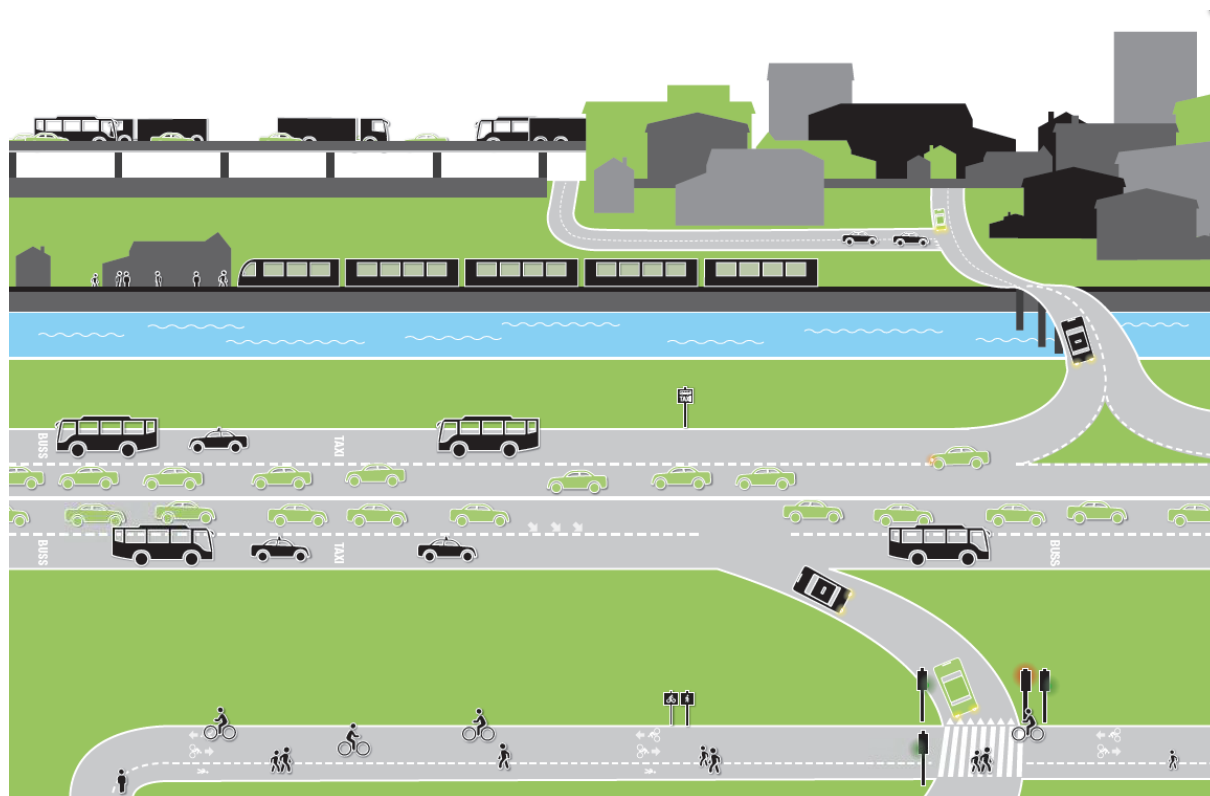


Drøftingsgrunnlag for Buskerudbypakke 2

Grunnlag for første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke 2 i
kommunestyret og fylkesting



Versjon 29. januar 2014 til ATMutvalgets møte 07.02.14.

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	3
1 Bakgrunn for utvikling av Buskerudbypakke 2	4
1.1 Buskerudbypakke 2 - tidligere vedtak og prosesser	4
1.2 Behovet for Buskerudbypakke 2.....	5
1.3 Viktige prosjekter og tiltaksområder i Buskerudbypakke 2	5
1.4 Alternativer på plass før igangsetting av Buskerudbypakke 2	6
2 Buskerudbypakke 2 – en helhetlig transportpakke.....	7
2.1 Forslag til mål for Buskerudbypakke 2.....	7
2.2 Forslag til sentrale prinsipper for utvikling av Buskerudbypakke 2	7
3 Skisse til Buskerudbypakke 2 – til drøfting i kommuner og fylkeskommune	9
3.1 Foreslåtte tiltaksområder i Buskerudbypakke 2	9
3.2 Grove kostnadsrammer i en mulig bypakke (15 år)	9
3.3 Hovedrammer finansiering	10
3.4 Mulige tiltak i Buskerudbypakke 2	10
4 Problemstillinger i det videre arbeid	14
4.1 Prioritering av tiltak i Buskerudbypakke 2.....	14
4.2 Andel statlig bidrag og andel bompenger – bymiljømidler, belønningsmidler	14
4.3 Avklaring av bompengesystem for Buskerudbypakke 2	15
4.4 Bypakkesøknad inkl. bompengefinansiering	16
Vedlegg 1: Viktige prosjekter i Buskerudbypakke 2.....	17
Vedlegg 2: "Bruttolista" for tiltak med kostnadsoverslag.....	23
Vedlegg 3: Utvikling av bypakker i norske byområder	25

Sammendrag

Arbeidet med å utvikle forslag til Buskerudbypakke 2 er politisk forankret i alle Buskerudbyens kommuner og i Buskerud fylkeskommune, bl a gjennom *Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23* (endelig vedtatt i fylkestinget i februar 2013) og gjennom *Prinsippvedtak om trafikantbetaling* (fra juni 2013).

De fem Buskerudbykommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg har i dag ca. 160.000 innbyggere tilsammen. Forventet vekst for dette området fram mot 2040 er + 60.000 innbyggere. Uten nye areal- eller transporttiltak vil dette kunne føre til 47% økning i biltrafikken og tilhørende dårlig framkommelighet på vegnettet.

Buskerudbypakke 2 skal bidra til å gjøre det enklere og raskere å reise i Buskerudbyen, både med buss, tog, bil og sykkel. Transportpakken skal bidra til å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av nasjonal interesse med attraktive byer og tettsteder. Buskerudbypakke 2 skal bidra til å nå nasjonale mål om at veksten i persontrafikken i byområder skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

Buskerudbypakke 2 foreslås utviklet i tråd med anbefalinger fra Statens vegvesen i *Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2*. Følgende tiltaksområder er foreslått å inngå:

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

Nytteprinsippet legges til grunn for tiltak i transportpakka. Alle kommuner og Buskerud fylkeskommune skal oppleve at Buskerudbypakke 2 gir både nytte for den enkelte og for hele området.

Det er gjort en grov kostnadsvurdering av de tiltak som er foreslått underveis i arbeidet med Buskerudbypakke 2. Samlede kostnader fremgår av "bruttolista" for Buskerudbypakke 2 (vedlegg 2) og summerer seg til ca 50-54 mrd kr. Drøftingsgrunnlaget inneholder en skisse til transportpakke i størrelsesorden 18-28 mrd kr for en 15-årsperiode (2017-2031).

Som utgangspunkt for videre drøfting og prioritering, har alle rådmenn og fylkesrådmann kommet med forslag til særlig viktige tiltak for den enkelte kommune og fylkeskommunen. Disse forslagene er lagt fram for politiske dialogmøter i egnede politiske fora i desember 2013 / januar 2014. Innspillene om særlig viktige tiltak fra den enkelte kommune og Buskerud fylkeskommune fremgår av vedlegg 1. Disse innspillene er viktig grunnlag for drøftingsfasen etter første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke 2 i kommunestyre og fylkesting i perioden 18. mars – 7. mai 2014.

