



# Forslag til Buskerudbypakke 2

7. juni 2016

Til behandling i ATM-utvalget 15. juni 2016



Buskerudbyen  
Raskere reiser – bedre miljø





## Mål om fremdrift:

Behandling av Buskerudbypakke 2 i Stortinget juni 2017 forutsatt at forhandlingene med staten gir et tilfredsstillende resultat. Dette forutsetter sluttbehandling i by-/kommunestyre og fylkestinget i første møte høsten 2016.

## Politisk prosess:

### Trinn 1 er gjennomført på følgende måte:

2. november 2015 ble drøftingsgrunnlaget for Buskerudbypakke 2 presentert i et felles informasjonsmøte for fylkesutvalget og formannskapene i Drammen, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker.

Deretter er det i desember 2015 og januar 2016 gjennomført drøftinger i kommunenes og fylkeskommunens organer og gitt innspill.

### Trinn 2 er gjennomført på følgende måte:

På bakgrunn av innspillene som har kommet gjennom de politiske drøftingene, ble det utarbeidet et administrativt forslag til Buskerudbypakke 2. Forslaget har vært behandlet i et felles møte for formannskapene i Drammen, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker og hovedutvalget for samferdsel i Buskerud fylkeskommune, og i etterkant av fellesmøtet er det gitt tilslutning til forslaget i de fire by-/kommunestyrene og fylkestinget.

Etter behandlingen i by-/kommunestyrene og fylkestinget er det administrative forslaget til Buskerudbypakke 2 sendt til Vegdirektoratet for kvalitetssikring.

### Trinn 3 er lokal sluttbehandling

Det endelige forslaget til Buskerudbypakke 2 legges frem til behandling i Buskerudbysamarbeidets organer i juni 2016 med endelig innstilling til fylkestinget og by-/kommunestyrene.

I august/september gjennomføres den lokale sluttbehandlingen av Buskerudbypakke 2 i fylkestinget og by-/kommunestyrene. Fylkestinget behandler saken til slutt 21. september.

## Dokumentets status

Dette dokumentet er forslag til Buskerudbypakke 2 til lokalpolitisk sluttbehandling i de fire kommunestyrene og fylkestinget i september 2016.

Det er en forutsetning, for å fremme bypakken for Stortinget, at det fattes likelydende vedtak i alle de fire by-/kommunestyrene og fylkestinget.

### Buskerudbysamarbeidet

**Besøksadresse:** Statens vegvesen Buskerud, Tollbugata 2, 3044 Drammen

**Postadresse:** Postboks 76, 3301 Hokksund, **E-post:** [post@buskerudbyen.no](mailto:post@buskerudbyen.no), **Nettside:** [www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no)

**Forsidefoto:** Torbjørn Tandberg



## Innhold

|   |    |
|---|----|
| SAMMENDRAG.....   | 6  |
| 1. INNLEDNING.....  | 11 |
| 1.1 Fremtidsbilde og utfordringer.....  | 11 |
| 1.2 Areal- og transportplan for Buskerudbyen .....                                      | 12 |
| 1.3 Helhetlig samferdselsløft.....  | 12 |
| 1.4 Politiske føringer og mandat for arbeidet.....                                      | 13 |
| 1.5 Sentrale prinsipper og føringer for prioritering av tiltak .....                    | 14 |
| 1.6 Forutsetning om statlig bidrag.....   | 16 |
| 1.7 Kvalitetssikring og stortingsbehandling.....  | 16 |
| 1.8 Bymiljøavtale for Buskerudbyen .....  | 17 |
| 1.9 Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 og<br>Buskerudbypakke2 ..... | 18 |
| 2. MÅL.....   | 19 |
| 2.1 Hovedmål.....   | 19 |
| 2.2 System for resultatoppfølging .....   | 19 |
| 3. FORSLAG TIL TILTAK.....  | 20 |
| 3.1 Statlige føringer .....   | 20 |
| 3.2 Kriterier for prioritering av tiltak .....  | 20 |
| 3.3. Forslag til tiltaksportefølje.....   | 21 |
| 3.3.1 Tiltaksområder med kostnader og begrunnelse .....                                 | 21 |
| 3.3.2 Tiltaksportefølje og utbyggingsrekkefølge.....                                    | 22 |
| 3.3.3 Nærmere omtale av rekkefølge for gjennomføring av tiltak.....                     | 23 |
| 3.3.4 Usikkerhet i kostnadstall.....  | 25 |
| 3.4 Beskrivelse av tiltaksområdene .....  | 25 |
| 3.4.1 Tog- og jernbanesatsing.....  | 25 |
| 3.4.2 Tiltaksområde: Infrastruktur buss .....   | 27 |
| 3.4.3 Tiltaksområde: Drift kollektiv .....  | 28 |
| 3.4.4 Tiltaksområde: Veg.....   | 31 |
| 3.4.5 Tiltaksområde: Sykkel og Gange .....  | 32 |
| 3.4.6 Tiltaksområde: Kollektivknutepunkt og pendlerparkeringer .....                    | 34 |
| 3.5 Nærmere omtale av store enkeltprosjekt og tiltaksområder .....                      | 35 |
| 3.5.1 E134 nytt løp i Strømsåstunnelen .....  | 35 |
| 3.5.2 Tilfartsveg vest del 1 .....  | 36 |
| 3.5.3 Tilfartsveg vest del 2 .....  | 36 |
| 3.5.4 Tilfart Konnerud .....  | 36 |



|        |   |           |
|--------|---|-----------|
| 3.5.5  | Fire felt i Rv282/Fv282 Bjørnstjerne Bjørnsonsgate.....           | 37        |
| 3.5.6  | Ny Svelvikvei i ny trasé.....                                     | 37        |
| 3.5.7  | Solumstrand-Rundtom.....  | 37        |
| 3.5.8  | Rosenkrantzgate.....  | 38        |
| 3.5.9  | Ny Mjøndalsbru.....   | 38        |
| 3.5.10 | Andre infrastrukturtiltak for buss.....                           | 38        |
| 3.5.11 | Drift kollektiv.....  | 39        |
| 3.5.12 | Sykkel og gange.....  | 39        |
| 3.5.13 | Kollektivknutepunkt og pendlerparkering.....                      | 39        |
| 4.     | <b>FORSLAG TIL BOMPENGENSYSTEM.....</b>                           | <b>39</b> |
| 4.1    | Beskrivelse av forslag til bomkonsept.....                        | 40        |
| 4.1.1  | Plassering av bompunkter.....                                     | 40        |
| 4.1.2  | Enveis bomsystem.....   | 41        |
| 4.1.3  | Bompunkter mellom Øvre Eiker og Nedre Eiker.....                  | 42        |
| 4.1.4  | Bompunkter mellom Nedre Eiker og Drammen.....                     | 43        |
| 4.1.5  | Bompunkt mellom Konnerud og Drammen sentrum.....                  | 43        |
| 4.1.6  | Bompunkt mellom Drammen og Lier.....                              | 44        |
| 4.1.7  | Bompunkter i Drammen ved Rundtom).....                            | 45        |
| 4.1.8  | Bompunkt i Kobbervikdalen og Fjellsveien.....                     | 46        |
| 4.1.9  | Bompunkt i Eikkrysset og i Skoger.....                            | 46        |
| 4.2    | Takster og rabattsystem.....                                      | 47        |
| 4.2.1  | Forslag til takst og rabattsystem.....                            | 47        |
| 4.3    | Økonomiske konsekvenser for innbyggere og næringsliv.....         | 48        |
| 4.4    | Etablering av bomsystem.....                                      | 48        |
| 4.5    | Bompengeselskap.....  | 49        |
| 5.     | <b>TRAFIKALE VIRKNINGER AV TILTAK.....</b>                        | <b>49</b> |
| 5.1    | Trafikale virkninger av bomkonsept.....                           | 49        |
| 5.1.1  | Virkninger av tidsdifferensierte takster.....                     | 49        |
| 5.2    | Reisestrømmer.....  | 49        |
| 5.2.1  | Trafikkstrømundersøkelsen.....                                    | 49        |
| 5.3    | Transportberegninger knyttet til rekkefølge av større tiltak..... | 50        |
| 5.4    | Vurdering av måloppnåelse.....                                    | 51        |
| 6.     | <b>FINANSIERING.....</b>  | <b>52</b> |
| 6.1    | Forutsetninger om finansieringskilder.....                        | 52        |
| 6.2    | Finansieringskilder til ulike typer tiltak.....                   | 53        |
| 6.2.1  | Belønningsmidler.....   | 53        |



|  |    |
|--|----|
| 6.2.2 Egenbidrag (MVA-kompensasjon).....                               | 53 |
| 6.2.3 Egenbidrag fra kommuner og fylkeskommune .....                   | 53 |
| 6.2.4 Bompenger.....   | 54 |
| 6.3 Nødvendige beslutninger om finansiering av Buskerudbypakke 2 ..... | 54 |
| 6.4 Finansieringsanalyse.....  | 54 |
| 6.5 Finansiering av drift buss .....                                   | 55 |
| 6.5.1 Delfinansiering med belønningsmidler til drift buss.....         | 55 |
| 6.5.2 Delfinansiering med bompenger til drift buss .....               | 56 |
| 6.6 Følsomhetsvurderinger.....   | 56 |
| 6.7 Samfunnsøkonomisk nytte .....                                      | 57 |
| 7. ORGANISERING OG STYRING AV BUSKERUDBYPAKKE 2 .....                  | 57 |
| 7.1 Organisering .....   | 57 |
| 7.2 Porteføljestyling .....  | 58 |
| 7.2.1 Håndtering av kostnadsøkninger/inntektssvikt.....                | 59 |
| 7.2.2 Håndtering av økte inntekter .....                               | 60 |
| 8. STATENS VEGVESENS ANBEFALING .....                                  | 60 |
| 9. VIDERE PROSESS OVERFOR STATLIGE MYNDIGHETER .....                   | 61 |
| 9.1 Bymiljøavtale.....   | 62 |
| 9.1.1 Aktuelle tiltak for delfinansiering i en bymiljøavtale.....      | 62 |
| VEDLEGG.....   | 64 |
| Trafikknotat.....  | 64 |
| Finansieringsnotat.....  | 64 |
| Kollektivnotat .....   | 64 |



## SAMMENDRAG

### Bakgrunn

Buskerudbyområdet er Norges femte største byregion og får de neste 25 årene landets nest sterkeste befolkningsvekst i prosent, med rundt 50.000 nye innbyggere. Dette gir grunnlag for vekst og utvikling. Det vil også føre til mer kø på vegnettet, redusert framkommelighet for næringslivets transport, økt press på arealbruken og større klimautslipp hvis det ikke iverksettes et omfattende samferdselsløft.

Arbeidet med Buskerudbypakke 2 startet i 2010 etter at Samferdselsdepartementet bestilte en konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2. I juni 2013 ga by-/kommunestyrene og fylkestinget tilslutning til et "sammensatt konsept" med tiltak innen jernbane, buss, veg, sykkel og gange. Det ble samtidig fattet et prinsippvedtak om innføring av bompenger. Partene i Buskerudbysamarbeidet var enige om en omforent skisse til bypakke i juni 2014. Samferdselsdepartementet kom i mai 2015 med føringer for det videre arbeidet med Buskerudbypakke 2, og 12. juni 2015 ga ATM-utvalget mandat for det videre administrative arbeidet. 2. november 2015 la administrativ styringsgruppe fram et drøftingsgrunnlag for politisk behandling. På bakgrunn av de etterfølgende politiske drøftingene ble det administrative forslaget til Buskerudbypakke 2 lagt fram den 29. februar 2016. I april ga de fire kommunestyrene og fylkestinget tilslutning til at forslag til Buskerudbypakke 2 av 16.03 legges til grunn for utforming av et omforent forslag for lokalpolitisk sluttbehandling.

### Mål

Det er nødvendig å gjennomføre et helhetlig samferdselsløft for å unngå kaos og framkommelighetsproblemer og legge til rette for at Stortingets vedtatte klimapolitikk følges opp i vårt område. Oppfølging av klimapolitikken forutsetter at veksten i persontrafikken tas av tog og buss, sykkel og gange. Samtidig skal det bli enklere og raskere å reise med alle transportmidler og bedre framkommelighet på veiene er viktig for næringslivets transport. Transportsystemet skal være miljøvennlig og trafiksikkert og bidra til en attraktiv by- og tettstedsutvikling.

### Helhetlig samferdselsløft

Den helhetlige satsingen på utviklingen av transportsystemet i Buskerudbyområdet er blant annet basert på vedtatt areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og består av to elementer:

- 1) statlige enkeltprosjekter for riksveg og jernbane med blant annet to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund. Jernbanen er et bærende element i satsingen på strekningen mellom Lier og Hokksund.
- 2) Buskerudbypakke 2 som omfatter både kollektivtransport, sykkel, gange, pendlerparkeringer og tilrettelegging for bedre framkommelighet i vegsystemet.

### Lokalpolitiske føringer

Økt busstilbud og pendlerparkeringer skal være på plass før bomssystem iverksettes. Bomsystemet skal ha enveis bompengerekrav, timesregel slik at trafikanter kun betaler én gang per time uansett hvor mange bompunkt som passeres og månedstak som sikrer at ingen betaler for flere passeringer pr. måned enn det som fastsettes som et maksimum. For å øke nytten av tiltakene, realiseres tiltak raskere enn det bompengerekravene gir finansieringsgrunnlag for. Dette finansieres med låneopptak.



### Nytteprinsippet i bypakker

For bypakker vurderes nytte i en helhet, ikke for hvert enkelt tiltak ettersom bypakkene består av flere prosjekter som sammen har innvirkning på store deler av transportsystemet i byområdet. Summen av alle tiltakene til sammen bidrar til økt framkommelighet. I tillegg vil tiltak for økt gåing, sykling og bruk av kollektivtransport avlaste vegnettet og gi nytte for bilistene og næringstrafikken.

### Tiltaksportefølje og prioritering av tiltak

De foreslåtte tiltakene i Buskerudbypakke 2 ivaretar føringene fra Samferdselsdepartementet om at tiltak må gjennomføres i et mer begrenset geografisk område enn den omforente skissen fra 2014 la opp til. Tiltaksporteføljen som nå foreslås, er i all hovedsak knyttet til bybåndet fra Lierstranda til Hokksund.

Tiltak som gir god måloppnåelse, prioriteres tidlig i Buskerudbypakke 2-perioden. Kollektivtiltak, utvikling av knutepunktene og pendlerparkering prioriteres først ettersom dette gir et alternativ til bilbruk når bompunktene settes i drift. Vegtiltak som åpner for ønsket byutvikling, prioriteres gjennomført før andre vegtiltak. I tillegg skal tiltak fordeles mellom kommunene.

Tog og jernbane inngår ikke i Buskerudbypakke 2, men er en del av den helhetlige kollektivtransportsatsingen i Buskerudbyen, og tiltakene forutsettes realisert/samordnet med Buskerudbypakke 2. Finansieringen er et statlig ansvar og skjer gjennom NTP/årlige statsbudsjett.

Tabellen under viser samlet oversikt over kostnadene innenfor hvert enkelt tiltaksområde i Buskerudbypakke 2:

|  | Adm. forslag<br>BBP (tall i mrd) |
|--|----------------------------------|
| <b>Infrastruktur buss</b>                          | 3,9                              |
| <b>Drift buss</b>                                  | 2,6                              |
| <b>Vegtiltak<sup>1</sup></b>                       | 3,5                              |
| <b>Sykkel</b>                                      | 1,5                              |
| <b>Gange</b>                                       | 0,2                              |
| <b>Kollektivknutepunkt og<br/>pendlerparkering</b> | 0,9                              |
| <b>Forberedende tiltak<sup>2</sup></b>             | 0,3                              |
| <b>SUM alle tiltaksområder</b>                     | <b>12,8<sup>3</sup></b>          |

<sup>1</sup> I tillegg kommer 4-felt i Strømsåstunnelen med nytt løp. Kostnadsoverslaget for dette tiltaket er 1,6 mrd. kr.

<sup>2</sup> Bl.a. etablering av bomsystem og løpende planlegging/oppfølging av tiltak i bypakkeperioden.

<sup>3</sup> Pga avrunding av tall i tabellen til nærmeste 100 mill kr, ser det ut som at totalsum skal bli 12,9 mrd kr, men den nøyaktige summen totalt sett er 12,8 mrd kr.

Oversikten over kostnader i tabellen over er foreløpig, og det kan komme endringer i kostnadsoverslag i den videre prosessen.

### Forslag til tiltak i Buskerudbypakke 2

Forslaget legger til grunn at dobbeltspor mellom Drammen og Hokksund, samt oppgradering av Hokksund og Mjøndalen stasjoner, blir gjennomført slik at målet om to tog i timen til Hokksund realiseres i tråd med de planer som Jernbaneverket nå jobber med. Det legges også til grunn at Lierstranda stasjon blir realisert. Disse jernbaneprosjektene finansieres ikke gjennom Buskerudbypakke 2, men er likevel omtalt i det administrative forslaget.



**Framkommelighetstiltak på hovednettet for buss** er sentralt i forslaget. Dette innebærer f. eks. egne kollektivfelt i Rosenkrantzgate mellom travbanen og fylkeshuset. Tiltaket forutsettes gjennomført slik at en evt. superbuss/"bybane på hjul" i fremtiden kan benytte den samme traseen. Andre viktige tiltak som foreslås gjennomført, er ny bru mellom Mjøndalen og Krokstadelva, bidrag til første etappe av kollektivfelt mellom Brakerøya og nytt sykehus som kan videreføres til Lierstranda, bussprioritering i Hans Hansens vei og Hagatjernveien samt Strømsø-Gulskogen. I tillegg kommer tilrettelegging i kryss/rundkjøringer fra travbanen til Mjøndalen.

**En kraftig økning i busstilbudet** iverksettes i alle fire kommunene før bompunktene settes i drift. De viktigste busslinjene som passerer bompunkter, får et vesentlig økt tilbud. Dette innebærer blant annet 10-minutters frekvens på sentrale ruter i Drammen og sentrale deler av Nedre Eiker. En omlegging til en fremtidsrettet og kundevennlig betalings- og billettløsning inngår også i det administrative forslaget. Her inngår felles billettsystem mellom Brakar og NSB i Buskerudbyen, noe lavere priser, bedre trafikkinformasjon og utstyr for aktiv signalprioritering av buss i kryss. I forslaget inngår også tiltaket "felles billett" med Oslo/Akershus og Ruter/NSB. Dette forutsetter at det inngås en avtale om dette.

Foreslåtte **vegtiltak** omfatter Tilfartsvei Vest (del 1 og 2), Tilfart Konnerud, ny Svelvikvei og utbedring av eksisterende veg mellom Solumstrand og Rundtom, samt 4-felt på deler av Bjørnstjerne Bjørnsonsgate. Tilfartsvei vest del 1 prioriteres først. Tilfart Konnerud foreslås bygget slik at den åpner samtidig med nytt løp i Strømsåstunnelen. Dette sikrer at innbyggerne på Konnerud tidlig får nytte av tiltaket. Tilfartsvei vest del 2 foreslås gjennomført rett etter at Tilfart Konnerud er realisert, mens Bjørnstjerne Bjørnsonsgate kan bygges ut når Strømsåstunnelen er åpnet. Strekingen Solumstrand-Rundtom på eksisterende Svelvikvei foreslås utbedret før nye Svelvikvei bygges. Dette foreslås for å gi tidlig nytte for dem som blir mest berørt av bompunkter nær Rundtom. Det er tatt økonomisk høyde i det administrative forslaget for at Tilfartsvei Vest del 2 kan bygges før Tilfart Konnerud.

**Sykkeltiltak** omfatter en opprusting og videreutvikling av et sammenhengende, trygt, effektivt og høystandard hovedsykkelnett i alle fire kommuner. Her inngår også sentrale ruter i byer og tettsteder. Sykkelanlegg for sikker sykkelparkering på knutepunkt, langs strekninger og ved målpunkt som ved boliger og arbeidsplasser skal også prioriteres. Anleggene skal gjøre det attraktivt for barn, unge, voksne og eldre å benytte sykkelnettet året rundt.

**Tiltak for gående** er i det administrative forslaget formulert som en sekkepost så langt. I praksis vil tiltak for gående gjennomføres i forbindelse med utvikling av kollektivknutepunkt og sykkeltiltak.

**Tiltak for utvikling av kollektivknutepunkt** omfatter tiltak ved stasjonene i Hokksund, Mjøndalen og framtidig stasjon på Lierstranda. Videre utvikling av pendlerparkeringer omfatter mulig parkeringshus ved Mjøndalen og Drammen stasjoner samt øvrige behov for pendlerparkering.

#### Kostnadsfordeling og forslag til finansiering

| Utgifter                         | Kostnader (mrd) |
|----------------------------------|-----------------|
| Tiltaksportefølje                | 12,8            |
| Driftskostnader enveis bomsystem | 0,6             |
| Renteutgifter (5,5%/6,5%)        | 1,3             |
| <b>SUM</b>                       | <b>14,7</b>     |





| Finansiering                             | Finansiering (mrd) |
|--|--------------------|
| Belønningsmidler fra staten              | 1,5                |
| Egenbidrag fra kommuner og fylkeskommune | 1,1                |
| Egenbidrag MVA-kompensasjon              | 1,4                |
| Bompengeinntekter                        | 10,7               |
| <b>SUM</b>                               | <b>14,7</b>        |

Den nåværende avtalen med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler går ut 2017. Belønningsmidler på samme nivå som i nåværende avtale er lagt til grunn som en del av finansieringsgrunnlaget for Buskerudbypakke 2. Dette forutsetter en ny belønningsavtale med staten fra 2018.

Det administrative forslaget til Buskerudbypakke 2 forutsetter delfinansiering av drift buss med belønningsmidler fra staten og bompenger. Oslo og Trondheim har fått aksept for delfinansiering med bompenger. Det forutsettes at denne problemstillingen for Buskerudbyens del avklares i det videre arbeidet.

Kommunene og fylkeskommunen har, på bakgrunn av KS1-brev fra Samferdselsdepartementet i mai 2015, forutsatt at Strømsåstunnelen finansieres 100 % av statlige midler.

### Bomsystem

Det foreslåtte bomsystemet baserer seg på enveis innkreving av bompenger, og samtlige bompunkter er plassert i bybåndet Lierstranda-Hokksund. Det foreslåtte bompengesystemet er beregnet til å gi 10,7 milliarder kroner i inntekter over 15-årsperioden bypakken varer.

Det er forutsatt at alle bompunkter etableres ved bypakkeperiodens start slik den nasjonale ordningen er for alle bypakker.

Forslaget ivaretar de politiske innspillene om at bompunkter som hovedregel plasseres på kommunegrensene. Hovedbegrunnelsen for å bruke kommunegrensene er at systemet ikke splitter opp lokalsamfunn og skolekretser ved at man kan kjøre gratis i egen kommune. Samtidig fanger dette systemet opp de store trafikkstrømmene i Buskerudbyområdet uten for mange bompunkter. Dette innebærer at bompunktene er plassert på kommunegrensene mellom Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker. I tillegg kommer det bompunkter på Tilfart Konnerud og i nærheten av Rundtom. Det plasseres ikke bompunkter på kommunegrensene på E18, men på rampene til/fra E18, slik at trafikk til/fra området fanges opp uten å måtte stenge lokalveier eller få uheldig belastning av sekundærvegnett/boliggater.

Forslaget om bom mellom Konnerud og sentrum er begrunnet i at de som bor i denne bydelen får nytte av et større vegprosjekt (Tilfartsveg Vest og Tilfart Konnerud) og egen busstrasé i dagens Konnerudgate. Forslaget om bom på Svelvikveien (ny og eksisterende) er begrunnet i bygging av ny veg og vesentlig oppgradering/tilrettelegging for kollektivtransport, sykling og gange i eksisterende trasé.



### **Takstnivå**

Det foreslås innført tidsdifferensierte takster i tiden mellom kl 07-09 og 15-17. Tidsdifferensierte satser vil erfaringsmessig redusere bilbruken i rushtiden, overføre trafikanter til kollektivtransport, sykkel og gange og bedre fremkommeligheten for næringstrafikken.

For lette biler (under 3500 kilo) foreslås det en takst på 24 utenom rush og 37 kroner i rush (07-09 og 15-17). Denne taksten forutsetter bruk av Autopassbrikke som gir 20 % rabatt. Tunge biler har dobbel lettbiltakst og ingen rabatt (60 kroner utenom rush og 92 kroner i rush).

### **Timesregel og månedstak**

Det foreslås innført timesregel som innebærer at ingen betaler for mer enn én bomplassering pr. time. Samtidig foreslås det et månedstak på 60 passeringer pr. kalendermåned. All passering utover 60 bomplasseringer er gratis. Den maksimale månedsregningen vil variere selv om det innføres et månedstak, ut fra hvor mange bomplasseringer som skjer i rushtid med forhøyet takst og om man kjører lett eller tung bil. For å bli omfattet av timesregelen og månedstaket er det en forutsetning at man har Autopass-brikke i bilen. De som ikke har en slik brikke, betaler full takst ved hver passering av et bompunkt.

### **Organisering og styring**

Dagens organisering av Buskerudbysamarbeidet med en politisk styringsgruppe og en administrativ styringsgruppe med et sekretariat legges til grunn for organiseringen av gjennomføringsfasen for Buskerudbypakke 2. Ansvarsfordelingen for gjennomføringen av de ulike tiltakene vil i stor grad følge ansvars- og myndighetsfordelingen som gjelder i dag.

Gjennomføringen av tiltakene skjer i henhold til en fireårig handlingsplan. Denne handlingsplanen revideres årlig. I tillegg skal det gjennomføres en hovedrevisjon av handlingsprogrammet hvert 4. år.

Kostnadsoverskridelser håndteres i første omgang ved at det søkes å redusere kostnadene/omfanget på tiltaket. Dersom det ikke er mulig å dekke inn kostnadsoverskridelsen ved å redusere tiltakets omfang, skal kostnadsoverskridelser som hovedregel dekkes opp innenfor det enkelte tiltaksområdet.

### **Fra bypakke til bymiljøavtale**

Buskerudbyen er ett av ni byområder som kan inngå bymiljøavtale med staten. Det er lagt til grunn at Buskerudbypakke 2 inngår som hovedelement i en bymiljøavtale som forventes å kunne inngås med staten i 2017. I en slik avtale kan Kongsberg kommune også inngå.

### **Transportetatens grunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029 og Buskerudbypakke 2**

Transportetatens grunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029 ble lagt fram 29. februar 2016. Dette grunnlaget inneholder forslag om 50 % delfinansiering med bompenger fra Buskerudbypakke2 for nytt løp i Strømsåstunnelen og fornying av Holmenbrua. To tog i timen til Hokksund og Mjøndalen er ikke med i rangeringen. I forslaget til Buskerudbypakke2 forutsettes det at Strømsåstunnelen 100 % finansieres av staten og to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund realiseres. Holmenbrua inngår ikke i Buskerudbypakke2.



