

Saksdokument

Grunnlag for Buskerudbypakke 2

– status for det administrative arbeidet

Bakgrunn

Det er jobbet med et administrativt grunnlag for Buskerudbypakke 2 siden august 2013, både i fagrådet, gjennom rådmannsmøter og adm. styringsgruppe.

Utgangspunkt for det administrative arbeidet er "bruttolista" for mulige tiltak (samlet kostnad ca. 50 – 54 milliarder kroner, se vedlegg 1), de politiske føringer fra Storaas-samlingen i februar 2013 og prinsippvedtak om trafikantbetaling fra juni 2013 i kommunestyre og fylkesting. Statens vegvesens anbefalte løsning i KVV Buskerudbypakke 2 (som nå er til kvalitetssikring i Finans- og Samferdselsdepartementet) ligger også til grunn for arbeidet.

Politisk drøftingsmøte – hensikt med saken

I tråd med ATM-utvalgets møte 22.11.13 sak 40/13 "Buskerudbypakke 2 – administrativt grunnlag og prosess for politisk behandling" vil det bli gjennomført politiske drøftingsmøter i kommunene og fylkeskommunen som ordfører / fylkesordfører innkaller til. Disse møtene gjennomføres i stedet for ATM-rådsmøtet som var berammet til 2.12.13.

Hensikten med de politiske drøftingsmøtene i kommunene og fylkeskommunene er; 1) å få orientering om status i det administrative arbeidet med Buskerudbypakke 2 og 2) gi innspill til det videre arbeidet med administrativt grunnlag frem mot første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke 2 i kommuner og fylkeskommune i mars / april 2014.

Saksutredning

Dette dokumentet er underlag for nevnte politiske drøftingsmøter i de 5 kommunene og fylkeskommunen. Notatet redegjør for status i det administrative arbeidet:

- Mandat og hovedtidsplan for arbeidet med Buskerudbypakke 2 - mulige finansieringsløsninger (Kap 1)
- Forslag til felles premisser for Buskerudbypakke 2 (Kap 2)
- Oversikt over nyere gjennomførte / pågående faglige utredningsarbeider (Kap 3)
- Arbeidet med grunnlaget for en bypakke – kostnader og inntekter (Kap 4)
- Problemstillinger det må jobbes videre med (Kap 5)

Forslag til konklusjon:

Saken drøftet. Følgende innspill fremkom i møtet

Innhold

1	LOKAL- / REGIONALPOLITISK MANDAT FOR BUSKERUDBYPAKKE 2	3
1.1	BAKGRUNN OG POLITISK BESLUTNINGSPROCESS FOR BUSKERUDBYPAKKE 2	3
1.2	ADMINISTRATIVT ARBEID MED BUSKERUDBYPAKKE 2 – FORELØPIG HOVEDTIDSPLAN	4
1.3	MULIGE FINANSIERINGSKILDER FØR EVT BOMPENGER INNFØRES I 2017	5
2	FORSLAG TIL FELLES PREMISSE FOR BUSKERUDBYPAKKE 2	7
2.1	FORSLAG TIL FELLES UTGANGSPUNKT	7
2.2	FORSLAG TIL MÅL	7
2.3	FORSLAG TIL TILTAKSOMRÅDER SOM SKAL INNGÅ I BUSKERUDBYPAKKE 2	7
2.4	BUSKERUDBYPAKKE 2 SKAL FØLGE OPP PRIORITERINGER I NTP 2014-23	7
2.5	FORSLAG OM SAMORDNET FINANSIERING – ETT BOMPENGESEKSTEM	8
2.6	TILTAK OG FASER INNENFOR EN 15-ÅRS PERIODE:	8
2.7	NYTTEPRINSIPPET FOR BYPAKKER LEGGES TIL GRUNN	8
2.8	BYPAKKESØKNAD FOR BUSKERUDBYPAKKE 2	9
3	OVERSIKT OVER NYERE / PÅGÅENDE FAGLIGE UTREDNINGSARBEIDER	9
4	ARBEIDET MED GRUNNLAGET FOR EN BYPAKKE - KOSTNADER OG INNTEKTER	10
4.1	GROVE KOSTNADSRAMMER I EN MULIG BYPAKKE (15 ÅR)	10
4.2	HOVEDRAMMER FINANSIERING	11
5	PROBLEMSTILLINGER SOM DET JOBBES VIDERE MED	12
5.1	PRIORITERING AV TILTAK I BUSKERUDBYPAKKE 2	12
5.2	NYTTEPRINSIPPET OG BYPAKKER – TILTAK MÅ SES PÅ TVERS AV KOMMUNEGRENSER	12
5.3	ANDEL STATLIG BIDRAG OG ANDEL BOMPENGER – BYMILJØMIDLER, BELØNNINGSMIDLER	13
5.4	FINANSIERINGS-/ BOMPENGEUTREDNING	14
5.5	DETALJERTE KOSTNADBEREGNINGER OG PLANKRAV FOR TILTAK	15
5.6	KOSTNADSOVERSKRIDELSER PÅ PROSJEKTER – SYSTEM FOR AVKLARINGER	15
5.7	TOTAL KOSTNADSRAMME OG KAPASITET FOR GJENNOMFØRING	15
5.8	DRIFT FOR TILTAKSOMRÅDENE SYKLING, GÅING OG KOLLEKTIVKNUTEPUNKTER / PENDLERPARKERING	15
5.9	FINANSIERING AV BUSSDRIFT. AVKLARE DRIFT BUSS ETTER 15 ÅR.	16
5.10	FELLES HANDLINGSPROGRAM I BUSKERUDBYPAKKE 2 – KONKRETISERING	16
5.11	BYPAKKESØKNAD INKL. BOMPENGEFINANSIERING	16
	VEDLEGG 1: "BRUTTOLISTE" FOR TILTAK MED KOSTNADSOVERSLAG	17

1 Lokal- / regionalpolitisk mandat for Buskerudbypakke 2

1.1 Bakgrunn og politisk beslutningsprosess for Buskerudbypakke 2

By- / kommunestyrene i Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg og Buskerud fylkesting vedtok i juni 2013 følgende i prinsippvedtaket om trafikantbetaling og videreføring av avtale om belønningsmidler (det ble også vedtatt tilleggspunkter til saken i flere av kommunene og fylkeskommunen):

1. Prinsippvedtak trafikantbetaling:

- 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 trafikantbetaling 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 trafikantbetaling i en evt Buskerudbypakke 2 kan samordnes med andre allerede igangsatte bompengearbeider i Buskerudbyen.*
- d) *Det forutsettes at ved endelig bompengevedtak er det avklart at et styrket kollektivtilbud (buss og tog) inkludert knutepunktsutvikling og pendlerparkering er på plass når trafikantbetaling innføres.*
- e) *Videre utredningsarbeid skal legge nytteprinsippet for bypakker / bymiljøavtaler til grunn.*
- f) *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.*

2. Videreføring avtale om belønningsordning:

- a) *Ordførerne og fylkesordfører forhandler fram en flerårig videreføring av eksisterende belønningsavtale med Samferdselsdepartementet fra 2014.*
- b) *Endelig framforhandlet avtale behandles politisk i kommuner og fylkeskommune.*

I ATM-utvalgets møte 07.06.13. ble det gitt tilslutning til følgende:

"Det foreslås at det administrativt utarbeides et samordnet grunnlag for en Buskerudbypakke2 som grunnlag for lokale / regionale drøftinger / forhandlinger.

