

Saksdokument til møte i ATM-utvalget nr. 4 – 2023

Møtetid: Fredag 15. desember kl. 0900-1200

Sted: Drammen rådhus, formannskapssalen

Forslag til dagsorden

- Sak 10/23 Valg av leder og nestleder til ATM-utvalg 2023 – 2027 - konstituering
- Sak 11/23 Godkjenning av innkalling og dagsorden
- Sak 12/23 Orientering om Buskerudbysamarbeidet
- Sak 13/23 Handlingsprogram for Buskerudbyen 2023-2025 – rullering
- Sak 14/23 Møteplan Buskerudbysamarbeidet 2024
- Sak 15/23 Status- og orienteringssaker:
Statens vegvesens svar på SDs prioriteringsoppdrag med frist 03.10.2023 – konsekvenser for Buskerudbyen
- Sak 16/23 Eventuelt

Buskerudbyen, 1. desember 2023

Per Morstad
Leder av administrativ styringsgruppe

Vedlegg

1. Utkast rullert handlingsprogram
2. Utredning om fordeling av øremerket tilskudd til reduserte kollektivpriser og én storsone for Drammen. Asplan Viak.
3. Veien videre for pilot med elbysykelordning i Lier og Kongsberg. Utredning fra TØI.
4. Bruk av belønningsmidler til pilotprosjekt med Vannveien. Notat fra Brakar.
5. Utvidelse av HentMeg-ordningen (BrakarFleks) til å gjelde Lier. Notat fra Brakar.

Sak 10/23 Valg av leder og nestleder til ATM-utvalget 2023 – 2027 - konstituering

ATM-utvalget for Buskerudbyen er øverste styringsorgan for samarbeidsprosjektet. ATM-utvalget består av de fire ordførerne, fylkesordfører, regiondirektører for Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

I henhold til samarbeidsavtalen fra 2015 har ATM-utvalget følgende mandat:

- Gi anbefalinger til formelt organ (kommunestyret, fylkesting og samferdselsutvalg i fylkeskommunen) for beslutninger i etterkant.
- Være styringsgruppe for arbeidet knyttet til felles areal- og transportplan.
- Ivareta rollen som koordinerings- og styringsorgan for belønningsavtalen. Dette innebærer bl.a. prioritering av tiltak innenfor årlige økonomiske rammer.
- Gi anbefalinger til regionalt kollektivtransportselskap (Buskerud kollektivtrafikk as /Brakar).

I tråd med samarbeidsavtalen skal utvalget konstituere seg selv.

Forslag til beslutning:

Som leder av ATM-utvalget velges:

Som nestleder av ATM-utvalget velges:

Sak 11/23 Godkjenning av innkalling og dagsorden

Det innkalles til konstituerende møte i ATM-utvalget for perioden 2023 – 2027. Siden det ikke er valgt ny leder, er det leder av administrativ styringsgruppe, kommunedirektør i Kongsberg, Per Morstad, som innkaller til møte og har satt opp forslag til dagsorden.

Forslag til beslutning:

Forslag til innkalling og dagsorden godkjennes.

Sak 12/23 Orientering om Buskerudbyen

Sekretariatet orienterer

Sak 13/23 Handlingsprogram for Buskerudbyen 2023-2025 – rullering

Saksframlegg beslutningssak

Organ:	Møtedato:	Saksnr.:
ATM-utvalget	15. desember	13/23
Administrativ styringsgruppe	24. november	33/23
Fagrådet	16. november	33/23

Saksbehandler: *Alberte Ruud*

Vår dato: 01.12.2023

Hva saken gjelder

Handlingsprogram for Buskerudbyen 2023-2025 ble vedtatt av ATM-utvalget 17. februar 2023. Samtidig ble det besluttet at handlingsprogrammet skulle rulleres høsten 2023 for å samordne prioriteringene bedre med partnernes egne budsjettprosesser. ATM-utvalget har fått delegert myndighet til å vedta handlingsprogrammet på vegne av kommunestyrene og fylkestinget. I saken gjør vi rede for hovedtrekkene i forslag til justert handlingsprogram.

