.

 **Strekningssvise utviklingsplaner**

- De statlige transportetatenes forslag til NTP sendes på høring februar 2012
- Høringsfrist våren 2012
- St.mld. om NTP kommer fra regjeringen vinteren 2013
- Stortingsbehandling våren (normalt juni) 2013
- Første budsjettåret i NTP er da st.bud. for 2014
- Regjeringens forslag til st.bud. 2014 legges frem i oktober 2013

 **Strekningssvise utviklingsplaner.**

Samfunns mål for den enkelte banestrekning.
Eierperspektivet – virkningen for samfunnet av at målet oppnås

Effekt mål for den enkelte strekning
Brukerperspektivet – effekten for brukerne ved at målet oppnås

Strekningsvise utviklingsplaner

Arbeidsutkast til samfunns mål for **Sørlandsbanen (strekningen Kongsberg-Drammen)**

- Sørlandsbanen skal bidra til å styrke bybåndet i Buskerudbyen samt til å sikre at Buskerudbyen ytterligere integreres i Oslo-området som en samlet arbeids-, bolig- og serviceregion og bidra til at jernbanen tar en større andel av det totale transportvolumet.
- Banen skal bidra til at næringslivets transportbehov mellom Østlandet (Alnabu) og Sørlandet og Stavangerregionen kan bli tilfredsstillt mer effektivt.

Strekningsvise utviklingsplaner.

Prioritering mellom Sørlandsbanen og andre baner skjer gjennom NTP og handlingsprogram

- Ulike investeringsrammer gir ulik investeringstakt.
- Avveining mellom å satse på enkeltstrekninger eller markedsområder
- Målene står fast, men milepælene kan endres som følge av prioriteringer i NTP

Strekningsvise utviklingsplaner.

Hva har vi sett på i den overordnede analysen?

	2040 lav	2040 middels	2040 høy	2040 justert
Lokaltrafikk Kongsberg - Oslo	30min	30min	15min	30min
Fjertrafikk*	2t	2t	1t	2t
Gods*	6 par pr døgn	10 par pr døgn	20 par pr døgn	10 par pr døgn
Redusert reisetid lokaltrafikk Kongsberg – Eidsvoll.	0 min	10 min	20 min	20 min

*Dagens og lav har annet trafikkeringsmønster enn middels og høy

Strekningsvise utviklingsplaner

Dagens situasjon og Sc. 1

Sc. 2 og Sc. 3

— Fjerntog Bergen — Fjerntog Kr. Sand/Stavanger
 — Lokal tog til Kongsberg — IC-tog Vestfold

Strekningsvise utviklingsplaner.

Markedsrespons (antall reisende i makstimen/døgn) og grove infrastrukturkostnader


	Dagens (2006)	2040 lav	2040 middels	2040 høy
Drammen – Gulsjøen*	586/2834	966/4653	336/1600	472/2240
Hokksund – Vestfossen*	319/1460	551/2583	222/1056	296/1408
Skollenb. – Kongsberg*	296/1360	499/2337	162/768	200/960
Kostnad (mill kr 2010)		2000 - 2500	11000 - 13000	15000 - 17000

*Dagens og lav har annet trafikkeringsmønster enn middels og høy

Strekningsvise utviklingsplaner.


Foreløpige konklusjoner:

- Trafikken mellom Oslo og Kongsberg bør ha halvtimesfrekvens.
- Hastighetsøkende tiltak må vurderes nærmere.
- Trinnvis innføring av 30 min frekvens må analyseres nærmere. (Hokksund først, deretter Kongsberg?)
- Nærmere vurderinger må gjøres av kobling til andre pendelruter på østsiden av Oslo S.

 **Strekningvise utviklingsplaner.**

Sammenheng med andre utredninger i JBV

- Høyhastighetsutredningen og KVU InterCity påvirker utredningene for Sørlandsbanen. Disse vil være kommet så langt til høsten 2011, at vi vil kunne få innspill før endelig rapport.
- Stasjonsstruktur og stoppmønster henger nøye sammen med kjøretids- og kapasitetsvurderinger og vil inngå i de endelige vurderingene.

 **Strekningvise utviklingsplaner.**

Noen av utredningstemaene i videre arbeid med strekningvise utviklingsplaner

- Sammenheng mellom små og store tiltak, investeringer og vedlikehold.
- Driftsarealer/spor for å kunne gjennomføre feilretting og forebyggende vedlikehold
- Hensettings og vendeanlegg for å kunne betjene banen med 30 min frekvens
- Innfartsparkering
- Samspill med øvrig kollektivtrafikk

Spørsmål: Godstransport og hvordan få folk fra veg til bane – på de lange strekningene?

Sigrid svarer: Når det gjelder godstransport planlegger jernbaneverket for en tredobling av gods innen 2040. Det er utfordrende og krever grep. Dette skal skje blant annet med 600 m lange godstog, KVU Drammen ser på godsterminal i Drammen. Alnabru jobbes det også med. Det skal både være plass til saktegående godstog og hurtigtog for passasjerer. Det er utfordrende.

Spørsmål: Er det sånn at Jernbaneverket ser for seg en mulighet for dobbeltspor mellom Drammen og Hokksund innen 2023 og dobbeltspor til Kongsberg ?

Sigrid svarer: Hva må til for å kunne kjøre 1/2 times frekvens. Må man ha dobbeltspor – så må det prioriteres. Kan ikke si når det kommer. Det er en politisk prioritering. Teknisk sett er det mulig.

Kommentar: Det er nesten et mirakel- det vi skal gjøre i Buskerudbyen - vi skal til å gjøre noe radikalt annerledes. Vi skal få folk til å tenke annerledes - vi skal få folk til å ta toget.
Du har vist oss hvordan jernbaneanverket tenker i de neste 30 årene – for meg virker det for puslete - vi vil ha dobbeltspor med 15 minutters avganger til Kongsberg innen 30 år. Innen 20 år skal reisen til Kongsberg ha et annet alternativ enn å kjøre bil. Toget kan være en mulighet til å få folk til Kongsberg, mye raskere enn bilen.
Jeg er ikke så redd for Drammen, med nærheten til Oslo. Jeg er mer redd for Kongsberg som ytterpunkt i en akse. Men jeg skjønner at Jernbaneanverket må forholde seg til virkelighetens verden.

