

Saksdokument til ATM-utvalgsmøte nr 7 - 2016

Møtetid: Fredag 23. september 11:00 – 13:00 med lunsj.

Sted: Haugestad, Lier kommune, Lierbyen

Forslag til dagsorden:

Sak 38/16 Referat fra forrige møte

Sak 39/16 Jernbaneutvikling i Buskerudbyen

Sak 40/16 Oppfølging mot NTP-prosessen

Sak 41/16 Uttalelse til jernbaneutredning – Kongsberg – Hokksund

Sak 42/16 Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet-høringsinnspill

Sak 43/16 Halvårsplan Buskerudbysamarbeidet andre halvår 2016

Sak 44/16 Buskerudbypakke2 - Bymiljøavtale

Sak 45/16 Status

Sak 46/16 Eventuelt

Vedlegg

1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 15. august 2016
2. Høringsrapport felles sykkelplan for Buskerudbyområdet

Separat vedlegg:

1. Utredning Kongsberg - Hokksund
2. Godstransport på Citylink banene
3. Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet (ettersendes)

Buskerudbyen 12.09.2016

**Roger Ryberg
Leder av ATM-utvalget**

**Georg N. Smedhus
Leder adm. styringsgruppe**

Sak 38/16 Referat fra møte nr 5/16

Som vedlegg nr 1 følger referat fra ATM-utvalgsmøte 15. august 2016

Forslag til konklusjon: Referatet godkjennes

Sak 39/16 Jernbaneutvikling i Buskerudbyen

Hensikt med saken

Orienterer om pågående arbeid og drøfte videre arbeid.

Bakgrunn

I ATM-utvalgets møte 25. september 2015 sak 41/15 var det enighet om at Buskerudby-samarbeidet var den sentrale arena for felles påvirkning av og samarbeid om jernbaneutvikling i Buskerudbyområdet. Det var bred forståelse for at samarbeidet i Buskerudbyen har vært helt avgjørende for at det er blitt gitt konkrete oppdrag for jernbanestrekningen Drammen - Kongsberg. Jernbanen er helt sentral i det samlede transportnettet i Buskerudbyen. To tog i timen, i første omgang til Hokksund, har vært ett av de høyest prioriterte tiltakene for oppfølging av felles areal- og transportplan for Buskerudbyen. I ATM-utvalgsmøte 13. november 2015 ble det gitt tilslutning til et opplegg for forsterking av felles arbeid for realisering av Kongsbergbanen der Jernbaneverket ble anbefalt å benytte samarbeidets fora for drøfting og innspill til problemstillinger av strategisk art, også i tidlige faser og styrking av politisk arbeid bla. gjennom felles uttalelse til transportetatens forslag til NTP 2018-2027 og felles innspill til Stortingets behandling av NTP våren 2017.

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”.*

Status i arbeidet

Sjur Helseth orienterer i møtet om status i de ulike utrednings- og planleggingsoppdrag Jernbaneverket gjennomfører i området; Drammen stasjon og InterCity Vestfoldbanen, Knutepunktsutvikling Mjøndalen, Hokksund og dobbeltspor Gulskogen – Hokksund, Hensetting, Jernbaneutredning Kongsberg – Hokksund og status godsstrategi (spesielt gods på Sørlandsbanen).

ATM-utvalget ga i møte 13.11.2015 tilslutning til følgende opplegg for forsterking av felles arbeid for realisering av Kongsbergbanen.:

1. JBV anbefales å benytte samarbeidets fora for drøfting og innspill til problemstillinger av strategisk art, også i tidlige faser. Det gis orientering om framdrift. Forberedelse av saker til samarbeidets fora skjer i samarbeid med sekretariatet på vanlig måte.
2. Sekretariatet forsterker sitt arbeid som pådriver for Kongsbergbanen og koordinator overfor Buskerudbypakke2. Bistand til ØEK og KK for utredningsarbeidet Hokksund – Kongsberg inngår i dette. Ressurser til sekretariatets arbeid og midler til evt. tilleggsutredninger på strekningen Hokksund – Kongsberg prioriteres gjennom eksisterende midler samt styrkes gjennom tiltaksplan 2016 for BBP1.

3. Politisk arbeid for å sikre rask realisering av Kongsbergbanen styrkes bla. gjennom felles uttalelse til transportetatens forslag til NTP 2018-2027 som offentliggjøres ca. 1. mars 2016 og felles innspill til Stortingets behandling av NTP våren 2017. Her inngår også informasjonsarbeid overfor prioriterte målgrupper.

I samråd med Kongsberg kommune, omdisponerte adm. styringsgruppe kr 200.000,- til styrking av Buskerudbysamarbeidets støtte til arbeid med Kongsbergbanen. Kongsberg deltar også i Citylink-banesamarbeidet der en ny godstransportutredning viser at infrastrukturinvesteringer på Citylinkstrekningene har like god eller bedre netto nåverdi per budsjettkrone (NNB) enn sammenlignbare investeringer på Ringeriksbanen og de tre ytre IC strekningene. Citylinkutredningen følger som separat vedlegg.

Det er videre utarbeidet et eget notat (Analyse & Strategi) med nærmere vurdering bl.a. knyttet til samfunnsøkonomisk analyse av dobbeltsporutbyggingen Gulskogen – Hokksund hvor det tas utgangspunkt i passasjertallene for 2015. Notatet kommer til at høyere referansetrafikk bidrar til forbedret nyttebrøk (NNB) for tiltaket. Fra -1,13 i Jernbaneverkets beregninger i Transportetatens grunnlagsdokumentet til NTP, til mellom -1,03 – - 0,87 (avhengig av vekstprognose) i Analyse & Strategi sine beregninger. I grunnlagsdokumentet til NTP 2018-29 har prioritert strekning på Jærbanen fra Sandnes til Nærbø, 22 km med nytt dobbeltspor til 9,5 milliarder kr, en nyttebrøk på -0,92.

Notatet viser videre at effekten av dobbeltsporutbyggingen er størst for strekninger i Buskerudbyen (Hokksund – Mjøndalen – Drammen) der toget både når det gjelder arbeidsreisesegmentet og tjenestereisesegmentet tar store markedsandeler og styrker sin konkurransekraft mot bilen. Når det gjelder strekningen inn mot Oslo reiser mange allerede med toget.

Når det gjelder oppfølging av punkt 3 politisk arbeid for å sikre rask realisering av Kongsbergbanen vises det til neste sak.

Administrativ styringsgruppe har i møte 9. september 2016 bedt om at sekretariatet utarbeider et notat som viser pågående jernbaneplanprosesser og andre jernbanerelaterte tiltak i Buskerudbyområdet og ser disse i forhold til nasjonale målsettinger for person- og godstransporten.

Forslag til konklusjon: Saken drøftet og innspill i møtet tas med i videre arbeid.

Sak 40/16 Oppfølging mot Nasjonal Transportplanprosessen

Hensikt med saken

Gi status i pågående arbeid og drøfte videre strategisk arbeid

Status

ATM-utvalget behandlet sak om felles uttalelse fra Buskerudbyen til Nasjonal transportplan 2018-29 i sitt møte 15. juni 2016. Uttalelsen er oversendt departementet 23. juni 2016.

Høringsfrist til transportetatenes grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-20 var 1. juli 2016. Plandokumentet (som er laget av Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor) er sammen med høringsinnspillene et viktig grunnlag for departementets arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018-2029 som blir lagt frem våren 2017.

I tråd med ATM-utvalgets vedtak ved første behandling av felles uttalelse til NTP i møte 29. april og som oppfølging av pkt. 3 om politisk arbeid for å sikre realisering av de tiltakene Buskerudbysamarbeidet prioriterer er det iverksatt følgende tiltak:

- Møte med Buskerudbenken 30. mai 2016
- Utarbeidet informasjonsfolder om Buskerudbyens innspill til Nasjonal transportplan 2018-29 med fokus på «To tog i timen – til Mjøndalen og Hokksund» med tilhørende argumentasjon for hvorfor dette er viktig og hvilken betydning jernbanesatsingen har for realiseringen av Buskerudbypakke 2 og videre prioritering av to tog i timen til Kongsberg hvor hensynet til næringslivet er sentralt. I tillegg de øvrige prioriterte innspillene til Nasjonal transportplan, i første rekke statlig finansiering og utbyggingen av nytt løp i Strømsåstunnelen og ny Holmenbru. Målgruppen for informasjonsfolderen er sentrale beslutningstakere og aktører som kan påvirke beslutningsprosessen
- Et foil-sett som redegjør for uttalelsen
- Statssekretær i Samferdselsdepartementet har gitt tilsagn om å besøke området i høst.

Transportetatene og Avinor AS har gjennomført sin felles planprosess i samsvar med Regjeringens Retningslinjer 2 (R2, datert 19. mai 2015) og leverte sitt Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029 28. februar 2016. I motsetning til tidligere, har etatene understreket at dokumentet ikke er å betrakte som deres samlede anbefaling til prioriteringer i kommende stortingsmelding om nasjonal transportplan, men inneholder rangeringer av prosjekter og tiltak i samsvar med gitte rangeringskriterier gitt i R2. Utarbeidelsen av stortingsmeldingen pågår nå i Samferdselsdepartementet (SD), hvor embetsverket arbeider under direkte politisk styring.

Saken legges fram for drøfting og innspill til hvordan Buskerudbysamarbeidet kan legge opp videre strategisk arbeid mot NTP-prosessen.

Sak 41/16 Uttalelse til jernbaneutredning – Kongsberg – Hokksund

Hensikt med saken

Gi uttalelse fra Buskerudsamarbeidet til Jernbaneverkets utredning Kongsberg - Hokksund

Bakgrunn

Utviklingen av transportsystemet i Buskerudbyen er utredet i KVU for Buskerudbypakke2, og Regjeringens beslutning om hovedlinjene for videreutvikling av transportnettet i Buskerud, er bakgrunnen for Samferdselsdepartementets utredningsoppdrag for jernbanestrekningen Kongsberg - Hokksund til Jernbaneverket (brev datert 3. juli 2015). I oppdragsbrevet gir departementet bl.a. følgende føringer for utredningsarbeidet:

- Vurdering av økt frekvens og/eller redusert reisetid Kongsberg – Hokksund
- Konsepter med dobbeltspor på hele eller deler av strekningen
- Vurdering av nye traseer eller utvikling gjennom utbedring av eksisterende
- Bør vurdere hvordan Teknologiparken kan betjenes i fremtiden

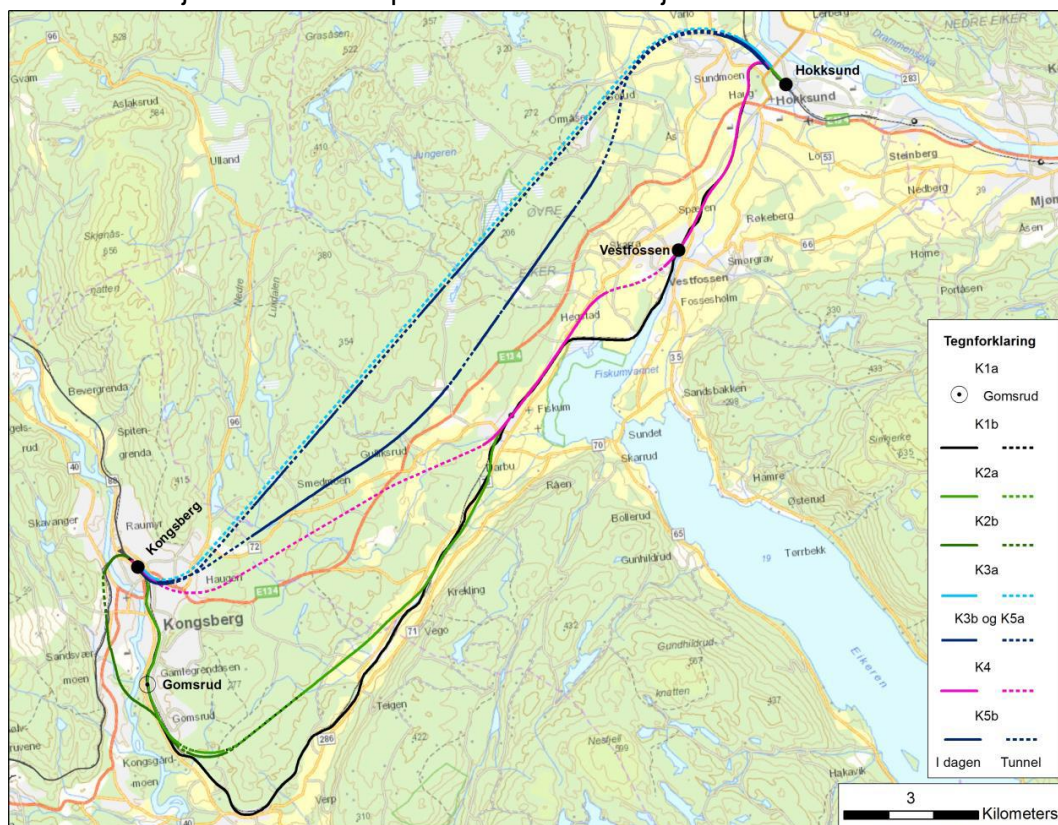
Utredningen skal danne grunnlag for eventuell ordinær planlegging etter plan- og bygningsloven for denne delstrekningen. Utredningen er gjennomført etter KVV-metodikken så langt det er hensiktsmessig med tanke på ekstern kvalitetssikring, da tiltak på jernbanen kan tenkes å innebære betydelige investeringer.

Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket gjennomføre høring på utredningen. Høringsfristen er satt til 1. november 2016.

Saksframstilling

Konseptene

Det er utredet fem konsepter med undervarianter i tillegg til referansealternativet (dagens trase); 1: Minimumskonseptet, 2: Dobbeltspor i dagens korridor, 3: Kongsberg direkte, 4: Kombinasjonskonseptet og 5: Maksimumsalternativet. Konseptene er beskrevet i hovedrapporten med illustrasjon av mulig linje, stoppmønster, frekvens, reisetid og investeringskostnad. Konseptene skal gi grunnlag for framtidig planlegging der linjeføring vil avklares. Linjene vist i konseptene er kun illustrasjoner.



Over: Oversikt over samtlige konsepter med underalternativer

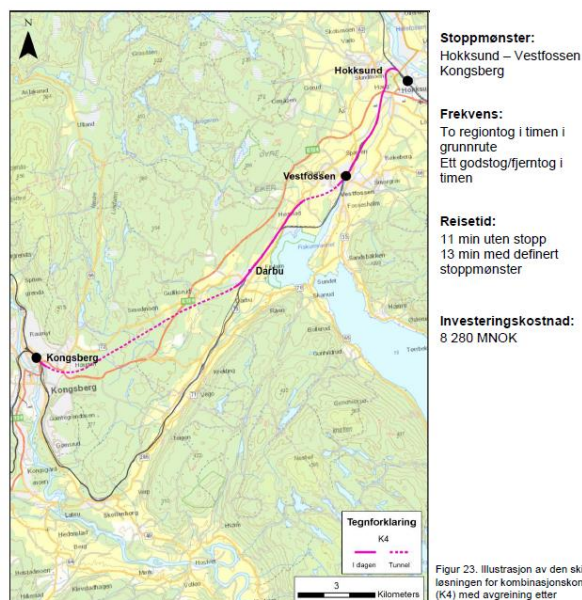
Under: Oppsummering av måloppnåelsen for samtlige konsepter med undervarianter

1-10	Tilnærmet full måloppnåelse	Ref.	Minimums-konseptet		Dobbelspor i dagens korridor		Kongsberg direkte		Kombi.-konseptet	Maksimums-konseptet		
	Delvis måloppnåelse		1a	1b	2a	2b	3a	3b		4	5a	5b
	Liten eller ingen måloppnåelse											
Oppfylging av effektmål, med rangering												
E1	Reisetiden mellom Oslo S og Kongsberg skal være mindre enn 60 minutter*	10	10	8	6	5	1	1	2	1	1	
E2	Stive ruter og halvtimesfrekvens for persontog skal være mulig	1	10	10	5	5	5	5	5	1	1	
E3	Belegget på strekningen Kongsberg – Hokksund skal dobles ift referanse	10	9	8	6	2	4	4	3	1	1	
Oppfylging av betingelser/krav, med rangering												
S1	Reduksjon av CO2 ekv.	10	9	7	6	5	2	2	4	1	1	
S2	Potensialet for økt arealbeslag	1	1	4	10	10	2	2	6	2	2	
S3	Infrastruktur tilgjengelig for gods (kapasitet og stigningsforhold)	10	10	10	6	6	1	8	1	4	9	

* og samtidig konkurransedyktig med bil til Oslo lufthavn (mertidsbruk med bil i rush utgjør mer enn 45 minutter)

Transportanalysene viser at en tilbudsforbedring med økt frekvens og redusert reisetid ikke gir måloppnåelse om en dobling av belegget mellom Kongsberg og Hokksund. Redusert reisetid Kongsberg – Oslo, og konkurranseflaten mot veg i rush, gjør at potensialet for å overføre persontrafikk til tog blir større, og at økningen er størst på de lokale reisene. Alle utbyggingskonseptene bortsett fra Minimumskonseptet (K1a) er samfunnsøkonomisk ulønnsomme, men konsept K1a gir ikke to tog i timen i grunnrute.

Kombinasjonskonseptet K4 er anbefalt av Jernbaneverket. Kombinasjonsalternativet er:



Figur 23. Illustrasjon av den skisserte løsningen for kombinasjonskonseptet (K4) med avgreiing etter Darbu/Fiskum

Begrunnelsen for Jernbaneverkets anbefaling er at dette konseptet gir god oppfyllelse av mål og betingelser/krav, og bygger opp under samfunnsmålet om å utvikle jernbanen til rygg-raden i et konkurransedyktig kollektiv - og godssystem.

Konseptet gir en fleksibel og robust infrastruktur for utviklingen av person- og godstrafikk med tanke på økonomisk utvikling i området, fremtidig utvikling av jernbanesystemet på Østlandet, og med hensyn til hvilken rolle toget skal spille på strekningen. Reduksjon av reisetiden mellom Kongsberg og Hokksund som gir under 60 minutters reisetid til Oslo for Teknologimiljøet på Kongsberg, gjør at konseptet bygger opp under verdiskapning, regional utvikling og regionforstørring. Konseptet støtter knutepunktutviklingen i de definerte utviklingsområdene Hokksund, Vestfossen og Kongsberg i Buskerudbyen. Konseptet legger til grunn at togene ikke skal stoppe på Darbu, imidlertid utelukker ikke konseptet muligheten for stopp på Darbu. Viktig for godstrafikken er at konseptet muliggjør en stigning 12,5 %, som vil forbedre forholdene for gods på Sørlandsbanen.

Betjening av Kongsberg Teknologipark med jernbane, ligger i bestillingen fra Samferdselsdepartementet. Det er utredet alternative måter for å betjene Kongsberg Teknologipark på; framføring av dobbeltspor til Sandsværmoen, stopp på Gomsrud og en moderne byshuttlebuss. Byshuttlebuss er det alternativet som har best måloppnåelse i utredningen.

Hovedrapporten er vedlagt. En rekke dokumenter er lagt ut på Jernbaneverkets hjemmeside: <http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utreddinger/Jernbaneverkets-Utreddinger/kongsbergbanen/innhold/om-utredningen/>

Samfunnsøkonomi og måloppnåelse

I etatens forslag til Nasjonal transportplan 2018-29 påpekes at samferdsel er et viktig virkemiddel for å nå flere politiske mål. Samferdselspolitikken skal ikke bare løse transportbehovet, men samtidig være et virkemiddel for regional vekst og utvikling, samtidig som det må tas hensyn til klima, miljø og transportsikkerhet. Ut i fra dette er behov, krav og mål beskrevet i utredningen.

Samfunnsmålet for prosjektet er:

Innen 2050 er jernbanen ryggraden i et konkurransedyktig kollektiv- og godssystem, der teknologi- og kompetansebyen Kongsberg sikres tilgang til regionale, nasjonale og internasjonale nettverk og markeder.

Prosjektutløsende mål er:

Behov for konkurransedyktig jernbane mellom Kongsberg og Oslo-regionen inkludert Oslo lufthavn, som også kan gi innbyggerne i Buskerudbyen et effektivt kollektivtilbud.

Det anbefalte konseptet, gir god oppfyllelse av mål og betingelser/krav, og bygger opp under samfunnsmålet om å utvikle jernbanen til ryggraden i et konkurransedyktig kollektiv - og godssystem. De øvrige konseptene bortsett fra 0 – alternativet, dagens løsning, oppfyller også disse forholdene.

Utredningen viser at utbyggingen har en investeringskostnad på 8,280 milliarder kroner. Den er ikke samfunnsøkonomisk lønnsom beregnet etter metodikken for nytte/kost - analyser. Denne metodikken omfatter imidlertid bare deler av samfunnsnyten, da den beregner innspart tid for personkundene på banestrekningen. Ringvirkninger, mernytte, effekten for næringslivet og næringsutvikling, spesielt for internasjonalt rettet industri, effekt av Stortingets null-vekstmål for biltrafikk eller effekten for godstransport inngår ikke i metodikken for beregning av samfunnsøkonomisk nytte. Markedsanalysen peker på disse forholdene. Utbyggingen er viktig for verdiskapningen i norsk industri og for å kunne bidra til målsettingen om mer gods på bane.

AT – planen for Buskerudbyen

Anbefalt konsept, bygger på den felles regionale areal- og transportplanen for Buskerudbyen og gir god måloppnåelse forutsatt at det hele strekningen Gulskogen – Kongsberg kommer med i Stortingsmeldingen om NTP 2018 – 2029 med økonomiske rammer. Da kan jernbanen styrke knutepunktsutviklingen i Buskerudbyen, binde de prioriterte utviklingsområdene sammen og sikre at Buskerudbyen knyttes ytterligere til Osloregionen som en felles arbeids-, bolig- og serviceregion.

Forhold til Nasjonal Transportplan (NTP) 2018 – 2029

Utredningen er bestilt av Samferdselsdepartementet slik at den kan inngå i det politiske arbeidet fram mot Stortingsmeldingen som legges fram våren 2017. Utbyggingen inngår ikke i transportetatens rangerte utbyggingsprosjekter. Utredningen om banen Kongsberg – Hokksund er en av flere slike utredninger/KVU-er som ferdigstilles slik at de kan vurderes inn i Stortingsmeldingen.

Gods

Jernbaneplanene som foreligger til grunn for NTP, beskriver at InterCitybanene bygges ut for persontrafikk. Gods skal over på alternative linjer. For Sørlandsbanen er det beskrevet at gods kan gå på dagens Sørlandsbane, via tilsving Hokksund og Roa til Alnabru, utenom Oslo – navet. Det er målsettinger om å øke gods på bane med 75 prosent vekst i volum (tonn) for intermodale kombitransporter innen 2029 (containergods). For all gods er målet 45 % vekst (Transportetatens for slag til NTP). Banestrekningen Kongsberg – Hokksund er fullt belagt og kan ikke ta flere godstog.

Vurdering

Jernbanen skal være ryggraden i transportsystemet i Buskerudbyen. Kombinert med knutepunktsutbyggingen som ligger i den felles areal- og transportplanen, er kombinasjonsalternativet en god løsning for å realisere Buskerudbyens målsettinger.

Kombinasjonsalternativet oppfyller strategiene i den felles areal- og transportplanen om en moderne infrastruktur for jernbane som legger til rette for to tog i timen og en times reisetid mellom Oslo og Kongsberg.

Utredningen må følges opp med prioritet i NTP 2018 – 2029. Måloppnåelse forutsetter at utbygging av strekningen Gulskogen – Hokksund får prioritet i NTP 2018 – 2029.

Kongsberg er Norges tredje største industrikommune. Kongsbergindustrien utgjør en global næringsklynge med internasjonale eiere, investorer og kunder. Skal eierne bidra til å sikre fortsatt vekst i norsk industri, må de oppleve at “Kongsbergbanen” prioriteres når det skal investeres i nasjonal transportinfrastruktur. Norge trenger industriutvikling og det blir viktig å kommunisere at infrastrukturinvesteringer bør prioriteres der det er potensiale for industri- og næringsutvikling.

Øvre Eiker har i dag tre togstopp på strekningen Kongsberg – Hokksund. Kommunen har lagt opp til utvikling både på Darbu (Fiskum), Vestfossen og i Hokksund. Kommunen har stor utpendling til Kongsberg både når det gjelder arbeidsreiser og ungdom som studerer og går på videregående skole på Kongsberg. Bygging av ny bane vil gjøre det enda mer attraktivt å

bruke toget som alternativ til bilen, spesielt med tanke på at det innføres bompengebetaling når ny E134 gjennom Kongsberg åpner.