I saken gjennomgås også anbefalinger i flere oppfølgingssaker der det er lagt opp til at endelig beslutning tas i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet. Dette gjelder følgende saker:

- Fordeling av øremerket tilskudd til reduserte kollektivpriser
- Vurdering én stor takstzone for buss som omfatter hele Drammen kommune
- Veien videre for pilot med elbysykelordning i Lier og Kongsberg
- Bruk av belønningsmidler til pilotprosjekt med Vannveien
- Utvidelse av HentMeg-ordningen (Brakar Fleks) til å gjelde Lier

Forslag til beslutning

- Det gis tilslutning til rullert handlingsprogram for Buskerudbyen 2023-2025, med innspill i møtet.
- Fordelingen av tilskuddet til reduserte billettpriser videreføres.
- Endring i soneinndeling for Buskerudbyen, inkl. en storzone for Drammen, sees i sammenheng med fylkeskommunens videre arbeid med soneinndeling for hele Buskerud fylke.
- I tråd med Brakars anbefaling avsettes det ikke belønningsmidler til pilotprosjekt med Vannveien eller matetilbud til Lier stasjon.
- Piloten med elbysyklar i Lier og Kongsberg avvikles i sin nåværende form. Det settes av midler til et forsøk med ny innretning av en elbysykelordning i Kongsberg, i samarbeid med lokalt næringsliv.

Ansvarlig for oppfølging: Sekretariatet

Konsekvenser av beslutning

Gjennom belønningsavtalen 2022-2025 er Buskerudbyen tildelt 111,5 mill. 2023-kr i belønningsmidler årlig. Rullert handlingsprogram er styringsdokumentet for fordelingen av belønningsmidler. Forslaget innebærer at hovedinnretningen på satsingsområder og tiltak videreføres. Vi har imidlertid foreslått noen justeringer, blant annet:

- Tilskuddet til forsterket rutetilbud økes fra 47 mill. kr til 50 mill. kr årlig.
- Tilskuddet til fremkommelighetstiltak for buss på kommunal vei Mjøndalen/Krokstadelva-nytt sykehus økes med 2,77 mill. kr, til 7,27 mill. kr.
- Det avsettes 1 mill. kr til et nytt tiltak for å støtte planlagte togstasjonsoppgraderinger.
- Tilskuddet til enkle tiltak for gang- og sykkeltilrettelegging forbi Brakerøya stasjon økes fra 1,2 mill. kr, til 2,5 mill. kr.
- Tilskudd til tiltak på gang- og sykkelanlegg i Øvre Eiker økes med 1 mill. kr, til 1,6 mill. kr.
- Det settes av 1 mill. kr over to år til et forsøk med ny innretning av en elbysykelordning i Kongsberg, i samarbeid med lokalt næringsliv. Piloten avvikles i sin nåværende form.

Sist i saken gis en samlet oversikt over foreslåtte justeringer, og hvordan disse er finansiert.

Hver veieier/tiltakshaver har ansvar for å planlegge, gjennomføre og rapportere egne tiltak. Sekretariatet har ansvar for koordinering og oppfølging av handlingsprogrammet.

Måloppnåelse

Hovedgrepene i handlingsprogrammet er de samme som i vedtatt handlingsprogram 2023-2025. I arbeidet er det tatt utgangspunkt i kriterier som gjør det enklere å vurdere om de prioriterte tiltakene bidrar til måloppnåelse. Mål og kriterier er vist i tabell 1.

Andre sentrale hensyn er fordeling mellom kommunene, planstatus og kapasitet til å planlegge og gjennomføre tiltakene. Sistnevnte er av stor betydning for å sikre god gjennomføringsevne.

Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet gjennom mange år, takket være målrettet satsing. Med de ambisiøse vekst- og utviklingsplanene som byregionen har framover, vil det i imidlertid bli vanskeligere å nå nullvekstmålet uten større økonomiske muskler.

Tabell 1: Mål og kriterier for prioritering av tiltak.