Sigrd svarer: Har notert 15 min. frekvens

Kommentar: Hvorfor ta tog til Kongsberg – en tur som tar 50 minutter med tog, når du kan kjøre i 30 min. med bil? Vi må få fram: Har du dårlig tid, så tar du tog. Har du god tid så tar du bilen. Jernbaneanverket må være på banen og ha en annen visjon enn det vi har sett til nå.

Sigrun svarer: Transportmodellberegninger viser at det må bli kortere kjøretid.

Kommentar: Går vi i takt i KVU Buskerudbyen? Er politikerne med i det Jernbanelaget gjør og planlegger?
Sigrun svarer: Jernbanelaget skal delta i KVU- prosessen. Hvis det ikke er nok med felles møter i prosjektet, er vi åpne for egne møter.

Kommentar: Virkelighetens verden er de prioriteringene vi ser i NTP- sammenheng.

Kommentar: Initiativet kommer fra Statens vegvesen og Jernbanelaget. Transport spiller stor rolle og vi må få folk reise kollektivt. Det virker som det kjøres to prosesser, en på veg og en på jernbane. Det bekymrer meg. Henger dette sammen? Vi må ha en helhetlig prosess der veg og jernbane ses i sammenheng. Vi må ha gode kollektivløsninger - det er vanskelig å forstå at det må ta så lang tid.

Kommentar: Det er kraftig befolkningsvekst i hele Østlands-området. Vi må ha mer trykk i Buskerudbyen for å møte dette. Vi må spille på lag og øke frekvensen på kollektivområdet.

Felles areal- og transportplan for Buskerudbyen

v/Tore Askim, Buskerudbyen

I byområdene forventer staten bysamarbeid – som i Buskerudbyen. KVU'en er en forutsetning for at vi skal lykkes med å få til en samferdselspakke fra 2014. Den andre oppgaven er Areal- og transportplanen. Samferdselspakken skal avløse belønningsordningen.

Areal- og transport-planen er en plan også for Statens vegvesen og Jernbaneverket: Er det behov for dobbeltspor eller krysningspor bør være med i en areal- og transportplan. Større vegsystemer går sine egne veier E134, rv. 23 i Lier, rv. 35 Hokksund – Åmot - Jevnaker.

Men dette er planer som vil påvirke transportsystemet i Buskerudbyen.

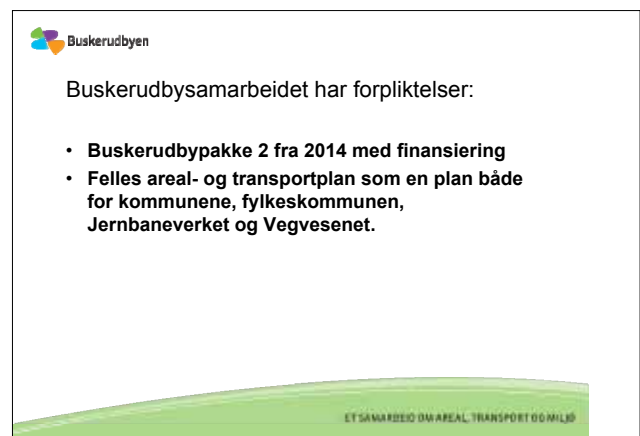
Først er det viktig å få fokus på tilbudet, de praktiske tingene kommer senere. Forsterke knutepunkter langs strekningen er et fokusområde. Dette gir Jernbaneverket en mulighet for å få bygd infrastruktur tidligere enn ellers planlagt.

Det må et spleiselag til for å få til tiltak; statlige midler, kommunale midler, fylkeskommunale midler, trafikantbetaling.

Finansieringsprosessen må gå parallelt der man ser på finansieringen av pakken – utredning av trafikantbetaling. Må ha en Stortingsproposisjon klar før 2014.

Framdriftsplanen for areal- og transportplanen- ferdig i 2012.

Vi må finne nye måter å jobbe på for å få resultater raskere enn ellers.



KVU for Buskerudbypakke 2 og prosessen fram til 2014

v/Prosjektleder Anne-Lise Sæther, Statens vegvesen

KVU Buskerudbypakke 2
og prosessen fram til 2014

14. mars 2011

Anne-Lise Sæther, Statens vegvesen Region Sør

Hva er KVU Buskerudbypakke 2?

- skal avklare prinsipielle løsninger for en mulig bypakke i Buskerudbyen (byområdet mellom Lier og Kongsberg)
- skal avklare forholdet mellom tiltak for vegsystemet, kollektivtransporten, sykkel, gående, restriktive tiltak for biltrafikken, stimulerende tiltak for kollektivtransporten og arealbruk/utbyggingsstrategier.
- en anbefaling om videre planlegging og valg av konsept for den videre prosessen.
- Prosesen og innholdet i utredningene gjennomføres i tråd med de krav som blir stilt gjennom rammeavtalen for ordningen med KS1 (ekstern kvalitetssikring).