Stasjonsstruktur og stoppmønster er viktig for lokalsamfunnenes tilgang til togtilbudet. Imidlertid er det viktigst at overordnede løsninger for infrastruktur kommer på plass nå, uten at det tas endelig stilling til stoppmønster og rutetilbud.

Utbyggingen av banestrekningen er ikke samfunnsøkonomisk lønnsom dersom bare de prissatte virkningene av den samfunnsøkonomiske analysen legges til grunn. Det er imidlertid flere andre effekter som påvirker samfunnsnyttene, som effekten for gods, effekten for næringslivet og næringsutvikling og effekt av endringer i konkurranseforhold pga. av utbyggingsmønster eller andre transportformer.

Dersom myndighetenes ambisjoner om vekst i godstransporten på jernbane, skal kunne realiseres for Sørlandsbanen, må infrastrukturen på strekningen Kongsberg- Hokksund bygges ut slik denne utredningen anbefaler. Med tilsving Hokksund, kan gods kjøres til Alnabru uten å belaste Oslo-navet. Banens nytte for gods er betydelig.

Fagrådet behandlet saken i møte 1. september og anbefaler forslag til konklusjon. Det foreslås at ATM-utvalget behandler saken i møte 23. september 2016. Fellesuttalelsen vil legges til grunn for behandling i kommunene og fylkeskommunen. I disse prosessene vil det komme tillegg og mer detaljerte uttalelser innenfor ulike områder, men det ansees som viktig at Buskerudbyområdet enes om en felles uttalelse til de overordnede løsninger for infrastruktur.

Forslag til konklusjon:

1. *Buskerudbysamarbeidet støtter anbefalt konsept, K 4.*
2. *Buskerudbysamarbeidet har merket seg at Jernbaneverket understreker at K 4 ikke utelukker at eksisterende stoppmønster for strekningen Hokksund – Kongsberg kan videreføres.*
3. *Buskerudbysamarbeidet ser det som avgjørende at jernbaneprosjektene i Buskerudbyen blir prioritert i St. mld. om NTP 2018-2029 med økonomiske midler. Buskerudbysamarbeidet anbefaler at rammene til jernbaneutvikling økes. Utbygging av IC linje til Gulskogen og dobbeltspor for strekningen Gulskogen – Hokksund må sikres ferdigstilling innen 2025. Arbeid med kommunedelplan for strekningen Kongsberg – Hokksund for strekningen må få prioritet for snarest mulig igangsetting.*
4. *Jernbaneverket viser i utredningen til flere tilstøtende prosjekter og planer som kan påvirke samfunnsnyttene og som kan samordnes med strekningen Kongsberg – Hokksund for å oppnå synergier i gjennomføringsfasen. Buskerudbysamarbeidet anbefaler at Jernbaneverket ser disse arbeidene i sammenheng, også når det gjelder godstrafikken.*

Sak 42/16 Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet - høringsinnspill

Hensikt med saken

Ta stilling til høringsinnspill og hvordan disse skal følges opp i Felles sykkelplan for

Buskerudbyområdet og i videre arbeid med handlingsprogram til planen. Anbefale sykkelplan for politisk sluttbehandling i kommunene og fylkeskommunen.

Bakgrunn

ATM-utvalget godkjente i møte 29. april 2016 opplegg for høring og intern kvalitetssikring av [Felles sykkelplan for Buskerudbyen](#). Det har vært gjennomført høring av plandokumentet i perioden juni – 8. august 2016. Det har kommet i alt 15 høringsinnspill.

Prosess for sluttbehandling av plan etter høring

Forslag til revisjon av plandokumentet etter høring skjer etter følgende prosess:

- 25. august: Høringsinnspill med forslag til justeringer ble gjennomgått i Sykkelgruppa
- 1. september: Høringsinnspill med forslag til justeringer ble behandlet i Fagrådet.
- 9. september: Høringsinnspill med forslag til justeringer ble behandlet i adm. styringsgruppe.
- 23. september: Høringsinnspill og forslag til justert plandokument behandles i ATM-utvalget. (Høringsrapport er vedlagt saken. Forslag til justert plandokument ettersendes før behandling i ATM-utvalget).

Politisk sluttbehandling:

- Oktober/november: Politisk behandling av endelig plandokument i kommunestyre og fylkesting. Sekretariatet lager forslag til felles saksframlegg og redegjør der også for videre arbeid med handlingsprogram til planen.

Foreløpig høringsrapport

Forslag til høringsrapport følger som vedlegg 2. Her fremgår det hvordan det foreslås å følge opp de ulike høringsinnspillene. I all hovedsak gis det støtte til at det er utarbeidet en felles sykkelplan for byområdet. Noen innspill er foreslått å gi endringer i plandokumentet. Mange innspill er av en slik karakter at de kan følges opp i det videre arbeidet med handlingsprogram til planen.

Videre arbeid med handlingsprogram til planen

Arbeidet med utarbeiding av forslag til handlingsprogram starter opp parallelt med politisk sluttbehandling av Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet. Handlingsprogram vil fullføres etter at planen er politisk behandlet i kommuner og fylkesting. Handlingsprogrammet vil bli langt frem til behandling i ATM-utvalget vinteren 2016/2017.

Forslag til konklusjon:

1. *Opplegg for håndtering av høringsinnspill og politisk sluttbehandling av Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet gjennomføres som skissert i saken.*
2. *Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet fremmes for politisk sluttbehandling i kommunene og fylkeskommunen.*

Sak 43/16 Forslag til halvårsplan Buskerudbysamarbeidet andre halvår 2016

Hensikt med saken

Legge til rette for oversiktlige og gode samarbeidsprosesser og mulighet for bred politisk forankring av Buskerudbysamarbeidets oppgaver andre halvår 2016.

Bakgrunn

Fra 1.1.2015 trådte den nye samarbeidsavtalen for Buskerudbysamarbeidet i kraft. I prosessen med revidering av avtalen var det fokus på å få bedre politisk forankring hos partnerne. I avtalens vedlegg 1 "Aktuelle arbeidsformer for bred politisk forankring" heter det bl.a.;

1. *Utarbeide en halvårlig møteplan for ATM utvalget med tilhørende frister for utsendelse av saker som gir mulighet for ordførerne og fylkesordfører til å drøfte sakene i formannskap/fylkesutvalg i forkant av møtene i ATM utvalget.*
2. *Utarbeide en halvårlig prosjektplan/årshjul for Buskerudbysamarbeidet med hovedmilepeler som gir oversikt over planlagte saker som skal behandles i ATM utvalget.*
3. *Den halvårlige prosjektplanen bør inneholde type saker/beslutninger og forslag til hvordan de ulike typer saker bør sikres bred politisk forankring bla. i form av følgende type arbeidsprosesser/møtetyper:*
 - a. *Saker til avklaring i ordinære møter i ATM utvalget.*
 - b. *Saker til drøfting i ATM rådet*
 - c. *Saker som bør drøftes i formannskap/fylkesutvalg før møter i ATM utvalget (for eksempel årlig tiltaksplan for belønningsordningen finansiert av SD i tråd med 4 årig avtale, felles uttalelse til nasjonal transportplan).*
 - d. *Saker eller problemstillinger som legges fram for drøfting i alle 5 formannskap/fylkesutvalg (evt. kommunestyre/fylkesting) med utgangspunkt i felles saksfremlegg og/eller bistand fra prosjektsekretariatet for å gi samme info til alle.(for eksempel årsrapport og aktuelle hovedproblemstillinger).*
4. *www.buskerudbyen.no utvikles med særlig tilrettelegging for de folkevalgte og befolkningen. Hjemmesiden brukes aktivt av alle samarbeidsaktørene.*
5. *Formidling av kjerneproblemstillinger til kommunestyremedlemmer også som trykksak ved særlige behov.*
6. *Deltagerne i adm. styringsgruppe har et særlig ansvar for å tilrettelegge for politisk forankring i egen organisasjon.*

Saksframlegg

I ATM-utvalgets møte 13. november ble møteplan for 2016 fastsatt. Det var lagt inn noen hovedtema for møtene. Mer detaljert halvårsplan for første halvår ble vedtatt i ATM-utvalgets møte 5. februar 2016. Under følger forslag til en mer detaljert halvårsplan for andre halvår med antatt behandling i Buskerudbysamarbeidets ulike organ.

Tema/saker	Fag-rådet	Adm. sty. gr.	ATM-utvalget	Egnet utvalg i kommune /fylkeskommune	By-/kommunestyre og fylkesting
Oppfølging mot NTP-prosessen		09.09	23.09		

Jernbaneutredning Kongsberg – Hokksund	01.09	09.09	23.09	Drøfting før ATM-møte	Evt. felles sak med egne tillegg
Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet	01.09	09.09	23.09	Drøfting før ATM-møte	Felles sak
Buskerudbypakke2 - Oppfølging - Arbeid med bymiljøavtale	01.09	09.09	23.09	Drøfting før ATM-møte	
Høstkampanjen	01.09	09.09			
Opplegg tiltaksplan 2017/revidert handlingsplan	01.09	09.09			
Opplegg handlingsplan for innfarts- og pendler- parkering i Buskerudbyen	01.09	09.09			
Oppfølging mot NTP- prosessen	20.10	04.11	18.11		
Buskerudbypakke2 - oppfølging/bymiljøavtale	20.10	04.11	18.11		
Bybane på hjul	20.10	04.11	18.11		
Handlingsprogram for sykkelplan Buskerudbyen	20.10	04.11	18.11	Drøfting før ATM-møte Tema i ATM- råd 14.11	Felles sak
Handlingsplan for innfartsparkeringer	20.10	04.11	18.11	Drøfting før ATM-møte Tema i ATM- råd 14.11	Felles sak
Evaluerings areal- og transportplan	20.10	04.11	18.11		Felles sak
Markedsanalyse "Nye næringsområder for arealkrevende næring i Buskerudbyen og nabokommuner"	20.10	04.11	18.11		

Buskerudbysamarbeidet skal i tillegg være en samordningsarena for ordinære planer, budsjettforslag, prosjekter, mv. som har betydning for resultatoppnåelse i tråd med

samarbeidets felles mål innen byutvikling, areal, transport og miljø. Hovedansvaret for å legge fram denne type saker /problemstillinger til informasjon/drøfting i samarbeidets fora har hver enkelt av de 9 partnerne i samarbeidet.

Buskerudbysamarbeidet kan på eget initiativ og/eller etter henvendelse fra deltakende parter og andre relevante eksterne aktører også bidra i prosesser som er avgjørende for oppnåelse av samarbeidets mål.

Administrativ styringsgruppe behandlet saken i møte 9. september 2016.

Forslag til konklusjon: *Årsplan for Buskerudbysamarbeidet andre halvår 2016 legges til grunn for videre arbeid.*

Sak 44/16 Buskerudbypakke 2 - Bymiljøavtale

Hensikt

Drøfte status for BBP2, forberedelser til KS2 (ekstern kvalitetssikring), Nasjonal transportplan 2018-2029 og bymiljøavtale for anbefalt forslag til Buskerudbypakke 2 av 15.08.2016.

Bakgrunn

ATM utvalget har i møte 15.08.2016 anbefalt forslag til Buskerudbypakke 2 for videre lokalpolitisk behandling. Det anbefalte forslaget inneholder et toveis bomsystem med om lag halv takst i forhold til takstene i et enveis bomsystem som ble anbefalt av ATM utvalget 15.06. Bakgrunnen for endringen er at Vegdirektoratet ikke kunne anbefale den teknologiske løsningen som lå til grunn for enveis bomsystem.

Framdriften for den lokalpolitiske prosessen legger opp til at behandling slutføres i fylkestingets møte 21.09. Deretter oversendes politiske vedtak og grunnlagsmateriale til Vegdirektoratet for oversending til Samferdselsdepartementet før igangsetting av KS2. Målet om stortingsbehandling i vårsesjonen 2017 krever at KS2-prosessen igangsettes høsten 2016.

Nasjonal transportplan 2018-2029

I etatens Grunnlagsdokument til NTP er det lagt inn 50 % bompengefinansiering av Strømsåstunnelen og Holmenbrua. Stortingsmelding om NTP legges fram våren 2017.