1 Bakgrunn for utvikling av Buskerudbypakke 2

1.1 Buskerudbypakke 2 – tidligere vedtak og prosesser

Arbeidet med Buskerudbypakke 2 har pågått siden 2010 og er forankret gjennom avtaler og politiske vedtak i de fem Buskerudbykommunene og Buskerud fylkeskommune:

- November / desember 2009: Vedtak i by- / kommunestyrene og fylkeskommunen om Buskerudbysamarbeidet i egen avtale mellom 10 partnere. I samarbeidsavtalen inngår arbeidet med en felles by- / transportpakke som en av flere oppgaver.
- Februar 2010: Avtale mellom Samferdselsdepartementet, Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker om belønningstilskudd for 2010-2013. Forarbeid til Buskerudbypakke 2, bl a utredning av trafikantbetaling og prinsippvedtak om innføring av trafikantbetaling inngår som deloppgaver og er nedfelt som milepæler i avtalen.
- Februar 2013: Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 vedtas som regional plan i de 5 kommunene og sluttbehandles gjennom vedtak i Buskerud fylkeskommune. Buskerudbypakke 2 inngår i planen som viktigste virkemiddel for å utvikle et fremtidsrettet transportsystem for Buskerudbyen.
- Juni 2013: Høringsuttalelse til Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2. Kommunene og Buskerud fylkeskommune slutter seg til anbefaling fra Statens vegvesen om at videre arbeid med Buskerudbypakke 2 skal ta utgangspunkt i et såkalt "sammensatt konsept" med tiltak innen syv tiltaksområder i transportpolitikken.
- Juni 2013: Kommunene og Buskerud fylkeskommune fatter prinsippvedtak om at trafikantbetaling er aktuelt som delfinansiering av Buskerudbypakke 2. Det bes samtidig om at Statens vegvesen starter opp en bompengeutredning der trafikantbetaling inngår som delfinansiering av en evt. helhetlig transportpakke for Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre eiker og Kongsberg.

Siden 2010 har Buskerudbypakke 2 vært regelmessig tema i Buskerudbyens organer (fagråd, administrativ styringsgruppe, ATM-utvalg og ATM-råd). Parallelt med at arbeidet med Buskerudbypakke 2 har pågått i Buskerudbyens organer har det vært dialog med den enkelte kommune og Buskerud fylkeskommune underveis i prosessen:

- Juni / august 2012: Alle kommuner og Buskerud fylkeskommune spilte inn forslag til Buskerudbypakke 2. Innspillene resulterte i en "bruttoliste" med tiltak. Denne lista har siden vært grunnlag for faglig arbeid; bl a utarbeiding av kostnadsoverslag for tiltak. Bruttolista med kostnadsoverslag fremgår av vedlegg 2.
- Februar 2013: Med utgangspunkt i "bruttolista" for tiltak ble det avholdt politisk drøftingsmøte med tre representanter fra hver av kommunene og Buskerud fylkeskommune om forslag til tiltak i Buskerudbypakke 2 på Storaas i februar 2013. På Storaas ble det bl a etablert felles forståelse for at en fremtidsrettet transportpakke burde inneholde tiltak både for togtilbud / jernbane, drift buss, infrastruktur buss, veg, sykkel, gåing, kollektivknutepunkter og pendlerparkering. Det ble på Storaas også etablert forståelse for behov for å prioritere mellom tiltak. Selv om alle tiltak hver for seg er fornuftige, er det urealistisk å realisere alle tiltak i "bruttolista" i en Buskerudbypakke 2 i et 15-års tidsperspektiv.
- Høsten 2013: Alle rådmenn og fylkesrådmann kom med forslag til særlig viktige tiltak for den enkelte kommune og fylkeskommunen.

- Desember 2013 / januar 2014: Det har blitt avholdt politiske dialogmøter om Buskerudbypakke 2 i egnet politisk fora i den enkelte kommune og fylkeskommunen. Med utgangspunkt i dialogmøtene har den enkelte rådmann og fylkesrådmann revidert / supplert forslag til særlig prioriterte tiltak for den enkelte kommune og fylkeskommune.

Parallelt med den lokale / regionale prosessen angitt ovenfor, pågår det en statlig prosess med konseptvalgutredning (KVU) for Buskerudbypakke 2. Statens vegvesen har anbefalt et sammensatt konsept med 7 tiltaksområder for Buskerudbypakke 2. By- / kommunestyrene og fylkestinget ga i juni 2013 tilslutning til anbefalingene i KVU for Buskerudbypakke 2. For tiden pågår en statlig kvalitetssikring av KVU for Buskerudbypakke 2 som skal til behandling i regjeringen. Antatt tidspunkt for behandling i regjeringen er før sommeren 2014. Regjeringsbehandlingen vil gi mandat for statsetatene til å komme fram til et omforent forslag til Buskerudbypakke 2 med kommunene og fylkeskommunen.

1.2 Behovet for Buskerudbypakke 2

Behovet for en ny by - / transportpakke for Buskerudbyen ble grundig behandlet i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 (vedtatt som regional plan i februar 2013).

Området fra Lier til Kongsberg har i dag ca 160.000 innbyggere, samlet for de fem kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg. Forventet vekst fram til 2040 er + 60.000 innbyggere.

Analyser viser at med den forventede vekst i befolkning og næringsliv i Buskerudbyen fram mot 2040 vil veksten i biltrafikken kunne bli 47% om ingen nye areal- eller transporttiltak gjennomføres¹. Dette vil kunne medføre dårlig framkommelighet på vegnettet for alle - også for næringslivets transporter. Mål for Buskerudbyen om areal, transport og miljø vil ikke kunne nås uten at alternative strategier for arealbruk og transportsystem gjennomføres. Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 inneholder strategier og retningslinjer for utvikling av arealer og transportsystem frem mot 2023. Om Buskerudbypakke 2 heter det i plandokumentet bl a:

”Samferdselspolitikken i Norge er i dag slik innrettet at det ikke er nok ressurser tilgjengelig gjennom ordinære budsjetter til å drifte et kollektivtilbud i byområdene som er tilstrekkelig konkurransedyktig med privatbil. I transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2014–23 pekes det på behovet for å utvikle helhetlige ”bypakker” eller samferdselspakker for å sikre fullfinansiering av de nødvendige infrastrukturtiltak og driftstiltak i transportsystemet. Finansieringskilder til slike samferdselspakker er gjerne en kombinasjon av statlige, fylkeskommunale og kommunale midler, og en eller annen form for trafikantbetaling.”

Den statlige politikken på området er bekreftet gjennom stortingets vedtak av Nasjonal Transportplan 2014-23 og gjennom regjeringserklæringen til den nye regjeringen. Se for øvrig vedlegg 3.

1.3 Viktige prosjekter og tiltaksområder i Buskerudbypakke 2

Utgangspunktet for dette drøftingsgrunnlaget er at en Buskerudbypakke 2 både skal ivareta nasjonale mål og lokale / regionale mål. Det legges til grunn at utvikling av et helhetlig transportsystem skal se alle transportformer i sammenheng. Samtidig anses det avgjørende at de prioriterte tiltak skal gi nødvendig lokal nytte.

E134 Damåsen–Saggrenda og Rv 23 Dagslett–Linnes vil bli gjennomført i tråd med egne beslutningsprosesser som skal behandles lokalt og i Stortinget. Det vil bli utredet hvordan

¹ Kilde: Konsekvensutredning av planalternativer, Norconsult 2012.

bompengeordningene for disse to prosjektene evt. kan samordnes med trafikantbetalings-systemet for Buskerudbypakke 2. Beslutning om evt. samordning vil komme på et senere tidspunkt.

Som utgangspunkt for videre drøfting og prioritering, har alle rådmenn og fylkesrådmann kommet med forslag til særlig viktige tiltak for den enkelte kommune og fylkeskommunen. Disse forslagene er lagt fram for politiske dialogmøter i egnete politiske fora i desember 2013 / januar 2014. Innspillene om særlig viktige tiltak fra den enkelte kommune og Buskerud fylkeskommune fremgår av vedlegg 1.

Som grunnlag for drøfting er det utarbeidet et forslag til en forenklet sammenstilling av viktige prosjekter i kommunene og fylkeskommunen:

Økt busstilbud

Bedre busstilbud etableres i alle kommunene. Det tilrettelegges for at bussen kommer raskere frem. Busstilbudet koordineres med togtilbudet.

