



Buskerudbyen

Arbeidet med lokalt / regionalt forslag til BBP2

Innledning v/ leder adm. styringsgruppe
Runar Hannevold

1. Hva er levert av resultater ?
2. Buskerudbypakker i flere stadier
3. Statlig prosess, lokal/regional prosess og forhandlinger
4. Hovedpunkter fra Storaas
5. Forslag til politiske vedtak
6. Videre arbeid



Buskerudbyen

Buskerudbysamarbeidets oppgaver

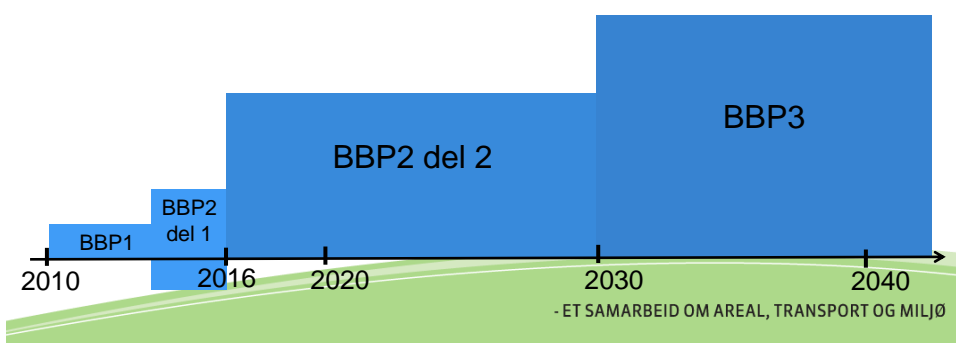
Avtale fra 2010 hjemler oppgaver og organisering

1. Buskerudbypakke 1 (2010 – 2013): 280 mill.kr.
 - 100 mill. kr. tildelt mai 2013
2. Felles areal- og transportplan 2013 - 2023:
 - Regional plan stadfestet 07.02.13.
3. Buskerudbypakke 2 , 15 års varighet ? xx milliarder kroner
 - Et samferdselsløft for hele Buskerudbyområdet
 - Fullfinansiering og utvikling av helhetlig, miljøvennlig og effektivt transportsystem

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



Buskerudbypakker i ulike stadier

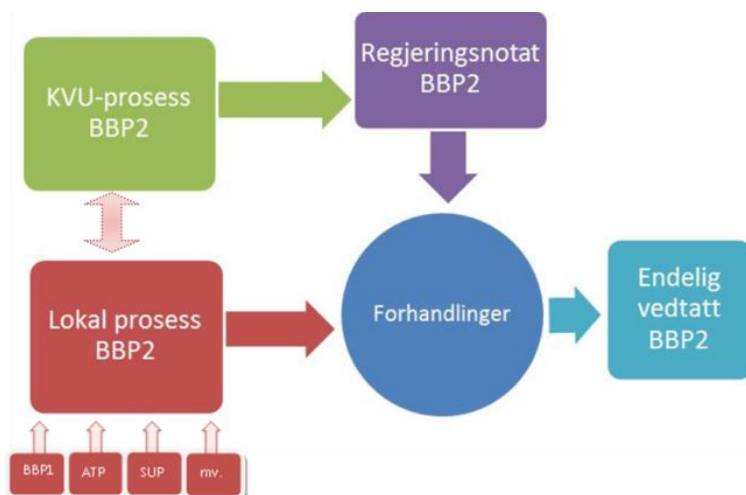


Buskerudbypakke 2 arbeidet delt i to frem til forhandlinger med staten:

Statlig prosess

Lokal/regional prosess

- Bruttoliste – ATM-rådet september 2012.
- Oppsummering fra Storaas 14. og 15.02.13



- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ

Forhandlinger med staten om BBP2 forutsetter:

- Enighet mellom alle 5 kommunene og fylkeskommunen om et felles forhandlingsgrunnlag – et lokalt/regionalt forslag til BBP2
- Prinsippvedtak om trafikanbetaling

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



Videre arbeid med lokalt/regionalt forslag til BBP2

- Anbefalt KVUBBP2 foreligger
- Mulighetsstudie foreligger
- NTP 2014-2023 foreligger

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



Lokal/regional prosess Oppsummering fra Storaas

- Fra bruttoliste til prioriteringer
- Hvilke prinsipper skal legges til grunn?
- Hvor mye til hvert område?

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ

Buskerudbypakke 2 a la Storaas



- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ

Oppsummering fra Storaas

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

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



1. Togtilbudet

- **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.

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



2. Buss drift

- 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)

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ

3. Infrastruktur buss

- 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.

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ

4. Veginvesteringer

- 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.

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



4. Veginvesteringer videre

- 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.

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



5. – 6. Investeringer for sykkel og gange

- 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 syklistar (bl. a transportsyklistar) og på skoleveier. Også vinterdrift må ivaretas. Et høyt ambisjonsnivå bør legges til grunn, dvs. økonomisk ramme ca. 1,6 mrd. kr.
- 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 hensynstas innen tiltaksområdet. Et høyt ambisjonsnivå bør legges til grunn, dvs. økonomisk ramme ca. 1,6 mrd. kr.

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ

7. Utvikling av kollektivknutepunkter

- 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.