MÅL I SAMARBEIDSAVTALEN	KRITERIUM	UTDYPNING/FORKLARING
Nullvekstmålet	Bidrar til nullvekstmålet for persontransport med bil	I hvilken grad bidrar tiltaket til redusert bilbruk og/eller endring i konkurranseflaten mellom bil og mer bærekraftig transport (gange, sykkel og kollektiv)?
Effektivt og rasjonelt transportsystem	Er kostnadseffektive	Mer for pengene! I hvilken grad gir tiltaket god effekt i forhold til kostnadene?
	Berører store reisestrømmer i kommunen	Tiltak skal gjennomføres i alle kommuner - i hvilken grad omfatter tiltaket store reisestrømmer i «din» kommune?
Klimavennlig utbyggingsmønster og transportsystem	Bidrar til en klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling	I hvilken grad bidrar tiltaket til å redusere transportbehovet med bil og stimulere til arealbruk som gir vekst i prioriterte utviklingsområder / kollektivknutepunkter?
Attraktive byer og tettsteder i alle kommuner	Bidrar til økt attraktivitet for gående, syklende og/eller kollektivreisende	I hvilken grad gjør tiltaket det mer attraktivt å gå, sykle og/eller reise kollektivt? Prioritere gode forbindelser fra tettbygde områder til kollektivknutepunkt og arbeidsplasskonsentrasjoner før forbindelser mellom utviklingsområder. Bygger innenfra og ut.
	Bidrar til rask, positiv og synlig verdi for innbyggerne	

Oppfølgingspunkter fra tidligere beslutninger

I det følgende gjennomgås våre anbefalinger i oppfølgingsaker der det er lagt opp til at endelig beslutning tas i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet.

a) Evaluering av øremerket tilskudd til reduserte billettpriser

Gjennom belønningsavtalen er Buskerudbyen tildelt 21,3 mill. 2022-kr årlig, som er øremerket reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. I 2022 ble 16,2 mill. kr av dette tilskuddet benyttet til redusert pris på bybillett (enkeltbillett for 1 sone). 4,8 mill. kr av tilskuddet ble benyttet til å stimulere til bruk av 30-dagersbillett for å redusere billetteringstid om bord i buss. Midlene fordeles på tilsvarende måte i 2023. Tilskuddet er økt med til sammen 0,8 mill. kr i øremerket prisjustering i 2023.

Det er gjennomført en evaluering av fordelingen av det øremerkede tilskuddet til reduserte billettpriser, i tråd med vedtak i administrativ styringsgruppe (sak 67/19). Evalueringen gir ikke grunnlag for å konkludere med at andre taksttiltak ville gitt bedre måloppnåelse enn tiltakene tilskuddet i dag benyttes til. På grunnlag av evalueringen anbefaler vi at fordelingen av tilskuddet til reduserte billettpriser videreføres. Tilskuddet til reduserte billettpriser er fra statens side øremerket reduserte takster

b) Vurdering av én stor takstzone for buss i Drammen kommune

I dag er Drammen kommune delt i tre soner for kollektivtakster, en inndeling som følger de tidligere kommunegrensene fra før 1.1.2020. I behandlingen av handlingsprogrammet 17. februar ba ATM-utvalget om en vurdering av å innføre én storzone for Drammen kommune. Evaluering av det øremerkede tilskuddet til reduserte priser omtalt over, omfattet derfor også en beregning av kostnaden og nytten ved å inkludere hele Drammen i én sone. Det er også beregnet virkninger av en storzone som omfatter både Drammen og Lier kommuner.

Én stor takstzone som omfatter hele Drammen kommune vil gi reduserte billettinntekter, og innteksttapet er anslått til 4,7 mill. kr i året. Dette kan enten dekkes inn gjennom økte tilskudd til buss, eller ved å øke billettprisen. Dersom innteksttapet skal dekkes gjennom å øke prisen, er det beregnet at økningen vil bli på ca. 13 %, det vil si en økning fra dagens 25,- kr til 28-29 kr.

Én stor takstzone som både omfatter Lier og Drammen vil gi reduserte billettinntekter på rundt 7,5 mill. kr. i året. Dersom dette innteksttapet skal dekkes gjennom økte billettpriser, er det anslått at billettprisen må økes fra dagens 25,- kr til ca. 30 kr.

