

Saksdokument til ATM-utvalgets møte nr 3 - 2016

Møtetid: Fredag 29. april 09:00 – 12:00 inkludert lunsj.

Sted: Nedre Eiker rådhus, Nedre Eiker kommune, Mjøndalen

Forslag til dagsorden:

Sak 15/16 Referat fra sist møte

Sak 16/16 Innbyggerundersøkelse - orienteringssak

Sak 17/16 Forslag sykkelplan for Buskerudbyen

Sak 18/16 Uttalelse høring Nasjonal Transportplan

Sak 19/16 Årsrapport 2015

Sak 20/16 Status

Sak 21/16 Buskerudbypakke2

Sak 22/16 Eventuelt

Vedlegg

1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 4. mars 2016
2. Utdrag fra grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan 2018 – 2029
3. Notat om tilleggsvurderinger for tilfartsveger til Konnerud. Buskerudbypakke 2
4. Notat fra Statens vegvesen: Forslag for tilpasning av Buskerudbypakke 2 til delvis bompengefinansiering av riksvegprosjektene Rv 282 Holmenbrua og nytt løp E134 Strømsåstunnelen

Separat vedlegg

1. Forslag til høringsuttalelse Nasjonal transportplan - ettersendes
2. Årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2015 – ettersendes
3. Utkast til infobrosjyre forslag Buskerudbypakke2 - ettersendes

Buskerudbyen 18.04.2016

Tore Opdal Hansen

Leder av ATM-utvalget

Georg N. Smedhus

Leder adm. styringsgruppe

Sak 15/16 Referat fra møte nr. 2/16

Referat fra møte 4. mars 2016 følger som vedlegg 1.

Forslag til konklusjon: Referatet godkjennes

Sak 16/16 Innbyggerundersøkelse - orienterings sak

Hensikt med saken

Orienterere om resultatene av innbyggerundersøkelsen 2016

Saksframlegg

I tråd med vedtatt informasjonsstrategi om at innbyggerundersøkelsen gjennomføres med halvannet års mellomrom er det nå gjennomført en ny undersøkelse i de fem kommunene som deltar i Buskerudbysamarbeidet. Undersøkelsen er bygget opp rundt de samme temaene/spørsmålene som ved de to foregående undersøkelsene (vår 2013 og høst 2014), slik at resultatene er sammenlignbare.

Innbyggerundersøkelse er gjennomført med 2.500 intervjuer, fordelt med ca 500 personer i hver kommune. Resultatene foreligger, og blir presentert i ATM-utvalgets møte.

Det er også utarbeidet egne rapporter for resultatene i hver enkelt kommune.

Forslag til konklusjon: Resultatene av innbyggerundersøkelsen tas til orientering.

Sak 17/16 Forslag sykkelplan for Buskerudbyen

Hensikt med saken

Ta stilling til høring og prosess for sluttbehandling av forslag til *Sykelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen*. Dessuten ta stilling til forslag om at funnene i planen skal brukes til justert fordeling av midler innen tiltaksområdet sykkel og gange i forslag til Buskerudbypakke2.

Bakgrunn

ATM-utvalget godkjente i møte 12. juni 2015 opplegg for arbeid med felles sykkelstrategi/plan for Buskerudbyen og i møte 25. september 2015 ble det konkludert når det gjelder av plantype: *"Felles sykkelplan for Buskerudbyen gjennomføres som en temaplan med sluttbehandling i kommunestyre og fylkesting før sommeren 2016."*

Planarbeidet er gjennomført i en rask prosess vinteren 2015/16 med kommunene, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen som hovedaktører og med sykkelgruppa i Buskerudbysamarbeidet som prosjektgruppe. Sekretariatet har ledet planprosessen. Statens vegvesen har utarbeidet forslag til plan for regionalt sykkelvegnett i tråd med innspill fra sykkelgruppa og fagrådet. Fagrådet behandlet sak om forslag sykkelplan 7. april 2016 og adm. styringsgruppe behandlet saken 15. april. I tråd med justert framdriftsplan legges det fram forslag til felles Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen.

Saksutredning

Temaplanen har to deler; en strategidel og en plandel for regionalt sykkelvegnett i

Buskerudbyen. Forslag til plandokument og eget vedleggshefte med ulike temakart og detaljert oversikt over strekninger på regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen er vedlagt saken. Dokumentene må lastes ned fra Statens vegvesens FTP-server:

ftp.vegvesen.no/brukere/olehau/Regionalt_sykkelvegnett

Sammendrag av planen

Et mer omfattende sammendrag av planen inngår i selve plandokumentet. Kort kan sies:

Sykelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen er både en strategi for sykkel-satsingen og utviklingsplan for det sammenhengende regionale sykkelvegnettet i byområdet. Planen omfatter geografisk alle fem kommunene i Buskerudbyen og planen gjelder for alle vegeiere i byområdet; både kommunene, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen.

Sykkelsatsingen i Buskerudbyen skal bidra til å nå Buskerudbyens mål: *Transportsystemet skal være miljøvennlig, trafikksikkert og skal tilrettelegge for attraktiv by- og tettstedsutvikling. Det skal bli enklere og raskere å reise med alle transportmidler – også sykkel, og veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange.*

I Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 heter det at *“Buskerudbyen har som mål fram mot 2023 at andel syklende skal doubles”*.

Sykelstrategien, del 1 av dokumentet, tar for seg 4 ulike strategier:

- A. *Ivareta sykkel i alle deler av plansystemet*
- B. *Bygge framtidens sykkelvegnett*
- C. *Forbedre reisen fra dør til dør*
- D. *Stimulere til en bred sykkelkultur*

Del 2 av dokumentet tar grundigere for seg strategi B: Regional sykkelvegnett i Buskerudbyen.

Sykelvegnettet i Buskerudbyen har store mangler og delvis lav standard. For å nå målene om kraftig økning av sykkelbruken må sykkelvegnettet rustes opp, det må satses både på investering og drift. I tillegg til det regionale sykkelvegnettet har kommunene egne planer eller strategier for det lokale sykkelvegnettet.

Det er definert et framtidig regionalt sykkelvegnett i planen, dette utgjør i alt ca 300 km sykkelvegnett.

- *Dagens standard* på det regionale sykkelvegnettet er nå kartlagt.
- Det er utarbeidet forslag til *framtidig høy standard for det regionale sykkelvegnettet*
- Utbygging av et samlet regionalt sykkelvegnett innenfor byområdet Buskerudbyen er *beregnet å koste ca 6 mrd kr*. Det er foreløpig lite realistisk å realisere hele planen i en 15- årsperiode, selv med omfattende satsing med Buskerudbypakke2.
- I planen er det derfor gjort vurdering og forslag til prioritering av tiltak; *de høyest prioriterte tiltakene er nye anlegg, nær prioriterte utviklingsområder / kollektivknutepunkter og i områder opp til 5 km fra disse områdene på ruter med stort sykkelpotensial / store reisestrømmer*. Å bygge ut dette nettet er kostnadsberegnet til ca 1,9 mrd. kr. Med en slik prioritering får en raskere etablert et sammenhengende sykkelvegnett i byområdet, mens større oppgradering av allerede eksisterende anlegg da er nedprioritert. Dvs. mange av strekningene som er høyest prioritert i planen vil kunne la seg realisere i en 15-20 års periode forutsatt at Buskerudbypakke2 etableres. Med en bymiljøavtale som også omfatter Kongsberg, kan også tiltak der realiseres.

Plan for regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen vil være et felles kunnskapsgrunnlag for kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen i videre planarbeid. Planen vil kunne brukes som grunnlag for budsjettprosesser og i arbeid med å programmere arbeid med detaljplaner / reguleringsplaner og andre tiltaksplaner (f eks sykkelprioritering) for det regionale sykkelvegnettet i Buskerudbyen.

Forslag til videre prosess

- 29. april: ATM-utvalget behandler planforslaget
- Mai / juni 2016:
 - a) Det gjennomføres høring i nabokommuner, nabofylkeskommuner, andre statsetater enn SVV og interesseorganisasjoner. Det avholdes åpent høringsseminar om sykkelplanen og videre arbeid i månedsskiftet mai/juni 2016.
 - b) Forankring av planforslaget og intern kvalitetssikring av planforslaget hos Buskerudbyens partnere. Evt. orienteringssak i relevante politiske fora i kommunene og fylkeskommunen med evt. forslag til felles saksframlegg.
 - c) Arbeid med handlingsprogram til sykkelplanen starter opp.
- September 2016: Endelig plan behandles i Buskerudbyens organer.
- Oktober / november 2016: Sluttbehandling av planen i kommuner og fylkeskommune.

I tråd med praksis fra felles Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 koordinerer sekretariatet den eksterne høringsprosessen inkl. høringsseminaret.

Adm. styringsgruppe behandlet saken i møte 15. juni 2016 og sluttet seg til følgende;

1. Det anbefales at planen først prioriterer å gjennomføre et sammenhengende sykkelvegnett i Buskerudbyen før evt. oppgradering av eksisterende anlegg til høy standard.

2. Planen skal være grunnlag for felles sykkelsatsing og for de enkelte partners årsbudsjett / handlingsprogram.

Forslag til Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett benyttes som kunnskapsgrunnlag for Buskerudbyens partners prioritering av oppstart av planarbeid og kommende budsjettprosesser. Det er stort behov for å få i gang arbeid med reguleringsplaner for tiltak på det regionale sykkelvegnettet, særlig gjelder dette for tiltak som er tenkt realisert i første 4-årsperiode i Buskerudbypakke2. Alle partnere bør derfor prioritere midler til planlegging av sykkelanlegg på konkrete strekninger. Statens vegvesen bør i samarbeid med kommunene ta initiativ til planarbeid på prioriterte strekninger som er definert som "riksveg-ruter".

3. Forholdet til Buskerudbypakke2: Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen er et oppdatert kunnskapsgrunnlag som benyttes til å foreslå justert fordeling av midler mellom kommunene til investeringer i sykkel og gange i Buskerudbypakke2.

Den fordeling som er gjort i forslag til Buskerudbypakke2 når det gjelder tiltaksområde 5 tiltak for syklende har vært foreløpig i påvente av kunnskapsgrunnlaget som nå foreligger. Forslag til plan for det regionale sykkelvegnettet gir et godt grunnlag for å vurdere det samlede behovet på det regionale sykkelvegnettet i de enkelte kommuner. Det foreslås derfor at tiltaks-område 5 Sykkel og gange i Buskerudbypakke2 justeres før omforent forslag til lokalpolitisk sluttbehandling.

Basert på en kombinasjon av dokumentert behov i forslag til plan for regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen, innbyggertall i den enkelte kommune og forventninger skapt gjennom politisk prosess om forslag til BBP2 foreslås slik ny fordeling:

	Eksisterende forslag BBP2	Nytt forslag til prioritering i BBP2
Lier	120	130
Drammen	870	640
Nedre Eiker	160	375
Øvre Eiker	118	123
Styrket drift/ mindre oppgraderinger (alle)	120	120
Gange (alle)	200	200
SUM	1588	1588

Justeringen innebærer noe mer midler til tiltak i Lier og Øvre Eiker, og en betydelig økning i Nedre Eiker. Det foreslås en reduksjon av midler til Drammen, men likevel omtrent i tråd med Drammens andel om innbyggertall skulle legges til grunn som kriterium.