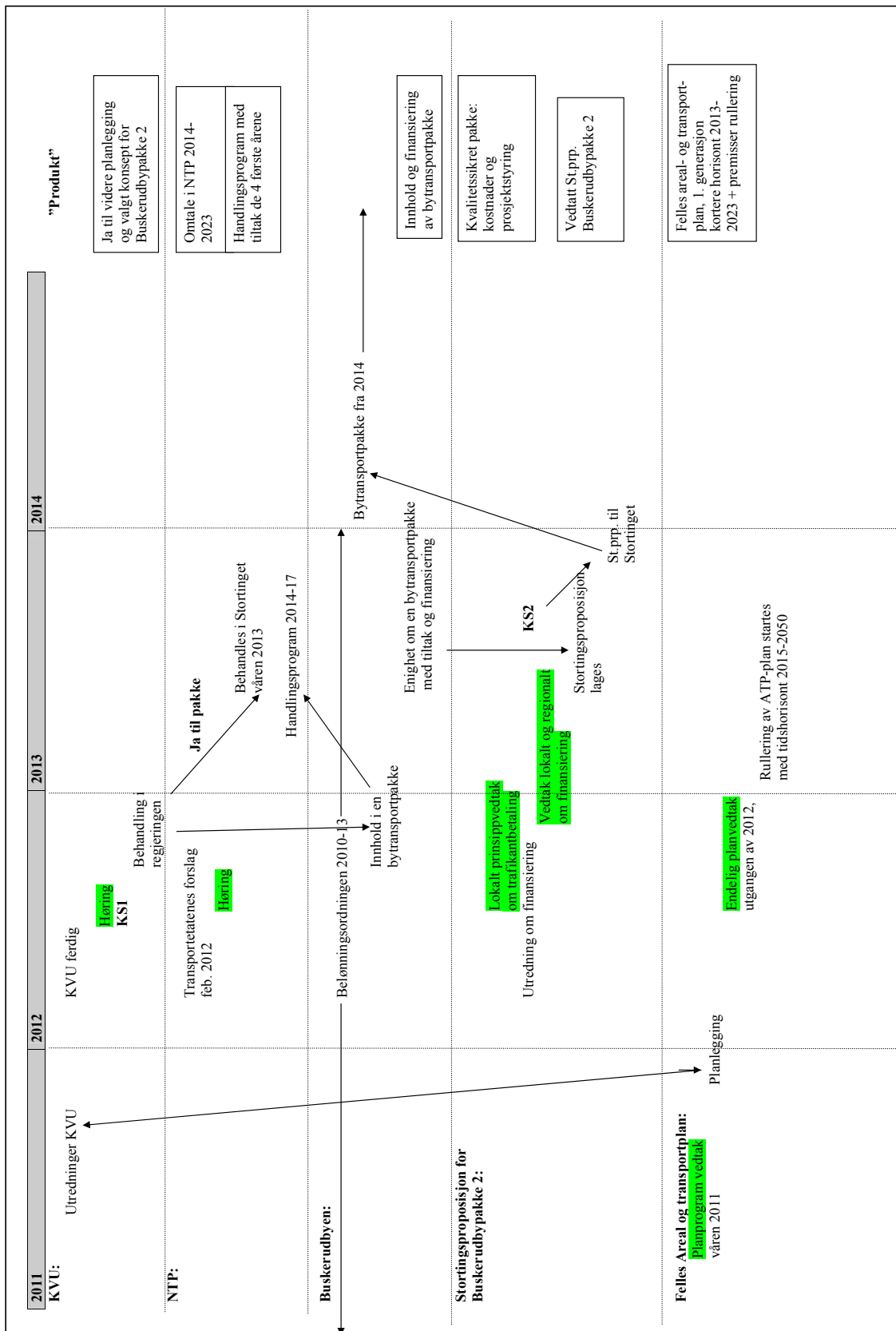
Geografisk avgrensning

Organisering

Framdriftsplan

Aktivitet	2011												2012											
	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	
1. Behovsanalyse	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■													
2. Konsepter	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■													
3. Mil og strategidokument	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■													
4. Overordnet kravdokument												■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
5. Alternativsanalyse																								
6. KVU-rapport til SD																								
7. Høring																								
8. KS1																								

Prosesen fram til 2014



Figuren viser hvilke prosesser som må samkjøres for å få en Buskerudbypakke 2 i 2014.



Gruppearbeid

GRUPPEARBEID 1:

- Hva er utfordringene og suksesskriteriene for koordinering mellom areal- og transportplanen, Jernbaneverkets planer og KVU'en?

Samtale i gruppa. Noter underveis. Pek på de viktigste faktorene. Presentasjon i plenum.

► Gruppe 1: Utfordringer:

- Mange baller i luften
- Samkjøre beslutningsprosessene i tid
- Åpenhet og innsikt i prosessene
- Pedagogisk framstilling
- For mange like arenaer

Kommentar gruppe 1:

Åpenhet og innsikt er viktig. – kommunisere det ut i verden. Det er viktig å ikke grave seg ned i detaljer, hold det på et regionalt nivå. Vi kan ikke prøve å løse alt nå. Skille kort sikt og lang sikt.

- Et regionalt/lokalt løp ⇔ et statlig løp
→Kunne vært felles
- Ikke grave seg ned i detaljer

Suksesskriterier:

- Felles premisser i utredningsarbeidet
- Omforente løsninger
- Ikke grave seg ned i detaljer
- Skille på kortsiktig og langsiktig plan

▶ **Gruppe 2:**

Utfordringer:

- KVU 1,2,3,4
- Felles mål
- Tid

Suksesskriterier:

- Samarbeidsavtale
- Effektive prosesser av Buskerudbyprosjektet
- Prioritering

▶ **Gruppe 3**

Utfordringer:

- Statens ambisjoner utydelige/svakt målbåret
- Ingen "mal" for samspill – innovasjon
- Ledelsesforankring stat!?
- Skape "sug"!

Suksesskriterier:

- Fremdrift er premiss!
- Krever prioriteringsvilje

▶ **Gruppe 4**

Utfordringer:

- JBV – ATP – KVU ?
- JBV: Grunnlag 2 spor til Kongsberg

Suksesskriterier:

- Felles mål/anbefaling i planprosessene

▶ **Gruppe 5**

Utfordringer:

- Fragmenterte prosesser
- Enighet blant partene
- Tidsaspektet en utfordring – for kort tid – utfordringer kommer samtidig

Kommentar gruppe 3

Deler de statlige etatene våre målsettinger? Er vi i en slags innovasjonssetting? Bekymret for framdriften for Kvu'en – Hvis Buskerudbypakke 2 ikke kommer med i NTP får det et dårlig rykte. Suksesskriterier: Man må levere!

Kommentar gruppe 4:

Hvis Bergensbanen tar av ved Sandvika og Sørlandsbanen går over Vestfoldbanen, da må vi vite det og lage et opplegg der jernbanen ikke får like stor betydning som det ser ut i dag.

Vi ser for oss at Jernbaneverket er et lokomotiv med tre vogner. Nå er det et lokomotiv der 3 vogner går hver sin veg.

Fra Sigrid Lerud:

Ringeriksbanen - den kommer
Sørlandsbanen: Det er ikke tatt noen beslutning om at Sørlandsbanen skal gå via Vestfoldbanen. Politikerne vil bli holdt orientert om hva som skjer.

Kommentar gruppe 5

Kommunalt selvstyre og fylkeskommunen. Oppgaven er å ivareta hele fylket – ingen skjevfordeling. Tenk utenfor kommunegrensen – ikke bare tenke på seg selv. Tilrettelegge for at innbyggerne skal få lyst til å bruke kollektiv.

Kommentar gruppe 8:

Største utfordring er å koordinere alle prosesser. Greie å holde fokus på det viktige, ikke blande seg opp i alle detaljer. Det er mulig å ta bussen fra Nedre Eiker til Drammen i dag. Man trenger ikke å stønne over parkeringsavgifter, man kan ta rutebilen hvis man vil. Suksesskriteriet: fokus på kollektivknutepunkt – må bygge opp rundt disse.