Forbedring av togtilbud

Togtilbudet på strekningen Drammen-Kongsberg styrkes til to tog i timen, i første omgang til Mjøndalen og Hokksund, senere til Kongsberg. Knutepunktene og stasjonsområdene i Hokksund og Mjøndalen rustes opp. Ny stasjon på Lierstranda etableres etter hvert. Det søkes etablert togstopp ved Teknologiparken (Gomsrud).

Pendlerparkering.

Tilrettelegging for pendlerparkering for reiser til Drammen og Oslo / Akershus.

Bedre veger

Oppfølging av alle prioriterte prosjekter i Nasjonal transportplan samt forsert planlegging og / eller bygging av riksveger, fylkesveger og kommunal veger.

Bedre sykkelveger

Sammenhengende overordnet sykkelvegnett etableres i alle kommunene, også trygge sykkelveger til skoler og andre viktige målpunkt etableres. Trygge sykkelparkeringer bygges.

Myke tiltak

Både gåing og kollektivknutepunkter må prioriteres.

1.4 Alternativer på plass før igangsetting av Buskerudbypakke 2

For perioden 2014-2017 prioriteres tiltak som styrker kollektivtilbud og tilbud for gående og syklende i forkant av at evt bompenger innføres i 2017. Finansiering av tiltak i denne perioden samordnes med videreføring av Buskerudbypakke 1 (statlige belønningsmidler).

2 Buskerudbypakke 2 – en helhetlig transportpakke

I det forberedende arbeidet med Buskerudbypakke 2 er det jobbet fram et forslag til felles grunnlag for en helhetlig transportpakke. Etterfølgende er fremkommet gjennom arbeid i Buskerudbysamarbeidets organer og er grunnlag for den videre drøfting.

2.1 Forslag til mål for Buskerudbypakke 2

Buskerudbypakke 2 skal ivareta både lokale, regionale og nasjonale 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 gåing².

2.2 Forslag til sentrale prinsipper for utvikling av Buskerudbypakke 2

Forslag til nytteprinsipp

Nytteprinsippet 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 et tiltak i den enkelte kommune.

Det legges til grunn at inntekter fra bompenger skal benyttes til å finansiere flere tiltaksområder enn veg; også kollektivtiltak / knutepunkts-utvikling, sykkel, gåing og pendlerparkering. Til sammen vil tiltak i Buskerudbypakke 2 bidra til bedre framkommelighet for bilister på vegnettet samtidig som alternative transportformer til bruk av privatbil styrkes.

Ovennevnte innebærer at det må være sammenheng mellom hvilke tiltak som inngår i Buskerudbypakke 2 og plassering av bompunkt, takstnivå, rammer for timesregel og månedstak.

De fleste byområder har i dag ulike varianter av konsept for bompengesystem – tilpasset den aktuelle transportpakke i det aktuelle byområde. F eks er det i Oslopakke 3 både bompunkt som fanger opp de store trafikkstrømmene internt i Oslo kommune og i tillegg bompunkt på kommunegrensen mellom Oslo og Bærum. Sistnevnte er bompunkt som er etablert i tillegg til de andre bompunkt bl a pga spesielt kostbare vegtiltak og store trafikkmengder i denne korridoren.

Nytteprinsippet i bypakker

“Kravet om sammenheng mellom betaling og nytte er et viktig prinsipp som skal ligge til grunn for bompengeinnkreving. 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.”

Kilde:

Nasjonal transportplan 2014-23.

² Også et mål i vedtatt Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013–2023.

Forslag til helhetsprinsipp

Helhetsprinsippet innebærer at Buskerudbypakke 2 skal tilrettelegge for helhetlig utvikling av transportsystemet i Buskerudbyområdet hvor alle foreslåtte tiltaksområder inngår, også alle riksvegprosjekter og prioriterte jernbaneprosjekter (som i utgangspunktet er et statlig ansvar).

Videre innebærer helhetsprinsippet at helhetlig finansiering av tiltak inngår, dvs bompengereinntekter bidrar til å finansiere de tiltak som etter loven kan finansieres med bompenge; vegtiltak, infrastruktur og drift kollektivtransport (innen fylkeskommunens ansvarsområde), sykkel, gåing, trafikksikkerhet, miljøtiltak, pendlerparkering, knutepunktsutvikling og lignende. Jernbanetiltak og kjøp av tog tjenester finansieres fullt ut av staten.

En helhetlig tilnærming til Buskerudbypakke 2 vil kunne innebærer større felles "trøkk" overfor nasjonale prioriteringer. Dette gir beste mulighet for å få realisert ønsket framdrift på riksvegprosjekter og jernbane.

Forslag til samordningsprinsipp

Samordningsprinsippet innebærer at alle bompengefinansierte tiltak i byområdet samordnes i ett felles bompengekonsept og inkludert felles opplegg for timesregel og månedstak.

For Buskerudbypakke 2 vil ovennevnte bli å bety at bompunkt tilknyttet E134 Damåsen-Saggrenda og bompunkt tilknyttet Rv23 Dagslett-Linnes vil inngå i felles finansierings- og bompengesystem med andre bompunkt og andre tiltak i Buskerudbypakke 2. Dersom slik samordning ikke skjer vil ikke timesregel eller månedstak gjelde mellom de ulike bomsystemer i byområdet. Dette kan medføre høye bompengekostnader for de trafikanter som må reise gjennom flere ulike bomsystemer. Med samordningsprinsippet vil den øvre kostnadsbelastning for den enkelte bilist i byområdet pr time og pr måned være avgrenset til en øvre definert grense.

Timesregel

Dette innebærer at en bilist kun betaler for en bompasering i løpet av en time selv om vedkommende passerer gjennom flere bompunkt eller passerer gjennom den samme bompunkt flere ganger i løpet av en time.

Månedstak

Dette innebærer at en bilist ikke vil bli belastet for mer enn et øvre antall bompaseringer pr måned, selv om vedkommende passerer flere ganger enn det definerte månedstak.

Kilde:

Mulighetsstudie – alternative konsept for bompengesystem i Buskerudbypakke 2.

Hvordan samordningsprinsippet evt skal legges til grunn for Buskerudbypakke 2 og i de øvrige aktuelle bompengefinansierte tiltak i Buskerudbyen må vurderes nærmere i drøftingsfasen, dvs etter første gangs politisk behandling i kommunestyret og fylkesting. Konsekvenser av samordning og evt ikke samordning må synliggjøres i videre utredningsarbeid.

Forslag til fullføringsprinsipp

Fullføringsprinsippet innebærer at allerede vedtatte bompengeprojekter skal fullføres uten forsinkelse selv om disse samordnes med andre tiltak i en felles bypakke.

Fullføringsprinsippet bør anbefales og inngå i grunnlaget for politisk behandling av Buskerudbypakke 2. Det skal ikke være tvil om prioritering av fullføring av vedtatte bompengeprojekter, jfr forventet bompengevedtak for E134 Damåsen-Saggrenda og Rv23 Dagslett-Linnes.

3 Skisse til Buskerudbypakke 2 – til drøfting i kommuner og fylkeskommune

Etterfølgende skisse til Buskerudbypakke 2 er kun et grunnlag for videre politiske drøftinger mellom kommuner og fylkeskommunen om Buskerudbypakke 2 og ikke å forstå som et konkret forslag til bypakke / transportpakke som det skal tas stilling til for eller mot.

3.1 Foreslåtte tiltaksområder i Buskerudbypakke 2

Følgende tiltaksområder er foreslått å inngå i Buskerudbypakke 2:

1. Tog / jernbane (investeringer); herunder tiltak som først sikrer to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund, senere til Kongsberg, stasjonsopprusting Hokksund og Mjøndalen, togstopp ved Teknologiparken (Gomsrud) 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 riksveg-, fylkesvegnettet og kommunale veger.
5. Sykkel (investeringer); bedre 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 trafikantgrupper ved jernbanestasjoner og tilrettelegging for pendlerparkering ved stasjoner og utvalgte bussholdeplasser, informasjonstiltak m.m.

Ovennevnte er i tråd med anbefalinger om en helhetlig transportpakke i Statens vegvesens forslag i Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2.