Følgende foreslås å være hensyntatt som felles grunnlag i Buskerudbypakke2:

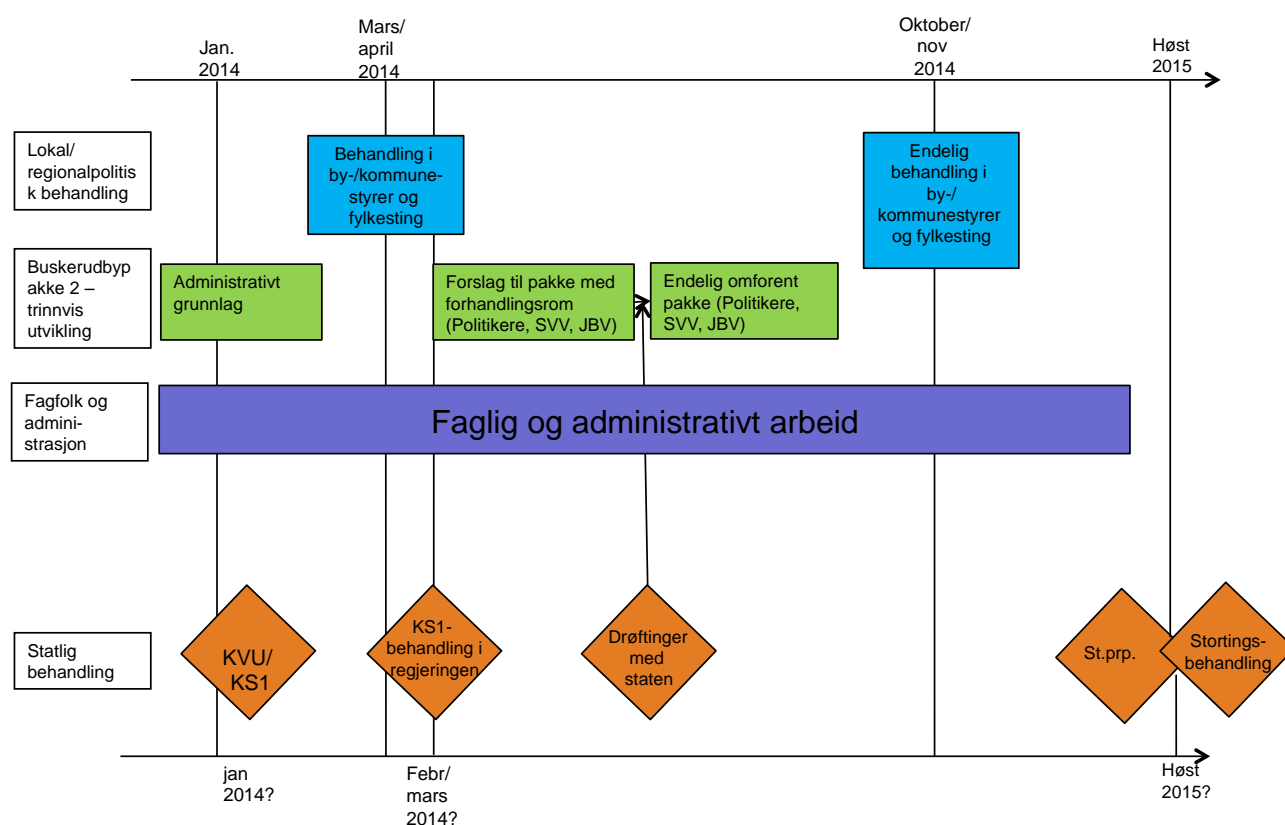
- *Føringene fra Storaas, jf. Oppsummeringsnotat*
- *7 tiltaksområder (drift av infrastruktur ikke eget tiltaksområde, men ivaretas innen hvert område)*
- *15 års varighet for BBP2, andre ønskede tiltak må gjennomføres etter 15 år (dvs. i BBP3)*
- *Finansieringsbidrag også fra kommunene og fylkeskommunen inngår – i tillegg til statlige bidrag og trafikantbetaling*
- *Forbedret kollektivtilbud og pendlerparkering på plass før innføring av trafikantbetaling*
- *Samordnet finansiering av alle bompengearbeider i Buskerudbyen"*

I tillegg til politisk drøftingsmøte i hver av kommunene og fylkeskommunen, som dette dokumentet er underlag for, vedtok ATM-utvalget i møte 22.11.13 følgende prosess fram til første politiske behandling av Buskerudbypakke 2:

- 24. januar 2014. Adm. styringsgruppemøte: Anbefaling til ATM-utvalget.
- 7. februar 2014. ATM-utvalget: Godkjenning av grunnlag for første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke2. Grunnlag: Rådmenenes felles saksfremlegg med grunnlagsdokument for Buskerudbypakke2 som utdypende vedlegg.
- Mars / april 2014: Politiske prosesser hos kommunene og fylkeskommunen. Behandling i kommune- / bystyre og fylkesting. Drammen 18. mars, Lier 1. april, Øvre Eiker 2. april, Kongsberg 9. april og Nedre Eiker 10. april. Det er ønskelig om Buskerud fylkeskommune, av hensyn til framdrift, også sluttbehandler saken i april (Buskerud fylkesting har ordinært møte 6.-7.mai).

1.2 Administrativt arbeid med Buskerudbypakke 2 – foreløpig hovedtidsplan

Det administrative arbeidet tar i utgangspunkt i følgende foreløpige hovedtidsplan:



Kommentarer til figuren:

- Lyseblå bokser i figuren angir hovedmilepæler i lokal-/regionalpolitisk prosess i by- / kommunestyre / fylkesting: Første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke 2 i mars / april 2014. Endelig behandling av Buskerudbypakke 2 / endelig bompengvedtak i oktober / november 2014.
- Grønne bokser i figuren angir hovedmilepæler for beskrivelser av faser i arbeidet med Buskerudbypakke 2: I januar 2014 foreligger et administrativt grunnlag for første gangs politisk

behandling i kommunestyre og fylkesting. I etterkant av første gangs politisk behandling i mars / april utarbeides et omforent forslag til Buskerudbypakke 2 mellom de 5 kommunene og fylkeskommunen, Statens vegvesen og Jernbaneverket. Evt behov for drøftinger / forhandlinger med Samferdselsdepartementet gjennomføres og resulterer i omforent forslag til bypakke.

- Den lilla boksen angir at det faglige / administrative arbeidet pågår kontinuerlig og hensyntar de innspill / politiske føringer og drøftings- / forhandlingsresultater som vil foreligge underveis i prosessen.
- De oransje boksene angir den statlige prosessen: Først en kvalitetssikring av foreliggende KVV (KS1-prosess) for Buskerudbypakke 2, deretter behandling av KVV / KS1 i regjering med føringer for Statens vegvesens og Jernbaneverkets videre arbeid, mulig drøftinger mellom staten og kommunene i Buskerudbyen / fylkeskommunen om omforent forslag til Buskerudbypakke 2, til sist St.prop. om Buskerudbypakke 2 i tråd med endelig lokal- og regionapolitisk vedtatt Buskerudbypakke 2 / bompengesøknad.

Hovedtidsplanen inneholder både antatt / ønsket tidsplan for statlige prosesser (som samarbeidet ikke har styring med) og prosesser som partnerne i samarbeidet kan styre selv.

Rådmennene er enige om å anbefale en rask fremdrift fordi Buskerudbyen er i konkurranse med andre byområder om statlige midler. Det er enighet med Statens vegvesen om en slik framdriftsmålsetting. Denne målsetting må avveies mot behovet for politisk prosess hos de 6 politiske partnerne. Det legges opp til en optimistisk, men mulig tidsplan der sluttbehandling av søknad om bypakke for Buskerudbyen (BBP2) kan skje i kommunestyre og fylkesting i oktober / november 2014. Det tas forbehold om framdrift for den statlige prosessen.