- Være konkrete nok
- Det kommunale selvstyre
- Finne forståelse blant folk flest
- Fylkeskommunens oppgave er å ivareta hele fylket – ingen skjevfordeling av midler
- Tenk utover kommunegrensene slik: "What's in it for me" – Ikke bare tenke på seg selv
- Tilrettelegge for at innbyggerne har lyst til å reise kollektivt

Suksesskriterier:

- Enighet blant partene
- Være konkrete nok
- Finne forståelse blant folk flest
- Tunge etater må jobbe sammen

▶ **Gruppe 6**

Utfordringer:

- Lokal forankring av statlige prosesser
- Oppnå og holde konsensus
- Indirekte demokrati er en utfordring
- Enkel kommunisering (til befolkningen) av hva Buskerudbyen er (og hvorfor)

Suksesskriterier:

- Alle 3 parter samarbeider
- JBV sterkere på banen
- Kommunene evner å se ut over kommunegrensene (også i et valgår)
- Lage et "over tid holdbart" konsept
- Lage en KVU som godkjennes av regjeringen

gen

▶ **Gruppe 7**

Utfordringer:

- Samordne flere parallelle prosesser
- Dra i samme retning
- Samordne ulike mål
- Samordne med nasjonale planvedtak (SVV-JBV) - Buskerudbyen
- Personellressurser i SVV og JBV (KVU-arbeid) i kommuner og i fylkeskommuner (fag)

Kommentar etter gruppepresentasjoner:

Vi må lage en KVU som er så knallgod at den godkjennes og at den blir valgt – jobbe sammen så man greier det. Et indirekte demokrati – skal forankre dette i kommunestyrene. Det er en utfordring. I tillegg må vi få det ut til befolkningen. Vi har en jobb å gjøre for å få befolkningen med på lag.

Kommentar etter gruppepresentasjoner:

Utfordringen ligger i tempo/framdrift. Befolkningen må se at det skjer noe i kommunene.

Kommentar etter gruppepresentasjoner:

Det springende punktet er Jernbaneverkets synspunkter. Det er viktig å være tydelige fra Jernbaneverkets side. Betrakt det som en bestilling hjem til Jernbaneverket .

Kommentar etter gruppepresentasjoner:

Det er viktig at man står felles om det prosjektet vi har, slik at man får et så godt produkt som mulig. Vi står sammen i Buskerudbyen!

Suksesskriterier:

- Samarbeidskultur
- Tempo/framdrift
- Forståelse for lokale, politiske prosesser
- Kommunikasjon, informasjon

▶ **Gruppe 8**

Utfordringer:

- Koordinering i tid
- Få på plass alternativer før innføring av restriktive tiltak
- Se og holde på de store linjene

Suksesskriterier:

- Holde prioritet og trykk på det faglige arbeidet
- Politisk og administrativ forankring
- Kontinuerlig framdrift knutepunkt og pendlerparkering

GRUPPEARBEID 2:

■ Hvilke interessenter er det viktig å ivareta i arbeidet med KVU for Buskerudbypakke 2?
(Markere de som er viktigst med rødt)

(Gruppe 2 er gått inn i andre grupper. Gruppe 4 og 5 har slått seg sammen)

▶ **Gruppe 1**

Interessenter:

- Innbyggere (utvalgte interesseforeninger (elevråd, mv)
- **Næringsliv, NHO**
 - o Transportorganisasjoner
- Pendlerforeninger
- **Handelsforeninger**
- LO
- **Naturvernorganisasjoner**
- Syklistenes landsforbund
- Bilorganisasjoner (NAF, KNA)
- Jordvern, landbruksorganisasjoner
- FFO (funksjonshemmedes fellesorganisasjon)

▶ **Gruppe 3**

Interessenter:

- Pendlere (inn/ut)
- NHO/LO
- Kongsberg nær og handelsk.
- Næringslivsforeninger
- Kongsberg næringspark
- Jordbruksforeninger
- Student/ungdomsorganisasjoner
- Naturvern
- NAF
- Syklistenes landsforbund
- Større lokale bedrifter
- Velforeninger/beboerforeninger
- Funksjonshemmedes råd/eldreråd
- Busselskap/drosje/NSB

▶ **Gruppe 4 og 5:**

Interessenter:

- Buskerudbyen
- Næringslivet:-organisasjoner
 - enkeltbedrifter
- Næringslivsforeninger
- Landbruk
- LO
- NHO
- Ungdom – vgs
- Røde kors
- NAF
- Kommuner
- Nabokommuner
- Fylkeskommuner
- Trafikkselskapene nsb
- Buskerud fylkeskollektiv
- Miljøorganisasjoner
- Skolene, FAUene
- Funksjonshemmende fellesorg.
- Pendlerforening
- Syklistenes landsforbund
- Pensjonistforeninger
- Grendelag/velforeninger

▶ **Gruppe 6**

Interessenter:

- Næringsliv
- Pendlere
- Barnefamilier
- Logistikkvirksomhet
- Grende- bydelsutvalg
- Media
- Miljø/klima (representert ved miljøorganisasjoner)
- Ungdom
- Transportselskapene

▶ **Gruppe 7**

Interessenter:

- LO
- NHO
- Næringsrådene 3
- DNF – Drammen
- Kongsberg handel- og næringsforening
- NAF
- Pendlerforening
- Ungdom (skoleelever)
- Nettbuss
- Timeekspresen
- NSB
- Transportbedriftenes fellesforbund
- Buskerud kollektivtrafikk
- Flytoget
- Handels- og serviceforum
- Store kjøpesentra
- Naturvernforbundet
- Natur og ungdom
- Syklistenes landsforbund
- Funksjonshemmedes forening
- Samarbeidspartnere i Buskerudbyen
 - o 5 kommuner
 - o BFK
 - o FM
 - o SVV
 - o JBV
 - o KV

▶ **Gruppe 8:**

Interessenter:

- NAF/bilorganisasjoner
- **Næringslivsforening**
- **Pendlere/pendlerforeninger**
- NHO
- LO
- Naturvernforbundet
- **Transportselskapene**
- Havnevesenet
- Bilbaserte kjøpesentre
- Handelsforeninger
- Velforeninger/grendeutvalg
- Idelle lag & foreninger

■ **Hvilke behov har interessentene for utvikling av transportsystemet?**
(Gruppe 2 er gått inn i andre grupper. Gruppe 4 og 5 har slått seg sammen)

▶ **Gruppe 1:**

Interessentenes behov:

- Redusert støy- og partikkelutslipp
- Attraktive steder å drive næring i
- Attraktive steder å bo i
- Lokalisering knutepunkt ↔ næring:
Må være kort
- Korte overganger
- Få brudd i reisemåten/transport,
Punktligheit, sanntidsinfo
- Økte buss- og toggavganger
- Trygghet for myke trafikanter
- Kortere reisetid for kollektivtransport
- Effektiv transport for gods, næring
fritidsreisende
- Flere gang- og sykkelveier
- Bedre sykkelparkering

Kommentar:

Prispolitikk: Enten betaler man av egen lom-
mebok eller så betaler man over skattede-
delen. At billettprisene skal være billige er for
enkelt

Kommentar:

Det er dyrere å bruke kollektiv mellom kom-
munene enn internt i kommunene. Dette fører
til at man ikke bruker kollektivtransport.

