

# Notat

Dato: 14. mars 2013

## Utvikling av lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke 2 Oppsummering fra Storaas 14. og 15. februar 2013

Til: Folkevalgte i Buskerudbykommunene og fylkeskommunen

Fra: Sekretariatet i samarbeid med rådmennene

### Innhold

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og hensikt.....</b>	<b>2</b>
1.1	Hensikt med notatet.....	2
1.2	Bakgrunn.....	2
<b>2</b>	<b>Mål for Buskerudbypakke 2.....</b>	<b>3</b>
2.1.	Mål for BBP2.....	3
<b>3</b>	<b>Tiltaksområder i BBP2.....</b>	<b>5</b>
3.1	Togtilbud og jernbaneutvikling.....	5
3.2	Buss – drift.....	6
3.3	Buss – investeringer.....	6
3.4	Vegtiltak.....	7
3.5	Sykkel.....	8
3.6	Gåing.....	8
3.7	Utvikling av kollektivknutepunkter.....	8
<b>4</b>	<b>Fra “bruttoliste” til forslag til BBP2 fordelt over 15 år.....</b>	<b>9</b>
	<b>Vedlegg 1: Tiltaksområder og tiltak med kostnadsoverslag.....</b>	<b>11</b>
1.	Jernbane og togtilbud.....	11
2.	Drift buss.....	11
3.	Investeringer for buss i vegsystemet.....	12
4.	Vegtiltak.....	12
5.	Sykkel.....	14
6.	Gåing.....	14
7.	Kollektivknutepunktsutvikling.....	15

## **1 Bakgrunn og hensikt**

### **1.1 Hensikt med notatet**

Notatet gir en oppsummering av drøftingsmøte om Buskerudbypakke 2 på Storaas 14. og 15. februar 2013 mellom Buskerudbykommunene og fylkeskommunen. Notatet gir innspill til videre arbeid og redegjør for gjenstående avklaringsbehov for å etablere et omforent lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke 2.

Det lokale / regionale forslaget til BBP2 vil være et felles grunnlag for forhandlinger med staten ved Samferdselsdepartementet om endelig etablering av en helhetlig samferdselspakke for Buskerudbyen.

Notatet er et grunnlag for videre drøftinger i den enkelte kommune og fylkeskommune om utvikling av lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke.

I vedlegg 1 er flere aktuelle tiltak i Buskerudbypakke 2 med kostnader gjengitt. Dette var et grunnlag for drøftingene og prioriteringer av tiltak på Storaas. De fleste kostnadstall i oppsummeringen har en feilmargin på +/- 40%. Noen tall kan være enda mer usikre.

### **1.2 Bakgrunn**

Utvikling av lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke 2 (BBP2) er en oppfølging av samarbeidsavtalen for Buskerudbyen og nylig vedtatt Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23. Prinsippvedtak om trafikantbetaling i juni 2013 (etter gjeldende tidsplan) vil være en oppfølging av avtalen med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler for perioden 2010-13.

Pågående statlige prosesser med Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2 (KVU for BBP2), Mulighetsstudie trafikantbetaling og Nasjonal transportplan 2014-23 vil gi et ytterligere kunnskapsgrunnlag for lokal / regional prosess og videre arbeid med utvikling av Buskerudbypakke 2 i 2013.

Ved et evt. positivt prinsippvedtak om trafikantbetaling i juni 2013 vil en mer detaljert bompengeutredning kunne starte opp. Først når en detaljert bompengeutredning foreligger fra Statens vegvesen, vil kommunene og fylkeskommunen endelig ta stilling til om trafikantbetaling skal etableres i Buskerudbyen og hvilke tiltak trafikantbetaling skal bidra til å delfinansiere sammen med statlige bidrag og annen finansiering.

## 2 Mål for Buskerudbypakke 2

### 2.1. Mål for BBP2

Alternative målformuleringer for Buskerudbypakke 2 fremgikk av utsendte dokumenter forut for drøftingsmøtet på Storaas.