I den lokalpolitiske prosessen for BBP2 legges det opp til et vedtakspunkt nr 15: *"Det er viktig for det samlede samferdselsløftet i Buskerudbyområdet at nytt løp E134 Strømsåstunnelen, fornyelse av Rv282 Holmenbrua og to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund realiseres. Dersom Stortingets behandling av stortingsmelding om NTP 2018-2029 ikke innebærer statlig fullfinansiering av disse to riksvegprosjektene og inneholder realisering av to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund så legges saken fram for fornyet lokalpolitisk behandling."*

Med bakgrunn i brev fra Samferdselsdepartementet av 08.05.2015 etter KS1 (kvalitetssikring i Vegdirektoratet) og 09.06.2016 vurderes det som overveiende sannsynlig at Holmenbrua fullfinansieres med statlige midler utenfor BBP2 som et statlig reparasjonsprosjekt av en bru som har stort behov for vedlikehold/reparasjoner/fornyelse.

Jernbaneverket fikk i møte 13.05.2016 i administrativ styringsgruppe en bestilling på å lage et notat med vurdering av mulighetene for å kjøre to tog i timen uten full utbygging av

dobbeltspor til Mjøndalen og Hokksund. Jernbaneverket har tatt dette arbeidet inn i arbeidet med kommunedelplan for Gulskogen – Hokksund. Jernbaneverket vil ha et planforslag ferdig til offentlig høring ved årsskiftet. Jernbaneverket orienterer i møtet.

Kritiske elementer for KS2

Følgende temaer vurderes som kritiske elementer i KS2 prosessen for anbefalt forslag til Buskerudbypakke 2 høsten 2016:

1. Det er krav om godkjent reguleringsplan og kostnadsanslag +/- 10 % for store prosjekter i første 4-års periode. Statens vegvesen orienterte i fagrådsmøte 01.09 om status for hhv Strømsåstunnelen og Tilfartsveg vest del 1:
 - a. Strømsåstunnelen: Reguleringsplan er ute på høring med frist 10.10. Vedtak på reguleringsplan og kostnadsberegninger gjøres så raskt som mulig etter dette og vil antakelig kunne foreligge i januar 2017. Det forventes ikke vesentlig endrede kostnader i forhold til BBP2 investeringsbeløp.
 - b. Tilfartsveg vest del 1: Godkjent reguleringsplan foreligger. Nye kostnadsberegninger må gjøres og forventes ferdig i november 2016. Det forventes ikke vesentlig endrede kostnader i forhold til BBP2 investeringsbeløp.
2. Konkretisering av sekkeposter for sykkeltiltak i første 4-års periode. Det er satt av til sammen ca 450 mill. Sekretariatet orienterer om status for arbeidet med konkretisering av sykkelprosjekter.
3. Dokumentasjon for alle tiltak spesielt for første 4-års periode.
4. Delvis bompengefinansiering av drift buss.

Videre prosess

Politiske vedtak og grunnlagsmateriale sendes til Vegdirektoratet fra Statens vegvesen Region sør for oversending til Samferdselsdepartementet og igangsetting av KS2.

Faglig grunnlag for bymiljøavtale

Buskerudbyens arbeid med Buskerudbypakke 2 vil også være grunnlag for en evt. bymiljøavtale med staten. I ATM utvalgsmøte 13.11.2015 henvises det til at:

”Samferdselsdepartementet har gitt føringer for arbeidet med Buskerudbypakke2. Bypakken avgrenses til tiltak i byområdet Lier – Hokksund. Når det gjelder bymiljøavtale har departementet åpnet for at Kongsberg kan inngå.”

Konklusjon i ATM utvalgets sak 47/15:

1. *Buskerudbypakke 2 skal utformes på en slik måte at det ivaretar krav til bymiljøavtale.*
2. *Buskerudbysamarbeidet ønsker å inngå en bymiljøavtale som også omfatter Kongsberg og jobber for å få et samlet grunnlag for forhandlinger om bymiljøavtale. Grunnlaget må foreligge høsten 2016*

Det er fortsatt noe uklart når det er aktuelt for Buskerudbyen å forhandle om bymiljøavtale. I brev av 27.06.2016 fra Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet legges det opp til at det skal gjennomføres byutredninger som grunnlag for bymiljøavtaler.

I e-post fra Vegdirektoratet av 31.08.2016 til Buskerudbysekretariatet fremgår det at mandat for arbeid med bymiljøavtale for blant andre Buskerudbyen først vil komme etter at NTP 2018-2029 er behandlet i Stortinget. Da blir det rammevilkår og økonomiske rammer i ny NTP som blir utgangspunktet for forhandlingene. Det er usikkert hvor raskt det går før mandater gis Vegdirektoratet for disse forhandlingene. Det skal gis et regjeringsbehandlet mandat for hvert av byområdene. Det skal også forhandles om reviderte bymiljøavtaler for de fire største byområdene etter vedtatt NTP. Disse forhandlingene skjer sannsynligvis våren 2018.

Vegdirektoratet peker på tre områder som bla Buskerudbyen kan forberede seg på til kommende forhandlinger om bymiljøavtale:

1. Man kan etablere styringsgrupper og styringssystem som er i tråd med rammeverket for bymiljøavtaler. Det er det bare de fire største byområdene som har i dag. Statens vegvesen har ennå ikke vurdert om, og i tilfelle når, man skal ta initiativ til dette.
2. Det blir satt i gang byutredninger nå straks. Utkast til mandater vil bli sendt ut innen kort tid. Det er viktig med et godt samarbeid mellom nasjonale, regionale og lokale parter i dette arbeidet. Dersom det finnes etablerte styringsgrupper i tråd med rammeverket for bymiljøavtaler, vil disse bli styringsgrupper for byutredningene.
3. Det er viktig å ha en oppdatert regional areal- og transportplan som bygger opp under målet at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Forholdet til bymiljøavtale og faglig grunnlag for dette inkludert Kongsberg ble drøftet i fagrådet 01.09 med følgende hovedvurdering:

1. Gjeldende Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023 ble vedtatt 07.02.2013. Adm. styringsgruppe igangsatte i møte 22. mai 2015 sak 25/15 arbeid med utarbeidelse av status for av oppfølging areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og ajourføring av handlingsprogrammet som grunnlag for vurdering om revidering av planen skal iverksettes. Det har vært gjennomført en administrativ prosess samt utarbeidet en TØI rapport "Arbeidsplasser og boliger i Buskerudbyen – konsentrasjon og utvikling". Adm. styringsgruppe får saken til behandling i neste møte. Gjeldende areal- og transportplan har et omfattende handlingsprogram, mye av dette er fulgt opp i ettertid, f eks forslag til Buskerudbypakke 2 inkludert et indikatorsett som følger opp statlige krav til bymiljøavtale. Det statlige nullvekstmålet for personbiltrafikken er presisert også som Buskerudbyens mål i avtalen om Buskerudbypakke 1 (2014-17).
2. Det utarbeides et faglig grunnlag for Kongsberg som ivaretar kravene til bymiljøavtaler. Dette innebærer bla dokumentasjon på tiltak som er nødvendige for å nå nullvekstmålet hvor veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.
3. Organisering: Arbeidet gjennomføres i Buskerudsamarbeidets organer. Det nedsettes en arbeidsgruppe med representanter fra fagetatene og kommunen som ledes og koordineres av sekretariatet.

Forslag til prosess i Buskerudbysamarbeidets organer:

Dato	Organ
9. september	Administrativ styringsgruppe drøfter opplegg for arbeidet

23. september	ATM utvalget vedtar opplegg for planarbeidet
20. oktober	Fagrådseminar med drøfting av arbeidet
Januar/februar	Administrativ styringsgruppe anbefaler forslag til faglig grunnlag
Februar/mars	ATM-rådsmøte gir innspill til forslag til faglig grunnlag
Mars/april	ATM-utvalget anbefaler forslag til faglig grunnlag og videre lokalpolitisk behandling.

Nødvendig politisk og faglig forankringsprosess i Kongsberg defineres av Kongsberg kommune i samarbeid med sekretariatet.

Forslag til konklusjon: Saken drøftet og innspill tas med i videre arbeid med anbefalt forslag til BBP2 og opplegg for grunnlag for bymiljøavtale inkludert Kongsberg.

Sak 45/16 Status

Opplegg handlingsplan for innfartsparkering

ATM-utvalget vedtok i sak 54/15 på møte 18.12.2015 Strategi for innfarts- og pendlerparkering for Buskerudbyen. Konklusjon: "Forslag til strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen anbefales og oversendes kommunene, fylkeskommunen og statsetatene for videre behandling." Fra Jernbaneverket ble det påpekt at Jernbaneverket har en egen parkeringsstrategi for området som også inneholder en drifts- og vedlikeholdsstrategi. Bygging av parkeringshus på stasjoner utenom de store byene er det vanskelig å få økonomi i. Sambruk av parkeringsplasser kan være aktuelt framover.

Administrativ styringsgruppe har i møte 9. september lagt opplegg for utarbeidelse av felles handlingsplan for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen som grunnlag for prioriteringer i BBP1 og BBP2. Strategien for innfarts- og pendlerparkering bygger opp under målene for Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023 og BBP2 og bidra til at disse nås. Strategien legges til grunn for utformingen av handlingsplan med prioritering av tiltak i BBP1 for 2016 og 2017 og i BBP2.

Strategi for innfarts- og pendlerparkering er ikke lokalpolitisk behandlet ut over behandlingen i ATM-utvalget. Det legges opp til at forslag til strategi og handlingsplan oversendes kommunene, fylkeskommunen og statsetatene for videre behandling når ATM-utvalget har anbefalt handlingsplanen.

Fylkesting-, kommunestyre- og bystyrevedtak i juni 2013 om BBP2 innebærer at økt tilbud til pendlerparkering skal være på plass når trafikantbetaling innføres. Innfarts- og pendlerparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen. Samferdselsdepartementets handlingsplan for kollektivtrafikken av september 2014 definerer innfartsparkering som et virkemiddel til å få flere over på kollektivtransport på hoveddelen av reisen.

I handlingsplan for BBP1 2014-2017 revidert 05.02.2016 er det satt av 2,6 mill. kr til gjennomføring av felles pendlerparkeringsstrategi i 2016 og 2017. For perioden 2014-2017 er det totalt satt av 11,389 mill. kr til pendlerparkeringer. I anbefalt forslag til BBP2 av 15.08.2016 er det satt av 350 mill. kr til pendlerparkeringer i de 4 kommunene for perioden 2018-2032.

BBP1 dekker perioden 2016 og 2017. I tillegg foreslås det at handlingsplanen konkretiserer tiltak for 2018 forutsatt at BBP2 vedtas i Stortinget i 2017. Handlingsplanarbeidet gjennomføres i Buskerudsamarbeidets organer. Det nedsettes en arbeidsgruppe med representanter fra partnerne som ledes og koordineres av sekretariatet.

Dato	Organ
9. september	Administrativ styringsgruppe legger opplegg for handlingsplanarbeidet
20. oktober	Fagrådseminar med drøfting av forslag til handlingsplan
4. november	Administrativ styringsgruppe anbefaler forslag til handlingsplan
14. november	ATM-rådsmøte drøfter til forslag til handlingsplan
18. november	ATM-utvalget anbefaler forslag til handlingsplan og videre behandling i hovedutvalg for samferdselssektoren, kommunestyre, bystyre og fylkesting.

Høstkampanjen 2016

Høstkampanjen bygger videre på animasjonsfilmen som ble utviklet til vårkampanjen. Det utvikles fem korte animasjonsfilmer med sentrale temaer innen Buskerudbypakke 2 som publiseres i sosiale medier. Filmene blir maksimalt 15 sekunder lange sekvenser med korte og tydelige budskap. I tillegg foreslås det å utvikle animasjons-filmen fra vårkampanjen til bruk i kinoannonsering. Målet med kampanjen vil være å øke innbyggernes kunnskap om og forståelse for tiltakene som ligger i Buskerudbypakke 2 og motivere til økt bruk av buss, tog, sykkel og gange. Animasjonsfilmene legges frem for ATM-utvalget 18. november, og kampanjeperioden er uke 48 og 49.

Det er etablert en arbeidsgruppe for kampanjen bestående av kommunikasjonssjef Guro Hegna Svendsen, Buskerud fylkeskommune, kommunikasjonssjef Kristine Kjelsrud, Lier kommune, kommunikasjonsrådgiver Bente Espeseth, Statens vegvesen Region sør, salgs- og markedsjef Kjersti D. Nordgård, Brakar og prosjektleder kommunikasjon Lars Arntzen, Buskerudbysekretariatet.

FoU-prosjekt: Bærekraftig transport og næringsutvikling i storbyområder

Buskerudbyen har mottatt en henvendelse fra Transportøkonomisk institutt (TØI) om deltakelse som partner i et 3-årig prosjekt TØI søker i Forskningsrådet under programmet Transport2025.