Det legges til grunn at drift av infrastruktur ikke er et eget tiltaksområde, men at den enkelte infrastruktureier selv vil måtte ta ansvar for drift og vedlikehold innenfor egne budsjett.

3.2 Grove kostnadsrammer i en mulig bypakke (15 år)

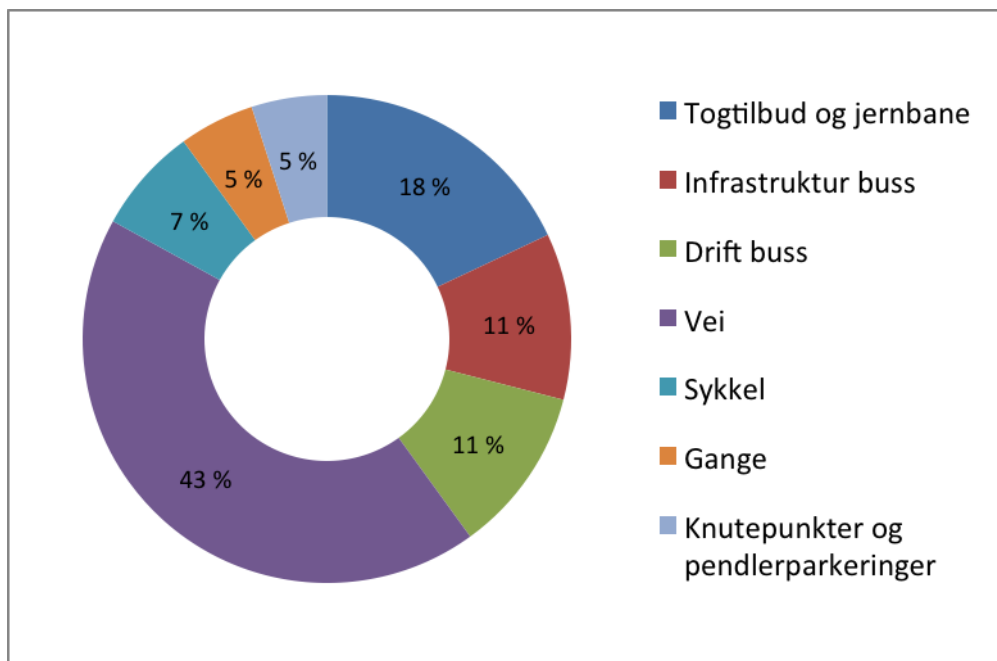
I det administrative arbeidet med Buskerudbypakke 2 er det siden august 2013 jobbet med konkretisering av mulige tiltak innenfor alle 7 tiltaksområdene med tilhørende kostnader.

Som det fremgår av kostnadsoverslagene i "bruttolista" (vedlegg 2) er det behov for å prioritere mellom tiltak, ikke alle tiltak kan inngå i Buskerudbypakke 2 de første 15 år. Samlet kostnad for tiltak i "bruttolista" er ca. 50 – 54 milliarder kroner.

Konseptvalgutredning (KVU) for Buskerudbypakke 2 inneholder et forslag om investeringer og styrket drift for kollektivtransport på til sammen ca 32 mrd kr frem til 2040 (i en 25-årsperiode). Det gir et gjennomsnittlig årlig kostnadsnivå på ca 1,28 mrd kr. Over en 15-årsperiode tilsvarer det ca 19-20 mrd kr.

Så langt jobbes det administrativt med kostnader i størrelsesorden 18-28 mrd kr for Buskerudbypakke 2 for perioden 2017-31 (15 år):

1. Jernbane; ca 3-5 mrd kr.
2. Infrastruktur buss; ca 2-3 mrd kr
3. Drift buss; ca 2-3 mrd kr
4. Veg; ca 8-12 mrd kr
5. Sykkel; ca 1-2 mrd kr
6. Gåing; ca 1-1,5 mrd kr
7. Kollektivknutepunkter inkludert pendlerparkering; ca 1-1,5 mrd kr



Figur: En illustrasjon på mulig fordeling for en transportpakke for Buskerudbyen. (Fordelingen tar utgangspunkt i et gjennomsnitt av kostnadsrammene over).

3.3 Hovedrammer finansiering

De statlige bidragene til Buskerudbypakke 2 kan bestå av:

- Bevilgninger til enkeltprosjekter på veg og jernbane (jfr NTP 2014-23, 2018-27, osv.)
- Statsetatenes 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. Dette må avklares nærmere.

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 vil de viktigste finansieringskildene for Buskerudbypakke 2 være:

- Trafikantbetaling / bompenger
- Fylkeskommunens bevilgninger til drift kollektivtransport
- Fylkeskommunens bevilgninger til fylkesveger
- Kommunenes bevilgninger til veg- / trafikkformål

3.4 Mulige tiltak i Buskerudbypakke 2

Status i arbeidet med konkretisering av aktuelle tiltak i Buskerudbypakke 2, fremgår i det etterfølgende.



1. Togtilbud og jernbane

Jernbanetiltak vil være 100% statlig finansiert og vil ikke bli finansiert av bompenger, men tiltakene er viktige for helheten i transportsystemet. Togtilbudet vil være grunnlag for konkret utforming av et supplerende og koordinert busstilbud. Togtilbud og jernbane inngår derfor i arbeidet med Buskerudbypakke 2:

Eksempler på mulige tiltak som en del av Buskerudbypakke 2:

- To tog i timen til Mjøndalen og Hokksund,
- To tog i timen til Kongsberg,
- Stasjonsopprusting Hokksund,
- Stasjonsopprusting Mjøndalen,
- Nytt togstopp Teknologiparken (Gomsrud),
- Ny stasjon Lierstranda,

Når det gjelder mulig dobbeltspor i ny trase til Kongsberg er det også ønskelig at dette tiltaket realiseres så raskt som mulig, men dette vil trolig først kunne skje etter 15 år.



2. Infrastruktur buss

Infrastruktur buss dreier seg om følgende type tiltak:

- Strekningsvise tiltak (kollektivfelt, kollektivgate eller andre framkommelighetstiltak),
- Sanntidsinformasjon på holdeplasser
- Aktiv signalprioritering i kryss
- Tilrettelegging for pendlerparkering for sykkel og bil ved bussholdeplasser
- Oppgradering av kollektivinfrastruktur
- Tilrettelegging for forhåndsbetaling (tilnærmet kontantfrie busser).

Det arbeides nå med å konkretisere aktuelle tiltak i den enkelte kommune som grunnlag for den politiske drøftingsfasen. Det arbeides bl a videre med prioriterte strekninger fra Buskerudbypakke 1:

- Drammen sentrum – Travbanen – Krokstadelva – Mjøndalen
- Tordenskjoldsgate
- Drammen sentrum – Gulskogen
- Kongsberg sentrum – Gamlegrendåsen / Gomsrud
- Lierstranda – Drammen sentrum



3. Drift buss

Drift buss dreier seg om følgende type tiltak:

- Styrket rutetilbud for lokale bussruter i kommunene
- Styrket rutetilbud regionalt i Buskerudbyen
- Nytt pris- og sonesystem som vil kunne innebære billigere kollektivreiser og enklere

billettsystemer (felles system for buss og tog og samordnet med Ruter / Oslo-Akershus).

- Andre kvalitetselementer: Drift sanntidsinformasjon, bedre kundeinformasjon m.m.



4. Vegtiltak

Riksveger

Når det gjelder vegtiltak legges det til grunn at NTP 2014-23 skal følges opp i Buskerudbypakke 2 eller i egne beslutningsprosesser.

Dette innebærer at:

- E134 Damåsen-Saggrenda skal realiseres fullt ut i 10-årsperioden
- Rv23 Dagslett-Linnes i Lier skal realiseres fullt ut i 10-årsperioden

Videre innebærer oppfølging av NTP 2014-23 at følgende tiltak vil være en del av Buskerudbypakke 2:

- Rv23 Linnes-E18 skal påbegynnes i 10-årsperioden. Statens vegvesen har startet planlegging av dette tiltaket nå, videre planarbeid må avklare hvordan tiltaket kan realiseres - fullt ut eller i faser. 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 tunnelløp realiseres i 10-årsperioden slik at sikkerhetskrav oppfylles. Dette tiltaket er fullfinansiert av staten i NTP, men omfatter ikke nytt kryss med ny kobling til E18 på Bangeløkka.