Disse målene gjengis under:

Når det gjelder mål for / innhold i BBP2, så kan dette formuleres på flere måter, men følgende momenter foreslås som sentrale i en målformulering:

- BBP2 bidrar til å realisere visjonen om at Buskerudbyen skal bli en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av nasjonal interesse
- BBP2 bidrar til å nå målsettingene i Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 bla. følgende:
  - Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere
  - Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner.
  - Mål for miljø- og klima skal ivaretas
  - Planen skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at veksten i persontransport i byområdene må tas med kollektivtransport, sykkel og gange
  - Dobling av andel kollektivreiser, dobling av andel syklende, økende andel gående, minst 10 %-poeng reduksjon i andel bilreiser innen 2023
- BBP2 bidrar til oppfyllelse av mål i KVV for BBP2: Samfunnsålet for KVV Buskerudbypakke 2 er: Innen 2040 skal transporttetterørselen i Buskerudbyen håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte.
  - Følgende effektmål er valgt for konseptvalgutredningen:

	EFFEKT MÅL		
	MILJØVENNLIG		EFFEKTIVT
	Effektmål 1	Effektmål 2	Effektmål 3
<b>Kort sikt (2024)</b>	Antall personer som velger kollektive miljøvennlige transportmidler i 2024 (gå, sykle, buss og tog) skal øke med 10 %-poeng fra dagens nivå (fra 33% til 43 % av alle reiser)	CO <sub>2</sub> -utslippene i Buskerudbyen skal være på samme nivå i 2024 som i 2010. CO <sub>2</sub> -utslippene måles gjennom trafikkarbeidet.	Antall kilometer vegnett med kritisk kapasitets-belastning eller overbelastet kapasitet skal ikke øke frem til 2024.
<b>Lang sikt (2040)</b>	Antall personer som velger kollektive miljøvennlige transportmidler i 2040 (gå, sykle, buss og tog) skal øke med 20 %-poeng fra dagens nivå (fra 33% til 53 % av alle reiser)	Trafikkarbeidet i Buskerudbyen skal være på samme nivå i 2040 som i 2010. CO-utslippene måles gjennom trafikkarbeidet.	Antall kilometer vegnett med kritisk kapasitets-belastning eller overbelastet kapasitet skal ikke øke frem til 2040.

Til ATM-rådets møte i mai 2012 ble etterfølgende forslag til mulig overordnet mål for BBP2 lansert. Dette forslaget var inspirert av det vellykkede regionale samarbeidet som en

delegasjon fra Buskerudbysamarbeidet fikk presentert på studieturen i Gøteborg i april 2012.

En oversatt og noe omskrevet versjon av overordnet målsetting for det Västsvenska paketet:

- *Buskerudbyen skal være en attraktiv, bærekraftig og voksende region, nå og i fremtiden. Buskerudbypakke 2 er en serie investeringer i infrastruktur for gående og syklende, kollektivtransport, jernbane, samt veier for xx milliarder kroner. De skal bidra til å skape et større arbeidsmarked og fremme sysselsetting og vekst. Investeringene skal også bidra til å bremse veksten i biltrafikken, negativ innvirkning på miljøet og redusere sårbarheten i veisystemet. Pakken inneholder også driftsmidler for buss rettet mot å doble antall reiser med kollektivtransport innen 2023.*

### **Før Storaas ble det bl a gitt følgende innspill til målformuleringene for BBP2:**

- Mål i BBP2 må ta utgangspunkt i politisk vedtatt AT-plan (2013 – 2023), men tilpasses et tidsperspektiv til 2030 (pakkas varighet).
- Forutsetningene for de foreslåtte mål må være at et forbedret kollektivtilbud (tog og buss) må være på plass før de biltrafikkreduserende tiltak i form av trafikantbetaling igangsettes.
- Forutsetningene for de foreslåtte mål må være at de større riksvegprosjektene kan la seg gjennomføre.
- På hvilken måte effektmålene i KVVU for BBP2 skal legges til grunn må avklares nærmere.

### **På Storaas ble følgende innspill gitt:**

- Målformuleringen bør kommunisere at vi har mål om enkle og gode løsninger for å reise, ikke ha mål som fokuserer på vekst
- Vi trenger også å ha med pendlerparkering i målformuleringen, evt kollektivknutepunkter med pendlerparkering / gode overgangsmuligheter for alle trafikantgrupper.
- Vi trenger et byområde med kapasitet for ulike trafikantgrupper.
- Vi bør formulere oss slik at mål er lett å forstå for folk flest.

### 3 Tiltaksområder i BBP2

I alt 7 tiltaksområder er foreslått å inngå i en helhetlig samferdselssatsing for Buskerudbyen. I tillegg ble det på Storaas foreslått et mulig 8. tiltaksområde; drift og vedlikehold av infrastruktur, f eks vinterdrift av infrastruktur for kollektivtransport, sykkel og gåing.