Administrativ styringsgruppe går i møte 9. september inn for at Buskerudbyen blir partner i FoU-prosjektet sammen med statlige transportetater og andre større byområder i Norge. Prosjektskissen inneholder tematisk interessante problemstillinger for Buskerudbyen. F eks er transportsystemets betydning for konkurransekraft, regional utvikling og attraktivitet (mht å tiltrekke / holde på kompetanse) aktuelle problemstillinger.

Å delta som partner i forskningsprosjektet innebærer en forpliktelse til å bidra med kr 50.000,- pr år til finansiering av prosjektet for årene 2017, 2018 og 2019. Finansiering kan skje gjennom bruk av samarbeidsmidler i Buskerudbyen. Bidragene fra privat og offentlig sektor bidrar til 20% av finansieringen, Forskningsrådet finansierer 80%.

Gjennom deltakelse som partner får Buskerudbyen tilgang til kunnskapsnettverk og forskningsresultater. Buskerudbyen kan delta på jevnlig partnermøter og brukerkonferanser der innspill og ønsker kan fremmes om mer spesifikke problemstillinger i prosjektet.

Konferanse om fremtidens transportløsninger - Kongsberg 29. September 2016

Kongsberg kommune i samarbeid med Kongsberg næringsforum, transportetatene, lokalt næringsliv, Vestregionen og Buskerudbyen arrangerer 29. september konferanse om fremtidens transportløsninger. Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen deltar på konferansen. Gjennom tiltaksområde ReiSmart (2016-4.2.1) er det gitt tilsagn om 175.000 kr til forprosjekt autonome busser i Kongsberg og prøvekjøring vil finne sted under konferansen.

Sak 46/16 Eventuelt

Møtereferat ATM-utvalget

Møte nr. 6/16 - 15.08.2016

Tilstede	<p>ATM-utvalget: Roger Ryberg, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune (leder) Tore Opdal Hansen, ordfører, Drammen kommune Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Gunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommune Kari Anne Sand, ordfører, Kongsberg kommune Anders Stenshorne, plansjef, Øvre Eiker kommune Kjell Inge Davik, regionsjef, Statens vegvesen Region sør Runar Schou Nilsen, assisterende fylkesmann Buskerud</p> <p>Fra administrasjonen: Georg N. Smedhus, fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune Truls Hvitstein, rådmann, Nedre Eiker kommune Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune Ingebjørg Trandum, kommuneplanlegger, Kongsberg kommune Astri Taklo, avdelingsdirektør, Statens vegvesen region sør Karl Sandsmark, rådgiver, Statens Vegvesen region sør</p> <p>Fra sekretariatet: Rolf-Helge Grønås, daglig leder Gun Kjenseth, prosjektleder by-/ og stedsutvikling Jomar Lygre Langeland, prosjektleder areal og transport Tor Atle Odberg, prosjektleder samferdsel Lars Arntzen, prosjektleder kommunikasjon</p>
Forfall	Sjur Helseth, regiondirektør, Strategi og samfunn øst, Jernbaneverket Helen Bjørnøy, fylkesmann i Buskerud
Møtested	Fylkestingssalen, Fylkeshuset, Drammen

Innkalling og dagsorden godkjent.

Sak 34/16 Referat fra møte nr 5/16

Konklusjon: Referatet godkjent

Sak 35/16 Buskerudbypakke2

Drøfting i møtet:

Daglig leder i Buskerudbysamarbeidet Rolf Helge Grønås presenterte foreslåtte endringer etter Vegdirektoratets kvalitetssikring.

Det ble stilt spørsmål om hva som gjøres for å dekke inn de 300 mill. kr til økte innkrevingskostnader ved toveis innkreving? Det ble svart at taksten oppjusteres med 1kr.

Konklusjon: Forslag til Buskerudbypakke2 av 12.08.2016 anbefales vedtatt.

Sak 36/16 Status

Konklusjon: Status tas til orientering

Sak 37/16 Eventuelt

Vedlegg 2



Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet

Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett

Utkast

Høringsrapport

versjon 02.09.2016



1 Forord

Denne rapporten oppsummerer uttalelsene til høringsutgaven Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet - Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett. Høringsutgaven av planen er datert 29. april 2016, da Areal-, Transport- og Miljøutvalget (ATM-utvalget) besluttet å legge planen ut på høring.

I ATM-utvalget, som er styringsgruppe på politisk nivå for Buskerudbysamarbeidet og for arbeidet med felles sykkelplan, møter de fem ordførerne i Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, fylkesordfører, fylkesmannen i Buskerud, regionsjef for Statens Vegvesen og utviklingsdirektør i Jernbaneverket. Utvalget ledes av fylkesordfører Roger Ryberg.

Høringsperioden har vært på 11 uker, fra 24. mai til 8. august 2016. I høringsperioden har det vært arrangert to åpne møter, et i Drammen den 9. juni 2016 og et i Kongsberg den 16. juni 2016. Høringen viser stor oppslutning om planforslaget. Som følge av høringen foreslås høringsutgaven av planen å bli revidert på enkelte punkter. Revideringen innebærer en kvalitetsheving av innholdet i planen, men ingen endringer i hovedstrategier.

Innhold

<u>1 Forord</u>	22
<u>2 Hovedinntrykk etter høringen</u>	23
<u>3 Uttalelser fra partnerne i Buskerudbysamarbeidet</u>	23
<u>4 Eksterne uttalelser med sekretariatets kommentarer</u>	25
<u>4.1 Offentlige etater</u>	25
<u>4.2 Nærings- og interesseorganisasjoner</u>	28
<u>4.3 Andre interessenter</u>	34
<u>Kap 5 Oversikt over alle høringsuttalelsene</u>	35

2 Hovedinntrykk etter høringen

Høringsinnspillene gir uttrykk for støtte til at en felles sykkelplan og strategier for Buskerudbyområdet er utarbeidet. De fleste innspill er av en slik karakter at de kan følges opp i det videre arbeidet med handlingsprogram til planen. Enkelte innspill har medført forslag til justeringer i planen. Også partnernes kvalitetssikring av planforslaget har medført forslag om mindre justeringer / rettinger i dokumentet.

3 Uttalelser fra partnerne i Buskerudbysamarbeidet

Dok 5 Statens vegvesen Region Sør

Statens vegvesen har gitt en uttalelse til planforslaget i kraft av å være statlig veg- og sektormyndighet. Etaten tar forbehold om de forslag som ligger i planforslaget angående standardvalg på de enkelte traséer. Endelig valg av standard må tas i senere planprosesser etter plan- og bygningsloven (f eks reguleringsplan). Statens vegvesen påpeker også andre forhold, bl.a at analyser / dokumentasjon bør legges til grunn for prioriteringer i planforslaget og at krav til grunnlag for innspill til Nasjonal transportplan (NTP) må følges opp.

Kommentar: De forslag om standardvalg som ligger i planen må forstås som foreløpige. De fleste innspill som Statens vegvesen har tas med i det videre arbeid med handlingsprogram til planen. I handlingsprogramarbeidet bør det bl.a. arbeides videre med nyttebetraktninger mht. prioritering av hvilke strekninger det skal startes opp detaljplanlegging. Videre, mer detaljert planarbeid må oppfylle de krav som settes til grunnlag for innspill til Nasjonal transportplan (NTP), for bidrag fra statlige bymiljømidler (i en evt bymiljøavtale), bidrag fra partnernes egne budsjett (kommuner og fylkeskommune), bidrag fra Buskerudbypakke1 (belønningsmidler) og Buskerudbypakke2.

Det foreslås følgende endringer i planen som følge av Statens vegvesens innspill:

- Trafikksikkerhetsmål og 0-visjon

Forslag til endring i planen: I planen tas det inn omtale av 0-visjonen for trafikksikkerhet på side 14 under avsnitt "Sykkelykker". Dette følges opp i eksisterende mål for sykkel på side 16 inkludert ambisjoner for redusert antall ulykker: "Det skal være attraktivt å sykle for alle. Antall drepte og alvorlig skadde syklister skal reduseres med 50% innen 2020, jfr registrerte ulykker i perioden 2005-2015".

Dok 10 Fylkesmannen i Buskerud

I brev av 27. mai 2016 heter det: "Fylkesmannen er svært positiv til at det utarbeides en felles sykkelplan for Buskerudbyområdet og støtter anbefalingene i planforslaget. Forslaget er en temaplan som tar utgangspunkt i kommunenes vedtatte sykkelplaner. Det består av en strategidel og en plandel for regionalt sykkelvegnett i Buskerudbyen.

Det er utarbeidet fire strategier for økt sykkelbruk:

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

Innenfor hver strategi er det satt opp understrategier med en nærmere beskrivelse. Vi vil særlig trekke frem punktene som gjelder forutsigbar drift gjennom hele året og trygg parkering som viktige.

Når det gjelder arbeidet med framtidig regionalt sykkelvegnett, er det viktig at nye anlegg prioriteres før oppgradering av eksisterende tiltak slik planforslaget legger opp til. Etter våroppfatning bør oppgradering av eksisterende anlegg med høy brukerfrekvens vektas foran nye anlegg med lav brukerfrekvens. Fylkesmannen vil også peke på viktigheten av at planarbeidet ses i sammenheng med øvrige samferdselsprosjekter innenfor Buskerudbyen.

Kommentar: *Innspillene tas med i det videre arbeid med handlingsprogrammet*

Dok 11 Nedre Eiker kommune

Utvalg for Sentraladministrasjon og Tekniske tjenester i Nedre Eiker kommune vedtok enstemmig i møte 16. juni 2016 sak 60/16 at Nedre Eiker kommune slutter seg til anbefalingene i høringsforslaget til felles sykkelplan for Buskerudbyen.

Kommentar: *Tilbakemeldingen tas til orientering*

Dok 12 Buskerud Fylkeskommune

Hovedutvalget for samferdselssektoren behandlet høringsforslaget i møte 15. juni 2016.08 og gjorde slikt vedtak:

1. Buskerud fylkeskommune ønsker utredet en regional elsykkelordning som prøveprosjekt. Tilbudet bør sikre et nettverk av sykkelstasjoner ute i Buskerudbyen. Det bør ses på kombibilletter der man kan kombinere sykkelordningen med Brakar i et samarbeid med kommunene og næringslivet slik som i Rogaland (hjemjobbhjem ordningen)
2. Det bør utredes et sammenhengende ekspressykelveinett regionalt og gjennom Drammen. Når Vestfoldbanen utbedres og legges i ny trasé frigjøres den gamle traseen til nye formål. Det anbefales at man ser på mulighet for hvordan denne traseen kan være en kobling til sykkelveinett nedover Vestfoldbyene og Statens Vegvesens arbeid med ekspressykelveinett fra Drammen til Mjøndalen.

Kommentar:

1. *Det er opprettet kontakt med Bysykkelen.no/Forus Næringspark og et forprosjekt med utprøving av elsyklene er gjennomført i Lier kommune, der fire sykler har vært tilgjengelig for ansatte på rådhuset til arbeidsreiser. Fylkeshuset er neste arbeidsplass som får anledning til å prøve syklene for en kort periode, før de ender opp i Kongsberg i slutten av september. Andre leverandører er også kontaktet for å sammenligne systemene og se på den beste løsningen for Buskerudbyområdet. Et «nettverk av sykkelstasjoner» i hele Buskerudbyen, og kombinasjonsbilletter med kollektivsystemer kan rullas ut dersom erfaringer fra forprosjektene gir grunnlag for det.*
2. *Standard på det regionale sykkelvegnettet er ikke fastlagt i sykkelplanen. Endelige standardvalg må gjøres ved mer detaljert planlegging av hver enkelt strekning. Ekspressykelveg eller høystandard sykkelveg innebærer kryssing med bilveg i separate plan. Denne type kryssløsninger i bykjernen er kostbart og vanskelig å gjennomføre. Andre typer kryssløsninger kan derfor være å foretrekke i bysentrum. Løsning for sykkelekspressveg som Statens Vegvesen har igangsatt reguleringsarbeid med skal inngå i det regionale sykkelvegnettet. Forslag til kommunedelplan der Jernbaneverket anbefaler alternativ «Vest for Nybyen under samlet» er nå ute til offentlig høring med høringsfrist 30. september. Inne i denne vurderingen ligger det en anbefaling om ombygging av Drammen- og Gulskogen stasjon, samt ombygging på strekningen mellom Drammen og Gulskogen. Generelt er gamle jernbanestrekninger attraktive som sykkelveger, da små stigningsforhold og slake kurver gjør det lett å sykle der.*

Side 29 forslag til endring:

Under C2 "Fremme hel reisekjede sykkel" etter første avsnitt settes inn følgende avsnitt: Bysykler og delesykler, elektriske eller ikke, er også et godt supplement til privateide sykler, som kan erstatte privatbilreiser - da gjerne i kombinasjon med kollektivbruk. Buskerudbyen vil undersøke muligheten for et felles bysykkelsystem og kombibillettsystem for buss og sykkel.