Forslag til konklusjon:

1. Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen legges ut offentlig høring og internt kvalitetssikring / forankring hos partnerne.
2. Justering av fordelingen i tiltaksområde 5 Sykkel og gange i Buskerudbypakke2 i tråd med saksframlegget legges inn i omforent forslag før lokalpolitisk sluttbehandling av Buskerudbypakke2.

Sak 17/16 Høringsuttalelse Nasjonal Transportplan 2018 – 29

Hensikt med saken

Drøfte innhold i felles uttalelse fra Buskerudbysamarbeidet (felles for de 5 kommunene og fylkeskommunen) til transportetatens grunnlagsdokument Nasjonal transportplan (NTP) 2018-29.

Bakgrunn

Arbeidet med grunnlaget til Nasjonal transportplan 2018-29 har vært delt inn i to faser; analyse- og strategifasen (fram til desember 2014) og planfasen (fram til høsten 2015).

Buskerud fylkeskommune og de fem Buskerudbykommunene har gitt felles innspill til analyse- og strategifasen som ble presentert og oversendt NTP-sekretariatet i tilknytning til regionalt møte 2.12.14. Når det gjelder planfasen konkluderte ATM-utvalget i møte 12. juni 2015 med at Buskerudbykommunene og Buskerud fylkeskommune gir felles innspill til NTPs planfase, som ble oversendt NTP-sekretariatet juni 2016 og presentert på et regionalt NTP-møte for planfasen i region sør 1. september 2015.

Transportetatens grunnlag til Nasjonal Transportplan 2016

Transportetatene og Avinor presenterte 29. februar 2016 sitt [grunnlag til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 og plandokumentet](#) ble samtidig sendt på høring til fylkeskommunene, de fire største byene og andre som ønsker det. Høringsfristen er satt til 1. juli 2016, og uttalelser skal sendes til Samferdselsdepartementet. Buskerud fylkeskommune har satt 1. mai som frist for sin samordning av uttalelser til fylkestinget.

I ATM-utvalgets møte 4. mars 2016 ble det gjort slikt vedtak i 09/16 Jernbaneutvikling Drammen – Kongsberg og sak 10/16 Felles uttalelse Nasjonal Transportplan 2018-29:

Kommunene og fylkeskommunen var enige om å bruke det mulighetsrommet som er fram til Stortingsbehandlingen av Nasjonal Transportplan.

Sak 9/16

Felles initiativ fra kommunene og fylkeskommunen bør bla. inneholde følgende:

1. *Innspill til Nasjonal transportplan 2018 -2029. Her kan være flere felles innspill om jernbane bla.*

a) *oppfølging av tidligere felles innspill om to tog i timen, i første omgang midler til bygging av tilstrekkelig infrastrukturiltak for rask realisering av to tog i timen til Hokksund*

b) *få omtale av videre planlegging/strategi for utvikling Hokksund – Kongsberg*

c) *få omtale og videre strategi for utvikling av ny Lierstranda stasjon.*

Felles innspill ivaretas som en del av sak 10/16 (se nedenfor)

Sak 10/16

Det avgis en felles uttalelse som behandles på ATM-utvalgets neste møte. I arbeidet med felles uttalelse inngår jernbanetiltak i Buskerudbyen, riksveiene Holmenbrua og Strømsåstunnelen, øvrige forhold til Buskerudbypakke 2 og bymiljøavtale. Det legges opp til en politisk prosess for å bidra til at den felles uttalelsen blir ivaretatt på best mulig måte. Forslag til prosess legges fram i neste møte”.

Utdrag fra Grunnlagsdokument NTP som direkte berører Buskerudbyen følger som vedlegg 2.

Fagrådet (07.04) og adm. styringsgruppe (15.04) har hatt saken til drøfting og foreslår følgende:

Opplegg for felles uttalelse

I tråd med tidligere vedtak i ATM-utvalget foreslås følgende:

- Avgrenses til de områder som Buskerudbysamarbeidet jobber med.
- Bygger på tidligere felles innspill til analyse- og strategifasen (2014) og planfasen (2015)
- Støtter opp under forutsetninger i lokalt forslag til Buskerudbypakke2 om statlig innsats knyttet til jernbanesatsing og finansiering av riksveier.
- Felles uttalelse sendes både inn direkte til Samferdselsdepartementet og følger som vedlegg til fylkeskommunens innsendelse (på samme måte som for 4 år siden/ NTP (2014 – 2023)

Forslag til prosess:

- 29.04 ATM-utvalget – drøfting av forslag
- Intern behandling hos partnerne
- 13.05 Adm. styringsgruppe – anbefaling av felles uttalelse
- 27.05 ATM-utvalget - tilslutning til felles uttalelse
- Mai/Juni Møte med Buskerudbenken.
- Juni Oversendelse til SD ivaretas av leder i ATM-utvalget.

Forslag til målgrupper:

- Samferdselsdepartementet
- Samferdselskomiteen

- Buskerudbenken
- Opinionsdannere

Forslag til produkter

- Felles uttalelse (notat) m/oversendelsesbrev
- Kortversjon av felles uttalelse
- Informasjonsfolder
- Foilsett
- Egen hjemmeside

Forslag til aktuelle hovedpunkter i felles uttalelse

I tråd med føringene fra ATM-utvalgets møte 04.03. er følgende sentrale temaer:

- Helhetlig samferdselssatsing er nødvendig i denne byregionen for å møte veksten:
- Jernbane og togsatsing
- Buskerudbypakke2 med statlige forutsetninger for lokalt forslag til Buskerudbypakke2 bl.a. finansiering av drift buss og statlig finansiering av Holmenbrua og Strømsåstunnelen
- Bymiljøavtale Buskerudbyen (inkl. Kongsberg)

Kun de 4 største byområdene (Oslo, Bergen, Trondheim og Nord Jæren) har fått egen omtale i grunnlagsdokumentet til NTP. De øvrige 5 prioriterte byområdene har kun fått summarisk omtale. Det foreslås at felles uttalelse inneholder et forslag til byomtale for Buskerudbyen som Norges 5.største byområde som foreslås å inngå i Stortingsmeldingen om NTP (2018 -2027). Forslaget er utformet etter samme lest som Nord Jærens omtale i grunnlagsdokumentet til NTP. Nord Jæren forventes å få 60.000 nye innbyggere innen 2040 etter SSBs prognoser fra 2014.

Utkast til felles uttalelse

Forslag til felles uttalelse ettersendes.

Forslag til konklusjon

1. *Forslag til felles uttalelse og tilhørende prosess ble drøftet og gitt innspill.*
2. *Endelig forslag legges fram til behandling i neste ATM-utvalgsmøte.*

Sak 18/16 Årsrapport for Buskerudbysamarbeidet 2015

Hensikt med saken

Godkjenne til forslag til årsrapport

Saksframlegg

Buskerudbysamarbeidets årsrapport skal gi partnerne i samarbeidet en samlet oversikt over aktiviteten, resultatene og økonomien det foregående året. Årsrapporten synliggjør resultatene av de gjennomførte tiltakene og dokumenterer at samarbeidet er et viktig virkemiddel i samfunnsutviklingen i Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner.

Forslaget til årsrapport for 2015 er bygget opp rundt følgende temaer:

- Innledende ord fra ATM-utvalget
- Buskerudbysamarbeidet
 - Organisering og arbeidsform
 - Mål og prioriterte arbeidsområder
- Buskerudbyåret 2015
 - Hovedoppgaver og resultater
 - Det helhetlige samferdselsløftet
 - Kartlegging av trafikkstrømmer
 - Kommunikasjon, aktiviteter og kampanjer
 - Gjennomførte tiltak
- Økonomi
- Nøkkeltall
- Gjennomførte tiltak 2010-2014

I tråd med ønsker fra fagrådet og adm. styringsgruppe utvides årsrapporten for 2015 med et ekstra kapittel om gjennomførte tiltak for perioden 2010-14. Dermed vil denne årsrapporten gi en samlet oversikt over tiltakene som er gjennomført i Buskerudbyen med belønningsmidler.

Det er også gjort en endring i kapittelet om gjennomførte tiltak i forhold til tidligere årsrapporter. Innen hver av de fem kommunene er ett tiltak løftet fram og omtalt som en reportasje med fokus på brukernes opplevelse av tiltaket. Dette er gjort for å gi årsrapporten variasjon i uttrykksformen og for å trekke frem innbyggere som kan være ambassadører for tiltak som gjennomføres i Buskerudbyens regi. I tillegg til geografisk spredning har det vært et mål å omtale tiltak innen ulike tiltaksområder.

Det forutsettes at alle partnerne i Buskerudbysamarbeidet behandler årsrapporten i sine respektive organer. Dette er også en god anledning for partnernes styringsorganer til å komme med tilbakemeldinger på Buskerudbysamarbeidet.

Strategi for årsrapporten:

- Rapportere oppnådde resultater til samarbeidspartneres øverste styringsorganer.
- Synliggjøre utfordringene og skape trygghet for at tiltakene som gjennomføres, er de rette for å løse utfordringene.
- Fremstille Buskerudbyen og de gjennomførte tiltakene på en enkel og oversiktlig måte.

Målgrupper for årsrapporten:

- Folkevalgte i Buskerudbysamarbeidet (by- og kommunestyre og fylketinget)
- Ledergruppene hos Fylkesmannen i Buskerud, Statens vegvesen og Jernbaneverket
- Fagpersoner og administrasjon hos Buskerudbysamarbeidets partnere
- Samferdselsdepartementet
- Stortingspolitikere fra Buskerud
- Næringslivet
- Media
- Interesserte lag og foreninger

Strategi for lansering, bruk og gjenbruk

- Det utarbeides et felles saksframlegg til orienteringssak for by- og kommunestyrene og fylkestinget
- Det utarbeides et felles notat for ledergruppene hos Fylkesmannen i Buskerud, Statens vegvesen og Jernbaneverket
- Årsrapporten distribueres elektronisk til samtlige partnere når den er godkjent. Partnerne sørger selv for distribusjon til aktuelle mottakere internt i egen organisasjon.
- Årsrapporten trykkes i 300 eksemplarer. Hver partner i Buskerudbysamarbeidet får 15 eksemplarer hver.
- Årsrapporten publiseres på Buskerudbyens nettsider og på partnernes hjemmesider.
- Årsrapporten deles ut i relevante sammenhenger.

Teksten til årsrapporten er sendt til grafisk formgivning etter møtet i administrativ styringsgruppe. Forslag til årsrapport ettersendes.

Forslag til konklusjon: Årsrapport for 2015 godkjennes.