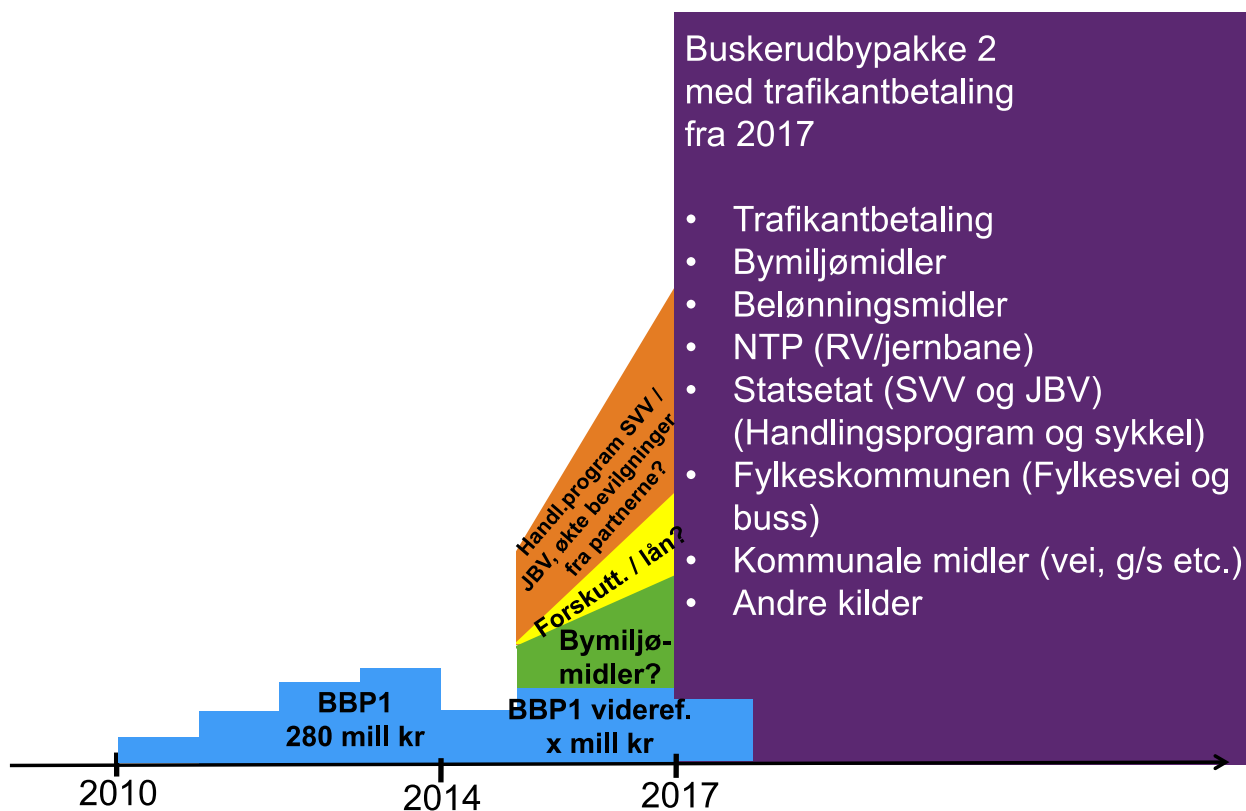
Etter det lokale / regionale politiske vedtaket om bypakkesøknad inkl. bompengevedtak, vil departementet måtte utarbeide en stortingsproposisjon for sluttbehandling i Stortinget. Normal framdrift er at det tar ca. ett år fra lokal- / regionalpolitisk sluttbehandling til saken behandles i Stortinget. Med angitt framdrift vil følgelig stortingsbehandling av bypakken for Buskerudbyen kunne være sluttbehandlet høsten 2015.

Med bakgrunn i angitte foreløpige hovedtidsplan kan det være mulig å realisere Buskerudbypakke 2 med delfinansiering fra trafikantbetaling / bompenger fra januar 2017.

1.3 Mulige finansieringskilder før evt bompenger innføres i 2017

For å kunne ivareta viktige forutsetninger for innføring av trafikantbetaling / bompenger som by-/ kommunestyrene og fylkestinget vedtok i juni 2013, er det helt sentralt å få forberedt og gjennomført kollektivtrafikktiltak (både buss og tog) samt sykkeltilrettelegging, fram til iverksetting av trafikantbetaling / bompenger.

Illustrasjonen nedenfor angir aktuelle finansieringskilder for å få nødvendige tiltak på plass før trafikantbetaling evt. skal igangsettes:



I perioden 2014 – 2017 er det nødvendig med bidrag bl.a. fra følgende kilder til finansiering av tiltak som forberedelse til Buskerudbypakke 2:

- Videreføring av avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler / Buskerudbypakke 1
- Statens vegvesens handlingsprogram 2014 – 2017 (felles høringsuttalelse vedtatt på ATM-utvalget 22.11.13)
- Jernbaneverkets handlingsprogram 2014 – 2017 (felles høringsuttalelse vedtatt på ATM-utvalget 22.11.13)
- Fylkeskommunens handlingsprogram for fylkesveier 2014 - 2017 (endelig vedtak 5. desember i Fylkestinget, innstilling foreligger)
- Fylkeskommunens handlingsprogram for kollektivtransport 2014 – 2017 (endelig vedtak 5. desember i Fylkestinget, innstilling foreligger)
- Bidrag fra kommunenes årlige budsjetter.
- Bymiljøavtale med staten i tråd med vedtatt nasjonal transportplan. Muligens oppstart fra 2015 (Ordningen er fra statens side ikke klarlagt enda. Antas å foreligge i løpet av første halvår 2014.)

2 Forslag til felles premisser for Buskerudbypakke 2

I det administrative arbeidet er det grunnleggende utgangspunktet at alle kommunene og fylkeskommunen skal få realisert tiltak som er høyt prioritert og gir høy nytte, både sett ut fra hver enkelt partner og samlet sett for hele transportsystemet, for innbyggerne og for næringslivet. Hittil er det lagt til grunn følgende forslag til felles premisser:

2.1 Forslag til felles utgangspunkt

- Sterk befolkningsvekst vil kunne medføre store fremkommelighetsproblemer i transportsystemet om ikke tiltak iverksettes de neste tiårene.
- Buskerudbypakke 2 skal utvikles i tråd med anbefalinger om ”sammensatt konsept” i Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2.
- Buskerudbypakke 2 skal bidra til å nå målsettingene i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, og mål i avsnitt 2.2.

2.2 Forslag til mål

- Buskerudbypakke 2 skal bidra til å realisere visjonen om Buskerudbyen som en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av nasjonal interesse gjennom mer effektiv og miljøvennlig transport, og tilrettelegging for by- og tettstedsutvikling.
- Buskerudbypakke 2 skal gjøre det enklere og raskere å reise i Buskerudbyen, både med buss, tog, bil og sykkel.
- Buskerudbypakke 2 skal bidra til å nå nasjonale mål om at veksten i persontrafikken skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing¹.