Dok 13 Drammen kommune

Drammen bystyre vedtok enstemmig i møte 21. juni 2016 sak 104/16 at Drammen kommune slutter seg til anbefalingene i høringsforslaget til felles sykkelplan for Buskerudbyen.

Kommentar: Tilbakemeldingen tas til orientering.

(Husk Elins korrektur etc.)

Dok 14 Øvre Eiker kommune

Kommunestyret i Øvre Eiker behandlet i møtet 22.6.2016 forslag til felles sykkelplan for Buskerudbyområdet. Kommunestyret gjorde følgende enstemmige vedtak: "Øvre Eiker kommune slutter seg til anbefalingene i høringsforslaget til felles sykkelplan for Buskerudbyen som grunnlag for den offentlige høringen.

Kommentar: Tilbakemeldingen tas til orientering

Dok 17 Kongsberg kommune

Kongsberg kommune behandlet sak 62/16 i hovedutvalg for miljø og utvikling 29. august 2016 med slik konklusjon: Kongsberg kommune slutter seg til anbefalingene i høringsforslaget til felles sykkelplan for Buskerudbyen.

Kommentar: Tilbakemeldingen tas til orientering

4 Eksterne uttalelser med sekretariatets kommentarer

- 4.1 Offentlige etater
- 4.2 Nærings- og interesseorganisasjoner
- 4.3 Andre interessenter

4.1 Offentlige etater

Dok 3 Lardal kommune

I brev av 2. juni 2016 fra Lardal kommune Avdeling for miljø - teknikk - næring heter det at Lardal kommune har ingen merknader til felles sykkelplan for Buskerudbyområdet.

Kommentar: Tilbakemeldingen tas til orientering.

Dok 4 Funksjonshemmedes råd Kongsberg kommune

Funksjonshemmedes råd (FHR) i Kongsberg synes planen er en spenstig plan. Kongsberg har også behov for å bedre sykkelveistandarden, spesielt behovet for å få mer separering av syklende og gående. Dette er viktig for å få flere og lengre sikre veier for bevegelseshemmede. I særdeleshet vil det være viktig å få realisert ny gang-/sykkelbru nord i Kongsberg (Kongsberghallen/Skavanger til Raumyr). FHR i Kongsberg ber om at denne gis høyere prioritet «Høy A prio» i planen.

Kongsberg 22.06.2016 Roar Høidal (Leder Funksjonshemmedes råd, Kongsberg)

Kommentar:

Buskerudbysamarbeidet merker seg Kongsberg funksjonshemmedes råds påpeking av behovet for mer separering av syklende og gående. For Kongsberg kommune er arbeidet med å realisere bru i Nord en prioritert oppgave. Det foreslås ingen endring av prioritet i planen.

Dok 5 ROM Eiendom

Rom Eiendom skriver i brev av 11. juli 2016 at den foreliggende planen synes grundig og ambisiøs. Den vil trolig bli et godt redskap for å oppnå økt sykkelandel av det samlede transportarbeidet i regionen. Målet om 100 % økning av dagens gjengse sykkelandel på ca 4 % virker ikke urealistisk, på bakgrunn av erfaringene fra Kongsberg som allerede har oppnådd dette (% i 2013) etter en særskilt innsats. Det fremgår at størst potensial for økt sykkelbruk ligger i forholdsvis korte reiser i de tettest befolkede områdene. ROM Eiendom sier seg derfor enig i planens prioritering av å etablere et sammenhengende sykkelnett i byvekstområdene, Lierstranda – Drammen, Mjøndalen, Hokksund og Kongsberg. Dette inkluderer sammenknytning mellom sykkelveinett og kollektivknutepunkt. Slik legges samtidig til rette for kombinasjonsreiser, der sykkel inngår som et ledd i reisekjeden, sammen med en buss- eller togetappe.

ROM har lenge vært opptatt av å legge til rette for sykkel som tilbringertransport til toget. Sykkelparkering ved jernbanestasjonene er som kjent Jernbaneverkets ansvar, men ROM etablerte selv det første sykkelhotellet, på Fredrikstad stasjon. Vi har nå ved flere av landets stasjoner etablert et samarbeid med Kirkens Bymisjon eller kommunen om sykkelservice-virksomheter (verksteder, delesalg, sykkelutleie osv.) i ledige godshus og lokstaller. Dette kan kanskje være aktuelt også i noen av de byene som omfattes av det foreliggende planarbeidet.

Kommentar:

Buskerudbysamarbeidet merker seg Rom Eiendoms positive tilbakemeldinger til planen og vilje til å bidra til å legge til rette for sykkel som tilbringertransport til toget med etablering av sykkelservice-virksomheter (verksteder, delesalg, sykkelutleie osv.) i samarbeid med bl.a. Kirkens Bymisjon. Det vises til omtale på side 30 i planen hvor det bør nærmere presiseres behovet for sykkelservicevirksomheter.

Side 30 forslag til endring:

Ved de største kollektivknutepunktene (Jernbanestasjonene) bør det legges til rette for gode løsninger for sykkelparkering, låneordninger for sykkel (bysykkel) og sykkelservicevirksomheter (verksteder, delesalg, sykkelutleie osv.) gjerne i samarbeid med ideelle organisasjoner.

Dok 15 Kongsberg Idrettsråd

Kongsberg idrettsråd(KIR) er svært glade for det gode arbeidet som er gjort både lokalt og regionalt, når det gjelder arbeidet med å tilrettelegge for mer sykling. KIR representerer idretten i by'en verdsetter at med mer tilrettelagt det er for sykling, jo mer tilgjengelig er de lokale anlegg.

Lokalt Kongsberg

Det å tilrettelegge innebærer både lokalt og regionalt arbeid. Kongsberg har utarbeidet et detaljert dokument som veileder for arbeidet. Her fokuseres det på nasjonale erfaringer koblet inn mot det lokale. For KIR er sikkerhet første prioritet, som innebærer at man har sykkel og gangveier tilrettelagt til treningsanlegg og andre friluftsområder. Sykkelveier blir både blir brukt på dagtid, i forbindelse

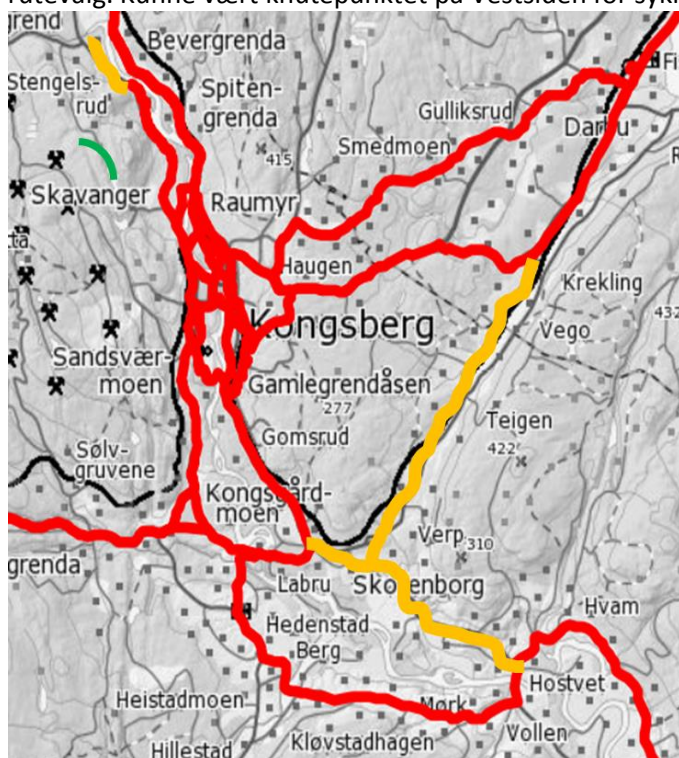
med skole, men også på kveldstid for treninger og andre kulturelle samlinger. Svært mange av skolene har sykkelvei tegnet inn, men vi tror at man i noe større grad også bør tenke på tverrforbindelser til anleggene. Grunnen er at treninger for en klubb trekker folk fra hele byen, og man er da avhengig av å så raskt som mulig kunne komme seg inn på et sykkelnettverk for trygg transport. Samme gjelder trygge sykkelveier frem til friluftsarealer og andre sentrale samlingspunkter. KIR vil også kommenter at det er viktig at man har flyt i syklingen sin, slik at syklingen kan foregå lettest mulig uten for mye svinger og andre hindringer som fortauskanter osv. Sykkelbyen Kongsberg er eier av de lokale aksjoner og prioriteringer, om ønskelig så kan KIR stille seg som høringspartner for dette arbeidet. KIR kan også formidle informasjon eller andre sykkelvennlige tiltak til idrettsmiljøene.

Regionalt

Regional sykling går på, slik KIR ser det, å kunne transportere seg trygt utenfor bysonene. Sykling er også en fin treningsform, og det å ha et sykkelnettverk for regionen så vil man tryggere kunne legge ut på sykkelturner.

KIR har på neste side kommet med et par forslag til endringer og tillegg:

- Forlenge sykkelstien helt frem til Jondalen. I krysset til Jondalen er Jondalsdammen, som er et fint badested, men som man ikke kan sykle trygt til grunnet for mye trafikk. Får man sykkelveien helt frem så har man også en tryggere vei videre dersom man skal sykle opp Jondalen
- Er man på sykkelturn fra Hokksund og skal videre sydover Lågendalen, så er det stor omvei å sykle via Kongsberg. Samme også om man skal videre til Notodden. Etablerer man en rute via Skollenborg og mot Krekling, så har man også etablert en sykkelrunde, som er fin treningsrunde/ tur. I dag er det faktisk delvis sykkelvei på disse strekninger. Det er også muligheter for å benytte sideveier, fra Skollenborg, forbi Golfbanen og helt frem til Hostvedt krysset.
- En mindre detalj er at man kunne tegnet inn en sykkelvei som går forbi kirketorget, både fordi det er en av Kongsberg fineste severdigheter, men også fordi Turistinformasjonen ligger der, samt at man også nå har Krona, som studenter sykler til. Her er alt på plass, gjelder kun rutevalg. Kunne vært knutepunktet på Vestsiden for sykkelveier.



Kommentar:

I Buskerudbysamarbeidet er Kongsberg en foregangskommune når det gjelder sykkel. Tilrettelegging for sykkel er et kontinuerlig arbeid. Det er svært positivt at Kongsberg idrettsråd fokuserer på sikkerhet og trygge sykkelveger til idrettsanleggene i byen og at Idrettsrådet vil delta i arbeidet med lokale kampanjer og som formidler av informasjon og andre sykkel fremmende tiltak til idrettsmiljøene.

Når det gjelder innspillet om Kirketorget inngår dette som en del av det lokale sykkelnettet i kommunens sykkelplan. De andre foreslåtte strekningene inngår ikke i Kongsbergs hovedsykkelnett og stekningene inngår ikke som skolevei der gange/ sykkel er aktuelt. Strekingene anses heller ikke som aktuelle regionale ruter.

Dok 16 Brakar

Brakar har ingen merknader/uttalelser til, men vil påpeke en liten faktafeil på side 31: Det er ikke gratis å ta med sykkel på buss. Det som står om sykkel i prisreglementet er for ordens skyld: "Tas med hvis det er plass og billett regnes etter barnepris. Sjøførene har ansvar for sikkerheten om bord i bussen, og bestemmer om sykkel skal fraktes inne i bussen, eller i bagasjerom".

Kommentar:

Tilbakemeldingen tas til orientering. Omtalen av billettregimet for sykkel nederst på side 31 endres.

Side 31 forslag til endring:

I avsnitt med overskrift "Mulighet for å ta med seg sykkel på tog og buss" endres tredje setning og ut avsnittet til: I Buskerudbyen kan man ta med sykkel til barnebillett på buss og tog dersom det er plass, når det gjelder transportsykler er det andre regler. Da det kun tillates et begrenset antall sykler på buss og tog, blir tilbudet svært uforutsigbart. Det bør vurderes hvordan tilbudet for sykler på buss og tog kan forbedres.