Sak 19/16 Status

Belønningsordningen - Buskerudbyen - utbetaling av midler 2016

Samferdselsdepartementet sier i brev av 4. april 2016: *“De tiltakene som Buskerudbyen presenterer vil ha effekt først på lang sikt. Det synes bl.a. avgjørende med ytterligere restriktive tiltak for å nå målene i avtalen. Trafikantbetaling i Buskerudpakke 2 skal behandles lokalpolitisk våren 2016 og deretter sendes departementet for videre behandling. Effektene av dette tiltaket kommer først å merkes i slutten av siste året i avtaleperioden og det er derfor viktig å ha god fremdrift m.h.t. virkemiddelbruken for å nå målene. Utbetalingen av midler for 2016 på 80 mill. kroner vil gjøres i løpet av kort tid.*

Det er en høy andel ubenyttede midler per 31. desember 2015, 71 mill. kr. Det er en ambisjon om at gjenstående 2015-tiltak skal være gjennomført til juni 2016. Det er viktig at byområdet har fokus på gode framdriftsplaner og gjennomføringsevne, slik at underforbruket reduseres.

I budsjettet for 2016 økte rammen til Belønningsordningen. Samferdselsdepartementet har mottatt en søknad fra Buskerudbyen i denne sammenheng. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til fordelingen av disse midlene.”

18. april har samferdselsdepartementet lagt ut en pressemelding om at ekstramidlene er fordelt og Buskerudbyen er tildelt 15 mill. i tillegg. Til sammen 95 mill. kr i 2016:

“400 millioner kroner ekstra til 9 byområder – 1380 millioner kroner totalt

- Oslo/Akershus 150 mill. kr (for 2016 totalt 430 mill. kr)
- Bergen 60 mill. kr (for 2016 totalt 200 mill. kr)
- Trondheim 60 mill. kr (for 2016 totalt 230 mill. kr)
- Stavanger 40 mill. kr (for 2016 totalt 100 mill. kr)

- Kristiansand 30 mill. kr (for 2016 totalt 110 mill. kr)
 - Buskerudbyen 15 mill. kr (for 2016 totalt 95 mill. kr)
 - Grenland 15 mill. kr (for 2016 totalt 75 mill. kr)
 - Nedre Glomma 15 mill. kr (for 2016 totalt 65 mill. kr)
 - Tromsø 15 mill. kr (for 2016 totalt 75 mill. kr)
- Sum 400 mill. kr (for 2016 totalt 1380 mill. kr”

Sykkelkampanjer våren 2016

- Internasjonal vintersykkeldag ble markert i Buskerudbyen fredag 12. februar. Vintersyklister ble oppfordret til å poste et vintersykelbilde på sosiale medier denne dagen. To vinnere ble trukket ut og fikk en gratis vårservice.
<http://buskerudbyen.no/Aktuelt/Nyheter/Vintersykling>
- Pigg med pigg - Sponsing av et piggdekk og sykkelvårsjekk. Over 30 syklistene har byttet til piggdekk for første gang. Stor entusiasme fra sykkelbutikkene som har vært med.
- Aktiv på skoleveien - Start 4. april. Ansvarlige arrangør er her Aktiv Eiker. Vi har ca 8 000 påmeldte elever (tall fra før påske). Fokus i år er å se på før- og etter-effekten av tiltaket og samtidig se etter elever uten egen sykkel eller som i tillegg ikke kan sykle.
- Sykle til jobben - Start 19. april. Det er god påmelding i Buskerudbyområdet allerede, uten mye reklamering og avisstunt. Alle tre Reis smart-organisasjonene - Kongsberg Teknologipark, ASKO og Vestre Viken - er med i år. Godt sagt har laget promoteringsmaterieell spesielt for Buskerudbyen for sosiale medier.
- Jobbsykkelen.no: Prøv Eلسykkel-roadshow. Buskerudbyen har innledet et samarbeid med Jobbsykkelen.no, som er et samarbeid mellom Elbilforeningen og Syklistenes Landsforening. Målet er at flest mulig skal få prøve en elsykkel gjennom det de kaller «roadshow», slik at man kan (gjen)oppdage sykkel som et transportmiddel, er gjennomført og planlagt 9 roadshow til sammen i alle kommunene. Mer informasjon på: <http://jobbsykkelen.no/>

Miljøbusslinje i Buskerudbyen

I tiltaksplan belønningsmidler 2016 tiltaksnr 1.1.3 er det avsatt 1 mill. kr til prøveprosjekt med drift av elektriske busser. Brakar vil gjennomføre et prøveprosjekt med drift av 4-6 elektriske busser å linjene 5 og 51. Brakar har i dag hybridbusser i trafikk. Sammen med de elektriske bussene skal disse inngå i en «miljølinje».

Et forprosjekt som skal avklare teknologiske alternativer, finansieringsplan og et konkurransegrunnlag for anskaffelse av materieell er ferdig juni 2016. Parallelt med forprosjektet arbeider Brakar med å få plass et avtaleverk som sikre at dagens busspark kan gå over på mer fornybart drivstoff. Brakar vil trolig om kort tid inngå avtale som gjør at 84 % bussproduksjonen Drammen, Lier og Nedre Eiker kan gå på HVO¹ (Hydrogenert Vegetabilsk Olje). Dersom MAN godkjenner bruk av HVO, vil nær 100 % gå på dette drivstoffet.

Studietur til Trondheim

Til sammen 27 personer, av disse 14 folkevalgte, deltok på ATM-rådets studietur til

¹ Zeros posisjon på bruk av HVO (Hydrogenert Vegetabilsk Olje): *ZERO ber alle aktører om å etterspørre biodrivstoff fra andre råstoff enn PFAD (Palm Fatty Acid Destillate), for på den måten å bidra til en så rask utfasing av PFAD som mulig. Inntil gode alternativer er på plass, og under forutsetning av at det konsekvent etterspørres alternative råstoff, mener vi HVO med PFAD bør brukes fremfor å gå tilbake til fossilt drivstoff. Myndighetene må snarest endre klassifiseringen av PFAD.» Vår bussoperatør har sluttet seg til denne posisjonen.*

Trondheim 7. og 8. mars 2016. Hensikt med turen var å få kunnskap og erfaring med utbygging av et helhetlig transportsystem med veger, kollektivsatsing, sykkel-satsing og bomsystem gjennom Miljøpakke Trondheim. Programmet omfattet bl.a.

- Fakta om Miljøpakka – kort om organisering, tiltak og resultater v/ Henning Lervåg, leder i Miljøpakkens sekretariat
- De politiske prosessene – i forkant, underveis og framover v/ kommunalråd/formannskapsmedlem Jon Gunnes (V), og formannskapsmedlem Geirmund Lykke (Krf), Trondheim kommune
- Kommunikasjon som endrer holdninger v/ kommunikasjonsrådgiver Kristin Gjærevoll, Trondheim kommune
- Sykkelsatsing – mål, tiltak/resultater v /Ivar Arne Devik, leder i sykkelgruppa Trondheim kommune
- Kollektivsatsing – Mål/tiltak, kostnader ved drift, planer for superbuss v/samferdselsdirektør Erlend Solem, Sør Trøndelag fylkeskommune
- Bymiljøavtale – utfordringer framover v/fylkesordfører Tore Sandvik (Ap)

Presentasjonene fra møtene i Trondheim foreligger og det utarbeides en rapport fra turen som vil bli oversendt ATM-rådet.

Lokalisering av sekretariatet

Avtale med Statens vegvesen om leie av lokaler til kontorsted for Buskerudbysektariatet i første etasje Tollbugata 2, Strømsø torg, Drammen er under utarbeidelse. Det arbeides også med en videreføring av avtale mellom Buskerudbysamarbeidet og Øvre Eiker kommune om vertskapsfunksjon for fast ansatte i sekretariatet, regnskap for samarbeidsmidler, IKT-funksjon og arkivfunksjon.

Daglig leder Buskerudbysektariatet

Rolf-Helge Grønås (60) er ansatt som ny daglig leder for sekretariatet i Buskerudbysamarbeidet.

***Forslag til konklusjon:** Status tas til orientering*

Sak 20/16 Buskerudbypakke2

Hensikt

Behandle videre arbeid med forslag til BBP2 som grunnlag for forhandlinger med staten og politisk sluttbehandling og endelig kvalitetssikring av informasjonskampanjen.

Status i den politiske prosessen

I ATM rådet 29.02 ble adm. forslag til BBP2 av 29.02 lagt fram sammen med orientering om transportetatens grunnlagsdokument for NTP 2018-2029 som ble offentliggjort samme dag. Følgende vedtak ble fattet i ATM utvalget 04.03:

- 1) a) *Administrativt forslag til Buskerudbypakke2, anbefales behandlet i by-/kommunestyrene og fylkestinget i april 2016.*
b) *Til ATM utvalgets møte 29.04 jobbes ut et revidert forslag til hvordan bompunkt til Konnerud kan løses. I arbeidet inngår følgende momenter:*
 - *Rask realisering av Tilfart Konnerud, evt. også Tilfartsveg vest del 2*
 - *Tidspunkt for etablering og plassering av bompunkt*
- 2) *Det utarbeides felles saksframlegg for den politiske behandlingen av saken til by-/kommunestyre og fylkesting i april.*

- 3) *Forslag til Buskerudbypakke2 vedtatt i kommunestyre og fylkesting april 2016 legges til grunn for forhandlinger med staten*
- 4) *Forhandlingsresultatet legges deretter fram for endelig behandling i kommunestyre og fylkestinget*

Felles informasjonsmøte for formannskaps- og samferdselsutvalg ble avholdt den 04.04. Samme dag ble det gjennomført formelle møter i hovedutvalg for samferdsel og Øvre Eiker formannskap som anbefalte følgende overfor fylkestinget / kommunestyret:

1. *Administrativt forslag til Buskerudbypakke2 av 16.03.16. legges til grunn for forhandlinger med staten og utforming av en omforent Buskerudbypakke2 for lokalpolitisk sluttbehandling.*
2. *Det legges spesielt vekt på følgende:
Staten må prioritere jernbaneutbygging på strekningen Gulskogen – Hokksund, inkludert stasjonsutbygging i Mjøndalen og Hokksund, som muliggjør 2 tog i timen til Hokksund. Det foreslåtte busstilbudet realiseres før bommene settes opp og delfinansieres av bompenger.”*

Øvre Eiker kommunestyre vedtok saken enstemmig i sitt møte 04.04. Kommunestyrene i Lier (19.04) og Nedre Eiker (27.04) samt bystyret i Drammen (26.4) og fylkestinget (27./28.4) vil behandle BBP2 saken før ATM-utvalget 29.04.2016 med samme innstilling som ovenfor.

Etter møtet i ATM-utvalget 29.04. vil forslag til BBP2 av 16.03.16, sammen med vedlegg; kollektivnotat, trafikknotat og finansieringsnotat, oversendes Vegdirektoratet for kvalitetssikring i løpet av mai.

Status i det administrative arbeidet

Det er gjennomført et eget møte med Vegdirektoratet 05.04 for å avklare sentrale problemstillinger tilknyttet kvalitetssikring i Vegdirektoratet.

I adm. styringsgruppemøte 15.04 ble arbeid med BBP2 i forhold til forhandlinger med staten og sluttpolitisk behandling drøftet med anbefalinger i tråd med denne saken.