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ

Felles høringsuttalelse KVVU for BBP2

- XXX kommune / fylkeskommune stiller seg positiv til at et ”**sammensatt konsept**” legges til grunn for videre planlegging av Buskerudbypakke 2.
- Det forventes at regjeringens/ Samferdselsdepartementets endelige mandat for Buskerudbypakke 2 gir tilstrekkelig rom for forhandlinger med de 5 kommunene / Buskerud fylkeskommune slik at både **nasjonale, regionale og lokale mål og interesser kan ivaretas**. Premissene for videre utvikling av anbefalt konsept må ses på som foreløpige og må revideres når mer detaljerte utredninger foreligger i arbeidet med aktuelle tiltak i Buskerudbypakke 2.

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



- Anbefalingene i konseptvalgutredningen om at **jernbaneutvikling og et bedre togtilbud prioriteres tidlig i Buskerudbypakke 2 støttes**, jf jernbanens strategiske betydning i vedtatt Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Arealbruk knyttet til jernbaneformål vil også være viktig å få avklart.
- Innenfor det anbefalte konsept er det ikke gjort tilstrekkelige faglige analyser og vurderinger av vegprosjekter. Hvilke **anbefalinger og prioriteringer av vegprosjekter som skal inngå i/samordnes med Buskerudbypakke 2 må derfor avklares i det videre faglige arbeidet og politiske forhandlinger om Buskerudbypakke 2.**
- Det forutsettes at staten vil bidra betydelig til finansieringen av Buskerudbypakke 2.
- Det forventes at Samferdselsdepartementets mandat / Regjeringsnotat om videre planlegging av Buskerudbypakke 2 avklares raskt, herunder avklaring av prosess for etablering av Buskerudbypakke 2 med tidspunkt for forhandlinger.

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



Det sammensatte konseptet

Samlet kostnad: 32 milliarder

- 3,7 milliarder: gående, syklende og kollektivknutepunkter
- 7 milliarder: drift kollektiv
- 3,5 milliarder: buss
- 4,5 milliarder: jernbane
- 13,5 milliarder: veg

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



Forslag til prinsippvedtak trafikanbetaling (del 1)

- a) I tråd med avtalen om Buskerudbysamarbeidet og avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler 2010-13, ber XXX kommune / fylkeskommune om at Statens vegvesen utreder (i form av en bompengeutredning) videre trafikanbetaling som delfinansiering av en helhetlig samferdselspakke i Buskerudbyen.
- b) Det forutsettes at staten bidrar betydelig til finansieringen av en Buskerudbypakke 2.
- c) Det bes om at videre utredninger avklarer hvordan trafikanbetaling i en evt. Buskerudbypakke 2 kan samordnes med andre allerede igangsatte bompengearbeider i Buskerudbyen.

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



Forslag prinsippvedtak trafikanbetaling (del 2)

- d) Det forutsettes at ved endelig bompengevedtak er det avklart at et styrket kollektivtilbud (buss og tog) er på plass når trafikanbetaling innføres.
- f) Videre utredningsarbeid skal legge nytteprinsippet for bypakker til grunn.
- g) Det forutsettes at Buskerud fylkeskommune og kommunene i Buskerudbyen involveres tett og kan bidra med premissavklaringer / innspill til etterfølgende detaljerte bompengeutredning; herunder rammer for "timesregel", "månedstak" og opplegg for å minimere innkrevingskostnader.

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



Søknad om videreføring av flereårig avtale om belønningsmidler

- Belønningsordningens betydning i forberedelsene av BBP2 (først videreføring av BBP1, senere helhetlig bymiljøavtale som BBP2)

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



Videreføring av flereårig avtale om belønningsmidler - vedtaksforslag

- a) Ordførerne og fylkesordfører gis delegert myndighet til å fremforhandle en flerårig videreføring av eksisterende belønningsavtale med Samferdselsdepartementet fra 2014.
- b) Hvis forhandlingene med Samferdselsdepartementet innebærer endringer i realiteter, legges avtaleforslag fram for politisk behandling i kommunene og fylkeskommunen.
- c) Endelig fremforhandlet avtale behandles politisk i kommuner og fylkeskommune.

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



Mulighetene for BBP2 som finnes i NTP

- Buskerudbyen er blant de 9 større byområder som er prioritert med mulighet for ”bypakkemidler”.
- Redegjøre for statlige midler i NTP (belønningsmidler 9,5 milliarder, sykkelpott 8 milliarder, bymiljømidler 16,5 milliarder, etatenes programområdemidler ????)

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



Videre arbeid med BBP2 lokalt/regionalt :

- ATM-utvalget 7 juni skal ta stilling til den politiske prosessen høsten 2013.
- Administrativt jobbes det bla. med følgende:
 - Avklare muligheter for et styrket kollektivtilbud i forkant av trafikantbetaling i BBP2
 - Avklare prosessen for å kunne prioritere jernbanetiltak Drammen – Hokksund.
 - Grunnlag for videre prioritering av tiltak innenfor 7 tiltaksområder

- ET SAMARBEID OM AREAL, TRANSPORT OG MILJØ



Buskerudbyen

På samme lag for fremtiden.

www.buskerudbyen.no