Én stor takstzone vil gjøre det mer attraktivt å ta bussen, og dermed øke antall bussreiser. Dersom man må øke billettprisen, vil det virke i motsatt retning og gjøre det mindre attraktivt å ta bussen. I utredningen er det anslått at disse to virkningene omtrent vil oppveie hverandre.

En storzone kan få virkninger som oppfattes som urimelige. Eksempelvis vil en sone som omfatter hele Drammen kommune, men ikke Lier kommune, gjøre at man kan kjøre buss fra Berger til Steinberg innenfor én sone, mens man må betale for to soner for en relativt kort tur mellom Lierstranda og Brakerøya eller Drammen sentrum. Det er derfor nødvendig å gjøre en helhetlig vurdering av soneinndelingen i byområdet. Vi anbefaler at endring i soneinndeling for Buskerudbyen, inkl. en storzone for Drammen, sees i sammenheng med fylkeskommunens videre arbeid med soneinndeling for hele Buskerud fylke.

c) Veien videre for pilot med elbysykelordning i Lier og Kongsberg

I Buskerudbyen er det to modeller for delte elbysykler, hvorav den ene ordningen - et stasjonsbasert elbysykkeltilbud i Kongsberg og Lier – er finansiert med belønningssmidler. Ordningen drives i regi av Brakar. At ordningen er stasjonsbasert betyr at elbysyklene har faste parkeringsplasser. Disse syklene er tilgjengelig via Brakar-appen, og det er brukerbetaling for hver enkelt tur. I Drammen er elbysykkeltilbudet et frittflytende system. Syklene er driftet på kommersielt grunnlag av Bolt, er tilgjengelige i Bolt-appen, og prisen tilsvarende elsparkesykler.

Elbysykelordningene er nå evaluert av Transportøkonomisk institutt på vegne av Buskerudbyen, som grunnlag for å vurdere veien videre for det stasjonsbaserte tilbudet som er finansiert med belønningssmidler.

I utredningen konkluderes det med at begge tilbudene er populære blant brukerne. Samtidig er tilbudene lite brukt. Dette gjelder særlig de stasjonsbaserte tilbudene, og spesielt i Lier. TØI peker på at ordningene i Lier og Drammen er geografisk adskilt, på tross av at de to kommunene utgjør et sammenhengende byområde. TØI anbefaler derfor å innlemme tilbudet i Lier med tilbudet i Drammen. Dette vil gi vesentlig høyere brukernytte for brukerne i Lier, og noe høyere for brukerne i Drammen.

TØI peker videre på at de stasjonsbaserte tilbudene har et mer begrenset markedspotensial enn den frittflytende ordningen som er valgt i Drammen. En beregning for Kongsberg viser at en frittflytende ordning vil kunne gi om lag 50 000 turer per år, cirka 10 ganger så mange som faktisk ble utført. Det er altså rimelig å anta at den stasjonsbaserte elbysykkelløsningen i dag ikke når det samlede markedspotensialet. Fordelt utover geografien er det beregnede markedspotensialet størst i områdene med mye handels- og service-areal, samt i områdene med høyest befolkningstetthet.

På grunnlag av at evalueringen foreslår vi at dagens ordning i Lier og Kongsberg avvikles i sin nåværende form, og har avsatt midler til drift i oppsigelsestiden og nedrigging.

Lier kommune er i dialog med Drammen kommune om en mulig utvidelse av dagens kommersielt baserte tilbud i Drammen til også å omfatte deler av Lier. Den politiske saken i Drammen behandles 21. desember 2023, Lier kommune planlegger å fremme en sak på nyåret. Hvis forslaget gis tilslutning, vil samarbeidet bli gjennomført i 2024.

Vi anbefaler at det avsettes midler i 2024 og 2025 til en mulig ny innretning på en elbysykelordning i Kongsberg. Utredningen viser at en annen innretning vil kunne utløse et større markedspotensial. Vi foreslår derfor å gå videre med å vurdere en ny modell, med medvirkning fra lokalt næringsliv.

d) Grunnlaget for et pilotprosjekt med Vannveien

Brakar har gjort en vurdering av konsekvensene av å omfordele belønningssmidler fra forsterket rutetilbud til et pilotprosjekt med byferje (Vannveien). ATM-utvalget ba om en slik vurdering i forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet 17. februar.