I tråd med forslagene til politiske vedtak som skal behandles før 29.04, skal forslaget til BBP2 av 16.03. legges til grunn for endelig omforent forslag som skal til politisk sluttbehandling i august/september. Det jobbes med “foredling” av BBP2 forslaget før omforent forslag til BBP2 legges fram for ATM-utvalget 15.06:

- Tydeliggjøre hvordan finansiering av kostnader til planlegging i BBP2 skal inngå
- Eventuell justering/supplement i tråd med kvalitetssikring i Vegdirektoratet (som skjer i løpet av mai)
- Utforming av kap.7 Samfunnsøkonomisk nytte
- Konkretisering av hensyn til statens KS2 kvalitetssikring (som skjer etter lokalpolitisk sluttbehandling)
- Supplement med forslag til likelydende vedtak som må lokalpolitisk fattes ved sluttbehandling
- Justeringer for tiltaksområde sykkel og gange, jfr. ATM-utvalgssak 16/16.

Tilleggsvurdering av tilfartsveier til Konnerud

I tråd med ATM-utvalget vedtak 04.03 er det utarbeidet tilleggsvurderinger tilknyttet tilfartveier til Konnerud inkl. vurdering av ytterligere forsering, tidspunkt for oppsetting av

bompunkt og plassering av bompunkt. Se vedlagte notat av 07.04 (vedlegg 3). Adm. styringsgruppe forslår at ATM-utvalget tar notatet til orientering.

Alternativt forslag til vegportefølje fra Statens vegvesen

Som en oppfølging av transportetatens forslag til grunnlagsdokument til NTP 2018 – 2027 av 29.02.2016, har Statens vegvesen utarbeidet et alternativt forslag til tiltaksportefølje for vegprosjekter i BBP2 (vedlegg 4).

Forslaget innebærer økte investeringskostnader for BBP2 med 800 mill kr. for Strømsåstunnelen (50 % statlig andel) og 400 mill. kr. for ny Holmenbru (50 % statlig andel). Forslag til tidspunkt for gjennomføring tilsier at Holmenbrua bygges i 2020-2021 og Strømsåstunnelen bygges i 2023-2025.

Konsekvensen av at Holmenbrua er foreslått å inngå i BBP2 vil i tillegg til investeringskostnadsbidraget (400 mill.kr.) gi økte rentekostnader fordi bygging er foreslått tidlig i pakkeperioden (2020-2021).

Da Strømsåstunnelen i NTP grunnlaget er foreslått forskjøvet ut i tid (2 år) med ferdigstilling i 2025, vil dette innebære at både Tilfart Konnerud og Tilfartsveg vest del 2 må ferdigstilles samtidig i 2023 (for å opprettholde tidspunkt for ny vei til Konnerud i 2023). Dette vil føre til økte rentekostnader i tillegg til økte investeringskostnader (800 mill.) og tilhørende rentekostnader for Strømsåstunnelen. Som det fremgår av Statens vegvesens notat vil bomsatsen måtte økes fra ca 35 kr til ca 41 kr dersom alle kostnader for Svvs alternative forslag skal dekkes av bompenger.

Muligheter for finansiering/inndekking av økte kostnader dersom staten skulle fastholde det som nå er foreslått i grunnlaget til NTP:

1. Redusere øvrige tiltak i BBP2
2. Økt bomsats
3. Økte statlige belønningsmidler
4. Trekke inn Bymiljøavtale og statlige bymiljømidler som en del av finansieringen

For eventuelt ikke å tape tid i den formelle prosessen før utarbeidelse av Stortingsproposisjon om bompenger, legger Statens vegvesen opp til en parallell kvalitetssikring i Vegdirektoratet av sitt alternativ.

Notatet fra Statens vegvesen legges ved til informasjon uten realitetsbehandling i ATM-utvalget.

Forhandlinger med staten

Grunnlaget for forhandlinger med staten er de felles politiske vedtak i kommunestyre og fylkesting som fattes i løpet av april. Forutsatt disse vedtakene, vil målet for forhandlingene være å få gjennomslag for følgende:

1. Jernbanesatsing for to tog i timen til Hokksund senest innen 2025.
2. 100 % statlig fullfinansiering av Holmenbrua.
3. 100 % statlig fullfinansiering av Strømsåstunnelen

For forhandlingene med staten foreslås utarbeidet et administrativt grunnlag hvor blant annet følgende inngår:

- a) Supplering av det faglige grunnlaget for jernbanesatsing mellom Drammen og Hokksund.
- b) Underlag for hvorfor Holmenbrua bør 100 % statlig finansieres, blant annet følgende:
 - Dette er et nytt prosjekt som ikke inngår i Samferdselsdepartementets KS1 brev av mai 2015 hvor føringene for videre arbeid med BBP2 ble fastsatt.
 - Tiltaket er en fornyelse av en eksisterende riksveibru.
- c) Underlag for hvorfor Strømsåstunnelen bør 100 % statlig finansieres, blant annet følgende:
 - Formuleringen i KS1 brev av mai 2015 er vurdert å inneholde en føring om at statlige midler til Strømsåstunnelen er statens bidrag til veiprosjekter i BBP2.

Informasjonskampanje

Den vedtatte informasjonskampanjen for Buskerudbypakke2 skal etter planen gjennomføres 9.-27. mai. Under ATM-utvalgets møte blir animasjonsfilmen presentert. I tillegg blir utkastet til informasjonsbrosjyre, som skal distribueres til samtlige husstander i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker ettersendt i begynnelsen av uke 17.

Animasjonsfilmen blir vist på KinoCity ved samtlige forestillinger i hele kampanjeperioden. I tillegg blir den spredt i sosiale medier. For å nå ut til flest mulig av innbyggerne med innholdet i filmen er det avgjørende at både Buskerudbysamarbeidets partnere og ATM-utvalgets medlemmer bidrar til å spre filmen i sosiale medier.

Videre prosess

Forslag til videre prosess for endelig omforent forslag til BBP2:

- April: Det bes om møte med samferdselsdepartementet for å etablere felles rammer for videre drøftinger
- Mai: Kvalitetssikring i Vegdirektoratet
- 12.05 Adm. ledermøte med Vegdirektoratet
- 13.05 Adm. styringsgruppe
- Innen 29.05. Ønsket møte med samferdselsministeren
- 29.05 ATM-utvalg
- Mai/juni: Møte med Buskerudbenken
- 03.06 Adm. styringsgruppe
- **Ca.06.06. Forslag til omforent BBP2 sendes ut**
- 13.06 ATM-rådsmøte
- 15.06 ATM-utvalgsmøte
- August/september lokalpolitisk sluttbehandling:
 - 22.08 om kvelden: Felles informasjonsmøte overfor formannskap og samferdselsutvalg
 - Sluttbehandling i løpet av august/september i kommunestyre og fylkesting

Administrativ styringsgruppe foreslår følgende konklusjon:

1. Foreliggende grunnlag i form av forslag til BBP2 av 16.03 og kommunestyre-/fylkestingsvedtak i april legges til grunn for forhandlinger med staten.

2. *Notat fra Statens vegvesen datert 07.04 med beskrivelse av alternativ vegportefølje i BBP2 tas til orientering.*
3. *Notat med tilleggsvurderinger for tilfartstveger til Konnerud datert 07.04 tas til orientering.*
4. *Angitt prosess i saken legges til grunn for det videre arbeidet med Buskerudbypakke2.*

Sak 21/15 Eventuelt

Vedlegg 1

Møtereferat ATM-utvalget Møte nr. 2/16 - 04.03.2016	
Tilstede	<p>ATM-utvalget: Tore Opdal Hansen, ordfører, Drammen kommune (leder) Roger Ryberg, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune (nestleder) Hans Kristian Sveaas, varaordfører, Øvre Eiker kommune Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Gunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommune Kari Anne Sand, ordfører, Kongsberg kommune Kjell Inge Davik, regionvegsjef, Statens vegvesen Region sør Anita Skauge, direktør strategi og samfunn, Jernbaneverket Inger Kammerud, prosjektleder, Jernbaneverket Runar Schau Carlsen, assisterende fylkesmann, Fylkesmannen</p> <p>Fra administrasjonen: Georg N. Smedhus, fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune Hans Petter Christensen, rådmann, Lier Kommune fra kl 10:00 Synnøve Tovsrud, kommunalsjef, Lier kommune til kl 10:00 Trude Andresen, rådmann, Øvre Eiker kommune Siri Marie Skøien, kommunalsjef, Nedre Eiker kommune Wenche Nedberg Grindrud, rådmann, Kongsberg kommune Astri Taklo, avdelingsdirektør, Statens vegvesen region sør Karl Sandsmark, Styrings- og strategistab, Statens vegvesen region sør</p> <p>Fra sekretariatet: Tore Askim, prosjektsjef Gun Kjenseth, prosjektleder by-/ og stedsutvikling Tor Atle Odberg, prosjektleder samferdsel Jomar Lygre Langeland, prosjektleder areal og transport</p>
Forfall	Helen Bjørnøy, fylkesmann i Buskerud Sjur Helseth, regiondirektør, Strategi og samfunn øst, Jernbaneverket
Møtested	Formannskapssalen, Drammen rådhus, Drammen

Innkalling og dagsorden godkjent.

Sak 8/16 Referat fra møte nr. 1/16

Konklusjon: Referatet godkjent

Sak 09/16 Jernbaneutvikling Drammen – Kongsberg

Direktør i Jernbaneverket Anita Skauge orienterte om transportetatens arbeid med forslag til Nasjonal Transportplan 2018-29. Det er mange prosjekter og mange hensyn som skal tas. NTP er nå bygd opp på en annen måte der politisk prioritering vil bli tydeligere. Fagetatens

rapport inneholder kun tabeller med rangering etter ulike kriterier. Ytre del av InterCity-satsingen og Kongsbergbanen (Drammen – Kongsberg) kom under streken på denne rangeringen. JBV vil ha fullt trøkk på å jobbe videre med plangrunnlaget for Kongsbergbanen. Dersom det er effekter og faglig grunnlag som ikke er ivaretatt kan dette suppleres i det videre arbeidet fram mot Stortingsbehandling. I arbeidet med rutemodell 2027 er hensettingsareal og driftsbaser en stor utfordring.

Kommunene og fylkeskommunen uttrykte skuffelse og frustrasjon over at jernbanen som hovedstamme i kollektivtransportsystemet i Buskerudbyen ikke er ivaretatt i transportetatens anbefalinger for investeringer i perioden 2018-29. Buskerudbyområdet er et av byområdene med forventet sterkest befolkningsvekst framover og hvor jernbanen har en sentral rolle i å nå nasjonale mål. Får en ikke på plass høyere frekvens og bedre togtilbud på Kongsbergbanen, kan det bli svært vanskelig å legge til rette for denne veksten.

Lokale myndigheter satser på en flerkjernet utvikling langs jernbanen i tråd med vedtatt regional areal- og transportplan og i tråd med nasjonale retningslinjer. Det blir vanskelig når statlige myndigheter ikke følger opp.

Kommunene og fylkeskommunen var enige om å bruke det mulighetsrommet som er fram til Stortingsbehandlingen av Nasjonal Transportplan.