2.3 Forslag til tiltaksområder som skal inngå i Buskerudbypakke 2

1. Tog / jernbane (investeringer); herunder tiltak som først sikrer to tog i timen til Hokksund, senere til Kongsberg, stasjonsopprusting Hokksund og Mjøndalen, togstopp ved teknologiparken og ny stasjon på Lierstanda.
2. Investering buss; herunder strekningsvise tiltak som sikrer bedre framkommelighet for buss, sanntidsinformasjon, aktiv signalprioritering, nye betalingsløsninger m.m.
3. Buss drift; herunder nytt pris- og sonesystem for kollektivtrafikken, økt rutetilbud lokalt og regionalt, andre kvalitetsforbedringer i tilbudet.
4. Veg (investeringer); herunder tiltak på riksvegnettet, fylkesvegnettet og kommunale veger.
5. Sykkel (investeringer); herunder sammenhengende sykkelveger, skilting og merking, parkeringstilbud m.m.
6. Gåing (investeringer) ; herunder sammenhengende gangnett, fjerne eksisterende barrierer, etablere snarveier, skilting og merking m.m.
7. Kollektivknutepunkter og pendlerparkering (investeringer); herunder infrastruktur for alle trafikanter ved jernbanestasjoner og tilrettelegging for pendlerparkering ved stasjoner og utvalgte bussholdeplasser, informasjonstiltak m.m.

2.4 Buskerudbypakke 2 skal følge opp prioriteringer i NTP 2014-23

- E134 i Kongsberg skal realiseres fullt ut i 10-årsperioden
- Rv23 Dagslett-Linnes i Lier skal realiseres fullt ut i 10-årsperioden
- Rv23 Linnes-E18 skal påbegynnes i 10-årsperioden. Statens vegvesen har startet planlegging av dette tiltaket nå, videre planarbeid må avklare hvorvidt tiltaket kan realiseres fullt ut eller i faser i løpet av

¹ Også et mål i vedtatt Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013–2023.

bypakkeperioden. Foreliggende kostnadsanslag for tiltaket er betydelige og tiltaket er kun delvis finansiert gjennom statlige bidrag i NTP. Det vil kreve videre utredninger for å belyse hvordan tiltaket kan fullfinansieres vha delvis bompenger.

- E134 Strømsåstunnelen; nytt tunneløp realiseres i 10-årsperioden slik at sikkerhetskrav oppfylles. Dette tiltaket er fullfinansiert av staten i NTP. Dersom tiltaket også skal omfatte nytt kryss på Bangeløkka og / eller tilknytningsveger til Konnerud / Drammen sentrum må tiltaket delfinansieres av bompenger gjennom Buskerudbypakke2.

2.5 Forslag om samordnet finansiering – ett bompengesystem

- Vesentlige statlige bidrag, delfinansiering fra bompenger og bidrag fra fylkeskommunen / kommunene skal bidra til en samordnet fullfinansiering. Det kan være aktuelt også med grunneierbidrag fra større utbyggingsprosjekter.
- Det legges opp til ett bompengesystem for Buskerudbyområdet som både gir nødvendig bidrag til fullfinansiering, også for de ”myke” tiltakene² i pakka, og en samordnet finansiering sett fra bilistenes ståsted. Dette innebærer bl.a. at ”timesregel” og ”månedstak” for antall passeringer av bomsnitt i Buskerudbyen blir integrert i ett system.
- Bompengeutredningen for Buskerudbypakke 2 må avklare hvordan samordning med bompengesystem for E134 Damåsen-Saggrenda og Rv23 Dagslett-Linnes skal ivaretas. Samordningsløsning skal ikke påvirke framdrift for disse to prosjektene. Målet er at slik samordning skal gjøre det enkelt for bilisten og at disse betalingssystemene også (på sikt) skal bidra til finansiering av hele Buskerudbypakke 2. Bompengevedtak for E134 i Kongsberg og Rv23 i Dagslett-Linnes må inneholde formuleringer som gir muligheter for senere samordning med Buskerudbypakke 2, jfr vedtak i ATM-utvalget i juni 2013.
- Et helhetlig / omfattende bompengesystem (bompengesystem med mange betalingssnitt) vil anbefales lagt til grunn for bompengeutredningen slik at en omfattende tiltakspakke i tråd med de behov som kommunene og fylkeskommunen har angitt kan realiseres. (Sak forberedes om dette til ATM-utvalget 7. februar 2014).

2.6 Tiltak og faser innenfor en 15-års periode:

- For tiltaksområdet veg inneholder det adm arbeidet tiltak i størrelsesorden ca 8 - ca 12 milliarder kr. som bl.a. vil kunne innebære oppstart av mange sentrale vegtiltak i en 15-årsperiode, men ikke alle vil kunne sluttføres før i Buskerudbypakke 3 (evt. ved at tidsrammen for Buskerudbypakke 2 utvides eller realiseres i flere faser).
- For tiltaksområde tog er ny togtrase til Kongsberg foreslått i Buskerudbypakke 3 (etter 15 år).
- For tiltaksområde tog og veg legges det til grunn at tiltak gjennomføres i følgende faser 0-5 år, 5-10 år og 10–15 år slik at gjennomføringskapasitet sikres.
- For flere tiltaksområder er det så langt definert forslag til økonomiske rammer kun som ”sekkeposter” uten tydelig identifiserbare tiltak, men det forutsettes en konkretisering av tiltak slik at nytten av tiltakene tydelig fremkommer. For å tydeliggjøre behov for å gjennomføre tiltak for kollektivtransport og sykkel før bompenger innføres, jobbes det videre med konkretisering også for disse tiltakene.

2.7 Nytteprinsippet for bypakker legges til grunn

- Nytteprinsippet innebærer at flere hensyn må ivaretas samtidig:
 - Dette innebærer at det legges til grunn et nyttebegrep hvor nytten av flere tiltak sees i sammenheng og på tvers av kommunegrenser. Her tas hensyn til at også innbyggerne i nabokommunene får nytte av tiltak i en av kommunene.
 - Videre innebærer nytteprinsippet at det skal være sammenheng mellom hvor bomsnitt plasseres, takstnivå i det enkelte bomsnitt og tiltak i bypakken i det aktuelle

² Med ”myke” tiltak menes tiltaksområdene, drift buss, sykkel, gåing, kollektivknutepunkter og pendlerparkering.

delområdet av Buskerudbyen.

- Tiltak for kollektivtiltak / knutepunktsutvikling, sykkel, gåing og pendlerparkering skal også bidra til nytte / bedre framkommelighet for bilister på vegnettet.

2.8 Bypakkesøknad for Buskerudbypakke 2

Før bypakkesøknad og en bompengeproposisjon om bypakke kan fremmes for vedtak i Stortinget skal det utarbeides et grunnlag (samlet bypakkesøknad) bestående av:

- Konkretisering av bypakkens innhold (med mer detaljerte kostnadsoverslag for kostnadskrevende tiltak – det er høyere krav til detaljering av kostnadsoverslag for tiltak som skal realiseres tidlig i løpet av bypakkens levetid)
- Trafikknotat (trafikkberegninger med tilstrekkelig god kvalitet)
- Finansieringsnotat (bompengeutredning med finansieringsløsning for tiltak og samlet finansiering)

3 Oversikt over nyere / pågående faglige utredningsarbeider

Kort oversikt av de viktigste nyere / pågående delutredninger (etter konseptvalgutredningen og mulighetsstudien for bompengesystem):

- Kostnadsoverslag jernbanetiltak
- Kostnadsoverslag vegprosjekter
- Trafikkstrømmer i de enkelte bomsnitt, jfr bompengekonsept A i mulighetsstudien
- Kostnader sykkelprosjekter og arbeid med 5 lokale sykkelplaner
- Kollektivtrafikken i Buskerudbypakke 2.
- Arbeid med lokale gåstrategier
- Indikatorer for arealutvikling i kommunene og indikatorer for transportutvikling