**Oppsummering fra Storaas:** Følgende syv tiltaksområder bør inngå i BBP2:

1. **Togtilbud;** investeringer i jernbaneinfrastruktur og stasjonsutvikling
2. **Drift av buss;** styrket rutetilbud og nytt pris- og sonesystem for kollektivtransport
3. **Investeringer buss;** bl a bedre framkommelighet for buss i vegnettet
4. **Veginvesteringer;** både riksveger og veger av lokal / regional betydning
5. **Investeringer for sykkel;** bl a sammenhengende nett i alle kommuner
6. **Investeringer for gåing;** bl a tiltak i alle kommuner
7. **Investeringer i kollektivknutepunkter;** inkludert tilrettelegging for pendlerparkering

#### **Gjenstående avklaringsbehov:**

Det må avklares om drift av infrastruktur skal innarbeides i hvert av de andre tiltaksområdene der det er relevant eller om det skal være et eget tiltaksområde?

I det etterfølgende gjennomgås status for ønskede prioriteringer innenfor tiltaksområdene innenfor en økonomisk ramme på kr 20 mrd over 15 år (2016-2030), jfr oppsummering av forslag gjennomgått i plenum på Storaas.

Den endelige økonomiske rammen for BBP2 vil måtte avklares senere, jfr oppsummering av gjenstående avklaringsbehov i kapittel 4. Viktige variable er bl a størrelsen på statlig andel til BBP2, valgt konsept for trafikantbetaling med tilhørende inntekspotensial, størrelsen på andre finansieringsbidrag og tidsperspektiv for pakken (15 år eller mer).

I det etterfølgende er det ved gjennomgang av de 7 tiltaksområdene gjort avrundinger av kostnader for foreslåtte tiltak. For mer konkrete kostnadsoverslag for hvert enkelt tiltak innen tiltaksområdene, se vedlegg 1.

#### **3.1 Togtilbud og jernbaneutvikling**

Jernbanen er en fremtidsrettet, kapasitetssterk, effektiv og miljøvennlig transportform som, når tilbudet er ferdig utviklet, vil kunne binde sammen prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen og binde sammen Buskerudbyen med et større bolig- og arbeidsmarked på Østlandet. I alt vil foreslåtte tiltak i "bruttolista" for utvikling av togtilbud og jernbaneutvikling kunne omfatte i størrelsesorden 8,2-12,3 mrd kr. På Storaas ble det uttrykt forståelse for at alle disse tiltak ikke ville kunne la seg gjennomføre innenfor en 15-årsperiode med de økonomiske forutsetninger (ca 20 mrd kr) som var lagt til grunn for drøftinger om prioriteringer.

**Oppsummering fra Storaas:** Følgende tiltak bør prioriteres i Buskerudbypakke 2:

- **Trinn 1:** Investeringer som muliggjør etablering av styrket togtilbud; to tog i timen til Hokksund, sammen med stasjonsopprusting av Mjøndalen og Hokksund. Etablering av togstopp på Gomsrud i Kongsberg for betjening av Teknologiparken. (Samtidig bør det arbeides for reetablering av direkte

togforbindelse mellom Lier / Brakerøya og Gardermoen). Økonomisk ramme: Ca kr 0,8 - 1,2 mrd

- **Trinn 2:** Etablering av togtilbud to tog i timen til Kongsberg i eksisterende trase. Ca kr 0,5 – 2,7 mrd
- **Trinn 3:**Etablering av ny stasjon i Lier (Lierstranda). Økonomisk ramme: Ca kr 0,5 mrd

Forutsatt at det gjennomføres tiltak som kan bidra til etablering av to tog i timen til Kongsberg, kan dobbeltspor /ny trase mellom Hokksund og Kongsberg gjennomføres på senere tidspunkt / i BBP3 (etter 15 år / 2030).

Opprusting av Drammen stasjon inkl nytt signalanlegg forutsettes prioritert som en del av den nasjonale IC-satsingen og sammen med etablering av dobbeltspor for Vestfoldbanen fra Drammen.

### **Gjenstående avklaringsbehov:**

På Storaas ble det uttrykt at jernbanetiltak må inngå i samferdselssatsingen i Buskerudbyen som angitt ovenfor. Om dette skjer innenfor eller utenfor det som endelig defineres som BBP2 er ikke nødvendigvis avgjørende. Forutsetningen er da at dette er et statlig ansvar og som uansett kommer til å bli fullfinansiert av staten, slik det er i Oslo og Akershus (Oslopakke 3), men dette må avklares senere.

### **3.2 Buss – drift**

For å nå målsettingen om at andel reiser med kollektivtransport skal doubles innen 2023, må kollektivtransportens konkurranseevne styrkes. På Storaas var det enighet om at busstilbudet må styrkes, som det kollektive transportmiddel med størst potensiale for å frakte mange passasjerer internt i Buskerudbyen. Tre alternative ambisjonsnivåer for satsing ble lagt fram til drøfting på Storaas, jfr vedlegg 1.