Felles initiativ fra kommunene og fylkeskommunen

2. Innspill til Nasjonal transportplan 2018 -2029. Her kan være flere felles innspill om jernbane bla.
 - d) oppfølging av tidligere felles innspill om to tog i timen, i første omgang midler til bygging av tilstrekkelig infrastrukturiltak for rask realisering av to tog i timen til Hokksund
 - e) få omtale av videre planlegging/strategi for utvikling Hokksund – Kongsberg
 - f) få omtale og videre strategi for utvikling av ny Lierstranda stasjon.

Felles innspill ivaretas som en del av sak 10/16 (se nedenfor)

3. Innspill til Jernbaneverkets utredning Hokksund – Kongsberg etter at den er ferdig i mai 2016. Forslag behandles i ATM-utvalget i juni eller august/september.

Konklusjon: Saken drøftet og angitte felles initiativ igangsettes.

Sak 10/16 Felles uttalelse Nasjonal Transportplan 2018-29

De statlige transportetatens og Avinors faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018 -2029 ble lagt fram 29. februar. Flere forutsetninger i det lokale arbeid med Buskerudbypakke 2 er ikke ivaretatt i tilstrekkelig grad. Det ble presisert et en felles uttalelse vil omfatte kommunene og fylkeskommunen, ikke de statlige etatene.

Konklusjon:

1. Det avgis en felles uttalelse som behandles på ATM-utvalgets neste møte. I arbeidet med felles uttalelse inngår jernbanetiltak i Buskerudbyen, riksveiene Holmenbrua og Strømsåstunnellen, øvrige forhold til Buskerudbypakke 2 og bymiljøavtale.
2. Det legges opp til en politisk prosess for å bidra til at den felles uttalelsen blir ivarettet på best mulig måte. Forslag til prosess legges fram i neste møte.

Sak 11/16 Indikatorer Buskerudbypakke2 og bymiljøavtale

Konklusjon: Indikatorer for rapportering til nasjonale myndigheter om måloppnåelse i Buskerudbypakke2 og bymiljøavtale fastsettes i tråd med saken.

Sak 12/16 Status

- Møte med samferdselsministeren vedrørende arbeidet med revidert BBP2
- Møte med Buskerudbenken
- Årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2015
- Studietur til Trondheim
- Innspill til planprogram kommunedelplan Rosenkrantzgate
- Buskerudbysamarbeidets innbyggerundersøkelse - Hovedresultater presenteres i ATM-utvalget fredag 29. april.

Konklusjon: Status tas til orientering

Sak 13/16 Buskerudbypakke2

Mulige konsekvenser av de statlige transportetatenes og Avinors faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018 - 2029 fremgår ikke av utsendt saksdokument da NTP forslaget forelå etter at saksdokumentet ble sendt ut.

NTP forslaget vurderes i stor grad å kunne påvirke det videre arbeidet med BBP2:

Riksveiprosjekter forutsatt delfinansiert gjennom BBP2

- Holmenbrua foreslås bygget i perioden 2018 - 2021 med 50 % delfinansiering av bompenger fra BBP2. Dette utgjør 400 mill.kr.
- Strømsåstunnellen foreslås bygget i perioden 2024 - 2029 med 50 % delfinansiering av bompenger fra BBP2. Dette utgjør 800 mill.kr.
- Samlet forutsetter forslaget til NTP at bominntektene må økes med 1,2 mrd. i forhold til det administrative forslaget til BBP2.

Jernbanetiltak ikke prioritert slik som forutsatt i arbeidet med BBP2:

- Oppgradering av Mjøndalen stasjon er først prioritert i perioden 2024 – 2029. Dette under forutsetning av middels eller høy ramme.
- Oppgradering av Hokksund stasjon er ikke prioritert, heller ikke gitt omtale.
- Dobbeltsporutbygging Gulskogen – Hokksund (også som grunnlag for videre utbygging mot Kongsberg) med iverksetting av to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund er ikke foreslått prioritert i NTP-perioden 2018-2029.
- Lierstranda stasjon er ikke gitt omtale

Satsing på økt busstilbud i prioriterte byområder anbefales:

- Drift buss anbefales å kunne delfinansiert med statlige belønningsmidler og bompenger.

Videre prosess med Buskerudbypakke 2 ble drøftet.

Fra Øvre og Nedre Eiker ble det påpekt at de var godt fornøyd med det administrative forslaget til Buskerudbypakke2 før transportetatens forslag ble lagt fram. Det blir vanskelig å fatte bindende vedtak om bompengefinansiering uten en viss sikkerhet for utvikling av jernbanetilbudet til Hokksund, ombygging av Mjøndalen og Hokksund stasjon. Det er behov for avklaringer med staten før det kan gjøres videre lokalpolitiske vedtak, ble det uttrykt. Øvre Eiker understreket behovet for sikkerhet om opprettholdelse av Vestfossen og Darbu stasjoner.

De andre kommunene og fylkeskommunen var enige i at anbefalinger i forslag til Nasjonal Transportplan og tiltakene i Buskerudbypakke2 ikke henger helt sammen. Men det er viktig å fortsette prosessene og komme fram til lokal enighet, slik at en kan framstå samlet overfor nasjonale myndigheter og ikke mister mulighetene til å få gjennomført en bypakke og forhandle om bymiljøavtale.

Med bakgrunn i drøftingene ble rådmennene bedt om å komme med nytt forslag til konklusjon i møtet. Følgende ble foreslått:

1. *Administrativt forslag til Buskerudbypakke2, justert med innspill i møtet, anbefales behandlet i by-/kommunestyrene og fylkestinget i april 2016.*
2. *Det utarbeides felles saksframlegg for den politiske behandlingen av saken.*
3. *Forslag til Buskerudbypakke2 vedtatt i kommunestyre og fylkesting april 2016 legges til grunn for forhandlinger med staten*
4. *Forhandlingsresultatet legges deretter fram for endelig godkjenning i kommunestyre og fylkestinget*

Det ble lagt fram kommunevise innspill til administrativt forslag til BBP2:

Lier:

- Det er ønskelig med høyere bussfrekvens til Tranby enn til Sjøstad/Syilling om en må prioritere.
- Når det gjelder formuleringer om kollektivknutepunktet på Lierstranda var det ønskelig med en justering/ konkretisering.
- Statlige enkeltprosjekter der Buskerudbypakke2 setter av midler til delfinansieres bør omtales i pakke.

Drammen

- Det bes om et revidert forslag til hvordan bompunkt til Konnerud kan løses.
- Utvikling av Rosenkrantzgate. E 134 og tilfartsveg vest er viktig, den må bygges før det skjer en omdefinering av hele Rosenkrantzgate.

Ordfører i Drammen og fylkesordfører fremmet følgende felles forslag:

Det bes om et revidert forslag til hvordan bompunkt til Konnerud kan løses. I arbeidet inngår følgende; Rask realisering av tilfartsveg Konnerud og evt. avfart Drammen, tids-punkt for etablering og plassering av bompunkt.

Planlagt videre politisk behandling

- 16.mars. Utsendelse av felles saksfremlegg og justert adm. forslag til Buskerudbypakke 2 til kommunene og fylkeskommunen.
- Innen 18.mars. Innkalling til formannskapsmøter / samferdselsutvalgsmøte 04.04.16 med utsendelse til de folkevalgte. Innkalling skjer på ordinær måte fra de 5 politiske sekretariatene.
- 04. april. Kl. 17.00 i fylkeshuset. Behandling i formannskapsmøter / samferdselsutvalgsmøte.
Del 1. Felles gjennomgang for alle 5 politiske utvalg
Del 2. etterfølgende formelle møter i egne rom i fylkeshuset.
- Innen 29. april By-/kommunestyre og fylkestingsbehandling
 - 06.04. Øvre Eiker kommunestyre
 - 19.04. Lier kommunestyre
 - 26.04. Drammen bystyre
 - ? Nedre Eiker kommunestyre
 - 27. og 28.04. Buskerud fylkesting
- 29. april Behandling i ATM-utvalget

Konklusjon:

- 5) a) *Administrativt forslag til Buskerudbypakke2, anbefales behandlet i by-/kommunestyrene og fylkestinget i april 2016.*
b) *Til ATM utvalgets møte 29.04 jobbes ut et revidert forslag til hvordan bompunkt til Konnerud kan løses. I arbeidet inngår følgende momenter:*
 - *Rask realisering av Tilfart Konnerud, evt. også Tilfartsveg vest del 2*
 - *Tidspunkt for etablering og plassering av bompunkt*
- 6) *Det utarbeides felles saksframlegg for den politiske behandlingen av saken til by-/kommunestyre og fylkesting i april.*
- 7) *Forslag til Buskerudbypakke2 vedtatt i kommunestyre og fylkesting april 2016 legges til grunn for forhandlinger med staten*
- 8) *Forhandlingsresultatet legges deretter fram for endelig behandling i kommunestyre og fylkestinget*

Sak 14/15 Eventuelt

Vedlegg 2

Utdrag fra [grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan 2018 – 2029](#)

Vekst i befolkning og økonomi gir økt behov for transport. Dette må gjøres på en sikker og miljøvennlig måte. 30 % vekst i godstransport.

Økonomiske rammer (milliarder kroner):

Lav	NTP 2014-23	Basis	Middels	Høy
574	664	716	860	932

Prioriterte områder og føringer:

Nye Veier AS, Drift/vedlikehold, Etterslep, Bundne prosjekter, Øvrige poster, Bymiljøavtaler/ belønningsordning.

Til nye investeringer (milliarder kroner): Lav ramme: 0; NTP, Basis ramme 13, Middels ramme 69, Høy ramme 129.

Temautredninger som er gjennomført:

- Klimastrategi
- Langsiktig jernbanestrategi
- Ferjefri E-39
- Framdriftsplan for InterCity-utbygging
- Motorvegplan
- Framtidig kapasitet på Oslo lufthavn
- Ny lufthavn i Bodø

Korridorene i NTP - relevant for Buskerudbyen

2. Oslo – Ørje/Magnor med tilknytninger (E16, rv 35)
3. Oslo – Kristiansand – Stavanger med tilknytninger (rv 23)
5. Oslo – Bergen m/tilknytninger (E134, Rv 7, Rv 52)

Foreslåtte investeringer i korridorene:

Korridor 2 (E16, Rv 35):

Rv 35 Åmot – Vikersund (NN/B*=0,43) alle rammer 580 mill.
RV 35 Hokksund – Åmot (NN/B*=-0,27) Høy ramme 3700 mill.
Godstiltak

* NN/B = Netto nytte per budsjettkrone

Korridor 3 (E18, Rv 23)

Drammen – Kobbervikdalen (Bundne) alle rammer 7390 mill.
Drammen – Gulsbogen (Bundne) alle rammer 2465 mill.
Rv 23 Dagslett – Linness (Bundne) alle rammer 840 mill.
Rv 23 Oslofjordforbindelsen trinn 2 (Bundne) 1600 mill.
RV 23 Linnes – Kryss E18 (NN/B=-0,39) høy ramme 680 mill.
Rv 282 Holmenbrua alle rammer 380 mill.
Innseiling Drammen høy ramme 153 mill.

Korridor 5 (E16, E134, Rv 7, Rv 52)

Ringeriksbanen (Bundne) alle rammer 10000 mill.
E 134 Damåsen – Saggrenda (Bundne) alle rammer 450 mill.
E 16 Bjørum – Skaret (Bundne) alle rammer 1950 mill.
E 16 Skaret – Hønefoss (Bundne) basis ramme 3000 mill., middel og høy ramme 5400 mill.