## 1. INNLEDNING

Buskerudbyen er Norges femte største byområde og en del av Oslo-regionen. Fram mot 2040 får Buskerudbyen ifølge SSBs prognoser landets nest sterkeste befolkningsvekst i prosent, med rundt 50.000 nye innbyggere. Det er flott at vi blir flere. Dette gir grunnlag for vekst og utvikling, mer handels- og servicevirksomhet og mer liv i byene og tettstedene. Men det vil også føre til større belastning på vegnettet, redusert framkommelighet for næringslivets transport, økt press på arealbruken og større miljøbelastning hvis vi ikke iverksetter tiltak som endrer innbyggernes reisevaner.

Buskerudbypakke 2 består av en rekke tiltak innenfor kollektiv, veg, sykkel, gange og knutepunktsutvikling som til sammen skal gjøre det enklere for innbyggerne å endre reisevanene sine i en mer miljøvennlig retning, samtidig som vi ivaretar behovet for god framkommelighet for dem som må kjøre bil, i særdeleshet næringslivets transport.

Buskerudbypakke 2 er et spleiselag mellom staten, kommunene/fylkeskommunen og innbyggerne, som bidrar med å reise kollektivt, gå eller sykle eller betale bompenger når de kjører bil. En statlig prioritering av Buskerudbypakke 2 forutsetter at alle partnerne i Buskerudbyen er enige om innholdet i pakken. By- og kommunestyrene i Drammen, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker og fylkestinget i Buskerud fylkeskommune må derfor fatte likelydende vedtak.

### 1.1 Fremtidsbilde og utfordringer

Partnernes felles visjon er at "Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse".

Hvordan vi legger til rette for å bo, arbeide og bruke fritiden vår har stor betydning for om vi opplever å ha et godt liv. Det er forventet sterk befolkningsvekst i Buskerudbyen i årene som kommer. I tillegg er det mange som pendler mellom kommunene i Buskerudbyen, ut av Buskerudbyen og inn i Buskerudbyen. Behovet for et velfungerende kollektivtilbud, veger med god framkommelighet og gode overgangsmuligheter mellom buss og tog eller mellom bil og buss eller tog er stort i dag, og dette blir bare enda større i årene som kommer.

Det er derfor spesielt viktig at det legges felles strategier for utvikling av arealer og transportsystemet. Da kan vi bidra til å redusere klimagassutslipp, skape attraktive og velfungerende byer og tettsteder med et effektivt, fremtidsrettet og miljøvennlig transportsystem og et langsiktig og bærekraftig utbyggingsmønster som bevarer grønne arealer, selv om byområdet får en befolkningsvekst på rundt 30 prosent og mange tusen nye arbeidsplasser fram mot 2040.

Ansvar for areal- og transportpolitikken er spredt på mange hender. Kommunene har ansvar for arealplaner, tettstedsutvikling og parkeringspolitikk, fylkeskommunen for kollektivtransport og fylkesveger og staten for riksveger og jernbane. Gjennom Buskerudbysamarbeidet samordner staten, fylkeskommunen og kommunene Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg sine virkemidler for en bærekraftig og konkurransekraftig utvikling i vår felles bolig-, service- og arbeidsmarkedsregion.

For å legge til rette for et forbedret kollektivtilbud, bedre forholdene for syklister og gående og unngå kø, kork og kaos må man tenke helhetlig på arealutvikling og

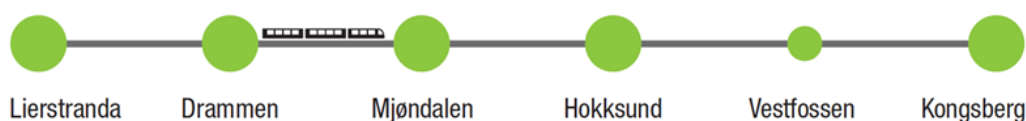


transport. Dette gjør partnerne i Buskerudbysamarbeidet gjennom en felles Areal- og transportplan. I en nylig gjennomført evaluering gir fylkesmannen positive tilbakemeldinger om planen; bl.a. "det har blitt mer fokus på "rett virksomhet på rett sted" nå og mer bevissthet og kunnskap om dette i kommunene".

## 1.2 Areal- og transportplan for Buskerudbyen

Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 ble vedtatt i februar 2013 som regional plan i de fem kommunene (Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg) og sluttbehandlet gjennom vedtak i Buskerud fylkeskommune. Buskerudbypakke 2 inngår i planen som viktigste virkemiddel for å utvikle et fremtidsrettet transportsystem for Buskerudbyen.

I planen ligger det en forutsetning om at det meste av veksten i boliger og arbeidsplasser skjer i ett lokalt og fem regionale utviklingsområder. Samtidig muliggjør dette også utvikling utenfor disse områdene.



En utvikling med veksten i boliger og arbeidsplasser i ett lokalt og fem regionale utviklingsområder vil også føre til at flere bor slik at det er enkelt å gå eller sykle til arbeidsplassen, togstasjonen og butikken. Dette vil også bidra til å gi et mer levende bysentrum.

## 1.3 Helhetlig samferdselsløft

Det er nødvendig å gjennomføre et helhetlig samferdselsløft i Buskerudbyen for å unngå kø på vegnettet, redusert framkommelighet for næringslivets transport, økt press på arealbruken og større klimautslipp. Oppfølgingen av Stortingets vedtatte klimapolitikk forutsetter at den fremtidige veksten i persontrafikken tas av tog og buss, sykkel og gange. Jernbanen er et bærende element i satsingen på strekningen mellom Lier og Hokksund.

Staten, fylkeskommunen og kommunene som deltar i Buskerudbysamarbeidet, har et felles mål om å utvikle byområdet. For å nå dette målet har de ulike aktørene flere virkemidler som kan tas i bruk. Veg- og jernbaneutbygging og tilrettelegging for miljøvennlige transportmuligheter som kollektivtrafikk, sykkel og gange påvirker måloppnåelsen. Skissen som partene i Buskerudbysamarbeidet var enige om i juni 2014, representerte et helhetlig samferdselsløft for Buskerudbyen.

Etter Samferdselsdepartementets føringer for det videre arbeidet med Buskerudbypakke 2 i mai 2015 er det helhetlige samferdselsløftet i bybåndet fra Lier til Hokksund delt i to hoveddeler; statlige enkeltprosjekter innen veg og jernbane og Buskerudbypakke 2.

- 1) Statlige prosjekter for riksveg og tog/jernbane:
  - 1.1) Statlig finansiert tilrettelegging for et fremtidsrettet jernbanetilbud:
    - To tog i timen til Mjøndalen og Hokksund inklusive dobbeltspor Gulskogen-Hokksund
    - Oppgradering av Hokksund og Mjøndalen stasjoner
    - Det er lagt til grunn at en framtidig Lierstranda stasjon blir statlig finansiert
  - 1.2) Statlig finansiert tilrettelegging for et fremtidsrettet hovedvegssystem med egne opplegg for bomfinansiering:





- Rv23 Dagslett-Linnes
  - Rv23 Linnes-E18
  - E134 Damåsen-Saggrenda
- 2) Buskerudbypakke 2:
- Tiltak som støtter opp under statlig togsatsing
  - Infrastruktur buss
  - Drift buss
  - Vegtiltak med tilrettelegging for bedre fremkommelighet i vegsystemet, herunder riksvegoppgradering av E134 Strømsåstunnelen til 4-felts vei med to tunnellop.
  - Sykkel og gange
  - Kollektivknutepunkt og pendlerparkeringer

I et helhetlig samferdselsløft henger de ulike transportformene sammen, og overgangsmulighetene mellom dem er gode. Samlet sett vil statlig satsing på hovedvegsystemet og jernbanetilbudet kompletteres gjennom tiltakene i Buskerudbypakke 2 hvor det i tillegg til økt fremkommelighet i vegnettet og styrket togtilbud satses vesentlig på utviklingen av tilbudet for busstransport, sykkel og gange. Buskerudbypakke 2 skal bygge opp under målene og også tilfredsstillende kravene til en senere bymiljøavtale med staten.

Å se hele transportsystemet i Buskerudbyen i sammenheng innebærer blant annet at:

- Trafikk- og finansieringsberegninger må legge tiltak både i og utenfor Buskerudbypakke 2 til grunn for å vurdere effekter. Selvstendige riksvegprosjekter og prioriterte jernbaneprosjekter inngår derfor i beregningene for å vurdere effekter av et helhetlig transportsystem.
- Tiltak vurderes på tvers av transportformer.
- Nytteprinsippet settes inn i en helhet hvor tiltak i deler av området kan ha nytte for hele eller andre deler av byområdet.

Det foreslås nå i alt tiltak i Buskerudbypakke 2 for 12,8 mrd kr. I tillegg til dette kommer kostnader til Strømsåstunnelen og øvrig statlig innsats på jernbane og veg i byområdet.

#### 1.4 Politiske føringer og mandat for arbeidet

I juni 2013 ga by- og kommunestyrene i Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg og Buskerud fylkesting tilslutning til at "sammensatt konsept", som også inkluderte et prinsipp om innføring av bompenger, legges til grunn for videre planlegging av Buskerudbypakke 2. Det ble samtidig understreket at partnerne i Buskerudbysamarbeidet forventer at det blir gitt tilstrekkelig rom for forhandlinger slik at både nasjonale, regionale og lokale mål og interesser kan ivaretas. Det ble videre gitt tilslutning til anbefalingene i konseptvalgutredningen om at jernbaneutvikling og et bedre togtilbud prioriteres tidlig i Buskerudbypakke 2 og uttrykt en forventning om at staten bidrar i betydelig grad til finansieringen av bypakken.

Høsten 2014 behandlet by-/kommunestyrene og fylkesutvalget den omforente skissen fra juni samme år. Gjennom den politiske behandlingen av KVU og skisse til Buskerudbypakke 2 er det kommet følgende hovedinnspill:

- Økt tilbud for kollektivtrafikk og pendlerparkeringer skal være på plass før bomssystem iverksettes.



- Behov for forbedret kollektivtilbud, bl.a. med integrert billett for buss/tog i Buskerudbyen, billettsamordning med Oslo og Akershus, forbedret informasjonssystemer og billettering, forbedret framkommelighet og holdeplasskvalitet for buss.
- Forbedret tilbud for sykling.
- Knutepunktutvikling i Hokksund og Mjøndalen.

En del av dette realiseres gjennom avtalen med staten om Buskerudbypakke 1 belønningsmidler i perioden 2014-2017.

8. mai 2015 kom det nye føringer fra Samferdselsdepartementet for utviklingen av transportsystemet i Buskerudbyen. I henhold til de nye føringene skal jernbaneprosjekter og flere riksvegprosjekter håndteres som selvstendige statlige enkeltprosjekter og ikke være en del av bypakken. Unntaket for større statlige riksvegtiltak innenfor bypakkens rammer begrenses til å gjelde utvidelsen av E134 Strømsåstunnelen. Det er videre opp til lokale myndigheter å initiere en bypakke, men for Buskerudbyens del skal en bompengepakke (bypakke) begrenses til bybåndet fra Lier til Hokksund.

#### Statlige enkeltprosjekter

- *Utvikling av togtilbudet mellom Drammen og Kongsberg*
- *Rv 23 Linnes – E18*
- *Rv 35 Hokksund – Åmot*
- *E134 Damåsen – Saggrenda*
- *InterCity-satsingen*

I ATM-utvalgets møte 12. juni 2015 ble det gitt mandat for det videre arbeidet med Buskerudbypakke 2. Det administrative arbeidet med pakken skal baseres på eksisterende skisse fra 23. juni 2014, med de føringene som ligger i Samferdselsdepartementets brev av 8. mai 2015, hovedpunkter fra møtet i SD 18. mai 2015 og retningslinjer for bymiljøavtaler.

2. november 2015 ble drøftingsgrunnlaget for Buskerudbypakke 2 lagt fram og sendt til politisk behandling i Drammen, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker kommuner og Buskerud fylkeskommune. Et tilleggsnotat ble sendt ut 11. januar 2016 som grunnlag for ytterligere politisk drøfting. På bakgrunn av innspill fra de politiske behandlingene ble det administrative forslaget til Buskerudbypakke 2 av 16.03 utarbeidet.

Det administrative forslaget er det gitt tilslutning til gjennom politisk behandling i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker kommuner og Buskerud fylkeskommune i april 2016. På bakgrunn av denne politiske behandlingen er forslaget til Buskerudbypakke 2 utarbeidet.

### 1.5 Sentrale prinsipper og føringer for prioritering av tiltak

Forslag til sentrale prinsipper og føringer for prioritering av tiltak i Buskerudbypakke 2 er en kombinasjon av:

- lokalpolitiske føringer
- statlige krav til bypakker
- administrative anbefalinger/faglige vurderinger
- etterfølgende prinsipper

#### Nytteprinsipp i bypakker

Nytteprinsippet innebærer at det legges til grunn et nyttebegrep hvor nytten av flere tiltak sees i sammenheng og på tvers av kommunegrensene. Her tas det hensyn til at også innbyggerne i nabokommunene får nytte av et tiltak i den enkelte kommune.



Bompunkt på E134 er blant annet begrunnet i at trafikantene får nytte av vegprosjektet Strømsåstunnelen.

Det legges til grunn at inntekter fra bompenger skal benyttes til å finansiere flere tiltaksområder enn veg; også kollektivtiltak/knutepunkts-utvikling, sykkel, gange 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. Rabatter og gratispasseringer forutsetter bruk av brikke.

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 blant annet på grunn av spesielt kostbare vegtiltak og store trafikkmengder i denne korridoren.

Nytteprinsippet legges til grunn for tiltak i transportpakken. Alle de fire kommunene og Buskerud fylkeskommune skal oppleve at Buskerudbypakke 2 gir nytte både for den enkelte og for hele området. Det er av avgjørende betydning at hele transportsystemet i Buskerudbyen blir sett i sammenheng. Tiltak i én kommune kan ha stor effekt på hele transportsystemet og dermed også stor betydning for trafikkavviklingen i andre kommuner. Samtidig er det stor pendling på tvers av kommunegrensene i Buskerudbyen, så tiltak i én kommune kan ha stor betydning for innbyggerne i de tre andre kommunene.

#### **Nytteprinsippet i bypakker**

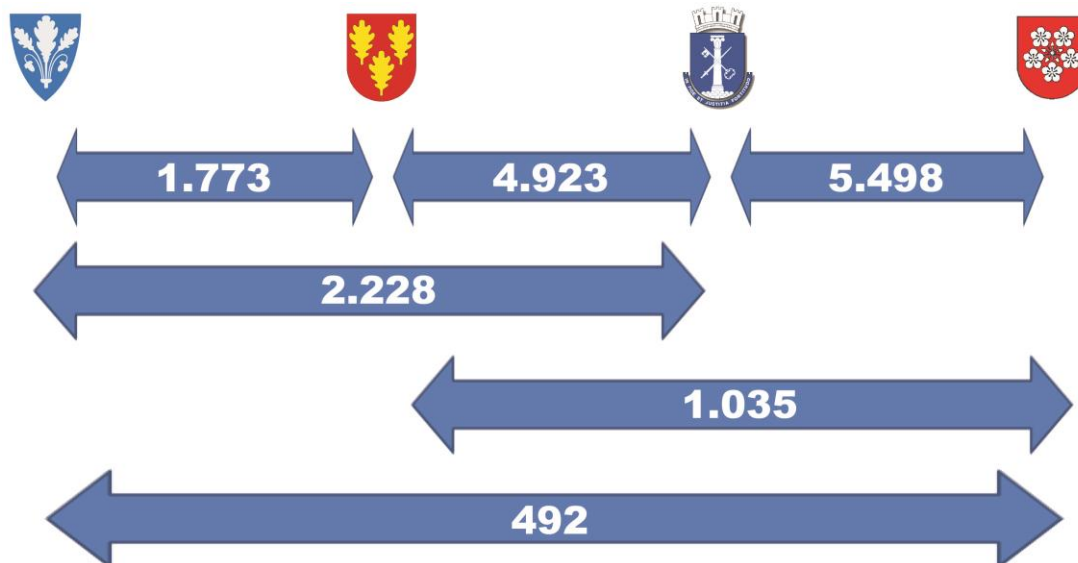
*“Kravet om sammenheng mellom betaling og nytte er et viktig prinsipp som skal ligge til grunn for bompengerekrav. Det innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av vegprosjektet bompengene finansierer. Likeledes må de som har nytte av prosjektet være med på å betale. Kravene som følger av nytteprinsippet,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

**Kilde:** Nasjonal transportplan 2014-23.

#### **Arbeidsreiser**

Tall fra SSBs bolig- og arbeidsstedregister, vist i figuren under, viser stor grad av reiser mellom kommunene i Buskerudbyen.



Figuren over viser hvor mange som hver dag arbeidspendler mellom de respektive kommunene. Tallene omhandler antall personer og ikke antall reiser.

### 1.6 Forutsetning om statlig bidrag

I den omforente skissen til Buskerudbypakke 2 fra juni 2014 var det en forutsetning at det statlige finansieringsbidraget utgjorde 50 prosent av pakkens totale kostnadsramme. Denne forutsetningen var basert på at store investeringer i jernbane og riksveger var fullfinansiert av staten innenfor rammene av bypakken. Når store investeringer på jernbane og veg nå er tatt ut av Buskerudbypakke 2 og skal realiseres som selvstendige statlige enkeltprosjekter, er det ikke naturlig å forutsette 50 prosent statlig finansiering av Buskerudbypakke 2 isolert sett. Når det vurderes hva som blir det statlige bidraget til utviklingen av transportsystemet i Buskerudbyen må vi derfor se på Buskerudbypakke 2 og de statlige enkeltprosjektene samlet. I dette bildet ligger det statlige bidraget til samferdselssatsingen i Buskerudbyen fortsatt rundt 50 prosent, som forutsatt i den omforente skissen til Buskerudbypakke 2 i juni 2014.

Forslaget til Buskerudbypakke 2 legger til grunn 1,5 milliarder kroner i statlig bidrag i form av belønningsmidler. Dette utgjør 100 millioner kroner pr. år som er på samme nivå som dagens avtale (95 millioner kroner i 2016). En bymiljøavtale vil også kunne tilføre ytterligere statlige midler til kollektivtiltak, sykkel og gange.

Det er særlig viktig at Samferdselsdepartementet følger opp Jernbaneverkets planlegging av dobbeltspor mellom Guskogen og Hokksund med realisering av to tog i timen til Hokksund og at stasjonsopprusting i Mjøndalen og Hokksund gjennomføres i kommende NTP 2018-2029. I tillegg bør Stortingsmelding om NTP inkludere planlegging av ny stasjon på Lierstranda. Disse tiltakene er avgjørende for en helhetlig og samordnet areal- og transportsatsing i Eiker-kommunene med arealutvikling i knutepunkter langs jernbanen og som bidrag til å nå nullvekstmålet.

### 1.7 Kvalitetssikring og stortingsbehandling

Realiseringen av Buskerudbypakke 2 forutsetter vesentlig delfinansiering fra bompenger, og en slik finansieringsmodell krever vedtak i Stortinget. For at det skal kunne fattes et vedtak i Stortinget for en så omfattende bypakke som





Buskerudbypakke 2 kreves det at Finansdepartementet gjennomfører en kvalitetssikring (KS2) av den pakken man har vedtatt lokalt, før stortingsbehandlingen skjer. I en slik kvalitetssikring stilles det krav til robusthet og forutsigbarhet i pakken knyttet til inntektsgrunnlaget og kostnadsoverslaget og hvordan man håndterer eventuelle avvik underveis. Det stilles også krav til vedtatte reguleringsplaner og tilstrekkelige kostnadsoverslag for større prosjekter. Spesielt strenge krav stilles det til de største prosjektene i de første årene av bompengerperioden. Disse skal ha godkjent reguleringsplan og kvalitetssikrede kostnadsoverslag. Buskerudbypakke 2 vil ha et fireårig handlingsprogram som gis en årlig behandling i kommunestyret og fylkesting med spesielt fokus på prosjektene i den kommende 4-årsperioden, slik at man sikrer et godt og forutsigbart inntektsgrunnlag og kostnadsoverslag for disse prosjektene.

Dersom det lokale forslaget til bypakke ikke ivaretar det ovennevnte i tilstrekkelig grad, kan det hende at Buskerudbypakke 2 ikke blir vedtatt i sin helhet i Stortinget, men blir delt opp i faser. En slik oppdeling av bypakken krever nye behandlinger i Stortinget for hver enkelt fase. En eventuell faseoppdeling vil heller ikke gi den langsiktige forutsigbarheten og troverdigheten overfor innbyggere og næringsliv når det gjelder den samlede effekten av pakken, ettersom det bare vil være enkelttiltak som vedtas og ikke et samlet, helhetlig samferdselsløft.

### 1.8 Bymiljøavtale for Buskerudbyen

Buskerudbypakke 2 er utformet for å tilfredsstille kravene til bymiljøavtale, og forslaget kan i første omgang vedtas som en ordinær bypakke. I tråd med lokalpolitiske vedtak er Buskerudbyen klar til å starte forhandlinger om bymiljøavtale så snart staten inviterer til det. Bypakken kan da omgjøres til en bymiljøavtale.

Bymiljøavtaler ble lansert i Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 og er statens plan for å samordne virkemidlene for en ønsket byutvikling i ni prioriterte byområder. Ordningen er videreført i transportetatens grunnlagsdokument for NTP 2018-29. Det er inngått en bymiljøavtale mellom staten, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune i februar 2016. For å bli gyldig skal denne godkjennes av regjeringen, Trondheim bystyre og Sør-Trøndelag fylkesting. Første generasjons avtaler for de tre andre største byområdene skal etter planen inngås i løpet av 2016. Forhandlinger om avtaler med de fem neste byområdene vil komme i gang så snart som mulig.

#### **Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk**

*Formålet med belønningsordningen for kollektivtransport i større byområder er å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse, ved å dempe veksten i personbiltransporten og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Avtalene skal bygge opp under målsettingene i Klimaforliket fra 2012.*

*Buskerudbyen har inngått belønningsavtale med staten for periodene 2010-2013 (280 mill kr) og 2014-2017 (308,3 mill kr).*

Kilde: [www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no)

#### **Bymiljøavtale**

*Bymiljøavtalene er et av statens viktigste virkemidler for å nå Stortingets mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. De statlige midlene i de helhetlige bymiljøavtalene kan brukes til gang- og sykkelveger på riksveg, kollektivtiltak på riksveg og kollektivinfrastrukturtiltak av nasjonal interesse. Midlene kan ikke brukes til drift av kollektivtransport. Ni byområder kan forhandle om bymiljøavtalemidler: Osloregionen, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsområdet, Tromsø, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland.*

Kilde: [www.ntp.dep.no](http://www.ntp.dep.no)



Disse avtalene vil bli et overordnet virkemiddel i arbeidet med å nå målene i Stortingets klimapolitikk hvor det forutsettes at veksten i persontrafikken i årene som kommer skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Samferdselsdepartementet har definert ni prioriterte byområder for bymiljøavtaler; Oslo-området, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavangerregionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Skien/Porsgrunn, Kristiansandsområdet og Tromsø. Av disse ni byområdene er det kun Tromsø og Buskerudbyen som ikke har bompenger i dag. Grenland har vedtatt innføring av bompenger, men dette er ikke iverksatt. Tromsø har valgt å legge en avgift på drivstoffprisene istedenfor å innføre bompenger. For å oppfylle kravene til en bymiljøavtale må byområdet ha innført en form for brukerbetaling, og for Buskerudbyens del er det bompenger som er det aktuelle virkemiddelet for å møte det statlige kravet for en bymiljøavtale.

Samferdselsdepartementet fastsatte endelig rammeverk og føringer for forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler i brev av 2.6.2014. På sikt skal belønningsordningen og bymiljøavtaler utgjøre en felles ordning.

De tiltakene som er gjennomført i Buskerudbypakke 1 med belønningsmidler, har bidratt til et bedre kollektivtilbud, men dette alene endrer ikke innbyggernes reisevaner i tilstrekkelig grad. Mer omfattende tiltak er nødvendig for å endre innbyggernes reisevaner slik at nullvekstmålet for personbiltrafikken kan nås. I tillegg til å utvikle tilbudet til både kollektivreisende, syklende og gående videre, er det også nødvendig å innføre biltrafikkreduserende tiltak.

## 1.9 Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 og Buskerudbypakke2

Transportetatenes grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 forelå 29. februar 2016. I grunnlagsdokumentet har transportetatene bl.a. fulgt opp Buskerudbyens tidligere innspill om at det må bli enklere å sikre finansiering til drift av kollektivtransport. Grunnlagsdokumentet er ikke et planforslag, men dokumentet redegjør for rangering av ulike veg- og jernbaneprosjekter gitt visse forutsetninger, bl.a. økonomiske rammer, samfunnsøkonomisk nytte og enkelte andre forhold. Dokumentet inneholder også forutsetninger om finansiering inkludert delvis bompengefinansiering. Ikke alle forutsetninger som inngår i grunnlagsdokumentet er i tråd med forutsetninger i forslaget til Buskerudbypakke 2, bl.a. gjelder dette forutsetninger som påvirker vurderinger av jernbaneprosjekter og forutsetninger om delvis bompengefinansiering av enkelte vegprosjekt.

Transportetatene har i grunnlagsdokumentet foreslått i sin rangeringsliste foreslått følgende som avviker fra det som er lagt til grunn for Buskerudbypakke 2:

1. Nytt løp for Strømsåstunnelen skal finansieres med 50% bompenger fra Buskerudbypakke 2 og forskyves fra oppstart i 2020 til oppstart i andre 4-års periode
2. Erstatning av eksisterende Holmenbru skal inngå i Buskerudbypakke 2 og finansieres med 50% bompenger. Bygging er foreslått i første 4-årsperiode.
3. To tog i timen til Mjøndalen og Hokksund samt oppgradering av Hokksund stasjon inngår ikke i rangeringslisten. Lier stasjon er ikke gitt omtale.