**Oppsummering fra Storaas:** Det bør legges opp et høyt ambisjonsnivå for tiltaksområdet:

Følgende tiltak er sentrale mht styrking av busstilbudet og bør inngå i BBP2:

- Styrket rutetilbud med høyt ambisjonsnivå og som gir grunnlag for å nå målsettingen om å doble andelen kollektivreisende innen 2023. Økonomisk ramme: Ca kr 2 mrd samlet for 15 år (i tillegg til den andel fylkeskommunen forutsettes å bidra med)
- Første trinn i styrket rutetilbud må være på plass i forkant av at trafikantbetaling innføres.
- Nytt pris- og sonesystem for buss/tog og felles for Buskerudbyen og Ruterområdet (Oslo/Akershus). Økonomisk ramme: Ca kr 750 mill (ca.50 mill.kr. pr. år)

### **3.3 Buss – investeringer**

Dersom bussens konkurranseevne skal styrkes må også bussen få bedre framkommelighet i vegsystemet og tilbudet må utvikles også med sanntidsinformasjonssystem m.m. Vedlegg 1 redegjør for kostnader for strekningsvise tiltak og kostnader for tiltak i byer og tettsteder i Buskerudbyen for at bussen skal sikres god framkommelighet i vegnettet.

**Oppsummering fra Storaas:** Det bør legges bedre til rette for bussens framkommelighet i vegnettet. Det ble samtidig påpekt at det er viktig at noen tiltak kan være etablert, sammen med styrket rutetilbud, i forkant av at trafikantbetaling innføres, jfr erfaringer fra Stockholm og Göteborg.

Både Buskerud fylkeskommune og kommunene ga uttrykk for ønske om høyt ambisjonsnivå innen tiltaksområdet, dvs økonomisk ramme: Ca kr 3,4 mrd.

### 3.4 Vegtiltak

På Storaas var det en spredning av innspill fra kommunene og Buskerud fylkeskommune mht i hvilken grad og hvilke vegprosjekter som burde prioriteres i BBP2.

På den ene siden er det ikke et mål med omfattende vegbygging i BBP2, men samtidig er det en erkjennelse av at vegbygging er nødvendig for å opprettholde konkurranseevne for næringslivet og for å ha et effektivt overordnet vegnett som dermed også muliggjør prioritering av kollektivtransport på det lokale / regionale vegnettet.

Det ble også reist prinsipielt spørsmål om de større riksvegprosjektene som E134 gjennom Kongsberg, Rv23 i Lier og Rv35 Hokksund-Åmot skal inngå i BBP2 eller ikke.

**Oppsummering fra Storaas:** Staten bør bidra vesentlig til finansiering av tiltaksområdet ettersom de fleste og dyreste prosjektene er riksvegprosjekter.

Riksvegprosjektene (E134 gjennom Kongsberg, rv 23 og rv 35) forutsettes delfinansiert med bompenger. Det må vurderes nærmere hvordan denne finansieringen kan samordnes med delfinansiering av BBP2.

Det bør etableres et sammenhengende overordnet vegnett fra Oslofjordforbindelsen og forbi Kongsberg, dvs inkl Rv 23 med kobling til E18 og videre E134. Det ble uttrykt ønsker om at E134 bør utvikles etappevis som en sammenhengende til 4-felts veg fra Drammen til Hokksund og med ny trase ved Mjøndalen. Også ny Rv 35 ble foreslått som viktig, bl a som del av ring 4 og for videre utvikling av Hokksund.

Fra E134 kan det utvikles ny tilfart til Drammen sentrum og til Konnerud, dette vil kunne avlaste annet vegnett i Drammen og som da kan prioriteres til framkommelighet for buss (Rosenkrantzgata og Konnerudgata).

Også andre vegtiltak av mer lokal karakter ble løftet fram som viktige for utvikling i den enkelte kommune, veg fra Lierstranda til Brakerøya, ny Svelvikveg, Bjørnsstjerne Bjørnsongt, Ny Mjøndalsbru og kobling fra Rv35 til Hokksund m.m.

#### **Gjenstående avklaringsbehov:**

På Storaas ble prioriteringer for vegtiltak drøftet, men drøftingen viste at det er behov for å arbeide videre med prioriteringer innen dette tiltaksområdet. Se også omtale i kap 4 om behov for gjenstående avklaringer.

Det ble uttrykt at nytteprinsippet må legges til grunn ved prioritering av tiltak, dette kan være spesielt relevant for vegtiltakene, ettersom det også er et aktuelt prinsipp (jfr pågående mulighetsstudie trafikantbetaling) å samordne / koordinere plassering av betalingsnett med gjennomføring av større vegtiltak.