For evt øvrige tiltak på E134 foreslås det som minimum at planlegging av trasevalg for E134 på strekningen mellom Strømsåstunnelen og Langebrukrysset kan gjennomføres som en del av Buskerudbypakke 2 (bl a inkludert trasevalg i Nedre Eiker og Øvre Eiker).

Hvorvidt noen delstrekninger på E134 mellom Strømsåstunnelen og Langebru også kan bygges / startes opp som del av Buskerudbypakke 2 vil inngå i arbeidet med å komme fram til et omforent forslag. Dette gjelder for eksempel delstrekningene / tiltak på strekningene:

- E134 Strømsåstunnelen-Mjøndalen øst
- E134 Mjøndalen øst-Steinberg
- E134 Steinberg-Langebru
- E134 Nytt kryss ved Langebru

Evt miljøtiltak på avlastet vegnett på eksisterende E134 i Mjøndalen må også vurderes.

Når det gjelder Rv35 Hokksund – Åmot forelås som minimum at planlegging av trasevalg for Rv35 kan inngå som en del av Buskerudbypakke 2 (bl a inkludert trasevalg forbi Hokksund i Øvre Eiker). Hvorvidt delstrekninger (f eks forbi Hokksund) også kan bygges / startes opp som en del av Buskerudbypakke 2 må avklares i videre drøftinger. Evt miljøtiltak på avlastet vegnett på eksisterende Rv35 i Hokksund må også vurderes.

Også i Kongsberg er det foreslått miljøtiltak på avlastet vegnett på eksisterende E134 og tilgrensende vegnett i Kongsberg. Disse tiltakene må også vurderes.

Fylkesveger / kommunale veger

Tilsvarende som for NTP 2014-23 legges det til grunn at fylkeskommunens og kommunenes

handlingsprogram for fylkesveger, kollektivtrafikk og kommunal infrastruktur følges opp i Buskerudbypakke 2.

Hvilke vegtiltak som evt skal inngå i Buskerudbypakke 2 må avklares i arbeidet med å komme fram til et omforent forslag. De mest aktuelle tiltak fremgår av kommunenes og fylkeskommunens innspill til viktige prosjekter (vedlegg 1).



5. Sykkel

Tiltaksområde sykkel dreier seg om følgende type tiltak:

- Sammenhengende infrastruktur for sykkel i Buskerudbyen.
- Forbedret sykkelnett i og til / fra prioriterte utviklingsområder (jfr Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23), f eks fjerning av barrierer for syklende.
- Forbedret sykkelnett til / fra skoler og andre viktige målpunkt.
- Forbedret infrastruktur til / fra kollektivknutepunkter og bussholdeplasser.
- Bedre parkeringsmuligheter for sykkel.
- Bedre informasjon om tilrettelagte sykkeltraseer.

Det pågår arbeid i kommunene med kommunale sykkelplaner og forslag til tiltaksplaner for perioden 2014-17 (Buskerudbypakke 1 videreføring) og forslag som kan inngå i Buskerudbypakke 2.



6. Gåing

Tiltaksområde gåing dreier seg om følgende type tiltak:

- Forbedret infrastruktur for gående i og til / fra prioriterte utviklingsområder (jfr Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23), f eks fjerning av barrierer for gående.
- Forbedret gangvegnett til / fra skoler og andre viktige målpunkt.
- Forbedret gangvegnett til / fra kollektivknutepunkter og bussholdeplasser, f eks etablering av snarveier.
- Bedre informasjon om tilrettelagte gangtraseer.

Det pågår arbeid i kommunene med kartlegging av tiltaksbehov for gående som underlag for videre arbeid med tiltak i transportpakka.



7. Kollektivknutepunkter og pendlerparkering

Tiltaksområdet dreier seg om følgende type tiltak:

- Nødvendig infrastruktur for effektive og attraktive kollektivknutepunkter, f eks med gode løsninger for avlevering / henting med bil, taxi, enkel overgang mellom buss og tog m.m.
- Parkeringsfasiliteter for pendlere med sykkel og bil.

Planlegging av aktuelle tiltak vil pågå i 2014 bl a gjennom planarbeid for infrastruktur buss og koordinert med forslag til nye anlegg for pendlerparkering. Forberedelser og planlegging for opprusting av kollektivknutepunkter Mjøndalen og Hokksund pågår.

4 Problemstillinger i det videre arbeid

For å kunne komme fram til et omforent forslag til tiltak i Buskerudbypakke 2 mellom kommunene, fylkeskommunen, Statens vegvesen og Jernbaneverket, anses det nødvendig å få avklart flere felles problemstillinger. Bl a er avdekket følgende:

4.1 Prioritering av tiltak i Buskerudbypakke 2

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

Evt innspill fra første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke 2 i by- / kommunestyre og fylkesting våren 2014 vil tas med i videre administrativt arbeid og politiske drøftinger / forhandlinger.

Et konkret og felles forslag til Buskerudbypakke 2 må inneholde plan for finansiering og gjennomføring av tiltak i bypakkeperioden.

4.2 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 delt finansiering; dvs med en statlig andel, en andel bompenger og i tillegg bidrag fra partnerne.

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 minimum 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.

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.

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. Dette gjelder f.eks. både riksvegprosjekter som ikke har omtalt bevilgning i gjeldende NTP og de "myke" delene av pakka; busstilbud, sykkel, gange, kollektivknutepunkter og pendlerparkering. Det samme gjelder statlige midler til jernbanetiltak. Innovasjon og videreutvikling av bypakkeordningen anses her som en mulighet / nødvendighet.

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

4.3 Avklaring av bompengesystem for Buskerudbypakke 2

Det er gjennomført en mulighetsstudie for alternative bompengekonsept for Buskerudbypakke 2.

I videre mer detaljerte arbeid med faglig grunnlag for evt bompengesøknad foreslås det et utgangspunkt i et omfattende betalingssystem med mange betalingspunkter (variant A) i mulighetsstudien. Dette er et bompengekonsept med toveis innkreving og hvor samordningsprinsippet (nevnt over) er lagt til grunn. Konseptet bygger på en kombinasjon av ønsket om å fange opp store trafikkmengder slik at det etableres et tilstrekkelig økonomisk grunnlag for iverksetting av en betydelig tiltakspakke i Buskerudbypakke 2 og nytteprinsippet; at det er sammenheng mellom tiltak i bypakken og plassering av bompunkt.

Enveis innkreving

Innebærer at bompenger kreves inn i en retning, som oftest i retning inn mot største bysenter i byområdet.

Toveis innkreving

Innebærer at bompenger kreves inn i begge retninger i et bomsnitt.

Toveisinnkreving vil innebære lavere bomtakter pr passering enn enveis innkreving; gitt samme totalinntekter.

Med toveisinnkreving vil månedstaket som regel måtte settes høyere enn ved enveis innkreving; gitt samme totalinntekter og lavere takstnivå ved toveisinnkreving.

Endelig forslag til betalingssystem med plassering av bompunkt, fastsetting av takstnivå i de enkelte bompunkt, definering av timesregel og månedstak og hvorvidt ovennevnte mål og prinsipper best kan ivaretas må utredes nærmere og ses i sammenheng med konkretisering av innholdet i Buskerudbypakke 2. Konsekvenser av enveis- eller toveis innkreving må også synliggjøres.

Forslag til avklaring på disse spørsmål vil måtte skje i den politiske drøftingsfasen (mai-oktober 2014) og ses i sammenheng med tiltak i Buskerudbypakke 2.