Kommentar:

Parkering ved kollektivknutepunkt veldig
viktig.

Kommentar:

Viktig med korte overganger mellom ulike
transportformer: Busstasjonen bør ligge på
trappa til jernbanestasjonen.

▶ **Gruppe 3:**

Interessentenes behov:

Pendlere: (studenter, ungdom, resten)

- frekvens – kapasitet
- punktlighet – sømøshet
- tidsbruk – lave billettpriser

Næringsliv/kompetanse:

- Rask framkommelighet
- Økt konkurransekraft
- Betalingsvilje
- Robusthet

Myke trafikanter:

- egne gang- og sykkelveger
- trygghet
- universell utforming

Natur:

- lave utslipp
- minimalt arealbruk
- prioritet til kollektiv

▶ **Gruppe 4 og 5:**

Interessentenes behov:

Vekst – verdiskaping – levekår – miljø:
godt transportsystem

Næringslivets transportbehov:

- Teknologiparken Kongsberg
- God transportflyt
- Lavt støynivå
- Lite forurensing

(også for lokalsamfunn)

Rask framkommelighet

Forutsigbarhet/frekvens

Pris

Sømløst billettsystem

Samtidsinfo

Infrastruktur

Trygg skoleveg (barn)

Skole/fritid – ungdom

Helårssyklisten

Kommentar:

To ting viktige ting i Buskerudbyen: - To ting er viktige i Buskerudbyen: - Regionforsterking og trygghet. Et samfunn som tar hensyn til individet.

Spørsmål til Eva Preede om behovene ser bra ut.

Eva Preede svarer: Behovene ser bra ut – viktig å legge vekt på det som er spesielt hos dere. De som skal prioritere vil velge de som har de viktigste behovene.

▶ **Gruppe 6:**

Interessentenes behov:

Befolkning/arbeidstakere

- o "kortreist hverdag"
- o Enkel, tilgjengelig, rimelig, regelmessig kollektivtransport
- o Folkehelseperspektivet

Næringslivet = arbeidstakernes behov

- o Fremkommelighet for alle
- o Effektive godsløsninger

Trafikksikkerhet

Miljø

- o Mindre utslipp
- o Mindre ressursbruk

▶ **Gruppe 7:**

Interessentenes behov:

Rask framkommelighet → alle

Forutsigbarhet

- Brøyting
- Regularitet
- Info om hendelser

Komfort → alle

Sikkerhet → alle

God kopling mellom transportformene buss/

tog, sykkel/buss/tog, bil/tog/buss → alle

Enkelt og oversiktlig kollektivsystem

Enkle betalingsystemer og akseptabel pris

→ buss/togbrukere

Redusert miljøbelatsning (CO₂, NO_x, støy

Utnytte reisetiden

Bruke reisen til trim

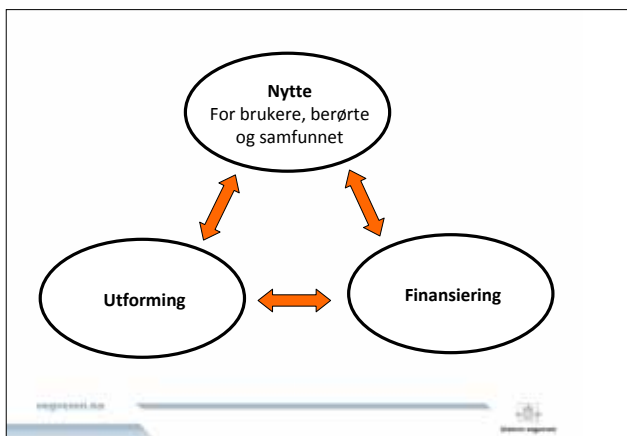
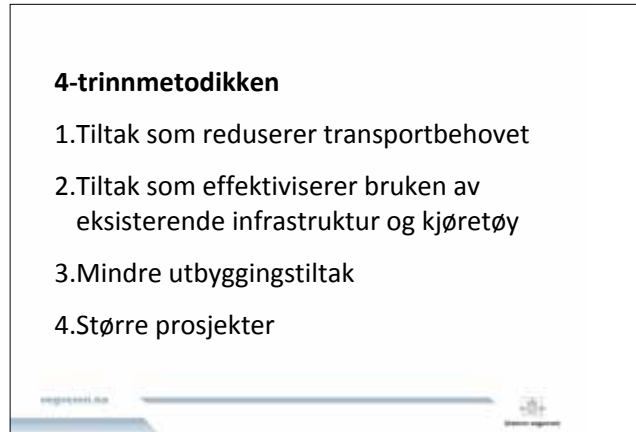
▶ **Gruppe 8:**

Interessentenes behov:

- Til og fra jobb
 - o Raskt
 - o Punktlig
 - o Fornuftig pris
- Parkering v/knutepunkter
- Levering av varer og tjenester
 - o Effektivitet
 - o Framkommelighet
- Klima
- Fysisk aktivitet (gå/sykle)

Hvilke hensyn er viktige å ivareta i utviklingen av konsepter?

v/Gunnar Ridderstrøm, Statens vegvesen



GRUPPEARBEID 3:

■ Hvilke hensyn er viktige å ivareta i utviklingen av konsepter? Drøfting med utgangspunkt i 4-trinnsmetodikken og modeller for utvikling av konsepter.