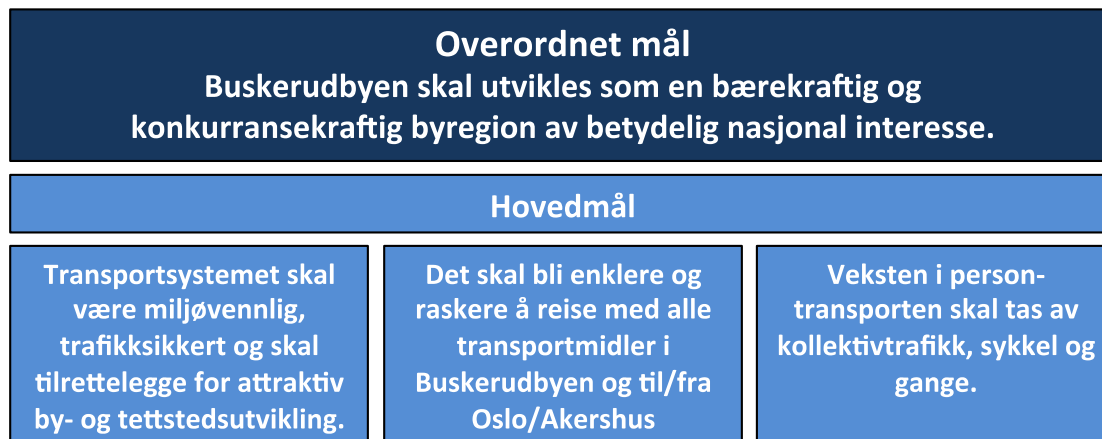


## 2. MÅL

### 2.1 Hovedmål

Mål for Buskerudbypakke 2 har tatt utgangspunkt i vedtatte mål for Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, mål i omforent skisse til Buskerudbypakke 2 fra juni 2014 og nye nasjonale mål på transportområdet (jfr Samferdselsdepartementets retningslinjer for Nasjonal transportplan 2018-29). Samlet sett ivaretar målstrukturen mål om bedre framkommelighet, trafiksikkerhet, ønsket by- og tettstedsutvikling samt klimamål med nullvekst i personbiltrafikken.

Målene er foreslått til også å inngå i en eventuell bymiljøavtale.



### 2.2 System for resultatoppfølging

Staten har vedtatt et sett med målindikatorer for resultatoppfølging i byområder. Dette er indikatorer som samtlige byområder med bypakker/bymiljøavtaler måles på og omfatter:

- Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO<sub>2</sub>-utslipp fra vei i byområder.
- Endring i antall kjøretøykilometer med personbil i byområdet.
- Endring i årsdøgnetrafikk (ÅDT) for lette kjøretøy for byområdet.
- Endring i transportmiddelfordelingen.
- Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)

Staten har i tillegg utviklet indikatorer for innsatsområder i bymiljøavtaler. Disse indikatorene omfatter blant annet nye boligers avstand til større sentra/store kollektivknutepunkt, nye arbeidsplassers avstand til større sentra/store kollektivknutepunkt og tilgang til parkeringsplasser.

Ytterligere indikatorer er aktuelle for å følge opp egne mål og resultater.

Indikatorsystemet vil delvis brukes til rapportering til nasjonale myndigheter og delvis til rapportering til partnerne i Buskerudbysamarbeidet. System for resultatoppfølging av Buskerudbypakke 2 vil være et nyttig verktøy for bruk ved revidering/ajourføring av bypakken. Det skal hvert år utarbeides en handlingsplan og oversikt over resultatene, og dette legges fram for partnerne i samarbeidet.



### 3. FORSLAG TIL TILTAK

I forslag til Buskerudbypakke 2 er det tatt hensyn til statlige føringer i brev av 8. mai 2015 fra Samferdselsdepartementet om arbeidet med bypakken og som innebærer:

- Geografisk avgrensning til bybåndet Lier-Hokksund
- Jernbanetiltak og riksvegprosjekter med unntak av Strømsåstunnelen er selvstendige enkeltprosjekter og realiseres utenom Buskerudbypakke 2.
- Kostnadene er nå redusert fra 23,3 milliarder kroner til 12,8 milliarder kroner.

#### 3.1 Statlige føringer

Finansieringsgrunnlaget for bypakken må være vedtatt gjennom en bompengeproposisjon i Stortinget før tiltak om bomsystem iverksettes. Større investeringstiltak, spesielt for prosjekter over 750 mill kr og som inngår i første 4-års periode, må i utgangspunktet ha godkjent reguleringsplan med oppdatert kostnadsberegning (Anslag-metode og +/- 10 % usikkerhet). Usikkerhet i kostnadsanslag og forutsigbarhet mht planprosess og fremskaffelse av kostnader må beskrives for å sikre forutsigbarhet.

Det stilles krav i KS2 (ekstern kvalitetssikring for Finansdepartementet) til gjennomføring av samfunnsøkonomisk nytteberegning (effekt-beregning) for større infrastrukturprosjekter over 750 mill kr for tiltak som skal gjennomføres i første 4-årsperiode av bypakken. I tiltaksporteføljen vil dette gjelde prosjektene E134 Strømsåstunnelen og Tilfartsveg vest del 1 (Øvre Sund bru-Sundland).

#### 3.2 Kriterier for prioritering av tiltak

Med bakgrunn i den politiske behandlingen er følgende kriterier lagt til grunn:

- Tiltak som gir god måloppnåelse prioriteres tidlig.
- Tiltak som skal gi et alternativ til bilbruk når bompenge innføres prioriteres først; dvs kollektivtiltak (både drift og investeringer i infrastruktur for buss) inkludert utvikling av kollektivknutepunkt og pendlerparkering. Tiltak for sykkel og gange.
- De vegtiltak som legger til rette for ønsket tettstedsutvikling, jfr Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 prioriteres gjennomført tidligere enn andre foreslåtte vegtiltak (f eks prioriteres tilfartsveg vest del 1 (som åpner for ønsket byutvikling på Sundland), tidligere enn tilfartsveg vest del 2), Hagatjernveien i Nedre Eiker (som åpner for videre utvikling i Åsen) prioriteres tidlig.
- Fordeling av tiltak mellom kommunene.





### 3.3. Forslag til tiltaksportefølje

#### 3.3.1 Tiltaksområder med kostnader og begrunnelse

I det administrative forslaget beløper summen av alle foreslåtte tiltak seg til 12,8 milliarder kroner. I tillegg kommer kostnader for renteutgifter og drift av bomssystem.

|   | Adm. forslag<br>BBP2 (tall i mrd) |
|---|-----------------------------------|
| Infrastruktur buss                      | 3,9                               |
| Drift buss                              | 2,6                               |
| Vegtiltak <sup>1</sup>                  | 3,5                               |
| Sykkel                                  | 1,5                               |
| Gange                                   | 0,2                               |
| Kollektivknutepunkt og pendlerparkering | 0,9                               |
| Forberedende tiltak <sup>2</sup>        | 0,3                               |
| <b>SUM alle tiltaksområder</b>          | <b>12,8<sup>3</sup></b>           |

<sup>1</sup> I tillegg kommer 4-felt i Strømsåstunnelen med nytt løp. Kostnadsoverslaget for dette tiltaket er nå 1,6 mrd. kr, tiltaket er i forslaget forutsatt statlig finansiert.

<sup>2</sup> Bl.a. etablering av bomssystem og løpende planlegging/oppfølging av tiltak i bypakkeperioden.

<sup>3</sup> Pga avrunding av tall i tabellen til nærmeste 100 mill kr, ser det ut som at totalsum skal bli 12,9 mrd kr, men den nøyaktige summen totalt sett er 12,8 mrd kr.

##### 3.3.1.1 Togtilbud og jernbane

Tog og jernbane inngår ikke i Buskerudbypakke 2, men er en del av den helhetlige kollektivtransportsatsingen i Buskerudbyen, og tiltakene forutsettes realisert/samordnet med Buskerudbypakke 2. Finansieringen er et statlig ansvar og skjer gjennom NTP/årlige statsbudsjett. Tiltakene omfatter strekningstiltak (tilrettelegging for to tog i timen) mellom Drammen og Hokksund samt oppgradering av Hokksund og Mjøndalen stasjoner. Dette er tiltak som Jernbaneverket nå planlegger. Ny jernbanestasjon på Lierstranda er lagt til grunn og forutsettes samordnet med utviklingen av Fjordbyen.

**Begrunnelse: "Togtilbud og jernbane"** utgjør ryggraden i et framtidig høystandard, miljøvennlig, kollektivt transportsystem i og inn/ut av Buskerudbyområdet.

Jernbanesatsingen er svært viktig for at hele Buskerudbyområdet kan være en integrert del av bolig- og arbeidsmarkedet i østlandsområdet. Et godt togtilbud er avgjørende for Buskerudbyens utvikling som konkurransedyktig og bærekraftig byområde.

**Vurdering i forhold til måloppnåelse:** Innsats på dette området bidrar i stor grad til oppfyllelse av både overordnet mål og alle tre hovedmål for Buskerudbypakke 2.

##### 3.3.1.2 Infrastruktur buss

Tiltaksområdet inneholder både strekningstiltak og punkttiltak for å sikre bussen framkommelighet i vegnettet. Tiltak forutsettes gjennomført slik at et evt superbuss-tilbud / "bybane på hjul" i fremtiden kan benytte planlagte traséer.

**Begrunnelse: "Infrastruktur buss"** vurderes som et svært viktig tiltaksområde i BBP2. Bussen må sikres uhindret framkommelighet også i rushtid dersom tilbudet skal være konkurransedyktig med privatbil. I en evt framtidig bymiljøavtale er "Infrastrukturtiltak buss" et tiltaksområde som er prioritert som aktuelt for statlig tilleggsfinansiering. Buskerudbyen har ytterligere forslag til infrastrukturtiltak for buss som kan vurderes i forbindelse med bymiljøavtale.

**Vurdering i forhold til måloppnåelse:** Innsats på dette tiltaksområdet bidrar i stor grad til oppfyllelse av særlig to av hovedmålene i Buskerudbypakke 2: Mål om enklere og raskere reiser med alle transportmidler og at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.



### 3.3.1.3 Drift buss

Dette tiltaksområdet omfatter både styrket busstilbud i forkant av at bompenger innføres og støttesystemer for å gjøre det enklere å reise kollektivt.

**Begrunnelse: "Drift buss"** Målsettingen om nullvekst i personbiltrafikken forutsetter at antall kollektivreiser må nær dobles i en 15-årsperiode. For å doble antall kollektivreiser må tilbudet utvides betydelig. Styrket tilbud er forutsatt iverksatt 3 måneder før bompenger innføres.

**Vurdering i forhold til måloppnåelse:** Innsats på dette tiltaksområdet bidrar i stor grad til oppfyllelse av særlig to av hovedmålene i Buskerudbypakke 2: Mål om enklere og raskere reiser med alle transportmidler og at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.

### 3.3.1.4 Vegtiltak

Vegtiltak omfatter både vegutløsnings tiltak for ønsket byutvikling, trafiksikkerhetstiltak, framkommelighetstiltak og miljø- og kollektivtransport-fremmende tiltak.

**Begrunnelse "Vegtiltak":** Noen tiltak inngår grunnet tunnelsikkerhetskrav (f eks Strømsåstunnelen), andre tiltak legger til rette for ønsket byutvikling (f eks Tilfartsvei vest del 1), andre foreslåtte tiltak for å omprioritere vegkapasitet til kollektivprioritering / bedrer miljø i sentrale bystrøk eller sikrer bedre framkommelighet i vegnettet / bedre trafiksikkerhet.

**Vurdering i forhold til måloppnåelse:** Innsats på dette tiltaksområdet bidrar i stor grad til oppfyllelse av hovedmål om at transportsystemet skal være miljøvennlig, trafiksikkert og legge til rette for attraktiv by- og tettstedsutvikling.

### 3.3.1.5 Sykkel og gange

Tiltak for sykkel vil i hovedsak omfatte prioriterte tiltak i forslag til felles sykkelplan for Buskerudbyen avgrenset til bybåndet mellom Lier og Hokksund (inkludert områder i sykkelavstand til Hokksund). Tiltakene vil bidra til å etablere et sammenhengende sykkelvegnett i byområdet. Det er også satt av egne tiltak for gående i / nær prioriterte utviklingsområder, jfr Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23.

**Begrunnelse "Sykkel og gange:** Tiltaksområdet er viktig for miljø, trafiksikkerhet, framkommelighet og for å nå nullvekstmålet for utvikling i personbiltrafikken.

**Vurdering i forhold til måloppnåelse:** Innsats på dette tiltaksområdet bidrar til oppfyllelse av alle tre hovedmålene i Buskerudbypakke 2.

### 3.3.1.6 Kollektivknutepunkt og pendlerparkering

Tiltak for kollektivknutepunkt og pendlerparkering inneholder tiltak for å utvikle helhetlige kollektivknutepunkt i Hokksund, Mjøndalen og Lierstranda på sikt (tiltak som ikke Jernbaneverket har ansvar for, f eks bussterminal m.m.), samt pendlerparkeringer både for overgang fra sykkel og bil til tog (f eks Mjøndalen og Drammen) og overgang fra sykkel og bil til buss (tiltak i alle 4 kommuner). Rekkefølgen for tiltak på Hokksund stasjon tilpasses Jernbaneverkets framdrift for oppgradering av stasjonen.

**Begrunnelse "Kollektivknutepunkt og pendlerparkering":** Tiltaksområdet er særlig viktig for å gjøre det enklere å reise kollektivt og for å nå nullvekstmålet for utvikling i personbiltrafikken.

**Vurdering i forhold til måloppnåelse:** Innsats på dette tiltaksområdet bidrar til oppfyllelse av alle tre hovedmålene i Buskerudbypakke 2.

### 3.3.2 Tiltaksportefølje og utbyggingsrekkefølge

Oversikten viser foreslått rekkefølge for gjennomføring av tiltak i Buskerudbypakke 2 med en samlet kostnad på kr 12,8 mrd.

# Forslag til Buskerudbypakke 2 til behandling i ATM-utvalg 15.06.2016



| Aktuelle tiltak:  | Mill kr     | Forsk. / lån |      | Fire første år |      |      |      | Neste fire år |      |      |      | Neste fire år |      |      |      | Siste tre år |      |      |     |     |
|---|-------------|--------------|------|----------------|------|------|------|---------------|------|------|------|---------------|------|------|------|--------------|------|------|-----|-----|
|   |             | 2016         | 2017 | 2018           | 2019 | 2020 | 2021 | 2022          | 2023 | 2024 | 2025 | 2026          | 2027 | 2028 | 2029 | 2030         | 2031 | 2032 |     |     |
| Forberedelser / bygging av bomstasjoner                                 | 60          |              | RegP | 60             |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Koordinering og planlegging (sekretariat ++)                            | 75          |              |      | 5              | 5    | 5    | 5    | 5             | 5    | 5    | 5    | 5             | 5    | 5    | 5    | 5            | 5    | 5    |     |     |
| Usikkerhetsavsetning  | 150         |              |      | 10             | 10   | 10   | 10   | 10            | 10   | 10   | 10   | 10            | 10   | 10   | 10   | 10           | 10   | 10   |     |     |
| <b>SUM</b>  | <b>285</b>  |              |      |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| <b>Vegtiltak</b>  |             |              |      |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Tilfartsveg vest del 1  | 750         |              |      | 20             | 40   | 230  | 230  | 230           |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Strømsåstunnelen  | 1600        | RegP         | RegP | X              | X    | X    | X    | X             | X    |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Tilfartsveg vest del 2  | 1375        | RegP         | RegP | 15             |      |      |      | 20            | 40   | 400  | 400  | 500           |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Tilfart Konnerud  | 395         | RegP         | RegP | 15             |      | 10   | 30   | 170           | 170  |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Ny Svelvikvei i ny trase  | 540         | RegP         | RegP | 15             |      |      |      |               | 25   | 40   | 230  | 230           |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Fire felt i Bjørnstjerne Bjørnsonsgate del II                           | 400         | RegP         |      |                |      |      |      | 10            | 30   | 120  | 120  | 120           |      |      |      |              |      |      |     |     |
| <b>SUM</b>  | <b>5060</b> |              |      |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| <b>Infrastruktur buss</b>   |             |              |      |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Bragernes kollektivterminal   | 45          |              |      | 25             | 20   |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Bidrag til Brakerøya-Sykehuset  | 50          |              |      | 50             |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Bidrag til Hagatjerneveien  | 90          |              |      |                |      | 90   |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Bidrag til Hagatjerneveien  | 85          |              |      |                | 15   | 35   | 35   |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Ny Mjøndalsbru  | 440         |              |      | 10             | RegP |      |      | 20            | 280  | 130  |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Rosenkrantzgate Planlegging og grunnverv                                | 200         | KDP          | KDP  | RegP           | RegP | 200  |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Rosenkrantzgate Del 1   | 730         |              |      |                |      | 15   | 35   | 340           | 340  |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Rosenkrantzgate Del 2   | 680         |              |      |                |      |      |      | 15            | 35   | 315  | 315  |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Rosenkrantzgate Del 3   | 700         |              |      |                |      |      |      |               |      | 15   | 35   | 325           | 325  |      |      |              |      |      |     |     |
| Haugesgate (bussprioritering Bragernes torg-Fylkeshuset)                | 30          |              |      |                |      | 1    | 29   |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Travbanen-Mjøndalen (bussprioritering i kryss / rundkjøringer)          | 100         | RegP         |      | 10             | 10   | 40   | 40   |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Engene (bussprioritering Bragernes torg-Brakerøya)                      | 30          |              |      |                | 1    | 29   |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Hans Hansens vei (framkommelighets tiltak for buss)                     | 20          |              |      |                |      | 1    | 19   |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Andre infrastrukturtiltak (sekkepost, f eks Gulsbogen, Konnerudgata)    | 70          |              |      |                |      | 1    |      | 10            | 20   |      |      | 2             | 7    | 20   |      | 10           |      |      |     |     |
| Ny holdeplass-struktur  | 55          |              |      | 10             | 10   | 20   | 15   |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Andre punkttiltak (bussprioritering sekkepost)                          | 40          |              |      | 13             | 10   | 10   | 7    |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Solumstrand-Rundtom (utbedring eksisterende trase)                      | 515         | RegP         | RegP | 15             |      | 15   |      | 25            | 230  | 230  |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| <b>SUM</b>  | <b>3880</b> |              |      |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| <b>Drift kollektiv</b>  |             |              |      |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Opprettholde basistilbud (dagens bruk av belønningsmidler)              | 270         |              |      | 18             | 18   | 18   | 18   | 18            | 18   | 18   | 18   | 18            | 18   | 18   | 18   | 18           | 18   | 18   |     |     |
| Styrket tilbud i forkant av bompenger (+50% på viktigste ruter)         | 1920        |              |      | 156            | 126  | 126  | 126  | 126           | 126  | 126  | 126  | 126           | 126  | 126  | 126  | 126          | 126  | 126  |     |     |
| <b>Støttesystemer</b>   |             |              |      |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Nye betalingsløsninger og nytt billettsystem (investering)              | 20          |              |      | 20             |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Felles billett med NSB i Buskerudbyen (driftskostnad)                   | 160         |              |      | 11             | 11   | 11   | 11   | 11            | 11   | 11   | 11   | 11            | 11   | 10   | 10   | 10           | 10   | 10   |     |     |
| Implementering av TID; trafikkinfo og design (investering)              | 15          |              |      | 8              | 7    |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| SIS; Sanntidsinformasjon og ASP; Aktiv SignalPrioritering (investering) | 70          |              |      | 18             | 13   | 3    | 3    | 3             | 3    | 3    | 3    | 3             | 3    | 3    | 3    | 3            | 3    | 3    |     |     |
| Styrket bemanning og markedsføring (driftskostnad)                      | 20          |              |      | 1,3            | 1,3  | 1,3  | 1,3  | 1,3           | 1,3  | 1,3  | 1,3  | 1,3           | 1,3  | 1,3  | 1,3  | 1,3          | 1,3  | 1,3  |     |     |
| Laver priser / nye billettkonsept (driftskostnad)                       | 150         |              |      | 10             | 10   | 10   | 10   | 10            | 10   | 10   | 10   | 10            | 10   | 10   | 10   | 10           | 10   | 10   |     |     |
| Felles billett med NSB/Ruter (forutsetter nytt billettsystem)           | 0           |              |      |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| <b>SUM</b>  | <b>2625</b> |              |      |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| <b>Sykkell og gange</b>   |             |              |      |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Lier  | 141         | RegP         | RegP | 13             | 9    | 9    | 9    | 11            | 9    | 9    | 9    | 11            | 9    | 9    | 9    | 11           | 8    | 6    |     |     |
| Drammen   | 693         | RegP         | RegP | 74             | 38   | 38   | 38   | 71            | 38   | 38   | 38   | 67            | 38   | 38   | 38   | 63           | 38   | 38   |     |     |
| Nedre Eiker   | 406         | RegP         | RegP | 24             | 24   | 24   | 24   | 26            | 26   | 26   | 26   | 30            | 30   | 30   | 30   | 30           | 28   | 28   |     |     |
| Øvre Eiker  | 133         | RegP         | RegP | 15             | 8    | 8    | 8    | 10            | 8    | 8    | 8    | 10            | 8    | 8    | 8    | 10           | 8    | 8    |     |     |
| Oppgradering av eksisterende infrastruktur alle kommuner                | 60          |              |      | 4              | 4    | 4    | 4    | 4             | 4    | 4    | 4    | 4             | 4    | 4    | 4    | 4            | 4    | 4    |     |     |
| Styrket drift alle kommuner   | 60          |              |      | 4              | 4    | 4    | 4    | 4             | 4    | 4    | 4    | 4             | 4    | 4    | 4    | 4            | 4    | 4    |     |     |
| Erne tiltak til gående i de 4 kommunene                                 | 200         | RegP         | RegP | 13,3           | 13,3 | 13,3 | 13,3 | 13,3          | 13,3 | 13,3 | 13,3 | 13,3          | 13,3 | 13,3 | 13,3 | 13,3         | 13,3 | 13,3 |     |     |
| <b>SUM</b>  | <b>1693</b> |              |      |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| <b>Kollektivknutepunkt og pendlerparkering</b>                          |             |              |      |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| <b>Hokksund; herunder:</b>  |             |              | RegP |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafikkforplass / torg | 58          | RegP         |      | 10             | 18   | 30   |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Bidrag til utvidet kulvert (Haugveien g/s)                              | 72          | RegP         |      |                |      | 72   |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| <b>Mjøndalen; herunder:</b>   |             |              | RegP |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Utvidet standard (også for sykkel) i kulvert under sporene              | 82          | RegP         |      |                |      | 82   |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafikkforplass / torg | 48          | RegP         |      | 10             | 18   | 20   |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| <b>Lierstranda; knutepunktutvikling</b>                                 | 250         |              |      |                |      |      |      |               |      |      | 25   | 25            | 50   | 75   | 75   |              |      |      |     |     |
| Pendlerparkeringer i alle 4 kommuner                                    | 350         | RegP         | RegP | 53             | 50   | 50   | 50   | 25            | 25   | 25   | 25   | 10            | 10   | 10   | 10   |              | 7    |      |     |     |
| <b>SUM</b>  | <b>860</b>  |              |      |                |      |      |      |               |      |      |      |               |      |      |      |              |      |      |     |     |
| <b>Kostnader pr år</b>  |             |              |      | 0              | 0    | 736  | 494  | 1220          | 791  | 1189 | 1482 | 1562          | 1437 | 1534 | 678  | 382          | 395  | 336  | 287 | 285 |

Oversikten viser foreslått rekkefølge for gjennomføring av tiltak i Buskerudbypakke 2.

## Tegnforklaring til tabellen over:

I tiltakskostnaden inngår også planlegging / utredning, prosjektering og grunnverv. Det er aktuelt med forskuttering av planmidler for enkelte tiltak før 2018. I kostnadene for drift kollektiv inngår støttesystemer hvorav 105 mill kr er investeringskostnader.

KDP = Kommunedelplan

RegP=Reguleringsplan

### 3.3.3 Nærmere omtale av rekkefølge for gjennomføring av tiltak

#### 3.3.3.1 Vegtiltak

Vegtiltakene er kostbare og bør derfor fordeles over 15-årsperioden. Foreslåtte framdrift innebærer en forsert framdrift for å gi tidlig nytte i forhold til beregnede inntekter og krever låneopptak med tilhørende rentebelastning. Se kapittel om finansiering.



- Angitte framdrift for Strømsåstunnelen er den raskeste framdrift som Statens vegvesen vurderer som mulig.
- Reguleringsplan foreligger for Tilfartsveg vest del 1. Det er foreslått at dette tiltaket gjennomføres tidlig (tiltaket er nødvendig for realisering av byutvikling på Sundland). Det legges til grunn at tiltaket koordineres med JBV's planer for utbygging av InterCity Vestfoldbanen.
- Det foreslås at Tilfart Konnerud gjennomføres tidlig og slik at tiltaket kan åpne samtidig med nytt løp i Strømsåstunnelen. Dette innebærer at trafikk fra Konnerud vil få nytte av dette tiltaket så raskt det er mulig å få til. Tiltaket muliggjør kollektivprioritering i Konnerudgata og stengning for biltrafikk i rush.
- Det foreslås at Tilfartsveg vest del 2 gjennomføres rett etter at tilfart Konnerud er realisert.
- Det foreslås at Bjørnstjerne Bjørnsonsgate gjennomføres rett etter at Strømsåstunnelen er realisert. Statens vegvesen anbefaler at disse to tiltakene ikke gjennomføres samtidig av hensyn til trafikkavviklingen i området. Gjennomføring av tiltaket ses i sammenheng med utbygging i Rosenkrantzgata.
- Tiltaket Solumstrand-Rundtom (opprusting av eksisterende Svelvikvei) er foreslått gjennomført før ny Svelvikvei i egen trasé. Dette gir tidlig nytte for dem som er mest berørt av bompunktet ved Rundtom. Denne rekkefølgen kan medføre noe økte kostnader på grunn av trafikkavviklingen under bygging.

### 3.3.3.2 Infrastruktur buss

Generelt om infrastrukturtiltak buss: Disse tiltakene er i hovedsak foreslått så tidlig som mulig i forhold til den tid som kreves for å få på plass nødvendig plangrunnlag.

- Rosenkrantzgate er det største og viktigste tiltak for bussens framkommelighet. Det vil imidlertid ta noen år før tilstrekkelig planavklaring kan være på plass som vil avklare hvilke konkrete løsninger som skal velges. Utbyggingsrekkefølgen mellom Tilfartsveg vest del 2 og Rosenkrantzgate må vurderes nærmere når planleggingen av tiltakene er kommet lengre i konkretisering av løsninger. Det er foreslått realisering av Rosenkrantzgt i etapper av gjennomføringshensyn og av hensyn til å kunne redusere usikkerhet ved evt kostnadsøkninger / nødvendige tilpasninger av tiltaket til den samlede finansieringsramme for Buskerudbypakke 2. Det er gjort en vurdering av trafikale forhold knyttet til utbygging av Rosenkrantzgt. i forhold til Tilfartsveg vest del 2 (kap 5.3).
- Bidrag til ny veg/kollektivfelt til nytt sykehus til Brakerøya er foreslått i forkant av forventet tidspunkt for evt. realisering av nytt sykehus.
- Bidrag til Hagatjernveien i Nedre Eiker er foreslått realisert i første 4-årsperiode forutsatt at utbyggerne sikrer fullfinansiering.
- Ny Mjøndalsbru er også foreslått realisert relativt tidlig. Det mangler i dag plangrunnlag for ny bru, foreslått framdrift forutsetter at dette plangrunnlaget kommer på plass så raskt som mulig.
- Øvrige foreslåtte infrastrukturtiltak for buss vil kreve noe utredning / forprosjekt før vurdering av behov for videre planlegging og konkretisering. Det er tatt hensyn til dette i forhold til foreslåtte tidspunkt for tiltakene.