E 134 Saggrenda – Elgsjø (BB/N=0.09) middels og høy ramme 1300 mill.

E 134 Strømsåstunnelen Nytt tunnellop (BB/N=-0,01) høy ramme 800 mill.

I tillegg vil det gjennomføres:

- Tiltak på Drammen og Mjøndalen stasjon som en del programområdene
- Tiltak som en del av godsstrategien

Byområdene

- Nullvekstmålet for personbiltrafikk videreføres
- Gjelder for 9 store byområder som er aktuelle for bymiljøavtaler
- Gjennomgangstrafikk og nærings/nyttetraffic holdes utenom
- Målet bør også utvides til andre byområder med like utfordringer
- Gående, syklende og kollektivtrafikk må prioriteres i utbyggingen av transportinfrastruktur

Bymiljøavtaler

- Aktuelt for de 9 store byområdene
- Tas utgangspunkt i bypakkene
- Valg av virkemidler tilpasset lokalt
- Rammeverk omtalt i NTP 14-23 og ytterligere konkretisert i brev fra Samferdselsdepartementet av 2. juni 2014
- Ved inngåelse av bymiljøavtale forplikter partene årlig å rapportere på;
 - Personbiltrafikk
 - Transportmiddelfordeling
 - CO₂ utslipp
 - Arealbruk
 - Parkering
- Trafikkutvikling er styringsindikatoren
- Måloppnåelse innen avtaleperiodens utløp, men med årlig oppfølging
- Interkommunale eller regionale areal- og transportplaner skal legges til grunn
- KMD arbeider med et rammeverk for byutviklingsavtaler
- Etatene foreslår avsatt 66,5 mrd nok til bymiljøavtalene i middels og høy ramme. En økning på 60 % fra forrige NTP.
- Det anbefales at rammeverket endres slik at en del av midlene kan gå til investeringer i kollektiv, gang- og sykkeltiltak på riks-, fylkes- og kommunale veier, for å sikre helhetlige transportårer
- Statens må ta et større ansvar for finansiering av drift av kollektiv
 - Økt rammetilskudd
 - Belønningsmidler
 - Bruk av bompenger til drift av kollektiv

Sikrere og mer effektive reiser til fots og på sykkel

- Kan ta en stor del av veksten
- Kreves gode og målrettede tiltak
- Sammenhengende sykkelvegnett
- Transportetatene foreslår 100 % statlig finansiering av ekspress-sykelveger
- I Buskerudbyen; - E134 Gulskogen - Mjøndalen

Smart, effektiv og enkel kollektivtransport

- Flere over på kollektiv på reiser over 3 km
- Raskere, forutsigbar, oftere og enklere
- Prioritet i trafikken
- Egne traseer
- Knutepunktutvikling og sammenheng med areal og transportplan
- Samordnet og enkelt billetteringsystem

- Enkelt system for avregning må etableres så raskt som mulig

Innfartsparkering

- 12-15000 er planlagt i de 9 store byområdene
- Lengste delen av reisen med kollektivtransport
- Attraktive sykkelparkeings-plasser

Virkemidler for å regulere personbiltrafikk

- Incentiver for rask overgang til nullutslippsbiler
- Bedre utnyttelse av kapasitet i transportsystemet
 - Tidsdifferensierte bomtakster
 - Økt samkjøring
 - Tiltak for å motivere for mer sykling og gåing
- Incentiver for lav og nullutslippskjøretøyer
 - Prisdifferensiering utfra utslippsnivå
 - Kollektiv prioritet i kollektivfelt
 - Samkjøring

Luftkvalitet og støy

- Avgiftspolitikken påvirker kjøretøys utslipp av No_x
- EURO VI innføring på tunge kjøretøyer og busser meget effektiv
- Tiltak svevestøv
 - Piggdekkavgift
 - Hastighet
 - Støvbinding og fjerning
- Landstrøm for skipstrafikk
- Tett samarbeid med kommuner om støytiltak

ITS for bærekraftig utvikling

- Mer effektiv utnyttelse
- Kombinasjon med forenklet billettering
- Samordning
- Bedre køutfordringer
- Bedre godsdistribusjon

Vedlegg 3

Notat om tilleggsvurderinger for tilfartsveger til Konnerud-Buskerudbypakke2

Forslag: 07.04.2016

1. Bakgrunn

1.1 Hensikt med notatet

Notatet gir informasjon om alternativer knyttet til gjennomføring av Tilfartsveiene til Konnerud i forbindelse med foreliggende forslag til Buskerudbypakke 2, datert 16.03.2016 etter vedtak i ATM-utvalget 04.03. ATM-utvalget vedtok i møte 04.03 at:

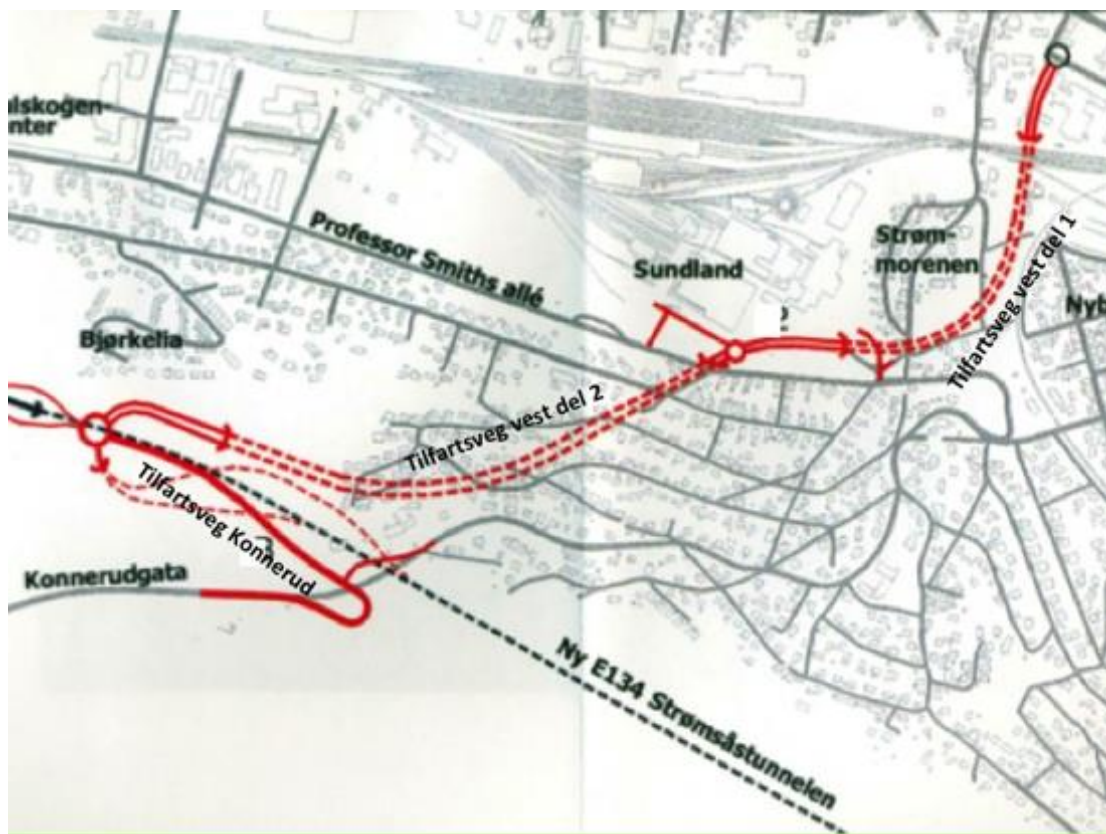
- *"Adm. forslag til BBP2 av 29.02 anbefales behandlet i by- og kommunestyre og fylkesting i april 2016*
- *Til ATM utvalgets møte 29.04 jobbes ut et revidert forslag til hvordan bompunkt til Konnerud kan løses. I arbeidet inngår følgende momenter:*
 - *Rask realisering av Tilfart Konnerud, evt også Tilfartsveg vest del 2*
 - *Tidspunkt for etablering og plassering av bompunkt"*

1.3 Sammendrag

Notatet er utarbeidet på bakgrunn av vedtak i ATM-utvalget 04.03 og viser konsekvenser av rask realisering av Tilfartsveg Konnerud og Tilfartsveg vest del 2 inkludert alternative tidspunkt og plassering av bompunkt.

Raskest mulig realisering av Tilfartsveg Konnerud og Tilfartsveg vest del 2 er i 2022 og en slik forsering av utbyggingstidspunkt ift adm. forslag av 29.02 øker rentekostnadene i bypakka med ca 360 mill. Dersom etablering av bompunktet i Konnerudgata utsettes med to år til byggestart i 2020 utgjør tapte bompenginntekter og økte rentekostnader ca 100 mill og en utsettelse til etter ferdigstillelse i 2023 koster ca 250 mill. En raskest mulig utbygging i kombinasjon med utsettelse av etablering av bompunkt til ferdigstillelse av veg vil gi økte kostnader i størrelsesorden 600 mill for BBP2.

En raskest mulig utbygging vil i tillegg til å gi vesentlige økte rentekostnader utfordre samferdselsdepartementets KS2 (ekstern kvalitetssikring) prosess siden plangrunnlag og kostnadsberegninger ikke vil tilfredsstille kravene for større prosjekter. Erfaringene fra KS2-prosessene med bypakkene i Grenland og Nedre Glomma er at BBP2 risikerer å bli delt opp i faser. Bypakke Nedre Glomma ble fremmet med en tiltaksportefølje på 11 mrd men endte opp med en "bypakke fase 1" på 1,2 mrd kr.



Kartillustrasjon for Tilfartsveger

	Adm. forslag av 16.03. Anbefalt av ATM-utvalget	Alternativ 1* Tilfart Konnerud med Strømsåstunnel	Alternativ 2 Tilfart Konnerud med Tilfartsveg vest del 2
Vegprosjekt	Tilfartsveg Konnerud	Tilfartsveg Konnerud	Tilfartsveg Konnerud og tilfartsvei vest del 2
Byggestart	2022	2020	
Ferdigstillelse	2023	2021	2022
Tilleggs kostnad ved etablering av bom fra 2018 som øvrige bompunkt.		0 kr.	360 mill.kr.
Bompunkt plassering	Konnerudgt.	Konnerudgt.	Konnerudgt.
Tilleggs kostnad ved etablering av bom fra byggestart	Ikke anbefalt	100 mill.kr.	460 mill.kr.
Bompunkt plassering		Konnerudgt.	Konnerudgt.
Tilleggs kostnad ved etablering av bom etter ferdigstillelse	Ikke anbefalt	200 mill.kr.	610 mill.kr.
Bompunkt plassering		Tilfartsveg Konnerud og stenging av Konnerudgt. for biler	Tilfartsveg Konnerud og stenging av Konnerudgt. for biler

*Forutsetter ytterligere forsert bygging av ny Strømsåstunnel ut over anbefalt forslag.