I notatet argumenteres det for at det ikke er formålstjenlig å omfordele belønningssmidler fra forsterket busstilbud til et pilotprosjekt med Vannveien. En slik pilot bidrar i for liten grad til nullvekstmålet, det overordnede målet for belønningssavtalen. I tillegg vil et redusert rutetilbud som følge av et ev. nedtrekk av belønningstilskudd til busstilbudet gi en betydelig reduksjon i antall bussreiser. Reduksjonen i antall bussreiser vil bli betydelig større enn antallet fergereiser. Omprioriteringen fra buss til ferge ville dermed gi en reduksjon i antall kollektivreiser. En slik

omprioritering kan ikke forsvares med grunnlag i Buskerudbysamarbeidets mål om nullvekst i persontransporten med privatbil.

Drammenselva og -fjorden representerer en transportåre som kan ha potensial for økt persontransport. Buskerudbyen er positive til en byferje-pilot, selv om det ikke er økonomisk handlingsrom til å prioritere belønningsmidler til dette per i dag. Vi er kjent med at det er søkt om støtte fra Forskningsrådets ordning Pilot-T til forskning og en pilot med elferge på Drammensfjorden/-elva (VAMOZ). Pilotdelen er tenkt å vare i 4-6 måneder med drift 7 dager i uka på en strekning. I piloten vil man arbeide med å sette sammen en sømløs reise dør-til-dør der ferge er kollektivtransportmiddelet. Dersom man får støtte, er prosjektet tenkt å få oppstart i andre kvartal 2024 og vare til og med første kvartal 2026.

Drammen og Lier kommuner er partnere i VAMOZ-prosjektet, men har ikke forpliktelser i prosjektet utover å være med på sparringssamtaler. Kommunene er ikke involvert med finansiering. Prosjektet har en totalramme på 13,5 mill. kr. Næringslivet stiller med 50 % av dette.

e) Utvidelse av Brakar Fleks-ordningen.

I forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet 17. februar, ba ATM-utvalget om en vurdering av konsekvenser av utvidelse av bestillingstjenesten Brakar Fleks (tidligere HentMeg) til å omfatte mating til Lier stasjon. På Kongsberg kan innbyggerne bestille Brakar Fleks fra holdeplass til holdeplass til vanlig billettpris. Ordningen er der en del av det ordinære kollektivtilbudet.

Brakar viser til den tidligere erfaringen med bestillingsbasert matebuss til Lier stasjon, som ble lite brukt til tross for lav pris og mye markedsføring. Evalueringen viste at innbyggerne ønsket seg faste ruter fremfor en bestillingstjeneste.

Med bakgrunn i den faglige vurderingen til Brakar, og erfaringene fra 2018/2019, anbefaler vi ikke å etablere matetilbud til Lier stasjon. Det er et større potensial for kollektiv-/gang- og sykkelreiser til Brakerøya enn til Lier stasjon. Kommunen har derfor signalisert at det er viktigere å prioritere tiltak som tilrettelegger for miljøvennlige reiser til Brakerøya stasjon. Det er imidlertid avsatt belønningsmidler til flere pendlerparkeringsplasser ved Lier stasjon.

Videre saksgang

Handlingsprogrammet legges fram som orienteringssak til kommunestyret og fylkesting på nyåret.

Det legges opp til en rullering av handlingsprogrammet høsten 2024.