Trinn 1

Tiltak som kan transportbehovet og valg av transportmiddel

Trinn 2

Tiltak som gir effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur

Trinn 3

Begrensede utbyggingstiltak

Trinn 4

Større ombygginger eller ny trasé

▶ Gruppe 1

Trinn 1

- Styrke eksisterende knutepunktsfunksjoner
- Fortette
- Mangfoldig næringsliv nær bosted
< handel leverandør ABCDE

Trinn 2

- Pendlerparkering
- Effektive matepunkter til regionale knutepunkt
- Fortetting rundt knutepunkt
- Økte avganger, sanntidsinformasjon
- Stive ruter
- Bilrestriktive tiltak
 - parkering
 - køprising
 - høyere pris på korte avstander

Trinn 3

- Kollektivtraseér
- Kryssløsninger (tog) = krysningsspor
- G/S-veier
- Sykkelparkering. Parkeringshus

Trinn 4

- Nye tog traseer
- Få lagt gjennomgangstrafikk utenom tettstedene

▶ Gruppe 3

Trinn 1

- Hyppigere kollektivavganger
- Parkeringspolitikk park & ride
- Rushtidsavgift
- Fortetting – arealbruk – knutepunkt
- Lavere kollektivpriser
- Bedre framkommelighet for buss

Trinn 2

- Hyppigere kollektivavganger
- Bedre framkommelighet for buss
- Sanntidsinfo – sømløshet
- Mer effektive betalingssystemer
- Matebusser

Trinn 3

- Stasjonsstruktur + tilrettelegging
- Parkeringsplasser utbygging
- Kollektive knutepunkter
- Gang/sykkelveier
- Kollektiv traseér

Trinn 4

- Dobbeltspor
- Ny trasé E134
- Rv. 23 + E18
- Drammen havn (til Holmen!!)

▶ Gruppe 4 og 5

Trinn 1

- Trafikantbetaling
- P-avgifter
- Arealbruk – gjeldende + framtidig
- Arb. Intensive arb.plasser v/kollektiv-knutepunkt

Trinn 2

- Kameratkjøring, leddbuss
- Overganger/sømløst, pendlerparkering
- Fulle opp tog/buss, bedre kollektivtilbud
- Signalprioritering buss

Trinn 3

- Pendlerparkering
- Gang- sykkeltiltak
- Egne busstraseér
- Krysningsspor jernbane
- Oppgradering stasjonsområdene

Trinn 4

- Dobbeltspor, ny trasé jernbane
→ Kongsberg
- 4-felts motorveg Drammen – Kongsberg
- Ny godsterminal

Nytte for samfunnet:

- o Levende lokalsamfunn/Miljø
- o Effektivitet
- o Livskvalitet
- o Konkurransedyktighet
- o Verdiskaping
- o Folkehelse

Utforming av Transportsystemet

- o Helhet!

▶ Gruppe 6

Trinn 1

- Sømløst
- En billett uansett hvor du skal
- Kortreist hverdag → hjemmekontor, knutepunkt – allsidige
- Universell utforming

Trinn 2

- Takling av transport

Trinn 3

- Krysningsspor for 2x timen
- Effektivisere busstraseér/ reserveerte?
- Sykkelveier, sykkelparkering (låst og under tak)

Trinn4

KVU tilstrekkelig for å velge "full jernbane-utbygging" = dobbeltspor Drammen - Kongsberg

▶ Gruppe 7

Trinn 1

- Mål for ATPlanen er en arealutvikling som legger til rette for bruk av kollektivtrafikk
- Prinsipper for biltrafikkhindrende tiltak

Trinn 2

- Videreføring av tiltak i handlingsprogrammet for Bypakke1/ belønningsordningen
- Forsterket drift og vedlikehold av bil- og sykkelveier
- 2 tog i timen Drammen – Kongsberg (Hokksund?)
- Trafikantbetaling
 - o bussbetaling/tog
 - o bil
 - rushtidsavgift
 - betalingsnitt
 - parkering

Trinn 3

- Forbedret Hokksund stasjon og forbedret Mjøndalen stasjon
- Nødvendig dobbeltsporstrekninger Drammen – Mjøndalen – Hokksund og krysningsspor Hokksund – Kongsberg
- Bygging av delstrekninger kollektiv-/ kombifelt for buss eventuelt buss/ næringstransport
- Kryssutbedringer
- Ny Mjøndalsbru

Trinn 4

- Dobbeltspor til Kongsberg og ny trasé fra Darbu til Kongsberg
- Bussmetrotrasé fra Drammen til Kokstadelva
- Nye Lierstranda stasjon
- Rv. 23
- E134 forbi Kongsberg

▶ Gruppe 8

Trinn 1

Kommentar: valg av transportmiddel → VESENTLIGST Tilrettelegging/ overgang til kollektivtransport + gang/sykkel

- Restriksjoner
 - Først positive tiltak
 - Nytte/kostanalyse

Trinn 2

- Utvide bussnett (arbeidsplasser)
- Samordna ruter/korrespondanse

Trinn 3

- Gang- og sykkelstier
- Pendlerparkering (bil & sykkel)
- Kollektivfelt

Trinn 4

- Dobbeltspor
- Bybane
- Påkobling E134, rv. 35, Åsen, E18/rv. 23

Gruppe: ①

4-trinnsmetodikken:

Trinn 1: Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel

*Styrke eksisterende transportfunksjoner
Tilrette
Kommunale
Nærbytransporter < fordel
Tilrette for sykkel*

Trinn 2: Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøy

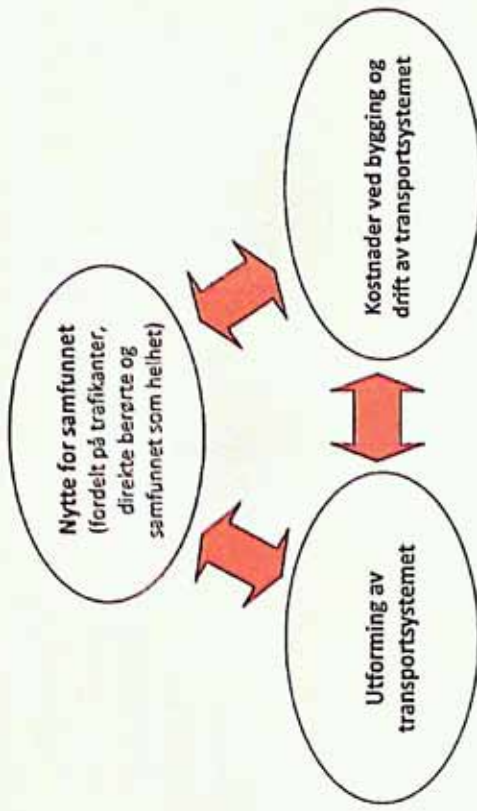
*Redusere køer
Lytte kapasitet til private leietilgjengelighet
Tilrette for mer effektiv bruk
Overta drift av private transportmidler
Fleksible tilrette < tilrette for sykkel
Kollektivtransport*