4 Arbeidet med grunnlaget for en bypakke - kostnader og inntekter

4.1 Grove kostnadsrammer i en mulig bypakke (15 år)

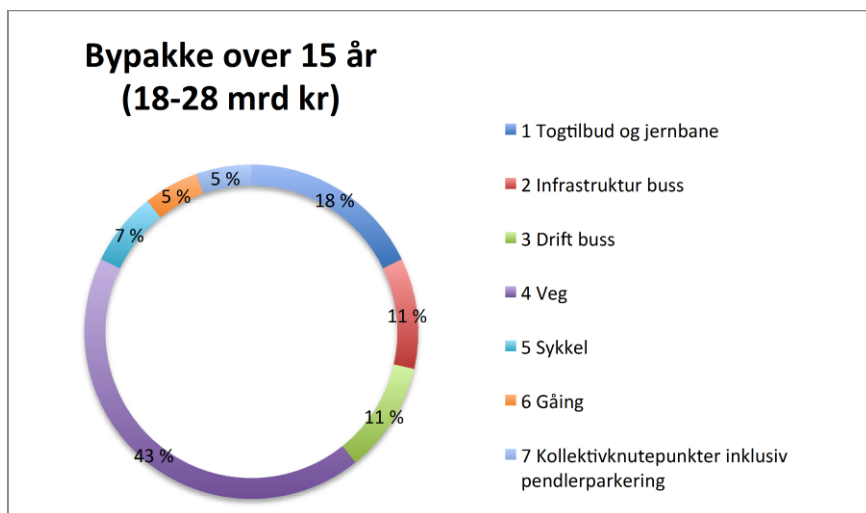
I det administrative arbeidet med Buskerudbypakke 2 inngår konkretisering av aktuelle tiltak innenfor alle 7 tiltaksområdene med tilhørende kostnader. I vedlegg er "bruttolista" angitt. (se vedlegg 1). Samlet kostnad for tiltak i "bruttolista" er ca. 50 – ca. 54 milliarder kroner.

En skisse til Buskerudbypakke 2 med tidshorisont 15 år fra 2017 vil bli utarbeidet til ATM-utvalgets møte 07.02.14. som grunnlag for første gangs politisk behandling i mars / april 2014.

Så langt jobbes det administrativt med følgende størrelsesorden på kostnader innenfor de enkelte tiltaksområder:

1. Jernbane; ca 3-5 mrd kr (utgjør ca 18%)
2. Infrastruktur buss; ca 2-3 mrd kr (utgjør ca 11%)
3. Drift buss; ca 2-3 mrd kr (utgjør ca 11%)
4. Veg; ca 8-12 mrd kr (utgjør ca 43%)
5. Sykkel; ca 1-2 mrd kr (utgjør ca 7%)
6. Gåing; ca 1-1,5 mrd kr (utgjør ca 5%)
7. Kollektivknutepunkter inkludert pendlerparkering; ca 1-1,5 mrd kr (utgjør ca 5%)

Sum 18-28 mrd kr frem til 2032 (15 år fra og med 2017).



Figur: Omfang av tiltak (forutsatt gjennomsnittsnivå av kr 18-28 mrd) i pågående arbeid med foreløpig skisse til bypakke for Buskerudbyen (15 år)

4.1.1 Foreløpige vurderinger

Totalkostnad og gjennomføringsmulighet. Det adm arbeid med en bypakke (Buskerudbypakke 2) med varighet 15 år har en kostnadsramme i størrelsesorden 18-28 mrd kr. Dette er en relativt høy ramme for tiltak som skal gjennomføres i en 15-årsperiode, men noe lavere enn den ramme (ca 32 mrd kr) som Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2 foreslår skal gjennomføres frem til 2040 (i en 25 årsperiode).

Andel statlig bidrag og andel bompenger. Dersom man forutsetter at jernbanetiltak, ca kr 3-5 mrd, er 100 prosent statlig finansiert og øvrige tiltak er finansiert med 40 prosent statlig andel og 60 prosent bompenger vil totalt ca 49 prosent av totalkostnadene måtte finansieres med bompenger og 51 prosent finansieres av statlig andel. (I tillegg vil det være noe økonomiske bidrag fra partnernes egne budsjett som kan bidra til å redusere disse andelene noe). Dette innebærer at statlig andel er omtrent som i Oslopakke 3 (når jernbaneinvesteringer inngår)

Profilen på det administrative arbeidet med bypakke, det vil si fordelingen mellom de enkelte tiltaksområdene tog, buss, bil, sykkel, gåing og kollektivknutepunkter inkludert pendlerparkering, er sammenlignbar med profilen i anbefalt konsept i KVU for Buskerudbypakke 2. I KVUen er det foreslått følgende nivå for de 7 tiltaksområder iverksettes i perioden frem til 2040 :

1. Jernbaneinvesteringer; 4,5 mrd kr - utgjør 14%
2. Investeringer buss; 3,5 mrd kr - utgjør 11%
3. Drift buss; 6,25 mrd kr (forutsatt 250 mill kr ekstra pr år i perioden frem til 2040) - utgjør 20%
4. Vegtiltak; 13,6 mrd kr - utgjør 43%
5. Sykkel; 1,6 mrd kr (forutsatt maksimalt nivå i fellespakken) - utgjør 5%
6. Gåing; 1,6 mrd kr (forutsatt maksimalt nivå i fellespakken) - utgjør 5%
7. Kollektivknutepunkter 0,5 mrd kr (forutsatt maksimalt nivå i fellespakken) - utgjør 2%

Sum 31,55 mrd kr frem til 2040 (når driftsmidler til tog holdes utenfor)

Ovennevnte viser at det foreløpige adm arbeidet for bypakke / Buskerudbypakke 2 tåler sammenlikning med andre bypakker i Norge hva gjelder sammensetning av tiltak og andel statlig finansiering.

4.2 Hovedrammer finansiering

4.2.1 Mulige finansieringskilder til Buskerudbypakke 2

De statlige bidragene til Buskerudbypakke 2 kan bestå av:

- Bevilgninger til enkeltprosjekter på veg og jernbane (jfr NTP 2014-23, 2018-27 osv..),
- Statsetatenes (SVV og JBV) handlingsprogrammidler (2014-17, 2018-21 osv...),
- Belønningsmidler, jfr Buskerudbypakke 1 (2010-13), videreføring av Buskerudbypakke 1 (2014-17) osv...
- Bymiljømidler, jfr omtale i NTP 2014-17. Det er ikke satt av midler i Statsbudsjettet for 2014, men det forventes at ordningen kommer i gang fra 2015.

Noen av disse statlige bidragene følger enkeltprosjekter, noen statlige bidrag forutsetter samtidig delvis bompengefinansiering, mens andre (belønningsmidler og bymiljømidler) kan bestå av "sekkeposter" til nærmere definerte typer tiltak.

I tillegg til statlige bidrag er de viktigste finansieringskildene for Buskerudbypakke 2 være:

- Trafikantbetaling / bompenger
- Fylkeskommunens bevilgninger til drift kollektivtransport
- Fylkeskommunens bevilgninger til fylkesveger
- Kommunenes bevilgninger til veg- / trafikkformål
- Mva-kompensasjon for investeringer i fylkesveier og kommunale veier (Er forutsatt i bypakker for Nedre Glomma og Grenland).

5 Problemstillinger som det jobbes videre med

For å kunne komme fram til et omforent forslag til tiltak i Buskerudbypakke 2 mellom kommunene, fylkeskommunen, SVV og JBV (og som grunnlag for avklaringer / forhandlinger med SD), anses det nødvendig å få avklart flere felles problemstillinger. Hittil er avdekket følgende:

5.1 Prioritering av tiltak i Buskerudbypakke 2

Det må utarbeides et konkret forslag til Buskerudbypakke 2 med mest mulig konkretisering av tiltak. En helhetlig bypakke vil både måtte bidra til ønsket måloppnåelse og samtidig ha tilstrekkelig nytte for partnerne slik at det oppnås enighet.