### 3.5 Sykkel

Det fremkom på Storaas ulike innspill mht sykkelsatsing, men en hovedvekt av innspillene argumenterte for et høyt ambisjonsnivå mht sykkelsatsing, jfr vedlegg 1.

**Oppsummering fra Storaas:** For å skape en mindre bilavhengig by- og tettstedsstruktur må det legges bedre til rette for sykling, både for å etablere et sammenhengende sykkelvegnett for flere grupper syklist (bl a transportsyklister) og på skoleveier. Også vinterdrift må ivaretas. Et høyt ambisjonsnivå bør legges til grunn, dvs økonomisk ramme ca 1,6 mrd kr.

### 3.6 Gåing

Tilsvarende uttrykte et flertall av innspillene på Storaas ønske om høyt ambisjonsnivå for tiltaksområdet gåing.

**Oppsummering fra Storaas:** For å skape en mindre bilavhengig by- og tettstedsstruktur må det legges bedre til rette for gåing, både på skoleveier og for å etablere raske og effektive gangforbindelser i byer og tettsteder. Også vinterdrift må hensyntas innen tiltaksområdet. Et høyt ambisjonsnivå bør legges til grunn, dvs økonomisk ramme ca 1,6 mrd kr.

I det videre arbeid med BBP2 kan det arbeides videre med konkretisering av tiltak som er aktuelle (f eks nye / mer effektive gangforbindelser, kulverter m.m. for å redusere barrierevirkninger av eksisterende jernbane, veganlegg o.l., nye plasser, torg, og byrom for gående og utvalgte høykvalitetstraseer i byer og tettsteder som normalt er krevende å få finansiert m.m.)

### 3.7 Utvikling av kollektivknutepunkter

Det ble på Storaas uttrykt enighet om at utvikling av attraktive og effektive kollektivknutepunkter er svært viktig, både mht attraktiv tettstedsutvikling og effektiv transport og kundefokus.

**Oppsummering fra Storaas:** Det bør utvikles kollektivknutepunkter også for buss. Løsninger for pendlerparkering må inngå i tiltaksområdet med høyt ambisjonsnivå. Økonomisk ramme må økes i forhold til forslag i grunnlagsdokument. Økonomisk ramme: Ca 1 mrd.



#### 4 Fra "bruttoliste" til forslag til BBP2 fordelt over 15 år

I oppsummeringen fra Storaas kom det fram at partnerne er enige i mye, mange ønsker mange tiltak tidlig i BBP2 (se figur under). Det er spredning i innspill mht vegtiltak.

Selv om hver enkelt partner klarte å presentere et forslag til BBP2 innenfor rammen av 20 mrd kr, så vil summen av forslag ikke kunne la seg realisere innenfor denne rammen, særlig pga at ulike kommuner foreslår ulike vegprosjekter i forslag til pakke. I videre arbeid vil det være behov for å vurdere prioriteringer.

Figuren under viser summen av forslag til tiltak i BBP2 fra kommunene og Buskerud fylkeskommune for alle 7 tiltaksområder fordelt over 15 år (ulike NTP-perioder) og noe prioritering i BBP3 (etter 2030).



#### Oppsummering av kostnader og tiltaksområder fra Storaas:

Tiltaks-område	Gjennomføring over tid	Sum kostnader BBP2 (+/- 40%)
Tog / jernbane	Trinn 1 i utviklingen må skje så tidlig som mulig: Stasjonsopprusting Hokksund og Mjøndalen og etablering av togstopp på Gomsrud bør starte tidlig. Styrket togtilbud til Hokksund må etableres så tidlig som mulig. Trinn 2. Økttog tilbud til Kongsberg må skje så raskt som mulig etter at trinn 1 er realisert. Trinn 3 Lierstranda st. må tilpasses arealavklaringer.	1,8-4,2 mrd
Drift buss	Tilbudsforbedring buss må skje i hele 15-årsperioden men første trinn i opptrapping av tiltak må være på plass før trafikantbetaling iverksettes.	2,75 mrd (i tillegg til fylkeskommunens bidrag)
Investeringer buss	Tilbudsforbedring buss må skje i hele 15-årsperioden men viktige tiltak må være på plass før trafikantbetaling iverksettes.	3,4 mrd
Veg	Tiltak det har vært arbeidet med over lengre tid og som har omtale i NTP må prioriteres først, f eks E134 i Kongsberg og Rv23 i Lier. NTP juni 2013 vil gi ytterligere føringer. Det er behov for å arbeide videre med prioriteringer	Tiltaksområdets omfang i BBP2 må det arbeides videre med. Forslagene

	av andre vegtiltak.	summerer seg til betydelig mer enn 15 mrd kr
Sykkel	Gjennomføres i hele 15-års perioden.	1,6 mrd
Gåing	Gjennomføres i hele 15-års perioden.	1,6 mrd
Kollektivknute-punkter	Herunder også tilrettelegging for pendlerparkering. Gjennomføres tidlig i perioden.	1,0 mrd
<b>SUM</b>		<b>12,15-14,55 mrd eks vegtiltak</b>
<b>SUM</b>		<b>Ca 30 mrd inkl foreslåtte vegtiltak</b>