### 3.3.3.3 Drift kollektiv

- Driftstiltakene (styrket busstilbud) er fordelt jevnt i hele bypakke-perioden og er forutsatt startet opp 3 måneder før bompenger innføres.
- Enkelte støttesystemer for driften krever noen investeringer, disse er foreslått gjennomført tidlig (i første 4-årsperiode).

### 3.3.3.4 Sykkel og gange

- Tiltak for sykkel og gange er foreslått fordelt jevnt i hele 15-årsperioden.





- Det er tatt høyde for noe behov for planlegging i 2017 for å sikre tilstrekkelig plangrunnlag for de høyest prioriterte sykkeltiltakene (jfr pågående planarbeid med felles sykkelstrategi og plan for Buskerudbyen) og slik at disse kan realiseres tidlig i første 4-årsperiode.

### 3.3.3.5 Kollektivknutepunkt og pendlerparkering

- Opprusting av knutepunktene i Hokksund og Mjøndalen er forutsatt gjennomført i første 4-årsperiode. Tiltakene koordineres med JBV's opprusting av stasjonsområdene.
- Tiltak på Lierstranda knutepunkt er foreslått gjennomført fra 2026. Det pågår planlegging for Fjordbyen/Lierstranda som vil avklare forutsetningene for utbyggingen i området. Det er ønskelig at nytt knutepunkt er etablert tidlig i utbyggingsfasen.
- Det er allerede gjennomført tiltak for pendlerparkering gjennom BBP1. Foreslåtte tiltak innebærer styrket tilbud tidlig i første fireårsperiode i alle kommuner for pendling i retning Drammen. Det er satt av midler i hele bypakke-perioden for å kunne utvide tilbudet ettersom behovet forventes å øke over tid.

### 3.3.4 Usikkerhet i kostnadstall

Tiltak beskrevet i forslaget har i varierende grad usikkerhet i kostnadstallene. Vanligvis utarbeides kostnadsoverslag med +/- 25 % usikkerhet for kommunedelplaner og +/- 10 % for reguleringsplaner. Overordnede planer har vanligvis +/- 40 % usikkerhet. Kostnadsoverslag skal være maks 1 år gamle når de legges til grunn for bypakker. Dette er statlige krav.

For tiltaksporteføljen er det videre krav fra statens side om at større tiltak i første del av bompengerperioden skal ha godkjente reguleringsplaner med kostnadsanslag med usikkerhet på +/- 10%.

## 3.4 Beskrivelse av tiltaksområdene

### 3.4.1 Tog- og jernbanesatsing

| Tiltak   | Statlig finansiert  | BBP2-finansiert     |
|--|---------------------|---------------------|
|  | Mill kr<br>inkl mva | Mill kr<br>inkl mva |
| <b>TOG OG JERNBANE</b>   |                     |                     |
| Dobbeltspor Drammen-Hokksund   | 3640                | 0                   |
| Andre mindre tiltak Drammen-Hokksund   | 40                  | 0                   |
| Oppgradering Hokksund stasjon  | 300                 | 0                   |
| Oppgradering Mjøndalen stasjon   | 120                 | 0                   |
| Ny jernbanestasjon Lierstranda*  | 1400                | 0                   |
| <b>SUM tog og jernbanetiltak</b>   | <b>5500</b>         | <b>0</b>            |
| * Dette tiltaket er ikke en del av Jernbaneverkets planer så langt, men tiltaket er viktig for oppfølging av vedtatt Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. |                     |                     |
| <b>Andre tiltak i regi av InterCity Vestfoldbanen</b>  |                     |                     |
| Oppgradering Gulskogen stasjon   | 1000                | 0                   |
| Oppgradering Drammen stasjon (gjelder areal- og sporbehov)   | 2500                | 0                   |

Alle kostnadsoverslag, kilde: Jernbaneverket, februar 2016.

Rask framdrift av jernbanetiltak vil være svært viktige statlige bidrag til BBP2 og helhetlig areal- og transportutvikling i Buskerudbyområdet og sett i sammenheng med ønsket byutvikling i Hokksund, Mjøndalen, Drammen (Gulskogen) og på Lierstranda inkludert et eventuelt nytt statlig sykehus på Brakerøya. Jernbanen og



togtilbudet er ryggraden i et høystandard, miljøvennlig, kollektivt transportsystem i og inn /ut av Buskerudbyområdet.

Samferdselsdepartementet har i sine føringer for Buskerudbypakke 2 (mai 2015) bekreftet at departementet prioriterer planarbeid på strekningen Drammen-Hokksund med sikte på å ruste opp banen og få hyppigere avganger.

De fleste tiltak som lå inne i "omforent skisse til BBP2" fra 2014 for bybåndet Lier-Hokksund er i stor grad ivare tatt i pågående planarbeid i regi av Jernbaneverket.

Reguleringsplanarbeid pågår for Mjøndalen stasjon og Hokksund stasjon, konsekvenser for stasjonsområdene skal vurderes i kommunedelplan for strekningen Gulskogen-Hokksund. Det ligger noe midler inne i eksisterende NTP i perioden 2018-21 for stasjonsopprustning Hokksund og Mjøndalen. Det må prioriteres mer midler i første 4-årsperiode i NTP 2018-29 for at stasjonene skal kunne ferdigstilles innen 2020. Det er foreslått tiltak i Buskerudbypakke 2 i perioden 2018-21 som skal bidra til at stasjonene blir framtidrettede kollektivknutepunkter for buss, taxi, sykkel og pendlerparkeringer.

Kommunedelplanarbeid for dobbeltspor på strekningen Gulskogen-Hokksund er i gang. Kommunedelplanarbeidet skal gjennomføres på relativt detaljert, teknisk nivå slik at senere reguleringsplanarbeid kan gjennomføres tilsvarende raskt. Det er et mål om at kommunedelplanene blir ferdig i løpet av 2017, og reguleringsplaner/byggeplaner kan foreligge i løpet av 2019/2020.

Rask bygging av nødvendig dobbeltspor for to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund er viktig for å nå målene for Buskerudbypakke 2. Dette avhenger av at midler til bygging prioriteres i NTP i perioden 2018-2023. Det er lagt til grunn at to tog i timen kan realiseres senest innen 2025.

Lierstranda kollektivknutepunkt inkludert ny jernbanestasjon er viktig for areal- og transportutviklingen i Buskerudbyområdet. Realisering av denne stasjonen er avhengig av framdrift for utbygging på Lierstranda/Fjordbyen og prioritering i NTP. Buskerudbypakke 2 inneholder forslag til tiltak for å bidra til et fullverdig kollektivknutepunkt ved Lierstranda stasjon (se kap. 3.3.3.5).

Kostnadsoverslag for jernbanetiltak i bybåndet fra Lier til Hokksund fremgår av tabellen over. I tillegg kommer kostnader for tiltak ved Drammen stasjon. Alle jernbanetiltak forutsettes statlig finansiert.

Tiltak på Drammen stasjon og Gulskogen stasjon planlegges i sammenheng med InterCity Vestfoldbanen. Tiltak på Drammen stasjon vil blant annet innebære universell utforming og nye adkomster til plattformer, lenger plattformer og bedre sporkapasitet som på sikt vil gi mulighet for styrket togtilbud. Kostnadsoverslag for tiltak på Drammen stasjon foreligger foreløpig ikke. Tiltak på Gulskogen stasjon innebærer ny 4-spors stasjon som muliggjør at regiontog til Drammen og Flytoget kan vende på Gulskogen stasjon, dette frigjør kapasitet på Drammen stasjon. Samtidig innebærer dette vesentlig styrket togtilbud fra Gulskogen stasjon.



### 3.4.2 Tiltaksområde: Infrastruktur buss

| Tiltak   | BBP2-finansiert<br>Mill kr<br>inkl mva |
|--|--|
| <b>INFRASTRUKTUR BUSS</b>  |  |
| Midler til planlegging og utredning av tiltak                        | 45                                     |
| <b>Strekningssvise tiltak Drammen-Nedre Eiker</b>                    |  |
| Haugesgate (bussprioritering Bragernes torg-Fylkeshuset)             | 30                                     |
| Rosenkrantzgate Planlegging og grunnverv                             | 200                                    |
| Rosenkrantzgate Del 1  | 730                                    |
| Rosenkrantzgate Del 2  | 680                                    |
| Rosenkrantzgate Del 3  | 700                                    |
| Travbanen-Mjøndalen (bussprioritering i kryss / rundkjøringer)       | 100                                    |
| <b>Strekningssvise tiltak Drammen-Lier</b>                           |  |
| Engene (bussprioritering Bragernes torg-Brakerøya)                   | 30                                     |
| Bidrag til strekningen Brakerøya-Sykehuset                           | 90                                     |
| <b>Andre Strekningstiltak</b>  |  |
| Hans Hansens vei (framkommelighetstiltak for buss)                   | 20                                     |
| Bidrag til Hagatjernveien (utbedret/ny atkomst til Åsen)             | 85                                     |
| Andre infrastrukturtiltak (sekkepost, f eks Gulskogen, Konnerudgata) | 70                                     |
| Solumstrand-Rundtom (utbedring eksisterende trase)                   | 515                                    |
| <b>Andre framkommelighetstiltak / punkttiltak</b>                    |  |
| Bragernes kollektivterminal  | 50                                     |
| Ny holdeplass-struktur   | 55                                     |
| Ny bru over elva i Mjøndalen   | 440                                    |
| Andre punkttiltak (bussprioritering sekkepost)                       | 40                                     |
| <b>SUM infrastruktur buss</b>  | <b>3880</b>                            |

*Kostnadsoverslag, kilde: Statens vegvesen i innspill til NTP 2018-29 september 2015, Drammen kommune oktober 2015 eller Multiconsult 2014, Statens vegvesen 2016.*

Dette tiltaksområdet omfatter strekningssvise tiltak (f eks Brakerøya-Drammen-Mjøndalen), punkttiltak (f eks Bragernes kollektivterminal, ny bru i Mjøndalen) og andre framkommelighetstiltak (f eks ny holdeplassstruktur).

Tiltaksområdet "Infrastruktur buss" vurderes som svært viktig i Buskerudbypakke 2. Bussen må sikres uhindret framkommelighet også i rushtid dersom tilbudet skal være konkurransedyktig med privatbil. Det er også andre tiltak, enn de foreslåtte, som har blitt drøftet som aktuelle. Disse kan bli aktuelle å vurdere i en bymiljøavtale med staten der staten delfinansierer visse infrastrukturtiltak med 50 %.

Alle de foreslåtte strekningssvise tiltakene hvor det foreslås eget kollektivfelt, bl.a. på strekningen Brakerøya-Bragernes torg-Rosenkrantzgata-Åssiden forutsettes planlagt/gjennomført slik at det er mulig å betjene strekningen med et evt superbuststilbud på senere tidspunkt. Dette gjelder også strekningen Brakerøya-Lierstranda/Fjordbyen.

Illustrasjonen under viser dagens hovedlinjer for buss i de fire kommunene som omfattes av Buskerudbypakke 2.



Dagens hovedlinjer for buss i de fire kommunene som omfattes av Buskerudbypakke 2.

### 3.4.3 Tiltaksområde: Drift kollektiv

| Tiltak  | BBP2-finansiert<br>Mill kr<br>inkl mva |
|---|--|
| <b>DRIFT KOLLEKTIV</b>  |  |
| Opprettholde basistilbud (dagens bruk av belønningsmidler)              | 270                                    |
| Styrket tilbud som innføres i forkant av bompenger                      | 1920                                   |
| <b>Støttesystemer</b>   |  |
| Nye betalingsløsninger og nytt billettsystem (investering)              | 20                                     |
| Felles billett med NSB i Buskerudbyen (driftskostnad)                   | 160                                    |
| Implementering av TID; trafikkinfo og design (investering)              | 15                                     |
| SIS; Sanntidsinformasjon og ASP; Aktiv SignalPrioritering (investering) | 70                                     |
| Styrket bemanning og markedsføring (driftskostnad)                      | 20                                     |
| Laver priser / nye billettkonsepter (driftskostnad)                     | 150                                    |
| <b>Andre aktuelle tiltak (som krever avtale med NSB/Ruter)</b>          |  |
| Felles billett med NSB/Ruter (forutsetter nytt billettsystem)           | 0                                      |
| <b>SUM drift kollektiv</b>  | <b>2625</b>                            |

Alle kostnadsoverslag, kilde: Brakar, februar 2016.

I kostnadene for drift kollektiv inngår støttesystemer hvorav 105 mill kr er investeringskostnader. Tiltaksområdet omfatter både styrket driftstilbud i forkant av innføring av bompenger og en rekke ulike støttesystemer (f eks nye betalingsløsninger og billettsystemer, lavere priser mm).

For å ivareta målsettingene om nullvekst i personbiltrafikken forventes det at antall kollektivreiser må nær dobles i en 15-årsperiode. Det er derfor viktig å styrke kollektivtilbudet om man ønsker å nå denne målsettingen.

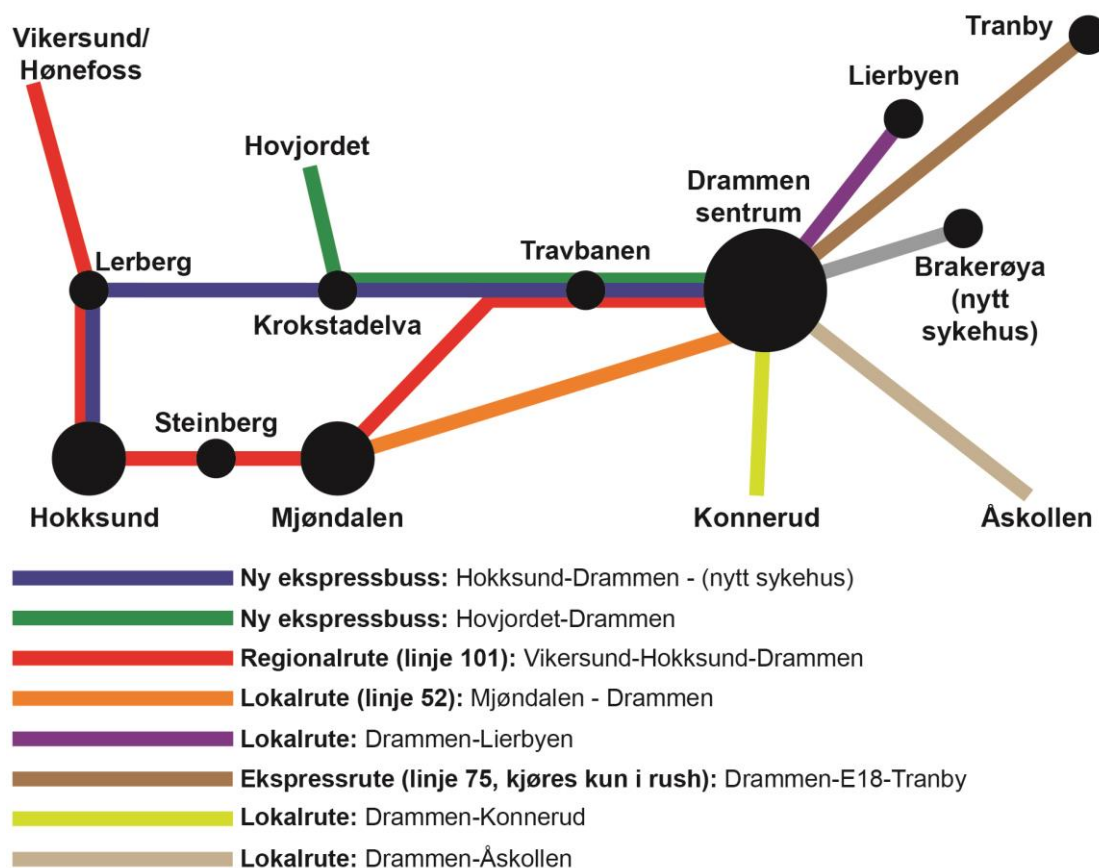
Etter de siste økningene i bruk av belønningsmidler til drift buss brukes det i dag ca. 18 mill kr årlig av belønningstilskudd (i alt 270 mill kr over 15 år). Denne finansieringen forutsettes videreført gjennom Buskerudbypakke 2.

I tillegg forutsettes det innført et styrket busstilbud i forkant av at bompenger innføres. Det er da lagt opp til vesentlig økt tilbud på de viktigste busslinjer som

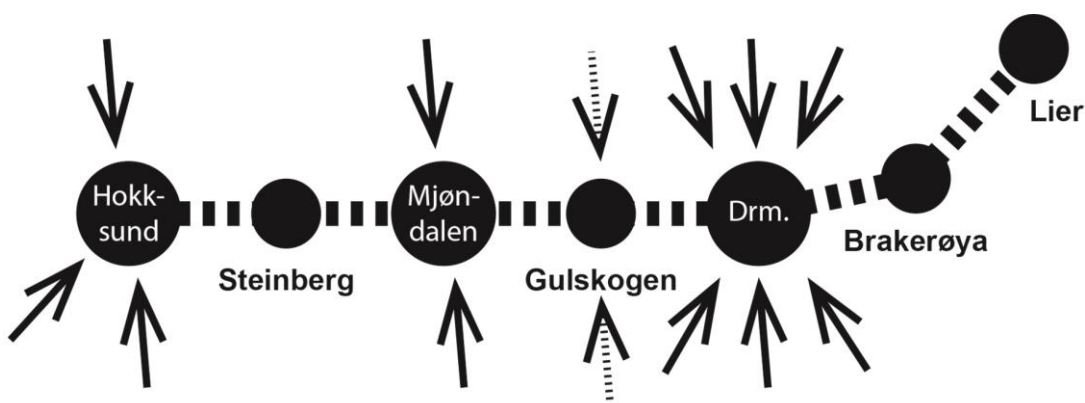


krysser bompunkt i det foreslåtte bomsystemet (omfatter økt tilbud i alle kommuner) fra tre måneder før bompenger innføres; i alt ca kr 1,9 mrd over 15 år.

Hvordan innretningen av det nye kollektivtilbudet blir for ulike linjer i den enkelte kommune fremgår av eget notat: Kollektivtransport i Buskerudbyen – stryket satsing med Buskerudbypakke 2.



Figur: Illustrasjon av styrkede regionale linjer i Buskerudbypakke 2.



Prinsippskisse: Styrket tilbud til togstasjoner etter innføring av to tog i timen til Hokksund.

Tabellen under viser forbedring av rushtidstilbudet i BBP2.





| Linje   | Dagens     | BBP2      |
|---|------------|-----------|
| <b>3 - Kastanjesletta - Sentrum - Fjell</b>             | <b>10</b>  | <b>5</b>  |
| <b>4 - Bera - Sentrum - Kniveåsen</b>                   | <b>15</b>  | <b>10</b> |
| <b>5 - Tors vei - Sentrum - Vinnes</b>                  | <b>30</b>  | <b>10</b> |
| <b>15 - Underlia - Sentrum - Austad skog</b>            | <b>30</b>  | <b>30</b> |
| <b>16 - Underlia - Sentrum - Mælen</b>                  | <b>60</b>  | <b>30</b> |
| <b>21 - Tolerud - Sentrum</b>                           | <b>30</b>  | <b>30</b> |
| <b>22 - Andorsrud/Svingen - Konnerud - Sentrum</b>      | <b>20</b>  | <b>10</b> |
| <b>24 - Tveten/Eikerdelet - Konnerud - Sentrum</b>      | <b>20</b>  | <b>10</b> |
| <b>25 - Strøtvvet - Sentrum - Gulskogen</b>             | <b>30</b>  | <b>15</b> |
| <b>51 - Drammen - Solbergelva - Mjøndalen</b>           | <b>15</b>  | <b>10</b> |
| <b>52 - Drammen - Ytterkollen - Mjøndalen</b>           | <b>30</b>  | <b>15</b> |
| <b>54 - Blomsterlia - Mjøndalen - Hovjordet</b>         | <b>30</b>  | <b>15</b> |
| <b>63 - Sylling - Sjøstad - Lierbyen - Drammen</b>      | <b>30</b>  | <b>30</b> |
| <b>71 - Asker - Tranby - Lierbyen - Drammen</b>         | <b>15</b>  | <b>15</b> |
| <b>73 - Lierskogen - Reistad - Drammen</b>              | <b>60</b>  | <b>30</b> |
| <b>75 - Tranby - E18 - Drammen</b>                      | <b>30</b>  | <b>30</b> |
| <b>101 - (Hønefoss-) Hokksund - Mjøndalen - Drammen</b> | <b>30</b>  | <b>30</b> |
| <b>102 - Hokksund - Lerberg - Drammen</b>               |            | <b>30</b> |
| <b>116 - Hokksund - Skotselv</b>                        | <b>120</b> | <b>60</b> |
| <b>117 - Hokksund - Ormåsen</b>                         | <b>60</b>  | <b>60</b> |
| <b>119 - Hokksund - Vestfossen - Sundet</b>             | <b>60</b>  | <b>60</b> |

For linje 63, jfr tabellen over, gjelder tilbudet på strekningen Drammen-Lierbyen.

I et enklere og bedre kollektivtilbud inngår også utvikling og innføring av en rekke støttesystemer for kollektivtransporten. Enkelte av disse støttesystemene har vært under utvikling / gjennomføring delvis som tiltak i BBP1. De støttesystemer det foreslås å videreutvikle i Buskerudbypakke 2 er følgende:

- Nye betalingsløsninger/oppgradering av billettsystem  
Tiltaket nye betalingsløsninger omfatter nye billett- og betalingsløsninger som mobilbilletter og billetter anskaffet på nett som innebærer at betalingen i størst mulig grad tas ut av bussene.
- Etablere felles billett med NSB i Buskerudbyen  
Tiltaket forutsetter at det gjennomføres forhandlinger og oppnås enighet med NSB. Når tiltaket innføres vil det være mulig å kjøpe en kollektivbillett i Buskerudbyen og reise med både Brakar og NSB og med samordnet pris, dvs en fast pris fra sone til sone (hver kommune er en sone).  
Eksempel: Ønsker du å reise fra Mjøndalen til Konnerud kjøper du en billett (uavhengig av hvor billetten kjøpes) som gjelder hele vegen både med tog (Mjøndalen-Drammen) og videre med buss (Drammen-Konnerud).
- Implementering av TID (Trafikant Informasjon og Design-system)  
TID vil i første rekke omfatte de mest sentrale knutepunkt og overgangspunkter. Tiltaket omfatter implementeringen av informasjonstavler mm. Tiltaket vil gi de reisende bedre informasjon om tilbudet.



- Videreutvikle SIS (Sanntids Informasjons System) og ASP (Aktiv Signal Prioritering)  
SIS vil gi de reisende oppdatert informasjon om bussenes ankomst/avgang på de aktuelle holdeplassene. ASP vil sikre bussene prioritering i belastede lyskryss og vil redusere reisetiden / øke reisehastigheten.
- Styrket bemanning og markedsføring  
Brakar må styrkes både kapasitetsmessig og kompetansemessig for å kunne gjennomføre alle foreslåtte tiltak og til å håndtere et sterkt forbedret tilbud. Informasjons- og markedetiltak må også iverksettes for å sikre at styrket tilbud gir økt kollektivbruk.
- Lavere priser evt nye billettkonsepter  
Tiltaket innebærer at priser for kollektivreiser nedjusteres noe samtidig med innføring av nytt styrket rutetilbud i forkant av at bompenger innføres. Samtidig kan nye billettkonsepter innføres som reduserer kostnadene for forbrukerne (f eks billigere familiekort / periodekort for flere brukere). Brakar utreder nå alternative innretninger av lavere priser / nye billettkonsepter.
- Få etablert teknisk løsning når det gjelder felles billett med NSB/Ruter (gjennomgående billettering)  
Det er i Buskerudbypakke 2 lagt opp til at en "teknisk løsning" med felles billett med NSB og Ruter blir gjennomført, så raskt som mulig. Det gjenstår arbeid både nasjonalt, teknisk og avtalemessig mellom de enkelte involverte kollektivselskap for at felles billett skal bli mulig.

Nærmere redegjørelse av de ulike støttesystemene nevnt over og status når det gjelder muligheter og utfordringer for å få etablert felles billett med NSB/Ruter fremgår av vedlegg.

### Evaluering og justering av busstilbudet

Busstilbudet evalueres og tilpasses transportbehovet senest etter fire år og når to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund er etablert for å optimalisere tilbudet.

#### 3.4.4 Tiltaksområde: Veg

| Tiltak  | Statlig finansiert  | BBP2-finansiert     |
|---|---------------------|---------------------|
|   | Mill kr<br>inkl mva | Mill kr<br>inkl mva |
| <b>VEGTILTAK</b>                                      |                     |                     |
| E134 Strømsåstunnelen i 4 felt (sikkerhetskrav)       | 1600                | 0                   |
| Tilfartsveg vest del 1 (fire felt Øvre Sund-Sundland) |                     | 750                 |
| Tilfartsveg vest del 2 (fire felt Sundland-E134)      |                     | 1375                |
| Tilfart Konnerud (to felt E134-Konnerud)              |                     | 395                 |
| Ny Svelvikvei i ny trase                              |                     | 540                 |
| Fire felt i Bjørnstjerne Bjørnsonsgate del II         |                     | 400                 |
| <b>SUM vegtiltak</b>                                  | <b>1600</b>         | <b>3460</b>         |

*Kostnadsoverslag, Statens vegvesen februar 2016.*

Vegtiltak omfatter både vegutløsningstiltak for ønsket byutvikling, trafikksikkerhets-tiltak, framkommelighetstiltak og miljø-/kollektivtransportfremmende tiltak.

Foreliggende oversikt viser status for de ulike vegprosjektene.



- Tilfartsveg vest del 1: Godkjent reguleringsplan 2014. For å ivareta KS2 krav gjøres det nå nytt Anslag<sup>1</sup>, for å se om det er mulig å oppnå usikkerhet innenfor +/- 10%. Dette arbeidet pågår.
- Tilfartsveg vest del 2: Godkjent kommunedelplan fra 2001. Kostnadsoverslaget basert på planen fra 2001 er oppdatert ihht til nye krav til utforming av veger og tunneler. Kostnadsoverslaget er basert på Anslags-metoden uten at det er gjennomført fullt Anslag etter metodikken.<sup>2</sup> Usikkerheten er +/- 40 %. Det igangsettes nå reguleringsplanlegging som etter planen skal være ferdig i 2018. (I tabellen over er kr 200 mill som gjelder kryss med E134 omfordelt fra Tilfartsveg vest del 2 til Tilfart Konnerud, forutsatt at sistnevnte bygges før Tilfartsveg vest del 2). Dette kan endres om ønskelig.
- Tilfart Konnerud: Tilsvarende plan- og kostandsstatus som for Tilfartsveg vest del 2. Nytt kostnadsoverslag er samordnet med planløsning for Strømsåstunnelen og Tilfartsveg vest del 2. Tilfart Konnerud er forutsatt bygget som to-felts veg (dette var også tilfelle i kommunedelplanen fra 2001).
- Rv 282/Fv 282 Bjørnstjerne Bjørnsonsgate: Reguleringsplan ble vedtatt av Drammen kommune 5. april 2016.
- Fv 319 Solumstrand-Rundtom er flyttet fra tiltaksområde "veg" til tiltaksområde "infrastruktur buss". Godkjent kommunedelplan 2016. Anslag 2015. Reguleringsplanarbeid starter opp 2016.
- Fv 319 Ny Svelvikvei: Godkjent kommunedelplan 2016. Anslag 2015. Reguleringsplanarbeid starter opp 2016.