Plassering av bompunkt og når de skal etableres foreslås drøftet og vurdert grundig i forhold til forslag til tiltak i det aktuelle område. For enkelte bompunkt vil det være særlig interesse om at vegtiltak må inngå som ett av tiltakene for den aktuelle strekning. Følgende er aktuelle plasseringer å vurdere:

- Kommunegrensen Drammen – Lier (ikke på E18, men på ramper til E18)
- Kommunegrensen Lier – Asker (ikke på E18, men på ramper til E18 i Lier)
- Kommunegrense Lier – Røyken (vurderes samordnet med betalingssystem for RV23)
- Kommunegrense Drammen – Nedre Eiker
- Kommunegrense Nedre Eiker – Øvre Eiker
- Mellom Øvre Eiker og Modum
- Mellom Drammen sentrum og Konnerud
- Mellom Drammen og Svelvik
- Mellom Drammen og Sande (ikke på E18, men på ramper til E18 i Drammen)

- Mellom Øvre Eiker – Kongsberg (vurderes samordnet med betalingsystem for E134 Damåsen-Saggrenda)
- Mellom Kongsberg og Lardal
- Mellom Kongsberg og Flesberg

I videre finansieringsstudier inngår vurdering av Buskerudbypakke 2 i faser:

- For tiltak som ikke fullt ut har avklart finansiering ved oppstart av Buskerudbypakke 2 kan det tenkes at enkelte tiltak og bompunkt først etableres når dette er nærmere avklart. F eks vil fase 1 av Buskerudbypakke 2 da kunne 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 bompunkt som integreres i transportpakka først når mer informasjon om finansiering foreligger (f eks ved neste NTP, ved finansieringsavklaring gjennom nytt statsbudsjett, at det foreligger godkjent reguleringsplan for flere større prosjekter, osv).
- 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 bompenger⁴.

4.4 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.

⁴ 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.

Vedlegg 1: Viktige prosjekter i Buskerudbypakke 2.

Etterfølgende er innspill fra rådmenn / fylkesrådmann i etterkant av politiske dialogmøter i kommuner og fylkeskommune, desember 2013-januar 2014.

Buskerud fylkeskommune

Presentert i dialogmøte fylkesutvalget / hovedutvalg for samferdsel 6. januar 2014

Tiltaksområder	Forslag til prioritering
1. Togtilbud	2 tog i timen til Hokksund 0,6 mill. kr og senere til Kongsberg; inntil 3,5 mill. kr
2. Drift av buss	Høyt prioritert, maksimal innsats Høy frekvens i by- og tettstedene Bestillingstransport i distriktene Sanntidsinformasjon Nytt pris og sonesystem Kontantfrie busser Kobling mellom tog, lokalbuss og regionalbuss Økt tilskudsbehov: 200 mill.kr/år. Totalt 2,5 mrd.kr
3. Investeringer infrastruktur buss	Høyt prioritert, maksimal innsats Utredning ferdig i februar 2014 Framkommelighetstiltak for å gi bussen prioritet i trafikken. Aktiv signalprioritering i kryss Kollektivfelt 5 prioriterte strekninger: Drammen sentrum- Mjøndalen Drammen sentrum – Tordenskioldsgate Drammen sentrum – Gulsbogen Kongsberg sentrum - Gamlegrenndsåsen Drammen sentrum – Lierstranda Kostnad 3-3,5 mrd kr
4. Veginvesteringer	Tidligere prioriterte rv. prosjekter fra fylkeskommunen samt noen viktige fylkesveger: E134 Damåsen – Saggrenda Rv 23 Linnes – Dagslett E134 Strømsåstunnelen Rv 23 Linnes – E18 RV 35 Hokksund – Åmot – Fv 319 Svelvikvegen Fv 282 Bj. Bj.gt
5. Investeringer for gående	Skoleveger og til knutepunkter i alle kommunene
6. Kollektivknutepunkter og pendlerparkering	Utvikle de regionale knutepunktene og anlegge pendlerparkeringer

Lier

Presentert i dialogmøte i 12. desember 2013

Tiltak	Kostnad, mill kr
Ferdigstilling av Rv 23 til E18 Tilførsel-/adkomstveier til Lierstranda fra hovedvegssystemet er nødvendig , dvs. en over jernbanen, en fra Amtmannssvingen og Strandbrua/Brakerøya. Dette må sees videre på i plansammenheng og ikke minst i tilknytning til ny jernbanestasjon.	1.840 (Dagslett-Linnes) 3.630 (Linnes-E18)
Ny jernbanestasjon på Lierstranda	500
Ivaretagelse av pendlerparkering for å etablere sammenhengende reisekjeder	Innenfor "sekkepost" kollektivknute-punkter og pendlerparkering
Økt busstilbud og fremkommelighet for buss	Innenfor "sekkepost" drift buss
Felles/samordnet takst- og sonesystem med Ruter er prioritert fra Lier og Buskerudbyen. Vi forutsetter at dette bæres videre i fellesskapet, men setter det gjerne opp i vår sammenheng også.	Innenfor "sekkepost" drift buss

Drammen

Presentert i dialogmøte i desember 2013

Kun store tiltak, først og fremst investeringer, er nevnt. Det er behov for mange mindre tiltak i sekkeposter også, som samlet sett kan bli betydelig sum. Disse er ikke listet opp her.

Tiltak	Kostnad, mill kr
Tilfartsvei vest Grønland – Sundland	421
Tilfartsvei vest Sundland – Bjørkelia (til kryss med E134)	599
Tilfartsvei Konnerud (Bjørkelia – Konnerudgata) (Bygges evt. uten østvendte ramper i Bjørkelia hvis 4 felts E134 Strømsåstunnel kan utsettes – se liste for "opprykkskandidater")	197
E134 Bjørkelia – Mjøndalen (v/jernbaneundergangen)	550
Miljø-/kollektivtiltak, avlastet veinett: Kollektivtrasé Rosenkrantzgata etter at Tilfartsvei vest er etablert og E134 er utvidet til 4 felt fra Bjørkelia til Mjøndalen Kollektivtrasé i Konnerudgata (forutsetter full utbygging av både Tilfartsvei vest/Tilfartsvei Konnerud og E134 Strømsåstunnelen)	?
Frekvens- og kapasitetsøkning for buss til alle bydeler i Drammen	?
Ferdigstille Bjørnstjerne Bjørnsons gate fra Telthusgata til Rundtom	150 (?)
Bygge om Brakerøyarundkjøringen (inngår i vegsystem Brakerøya – Lierstranda (kobling Rv23-E18)), evt. annen løsning på avviklingsproblemer ved Brakerøya.	500?

"Opprykkskandidater"	Kostnad, mill kr
Takstsamarbeid med Oslo og Akershus	50 mkr/år? (750 over 15 år)
4-felts E134 Strømsåstunnel, inkl Bangeløkkakryss, og tilkobling til kryss med Tilfartsvei vest. (Mulige innsparingsvarianter i fase 1: - 4-felts Strømsåstunnel, inkl. tilkobling i Bjørkelia, men kun enkel tilpasning av Bangeløkkakrysset, evt.	2720 700 (i stedet for 2720)

- kun råsprengt rømningstunnel (i trase for fremtidig tunnel), uten nytt kryss på Bangeløkka. Bjørkeliakrysset bygges uten av- og påkjøring til Strømsåstunnelen.	
Svelvikveien - Miljøtiltak dagens Svelvikvei	750 230
2 tog i timen Drammen – Hokksund (for Drammens vedkommende ses denne i sammenheng med behovet for å frigjøre sporkapasitet ved Drammen stasjon – unngå at tog okkuperer spor der i lang tid ved å vende på Drammen stasjon)	600

Nedre Eiker

Presentert i dialogmøte 11. desember 2013 kommuneplanutvalget / ATM-rådsmedlemmer