### Gjenstående avklaringsbehov:

- **Veginvesteringer:** Det må arbeides videre med forslag og prioriteringer innen tiltaksområdet veginvesteringer som grunnlag for senere felles forslag til prioriteringer. Bl a bør det tenkes gjennom forslag til rekkefølge på gjennomføring av vegtiltak. Kostnader for de enkelte tiltak og senere drøftinger om finansieringsløsninger for BBP2 vil da gi grunnlag for å avklare hvilke vegtiltak det kan finnes rom for i BBP2 og hvilke tiltak som må komme i et lengre perspektiv (BBP3).
- **Økonomiske rammer:** Det må arbeides videre med å avstemme forslag til **samlet økonomisk ramme** for BBP2. Dette må ses i sammenheng med endelige **prioriteringer av økonomisk ramme for hvert av tiltaksområdene** i pakken. Følgende faktorer vil være med å påvirke de økonomiske rammene:
  - Størrelsen på statlig andel til BBP2, dette vil kun delvis fremkomme i regjeringens forslag til NTP (forventes å være offentlig 12. april). Økonomisk ramme vil måtte bli tema i forhandlinger med staten ved Samferdselsdepartementet.
  - Valgt konsept for trafikantbetaling med tilhørende inntekspotensial, dette har partnerne i Buskerudbyen i stor grad anledning til å påvirke, f eks antall bomsnitt og taktsnivå i ulike bomsnitt, definere regime for "timesregel" og "månedstak" (antall passeringer / betalinger pr time og måned).
  - Størrelsen på andre finansieringsbidrag fra partnerne i Buskerudbyen, grunneierbidrag m.m.
  - Tidsperspektiv for pakken (15 år eller mer).
- **Prioritering over tid:** Det må arbeides videre med gjennomføringsløsninger for tiltak i BBP2. For å unngå store låneopptak med tilhørende rentekostnader bør det være best mulig samsvar mellom inntekter / finansiering og gjennomføring av tiltak. Inntekter (bl a trafikantbetaling og andre bidrag) vil komme i hele perioden, også gjennomføring av tiltak må spres i perioden både av hensyn til finansiering, men også av hensyn til gjennomføringskapasitet for tiltakene.

## Vedlegg 1

# Underlag til arbeid med forslag til BBP2 Tiltaksområder og tiltak med kostnadsoverslag

## 1. Jernbane og togtilbud

Nr	Tiltak	Kommune	Kan tidligst gjennomf.	Anslag kostnad (mill kr i 2013)
1.1	Etablering av to tog i timen Drammen til Hokksund	Flere		534 - 935
1.2	Etablering av to tog i timen Hokksund - Kongsberg	Flere		340 - 2661
1.3	Ny trase med dobbeltspor Hokksund - Kongsberg	Flere		6357 -7844
1.4	Opprusting av stasjon i Mjøndalen	Nedre Eiker		100
1.5	Opprusting av stasjon Hokksund	Øvre Eiker		100
1.6	Ny stasjon Lierstranda	Lier		500
1.7	Nytt togstopp Gomsrud	Kongsberg		?
1.8	/og evt. Teknologiparken	Kongsberg		100
	Sum alle tiltak: Ca fra kr 8 200 mill - 12 300 mill			

## 2. Drift buss

Forutsatt at Buskerud fylkeskommune bruker like mye midler som i dag i fremtiden (ca 100 mill kr pr år i Buskerudbyen), er det behov for en tilleggsfinansiering på ca 2 mrd kr over 15 år for å finansiere drift av et busstilbud som kan medføre doubling av bussandelen. Dvs en økning på 118 mill jkr pr år over 15 år.

I tillegg til økt busstilbud, vil felles pris- og sonesystem i Buskerudbyen med tog og Oslo/Akershus (Ruter-området) kunne dreie seg om kostnader i størrelsesorden 50 mill kr pr år, dvs kr 750 mill over 15 år.

Til sammen vil økt drift / styrket busstilbud og nytt pris- og sonesystem koste ca 2,75 mrd kr over 15 år (i tillegg til det fylkeskommunen bruker allerede i Buskerudbyen, ca 1,5 mrd kr over 15 år).