2. Adm. forslag til BBP2 av 16.03

I det adm. forslaget til BBP2 av 16.03 er det foreslått etablering av bompunkt i Konnerudgata ovenfor nytt framtidig kryss med ny Tilfartsveg Konnerud. Bompunktet er foreslått etablert i 2018 samtidig med resten av bomsystemet i BBP2 slik det normalt gjøres i bypakker.

Når ny Tilfartsveg Konnerud og Tilfartsveg del 2 er bygget flyttes bompunkt til ny Tilfartsveg Konnerud og eksisterende Konnerudgata gjøres om til ren kollektivgate stengt for biltrafikk.

Tabellen under viser det administrative forslaget til tiltaksportefølje for BBP2 av 16.03.2016 hvor Tilfartsveg Konnerud er ferdig i 2023 samtidig som Strømsåstunnelen.

ALT: ADM. FORSLAG 29.02	Fire første år				Neste fire år				Neste fire år			
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Tilfartsveg vest del 1	20	40	230	230	230							
Strømsåstunnelen												
Tilfartsveg vest del 2				15	20	40	400	400	500			
Tilfart Konnerud		10	30		170	170						
Ny Svelvikvei i ny trase						25	40	230	230			
Fire felt i Bjørnstjerne Bjørnsonsgate del II					10	30	120	120	120			
Rosenkrantzgate del 1, 2 og 3		15	35		355	375	330	350	325	325		
Solumstrand-Rundtom (utbedring eksisterende trase)				15	25	230	230					

I det adm. forslaget til BBP2 av 29.02 står det at "Det er tatt økonomisk høyde i det administrative forslaget for at Tilfartsvei Vest del 2 kan bygges før Tilfart Konnerud.". Det er dette som brukes som referanse i vurdering av de økonomiske konsekvensene i notatet.

3. Mulige alternative løsninger for realisering av tilfartsveger til Konnerud

3.1 Alternativ 1. Tidligst mulig utbygging av både Tilfartsveg Konnerud og Strømsåstunnell

Tilfartsvei Konnerud: Byggestart 2020 med ferdigstilling i 2021 samtidig med ferdigstilling av ny Strømsåstunnell.

Alternative tidspunkt for etablering av bompunkt:

- Bompunkt etableres i **2018** (som øvrige BBP2 bompunkt) .
- Bompunkt etableres ved byggestart i **2020**. Reduserte bompenginntekter i to år på ca. 100 mill.kr.
- Bompunkt etableres etter ferdig bygd vei dvs. **2022**. Tapte bompenginntekter i 4år utgjør ca. 200 mill.kr.

Reduserte bompenginntekter må dekkes enten av reduserte tiltak i Drammen eller økte bomtakster for alle bompunkt i BBP2. Alternativet forutsetter en forsert framdrift for ny Strømsåstunnell med oppstart bygging i 2019.

Rekkefølgen på tiltakene er vist i tabellen under.

ALT: "Konnerudløsning avhengig av rask Strømsåstunnel"	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Tilfartsveg vest del 1	20	40	230	230	230										
Strømsåstunnellen	-2														
Tilfartsveg vest del 2	-1			35	40	400	400	500							
Tilfart Konnerud	-2	10	30	170	170										

3.2 Alternativ 2. Tidligst mulig utbygging av både Tilfartsveg Konnerud og Tilfartsvei vest del 2 (fra Sundland til E134) uavhengig av tidspunkt for bygging av ny Strømsåstunnell

Det legges til grunn at Tilfartsveg Konnerud og Tilfartsveg vest del 2 kan bygges uavhengig av byggetidspunkt for Strømsåstunnelen men da med bare ramper mot Mjøndalen for kryss med E134.

Statens vegvesen har i vedlagte epost av 11.03 skissert tre mulige løp for fremdrift omtalt vedlegg. Tidligste mulige realisering av Tilfart Konnerud og Tilfartsveg vest del 2 er sommeren 2022. Fremdriften forutsetter at penger til byggeplanlegging er på plass med en gang reguleringsplanen er vedtatt og at byggeplanlegging foregår med reguleringsplanlegging underveis. Statens vegvesen anbefaler at realisering i 2023 med overlapp mellom reguleringsplan og byggeplan legges til grunn.

Justert tiltaksportefølje

Tabellen under viser justert adm forslag til tiltaksportefølje med raskest mulig utbygging av Tilfartsveg Konnerud og Tilfartsveg vest del 2. Dette innebærer:

- Tilfartsveg vest del 2 kan tidligst ferdigstilles i 2022 dvs en forsering med 4 år ift adm. forslag av 16.03.
- Tilfart Konnerud kan tidligst ferdigstilles i 2022 dvs en forsering med 1 år ift adm. forslag av 16.03.

ALT 0: Justert ADM. FORSLAG 29.02 etter ATM 04.03	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Tilfartsveg vest del 1	20	40	230	230	230							
Strømsåstunnelen												
Tilfartsveg vest del 2	-4	35	40	400	400	500						
Tilfart Konnerud	-1		10	30	170	170						
Ny Svelvikvei i ny trase						25	40	230	230			
Fire felt i Bjørnstjerne Bjørnsonsgate del II					10	30	120	120	120			
Rosenkrantzgate del 1, 2 og 3			15	35	355	375	330	350	325	325		
Solumstrand-Rundtom (utbedring eksisterende trase)				15	25	230	230					

Konsekvenser for finansiering

Justert tiltaksportefølje i kap 3.2.1 med forsert framdrift for Tilfartsveg vest del 2 og Tilfart Konnerud (ift adm forslag 16.03) gir ca 360 mill i økte rentekostnader.

3.3 Tidspunkt for etablering av bompunkt for Tilfartsveg Konnerud

Konsekvenser av alternative tidspunkt for etablering av bompunkt på Tilfartstveg Konnerud basert på justert tiltaksportefølje i kap 3.2.1 over er vist i tabellen under.

Tidspunkt	Økte rentekostnader
Alt A: Etablering av bompunkt ved tidligste byggestart sommeren 2019	Ca 100 mill
Alt B: Etablering av bompunkt tidligste ferdigstilling sommeren 2022	Ca 250 mill

I alternativ B vil de total kostnadsøkning som følge av forsert utbygging og utsatt etablering av bompunkt samlet utgjøre ca 610 mill som foreslås dekket inn gjennom reduserte tiltak eller økte bompengesatser.

4 Alternativ plassering av bompunkt for Tilfartsveg Konnerud

To hovedalternativer til plassering av bompunkt i Konnerudgata er vurdert.

Alternativ 1: Tilfartsveg Konnerud

Plassering av bom på Tilfartsveg Konnerud når denne og Tilfartsveg vest del 2 er ferdigstilt sommeren 2022. Dette forutsetter:

- a) Etablering tidligst sommeren 2022
- b) Alt 1: Eksisterende Konnerudgate stenges for biltrafikk
- c) Alt 2: Ekstra bompunkt i Konnerudgata evt kombinert med stengning for bil i rush

Alternativ 2: Tilfartsveg vest del 2 ved Sundland

Plassering på Sundland ved tunnelåpning for Tilfartsveg vest del 2 når denne og Tilfart Konnerud er ferdigstilt tidligst sommeren 2022. Dette forutsetter:

- a) Etablering tidligst sommeren 2022
- b) Eksisterende Konnerudgate stenges for biltrafikk
- c) Strømsåstunnel ikke ferdigstilt
- d) Etter ferdigstilling av Strømsåstunnelen må ekstra bompunkt etableres på Tilfartsveg Konnerud
- e) Bompunktet kan legges ned når d) er gjennomført

Alternativ 2 vil etter Statens vegvesens foreløpige vurdering være svært krevende å gjennomføre uten å lempe på kravene til etablering av bompunkt.

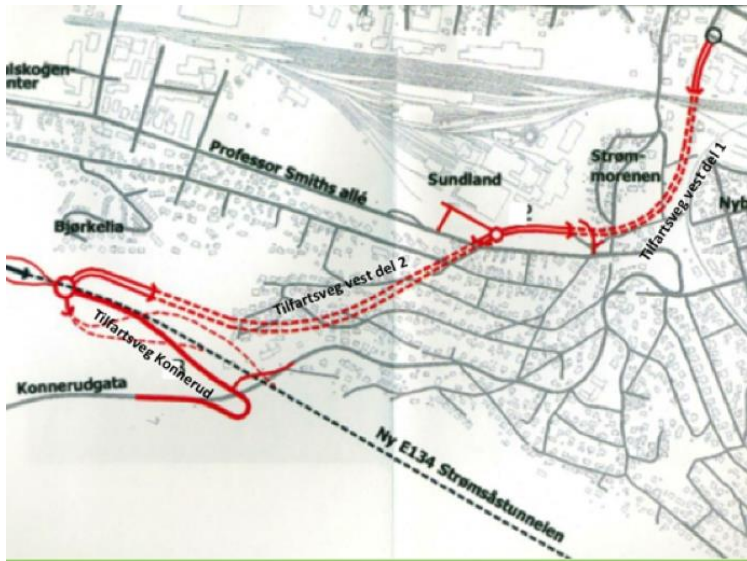
5 Tilleggsvurdering for KS2

En forsert tiltaksportefølje som vist i kap. 3.2.1 vil være krevende å få godkjent i KS2 prosessen som er Finans- og samferdselsdepartementets eksterne kvalitetssikring av større prosjekter (>750 mill) som BBP2 må i gjennom før den kan fremmes for Stortinget. Spesielt krevende er dette for prosjekter som iverksettes i første 4-års periode. I KS2 prosessen stilles det krav til godkjent reguleringsplan med kostnadsberegninger +/- 10%. Dette vil ikke kunne foreligge for Tilfartsveg vest del 2 når KS2 prosessen gjennomføres høsten 2016 for at BBP2 skal kunne fremmes for Stortinget våren 2017.

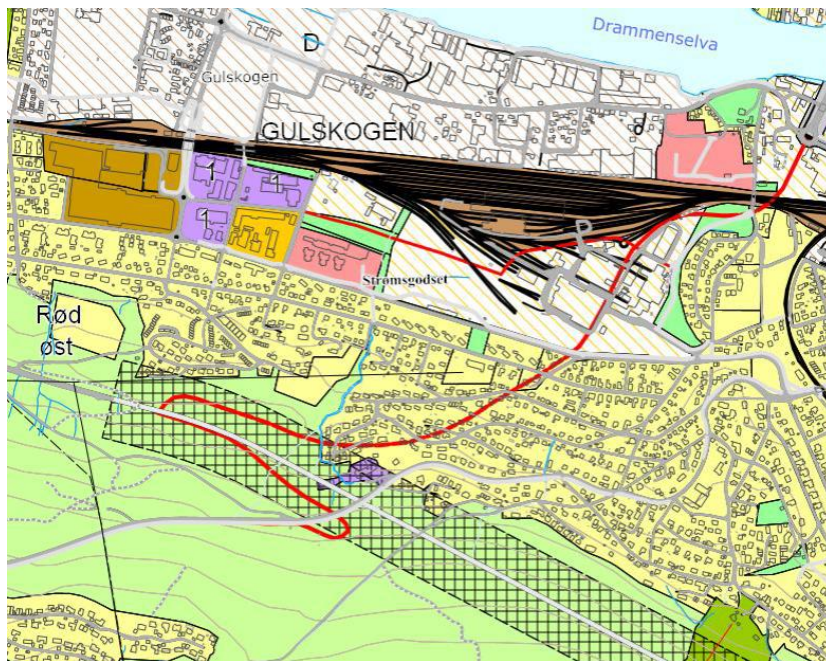
VEDLEGG:

- Kart
- Statens vegvesens beskrivelse av mulig framdrift

Kart over tilfartsveger til Konnerud



Oppdatert kart for Tilfartsveg vest del 1



Fra: Brandt Nils [<mailto:nils.brandt@vegvesen.no>] **Sendt:** 11. mars 2016 14:49 **Til:** Odberg, Tor Atle **Kopi:** Håkonsen Hans Jan; Taklo Astri; Narum Kari-Anne **Emne:** SV: Beskrivelse av mulig framdrift

Har skissert tre mulige løp for fremdrift:

Normal fremdrift:

Reguleringsplan ca. 2 år. Byggeplan med anbudsdokumenter ca. 2 år

Tidligst mulig byggestart blir da før sommeren 2020 Fremdriften forutsetter at penger til byggeplanlegging er på plass med en gang reguleringsplanen er vedtatt.