Oversikt over anbefalte endringer i rulleringen av handlingsprogrammet

Tiltak	Endring	Avsatt i år/periode	Kommentar
Forsterket rutetilbud	Fra 47 til 50 mill. kr	2024-2025	Årlig
Tilskudd til reduserte takster	Fra 21,3 til 22,1 mill. kr	2023-2025	Årlig, øremerket prisjustering til 2023-kr
Fremkommelighet for buss til nytt sykehus	Fra 4,5 til 8,8 mill. kr	2022-2025	Totalt
Busstilrettelegging på Harakollen	Fra 1 til 1,3 mill. kr	2023-2024	Totalt (kostnadsøkning busstopp)
Stasjonsoppgradering i regi av Bane NOR	1 mill. kr	2023	Nytt tiltak
Enkle tiltak for gang- og sykkeltilrettelegging Brakerøya stasjon	Fra 1,2 til 2,5 mill. kr	2023-2024	Totalt (0,4 mill. kr overført fra 2025)
Snarveiprojektet i Drammen	Fra 3,0 til 3,7 mill. kr	2022-2024	Totalt (kostnadsøkning trapp Bragernes)
Lys langs Haugestadsbakken og Vindernv. Lier	0,5 mill. kr	2023	Nytt tiltak
Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Øvre Eiker	Fra 0,6 til 1,6 mill. kr	2023/2025	Totalt
Elbysykelordningen i Lier og Kongsberg	Fra 0,4 til 1,9 mill. kr	2023-2025	Avvikling sentralt (0,5 mill. kr 2023) og ny innretning Kongsberg (2024-2025)
Reis Smart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg	Redusert fra 0,2 mill. kr til ingen tildeling	2022	Overføres til snarveiprojektet i Drammen
Forbedret håndteringsregime for parkering i Øvre Eiker	Redusert fra 1,5 til 1 mill. kr	2022-2025	Avsatt i 2022 – resterende 1 mill. kr overført til 2024-2025
Konsulentbruk, utredninger, planlegging for byvekstavtale	Redusert fra 6,1 til 3,9 mill. kr	2023-2025	Totalt
Bygge kunnskap om Buskerudbyen	Redusert fra 3,3 til 2,8 mill. kr	2023-2025	Totalt
Felleskampanjer	Redusert fra 2,1 til 1,2 mill. kr	2023-2025	Totalt
Drift av sekretariatet	Fra 4,6 mill. kr til 7,8 mill. kr	2023-2025	Totalt, inkl. overførte midler fra 2022
Ikke brukt i 2020-2021, overføres til 2023 og 2024	2,5 mill. kr	2023-2024	Totalt. Avsluttet regnskap for belønningsmidler. Godkjent av Vegdirektoratet
Prisjusteringer 2023 (og samme prisjustering etterfølgende år)	5,2 mill. kr	2023-2025	Årlig. 0,8 mill. kr øremerket til reduserte takster

Sak 14/23 Møteplan Buskerudbysamarbeidet 2024

Saksframlegg beslutningssak

Organ:	Møtedato:	Saksnr.:
ATM-utvalget	3. november	14/23
Administrativ styringsgruppe	13. oktober	22/23
Fagrådet	16. november	34/23

Hensikt med saken

Vedta møteplan for Buskerudbysamarbeidet for 2024.

Forslag til beslutning

Møteplan 2024 for Buskerudbysamarbeidet vedtas.

ATM-utvalget

Fredag 8. mars kl. 09:00-1130	Drammen kommune
Fredag 12. april kl. 09:00-11:30	Drammen kommune
Fredag 31. mai kl. 09:00-11:30	Øvre Eiker kommune
Fredag 27. september kl. 09:00-11:30	Kongsberg kommune
Fredag 20. desember kl. 09:00-11:30	Lier kommune

ATM-rådet

Mandag 8. april kl. 16:30-19:00	Drammen rådhus, kst. salen
Mandag 18. november kl. 16:30-19:00	Drammen rådhus, kst. salen

Administrativ styringsgruppe/fagrådet

Torsdag 25. januar	Fagrådet
Fredag 16. februar	Administrativ styringsgruppe
Torsdag 21. mars	Fagrådet
Fredag 5. april	Administrativ styringsgruppe
Torsdag 25. april	Fagrådet
Fredag 3. mai	Administrativ styringsgruppe
Torsdag 6. juni	Fagrådet
Fredag 21. juni	Administrativ styringsgruppe
Torsdag 5. september (heldag)	Fagrådet
Fredag 20. september	Administrativ styringsgruppe
Torsdag 10. oktober	Fagrådet (ved behov)
Torsdag 14. november	Fagrådet
Fredag 29. november	Administrativ styringsgruppe