Tiltak	Foreløpig kostnad, mill kr
Ny trase E134 fra Orkidehøgda via Åsen til Steinberg, inkludert avkjøring til Ytterkollen/Mileområdet	1.786
Ny bru over Mjøndalselva	220
Opprustning Mjøndalen stasjon	150
Sammenhengende gang sykkelveitrase Øvre Eiker - Nedre Eiker - Drammen på begge sider av elva	Innenfor "sekkepost" sykkel
To tog i timen Hokksund - Drammen med stopp på Steinberg. (Kostnad angir behov på infrastruktur for jernbane, eksklusiv kostnader Steinberg).	600
Busstilbud med 15 min frekvens på sentrale linjer – Drammen - Krokstadelva - Mjøndalen - Drammen samt tverrforbindelse Hovjordet -Åsen	Innenfor "sekkepost" drift buss og infrastruktur buss

Sammenfatning av drøftelsen:

- E134 helhetlig fra Bangeløkka til Hokksund eller Kongsberg
- 2 tog i timen med stopp i Mjøndalen for hver avgang og ev. redusert stoppfrekvens på Steinberg
- Pendlerparkering med parkeringshus
- Pendlerparkering også for buss
- Timeekspressen bør stoppe på Steinberg og på Herstrøm for av- og påstigning i begge retninger; mot Oslo og mot Kongsberg
- Tilførselsvei til E134 vest for tunnelen
- NEK har utpendling på 63- 64 % og vil komme til å bidra med en vesentlig del til "kassa", og bør derfor kunne forvente å få relativt mye igjen.
- Brua: Hva slags bru, hvilke funksjoner, og hvor?

Øvre Eiker

Presentert i dialogmøte 8.1.14:

1.

Det ligger som en klar forutsetning i kommunestyrevedtakene at det må være på plass et reelt alternativ til bilen før det er aktuelt å starte innkreving av avgifter på bilbruk. To tog i timen til Hokksund er et svært viktig tiltak i et styrket kollektivtilbud som må være på plass før innkreving av brukerbetaling starter. Dersom to tog i timen ikke er på plass ved oppstart av Buskerudbypakke 2, må det vurderes et ytterligere styrket busstilbud.

2.

Pr i dag må vi konstatere at det ikke er noen veiprosjekter i Øvre Eiker kommune som er kommet så langt i planlegging at de kan anses "klarert" for gjennomføring i ei Buskerudbypakke 2. Det er en klar forutsetning fra Øvre Eiker kommunes side at framdrift i de ønskede veiprosjektene henger nøye sammen med vurdering av hvor betalingspunktene skal plasseres. Det prosjektet vi har mest kontroll på selv er ny tilfart Hokksund med forbindelse under jernbanen.

3.

Øvre Eiker kommune er spesielt skuffa over at rv 35 ikke har fått høyere prioritet i NTP og Handlingsprogrammet for riksveier, og ikke minst i KVVU for Buskerudbypakke 2. Byutvikling og miljø i Hokksund vil vinne mye på en ny trase for rv 35 fra Hokksund til Åmot. Planlagte tiltak i forberedelsen til og i Buskerudbypakke 2 vil kunne gi økt gjennomgangstrafikk i Hokksund og tiltagende problemer i Langebru, dersom det ikke kommer på plass en løsning for rv 35.

4.

E 134 er den andre hovedfartsåren gjennom Øvre Eiker. Øvre Eiker kommune har fremmet tydelig ønsker om at E 134 må behandles som en viktig stamvei i arbeidet med Buskerudbypakke 2. Det er ikke tilfredsstillende slik det nå framstår med mange små delprosjekter. Langebrukrysset er en nøkkel for oss, fordi det er en forutsetning at dette krysset har en kapasitet som gjør at vi kan utnytte næringsarealer i dette området i tråd med prinsippene i felles areal og transportplan. Ei sannsynlig påkobling for rv 35 er i Langebru og derfor må disse prosjektene ses i sammenheng.

5.

To tog i timen til Hokksund vil også være et viktig tiltak i Buskerudbypakke 2. Det er sterkt ønskelig raskt å få på plass avklaringer om areal- og sporbehov ved Hokksund stasjon. Denne situasjonen stenger for prosjektet undergang – Haugveiens forlengelse, og det hemmer ønsket framdrift i planleggingen av utbyggingsområdet Hokksund Vest. Oppsummerende må vi si at ser flere flaskehalsar med vei og jernbane som vil begrense vesentlig mulighetene som vi har til å gjennomføre den arealpolitikken vi har forpliktet oss til i felles areal- og transportplan.

6.

For sekkepostene buss, sykkel og gange er pågående arbeid målrettet. Det er gjort utredning på busstilbud som oppleves som positive for Øvre Eiker, men planleggingen er foreløpig kommet for kort til at dette kan konkretiseres i formidling av hva som kan ligge for Øvre Eiker i ei Buskerudbypakke 2. Utredningene viser at det er behov for kostnadskrevenne tiltak for å få et robust og sammenhengende sykkelnett.

7.

Det er etter vår vurdering nødvendig å få et enda bedre grep på "nytteprinsippet". Øvre Eiker kommune har tidligere uttalt seg positivt om "bygggesteiner" i ei pakke som synliggjør kostnad og nytte.

Veiprosjekter er svært sentrale i det som begynner å tegne som ei pakke. Derfor henger plassering av bompunkter nøye sammen med de tyngste veiprosjektene, slik det har vært vurdert administrativt i Øvre Eiker kommune.

Oppsummering etter dialogmøte 8.1.14:

- Det er holdningen i Øvre Eiker kommune at Buskerudbypakke 2 er viktig for kommunen og for regionen, og at dette skal vi lykkes med. Vi må være villige til å ta noen sjanser.
- Fortsatt er stor uklarhet om hvordan ei samferdselspakke kan settes sammen og finansieres.
- Øvre Eiker kommune har sagt ja til prinsippet om bompenger, med den klare forutsetningen at det skal foreligge et reelt alternativ til bilen, før det innføres brukerbetaling. Det er viktig med videreføring av belønningsordningen og at busstilbudet blir prioritert her.

- Nytteprinsippet skal legges til grunn. Det innebærer at det er en nærhet til de tiltakene som iverksettes ved at "bommene følger tiltakene.
- Øvre Eiker kommune har gitt til kjenne klare prioriteringer; to tog i timen til Hokksund, stasjonsopprustning og pendlerparkeringer, ny trase for rv 35 og løsning for E 134 / Langebrukrysset.
- Det er viktig å komme i gang med planlegging av ny trase for rv 35, men plan er ikke nok for å kreve brukerbetaling.
- Det er viktig å være realistiske i lovnadene til departementet i forhold hva det er mulig å oppnå.

Kongsberg

Innspill ajourført 15.1.14:

Innspillene nedenfor er som en følge av tidligere innmeldinger, samt signaler gitt i formannskapsmøte under presentasjon og drøfting av BBY PK2. Noen tiltak fra bruttolisten forutsettes løst før 2017 som en del av belønningsordningen. Disse fremkommer derfor ikke på listen – eksempler på dette er Dyrmyrgata og fellesbrukskryss. E-134 avklares i eget løp og forutsettes gjennomført. Det er derfor ikke et eget E-134 punkt på listen. Listen nedenfor er MÅ tiltak for Buskerudbypakke 2. Prioriteringene og tekst er endret siden tidligere innmelding per 14 desember.

1. Bru i nord for bil, sykkel og gåing

Mellom Withsgate og Numedalsveien. Meget viktig for sykkel, gange og bil (kollektiv). Dette for å få på plass hovedvegssystemet rundt bykjernen. Tiltaket vil styrke all miljøvennlig transport og tømme sentrum for gjennomgangstrafikk. Dette tiltaket er avgjørende for å få effekt av og kunne starte opp andre tiltak i sentrum. Derfor er dette prioritert svært høyt.

2. Stoppested Gomsrud for tog

Perrong, sikkeringsiltak, HC-parkering, sykkelparkering, hente/bringe system samt opprusting av gangveiene til/fra perrongen. Det er ikke nødvendigvis behov for en fullskala stasjon, men et stoppested. Eksempel er Torp togstopp i Vestfold.