Fremdrift med overlapp mellom reguleringsplan og byggeplan

Her startes byggeplanleggingen opp når reguleringsplanen sendes kommunen for offentlig ettersyn. Det jobbes med byggeplan mens reguleringsplanen høres og vedtas. På denne måten kan det spares ca. 6 måneder. Tidligst mulig byggestart blir da årsskiftet 2019/2020.

Ulempen med en slik fremdrift er at byggeplanleggingen forskutterer at reguleringsplanen vedtas slik den legges ut på høring. Hvis det gjøres endringer av reguleringsplanen på høring vil dette kunne forsinke fremdriften, og det vil koste en del å rette opp byggeplanen. Fremdriften forutsetter penger til byggeplanlegging når reguleringsplanen legges ut på høring. At pengene kommer bør avklares før konsulentanskaffelsen slik at det kan legges inn en opsjon på byggeplanlegging.

Fremdrift med byggeplanlegging med reguleringsplan undervegs

Dette kan være den raskeste måten å gjennomføre prosjektet på. Det skaffes en konsulent til å lage byggeplan. Når det undervegs i byggeplanleggingen vurderes at grunnlaget er godt nok lages det reguleringsplan. Fordelen med metoden er at konsulenten helt fra starten vet at de skal lage byggeplan og kan legge opp arbeidet sitt etter det. Ulempen er at det vil være gjort svært mye byggeplanlegging før reguleringsplanen er vedtatt, og med stor mulighet for å måtte gjøre om på det som er prosjektert. Vi kjenner ikke til at denne metoden er brukt før, og det er derfor litt vanskelig å vite hvor mye tid som kan spares. Vi vil anta at det kan spares ca. 12 måneder i forhold til normal fremdrift. Tidligst mulig byggestart blir da sommeren 2019.

Fremdriften forutsetter at penger til byggeplanlegging avklares umiddelbart og at de kan brukes når de 15 millionene som er satt av til reguleringsplanlegging er brukt opp. Grunnverv vil også være en utfordring med denne fremdriften, trolig vil den kreve at det ikke blir behov for å løse inn nye hus. Fremdriften forutsetter også at det ikke gjøres endringer av betydning på reguleringsplanen etter høringen. Gjøres det endringer betyr det at store deler av byggeplanen må tegnes på nytt, det tar tid og koster mye penger.

Oppsummering Vi vil anbefale at løsningen med overlapp mellom reguleringsplan og byggeplan velges hvis det er viktig med en fremdrift som er raskere enn normalt. Løsningen gir langt større sikkerhet for å nå fremdriftsmålet enn den aller raskeste løsningen. Løsningen med byggeplanlegging med reguleringsplan undervegs er interessant å se på, men bør testes ut på et enkelt prosjekt med begrenset lokal interesse først.

Vedlegg 4

Forslag for tilpasning av Buskerudbypakke 2 til delvis bompengefinansiering av riksvegprosjektene Rv 282 Holmenbrua og nytt løp E134 Strømsåstunnelen.

Statens vegvesen Region sør, Styrings- og strategistab

Dato: 07.04.2016

Statens vegvesen Region sør foreslår en investeringsplan / tiltakportefølje for Buskerudbypakke 2 basert på transportetatens grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029. Grunnlagsdokumentet forutsetter 50 prosent statlig andel og 50 prosent finansiert med bompenger for nytt løp for E134 Strømsåstunnelen og ny Rv 282 Holmenbrua.

Vegvesenets forslag er utvidelse av Buskerudbyens politiske alternativ, som forutsetter statlig fullfinansiering av vegprosjektene Strømsåstunnelen og Holmenbrua og dessuten jernbaneutbygging mellom Mjøndalen og Hokksund. De to sideordnede forslagene bygger på samme tiltakspakke på veg, men vegvesenets forslag inneholder i tillegg utbygging av Rv 282 Holmenbrua.

Tilfart Konnerud er avhengig av kopling til enten Strømsåstunnelen eller Vestre innfart del 2. Som en konsekvens av en eventuell utsettelse av nytt løp E134 Strømsåstunnelen, er utbyggingsrekkefølgen mellom E134 Strømsåstunnelen og Vestre innfart del 2 byttet om i vegvesenets forslag.

Grunnlagsdokumentet for NTP 2018-2029 viser 300 mill. kr fra staten i 2022-23 og 500 mill. kr i årene etter for løp nummer to i Strømsåstunnelen. Prosjektet er kun rangert inn med statlige midler i høy investeringsramme.

Rv 282 Holmenbrua er rangert i alle tre rammenivåene basis, middels og høy med 380 mill. kr i statlige midler. Hele beløpet er i første periode 2018-2021 i høy ramme. I de to andre rammenivåene er de statlige midlene fordelt med en oppstartbevilgning i fireårsperioden 2018-21 og resten de to påfølgende årene 2022-23.

Tabellen viser Statens vegvesens grunnlag til prioritering innenfor vegtiltak. For alle andre tiltak enn de to riksvegprosjektene og tilfartsveg vest del 2 og tilfart Konnerud er prioriteringene som i det politiske forslaget.

Aktuelle tiltak:	Mill kr	Forsk. / lån		Første fireårsperiode				Andre fireårsperiode				Tredje fireårsperiode				Siste tre år		
		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Bomstasjoner og sekretariat			55	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
Vegtiltak																		
Tilfartsveg vest del 1	750			20	40	230	230	230										
* Rv 282 Holmenbrua ¹⁾	760				NYTT	380	380											
* E134 Strømsåstunnelen nytt løp ¹⁾	1600	RegP	RegP			→	→	100	500	500	500							
* Tilfartsveg vest del 2	1375	RegP	RegP	15	40	220	500	500	200	←	←	←						
Tilfart Konnerud	380	RegP	RegP			10	30	200	140									
Fv Ny Svelvikvei i ny trase	525	RegP	RegP			25	40	230	230									
Fire felt i Bj. Bjørnsonsgate del II	400	RegP						10	30	120	120	120						
Infrastruktur buss	3720		4	89	46	441	196	410	805	690	350	325	327	7	20	10		
Drift kollektiv	2793		30	212	186	169	169	169	169	169	169	169	169	168	168	168	168	
Sykkel og gange	1588		24	102	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	90	
Kollektivknutepunkt og pendlerparkering	860		3	70	86	254	50	25	25	25	50	35	60	85	85	7		
SUM	13287		116	513	489	660	1606	1855	2540	1615	1300	760	667	371	384	296	279	263

¹⁾ Prosjektene Rv 282 Holmenbrua og Nytt løp E134 Strømsåstunnelen er vist med framdrift i henhold til rangeringen i høy ramme i Transportetatens grunnlagsdokument for NTP 2018-2029.

Beregningene viser at nødvendig grunntakst for lette kjøretøy blir om lag 41 kroner.

Statens vegvesen er kjent med det lokalpolitiske standpunktet hva gjelder statlig fullfinansiering av riksvegutbyggingen og forsering av jernbaneutbyggingen.

Statens vegvesen anbefaler på denne bakgrunn at det lokalpolitisk vedtak, eventuelt subsidiært, også omfatter delvis bompengefinansiering av nytt tunneløp E134 Strømsåstunnelen og Rv 282 ny Holmenbrua ihht. plangrunnlag for NTP 2018-2029 i tråd med vegvesenets forslag. Et slikt robust vedtak vil øke muligheten for rask videre behandling og redusere risikoen for at Samferdselsdepartementet ber om fornyet lokalpolitisk behandling. Et slikt vedtak vil likeledes redusere risikoen for eventuell fasedeling eller nye runder med lokalpolitisk behandling etter Stortingsbehandling av NTP 2018-2029 juni 2017.

Nytt tunneløp E134 Strømsåstunnelen

For E134 Strømsåstunnelen foreslår grunnlagsdokumentet 300 mill. kr fra staten i 2022-23 og 500 mill. kr i påfølgende fireårsperiode. Prosjektet er kun rangert inn i høy investeringsramme. Grunnlagsdokumentet gir følgende omtale, med forutsetninger for å prioritere utbygging:

I høy ramme er det lagt til grunn statlige midler til bygging av nytt tunneløp for Strømsåstunnelen på E134 i Buskerud. Dette vil føre til økt samfunnsikkerhet og økt trafikksikkerhet. Utbyggingen er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet gjennom den planlagte bompeng-ordningen for Buskerudbyen.

...

Prosjektet omfatter bygging av nytt tunnellop i Strømsåstunnelen i Drammen i Buskerud. Dermed blir tunnelen en to-løps tunnel med nødutganger mellom løpene, noe som sikrer rask og sikker evakuering av trafikantene ved eventuell brann i tunnelen.

Rv 282 Holmenbrua

Rv 282 Holmenbrua er rangert inn i de tre rammenivåene basis, middels og høy med 380 mill. kr i statlige midler, I høy ramme er hele beløpet foreslått i første fireårsperiode 2018-2021, mens for de to lavere rammenivåene er det kun foreslått en oppstartsbevilgning, og resten i 2022 og 2023 . Grunnlagsdokumentet gir følgende omtale, med forutsetninger for å prioritere utbygging:

I tillegg er det lagt til grunn statlige midler til bygging av ny Holmenbru på rv 282 i Buskerud. Denne vil erstatte dagens bru som inngår i en viktig omkjøringsveg for E18 og er viktig for samfunnssikkerheten. Brua er også viktig for adkomsten til Drammen havn. Ny bru vil dessuten legge til rette for kollektivtrafikken og gang- og sykkeltrafikken. Utbyggingen er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet gjennom den planlagte bompengeorrdningen for Buskerudbyen.

...

Prosjektet omfatter bygging av ny bru i Drammen. Den nye brua vil bli tilpasset den store trafikkbelastningen og behovet for ei bru som tåler tunge kjøretøy med større totalvekt enn 50 tonn. Dersom det ikke bygges ny bru, må det gjøres omfattende og kostbart vedlikehold og forsterkning av brua.