Sak 15/23 Status- og orienteringssaker

Orientering om Statens vegvesens svar på prioriteringsoppdrag fra Samferdselsdepartementet med frist 3.10.2023

Statens vegvesen leverte 3. oktober et svar til Samferdselsdepartementet (SD) på et prioriteringsoppdrag knyttet til kommende Nasjonal transportplan (NTP). Prioriteringen kan få innvirkning på fremdrift for byvekstavgift for Buskerudbyen og prioritering av Holmenbrua.

Dette er Statens vegvesens faglige innspill, basert på økonomiske rammer gitt av SD. Endelig beslutning tas først når stortingsmeldingen om NTP behandles våren 2024.

Byvekstavgiftene

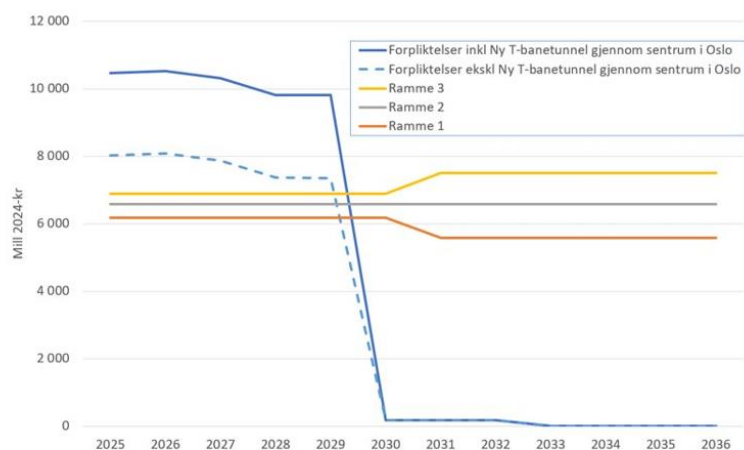
Transportvirksomhetene har, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, levert to innspill til prioriteringer av ressursbruken i ny NTP som berører byområdene. I begge oppdrag fra SD er transportvirksomhetene bedt om å prioritere innenfor tre ulike økonomiske rammer (tekniske rammenivåer): 1 (lav), 2 (middels) og 3 (høy).

Hovedleveransen til prioriteringsoppdraget for byområdene ble oversendt fra transportvirksomhetene 31. mars (byomradene.pdf (regjeringen.no)). I denne leveransen var byvekstavgift for Buskerudbyen prioritert i 2025 i ramme 2 og 3. I ramme 1 ble byvekstavgift for Buskerudbyen først prioritert i 2030.

Den 3. oktober 2023 oversendte Statens vegvesen svar på et oppfølgende prioriteringsoppdrag, basert på justerte økonomiske rammebetingelser fra SD: Statens vegvesen prioriteringsoppdrag 3 oktober 2023. I denne leveransen er byvekstavgift for Buskerudbyen (og Grenland) forskjøvet til 2030 i alle rammer.

Årsaken til denne forskyvningen sammenlignet med leveransen 31. mars er at kostnadsanslaget knyttet til de bundne forpliktelsene har økt. Sammenlignet med premisene for leveransen i mars har anslaget på de samlede statlige «bundne» forpliktelsene til byområdene økt med om lag 7 mrd. kr. Årsaker til dette er beskrevet nærmere i leveransen som vi har linket til. Det er dermed færre midler igjen til nye avtaler enn det som var forutsatt i marsleveransen. I tillegg ble Statens vegvesen bedt om å legge lavere rammer til grunn i første seksårsperiode i ramme 3. Figuren under viser økonomien og forpliktelsene grafisk:

- Statlege forpliktingar
 - Marsleveransen: **45 mrd.** 2023-kr
 - Oktoberleveransen: **52 mrd.** 2024-kr
- Endeleg SSB-indeks for 2022 og revidert prognoseindeks for 2023
- Byvekstavgift for Tromsø
- Statens årlege tilskot til store kollektivprosjekt auka frå 50% til 54%



Konsekvenser er omtalt på s. 9-10 i Statens vegvesens svar. Her står det blant annet: «Byvekstavtale for Grenland og Buskerudbyen i ramme 3 vil med disse endringene først kunne realiseres fra 2030, mot tidligere 2025.» Det betyr altså at byvekstavtale for Buskerudbyen forskyves til 2030, selv med høyeste NTP-ramme.