Med bakgrunn i KS1-brev fra Samferdselsdepartementet mai 2015 om at statlig bidrag til pakka begrenser seg til Strømsåstunnelen, har kommunene og fylkeskommunen forutsatt at dette prosjektet finansieres 100 % av statlige midler.

Rv 23 Dagslett-Linnes, rv 23 Linnes-E18, rv 35 Hokksund-Åmot og E134 Damåsen-Saggrenda vil bli finansiert gjennom egne bompenggeordninger eller gjennom statlig finansiering i NTP.

#### 3.4.5 Tiltaksområde: Sykkel og Gange

Målsettingen i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023 er at sykkelandelen av innbyggernes reiser minst skal dobles i perioden 2009-2023. Sykkelandelen var i 2009 4% i Buskerudbyen, jfr nasjonal reisevaneundersøkelse 2009. Målsettingen er at andelen gående i perioden 2009-2023 skal øke. Andelen gåturer var 21% i 2009. Tallene gjelder daglige reiser foretatt av innbyggere over 13 år i Buskerudbyen.

Blant barn og unge er Buskerudbyens målsetting det samme som nasjonal målsetting; at 80% av alle barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen. Det foreligger ikke data for hva som er andelen gående og syklende til og fra skolen i dag. I Buskerudbyen er en del barn og unge avhengig av skoleskyss med buss, i alt ca 13% av elevene har i dag tilbud om skyss.

Tiltaksområdet er viktig både for trafiksikkerhet, framkommelighet og for å nå nullvekstmålet for vekst i personbiltrafikken. Tiltaksområdene sykkel og gange bør ses i sammenheng da mange tiltak må planlegges samtidig. Fullstendig utbygging av et sammenhengende, høystandard regionalt sykkelvegnett er kostnadsberegnet til ca

<sup>1</sup> Anslag: Håndbok R 764 Anslagsmetoden

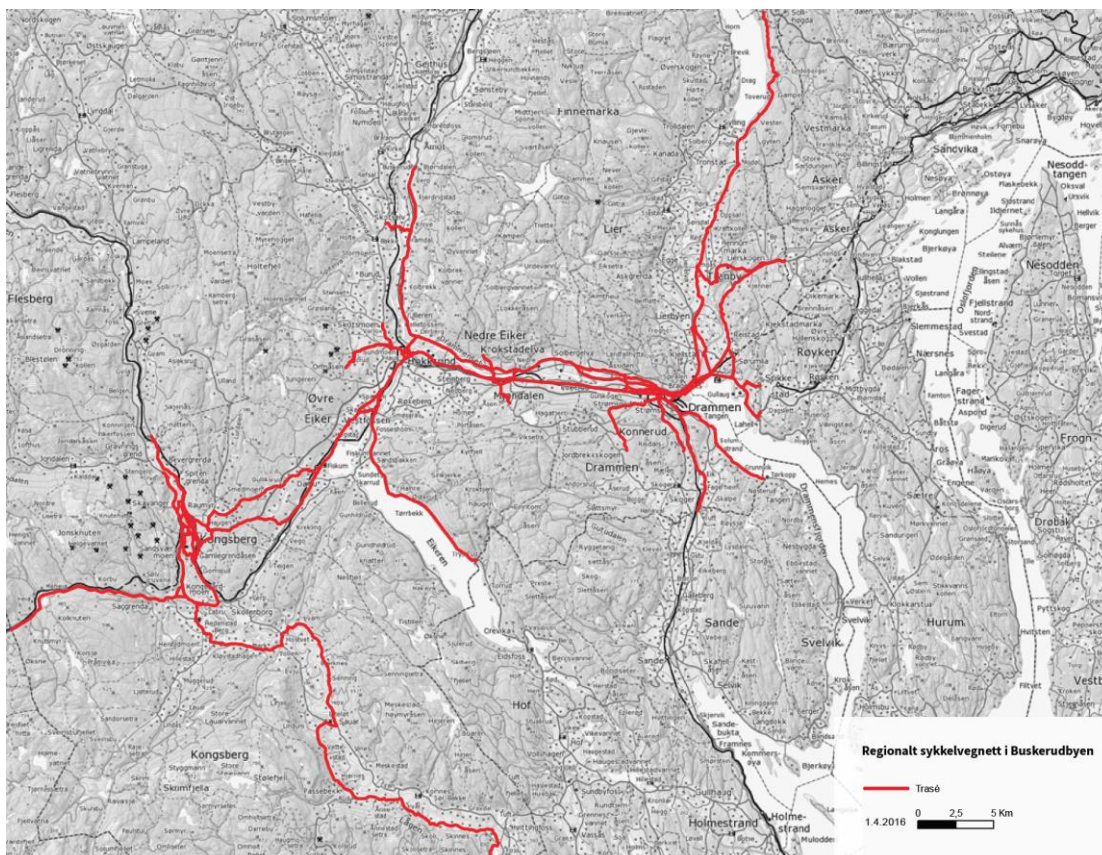
<sup>2</sup> Kostnadsoverslag etter Anslagsmetoden: Kostnader identifiseres og fordeles på poster for å identifisere usikkerhet.



6 mrd kr. Kilde: Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet. Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett. Høringsforslag pr. 29. april 2016.

Tiltaksområde "gange" omfatter ulike typer tiltak; strekningstiltak, snarvei-tiltak og tiltak for å redusere barrierer/kryssningspunkter. Det foreligger ikke noe samlet kostnadsanslag for behovet for tiltak for gående, men egne utredninger gjort i Buskerudbyen viser at det er et stort behov og det er foreslått konkrete tiltak i hver av kommunene.

Det pågår nå arbeid med felles sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen. Planen vil bli politisk behandlet i alle kommuner og fylkeskommune etter høring, høsten 2016. Illustrasjonen under viser det definerte regionale sykkelvegnettet i bybåndet fra Lier til Hokksund.



Figur: Regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen (tiltak i Buskerudbypakke 2 gjelder tiltak i bybåndet fra Lier-Hokksund inkludert strekninger i sykkelavstand fra Hokksund).

I planen fremgår det tilstand på dagens regionale sykkelvegnett, forslag til framtidig standard og kostnadsoverslag for tiltak. Det fremgår også av planen hvem som er vegeier for de ulike sykkelvegstrekingene og hvilke strekninger som er å anse som "riksvegansvar". I noen tilfeller vil strekninger på det regionale sykkelvegnettet defineres som riksvegansvar.

Det foreligger lokale sykkelstrategier eller planer i kommunene Lier, Drammen og Øvre Eiker. I Nedre Eiker er plan for det lokale sykkelvegnettet under arbeid.

Et sammenhengende sykkelvegnett i Buskerudbyen vil både bestå av regionalt sykkelvegnett og lokalt sykkelvegnett i den enkelte kommune. Det vil være ønskelig





at hele dette sykkelvegnettet realiseres og midler fra Buskerudbypakke 2 kan gå til tiltak både på det regionale og lokale sykkelvegnettet. I tillegg vil sykkelvegnettet kunne realiseres med midler fra kommunene, fylkeskommunen eller med statlige midler.

I forslaget til Buskerudbypakke 2 er det også satt av noe midler til enklere oppgradering av eksisterende sykkelanlegg i alle kommuner, samt styrket drift (spesielt vinterdrift). I tillegg er det en felles "sekkepost" for tiltak for gående i/nær prioriterte utviklingsområder i de fire kommunene.

Tabell: Økonomisk ramme foreslått til sykkel og gange.

| Tiltak   | BBP2-finansiert<br>Mill kr<br>inkl mva |
|--|--|
| <b>SYKKEL OG GANGE</b>   |  |
| <b>Tiltak for sammenhengende sykkelvegnett</b>                 |  |
| Sykkeltiltak i Lier  | 141                                    |
| Sykkeltiltak i Drammen   | 693                                    |
| Sykkeltiltak i Nedre Eiker                                     | 406                                    |
| Sykkeltiltak i Øvre Eiker                                      | 133                                    |
| Oppgradering av eksisterende sykkelinfrastruktur alle kommuner | 60                                     |
| Styrket drift sykkel i alle kommuner                           | 60                                     |
| <b>Gåtiltak</b>  |  |
| Egne tiltak for gående i de 4 kommunene                        | 200                                    |
| <b>SUM sykkel og gange</b>                                     | <b>1693</b>                            |

Kilde kostnadsoverslag: Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet. Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett. Høringsforslag pr. 29. april 2016.

### 3.4.6 Tiltaksområde: Kollektivknutepunkt og pendlerparkeringer

| Tiltak  | BBP2-finansiert<br>Mill kr<br>inkl mva |
|---|--|
| <b>KOLLEKTIVKNUTEPUNKT OG PENDLERPARKERING</b>  |  |
| <b>Knutepunktsutvikling Hokksund;</b>   | 130                                    |
| <i>Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafikkforplass / torg 58 mill kr</i> |  |
| <i>Bidrag til utvidet kulvert (Haugveien g/s) 72 mill kr</i>                              |  |
| <b>Knutepunktsutvikling Mjøndalen;</b>  | 130                                    |
| <i>Utvidet standard (også for sykkel) i kulvert under sporene 82 mill kr</i>              |  |
| <i>Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafikkforplass / torg 48 mill kr</i> |  |
| <b>Lierstranda; knutepunktsutvikling</b>  | 250                                    |
| <b>Pendlerparkeringer i alle 4 kommuner i tråd med p-strategi</b>                         | 350                                    |
| <b>SUM kollektivknutepunkt og pendlerparkering</b>  | <b>860</b>                             |

Tiltaksområdet inneholder tiltak for å utvikle komplette kollektivknutepunkt i Hokksund, Mjøndalen og Lierstranda (dvs tiltak som ikke Jernbaneverket der har ansvar for, f eks bussterminal m.m.), samt pendlerparkeringer både for overgang fra sykkel og bil til tog (f eks bidrag til P-hus i Mjøndalen og Drammen) og overgang fra sykkel og bil til buss (tiltak i alle 4 kommuner).

Tiltaksområdet er særlig viktig for å gjøre det enklere å reise kollektivt og for å nå nullvekstmålet for vekst i personbiltrafikken. De tiltak som Jernbaneverket har ansvar

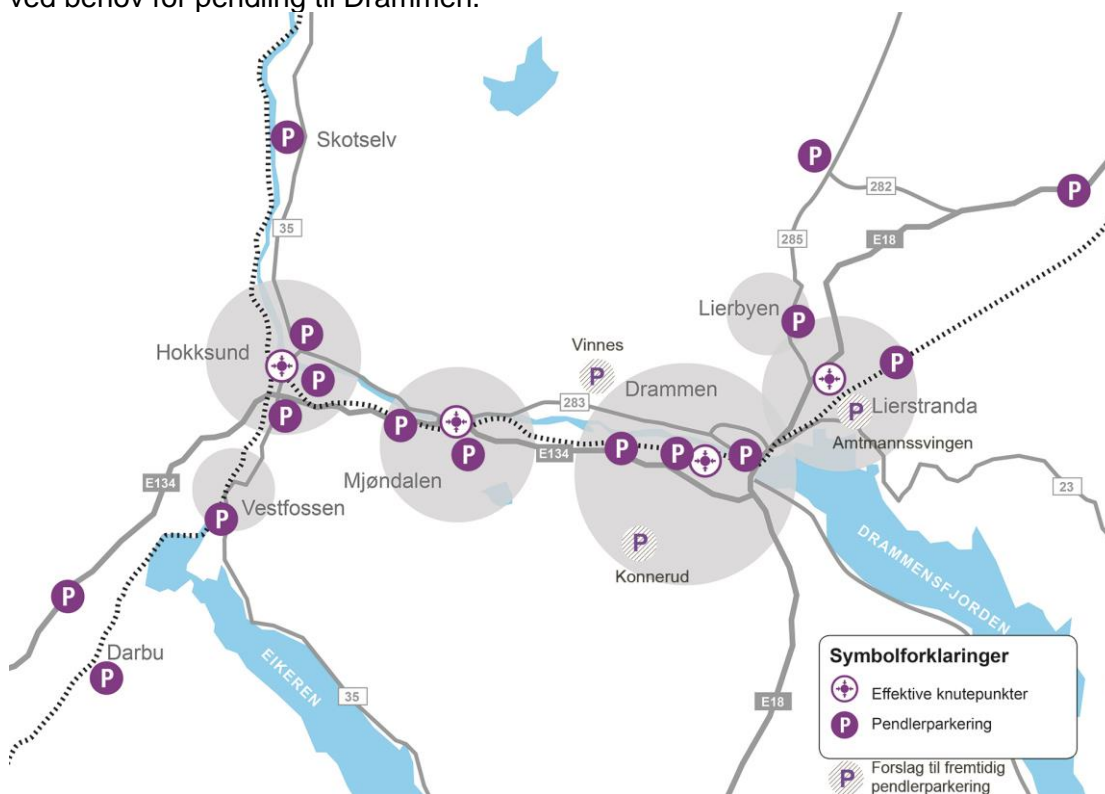




for på kollektivknutepunktene fremgår av tiltaksområde 1 "tog og jernbane", se kap 3.4.1.

Det legges opp til at knutepunkt Lierstranda kan bli realisert og koordinert i forhold til planer og utbygging av Fjordbyen.

I figuren under fremgår det hvor det er etablert pendlerparkeringstilbud, bl.a. vha belønningsmidler. Det er også angitt forslag til nye steder det kan anlegges pendlerparkering i Buskerudbypakke 2, f eks ved Vinnes, på Konnerud og Amtmannssvingen – for overgang fra bil til buss før passering av et bompunkt, f eks ved behov for pendling til Drammen.



Figur: Eksisterende og forslag til mulige nye steder for pendlerparkering (nye, mulige parkeringsplasser kan være ved Vinnes, på Konnerud og ved Amtmannssvingen).

### 3.5 Nærmere omtale av store enkeltprosjekt og tiltaksområder

#### 3.5.1 E134 nytt løp i Strømsåstunnelen

Strømsåstunnelen er en del av E134 og munner ut i en rundkjøring på Bangeløkka i Drammen med videre forbindelse derfra til E18. Tunnelen har toveistrafikk, og tilfredsstillende ikke tunnelkravene til sikkerhet på grunn av trafikkmengde. Tiltaket er initiert som et trafiksikkerhetstiltak med sentrale statlig midler til et ekstra tunnellop i Strømsåstunnelen. I utgangspunktet er prosjektet begrenset til bygging av nytt tunnellop. Dette betyr at rundkjøringen på Bangeløkka i øst skal tilpasses 4-felts løsning for tunnelen. Den nye tunnellopsningen skal spleises sammen med eksisterende veg også på vestsiden. Tiltaket er prioritert i siste seksårsperiode i NTP 2014-23.

Arbeid med reguleringsplan for nytt løp i Strømsåstunnelen pågår. Det arbeides for å få ferdig vedtatt reguleringsplan i løpet av 2016. I Buskerudbypakke 2 er det lagt til grunn anleggsstart i 2020 og med ferdigstilling i 2023. Kostnadsoverslag for tiltaket



er 1,6 mrd kr og er basert på Anslag med utgangspunkt i utkast til reguleringsplan. I arbeidet med Buskerudbypakke 2 er det forutsatt at tiltaket er statlig finansiert.

### 3.5.2 Tilfartsveg vest del 1

Tiltaket innebærer ny firefeltsveg fra rundkjøring Øvre Sund til det nye utbyggingsområdet på Sundland. Tilfartsvegen er nødvendig for at full utbygging av Sundland kan finne sted. Dette er et sentralt byutviklingsområde i Drammen med gode muligheter for å gå og sykle fra både Drammen og Gulsbogen stasjoner. Tilfartsvegen er også første del av en videre tilfart mellom Øvre Sund og E134.

Det foreligger godkjent reguleringsplan fra 2015. For å ivareta KS2 krav og sjekke at plangrunnlaget er godt nok til å ivareta krav til usikkerhet gjøres det nå nytt Anslag<sup>3</sup>, Dette arbeidet pågår.

Det legges opp til anleggsstart i 2020 med ferdigstillelse i 2022. (Foreløpig kostnadsanslag er på kr 750 mill).

### 3.5.3 Tilfartsveg vest del 2

Tiltaket innebærer ny firefelts veg (i stor grad tunnel) fra Sundland til E134. Tiltaket vil gi mer effektiv forbindelse mellom Sundland/vestre deler av Drammen og E134.

Det foreligger godkjent kommunedelplan fra 2001. Kostnadsoverslaget basert på planen fra 2001 er oppdatert ihht til nye krav til utforming av veger og tunneler. Kostnadsoverslaget er basert på Anslags-metoden uten at det er gjennomført fullt Anslag etter metodikken.<sup>4</sup> Usikkerheten er +/- 40 %. Det igangsettes nå reguleringsplanlegging som etter planen skal være ferdig i 2018.

Kostnadsoverslag for tiltaket er 1375 mill kr. Usikkerhet +/- 40%. Det legges opp til anleggsstart i 2024 med ferdigstillelse i 2026. Dersom tiltaket skal bygges før tilfart Konnerud vil kostnader for ramper komme i tillegg, dvs 200 mill kr. Endret rekkefølge med Tilfart Konnerud kan vurderes.

### 3.5.4 Tilfart Konnerud

Tiltaket innebærer ny tofelts veg fra Konnerudgata til kryss med E134 og forbindelse med planlagt Tilfartsveg vest del 2.

Det foreligger godkjent kommunedelplan fra 2001. Kostnadsoverslaget basert på planen fra 2001 er oppdatert ihht til nye krav til utforming av veger og tunneler. Kostnadsoverslaget er basert på Anslags-metoden uten at det er gjennomført fullt Anslag etter metodikken.<sup>5</sup> Usikkerheten er +/- 40 %. Det igangsettes nå reguleringsplanlegging som etter planen skal være ferdig i 2018. Nytt kostnadsoverslag er samordnet med planløsning for Strømsåstunnelen og Tilfartsveg vest del 2.

Kostnadsoverslag for tiltaket er 380 mill kr. Usikkerhet +/-40%. Det legges opp til anleggsstart i 2022 med ferdigstillelse i 2023. Dersom tiltaket skal bygges etter tilfartsveg vest del 2 vil kostnader for ramper trekkes fra, dvs 200 mill kr. Endret rekkefølge med Tilfartsveg vest del 2 kan vurderes.

<sup>3</sup> Anslag: Håndbok R 764 Anslagsmetoden

<sup>4</sup> Kostnadsoverslag etter Anslagsmetoden: Kostnader identifiseres og fordeles på poster for å identifisere usikkerhet.

<sup>5</sup> Kostnadsoverslag etter Anslagsmetoden: Kostnader identifiseres og fordeles på poster for å identifisere usikkerhet.



### 3.5.5 Fire felt i Rv282/Fv282 Bjørnstjerne Bjørnsonsgate

Tiltaket innebærer ny firefeltsveg/gate med rabatter og 2-sidig gang og sykkelsystem. Strekningen går fra kryss Telthusgata – Bangeløkka.

Ny gate vil gi en mer kapasitetssterk innfartsveg til Drammen fra Bangeløkka, og samtidig legge til rette for gående og syklende på strekningen.

Reguleringsplan ble vedtatt av Drammen kommune 5. april 2016. Tiltaket er kostnadsberegnet etter Anslags-metoden til kr 400 mill. Usikkerheten vil med godkjent reguleringsplan være +/-10%.

Det legges opp til anleggsstart i 2024 og ferdigstillelse i 2026.

### 3.5.6 Ny Svelvikvei i ny trasé

Fv 319 Ny Svelvikvei: Ny tofeltsveg fra Tørkop – Eik. Anbefalt trasé fra KDP er alternativ B1.

Dagens veg fra Svelvik til Drammen er smal, svingete og lite trafiksikker. Den mangler delvis fortau og gang- og sykkelveg, og er også dårlig tilrettelagt for de som ønsker å ta buss. Trafikktall viser at det daglig passerer ca. 4350 kjøretøy ved Tørkop, mens det passerer ca. 12.000 kjøretøy i døgnet ved Rundtom (2012-tall). Ny Svelvikvei var opprinnelig en del av "Vegpakke Drammen".

Mål for ny veg er å:

- Redusere skadekostnaden langs eksisterende veg fra Tørkop til Rundtom til under normal skadekostnad på tilsvarende veg.
- Forbedre fremkommeligheten for biltrafikk fra Svelvik til Drammen gjennom redusert reisetid.
- Bygge hovedforbindelsen til/fra Svelvik til overordnet vegnett på en måte som reduserer støy- og miljøutfordringene langs eksisterende fv. 319.

KDP for ny Svelvikvei og miljøtiltak fra Solumstrand – Rundtom legges ut på høring januar 2016 med frist 20. februar. Forventes vedtatt våren 2016.

Reguleringsplanarbeid starter opp 2016.

Anslag 2015; kostnadsoverslag kr 525 mill. Usikkerhet +/-25%. Det er lagt opp til anleggsstart i 2025 med ferdigstillelse i 2026. Statens vegvesen anbefaler at ny Svelvikvei bygges før opprusting av eksisterende vei Solumstrand-Rundtom (se omtale under).

### 3.5.7 Solumstrand-Rundtom

Dagens veg fra Svelvik til Drammen er smal, svingete og lite trafiksikker. Den mangler delvis fortau og gang- og sykkelveg, og er også dårlig tilrettelagt for de som ønsker å ta buss. Trafikktall viser at det daglig passerer ca. 4350 kjøretøy ved Tørkop, mens det passerer ca. 12.000 kjøretøy i døgnet ved Rundtom (2012-tall).

Fv319 Solumstrand-Rundtom. Mål for opprusting av eksisterende veg er å sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken, gående og syklende og å bedre trafiksikkerheten.

Det forventes godkjent kommunedelplan våren 2016. Anslag 2015 med kostnadsoverslag kr 500 mill. Usikkerhet +/- 25%. Reguleringsplanarbeid starter opp 2016. Det er lagt opp til anleggsstart i 2023 med ferdigstillelse i 2024. Statens



vegvesen anbefaler at ny Svelvikvei bygges før opprusting av eksisterende vei Solumstrand-Rundtom (se omtale over).

### 3.5.8 Rosenkrantzgate

Fv283 Hovedveg mellom Nedre Eiker og Drammen. ÅDT på deler av strekningen: ca 30 000.

Tiltaket innebærer ombygging er å etablere en gate som sikrer en best mulig løsning med effektiv og sikker kollektivtransport til og fra Drammen sentrum gjennom Rosenkrantzgata samt sikre at øvrige trafikantgrupper får et attraktivt og sikkert tilbud langs og på tvers av strekningen. Videre er det behov for å etablere teknisk infrastruktur og overvannshåndtering som gir varige og robuste løsninger.

Mål med tiltaket er å overføre bilreiser til kollektiv ved å omdisponere to felt fra bil til kollektiv. Bussen må sikres uhindret framkommelighet dersom tilbudet skal være konkurransedyktig til bil.

Det er igangsatt arbeid med kommunedelplan med KU i 2015. Forventet planvedtak: primo 2018. Reguleringsplan forventet oppstart i 2018 med vedtak i 2020. Det er lagt opp til anleggsstart i 2022 og med ferdigstillelse i 2027. Tiltaket bør planlegges gjennomført i etapper både av hensyn til gjennomføring og for å redusere usikkerhet mht kostnader. Tiltaket er samlet kostnadsvurdert til kr 2310 mill. Inkludert i dette er en større sum til forventede grunnerstatninger. I planarbeidet vil det bli vurdert alternative løsninger mht å finne gode nok løsninger som samtidig begrenser de samlede kostnadene. Usikkerhet i kostnadsoverslag +/- 40%.

### 3.5.9 Ny Mjøndalsbru

Tiltaket omfatter ny bru mellom Mjøndalen og Krokstadelva og slik at ny og gammel bru til sammen sikrer god framkommelighet for kollektivtransporten, gående og syklende. Det er gjennomført en mulighetsstudie for tiltaket. En forenklet kostnadsvurdering er gjort som viser store kostnadsforskjeller avhengig av hvilken løsning for ny bru som velges. Dette kan innebære vesentlige kostnadsøkninger utover det som er lagt inn i porteføljen.

Det bør gjennomføres et forprosjekt for tiltaket i 2016/2017 og tiltaket må ses i sammenheng med andre planarbeider i området, bl.a. sentrumsplan for Mjøndalen. Det er lagt opp til at reguleringsplanarbeid kan gjennomføres i 2018 og 2019. Det er lagt opp til anleggsstart i 2023 med ferdigstillelse i 2024.

### 3.5.10 Andre infrastrukturtiltak for buss

I tillegg til Rosenkrantzgata og ny Mjøndalsbru er det lagt opp til et en rekke andre mindre tiltak som vil bedre framkommeligheten for buss, syklende og gående. Noen av disse har lav usikkerhet mht kostnadsoverslag fordi kostnaden i bypakken kun er et bidrag til gjennomføring av tiltaket (f eks gjelder dette bidrag til Hagatjernveien (utbyggere dekker øvrige kostnader), bidrag til forbindelse Brakerøya-nytt sykehus (nytt sykehus dekker øvrige kostnader). Det er altså ikke usikkerhet i forhold til kostnadsoverskridelser på nevnte prosjekt, men det kan være usikkerhet om gjennomføringstidspunkt da gjennomføring er avhengig av totalfinansiering av tiltakene.

De fleste andre tiltak under infrastruktur buss må først utredes før tiltak kan konkretiseres. Det er usikkert om det er behov for reguleringsplaner for å gjennomføre tiltakene. Hensikten er å sikre bussen god framkommelighet i vegnettet på angitte strekninger, dette kan noen ganger ivaretas gjennom trafikkregulering.



Usikkerhet i kostnadsanslag er derfor stor, men antall tiltak som kan gjennomføres må tilpasses tilgjengelige midler innenfor tiltaksområdet. Usikkerhet mht kostnadsoverskridelser for bypakken er derfor liten.

### 3.5.11 Drift kollektiv

Brakar har utarbeidet et eget notat som redegjør for alle tiltak under drift kollektiv. Noen av tiltakene er mindre investeringer som allerede delvis er i gang, bl.a. vha belønningsmidler. Tiltakene er foreslått videreført i Buskerudbypakke 2.