Trinn 3: Begrensede utbyggingstiltak

*Kapasitet (fag) tilgjengelighet
Sykkel
Tilrette for sykkel*

Trinn 4: Større ombygginger eller ny trasé

*Bye bystaser
F: bytting av transportstasjon
Tilrette for sykkel*



Gruppe: 3

4-trinnsmetodikken:

Trinn 1: Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel

- bygge nye kollektivlinjer
- parkeringsplasser - park og nye rødt
- rase tilleggsstift
- forsterke nærbutikk - servicepunkt
- legge bussstopp
- busser fra nærbutikk til busst

Trinn 2: Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøy

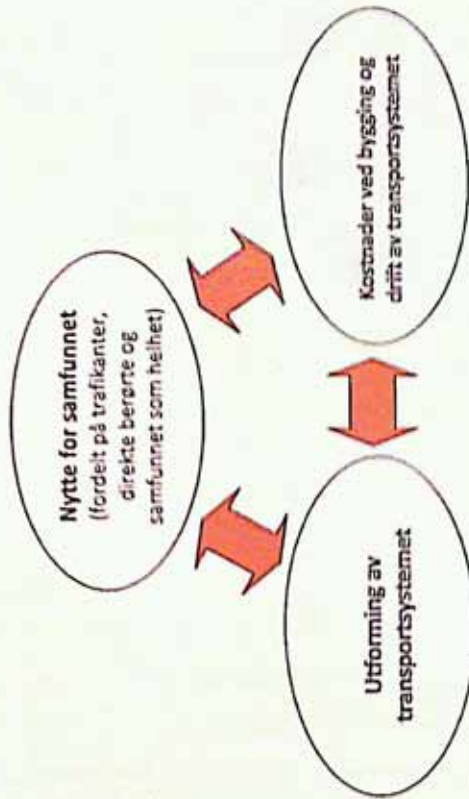
- utnyttelse av eksisterende infrastruktur
- bedre utnyttelse av eksisterende kjøretøy
- bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur
- bedre utnyttelse av eksisterende kjøretøy
- bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur

Trinn 3: Begrensede utbyggingstiltak

- utbyggingstiltak - eksisterende
- utbyggingstiltak - eksisterende
- utbyggingstiltak - eksisterende
- utbyggingstiltak - eksisterende
- utbyggingstiltak - eksisterende

Trinn 4: Større ombygginger eller ny trasé

- eksisterende
- eksisterende
- eksisterende
- eksisterende
- eksisterende



Gruppe: 4/5

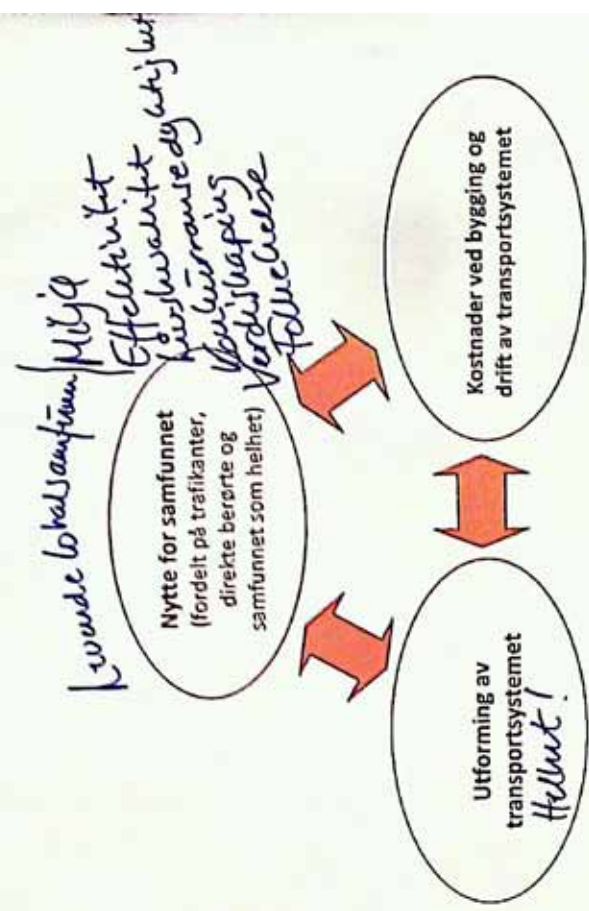
4-trinnsmetodikken:

Trinn 1: Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel
Traktorkonstellering
Arbeidsbruk - gjeldende + fremtidig
Arbeidsbruk - arbeidsplass / daglige gjøremål
Arb. internt i arb. plasser / kollektivknøttestrekk

Trinn 2: Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøy
Konsekvent kjøring i ledet buss
Overgang / stoppe, pendlerparkering
Fylle opp tross / buss, bedre kollektivtilbud
Signalprioritering buss.

Trinn 3: Begrensede utbyggingstiltak
Pendlerparkering i Gang / Sykkeltute,
egne busstrasjer, p-plasser
Kryssingsoper ferrebane, oppgradering stasjon /
overkøbene!

Trinn 4: Større ombygginger eller ny trasé
Dobbelspor, ny trasé ferrebane - Kongsberg
4-felts motorvei Drammen - Kongsberg?
Ny godsterminal



Gruppe: 6

4-trinnsmetodikken:

Trinn 1: Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel

*«Som i 6/10»
«En billett» var det hvor du skal
«Kortriks i arbeid» «lyse marker, knus på det alle delige
«Universell utforming»*