3. Sykkel

Kongsberg etablerer nå ny sykkelplan i samarbeid med Buskerudbyen. Målsettingen vil kunne bli at 15% av transportbehovet vil dekkes av sykkel i 2023. Det forutsettes at plantiltakene vil kunne løses i Buskerudbysamarbeidet. Planen er planlagt lagt til politisk behandling i 2014. Et av tiltakene Kongsberg kommune ønsker å fremme som en del av «sekkepostene» er ny gang- og sykkelbru over lågen i sentrum.

4. Gange

Kongsberg kommune ønsker en gåstrategi med tiltaksplan. Målgruppen er transportgjengere, barn på skolevei og fritidsgjengere. Viktige punkter er raske og trygge traseer for gange mellom bolig, arbeidsplass/skole og fritidsaktiviter. Et av tiltakene Kongsberg kommune ønsker å fremme som en del av «sekkepostene» er ny gang- og sykkelbru over lågen i sentrum.

5. Buss - drift

30 min frekvens generelt og 15 min på prioriterte strekninger. Prioritere de strekninger med markedspotensial. Bedre bybusstilbud omfattende busspendler og et tilbud direkte feks mellom Gamlegrendåsen og Teknologiparken over ny E134 bru i Sellikdalen fra 2017. Bestillingstransport bør vurderes som en del av pakken.

6. To tog i timen strekningen Oslo-Kongsberg-Oslo

7. Ekspressbuss Kongsberg-Drammen-Oslo

8. Hasbergtjerdalen/Bergmannsveien med tilstøtende gater og forbindelser

Strekning: Teknologiparken – Numedalsveien. Tiltaket omfatter tiltaksområder infrastruktur for buss, vei, sykkel og gåing. I tillegg er dette et meget viktig tiltak for sentrumsutvikling. Dette er Kongsberg sitt prosjekt inn i samarbeidet "Våre gater og plasser" som Riksantikvaren og Vegdirektoratet har igangsatt. Kongsberg er invitert inn i prosjektet som en av tre byer i Norge.

Tiltak som ikke er prioritert:

Opprusting/ombygging av Gomsrudveien i sentrum (etterbruk etter E134). Opprusting av sentrumsgater og kryss (flerbrukskryss) der det er blandet trafikk bil, sykkel, gåing. Dyrmyrgata (Fv 88) nord for Withsgate inngår.

Vedlegg 2: "Bruttolista" for tiltak med kostnadsoverslag

Bruttolista har fremkommet etter innspill om behov og ønskede transporttiltak fra de fem kommunene og Buskerud fylkeskommune (juni – september 2012). Etterfølgende oversikt inneholder også grove kostnadsoverslag for større enkelttiltak eller grove vurderinger av kostnader for hele "sekkeposter" / viktige tiltaksområder.

Tiltaksområder	Kostnadsanslag	
	Mrd kr inkl mva	
*Rund sum, antatt ** Jfr Multiconsult 2013 *** Jfr NTP 2014-23 ****Jfr egen utredning *****Jfr KVVU for Buskerudbypakke 2	Kostnadsanslag	Sum
	Mrd kr inkl mva	Mrd kr inkl mva
1 Togtilbud og jernbane (investeringsbehov)		12,9
T1 To tog i timen til Høksund****	0,6	
T2 To tog i timen til Kongsberg****	3,5	
T3 Stasjonsopprusting Høksund*	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 Svelvikvei****	0,75	

Drøftingsgrunnlag for Buskerudbypakke 2.
Versjon 29.01.14

Miljøtiltak gammel Svelvikvei**	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 (feing 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 kost-nadsnivå 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 syklistere (f eks p-hus). Gatemøbler for gående. Sjøppelhåndtering. Bedre informasjon til kollektivkunder.*****	0,5-0,9	
SUM		50,3-54,2

Vedlegg 3: Utvikling av bypakker i norske byområder

De første bypakker i Norge var etablert først og fremst for å finansiere utbygging av et overordnet vegnett. Bompengeringen i Bergen ble etablert i 1985 og var den første i sitt slag i Norge. Bomstasjoner ble etablert som en ring rundt sentrum for å fange opp de største trafikkstrømmene og for å finansiere vegprosjekter i hele byområdet. Dette i motsetning til tradisjonell bompengeneinkreving som kun krevde inn penger på en bestemt strekning til vegtiltak på den aktuelle strekning.

De fleste større byområder i Norge har senere hatt tilsvarende bypakker i form av rene "vegpakker".

Gjennom etablering av bypakker med delvis bompengefinansiering har byområdene fått økt finansieringsgrunnlaget for tiltak betydelig og derigjennom fått forsert gjennomføring av transporttiltak i byområdet.

I nyere tid har bypakkenes innhold endret karakter til i større grad også å inneholde miljø- og trafikksikkerhetstiltak, f.eks. infrastruktur til buss, sykkel og gåing i tillegg til vegtiltak. Endringer i lovverket har nå muliggjort at bompenger også kan benyttes til å finansiere drift av kollektivtransport, dvs. innenfor fylkeskommunenes ansvarsområde.

Mer sammensatte bypakker med delvis bompengefinansiering er i dag vanlig i de fleste større byområder i Norge.

Bypakker er en del av den nasjonale transportpolitikken for byområdene i Norge. Buskerudbyen er ett av de ni byområdene i Norge som er prioritert spesielt gjennom egne transportpolitiske ordninger⁵.

Gjennom Klimaforliket på Stortinget er det bred politisk enighet om at i og omkring storbyområdene skal kollektivformål og sykkeltiltak gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsmidlene. Staten arbeider nå med å etablere et rammeverk for avtaler mellom staten og byområdene; såkalte helhetlige "bymiljøavtaler".

Disse avtalene skal inneholde mål og virkemidler som øker andelen reisende med kollektivtransport, sykkel og til fots, og tiltak som reduserer privatbilbruken. Miljømål skal særlig vektlegges og trafikksikkerheten skal bedres.

I Nasjonal transportplan 2014-23 er det satt av 16,9 mrd. kr (inkl. kompensasjon for mva.) til helhetlige bymiljøavtaler i de 9 største byområder i Norge. Bruken av midlene vil bli avklart

⁵ Både "Belønningsordningen for kollektivtrafikk og redusert bilbruk" og muligheten til å inngå "helhetlige bymiljøavtaler" er avgrenset til de ni største byområdene i Norge, jfr Nasjonal transportplan 2014-23.

Bypakker

"Bypakker er et samlebegrep for den aktiviteten og transportpolitikken som inngår i en bompengordning eller en ordning med lokal drivstoffavgift i et byområde.

Fundamentet i ordningen er som regel et bompengeprogger, og midler fra statlige og/eller lokale myndigheter. Dagens bypakker er ofte et samarbeid for å finansiere infrastruktur generelt og drift av kollektivtransport, samt andre aktuelle miljø-, framkommelighets- og trafikksikkerhetstiltak. De er tuftet på lokale vedtak og transportbehov. Staten går inn med midler på sitt ansvarsområde, og tilsvarende gjøres fra lokale myndigheters side".

Helhetlige bymiljøavtaler

"Helhetlige bymiljøavtaler representerer en ny samarbeidsform som rettes inn mot storbyområdene, som her defineres som de ni byområdene som inngår i Framtidens byer. Dette omfatter byområdene Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavangerregionen, Buskerudbyen, Fredrikstad / Sarpsborg, Porsgrunn / Skien, Kristiansandsområdet og Tromsø.

Regjeringen legger til grunn at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange i disse storbyområdene."

Kilde:

Nasjonal transportplan 2014-23.

gjennom avtaler mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Midlene kommer i tillegg til store investeringstiltak på veg og jernbane, tiltak for syklist og fotgjengere og Belønningsordningen.

Helhetlige bymiljøavtaler representerer altså en ny avtaleform mellom og byområder og staten og som kan gi styrket statlig finansiering til byområdene samtidig som byområdene i større grad enn i dag ivaretar nasjonale miljømål.

Det forventes at bymiljømidler for første gang vil inngå i statsbudsjettet for 2015 (jfr bl a Statens vegvesens forslag til handlingsprogram for 2014-17).