De største kostnadene til tiltaksområdet gjelder styrket drift av buss. Dette betinger bl.a. bruk av bompenger til drift buss. Eget notat som redegjør for dette fremgår i vedlegget kollektivnotat.

Brakar vil kunne iverksette de foreslåtte driftstiltak tre måneder før bompengene innkreving starter. Det er politiske forventninger om at det er et alternativt transporttilbud til privatbil tilgjengelig når bompenger innføres. Dette er ivaretatt i forslaget til BBP2. Usikkerheten i kostnadsestimater er stor, men risikoen er lav da tiltak enkelt kan tilpasses den avsatte ramme til tiltaksområdet.

### 3.5.12 Sykkel og gange

Tiltak for sykkel og gange er utredet gjennom kommunale sykkelplaner og utredninger om aktuelle tiltak for gående. Et forslag til felles sykkelplan for Buskerudbyområdet med tiltak på sammenhengende regionalt sykkelvegnett er utarbeidet og til høring og intern kvalitetssikring våren / sommeren 2016. Politisk sluttbehandling av planen er planlagt høsten 2016. Det foreligger enkelte reguleringsplaner i hver av kommunene slik at tiltak kan starte som foreslått i 2018. Det er stor usikkerhet i samlede kostnader for tiltaksområdet, men lav risiko for BBP2 da tiltak kan tilpasses gjennom porteføljestyling de avsatte midler til tiltaksområdet.

### 3.5.13 Kollektivknutepunkt og pendlerparkering

Tiltaksområdet ivaretar helhetlig utvikling av kollektivknutepunktene Hokksund og Mjøndalen de fire første år. Kostnadsoverslag for de enkelte tiltak er under utarbeidelse og vil foreligge ca medio mars 2016. Det er også lagt opp til at JBV og BBP2 skal dele på enkelte av kostnadselementene på knutepunktene.

Risiko for kostnadsoverskridelser for tiltaksområdet er til stede, men omfang forutsettes tilpasset den avsatte rammen for tiltaksområdet. Det er etablert en rekke pendlerparkeringsplasser bl.a. med midler fra Buskerudbypakke 1. Det er også foreslått nye pendlerparkeringsplasser med midler fra Buskerudbypakke 2. Både eksisterende og nye foreslåtte pendlerparkeringer kan tenkes utvidet i løpet av 15-årsperioden. Det er usikkerhet omkring framtidig behov og kostnader for dette, det er imidlertid liten risiko for Buskerudbypakke 2 da tiltak og tidspunkt for gjennomføring må tilpasses avsatte rammer til tiltaksområdet.

## 4. FORSLAG TIL BOMPENGE SYSTEM

Bypakker er spleiselag mellom staten, kommune/fylkeskommune og innbyggerne. Staten og kommuner/fylkeskommunen bidrar med store beløp til investeringer i infrastruktur og drift av kollektivtilbud. Innbyggerne bidrar med å reise mer miljøvennlig (kollektivt, sykkel eller gange) eller betaler bompenger når de kjører.





#### 4.1 Beskrivelse av forslag til bomkonsept

Det er gjennomført en mulighetsstudie for bompengekonsept våren 2013 av Rambøll på vegne av Statens vegvesen hvor flere alternative konsepter ble vurdert.

Det foreslåtte bompengesystemet i dette administrative forslaget baserer seg på omforent skisse for Buskerudbypakke 2 av 23. juni 2014 og de politiske innspillene til drøftingsgrunnlaget av 2. november 2015 med bommer på kommunegrensene med enkelte tilpasninger. I tillegg er det også tatt hensyn til lokalpolitiske innspill i januar 2016. Ifølge brev fra Samferdselsdepartementet våren 2015 med føringer for videre planlegging ble følgende prosjekter definert som egne bompengeprojekter utenfor Buskerudbypakke 2: Rv23 Dagslett-Linnes, E134 Damåsen-Saggrenda, Rv23 Linnes-E18 og Rv35 Hokksund-Åmot.

Hovedbegrunnelsen for å bruke kommunegrensene for plassering av bompunktene er at systemet ikke splitter opp lokalsamfunn og skolekretser ved at man kan kjøre gratis i egen kommune. Samtidig fanger systemet opp de store trafikkstrømmene i Buskerudbyområdet uten for mange bomsnitt. Det er gjort en tilpasning i Drammen for to bydeler begrunnet i at kostnadskrevende vegprosjekter, med stor lokal nytte spesielt for disse bydelene, skal gjennomføres.

##### 4.1.1 Plassering av bompunkter

Forslag til bomsystem legger til grunn følgende plassering av bompunkter:

- Kommunegrensen Drammen-Lier (ikke på E18, men på rampe til E18)
- Mellom Drammen og Svelvik/Sande ved Rundtom og på ny Svelvikvei når den ferdigstilles, Eikkrysset og Kobbervikdalen (ikke på E18, men på ramper fra E18) og i Skoger.
- Mellom Drammen og Konnerud
- Kommunegrensen Drammen - Nedre Eiker
- Kommunegrensen Nedre Eiker - Øvre Eiker

Forslaget om bom mellom Konnerud og Drammen sentrum er begrunnet i at de som bor i denne bydelen, i tillegg til helhetsnytte får nytte av et større vegprosjekt (Tilfartsveg vest og Tilfartsveg Konnerud) med økt busstilbud og egen busstrasé i dagens Konnerudgate. Nyten av prosjektet er nært knyttet til at 70 % av trafikken fra Konnerud skal til sentrumsnære områder i Drammen.

Forslaget om bom ved Rundtom er begrunnet i at området i tillegg til helhetsnytte får nytte av bygging av ny veg til Svelvik og oppgradering/tilrettelegging for kollektivtransport, sykling og gange i eksisterende Svelvikvei samt økt busstilbud.

Forslaget til bomsystem er i det videre konkretisert for å unngå lekkasjetrafikk og uønsket trafikkøkning i boliggate/sekundærvegnett.

Ett av de overordnede målene er å redusere trafikkbelastningen på veiene i Buskerudbyen. Det koster penger å legge til rette for bedre fremkommelighet, og de som da nyter godt av den bedrede fremkommeligheten, må også være forberedt på å betale for dette gjennom bompenger.

I det administrative arbeidet er bomsystem med både enveis og toveis innkreving vurdert. Forslag til enveis bomsystem anbefales. Dette bomsystemet har om lag 300 millioner kroner lavere driftsutgifter i bomperioden i forhold til et toveis bomsystem.



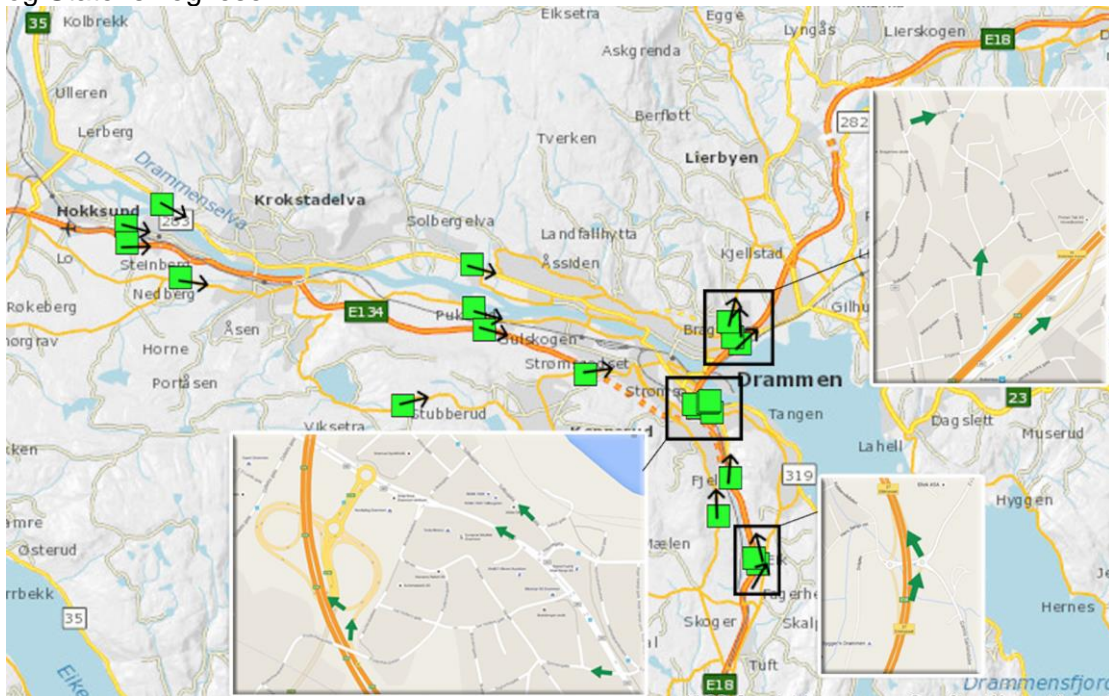
#### 4.1.2 Enveis bomsystem

I et enveis bomsystem er det kun betaling i én retning ved passering av bompunkt. Kjøres det mot innkrevingsretningen er det gratis å passere. Timesregelen gjør at det kun betales én gang uansett hvor mange bompunkter som passerer.

Det er anbefalt en innkrevingsretning som følger hovedreisestrømmene mot Drammen og Asker/Oslo med noen tilpasninger. Dette er gjort for å unngå dobbeltbetaling. Dersom bompengeinnkrevingen skjer inn mot Drammen fra alle retninger, blir et enveis bomsystem til et toveis bomsystem for alle som kjører gjennom Drammen. Eksempelvis vil innbyggerne i Nedre Eiker og Øvre Eiker som jobber i Lier/Asker/Oslo bli nødt til å betale begge veier i et slikt system. Det samme vil være for bosatte i Lier som jobber i én av de to Eiker-kommunene/Kongsberg-regionen.

Konseptet legger til grunn at bilister som reiser mellom Eiker og henholdsvis Konnerud og Tangen/Åskollen/Skoger der man passerer bompunkter som er plassert slik at det kreves inn bompenger begge veier, vil det innføres en teknologisk løsning som sikrer at det bare betales en gang pr. tur/retur-reise

Forslaget til plassering av bompunkter i et enveis bomsystem er vist på kartet under. Forslag til plassering av bompunkt er gjort etter befaring og dialog mellom kommuner og Statens vegvesen.

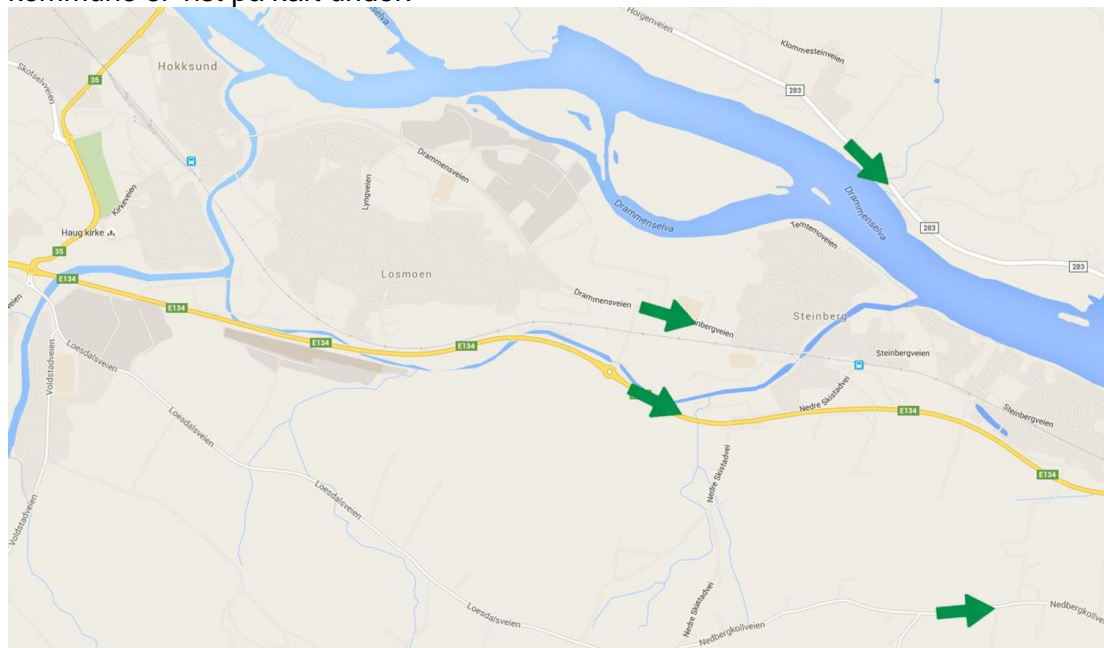


Kartet over viser de foreslåtte bompunktene. Pilene viser hvilken retning det er foreslått bompenginnkreving.



### 4.1.3 Bompunkter mellom Øvre Eiker og Nedre Eiker

Bompunkter på kommunegrensen mellom Øvre Eiker kommune og Nedre Eiker kommune er vist på kart under.



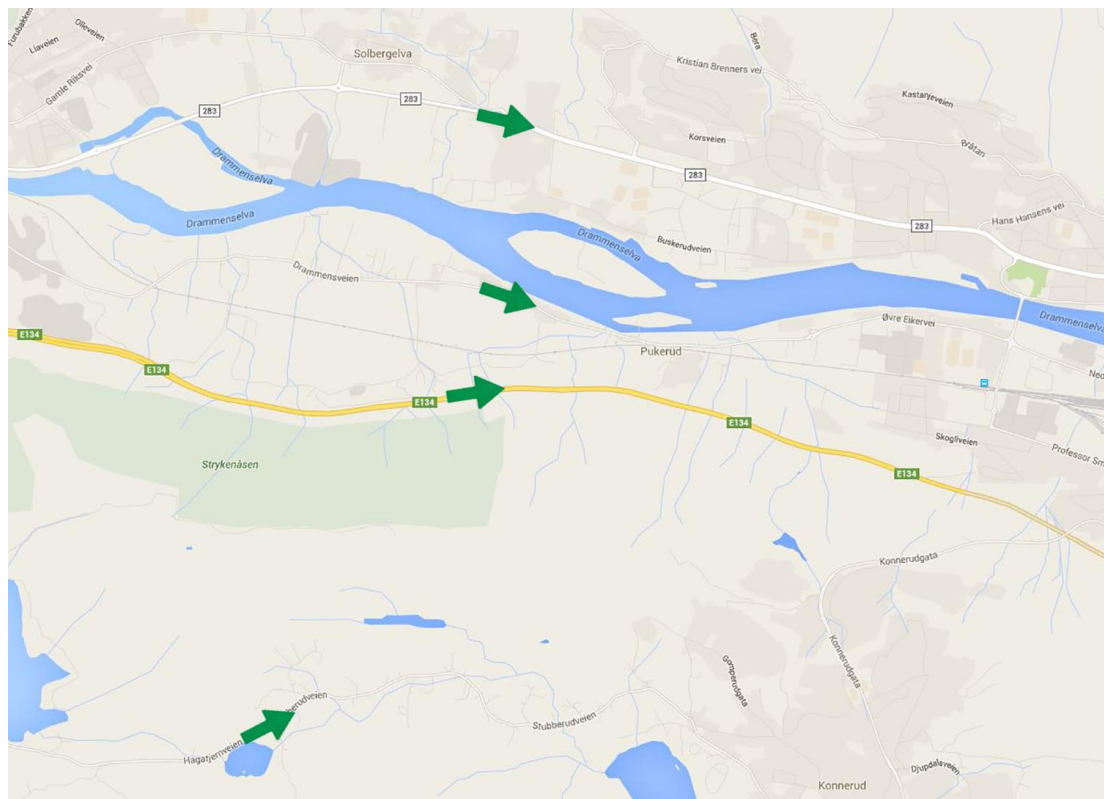
Ved oversending av administrativt grunnlag for bompengeproposisjon må det tas høyde for tiltak eller egen bom på Nedre Skistadvei dersom det oppstår uønsket lekkasjetrafikk der. Eksakt plassering av bompunkt på Steinbergveien må tilpasses en løsning som er gjennomførbar og som løsning for private bedrifter på begge sider av vegen ved kommunegrensen.





#### 4.1.4 Bompunkter mellom Nedre Eiker og Drammen

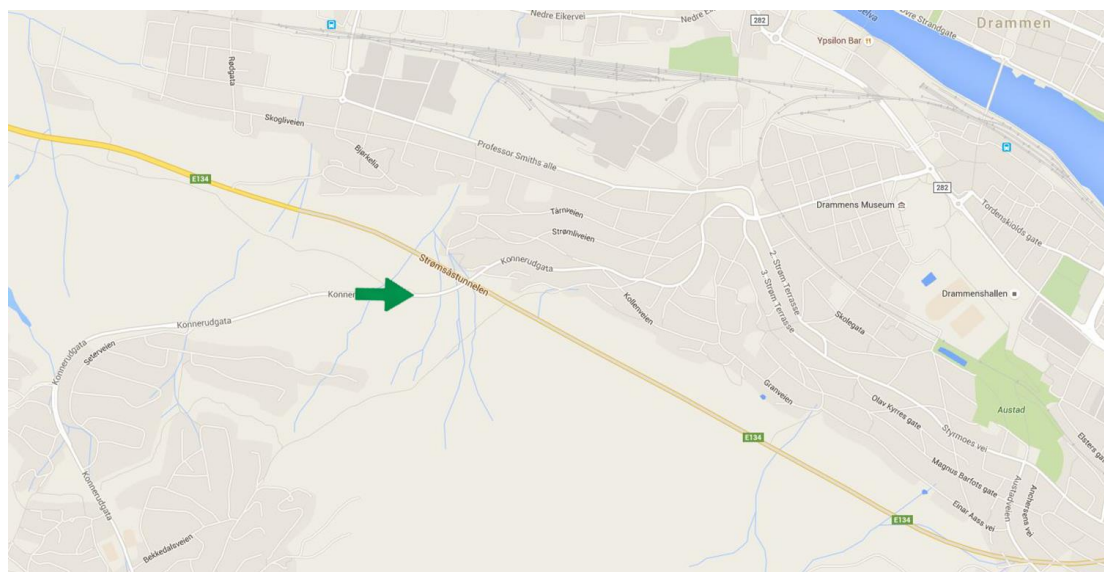
Bompunkter på kommunegrensen mellom Nedre Eiker kommune og Drammen kommune er vist på kart under.



Det må iverksettes tiltak i Gartneriveien som går parallellt med rv. 283 dersom det oppstår uønsket lekkasjetrafikk på denne.

#### 4.1.5 Bompunkt mellom Konnerud og Drammen sentrum

Bompunkt i Konnerudgata i Drammen kommune er vist på kart under.



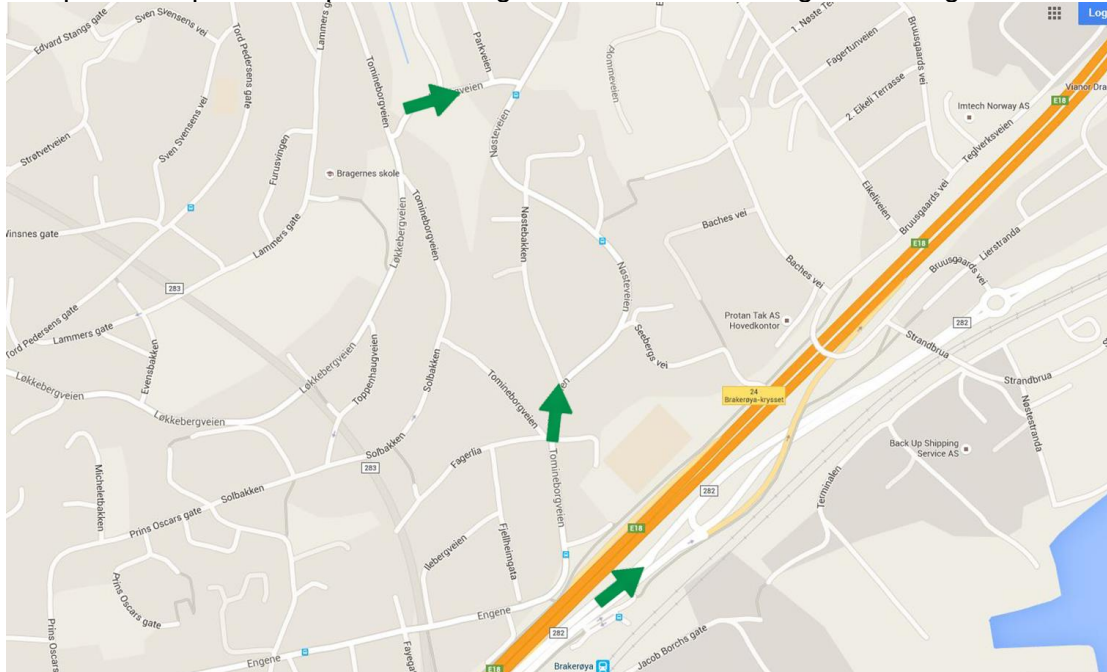


## Forslag til Buskerudbypakke 2 til behandling i ATM-utvalg 15.06.2016

Ved bygging av Tilfartsveg Konnerud vil bompunktet flyttes til denne og dagens Konnerudgate gjøres om til kollektivgate.

### 4.1.6 Bompunkt mellom Drammen og Lier

Bompunkt på kommunegrensen mellom Drammen kommune og Lier kommune er vist på kartene under. Kartet under viser bompunkter ved Brakerøya. Ved Brakerøya stasjon legges det opp til et bompunkt som fanger opp både trafikken som skal ut på E18 og trafikken som skal videre på fv 282 Strandveien. Dette bompunktet etableres øst for innkjøringen til parkeringsplassen ved Brakerøya stasjon. De øvrige bompunktene plasseres på kommunegrensen i Nøsteveien og Løkkebergveien.

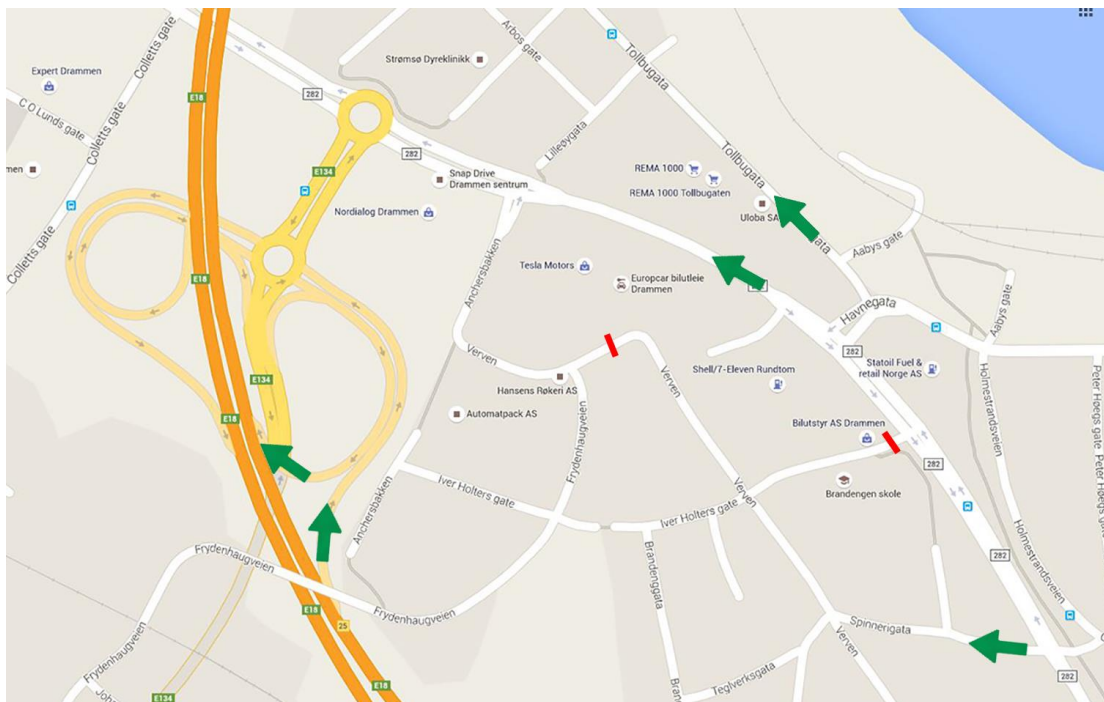






#### 4.1.7 Bompunkter i Drammen ved Rundtom

Bompunkter på Bangeløkka og ved Rundtom er vist på kart under. I tillegg er bompunkter på ramper til E18 vist.

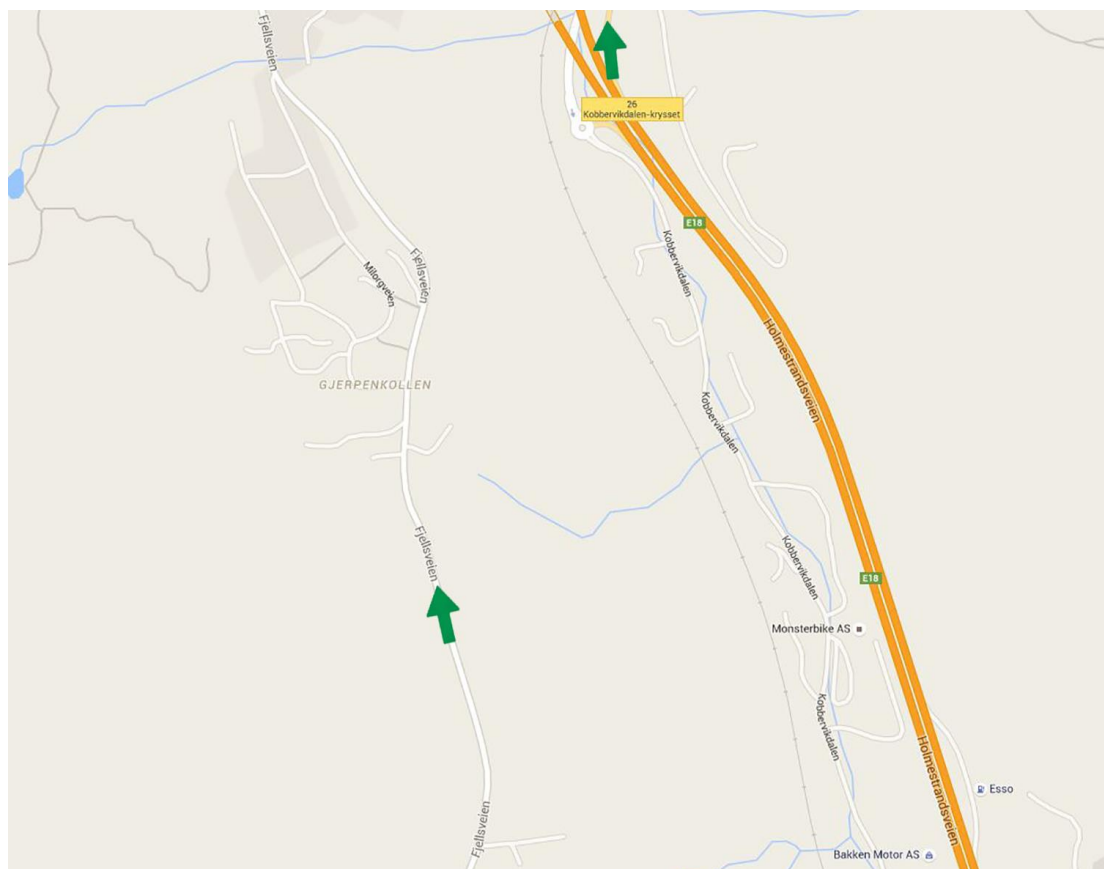


Tilgjengeligheten for levering av skolebarn med bil er ivarettatt for Brandengen skole. Reguleringsplan for Brandengen skole viser stengning av Iver Holters gate og Verven med tilgjengelighet fra tre kanter; via Spinnerigata, Frydenhaugveien og Anchersbakken. Skolekretsen strekker seg i retning Strømsø til Telthusgata. Bompunktet i Spinnerigata vil hindre uønsket lekkasjetrafikk på grunn av bomsystemet. Det vil være tilgjengelighet til skolen fra øst via Havnegata og Gamle Kongevei til Holmestrandveien ved Iver Holters gate og ved underganger under Holmestrandveien syd for bensinstasjonen ved Rundtom. I Iver Holtersgate bør det tilrettelegges for å kunne hente og levere barn. Løsningen gjør det mulig å levere barn til skolen uten å betale bomavgift. Tilgjengeligheten til skolen fra Stømsøsiden kan skje via Bjørnstjerne Bjørnsonsgate og Anchersbakken uten å betale bomavgift.