Nr	Tiltak (i tillegg til det FK bruker i dag til drift av buss)	Kommune	Kan tidligst gjennomf.	(mill kr i 2013)
2.1	Nivå 1 Lav ambisjon	Styrket busstilbud		1000
2.2	Nivå 2 Middel ambisjon	Doubling av bussandel		2000
2.3	Nivå 3 Høy ambisjon	Med pris- og sonesystem		2750

### 3. Investeringer for buss i vegsystemet

Tiltakene dreier seg om fysiske tiltak for buss: Kollektivfelt i by, Kollektivfelt i tettbygd strøk, Kollektivfelt utenfor tettbygd strøk og evt busslommer, Utvalgte flaskehalsar bør utbedres, Midler til pendlerparkering (park&ride), Investeringer i system for sanntidsinformasjon.

Nr	Tiltak	Kommune	Kan tidligst gjennomf.	Anslag kostnad (mill kr i 2013)
3.1	Drammen by	Drammen		1370
3.2	Kongsberg by	Kongsberg		393
3.3	Hokksund	Øvre Eiker		289
3.4	Mjøndalen	Nedre Eiker		391
3.5	Drammen - Mjøndalen	Flere		220
3.6	Drammen - Lier	Flere		375
3.7	Mjøndalen - Hokksund	Flere		136
3.8	Flaskehalsar	Flere		156
3.9	Park&Ride	Flere		12
3.10	Sanntidsinformasjon			?
	Sum alle tiltak kr 3 348 mill			<b>3348 mill kr</b>

Kilde KVU BBP2

### 4. Vegtiltak

NB: Etterfølgende oppsummering er gjengitt så likt som mulig som de innspill som tidligere har kommet til "bruttolista" av foreslåtte tiltak fra kommuner og fylkeskommune. I oversikten er det derfor noen "dobbeltføringer" av tiltak, f eks vil ikke enklere utbedringstiltak være aktuelle dersom det i stedet gjennomføres full utbygging på samme strekning.

Nr	Tiltak	Kommune	Kan tidligst gjennomf.	Anslag kostnad (mill kr i 2013)
4.1a	E134: Fire felt Bangeløkka - Strømsåstunnelen	Drammen		2428,2
4.1b	E134: Fire felt Strømsåstunnelen - Mjøndalen øst	Nedre Eiker		492,3
4.1c	E134: Fire felt Mjøndalen øst - Steinberg	Nedre Eiker		1592,5
4.1d	E134: Fire felt Steinberg - Langebru	Øvre Eiker		753,0
4.1e	E134: Fire felt Langebru - Damåsen	Øvre Eiker		1953,5
4.1f	E134: Fire felt Damåsen - Saggrenda	Kongsberg		3065,4
4.1g	Midtdeler på E134 (der det mangler). Evt ved mangelende fire felt	Flere		?
4.1h	Bedre kapasitet i kryss på E134. Evt i tillegg til fire felt?	Flere		?
4.1i	Bedre kapasitet i Bangeløkka-krysset. Evt uten ny	Drammen		917