Holmenbrua

En annen viktig forskjell mellom Statens vegvesens NTP-svar oversendt hhv. 31. mars og 3. oktober er at Holmenbrua ikke er prioritert i noen av de tre rammene i leveransen 3. oktober. I leveransen i mars (Statens vegvesen prioriteringsoppdrag 31. mars rettet 19. april) lå prosjektet inne med full statlig finansiering i ramme 3. Prosjektet lå ikke inne i ramme 1 eller 2.

I Statens vegvesen prioriteringsoppdrag 3 oktober 2023 står det følgende på s. 13: «I tillegg utgår rv. 291 Holmenbrua fra ramme 3, som ble prioritert i marsleveransen, grunnet økte bindinger. Her er det forutsatt i referansen at brua er åpen for lette og stengt for tunge biler, mens til NTP 2022-2033 ble det forutsatt at brua var helt stengt, noe som ga en vesentlig bedre nytte av prosjektet.»

I fagrådet 16. november besvarte Statens vegvesen spørsmål fra partnerne. Spørsmål og svar er gjengitt under.

SPØRSMÅL 1: Mener SVV at det vil være tilstrekkelig at Holmenbrua er åpen for lette kjøretøy? Hvis det er tilfellet, hvor lenge mener man at en slik situasjon er holdbar?

Statens vegvesen ønsker at Holmenbrua skal være åpen både for lette- og tunge kjøretøy. Per nå er brua åpen for tunge kjøretøy opp til aksellast 10 tonn og totalvekt maks 50 tonn. Brua er imidlertid i mye dårligere forfatning enn ønskelig. I tillegg til årlige enkeltinspeksjoner utfører vi derfor fortettede spesialinspeksjoner for å ha kontroll på tilstanden med tanke på å avverge at det skjer noe med brua som er kritisk. Vi kan derfor ikke være sikre på hvilke typer kjøretøy som kan benytte brua langt fram i tid.

Statens vegvesen ønsker å bygge ny Holmenbrua. Prosjektet må imidlertid prioriteres opp imot andre aktuelle prosjekter i Nasjonal transportplan og innenfor aktuelle økonomiske rammer. På nåværende tidspunkt kan vi derfor ikke anslå når bygging av ny bru kan påbegynnes.

SPØRSMÅL 2: Er det sett nærmere på de trafikale og miljømessige konsekvensene en slik situasjon vil få for Drammen og for overordnet veinett (E18, Bangeløkka-krysset, Bjørnstjerne Bjørnsons gate, Telthusgata/Strømsøbrua)?

Det er ikke utredet de trafikale og miljømessige konsekvensene av å kun tillate lette kjøretøyer på Holmenbrua eller andre scenarioer. Vi vil gjennomføre en slik analyse når vi har kapasitet

SPØRSMÅL 3: Har SVV indikasjoner på at Holmenbrua kan måtte stenges for tunge kjøretøyer? I tilfellet når?

Per nå er brua åpen for tunge kjøretøy opp til aksellast 10 tonn og totalvekt maks 50 tonn. Brua er imidlertid i dårligere forfatning enn ønskelig, men vi har ingen konkrete indikasjoner på om- og ev. når det er aktuelt å stenge brua for tunge kjøretøyer.

I tillegg til årlige enkeltinspeksjoner utfører vi, som nevnt over, derfor fortettede spesialinspeksjoner for å ha kontroll på tilstanden med tanke på å avverge at det skjer noe med brua som er kritisk, og

som kan medføre nedskrivning av kjøretøylast. Vi kan imidlertid ikke være sikre på hvilke typer kjøretøy som kan benytte brua langt fram i tid.

Sak 16/23 Eventuelt