#### 4.1.8 Bompunkt i Kobbervikdalen og Fjellsveien

Bompunkt i Kobbervikdalen og Fjellsveien er vist på kart under. I Kobbervikdalen er det foreslått å legge bompunktet på avkjøringsrampen fra E18 i nordgående retning.



#### 4.1.9 Bompunkt i Eikkrysset og i Skoger

Bompunkt i Eikkrysset er vist på kart under med bompunkt i nordgående av-rampe fra E18 og nordgående på-rampe til E18.





## 4.2 Takster og rabattsystem

En stor andel av trafikantene på veiene i Buskerudbyen må regne med å passere minst ett bompunkt på sin reise. Mange vil også passere flere bompunkter på samme reise. Det er imidlertid lagt til grunn for bomsystemet at det innføres timesregel, som betyr at ingen betaler for passering ved mer enn ett bompunkt pr. time. Dermed vil det ikke ha noen økonomisk betydning for den enkelte trafikanten om bompunktene står relativt tett. Innen tidsrommet av en time er det altså ingen som betaler mer enn andre. Samtidig legges det opp til månedstak som betyr at det settes en maksimalgrense for hvor mye som skal betales i bompenger pr. måned. Etter at månedstaket er nådd, passerer man gratis ved samtlige bompunkter resten av måneden. Dette har særlig stor betydning for næringstrafikken hvor kjøringen fordeler seg jevnt utover store deler av døgnet og hvor det antas at mange passerer bommene mange ganger pr. dag.

### Timesregel

Dette innebærer at en bilist kun betaler for én bomplassering 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 bomplasseringer pr måned, selv om vedkommende passerer flere ganger enn det definerte månedstak.

**Kilde:** Mulighetsstudie – alternative konsept for bompengesystem i Buskerudbypakke 2, våren 2013.

### 4.2.1 Forslag til takst og rabattsystem

For å finansiere foreslåtte tiltaksportefølje er det nødvendig med en vesentlig andel bompenger. Forslaget innebærer etablering av et bomsystem med tidsdifferensierte takster grunnet økt måloppnåelse ved at man på denne måten vil erfaringsmessig redusere bilbruken i rushtiden og overføre trafikanter fra bil til gange, sykkel og kollektivtransport. Den frigjorte vegkapasiteten vil bidra til å bedre fremkommeligheten for næringslivets transport. Forslaget inneholder definert rushtid i periodene kl 07-09 og 15-17.

Følgende takster er nødvendig i et tidsdifferensiert enveis bomsystem:

| Takstsystem med tidsdifferensierte takster   | Lette kjøretøy | Tunge kjøretøy |
|--|----------------|----------------|
| Takst utenom rush med rabatt                 | 24             |                |
| Takst utenom rush uten rabatt                | 30             | 60             |
| Takst i rush (kl 07-09 og 15-17) med rabatt  | 37             |                |
| Takst i rush (kl 07-09 og 15-17) uten rabatt | 46             | 92             |

- Dobbel lettbiltakst for tunge biler (tunge biler har ikke rabatt)
- Rabatt ved bruk av Autopassbrikke er 20 % og gjelder kun for lette kjøretøy
- Timesregel (kun én betaling innenfor en time uansett hvor mange bompunkt som passerer) for lette kjøretøyer
- Månedstak på 60 betalende passeringer (gratis passering ut over dette, gjelder kalendermåned) for lette kjøretøyer
- 15 års innkrevningstid
- Elbiler kjører gratis (følger til enhver tid gjeldende regelverk)
- Alle rabatter forutsetter bruk av Autopassbrikke. Tunge biler har ikke rabatt.



Det tidsdifferensierte takstsystemet tilsvarer en fast takst på 34 kr for lette kjøretøy (uten rabatt) og 68 kr for tunge kjøretøy.

Alle tall som er oppgitt i oversikten over takstene, er i 2016-kroner<sup>6</sup>.

Følgende grupper er pr. februar 2014 helt eller delvis fritatt for betaling av bompenger (jfr Statens vegvesen håndbok V718 Bompengeprojekter):

- Moped og motorsykkel.
- Uniformerte utrykningskjøretøy (sivile utrykningskjøretøy i tjeneste).
- El-biler og hydrogenbiler med HY-registreringsskilt.
- Kollektivtransport i konsesjonert rute.
- Forflytningshemmede (fritaket gjelder kun i bomringer). Herunder åpnes det for to gratisbrikker for familier med funksjonshemmede barn, og refusjon av bompenger for funksjonshemmede uten egen bil.

Det forutsettes at alle som er innvilget fritak må ha brikke. Alle forslag om fritak ut over det som er beskrevet ovenfor, eller i egne brev/notat fra Vegdirektoratet, skal forelegges Vegdirektoratet for avklaring på forhånd.

#### 4.3 Økonomiske konsekvenser for innbyggere og næringsliv

Tiltakene i Buskerudbypakke 2 vil føre til bedre fremkommelighet for dem som kjører bil. Dette innebærer tidsbesparelser for både privatbilister og næringslivets transporter ved at de fleste bruker mindre tid til å sitte i kø, og for næringslivets del blir det rimeligere å få varer og tjenester raskt fram.

For å redusere totalbelastningen for trafikanter som ofte passerer bompunkt har rabattordningene månedstak og timesregel. Dette har særlig stor betydning for næringstrafikken hvor kjøringen fordeler seg jevnt utover store deler av døgnet og hvor det antas at mange passerer bompunktene mange ganger pr. dag.

Månedstak betyr at det settes en maksimalgrense for hvor mange bompasseringer det skal betales for pr. måned. Med tidsdifferensiert takst vil månedstaket på 60 passeringer gi ulik maksimal månedlig utgift avhengig av hvor mange av reisene som foretas i eller utenfor rushtidene kl 07-09 og kl 15-17. Hvorvidt man kjører lett eller tung bil påvirker også maksimalregningen (lettbil veier mindre enn 3500 kilo). Etter at månedstaket er nådd, passerer man gratis ved samtlige bompunkter resten av kalendermåneden. Erfaringen fra Kristiansand er at kun 5 % når månedstaket der.

Dersom det legges til grunn et reisemønster med daglige jobbreiser i rush og øvrige passeringer utenfor rush, vil månedstaket gi en maksimal utgift på 1700 kroner pr. måned for lette kjøretøy:

20 bompasseringer i rush á ca 37 kr (inkl. 20 % rabatt) 740 kr

+ 40 bompasseringer utenom rush á ca 24 kr (inkl. 20 % rabatt) 960 kr

Tilsvarende vil også den månedlige utgiften for næringstransporten variere med andelen bompasseringer som skjer innenfor rushtiden med høyere takster.

#### 4.4 Etablering av bomsystem

I bypakker etableres alle bompunkt samtidig ved oppstart av bypakken.

---

<sup>6</sup> Takster vil bli indeksregulert i takt med prisstigning. Dersom bompengeproposisjonen vedtas i 2017 vil takster oppgis i 2017-kroner i proposisjonen.



## 4.5 Bompengeselskap

Som en del av endelig vedtak må opprettelse av bompengeselskap inngå før saken fremmes for Stortinget.

## 5. TRAFIKALE VIRKNINGER AV TILTAK

Det er et krav om å benytte Statens vegvesens regionale transportmodell (RTM) som grunnlag for beregning av trafikale virkninger. Trafikkberegningene av bompengekonseptet og tiltaksporteføljen med satsing på kollektivtransport gir trafikkgrunnlag for inntektsberegninger i bypakka. Transportberegningene er også en del av grunnlaget for vurdering av rekkefølge og sammensetning av tiltakene i tillegg til vurdering av måloppnåelse.

Forslag til bomkonsept med enveis innkrevingsretning og med takst- og rabattsystem som omtalt i kapittel 4, sammen med forslag til tiltaksportefølje omtalt i kapittel 3, gir trafikkgrunnlag for inntektsberegninger fra bomkonseptet.

### 5.1 Trafikale virkninger av bomkonsept

Trafikale virkninger er beregnet med utgangspunkt i bomkonseptet med takster<sup>7</sup> og rabattordning for enveis bomsystem som omtalt i kapittel 4. Erfaringer viser at transportmodellen er følsom for bompenger og dette bidrar til konservativt trafikkgrunnlag for inntektsberegningene fra bomkonseptet. Dette viser også erfaringer fra tilsvarende modellberegninger i andre byområder.

Et enveis bomkonsept med fast lettbiltakst på ca 34 kr (ca 27 kr inkl 20 % rabatt) gir ca 20% trafikkavvisning i bompunktene og ca 10% redusert totalt trafikkarbeid (utkjørte kjøretøykilometer) i hele vegnettet med bil. En del av bilturene vil endre reisemål (f eks flere korte turer) eller reisemiddel som følge av bompenger.

#### 5.1.1 Virkninger av tidsdifferensierte takster

Trafikkberegninger viser at tidsdifferensierte satser reduserer biltrafikken med opp mot 5 % i rushtidene ut over det en fast takst vil avvise. Dette vil gi bedre fremkommelighet for næringstrafikken når det er størst trengsel på vegnettet. Trafikanter vil også kunne tilpasse sin adferd og for eksempel tilpasse reisetidspunkt (rushtidsutflating), samkjøre flere i en bil eller velge gange, sykkel og kollektivtransport.

### 5.2 Reisestrømmer

#### 5.2.1 Trafikkstrømundersøkelsen

Trafikkstrømundersøkelsen som ble gjennomført i Buskerudbyen våren 2015 kartla biltrafikkens reisemønstre i følgende hovedsnitt:

1. Rv 35 nord for Hokksund i retning inn mot Buskerudbyen
2. E134 vest for Hokksund i retning inn mot Buskerudbyen
3. På veger på kommunegrensen mellom Øvre Eiker og Nedre Eiker (E134, rv. 283 og fv. 28)
4. Fv. 36 Konnerudgata mot Drammen
5. Fv. 285 og rv. 23 på kommunegrensen mellom Drammen og Lier

---

<sup>7</sup> Takster oppgitt i 2016-kroner





Trafikken ble registrert i rushperiodene (kl 06-09/14-17) på en hverdag og er siden omregnet til å gjelde et hverdagsdøgn. Tallene kan blant annet brukes til å vise et grovt hovedreisemønster. Hovedresultatene for hele området som inngår i Buskerudbypakke 2 er:

1. Gjennomgangstrafikk: Kun ca 10 % av bilreisene som er kartlagt i undersøkelsen, er gjennomgangstrafikk uten målpunkt i Buskerudbyen. Ren gjennomgangstrafikk på E18 gjennom området mot Vestfold eller Asker/Oslo er ikke kartlagt i undersøkelsen.
2. Til/fra trafikk i Buskerudbyen: Nærmere 40 % har start- eller målpunkt i Buskerudbyen og krysser grensen til området.
3. Internttrafikk: Ca 50 % er bilturer internt i Buskerudbyen.

Øvrige hovedtrafikkstrømmer:

- Trafikk på rv 35 nord for Hokksund og inn mot Buskerudbyen: Ca 30 % av trafikken på rv 35 skal til Øvre Eiker og ca 10 % i retning Kongsberg. Disse vil ikke bli berørt av bomsystemet i Buskerudbypakke 2. Ca 60 % av trafikken skal i retning Drammen og vil bli fanget opp av bomsystemet.
- Trafikk på E134 ved Darbu inn mot Buskerudbyen: Ca 30% av trafikken skal til Øvre Eiker og i retning rv 35. Ca 70% av trafikken skal i retning Drammen og vil bli fanget opp av bomsystemet.
- Trafikk på fv36 Konnerudgata inn mot Drammen: ca 70% av trafikken fra bydelen Konnerud skal til Drammen sentrumsområde.

### 5.3 Transportberegninger knyttet til rekkefølge av større tiltak

#### Tilfartsveg vest

Tilfartsveg vest består av tre hoveddeler: 1) Tilfartsveg vest del 1 (Øvre Sund bru-Sundland), 2) Tilfartsveg vest del 2 (Sundland til E134 og 3) Tilfartsveg Konnerud.

Trafikkstrømundersøkelsen viser at ca 70% av biltrafikken fra Konnerud skal til Drammen sentrumsområde. Trafikkberegninger og trafikale vurderinger av fremkommelighet, spesielt for bil- og kollektivtrafikk, viser at Tilfartsveg vest del 1 og Tilfartsveg Konnerud kan bygges ut og etableres før og uavhengig Tilfartsveg vest del 2. Løsningen kan inkludere at eksisterende Konnerudgate stenges for biltrafikk i rushtidene slik at sykkel og buss får et konkurransefortrinn for sentrumsrettede reiser. Dette vil flytte hovedstrømmen for biltrafikk i rush bort fra sentrale deler av sentrum og gi bedre fremkommelighet for flere busslinjer. Forutsetningen for denne løsningen er at E134 Strømsåstunnelen bygges ut før Tilfartsveg Konnerud etableres for å sikre trafikkavviklingen på Bangeløkka.

#### Trafikkbelastning gjennom Hokksund

Buskerudbypakke 2 med bompunkter på kommunegrensen mellom Øvre Eiker og Nedre Eiker er foreslått iverksatt i 2018. Transportberegninger gjennomført viser små endringer av trafikkbelastningen på rv. 35 gjennom Hokksund og Langebrukrysset i Buskerudbypakke 2 perioden.

Statens vegvesen har startet arbeidet med kommunedelplan for ny trasé for rv. 35 Hokksund – Åmot. Vedtak av kommunedelplan forventes i 2018. Prosjektets prioritering i Nasjonal transportplan vil være førende for framdriften.

Planleggingen legger til grunn at ny veg skal legges utenom Hokksund sentrum i egen trasé. Det utredes traseer både på øst- og vestsiden av Drammenselva nord for Hokksund. Foreløpige transportberegninger for rv. 35 prosjektet viser at løsningene



som gir best avlastning av dagens rv. 35 gjennom Hokksund, fjerner ca 30% av trafikken. Mye av trafikken gjennom Hokksund har lokalt start-eller målpunkt og vil gå gjennom Hokksund uansett løsning for ny rv. 35.

### **Rosenkrantzgate**

Transportmodellberegninger viser at foreslåtte bomsystem vil redusere biltrafikken med 20-25 % ved bompunktet ved kommunegrensen mot Nedre Eiker. I tillegg overføres kun en begrenset trafikkmengde på ca 2000 kjt/d til E134 dersom det innføres kollektivfelt i Rosenkrantzgate selv om Tilfartsveg vest del 2 er etablert. Med vesentlig bedret busstilbud i Rosenkrantzgate vil trafikanter tilpasse sin reisevirksomhet og kjøre buss, sykle, gå samt samkjøre, tilpasse reisetidspunkt og reisemål.

Med den begrensede trafikkmengden som overføres til E134 vurderes det som en etappevis utbygging av Rosenkrantzgt kan la seg gjennomføre parallelt med bygging av Tilfartsveg vest del 2 (Sundland-E134).

Utbyggingsrekkefølgen mellom Tilfartsveg vest del 2 og Rosenkrantzgate må vurderes nærmere når planleggingen av tiltakene er kommet lengre i konkretisering av løsninger.

### **5.4 Vurdering av måloppnåelse**

Måloppnåelse for Buskerudbypakke 2 vurderes i forhold til den effekt samlet virkemiddelbruk i bypakka har for definerte mål. Virkemiddelbruken i bypakka må ses i sammenheng med annen virkemiddelbruk innen politikkområdet for en samlet satsing på en framtidrettet areal- og transportutvikling i byområdet. Enkelte vegprosjekt og utvikling av togtilbudet vil ikke direkte inngå i bypakka, men vil være en del av det helhetlige transporttilbudet som innbyggerne vil få de nærmeste 15 årene.

Det legges til grunn at nullvekstmålet skal nås når tiltakene er gjennomført i løpet av 15 års perioden fra 2018 til 2032. Byindekspunkter som er definert for Buskerudbyen i forbindelse med rammeverket for bymiljøavtaler benyttes for å følge utviklingen i bilbruken.

Med bompengetakst 34 kr, kollektivsatsing og tiltakene for øvrig gir transportmodellen en reduksjon av biltrafikken med ca 26 % i byindekspunktene og ca 20 % i bompunktene ved innføring av bompenger med kollektivsatsing og øvrige tiltak iverksatt.

I bypakkeperioden 2018-2032 er det beregnet en økning trafikken i byindekspunktene med ca 20 % og i bompunktene med ca 17 %. I følge transportmodellen nås nullvekstmålet i bypakkeperioden.

Totalt vil bypakken med bomtakst 34 kr føre til at det blir ca 40 000 færre passerende biler i bompunktene og ca 80 000 i byindekspunktene i Buskerudbyen i løpet av et gjennomsnittsdøgn, gitt dagens trafikkbelastning. Trafikkarbeidet reduseres tilsvarende med ca 10 % for de fire kommunene som inngår i Buskerudbypakke 2.

Beregningene viser at både flate og tidsdifferensierte bomavgifter bidrar til å redusere biltrafikken og bedre fremkommeligheten for næringstrafikken når det er størst trengsel i transportsystemet. Tidsdifferensierte bomtakster bidrar i større grad enn flate bom-takster til å jevne ut trafikken i rush, altså ta bort de største trafikktoppene.



I tillegg til de virkemidlene som inngår i bypakka må følgende virkemidler også tas i bruk:

- utvidet togtilbud
- arealutvikling i tråd med vedtatt areal- og transportplan
- målrettet parkeringspolitikk

## 6. FINANSIERING

I finansieringsanalysen tas det utgangspunkt i følgende hovedelementer av økonomiske bidrag:

- trafikkgrunnlaget i bomsystemet
- egenbidrag fra kommune og fylkeskommune (her kan inngå private bidrag fra utbyggere).
- egenbidrag for kommunale og fylkeskommunale investeringer (mva-kompensasjon)
- belønningsmidler fra staten for bedre kollektivtransport og redusert bilbruk
- eventuelle statlige midler i Nasjonal transportplan for prosjekter eller programområder

Alle bidrag fra kommuner og fylkeskommuner og kostnadsoverslagene for prosjektene i tiltaksporteføljen vil prisjusteres ved bruk av anleggsindeksen. Forslag til tiltaksportefølje (jfr kap 3) legges til grunn for finansieringsanalysen. For bypakker kan bomsystem etableres før tiltakene er bygget.

Nødvendig låneopptak med renter og driftsutgifter til bomsystem inngår i finansieringsanalysen, og det vil bli gjennomført følsomhetsberegninger.

Belønningsmidler på samme nivå som i nåværende avtale med staten er forutsatt som en del av finansieringsgrunnlaget i hele bypakkeperioden. Dette forutsetter en ny avtale med staten fra 2018.

På et senere tidspunkt vil det kunne bli aktuelt å inngå avtale med staten om bymiljøavtale der det forutsettes 50 % egenbidrag. Dette behandles ikke nærmere her men er omtalt i kapittel 9.

### 6.1 Forutsetninger om finansieringskilder

Følgende forutsetninger for finansiering er foreslått lagt til grunn for en bypakke med 15 års varighet:

- Bompenginntekter
- Statlige belønningsmidler videreført på omtrent samme nivå som i eksisterende avtale; kr 100 mill pr år, i alt 1,5 mrd kr i perioden. Dette er midler som synliggjøres som en del av finansieringsgrunnlaget, men som er avhengig av belønningsavtale med staten.
- Fylkeskommunalt egenbidrag til Buskerudbypakke 2; 50 mill. kr. pr. år (2016-kroner) som gir 750 mill kr. i perioden
- Kommunale egenbidrag; 20 mill. kr. pr. år (2016-kroner) samlet fra Drammen kommune og de andre kommunene samlet, i alt 300 mill kr. i perioden.  
Egenbidrag har omtrent følgende fordeling:
  - Drammen: 10 mill kr
  - Øvre Eiker: 3 mill kr
  - Nedre Eiker: 3 mill kr



- Lier: 4 mill kr
- Egenbidrag MVA for kommunale og fylkeskommunale investeringsprosjekter er beregnet til kr 1,4 mrd for perioden<sup>8</sup>.
- De fylkeskommunale og kommunale egenbidragene forutsettes indeksregulert gjennom Finansdepartementets budsjettindeks.

I tillegg legges det til grunn at:

- Ny jernbanestasjon på Lierstranda finansieres 100 % med statlige midler.
- Med bakgrunn i KS1-brev fra Samferdselsdepartementet i mai 2015, har kommunene og fylkeskommunen forutsatt at Strømsåstunnelen finansieres 100 % av statlige midler. Dersom Stortinget gjennom vedtak av Nasjonal transportplan legger til grunn at prosjektet skal delfinansieres gjennom midler fra bypakka foreslås dette finansiert gjennom økte bomtakster.
- Midler til drift av kollektivtilbudet er avgjørende for å nå målene for Buskerudbypakke 2. Oslo og Trondheim har fått aksept for en ordning med delfinansiering med bompenger til drift av kollektivtransporten. Dette er også foreslått i transportetatens grunnlagsdokument til NTP 2018-2029 som endelig vedtas i Stortinget våren 2017.
- Dersom den statlige belønningsordningen økes, kan finansieringen av Buskerudbypakke 2 kunne styrkes med større andel belønningsmidler enn 100 mill/år.
- Det kan komme ytterligere statlige midler til infrastruktur buss som utløses gjennom en bymiljøavtale. Aktuelle tiltak for en bymiljøavtale for Buskerudbyen er omtalt i kapittel 9.
- NTP 2018-2029 vil i tillegg til ovenstående synliggjøre muligheter for tiltak finansiert gjennom programområder (f eks til kollektivtransport, sykkel, gange, kollektivknutepunkter, pendlerparkering og lignende).
- Fylkeskommunen vil få økte rammetilskudd som følge av befolkningsvekst, og noe av denne økningen kan delfinansiere busstilbud etter bypakkeperiodens utløp.

## 6.2 Finansieringskilder til ulike typer tiltak

### 6.2.1 Belønningsmidler

Det er lagt til grunn belønningsmidler på samme nivå som i eksisterende belønningsavtale på 1,5 mrd kr for perioden som foreslås fordelt til:

- Økt driftsinnsats for sykkel kr 60 mill kr
- Delfinansiering av satsingen på drift buss, kr 1440 mill kr.

### 6.2.2 Egenbidrag (MVA-kompensasjon)

Samlet egenbidrag fra MVA kompensasjon i perioden til kommuner og fylkeskommune i perioden på 1,4 mrd kr forutsettes å gå til de foreslåtte infrastrukturtiltak.

### 6.2.3 Egenbidrag fra kommuner og fylkeskommune

Samlet egenbidrag kommuner og fylkeskommune i perioden på 1,1 mrd kr forutsettes å gå til de foreslåtte infrastrukturtiltak.

---

<sup>8</sup> Som en del av finansieringsgrunnlaget for BBP2 er det tatt hensyn til at kommunene og fylkeskommunene vil få MVA-kompensasjon for investeringer på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett. Dette innebærer ca 15-20 % av investeringskostnaden (ikke alle kostnadskomponenter i prosjektene gis det MVA-kompensasjon for).



### 6.2.4 Bompenger

Totalt 10,7 mrd forutsettes å gå til:

- 0,6 mrd til drift av bompengesystemet
- 1,3 mrd til renteutgifter
- 8,8 mrd til tiltaksporføljen i Buskerudbypakke 2; herav
  - 1080 mill kr til drift buss
  - Resten til infrastrukturtiltak

### 6.3 Nødvendige beslutninger om finansiering av Buskerudbypakke 2

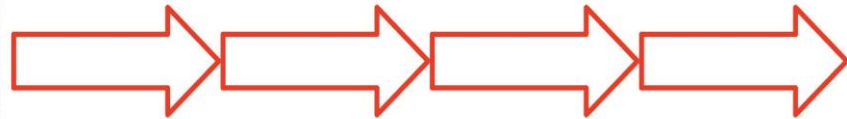
Buskerudbypakke 2 vil bli finansiert dels av kommunenes og fylkeskommunens egenbidrag, dels av belønningsmidler og dels av bompenger. I tillegg vil det tilkomme mva-kompensasjon for investeringer i kommunal- og fylkeskommunal infrastruktur.



**Bompenger:** Vedtak gjelder for hele bypakkeperioden (15 år)



**Belønningsmidler:** Vedtak gjelder for kommende 4-årsperiode



**Kommunale/fylkeskommunale bidrag:** Vedtak må fattes hvert år.



Prinsippvedtak om egenbidrag fra kommuner og fylkeskommune til finansiering av bypakken må inngå som en del av lokalpolitisk sluttbehandling av Buskerudbypakke 2 i aug/sept 2016.

Følgende beslutninger (med ønsket tidsplan) vil være nødvendig for å realisere / sikre finansiering av Buskerudbypakke 2:

- Våren 2017: Stortinget vedtar St prop om Buskerudbypakke 2; denne beslutningen gir tilslutning til Buskerudbypakke 2 og sikrer hjemmel for innkreving av bompenger i 15 år.
- Høsten 2017: Samferdselsdepartementet og Buskerudbyen inngår avtale om belønningsmidler for avtaleperioden 2018-21 eventuelt som en del av en Bymiljøavtale. Etter gjeldende regler må avtalen fornyes hvert 4. år i bypakkeperioden på 15 år.
- Høsten 2017: Kommunene og Buskerud fylkeskommune vedtar årsbudsjett / økonomiplan med egenbidrag til bypakken. Slike vedtak må gjentas årlig i bypakke-perioden på 15 år.