4.2 Nærings- og interesseorganisasjoner

Dok 8 Gullaugtoppen Velforening

Vi viser til forslag til sykkelplan, og vil med dette komme med følgende innspill til strekningen Gullaugkleiva og gamle drammensbanen til Røyken grense.

Gullaugkleiva:

Gullaugkleiva er en bratt, svingete og smal vei med høy gjennomgangstrafikk til/fra Røyken kommune. En telling høsten 2015 viser ca 500 personbiler pr dag, og i tillegg er den brukt av en del større kjøretøy. Gjennomgangstrafikken til/fra Røyken er økende på grunn av boligutbygging på Spikkestad, og at det ofte er lange køer på riksvei 23 ved Lahell. Siktforholdene i Gullaugkleiva er i tillegg dårlige på grunn av trær og knauser, og veien har derfor ikke tilstrekkelig sikkerhet for myke trafikanter/syklister. Den er av Lier Kommune vurdert til å være en farlig skolevei, og det er derfor innført skoleskyssordning for barneskolen på helårsbasis.

Gullaugkleiva blir på tross av lav og trafikkfarlig standard, benyttet mye av myke trafikanter. Veien er eneste forbindelse for barn og unge til skole og fritidsaktiviteter. Gullaugkleiva er også adkomst til et

viktig rekreasjonsområde, skjermet for støy, som ytre Lier ellers er belastet med. Området har også et verdifullt kultur- og naturlandskap. Det er derfor også stor ferdsel av mosjonister i Gullaugkleiva.

Vi merker oss planens målsetting om å oppnå 80 % sykkelandel for skolebarn. Planforslaget understreker også (på side 32) at det må arbeides målrettet med sikring av skoleveier. Velet støtter dette og mener at tiltak som er aktuelle for Gullaugkleiva, vil tilgodese alle grupper av myke trafikanter på denne strekningen.

Velet vil fremheve planforslagets strategi om å ivareta sykkel i alle deler av plansystemet. For Gullaugkleiva (og dermed for adkomststrekningen til gamle drammensbanen) er det ett tiltak som i særdeleshet er viktigst, og som nettopp handler om å se ulike planprosesser i sammenheng. Utbyggingen av riksvei 23 Dagslett-Linnes finansieres av bompenger. Bompengesaken ble vedtatt av Buskerud fylkeskommune - mot faglige råd og mot Lier kommunestyres vilje - med en løsning der Gullaugkleiva holdes åpen og uten bompenger. Dette vil med sikkerhet føre til kraftig trafikkøkning dels av bilister som vil slippe å betale bompenger, og dels av de som vil forsøke å kjøre en raskere omvei når det er kø på riksveien. Slik trafikklekkasje er et velkjent fenomen, og vil skape en rekke problemer.

Velet registrerer at strekning 17 (Gullaugkleiva mm), og tiltakene 17-4 og 17-3 er foreslått med lav prioritet. Vi ber om at disse gis høyeste prioritet, og at strategien om å ivareta sykkel i plansystemet og målet om å sikre skoleveier legges til grunn for dette. Her er det snakk om å koble informasjon og trafikkfaglig kunnskap, og gjøre de rette tiltakene for å unngå helt uakseptable konsekvenser. Vi ber derfor Buskerudbyen ta på seg rollen som katalysator, for å løse problemene som flere aktører her har skapt. Uten hastetiltak for å hindre gjennomkjøring vil økt trafikk, økt fart og trafikkfare fortrenge dagens myke trafikanter. Trafikklekkasje og gjennomkjøring vil gi en utvikling i motsatt retning av målsettingene i sykkelplanen. Med økt gjennomkjøring etableres et kjøremønster og utvikles arealbruk på Spikkestad/Røyken som gjør at Gullaugkleiva (strekning 17) vil gå tapt som rekreativ og trygg rute for myke trafikanter.

Gullaugtoppen velforening er svært positiv til at Gullaugkleiva og gamle drammensbanen foreslås som del av regionalt sykkelveinett. Etter at strekningen er sikret mot gjennomkjøring (fart og ÅDT må holdes nede, jfr planens s 23) må det etter vårt syn iverksettes flere tiltak for å øke trafiksikkerhet for myke trafikanter.

Oppsummert anbefaler Gullaugtoppen Velforening følgende tiltak i Gullaugkleiva for å gjøre veien sikrere for syklist/er/myke trafikanter:

- Iverksette effektive tiltak for å redusere gjennomgangstrafikk til/fra Røyken
 - o Beboerstyrt bom
- Øke veibredde slik at det kan etableres fortau for fotgjengere
 - o Siden Gullaugkleiva er en særskilt bratt vei, må fotgjengere oppover og syklist/er som kjører raskt nedover, adskilles fysisk for å redusere ulykkesrisiko.
- Trær og steinknauser må fjernes, for å bedre sikten i hele Gullaugkleiva
- Skilte Gullaugkleiva som forkjøringsvei, slik at trafikk fra veiene Kvernbakken og Damstubben ikke har forkjøringsrett. Dette utgjør en betydelig risiko for syklist/er som kjører ned Gullaugkleiva.

Gamle drammensbanen:

Gamle drammensbanen er mye brukt av syklist/er hele strekningen fra Lierbyen til Røyken. Vi ser også

at denne i sykkelplanen, er inne som en definert sykkelvei fra Gullaugkleiva til Røyken. Den største flaskehalsen på gamle drammensbanen er den usikrede og mørke tunnelen mellom Gullaugkleiva og Røyken. Gullaugtoppen Velforening foreslår følgende tiltak for å bedre forholdene for syklistene på gamle drammensbanen;

- Lyssette, og sikre tunnel mellom Gullaugkleiva og Røyken mot steinnedfall
- Lyssette hele strekningen fra gml Gullaug stasjon til Spikkestad

Vi mener også at man bør definere hele gamle Drammensbanen som del av sykkelveinettet i nedre Buskerud. Dette er trolig den strekningen som er mest brukt av syklistene i dag, fordi dette er naturlig både som følge av naturopplevelse, stigning og at banen er adskilt fra biltrafikk.

Mvh Gullaugtoppen Velforening V/Knut Ivar Støfring

Kommentar:

Utbygging av Rv 23 på strekningen fra Dagslett i Røyken til Linnes i Lier starter opp i høst og ny trase videre til kryss med E18 er under planlegging. Dersom trafikken i Gullaugkleiva blir vesentlig større enn beregnet når bommene settes opp på Rv 23 må det håndteres ut fra en ny situasjon.

I forslag til felles sykkelplan er strekningen i Gullaugkleiva foreslått med fremtidig standard felles veg for kjørende og syklistene jfr. s 23., med prioritering av syklistene. Innspillet fra Gullaugtoppen Velforening tas til etterretning. Vurdering av veibredde, fortaus løsning, fysisk skille, siktforbedring og skilting blir en del av prosjektet. Lyssetting og sikring av tunnelen blir en del av prosjektet. Lyssetting av strekningen videre til Spikkestad søkes løst i samarbeid med Røyken kommune.

Gamle Drammensbanen mellom Gullaugkleiva og Lierbyen er en del av Lier kommunes turveinett. Turveinettet supplerer regionalt og lokalt sykkelveinett slik at det blir et større mangfold av forbindelser. Lier kommune vurderer denne forbindelsen til å være av mer lokal karakter og at det ikke er naturlig at den inngår i det regionale sykkelveinettet.

Dok 9 Miljøpartiet De Grønne Drammen

Miljøpartiet De Grønne Drammen sender med dette sitt hørings svar til «Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet - Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett».

Oppsummert

Strategien inneholder mange gode tanker, hensikter og planer, men det virker som at det likevel sitter litt dypt å gjennomføre en reell satsing på sykkel. Men dokumentet er løst nok til at dersom viljen og prioriteringene er der i de rette instansene, så kan strategien og planen bli bra likevel.

Det som er viktigst å endre på er målsettingen om sykkelandel i BB, som bør være høyere for at BB skal bidra til å nå det nasjonale målet om 8 %, i tillegg til at målet må formuleres tydeligere mht. hva som er sammenligningsalternativet.

I tillegg bør det gjennomsyre planene i større grad at dette er en regional plan i de prioriteringene som kommer frem, og at avstand fra sentrumsområder derfor ikke bør være avgjørende for valg av sykkeløsning i en regional plan. De regionale sykkeløsningsene bør bestå av minst mulig systemskifter for at sykkel skal bli et godt alternativ til motorisert transport også på de litt lengre strekningene (og også for å redusere ulykkesrisiko). Det trekkes jo frem at el-sykler utvider syklers rekkevidde, men dette ser man ikke noe spor av senere i forslag til løsninger.

Det virker heller ikke som man har til hensikt (nå) å faktisk prioritere ressurser/penger på sykkelveinettet, når selv det prioriterte nettet til kostnad 1,9 mrd over 15 år er nødt til å krympes. Her og nå har vi ikke oversikt hvor mye som brukes totalt på bilveier over den samme perioden, men er vel trygt å vedde på at det er et langt høyere beløp. Dette samsvarer jo ikke med målene verken i BB eller på nasjonalt nivå.

Vi savner også noe mer konkret om prioritering av regionalt versus lokalt sykkelveinett. Vi kunne også ønsket meg noe mer konkret om fremdrift på handlingsplanen så det ikke trekker ut med sykkelsatsingen.

Innledning

Litt flisespikkeri, men synes det blir feil å kun trekke frem teknologiutvikling som et moment som kan gjøre sykling til et viktigere transportmiddel enn i dag, når det største hinderet er grad av tilrettelegging for sykling.

Sykelstrategi Mål

Det nasjonale målet er 8 % innen 2023. Med tanke på dette, er målet til BB lavt mtp at det bør være høyere i byer og tettbygde områder enn gjennomsnittet for at man skal nå det nasjonale målet. Målet fremstår også som noe uklart, da man ikke er tydelig på hva som er sammenligningstidspunktet. I tabellen for mål (s.16) refereres det til det som var sykkelandelen i RVU 2009, mens det andre steder refereres til RVU 2013/2014. Sykkelandelen er såpass ulik i de to RVUene at det vil ha mye å si.

Målkonflikt: Det trekkes frem som mål at det skal bli enklere og raskere å reise med alle transportmidler, "også sykkel", men ingen steder trekkes det frem at dersom det blir raskere og enklere å reise med bil, så undergraver det mål om sykkelandel. Man trekker frem arealbruk som viktig forutsetning, men ikke konkurranseforhold til andre transportformer. Det er for øvrig tre mål knyttet til sykkel, men målet om at det skal være «attraktivt for alle å sykle» mangler i sammendraget. (Og siden dokumentet dreier seg om sykling, hadde det kanskje vært naturlig å trekke frem målene for sykling på en tydeligere måte? Nå fremstår de som litt bortgjemt blant alle andre mål i BB. Det henger jo selvfølgelig i hop, men i en sykkelstrategi er det naturlig at sykkelen står tydelig i fokus.)

Måling av resultater

Det er uklart hvordan de har tenkt til å måle resultatene, de nevner indikatorer for sykkel, men det er ganske tynt. Hvem skal gjøre dette? Hvor ofte? Hvordan vil man bruke målingene? Det kommer heller ikke frem hvorvidt de indikatorene som er avtalespesifikke er inkludert i måltabellen eller ikke. Er det flere ting enn indikatorene i måltabellen de skal måle? Gode undersøkelser på effekter av tiltak er viktig for å kunne måle og justere innsatsen.

Regionalt vs. lokalt

Hvordan prioritere ressurser mellom regionalt og lokalt sykkelnett? Vil utvikling av et regionalt nett gå på bekostning av det lokale sykkelveinettet, eller visa versa?

Strategier for økt sykkelbruk

a) Ivareta sykkel i alle deler av plansystemet

A1 – Underlig at de i en sykkelstrategi trekker frem at buss må prioriteres foran sykkel på viktige kollektivstrenger, når man likeså godt kunne sagt at sykkel på prioriteres foran buss på viktige sykkelstrekninger. (En av de småtingene man finner gjennom dokumentet som gjør at vi setter spørsmål ved hvor villige man faktisk er til å prioritere sykkel.) Det viktigste i prioriteringen av

gatebruken er at man ser på den helhetlig: Hvor skal det være bra å sykle, og hvor skal det være fremkommelig for kollektiv?

b) Bygge fremtidens sykkelveinett

Hvor ”bundet” er kommunene til å følge plan og strategi? Virker som det er svært stor grad av valgfrihet, hvilket kan gå utover kvaliteten på sykkelinfrastrukturen. Vi vil tro at det fort er enklere å gå ned på kvalitet fremfor å prioritere penger på sykkel i stedet for på bil.