Trinn 2: Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøy

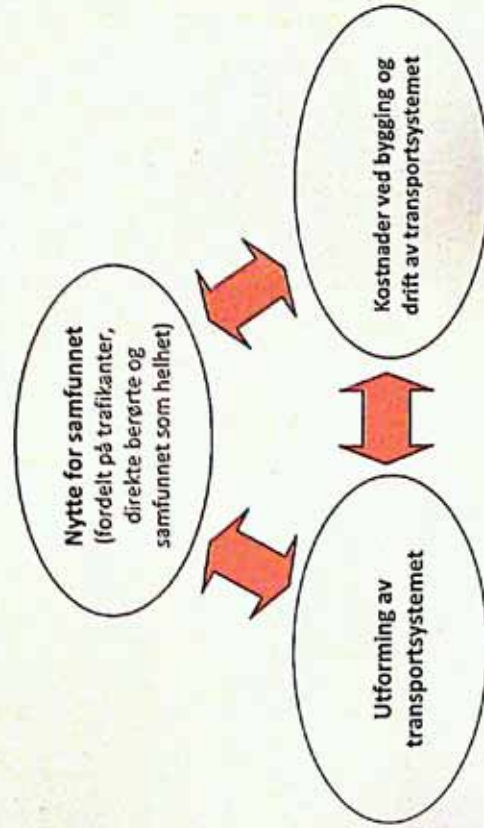
Tilbring av transport

Trinn 3: Begrensede utbyggingstiltak

*«Krysningsspor for 2x timer
«Effektive bussfaser» «sammenheng?»
«Sykkel veiar, sykkelparkering (båt og under tek)*

Trinn 4: Større ombygginger eller ny trasé

*«All tilstrekkelig for å velge» full jernbaneutbygging
«= dobbel spor Drammen - Kongsvær»*



Gruppe: 8

4-trinnsmetodikken: *Arcalplan*

Trinn 1: Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valg av transportmiddel

Restriksjonen
 - *fartsp. pos. kl. kl.*
 - *nytte/kostanalyse.*

Trinn 2: Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøy

Utvide bussnettet (arbeidsglasser)
Samordna ruter/korrespondanse

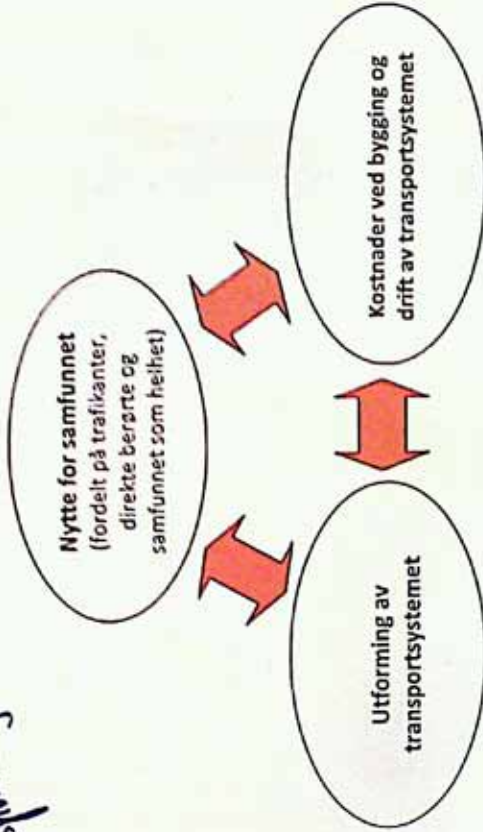
Trinn 3: Begrensede utbyggingstiltak

Gang- og sykkelstier
Parkeplanering (bil & sykkel)
Kollektivfelt

Trinn 4: Større ombygginger eller ny trasé

Dobbeltspor Pålshov E134
- Rv 30
Bybane
- Aasen
- E18 / Rv 23

Et koll. trepunkt + grunn/hvittel
riktighetsinn / utnyttelse
AV EIGENTILST!



Oppsummering og avslutning fra prosessleder

1. Takk for innsatsen

Prosjektleder og prosessleder takket for innsatsen.

Alle innspill vil bli tatt vare på og bearbeidet videre. Det skrives referat fra møtet som vil bli sendt ut til alle møtedeltakerne. Referatet blir også lagt på KVU prosjektets nettside.

Evaluering av oppstartsmøtet

Vedlegg:

Deltakerliste

ATM-rådet:

Fylkesordfører Roger Ryberg, Fylkeskommunen, leder
Ordfører Ulla Nævestad, Lier (til ca. kl. 16)/Per Hægstad (fra kl. 16.30)
Ordfører Tore Opdal Hansen, Drammen
Ordfører Elly Th. Thoresen, Nedre Eiker
Ordfører Ann Sire Fjerdingsstad, Øvre Eiker
Ordfører Vidar Lande, Kongsberg

Lise Løff, fylkeskommunen
Morten Eriksrød, fylkeskommunen
Britt Homstvedt, fylkeskommunen
Nils Petter Undebakke, fylkeskommunen

Tone E. Svendsen, Lier
Mathias Dannevig, Lier
Knut Eilert Sørnes, Lier

Johan Baumann, Drammen
Freddy Hoffmann, Drammen
Rune Kjeldsen, Drammen
Arne Martinsen, Drammen

Bent Inge Bye, Nedre Eiker
Turid S. Thomassen, Nedre Eiker
Kaare Fredriksen, Nedre Eiker
Tor Orsteen, Nedre Eiker

Elisabeth Uggen, Øvre Eiker
Bente M. Skårdal Kleven, Øvre Eiker
Tor Kenneth Talmo, Øvre Eiker
Kristoffer Røren, Øvre Eiker

Gro Sel Tveito, Kongsberg
Ellen Korvald, Kongsberg

ATM-utvalget:

Gunnar Lien, fungerende regionvegsjef Statens Vegvesen

Adm. styringsgruppe:

Bengt Nystrøm, rådmann Nedre Eiker kommune
Hans Jan Håkonsen, avdelingsdirektør Statens Vegvesen
Runar Schau Carlsen, ass.Fylkesmann
Astrid Sommerstad, rådmann Kongsberg kommune
Øyvind Hvidsten, rådmann Øvre Eiker kommune

Fagrådet:

Arild Eek, Drammen kommune
Morten Lauvbu, Øvre Eiker kommune
Gro Ryghsether Solberg, Buskerud fylkeskommune
Anders Hagerup, Statens Vegvesen
Tore Askim, Buskerudbyen (leder)

Andre:

Sigrud Lerud, Jernbaneverket
Jorunn Trømborg, Buskerudbyen
Frode Graff, Buskerudbyen
Kari Solberg Økland, Buskerudbyen

Arrangører:

Gunnar Ridderstrøm, Statens vegvesen
Eva Preede, Statens vegvesen
Tore Solberg, Statens vegvesen
Bente Espeseth, Statens vegvesen
Inger Kammerud, Statens vegvesen
Anne-Lise Sæther, Statens vegvesen



Statens vegvesen



Jernbaneverket



Buskerudbyen