	Strømsåstunnel. (Jfr tiltak V.1a). Ombygging til 2-planskryss: 917 mill KVV Buskerudbyen. (Usikkerhet og årstall for kostnad må hentes der)			
4.1j	Flomsikre eksisterende E134 (Mjøndalen) og vurdering av ny trase. (Jfr også tiltak V.1c) Det er ingen avklart løsning ved E134 (SVV, des-12)	Nedre Eiker		?
4.1k	E134 Nytt kryss Langebru («kapasitetsproblemene omtales som prekære og det må vurderes et planfritt kryss, jfr reguleringsplanen. Utbygging av Langebrukryss er nødvendig også for å sikre utvikling og bedre utnyttelse av næringsarealene i området.» (Jfr også tiltak V.1d og V1.d)	Øvre Eiker		128
4.2a	Rv 23: Fire felt Dagslett-Linnes	Lier		1500
4.2b	Rv 23: Fire felt Linnes-E18 (Brakerøya + Amtmannsvingen)	Lier		3300
4.2c	Utbedring av kryss på Kjellstad (kobling av/på E18). Evt i stedet for den nye/dyre kryssløsningen. (Jfr tiltak V2b)	Lier		Alt 1: 50 Alt 2: 100
4.3	Fv 282: Strandveien (Lierstranda); fire felt	Lier		?
4.4	Rv 285: Utbedret tofeltsveg Heggtoppen-Kjellstad (E18)	Lier		50
4.5	Fire felt Sentrumsringen-Sundland	Drammen		376,2
4.6	Fire felt Sundland – E 134	Drammen		500
4.7	Fire felt E 134 – Konnerud (tilfartsveg)	Drammen		400
4.8a	Fv 319 – Svelvikveien, ny trase	Drammen	2021	550 -750
4.8b	Oppgradering av Svelvikveien i dagens trase mellom Solumstrand og Rundtom.	Drammen	2021	180
4.9	Fire felt Bragernestunnelen	Drammen		?
4.10	Fire felt/forlengelse av avkjøring Landfalløya-Gulskogen			?
4.11	Ny tilknytning Drammen Havn (Bru, adkomst fra nytt Brakerøykryss til Havna) (Dvs ikke med nytt kryss Brakerøya)	Drammen		57,9?
4.12	Fire felt FV 282 Bjørnstjerne Bjørnsonsgate del 1 + del 2	Drammen		180 272
4.13	Holmenebruene (kapasitet, tilstand, sykkel, gange)	Drammen		?
4.14	Bru over elva i Mjøndalen	Nedre Eiker		196,7
4.15	Vegkobling fra Hokksund stasjon til Rv 35	Øvre Eiker		30
4.16a	RV 35 Hokksund - Åmot	Øvre Eiker		2100
4.16b	Miljøtiltak langs avlastet vegnett i Hokksund	Øvre Eiker		?
4.17	Opprustning av Dyrmyrgata	Kongsberg		?
4.18	Bru over Lågen for bil, buss, gående og syklende	Kongsberg		?
4.19	Vei i bevergrenda. Helhetlig utbedring.	Kongsberg		?
4.20	Ombygging av Fv 40 i sentrum (Myntbrus – Numedalsveien)	Kongsberg		?

4.21	Ombygging av Gomsrudveien i sentrum	Kongsberg		?
4.22	Ombygging av Bergmannsveien i sentrum	Kongsberg		?
4.23	Ombygging av kryss i sentrum - fellesbrukskryss	Kongsberg		?
4.24	Flerbrukskryss. Ombygging av kryss ihht Sentrumsplanen	Kongsberg		?
4.25	Rundkjøring ved sykehuset i Kongsberg	Kongsberg		?

## 5. Sykkel

En rekke forslag til tilbudsforbedring for sykkel er foreslått i "bruttolista". Det foreslås at alle disse tiltakene blir med i videre prioriteringsdrøftinger om tiltak i BBP2, men at det etableres en "sekkepost" i første omgang som grunnlag for drøftinger og prioriteringer i forhold til andre tiltaksområder i BBP2.

Nr	Tiltak	Kommune	Kan tidligst gjennomf.	(mill kr i 2013)
5.1	Nivå 1 Lavt ambisjonsnivå for sykkelsatsing	Alle		413
5.2	Nivå 2 Middels ambisjonsnivå for sykkelsatsing	Alle		826
5.3	Nivå 3 Høyt ambisjonsnivå for sykkelsatsing	Alle		1600

## 6. Gåing

En rekke forslag til tilbudsforbedring for gåing er foreslått i "bruttolista". Det foreslås at alle disse tiltakene blir med i videre prioriteringsdrøftinger om tiltak i BBP2, men at det etableres en "sekkepost" i første omgang som grunnlag for drøftinger og prioriteringer i forhold til andre tiltaksområder.

Nr	Tiltak	Kommune	Kan tidligst gjennomf.	(mill kr i 2013)
6.1	Nivå 1 Lavt ambisjonsnivå gåing	Alle		413
6.2	Nivå 2 Middels ambisjonsnivå for gåing	Alle		826
6.3	Nivå 3 Høyt ambisjonsnivå for gåing	Alle		1600

## 7. Kollektivknutepunktsutvikling

Knutepunktsutvikling (for kollektivtransport) var ikke et eget tiltaksområde i "bruttolista" til BBP2. Det har likevel kommet flere forslag om tiltak som passer inn under en slik betegnelse. I arbeidet med KVV for BBP2 er knutepunktsutvikling et eget tiltaksområde. Det foreslås at alle foreslåtte tiltak i bruttolista som gjelder knutepunktsutvikling blir med i videre prioriteringsdrøftinger om tiltak i BBP2, men at det etableres en "sekkepost" i første omgang som grunnlag for drøftinger og prioriteringer i forhold til andre tiltaksområder.

Nr	Tiltak	Kommune	Kan tidligst gjennomf.	(mill kr i 2013)
7.1	Nivå 1 Lavt ambisjonsnivå	Alle		180
7.2	Nivå 2 Middels ambisjonsnivå	Alle		324
7.3	Nivå 3 Høyt ambisjonsnivå	Alle		500