B2 – Det bør komme frem i strategien at det ikke er en god løsning å kombinere sykkel og kollektiv. (Hvor dårlig det er som løsning avhenger selvsagt av bussfrekvensen.)

Forklaringene knyttet til de ulike standardene er svært korte, burde man kanskje referert til dokumenter der løsningene er mer utførlig forklart? Det vil være nyttig for de mindre erfarne sykkelplanleggerne i alle fall. I Oslostandard har man gjort et veldig godt arbeid med å beskrive løsninger for sykkel (ute til høring nå), og en god del av disse vil være aktuelle også for BB.

Selv om veilederen er et ok utgangspunkt for valg av løsning, er det viktig at man ikke ser seg blind på hva dagens situasjon er for å så la det diktere valg av løsning. Det er viktig å også tenke på hva slags situasjon man ønsker å oppnå når man bygger. Og som en kommentar til det – hvorfor har man i beskrivelsene av noen av sykkeltilretteleggingsmåtene valgt å si at det er ”en attraktiv løsning der det er potensial for økt sykling”, når det er potensial for økt sykling overalt?

Sykkelfelt som løsning: Bredden som er oppgitt er 2,2-2,5, som er en god bredde som sikrer at syklister kan passere hverandre uten å sykle i kjørebane for bil, samt at det gir god plass til de nye typene sykler som er på markedet. Men, vi savner at man trekker frem at dette også kan fungere som fase 1, og at fase 2 vil kunne være å videreutvikle det til en sykkelbane siden man allerede har satt av nok areal til det. En sykkelbane vil være tryggere og sikrere, slik at flere utrygge syklister også tør å sykle. I tillegg reduserer det driftskostnadene, særlig vinterstid siden man unngår problemet med at bilene dytter snø tilbake i sykkelfelt som har blitt måkt, hvilket fører til et behov for flere etterryddinger.

Det burde også vært omtalt hva de tenker om de stedene der det ikke er plass til å ha såpass brede sykkelfelt. Skal man da ikke ha noe sykkeltilrettelegging? Eller kan man ha smalere felt, i alle fall på kort sikt?

Uklart hva som menes når de trekker frem det som står i vegnormalen om sykkelfelt. Hvorfor trekker de dette frem når det avviker fra flytskjemaet i strategien?

Felles vei for kjørende og syklende: Fartsdempende tiltak er også et viktig tiltak som bør stå i listen over forbedringstiltak som kan vurderes.

Gang og sykkelvei: Blir litt komisk når de skriver at det er en ”løsning som er mer egnet for oppover-enn nedoverbakke” når dette avhenger av hvilken retning man sykler. Det burde kanskje heller stått at dette bør unngås i kupert terreng siden det kan bli høy fart på syklister i nedoverbakker?

Sykkelboks: Kan med fordel ha rødt dekke for økt synlighet og sikkerhet. Dette er ikke nevnt.

Sambruksareal: Dette er rett og slett ikke en sykkelløsning, og bør ikke være med. Sambruksareal gir syklistene ingen rettigheter og dårlig fremkommelighet.

Rundkjøring – sykling i vegbanen + separat sykkelanlegg:

Kryss er noe av det som bidrar mest til usikkerhet og utrygghet blant syklister/potensielle syklister. Vil igjen vise til Oslostandard som eksempel på hvordan rundkjøringer kan løses på en litt bedre måte.

B3- Mange små tiltak. I tillegg til de som er nevnt, vil bedre asfaltdekke, belysning (også i underganger), røde sykkelfelt, fjerne bilparkering på innsiden av sykkelfelt, utvide felt der mulig og fjerne bommer (og særlig saksegerder i mørke underganger som utgjør en reell fare), være gode, små tiltak.

c) Stimulere til bred sykkelkultur

Tiltakene som foreslås for å nå mål om at 80 % av alle barn og unge skal sykle til skolen fremstår ikke som tilstrekkelige for å nå målet. Hvorfor har man foreslått gå-grupper og ikke sykkelgrupper i en sykkelstrategi, for eksempel?

Plan for nytt sykkelveinett

Viktigste kommentarer:

Siden det regionale sykkelnettet nettopp er regionalt, er det underlig at det fokuseres såpass mye på korte sykkelreiser (0-3 km). Hvis poenget er å knytte sammen BB med et regionalt nett, så kan man ikke bare prioritere 3 km ut fra sentrum. Uklart hva de mener med avstand som prioriteringskriterium: Er det knyttet til hvor man skal bygge først og/eller standard på sykkelveinettet?

Kvaliteten på det regionale sykkelveinettet burde være høyere enn foreslått i form av færre systemskifter. De skriver jo selv om viktigheten av et ensartet, sammenhengende nett, men når man ser på de konkrete planene, mangler denne kvaliteten. Det er også mange systemskifter som vil føre til at syklistene må krysse veien for å sykle på sykkelveinettet, noe som innebærer økt ulykkesrisiko.

Fremtidig regionalt sykkelveinett

De skriver (s.36) at « med et slikt sammenhengende nett (300 km) tilbys det et alternativ for dagens bilister». Det er ikke bare bilister, men også kollektivreisende som får et tilbud, sykling kan være viktig også for å avlaste kollektivtransporten, særlig i rush. Og igjen, skal det være et alternativ til bil og kollektiv, må man sørge for et godt tilbud også lenger ut fra viktige målpunkt enn 3 km.

Dagens løsning

De ønsker å prioritere de strekningene som ikke har noe sykkeltilrettelegging fremfor de strekningene som har noe sykkeltilrettelegging (som kan trenge en oppgradering). Da er det i så fall viktig at man har god oversikt over dagens situasjon. Det kan virke som om kartleggingen er noe mangelfull, da fortuet i Buskerudveien har blitt registrert som gang/sykkelvei, hvilket det ikke er. (Hvor god kartleggingen er ellers vet vi ikke, da Buskerudveien er min faste sykkeltrasé, men ikke utenkelig at kartleggingen ellers også burde vært bedre. Så kartleggingen de har gjort bør nok brukes med noe varsomhet og skjønn når man skal prioritere sykkeltilretteleggingen.)

Vi legger også merke til at de har inkludert «gågate» i tabellen som gir oversikt over dagens standard, men gågate er ingen sykkeløsning da en gågate alltid vil være på fotgjengernes premisser. Videre kan man i teksten på side 37 få inntrykk av at det finnes noe sykkelkvelespressvei i BB, men det gjør det jo ikke (etter deres egen tabelloversikt over dagens standard).

Fremtidig løsning

Det påpekes at det i tettbygde områder med arealknapphet ikke er mulig å tilrettelegge for alt og alle, og at syklistene derfor også i fremtiden må dele arealer. De sier at det kan gjøres forbedringstiltak for å prioritere syklende i blandet trafikk, som er vel og bra, men det som også kan gjøres er å se på den helhetlige gatebruken i et område slik at noen gater kan bli prioritert for syklende. Det er også mulig å fjerne parkering for å gi plass til sykkelfelt/sykkelbane, eller ha flere enveiskjørte gater der man oppretter motstrøms sykkelfelt/sykkelbane der det tidligere var kjørefelt. Mange muligheter hvis man ser på det litt helhetlig, samt tør å prioritere ned noen trafikantgrupper noen steder.

Kommentar:

Når det gjelder målsettingen i planforslaget om en reisemiddelandel på 8 % for sykkel i Buskerudbyområdet i 2023 og dermed på lik linje med den nasjonale ambisjonen, er dette en realistisk målsetting. Buskerudbyområdet har i dag en lav sykkelandel og selv om det er høy befolkningstetthet i deler av Buskerudbyområdet er det også store områder som ikke er tettbygd og som teller med ved de nasjonale målingene. Det bør gå tydelig fram av planforslaget hvilket RVU som er referanse, og grafikk på side 16 bør vise RVU 2013/14.

Når det gjelder måling av resultater er det under arbeid et sykkelregnskap. Dette må ta utgangspunkt i målsettingene i sykkelplanen. Uttalelsen fra Miljøpartiet De Grønne tas ellers til orientering

4.3 Andre interessenter

Dok 7 Kjell Gundersen

Det er et bra tiltak at syklistene skal ivaretas på best mulig måte. Det er både sunt, miljøvennlig og ikke minst helsefremmende å bruke sykkel.

Det er veldig forvirrende når det ligger to planprogram ute til høring, som begge omhandler tiltak i Rosenkrantzgata i Drammen. Jeg har tilknytning til Rosenkrantzgata i Drammen, derfor er dette området av interesse for meg.

Planprogram A: Høring av felles sykkelplan for Buskerudbyen ble kunngjort 31.05.2016 på Nedre Eiker kommunes sine hjemmesider. Høringsfrist 8.august 2016

Planprogram B: Planprogram for kommunedelplan av Rosenkrantzgate ble vedtatt lagt ut på høring av formannskapet i Drammen kommune 14.juni, med kunngjøring 17.juni 2016. Høringsfrist 19.august 2016. Denne omhandler både sykkelplan og kollektivfelt i Buskerudbyen. Fv.283, med konsekvenser også for Nedre Eiker sin befolkning. Hvordan ser man for seg at trafikken skal flyte lettere når man tar bort to av fire felter for vanlige biler?

Høring av felles sykkelplan gir ingen løsning om sykkelvei på fv.283 da det ikke foreligger konkrete planer pr. i dag. Området er allikevel merket i planen for Buskerudbyen med høringsfrist 8.august og er da etter min mening et område som skal planlegges omregulert og ønsker å komme med innspill om dette.

Det ble avholdt offentlig møte i slutten av juni i Drammen, der vegvesenet la frem flere alternativer for fv. 283. Veimyndighetene fikk ingen entydige signaler fra møtet om valg av alternativ, det ble heller ikke avholdt avstemning om dette. Men det kom innspill om å gjøre om Landfalløya/ Øvre Storgate i Drammen til sykkelvei som ble godt mottatt. Vegvesenet informerte om at de ønsket å se på dette alternativet. Se vedlegg kopi fra Drammens tidene som omhandler planer for fv.283. Jeg er også enig det flertallet sa på dette møtet, at det er lite hensiktsmessig å legge sykkelvei i Rosenkrantzgata der det er mye trafikk.

Uansett om planene blir realisert med kollektivfelt og mindre plass til biler, så vil Rosenkrantzgata for alltid være et bindeledd mellom de ulike bydelene og Nedre Eiker. Det vil alltid være trafikk som skal vike av fra hovedgate, og dette lager en stor risiko for myke trafikanter om de kommer i bilens eller lastebilens dødsone. For ikke å snakke om små skolebarn som skal ferdes på en slik vei.

Luftforurensing er et annet problem. Alternativet vekk fra Rosenkrantzgata vil være en bedre løsning.
Vennlig hilsen Kjell Gundersen, Drammen

Kommentar:

Forslag til felles sykkelplan for Buskerudbyområdet er en strategiplan og plan for regionalt sykkelvegnett. Planen må følges opp av kommunedelplaner der det ikke er avklart hvor traseene skal være og reguleringsplaner før tiltakene kan iverksettes. Det er satt i gang kommunedelplanarbeid for Fv. 283 Rosenkrantzgata og det arbeides også med å sette i gang kommunedelplan for ekspresssykkelveg mellom Drammen og Mjøndalen.

Kap 5 Oversikt over alle høringsuttalelsene

Det vises til Samlet oversikt over alle uttalelser som legges ut på www.buskerudbyen.no

Uttalelsene til areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023	Side
Dok 3 Lardal kommune	
Dok 4 Funksjonshemmeds råd Kongsberg	XX
Dok 5 Statens Vegvesen	XX
Dok 6 Rom Eiendom	XX
Dok 7 Kjell Gundersen	XX
Dok 8 Gullhaugtoppen velforening	XX
Dok 9 Miljøpartiet de Grønne Drammen	XX
Dok 10 Fylkesmannen i Buskerud	XX
Dok 11 Nedre Eiker kommune	XX
Dok 12 Buskerud fylkeskommune	XX
Dok 13 Drammen kommune	XX
Dok 14 Øvre Eiker kommune	XX
Dok 15 Kongsberg Idrettsråd	XX
Dok 16 Brakar	XX
Dok 17 Kongsberg kommune hovedutvalg for miljø og utvikling	XX