5.2 Nytteprinsippet og bypakker – tiltak må ses på tvers av kommunegrenser

I arbeidet med tiltak som bør inngå i Buskerudbypakke 2 legges det til grunn at det er helt sentralt å tydeliggjøre hvilken nytte hver kommune får for tiltakene og hvilken nytte tiltakene samlet får for innbyggerne og næringsliv og for tilgrensende områder. Mange reiser foregår på tvers av kommunegrenser, et tiltak i en kommune kan derfor gi nytte til innbyggere i flere andre kommuner også.

Når det gjelder å vurdere nytte av tiltak i en bypakke må tiltak ses i en større sammenheng enn når det gjelder korridorvise bompengeprosjekter. Dette fremgår også av NTP 2014-23:

“Kravet om sammenheng mellom betaling og nytte er et viktig prinsipp som skal ligge til grunn for bompengerekrav. Det innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av vegprosjektet bompengene finansierer. Likeledes må de som har nytte av prosjektet være med på å betale. Kravene som følger av nytteprinsippet, gjelder både geografisk og tidsmessig...

Det kan ikke stilles samme direkte krav til sammenheng mellom betaling og nytte når det gjelder bypakker / bymiljøavtaler. Bypakkene / bymiljøavtalene består av flere prosjekt som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i byområdet, og som til sammen bidrar til økt framkommelighet. Bruk av bompenger for å styrke kollektivtrafikken avlaster vegnett og kommer bilistene til gode ved økt framkommelighet.”

I kap.2.7 er angitt hvordan nytteprinsippet foreslås lagt til grunn. Det vil bli jobbet videre med denne problemstillingen både ut fra hver enkelt kommune / fylkeskommunens ståsted og samlet for hele transportsystemet med 7 tiltaksområder hvor flere tiltak sees i sammenheng.

5.3 Andel statlig bidrag og andel bompenger – bymiljømidler, belønningsmidler

Følgende utgangspunkt legges foreløpig til grunn for det administrative arbeidet:

- Jernbanetiltak 100 % statlig finansiert
- Øvrige tiltak er finansiert med 40 % statlig andel og 60 % bompenger

Normalt vil statlig andel til bypakker bli definert gjennom hvordan enkeltprosjekter skal finansieres enten som prioritert i NTP, statlig handlingsprogram eller spesielle satsinger. Bymiljøavtaler er en ny form for statlig satsing foreslått i NTP 2014-23. Det gjenstår å se hvordan rammer for inngåelse av slike avtaler vil bli utformet.³

I NTP 2014-23 er det antydnet statlige bidrag 3,86 mrd til i alt 4 vegprosjekter i Buskerudbyen. Det legges til grunn at jernbanetiltak vil bli 100 prosent statlig finansiert; enten gjennom tilleggsbevilgninger til jernbane, gjennom allerede pågående strekningsvise tiltak på jernbane eller som avtale om bymiljømidler evt. gjennom senere beslutning i NTP 2018-27.

Belønningsmidler for 4-årsperioden 2010-13 utgjør ca 280 mill kr. Dersom en forutsetter tilsvarende nivå i en 15-årsperiode utgjør dette ca 1 mrd. Hvor mye statlige bymiljømidler som vil kunne tilfalle Buskerudbyen må skje gjennom forhandlinger og avtale med staten.

Oppsummering; anslag for statlige bidrag til Buskerudbypakke 2:

- Vegtiltak (ca 4 mrd, jfr NTP 2014-23)
- Jernbanetiltak 3-5 mrd (det må avklares når midlene blir bevilget)
- Belønningsmidler ca 1 mrd (forutsatt samme nivå som 2010-13)
- Sum ca 8-10 mrd kr

Ut fra ovennevnte vil ca 8-10 mrd kr kunne være statlige bidrag (vegtiltak, jernbanetiltak og belønningsmidler). I tillegg vil ytterligere bidrag til vegprosjekter prioritert i senere NTP-perioder 2018-27 osv, statsetatenes midler i handlingsprogrammene for de neste 4 årsperiodene og evt bymiljømidler for en definert avtaleperiode tilkomme. Et samlet statlig bidrag på størrelsesorden ca 50 prosent av en pakke over 15 år på ca 18-28 mrd kr synes derfor å kunne være innenfor rekkevidde med de angitte forutsetninger.

Utgangspunktet for bypakker så langt har vært at alle prosjekter i bypakker skal ha en definert finansiering som fremgår av bypakkesøknaden. Det vil være en utfordring å kunne gjøre dette for de prosjekter som hittil ikke har en avklart definert statlig finansieringsandel. Ikke minst vil dette gjelde de "myke" delene av pakka; busstilbud, sykkel, gange, kollektivknutepunkter og pendlerparkering. Innovasjon og videreutvikling av bypakkeordningen anses her som en mulighet / nødvendighet.

Det legges til grunn at bymiljømidler / bymiljøavtale samordnes med Buskerudbypakke 2.

³ Når finansiering av bypakker fremmes for Stortinget må man som regel forholde seg til de statlige rammene som ligger i gjeldende NTP og vegvesenets handlingsprogram for riksveger. Den statlige finansieringsandelen for riksvegtiltak i saken som fremmes for Stortinget må som regel defineres ut fra disse rammene.

5.4 Finansierings-/ bompengeutredning

Oppgaven for finansierings- / bompengeutredningen er bl.a.:

- **Avklare takstnivå** for de enkelte bomsnitt i Buskerudbyen som både sikrer fullfinansiering av de enkelte større vegtiltak i korridoren og som samtidig bidrar til finansiering av andre tiltaksområder i pakka. I mulighetsstudien ble det tatt utgangspunkt i følgende takstnivåer; 10kr., 15kr., 20kr. og 30 kr (forutsatt toveis innkreving). Det kan være aktuelt å foreslå at bompengeutredningen tar utgangspunkt i 15 kr og 20 kr (toveis innkreving). Konsekvenser av enveis innkreving og tidsdifferensierte takster bør også utredes. Nytteprinsippet skal legges til grunn mht plassering av bomsnitt og fastsetting av takstnivå i det enkelte bomsnitt.
- **Vurdere tidshorisont.** Tidshorisont for Buskerudbypakke 2 er i utgangspunktet 15 år. Det kan imidlertid være aktuelt å forlenge tidshorisonten til 20 år⁴. Dette vil særlig kunne være aktuelt for bomsnitt i korridorer / områder hvor inntekspotensialet kanskje ikke strekker til i løpet av en 15-årsperiode for alle de tiltak som skal gjennomføres i korridoren / delområdet. Å forlenge tidshorisonten for bompengennekting vil generelt kunne være et alternativ til å ha høyere takster i de enkelte bomsnitt.
- **Konkret avklare plassering av betalingsnitt** (bomplassering).
- **Vurdere faser for Buskerudbypakke 2.** For tiltak som ikke fullt ut har avklart finansiering ved oppstart av Buskerudbypakke 2 (gjelder primært større vegtiltak/prosjekter) kan det tenkes at enkelte tiltak og bomsnitt først etableres når dette er nærmere avklart. Dvs fase 1 av Buskerudbypakke 2 vil da bestå av tiltak som fullt ut lar seg finansiere i en 15-årsperiode (kjent informasjon ved oppstart av 15-årsperioden). Fase 2 består av tiltak og bomsnitt som integreres i fase 1-pakka når mer informasjon om finansiering foreligger (f eks ved neste NTP eller finansieringsavklaring gjennom nytt statsbudsjett og at det foreligger godkjent reguleringsplan for flere større prosjekter), osv. Dette vil innebære behov for ny stortingsproposisjon hver gang Buskerudbypakke 2 utvides med en ny fase / nye tiltak. Samtidig vil man da ha anledning å vurdere innhold og tidshorisont for bypakka på nytt, f eks sett i perspektiv av nye 15 år). I tillegg vil det skje løpende oppdatering av innhold og finansieringsforutsetninger gjennom porteføljestyringen for hver fase etter hvert som det foreligger endringer i offentlige bevilgninger og godkjent plangrunnlag og kostnadsoverslag for prosjektene i porteføljen.
- **Definere regime for porteføljestyling – evt som alternativ til å definere Buskerudbypakke 2 i faser.** Behov for avklaring av statlig andel til riksvegprosjekter skjer vanligvis gjennom NTP. Flere ønskede vegtiltak i Buskerudbyen mangler slik avklaring. En evt inngåelse av avtale om bypakke med staten hvor slike tiltak inngår, vil i praksis kunne binde opp statlige midler i kommende NTP-er (på liknende måte som startbevilgning til et tiltak i ett statsbudsjett binder opp midler i kommende statsbudsjett). Det må avklares hvorvidt porteføljestyling av en større bypakke (evt med både sikre / usikre prosjekter) kan bidra til å gi tilstrekkelig forutsigbarhet; både mht avklaring av statlig bidrag til riksvegprosjekter og mht gjennomføring av ønskede tiltak. F eks ser det ut til, fra andre bypakker (bl a Miljøpakke i Trondheim og Oslopakke 3), at noe underfinansiering av riksvegtiltak kan være akseptabelt, i det man vet at det sannsynligvis vil komme avklaringer om statlige bidrag i senere NTP-er (kun 10-års horisont) innenfor bypakkas levetid (15-20 års horisont). Med en slik tilnærming kan det utarbeides en A- og en B-liste med hhv prioriterte og mindre prioriterte prosjekter som revideres gjennom porteføljestyringen. Om det blir rom for gjennomføring av tiltaket i bypakkeperioden vil da først avklares gjennom porteføljestyling underveis.

⁴ Pr i dag er det 15 års innkreving som gjelder som standard for bompengeprosjekter, det finnes imidlertid eksempler på at bypakker har varighet 20 år, f eks Oslopakke 3.

Når det gjelder de vegtiltak som ikke har avklart statlig finansieringsbidrag i NTP 2014-23 er det sannsynlig at disse trolig ikke kan startes opp før sent i Buskerudbypakke 2. En evt oppstart før 2023 vil kunne innebære at tiltaket finansieres 100 prosent ved bompenger⁵.

5.5 Detaljerte kostnadsberegninger og plankrav for tiltak

Det stilles krav om mer detaljerte kostnadsberegninger for større tiltak som skal med i endelig omforent bypakkesøknad (gjelder særlig tiltak som skal gjennomføres tidlig i perioden). Som regel kreves det i bypakker at minst ett større vegprosjekt foreligger med detaljert kostnadsberegning og med vedtatt reguleringsplan når proposisjonen fremmes.

I denne sammenheng må det også avklares nærmere hvilke krav som det stilles til plangrunnlag for at tiltak skal kunne inngå i bypakkens første 5-årsperiode og hvorvidt det er mulig å få på plass dette plangrunnlaget for foreslåtte tiltak. For større vegtiltak er det ikke uvanlig at prosess for kommunedelplan (som avklarer trasevalg) og reguleringsplanprosess til sammen tar 5 år. Fra planlegging av større prosjekter starter til tiltak er gjennomført kan det ta opptil ca 10 år.

5.6 Kostnadsoverskridelser på prosjekter- system for avklaringer

Det kan det oppstå situasjoner i løpet av en 15-årsperiode med prosjekter som har kostnadsoverskridelser. Det er nødvendig at system for avklaring av dette inngår som en del av avtalen (jfr også omtale av "porteføljestyling" i kap 5.4). Det må komme tydelig fram hvordan kostnadsprekk skal finansieres.

5.7 Total kostnadsramme og kapasitet for gjennomføring

Det vil være behov for nærmere vurdering av tidspunkt for gjennomføring av de enkelte tiltak for å sikre at det vil være tilstrekkelig gjennomføringskapasitet for tiltakene; dvs planleggingskapasitet, tilgang på entreprenører, og en konsekvensvurdering av omfattende anleggsvirksomhet flere steder i Buskerudbyen samtidig. Samferdselstiltak på ca. 18 – ca. 28 milliarder kroner over en 15-årsperiode er stor aktivitet. Det vil være ønskelig å minimere negative konsekvenser for trafikanter av pågående utbygginger samtidig som kostnader for gjennomføring av tiltak minimeres. Tidfesting av særlig større vegprosjekter er nødvendig, også som grunnlag for finansieringsberegninger⁶.

5.8 Drift for tiltaksområdene sykling, gåing og kollektivknutepunkter / pendlerparkering

Det vil bli anbefalt at driftsmidler til disse tiltaksområdene ikke inngår i Buskerudbypakke 2. Dvs ansvar for drift må avklares i forkant av at tiltak planlegges og iverksettes. Dette kan være aktuelt å ta inn i avtalen mellom partnerne om Buskerudbypakke 2 da tilfredsstillende drift er en forutsetning for å få full nytte av de investeringer som pakka inneholder.

⁵ Prosjekter kan gjennomføres med låneopptak (og bompenger) før de statlige midlene kommer, men frem til i dag har man ikke da kunnet forutsette at de statlige midlene kommer i en senere NTP. I dagens ordning må midlene ligge i gjeldende NTP. Hvis ikke er det snakk om 100 % bompengefinansiering.

⁶ Man kan godt operere med sekkeposter for diverse mindre tiltak når saken fremmes for lokal behandling og for Stortinget. Det er altså ikke nødvendig å konkretisere hvilke gang- og sykkeltiltak osv det er snakk om. Det er gjort i bypakker både i Nedre Glomma og i Grenland.

Begrunnelse; den enkelte aktør må ta ansvar for drift slik ansvaret er i dag; det blir krevende å beregne / splitte opp driftsansvar for de tiltak som er finansiert av Buskerudbypakke 2 og eksisterende anlegg / andre anlegg. Drift av nye anlegg vil dermed kunne inngå som partnersnes egne bidrag til Buskerudbypakke 2.

5.9 Finansiering av bussdrift. Avklare drift buss etter 15 år.

I skissen til Buskerudbypakke 2 er det lagt til grunn at drift buss helt eller delvis kan finansieres av bompenger. I bypakke for Nedre Glomma og Grenland er ordinære (fylkeskommunale) tilskudd til dagens bussdrift holdt utenfor. I bypakke er det så synliggjort hvor mye bompenger man foreslår å bruke til økt satsing på kollektivtransport. Fra Prop. 172 S om miljøpakke 2 i Trondheim siteres følgende:

«Bruk av bompengar til drift av lokal kollektivtransport skal vere eit supplement til den ordinære innsatsen over fylkeskommunen sitt budsjett. Det blir såleis lagt til grunn at fylkeskommunen sine løyvingar til kjøp av kollektivtrafikk blir halde på minst same nivå som i dag. I tillegg må det vere utarbeidd ein strategi for handtering av driftsoppgåvene etter opphøyr av bompengefinansieringa, og det må gå fram kva som skal skje ved eventuell svikt i inntektene.»