Buskerud fylkeskommune må før Buskerudbypakke 2 fremmes for Stortinget fatte garantivedtak for låneopptak og opprette finansieringsselskap.

### 6.4 Finansieringsanalyse

I bypakker er det krav om gjennomføring av finansieringsanalyse. Beregningene baserer seg på forutsetningene omtalt tidligere. I tillegg presiseres følgende:

- Innkrevingsperiode 15 år fra 2018 til 2032.





- Det er lagt til grunn en trafikkvekst beregnet av regional transportmodell basert på SSBs MMMM-prognose.; 0,8 % årlig vekst.
- Tiltaksporteføljen og bomtakster er i 2016-kroner.
- Trafikkgrunnlaget fra trafikkberegninger av bompengekonseptet vurderes som konservativt (jfr kap 4).
- Statlige føringer jf. brev fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet datert 01.04.2016 tilsier at det legges til grunn 5,5 pst. beregningsteknisk rente de første ti årene av innkrevingsperioden og 6,5 pst rente resten av perioden (tidligere var det lagt til grunn 5,5 pst rente for hele bompengeperioden)
- Det legges til grunn 15 % gratis passeringer i bomsystemet som følge av timesregel og at en eventuell høyere andel enn dette må hensyntas i følsomhetsberegninger for bypakka. Gode erfaringstall for sammenliknbare bomkonsepter mangler pr dato.
- Driftsutgifter for enveis bomsystem er basert på beregninger fra Statens vegvesen ut fra trafikkmengde i bompunktene som gir ca 1,6 mill kr i gjennomsnittlig kostnad pr bompunkt. Med 23 bompunkter gir dette ca 540 mill kr (i 2016-kroner) i driftsutgifter i perioden.

| Utgifter                         | Kostnader (mrd) |
|----------------------------------|-----------------|
| Tiltaksportefølje                | 12,8            |
| Driftskostnader enveis bomsystem | 0,6             |
| Renteutgifter (5,5%/6,5%)        | 1,3             |
| <b>SUM</b>                       | <b>14,7</b>     |

| Finansiering                             | Finansiering (mrd) |
|--|--------------------|
| Belønningsmidler fra staten              | 1,5                |
| Egenbidrag fra kommuner og fylkeskommune | 1,1                |
| Egenbidrag MVA-kompensasjon              | 1,4                |
| Bompenginntekter                         | 10,7               |
| <b>SUM</b>                               | <b>14,7</b>        |

Tabellene over viser at lokalt forslag til bypakkas tiltaksportefølje lar seg finansiere over 15-årsperioden<sup>9</sup>.

## 6.5 Finansiering av drift buss

Det legges opp til et vesentlig forbedret busstilbud til trafikantene når bompenger innføres, og utgiftene til bussdrift vil øke vesentlig. Sterk befolkningsvekst i Buskerudbyen vil gi økt persontransportvekst, og økt driftstilbud er avgjørende for å nå både den nasjonale og lokale målsettingen om å ta veksten i persontrafikken med gange, sykkel og kollektivtransport.

### 6.5.1 Delfinansiering med belønningsmidler til drift buss

Som det fremgår av kap 6.2 er det lagt til grunn av belønningsmidler inngår til delfinansiering av drift buss. Det er da forutsatt at omfang av belønningsmidler videreføres for byområdet omtrent som på dagens nivå i 15 år. Videre fremgår det av kap 6.3 at avtaler om belønningsmidler må fornyes hvert 4. år. Rammer for dette kan imidlertid endres ved inngåelse av bymiljøavtale.

<sup>9</sup> Tall i 2016-kroner, avrundet



### 6.5.2 Delfinansiering med bompenger til drift buss

Både i NTP 2014-2023 og Veglovens §27 åpnes det for å bruke bompenger til drift av kollektivtransport, men det er knyttet kriterier til å få lov til dette. Kriteriene er definert i Ot.prp.nr 15 (2007-2008), og hovedpunktene er gjengitt under:

- I. Ved bruk av bompenger til økning i driftsmidlene, skal ikke den offentlige innsatsen bli redusert.
- II. Bompenger til driftstiltak for kollektivtransporten skal, som bompenger til andre tiltak, benyttes på en slik måte at de etter en avgrenset innsatsperiode har bidratt til at målene som er definert i bypakka, blir nådd.
- III. Det må være utarbeidet en strategi for håndtering av driftsoppgavene etter opphør av bompengefinansieringen. Videre må det gå fram hva som skal skje ved en eventuell svikt i inntektene.

I transportetatens grunnlagsdokument for NTP 2018-2029 kap 5.2 heter det at "Det er nødvendig at staten bidrar mer til driften av fylkeskommunal kollektivtrafikk i byområdene som omfattes av nullvekstmålet, siden kollektivtrafikken må øke langt utover befolkningsveksten. På sikt må dette hovedsakelig skje gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene. I en overgangsfase anbefaler transportetatene at belønningsmidlene i sin helhet går til drift av kollektivtransport i de ni byområdene som er aktuelle for bymiljøavtale. Belønningsmidlene bør inngå som en del av bymiljøavtalen når byområdene inngår slike avtaler. Det må også i større grad åpnes for at bompenger kan brukes til drift av kollektivtiltak."

Forslaget til Buskerudbypakke 2 forutsetter delfinansiering fra bompenger til drift av busstilbudet. Oslo og Trondheim har fått aksept for en slik ordning mens Grenland ikke har fått denne muligheten. Det forutsettes at denne problemstillingen avklares i det videre arbeidet, der Buskerudbyen legger opp til å oppfylle krav i Ot.prp. nr 15 (2007-2008):

I. Det er lagt til grunn i forslaget at fylkeskommunens bidrag til drift buss opprettholdes i hele 15-årsperioden.

II: Et styrket busstilbud er kritisk for å nå målene om nullvekst i personbiltrafikken. Urbanet Analyse har beregnet at antall kollektivreiser må ca dobles i en 15-årsperiode for at nullvekstmålet skal kunne nås. Dette, sammen med lokalpolitiske forventninger om et styrket busstilbud når bompenger innføres, har vært utgangspunkt for dimensjonering av busstilbudet.

III. Dagens vilkår for bruk av bompenger til drift buss i bypakker er at byområdet ikke gjør seg avhengig av bompenger til å finansiere tilbudet når bypakken eventuelt avsluttes etter 15 år. Det administrative forslaget til Buskerudbypakke 2 legger derfor opp til at dersom alternativ finansiering av drift buss ikke er avklart etter åtte år må en nedtrapping av kollektivtilbudet gjennomføres.

Behovet for midler til drift buss på 2625 mill hvorav 105 mill regnes som investeringsmidler i bypakkeperioden (jfr kap 3.4.3). Driftsmidlene på 2520 finansieres av belønningsmidler (1440 mill) og bompenger (1080 mill) dvs 72 mill kr/år fra bompenger.

### 6.6 Følsomhetsvurderinger

Følsomhetsanalyser er viktig for å vise robusthet ved finansieringen og som grunnlag for å vurdere garantivedtak. Som en del av kvalitetssikringen i Vegdirektoratet er det



påpekt behov for ytterligere følsomhetsanalyser. I bypakker er det alltid elementer som inneholder ulik grad av usikkerhet. Endring i økonomiske rammebetingelser vil bli håndtert gjennom styringssystemet og jevnlig rullering av tiltaksporteføljen. Det utarbeides kuttlistor til bruk ved redusert inntektsgrunnlag og tilleggslister til bruk ved økt inntektsgrunnlag.

### 6.7 Samfunnsøkonomisk nytte

Samfunnsøkonomisk nytte av utbygging av tiltak i transportsystemet og måloppnåelse er interessant å belyse selv om det ikke er et krav om samfunnsøkonomiske beregninger av bypakker. Målsettingene i Buskerudbypakke 2 legger til grunn at veksten i persontrafikken tas av tog og buss, sykkel og gange. Samtidig skal det bli enklere og raskere å reise med alle transportmidler, og bedre framkommelighet på veiene er spesielt viktig for nærings-livets transporter. Transportsystemet skal være miljøvennlig og trafikksikkert og bidra til en attraktiv by- og tettstedsutvikling. Buskerudbypakke 2 omfatter tiltak for kollektivtransport, sykkel, gange, pendlerparkering og tilrettelegging for bedre framkommelighet på veg- og gatenettet

Det er gjennomført analyser av samfunnsøkonomisk nytte for buss-satsingen i Buskerudbypakke 2 knyttet til tilbudsforbedringer som framkommelighet, frekvens og takst kan utgjøre ca 2,2 mrd i nytte over 15 års perioden. Dette tilsvarer investeringskostnaden for et av de største kollektivtiltakene i Buskerudbypakke 2 som er kollektivprioritering i Rosenkrantzgate.

Sykkeltiltak er i Buskerudbypakke 2 ikke konkretisert nok til å kunne beregnes men framkommelighetstiltak på det prioriterte hovedsykkelnettet kan gi store tidsbesparelser og gi vesentlige nytteeffekter. Eksempelvis vil vesentlig forbedret sykkeltrasé mellom Konnerud bydel og Drammen sentrum kunne utgjøre om lag 45 mill i nytte over 15 års perioden med dagens antall syklende på strekningen. I tillegg til dette kommer nytten for nye syklistar på strekningen som følge av bedret tilbud.

## 7. ORGANISERING OG STYRING AV BUSKERUDBYPAKKE 2

### 7.1 Organisering

Dagens organisering av Buskerudbysamarbeidet vil være utgangspunkt for organisering av gjennomføringsfasen for Buskerudbypakke 2. Som en del av dette vil det fastsettes et system for resultatoppfølging og porteføljestyring. Dette innebærer blant annet 4årige handlingsplaner som gis en årlig behandling i kommunestyre og fylkesting.

Arbeidet foreslås ledet av en politisk styringsgruppe med politiske representantar fra kommuner og fylkeskommune og administrativ representasjon fra Statens vegvesen og Jernbaneverket.

Under den politiske styringsgruppen organiseres arbeidet med en administrativ styringsgruppe med representantar fra kommuner, fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Fylkesmannen. Under styringsgruppa etableres et fagråd der også Brakar og NSB deltar i tillegg til ovennevnte samarbeidspartnere.

Det etableres et sekretariat som skal følge opp de deltakende parter i saker som gjelder økonomi og strategisk målstyring, og bistå i det løpende arbeidet med et samlet handlingsplan for bypakka. Sekretariatet skal ha ansvar for å utarbeide



samlede rapporter knyttet til økonomi og mål- og resultatstyring. Hvilken av partene i bypakka som skal være formell arbeidsgiver for sekretariatsleder med stab, og hvordan stillingene skal finansieres, må avklares i det videre arbeidet.

Gjennomføringen av de forskjellige prosjektene og tiltakene i bypakka skal foretas av den myndighet som gjennom arbeidet med handlingsplan og budsjetter tildeles prosjekteierskapet fra planlegging og øvrige forberedelser til gjennomføring av prosjekter. Ansvarsfordelingen vil i stor grad følge den ansvars- og myndighetsfordeling som gjelder i dag.

Det legges til grunn at rapportering om måloppnåelse, gjennomføring og fremdrift skjer i tråd med gjeldende rutiner for bypakker og bymiljøavtaler fra det tidspunktet en slik avtale foreligger for Buskerudbyen.

Styringsmodellen tilpasses en bymiljøavtale.

## 7.2 Porteføljestyling

Prioritering og avklaring av prosjekter i forhold til overordnede mål og planavklaring/koordinering med øvrig planlegging i staten, fylkeskommunen og kommunene gjøres i forbindelse med vedtak av fylkeskommunens og kommunenes planstrategier og evt. ved stortingsvedtak og i statlige handlingsprogram.

Buskerudbypakke 2 porteføljestyres med årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer. Dette skal bidra til at samlet ressursinnsats og prioritering av tiltak gir best mulig måloppnåelse.

Buskerudbysamarbeidet utarbeider et 4-årig handlingsprogram som fremmes for lokalpolitisk behandling for å avklare prioriteringer for perioden og sikre god framdrift for planlegging og gjennomføring av prosjekter. Handlingsprogrammet baserer seg på dette dokument og eventuelle føringer i stortingsproposisjonen for bypakka som ønskes vedtatt i vårsesjonen 2017. Fylkesting og bystyret/kommunestyret behandler forslaget til handlingsprogram årlig.

Regjeringen vil årlig presentere rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til tiltak i Buskerudbypakke 2 i oktober. Fylkeskommunen og kommunene fatter budsjettvedtak for prioritering av hhv. fylkeskommunale og kommunale midler i forbindelse med behandling av budsjett før årsskiftet.

Porteføljestylingssystemet innebærer at handlingsprogrammet revideres slik:

- En hovedrevisjon hvert 4. år
- En årlig revidering

Den årlige beslutningsprosessen for Buskerudbypakke 2 vil være:

1. På forsommeren fremmes et forslag til handlingsprogram for Buskerudbypakke 2 som blir lokalpolitisk behandlet i Buskerud fylkeskommune og i og Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommuner før sommeren.
2. Regjeringen presenterer rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til Buskerudbypakke 2 statsbudsjettet i oktober.
3. Buskerud fylkeskommune og Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommune fatter endelige vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler i forbindelse med behandling av budsjett før årsskiftet.



Hvert 4. år vil det gjøres en større gjennomgang av Buskerudbypakke 2:

- Vurdering av måloppnåelse de siste 4 årene
- Status og synliggjøring av behov for andre tiltak
- Prioritering av prosjekter i den neste 4-årsperioden basert på status og måloppnåelse

Buskerudbysamarbeidet utarbeider forslag til handlingsprogram. Administrativ styringsgruppe (rådmennene) fremmer forslaget til handlingsprogrammet til ATM-utvalg før lokalpolitisk behandling.

Mål og resultatsystemet er en viktig del av grunnlaget for porteføljestyringen. Indikatorer for utviklingen mot de målene som er satt inngår i mål og resultatsystemet. Prioritering av tiltak vil gjøres på bakgrunn av en kombinasjon av måloppnåelse, planstatus og gjennomføringsmulighet.

Arbeidet med handlingsplan og budsjett tilpasses tidsfrister som gjelder for budsjettarbeidet for øvrig i stat, fylkeskommune og kommunene. Som hovedprinsipp for hele bypakka legges det til grunn at ved redusert inntektsgrunnlag eller økte kostnader følges definerte prosedyrer for kutt av tiltak. Ved økt inntektsgrunnlag eller reduserte kostnader gjennomføres ytterligere tiltak.

Et hovedprinsipp er at prioritering av tiltak skjer innenfor hvert innsatsområde og deretter innenfor tiltak i egen kommune.

Handlingsprogram for første fireårsperiode utarbeides og besluttet i løpet av høsten 2017 i tråd med foreliggende tidsplan

### 7.2.1 Håndtering av kostnadsøkninger/inntektssvikt

Hvis inntektene blir lavere enn forutsatt eller kostnadene høyere enn forutsatt vil dette bli håndtert på følgende måte:

Trinn 1

Ved evt. kostnadsoverskridelser innen et tiltaksområde skal utgangspunktet først være å forsøke å redusere kostnadene for det enkelte tiltak.

Trinn 2

Dersom trinn 1 ikke ivaretar kostnadsoverskridelse innenfor tiltaksområdet skal dette med bakgrunn i vurdering av nytte, måloppnåelse, planstatus og gjennomførbarhet håndteres etter følgende prinsipper:

1. Tiltaksområdet sykkel og gange. Evt. overskridelser for enkelt-tiltak innenfor tiltaksområdet vil måtte innebære omprioriteringer innenfor tiltaksområdet. F eks om et tiltak i Drammen får økte kostnader vil andre tiltak i Drammen måtte prioriteres bort.
2. Tiltaksområdet kollektivknutepunkter og pendlerparkering. Evt. kostnads-overskridelser håndteres innenfor tiltaksområdet.
3. Drift buss: Evt. kostnadsoverskridelser håndteres innenfor tiltaksområdet. Dvs. driftstilbudet må justeres i forhold til tilgjengelige midler avsatt til tiltaksområdet. Busstilbudet evalueres og tilpasses behovet senest etter 4 år og når to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund er etablert.





4. Vegtiltak: Evt. kostnadsoverskridelser håndteres innenfor tiltaksområdet.
5. Infrastrukturtiltak buss: Evt. kostnadsøkninger kan i noen tilfelle reduseres ved at tiltaket reduseres i omfang. Noen poster er f eks sekkeposter som ennå ikke er konkretisert – tiltak her kan utgå ved andre kostnadsoverskridelser innen tiltaksområdet.

### 7.2.2 Håndtering av økte inntekter

Pakken skal vare i 15 år, ved økte inntekter prioriteres disse til ytterligere tiltak ved revidering av handlingsplan.

## 8. STATENS VEGVESENS ANBEFALING

Statens vegvesens anbefalinger overfor Buskerudbypakke 2 er forankret i Buskerudbysamarbeidet. Basert på vurderingene i de ovenstående kapitlene og brev av 31.05.2016 "Buskerudbypakke 2- Grunnlag for lokalpolitisk behandling. Til intern kvalitetssikring" fra Vegdirektoratet anbefaler Statens vegvesen at den beskrevne bompengoordningen legges til grunn for finansiering av Buskerudbypakke 2. Bomstasjonsplasseringen er vist i kapittel 4.

### Bomsystem

Beregninger av de trafikkmessige virkningene av tidsdifferensiert takstsystem i Buskerudbypakke 2 viser følgende:

- Trafikkavvisningen på grunn av bomstasjoner er betydelig.
- Tidsdifferensiering virker etter hensikten. Trafikken i rushtimene om morgen og ettermiddag blir lavere enn med flat takst.
- Tidsdifferensierte bomtakster medfører en del trafikkmessige effekter som må anses som gunstige i forhold til bypakka som bedre fremkommelighet for næringstransporten, spesielt i rush, bedre måloppnåelse for redusert bilbruk og økt kollektivandel. Trafikkfordelingen i rushperioden fordeler seg over et større tidsrom og bidrar til å begrense framtidig behov for bygging av økt vegkapasitet.

Det understrekes at hovedformålet med bompengoordningen vil være å bidra til finansiering av tiltak i henhold til Vegloven § 27, og at de trafikkmessige effektene av bompengoordningen vil være en sideeffekt i perioden med innkreving av bompenger. En metode for å vurdere kostnadene ved rushtrafikk er å se på de investeringer som gjøres i vegsystemet for å øke kapasiteten. Fordeles investeringskostnadene ut på den trafikk som skaper det største behovet for kapasitetsøkning, vil man finne at rushtrafikken er dyr. Noe forenklet kan man altså si at tidsdifferensierte bompengetakster er en bompengoordning der de som belaster vegnettet mest må betale mest.

### Takster

Anbefalte tidsdifferensierte takster:

Lette kjøretøy: 30/46 kr/passering utenom rush/i rush

Tunge kjøretøy: 60/92 kr/passering utenom rush/i rush

Bompengetakstene er angitt i 2016 kroneverdi og forutsettes regulert i takt med prisstigningen. Rushtid er fra kl. 07.00 til kl. 09.00 samt fra kl. 15.00 til kl. 17.00 mandag til fredag unntatt for offentlige fri- og helgedager.

### Rabattordninger



Fra oppstart innkreving i de nye bomstasjonene legges til grunn en rabattordning med 20 % rabatt for trafikanter som betaler med elektronisk brikke. Det betales for maksimalt 60 passeringer pr måned.

Det praktiseres timesregel, dvs. kun en betalt passering i løpet av en klokke time. Fritaksordninger praktiseres i henhold til Statens vegvesens takstretninglinjer (håndbok 199).

Alle rabattordninger er knyttet til bruk av elektronisk brikke og for lette kjøretøy.

#### Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029

Statens vegvesen/Region sør har tidligere anbefalt forslag til lokalpolitisk vedtak i samsvar med transportetatens Grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 som omfatter delvis bompengefinansiering av Strømsåstunnelen og Holmenbrua, for å sikre fremdrift i den videre behandlingen av Buskerudbypakke 2.

#### Porteføljestyling

Det etableres en organisering for porteføljestyling av Buskerudbypakke 2 som beskrevet i kapittel 7.2.

#### Behandling og bindende vedtak i fylkeskommunen og kommunene

Hensikten med rapporten er å danne grunnlag for bindende lokalpolitiske vedtak i fylkeskommunen og kommunene om en finansieringsordning for Buskerudbypakke 2, basert på delvis bompengefinansiering, samt om et opplegg for porteføljestyling av aktuelle prosjekter under gjennomføringsperioden.

Vedtakene må være så konkrete at de gir tilstrekkelig grunnlag for å utarbeide en stortingsproposisjon som vil være Stortingets beslutningsgrunnlag ved behandling av bompengoordningen for Buskerudbypakke 2.

Kommunene og fylkeskommunen må derfor i sin behandling av saken ta stilling til Statens vegvesen sin anbefaling. Vedtakene må dermed inneholde følgende punkter:

1. Valg av bomkonsept (plassering av bomstasjoner, oppstart og varighet osv.)
2. Nivå på bomtakster
3. Nivå på rabattordninger inkl månedstak
4. Organisering av porteføljestyling
5. Innholdet i prosjektporteføljen
6. Garanti for opptak av lån
7. Vedtak om fylkeskommunale og kommunale bidrag til finansiering av bypakka (ikke bevilgningsvedtak i denne omgang)

## **9. VIDERE PROSESS OVERFOR STATLIGE MYNDIGHETER**

Forutsatt lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for bompengennekkering, tiltaksportefølje og opplegg for porteføljestyling vil dette gi grunnlag for å fremme forslaget for Stortinget. Videre saksgang ivaretas da av Statens vegvesen, og deretter av Samferdselsdepartementet. Stortinget fatter endelig vedtak om iverksettelse av en bompengoordning.

Den konkrete utformingen av bompengoordningen og driften av denne reguleres gjennom en avtale som inngås mellom bompengeselskapet og Statens vegvesen når Stortingets vedtak foreligger.



Den videre prosessen overfor statlige myndigheter etter lokalpolitiske vedtak har som ambisjon:

1. September 2016: Oversendelse av saken med lokalpolitiske vedtak til Vegdirektoratet
2. Høsten 2016: Oversending av lokalpolitiske vedtak og Behandling i Vegdirektoratet og ekstern kvalitetssikring (KS2) av bompengeutredning og trafikknotat i regi av Samferdselsdepartementet
3. Vinteren 2017: Oversendelse til Samferdselsdepartementet, utarbeidelse av stortingsproposisjon
4. Før sommeren 2017: Behandling i Stortinget med endelig vedtak om bompengeorrdning i Buskerudbyen.

## 9.1 Bymiljøavtale

Bymiljøavtaler skal i følge NTP 2014-2023 bidra til å nå målet i Klimaforliket om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gang. Ordningen er videreført i statsetatenes grunnlagsdokument for NTP 2018-29. Bymiljøavtalene vil erstatte eksisterende bypakker, inkludere belønningsordningen og bestå av sentrale elementer som forpliktelser om arealbruk, prioritering av viktige knutepunkt og parkeringspolitikk. Gjeldende og nye bompengeorrdninger vil være en del av bymiljøavtalene. Mål og styringssystem må derfor være sammenfallende for bompengeorrdningen og bymiljøavtalen i det enkelte byområdet. I bymiljøavtalene vil staten bl.a. kunne gi investeringstilskudd til fylkeskommunale infrastrukturiltak for kollektivtransport som dekker 50 % av kostnadene.

Buskerudbyen er klar til å starte forhandlinger om bymiljøavtale så snart staten inviterer til det. Bypakken vil da inngå i bymiljøavtalen.

Det er hittil inngått en bymiljøavtale mellom staten, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune i februar 2016. For å bli gyldig skal denne godkjennes av regjeringen, Trondheim bystyre og Sør-Trøndelag fylkesting. Første generasjons avtaler for de tre andre største byområdene skal etter planen inngås i løpet av 2016. Forhandlinger om avtaler med de fem neste byområdene vil komme i gang så snart som mulig.

Buskerudbyen er ett av ni byområder som kan inngå bymiljøavtale med staten. I en bymiljøavtale kan også Kongsberg være med. Høsten 2016 vil det faglige arbeidet lokalt med grunnlag for en bymiljøavtale vil bli utformet. Det er sannsynlig at forhandlingsmandat for bymiljøavtale kan bli gitt Statens vegvesen fra Samferdselsdepartementet høsten 2016 og at avtaleinngåelse kan være mulig i 2017.

### 9.1.1 Aktuelle tiltak for delfinansiering i en bymiljøavtale

Følgende prosjekter i Buskerudbypakke 2 (infrastruktur buss) er særlig aktuelle med delfinansiering (50 %) med statlige bymiljømidler i en bymiljøavtale:

- Rosenkrantzgata i etapper
- Bidrag til buss infrastruktur på strekningen Bragernes-Sykehuset (evt. med videreføring til Lierstranda)
- Andre strekningstiltak mellom Lierstranda og Mjøndalen.

I tillegg vil følgende prosjekter være aktuelle (ikke foreslått i Buskerudbypakke 2):

- Videreføre busstrasé fra nytt sykehus på Brakerøya og videre over nye Lierstranda i tråd med planer for Fjordbyen.



- Kollektivfelt fra Rosenkrantzgata-Gulskogen (inkl ny Landfalløybru og ny kulvert under jernbanen) er et nytt tiltak. Dette kan ses i sammenheng med evt vesentlig styrket togtilbud på Gulskogen stasjon og evt tilhørende styrket busstilbud til / fra Gulskogen. Det forutsettes at tiltaket kan gjennomføres i to eller flere faser, f eks ny 4-felts kulvert under jernbanen og ny 4-felts Landfalløybru. Hele tiltaket er kostnadsberegnet til kr 910 mill.
- Infrastrukturetiltak for kollektivtrafikk på fv 282 Amtmannssvingen-Brakerøya.
- Kulvert for buss under jernbanen ved Mjøndalen stasjon for oppfølging av pågående reguleringsplan.

I arbeidet med en bymiljøavtale vil det også bli utarbeidet forslag til aktuelle tiltak i Kongsberg.

Ved inngåelse av bymiljøavtale vil alle ovennevnte tiltak være aktuell for 50% statlig finansiering. Egenbidraget på 50% fra byområdet vil da kunne dekkes inn av de allerede avsatte midler til infrastruktur buss i BBP2: Bragernes kollektivknutepunkt (50 mill kr), Rosenkrantzgata (2310 mill kr) og bidrag til buss-infrastruktur på strekningen Bragernes-Sykehuset (90 mill kr), øvrige strekningsvise tiltak mellom Lierstranda og Mjøndalen (ca 160 mill kr); i alt ca kr 2,6 mrd kr.



## VEDLEGG

Trafikknotat

Finansieringsnotat

Kollektivnotat