Foreliggende vedtak i Stortinget er at det stilles forutsetninger for at drift buss kan la seg delfinansieres av bompenger. Disse forutsetningene vil bli klarlagt nærmere bl.a. i dialog med Vegdirektoratet. Forutsetningene for bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk er nedfelt i Ot.pr. nr. 15 (2007-2008). Det er der ovennevnte sitat er hentet fra.

Drift buss etter bypakkeperiodens utløp; innebærer trolig videreføring av en bypakkeløsning eller ny finansieringsordning for drift kollektiv.

5.10 Felles handlingsprogram i Buskerudbypakke 2 – konkretisering

Finansieringsbidrag også fra kommunene og fylkeskommunen skal synliggjøres og inngå i Buskerudbypakke 2 – i tillegg til statlige bidrag og trafikantbetaling (bompenger).

5.11 Bypakkesøknad inkl. bompengefinansiering

Som grunnlag for endelig politisk behandling i kommunene og fylkeskommunen, vil alt underlag samles i en bypakkesøknad bl.a. med mål, tiltaksbeskrivelse, kostnadsberegninger, trafikkberegninger, effektvurderinger, vurdering av måloppnåelse, finansieringsløsning inkl. bompenger.

Vedlegg 1: "Bruttoliste" for tiltak med kostnadsoverslag

Tiltaksområder	Kostnadsanslag	
	Mrd kr inkl mva	
*Rund sum	Kostnadsanslag	Sum
** Jfr Multiconsult 2013		
*** Jfr NTP 2014-23	Mrd kr inkl mva	Mrd kr inkl mva
**** Jfr egen utredning		
***** Jfr KVU for Buskerudbypakke 2		
1 Togtilbud og jernbane (investeringsbehov)		12,9
T1 To tog i timen til Hokksund****	0,6	
T2 To tog i timen til Kongsberg****	3,5	
T3 Stasjonsopprusting Hokksund*	0,15	
T4 Stasjonsopprusting Mjøndalen*	0,15	
T5 Nytt togstopp Teknologiparken*	0,2	
T6 Ny stasjon Lierstranda*	0,5	
T7 Dobbeltspor ny trase Kongsberg****	7,8	
2 Infrastruktur buss (investeringsbehov)		3,4
B1 Tiltak før bompenger iverksettes****	0,3	
B2 SEKKEPOST for hele perioden: Sanntidsinformasjon på holdeplasser, Aktiv signalprioritering i kryss, Strekningsvise tiltak (kollektivfelt, kollektivgate eller andre framkommelig-hetstiltak), Tilrettelegging for pendler-parkering for sykkel og bil ved buss-holdeplasser, Oppgradering av kollektiv-infrastruktur, Tilrettelegging for for-håndsbetaling (tilnærmet kontantfrie busser).*	3,1	
3 Drift buss (ekstra driftstilskudd ut over dagens nivå)		2,55-5,25
D1 Tiltak før bompenger iverksettes*	0,3	
D2 SEKKEPOST for hele perioden: Drift av sanntidsinformasjonssystem, Økt ruteproduksjon lokalt (frekvens, kapasitet, linjer), Økt ruteproduksjon regionalt (frekvens, kapasitet, linjer), Nytt pris og sonesystem / samordning med Ruter, Bedre kundeinformasjon****	2,25-4,95	
4 Veg (investeringer, jfr innspill til "bruttolista")		27,65
V1a E134 Bangeløkka-Strømsåstunnelen**	2,72	
V1b E134 Strømsåstunnelen-Mjøndalen øst**	0,552	
V1c E134 Mjøndalen øst-Steinberg**	1,786	
Miljøtiltak for avlastet vegnett i Mjøndalen**	0,27	
V1d E134 Steinberg-Langebru**	0,845	
V1e E134 Langebru-Damåsen**	2,19	
V1f E134 Damåsen-Saggrenda**	3,372	
V2a Rv23 Dagslett-Linnes***	1,84	
V2b-V4 Rv23 Linnes-E18 (inkl kryss Brakerøya og Kjelstad)**	3,63	
V5 Fire felt Øvre sund-Sundland**	0,421	
V6 Fire felt Sundland-E134**	0,599	
V7 Fire felt 134-Konnerud**	0,197	
V8a Ny Svelvikvej****	0,75	
Miljøtiltak gammel Svelvikvej**	0,23	
V9 Fire felt Bragernestunnel**	2,56	
V10 To kollektivfelt Landfalløya-Gulskogen**	0,906	

V11 Ny tilknytning Drammen Havn (Bru, adkomstveg fra nytt kryss Brakerøya-Havna)**	0,065	
V12 Fire felt FV 282 Bj.Bjørsonsgate**	0,335	
V13 Holmenbruene (kapasitet, tilstand, sykkel og gange)**	0,808	
V14 Ny bru over elva i Mjøndalen**	0,22	
V15 Kobling fra Hokksund stasjon til dagens Rv 35**	0,033	
V16a Rv 35 Hokksund-Åmot**	2,31	
V16b Miljøtiltak langs avlastet vegnett i Hokksund*	0,25	
V17 Opprusting av Dyrmyrgata**	0,056	
V18 Bru over Lågen for bil, buss, gående og syklende**	0,104	
V19 Vei i Bevergrenda**	0,224	
V20 Ombygging FV40 Myntbrua-Numedalsveien**	0,193	
V21 Ombygging av Gomsrudveien i sentrum**	0,091	
V22 Ombygging av Bergmannsveien i sentrum**	0,067	
V23 Ombygging til fellesbrukskryss i byaksen**	0,0134	
V24 Flerbrukskryss Storgata-Sølvverksgata**	0,0134	
5 Sykkel (investeringer)		1,6-2,0
S1 Tiltak før bompenger iverksettes*	0,1	
S2 SEKKEPOST for hele perioden: Sammenhengende infrastruktur for sykkel i Buskerudbyen, til / fra og mellom byer og tettsteder og bolig-områder, til / fra skoler, til / fra kollektiv-holdeplasser, sammenhengende nett, Skilting og merking av sykkelruter, Bedre parkeringsmuligheter for sykkel ved viktige målpunkt, Bedre informasjon om sykkeltilbudet, Bedre vinterdrift / brøyting, Bedre vedlikehold sommerstid (feiing og dekke).****	1,5-1,9	
6 Gåing (investeringer)		1,6-2,0
G1 Tiltak før bompenger iverksettes*	0,1	
G2 SEKKEPOST for hele perioden: Sammenhengende infrastruktur for gåing i Buskerudbyen, til / fra og mellom byer og tettsteder og boligområder, til / fra skoler, til / fra kollektivholdeplasser, sammenhengende nett. (F eks gågater, miljøgater, sambruksarealer, viktige ganglinjer). Skilting og merking av gangruter, Fjerne barrierer som følge av jernbanelinjer og vegsystemer. Etablere snarveier. Bedre informasjon om tilbudet. Bedre vinterdrift / brøyting.*****	1,5-1,9	
7 Kollektivknutepunkter og pendlerparkering		0,6-1,0 (også høyere kostnadsnivå vurderes i videre arbeid, jfr tilrettelegging for pendlerparkering)
K1 Tiltak før bompenger iverksettes*	0,1	
K2 SEKKEPOST i hele perioden: Nødvendig infrastruktur og drift av effektive og attraktive knutepunkter (kiss-and-ride for avlevering / henting, taxi, buss ved togstasjoner, etc). Pendlerparkering for bilister og syklist (f eks p-hus). Gatemøbler for gående. Sjøppelhåndtering. Bedre informasjon til kollektivkunder.*****	0,5-0,9	
SUM		50,3-54,2