

SAKSDOKUMENT TIL ATM-utvalgets møte nr 4 - 2012

Møtetid: Mandag 21.mai kl 09:00 – 12:00 (lunsj kl. 12.00)

Sted: Formannskapssalen, Rådhuset, Drammen

Dagsorden

Sak 22/12 Referat fra sist møte

Sak 23/12 Status

Sak 24/12 Areal- og transportplan – hovedproblemstillinger i høringsutgaven

Sak 25/12 Buskerudbypakke2 – opplegg politisk prosess

Sak 26/12 Felles uttalelse KVV Godsterminal, sporarealer og -kapasitet

Sak 27/12 ATM-rådsmøte 24.mai

Sak 28/12 Eventuelt

Buskerudbyen 14.05.2012

Tore Opdal Hansen
Leder av ATM-utvalget

Runar Hannevold
leder av adm. styringsgruppe

Vedlegg 1 Referat fra sist møte.

Vedlegg 2 Brev fra Samferdselsdepartementet om tildeling midler for 2012, samt pressemelding fra Samferdselsdepartementet.

Vedlegg 3 Rapport studietur Stockholm og Gøteborg

Vedlegg 4 Felles saksframlegg og uttalelse til KVV Gods...

Separat vedlegg 1:Utkast til Høringsforslag felles areal- og transportplan (ettersendes 16.05).

Sak 22/12 Referat fra møte nr 3/12

Referat fra møte 30. mars 2012 ligger som vedlegg 1.

Konklusjon: Referat godkjennes

Sak 23/12 Status

Brev fra SD om tildeling av Belønningsmidler 2012

I brev datert 25. april gjør Samferdselsdepartementet en vurdering av Buskerudbyens rapportering 2011 på 4-årig belønningsavtale og konkluderer med at Buskerudbyen har oppfylt sine forpliktelser i 2011 og Samferdselsdepartementet vil utbetale det avtalte beløpet 90 millioner i løpet av kort tid. Som vedlegg 2 følger departementets vurdering og tildeling samt pressemelding som Samferdselsdepartementet sendte ut i forbindelse med brevet. Det er tatt opp med SD om å få tilgang til Vegdirektoratets vurderingsrapport. Den har hittil fått status som intern og ikke tilgjengelig. Til neste møte vil det foreligge en sak om SDs tilbakemelding inkl. Vegdirektoratets vurdering av rapporteringen for 2011.

Studietur Stockholm og Gøteborg 19. og 20. april

Studieturen er gjennomført med 47 deltagere. Det er gitt gode tilbakemeldinger fra alle deltagende partnere. Spesielt ga opplegget i Gøteborg godt utbytte. Artikkel om studieturen ligger på hjemmesiden.

Rapportering fra studieturen:

- Artikkel på nettsiden for Buskerudbyen publisert tirsdag 24.4.
- Utkast til rapport er vedlagt til sakspapirene. Se vedlegg 3.

Nasjonal Transportplan - Felles uttalelse fra Buskerudbykommunene og fylkeskommunen

Uttalelsen i underskrevet stand er oversendt Samferdselsdepartementet med kopi til fylkeskommunen og kommunene. Buskerudbysekretariatet vil gjerne ha oversendt en kopi av kommunenes og fylkeskommunens uttalelse etter hvert som de foreligger. Prosjekt sjefen har igangsatt et arbeid med sammenstilling av utfyllende begrunnelse for betydningen av rask prioritering av statlige investeringsmidler til togssatsing på Kongsbergbanen.

Pågående kommunikasjonsarbeid

- Revidering og videreutvikling av www.buskerudbyen.no
- Film om areal og transportplanen er i opptak. Se neste statussak.
- Spørsmål og svar-liste over mulige spørsmål folkevalgte og andre kan bli stilt overfor, både av journalister og andre. Lista skal gi forslag til gode svar på ulike spørsmål. Samarbeidspartnerne + Brakar er bedt om å bidra med 10 spørsmål.

Areal- og transportplan – kommunikasjonsiltak

Det er laget en egen kommunikasjonsplan i forbindelse med høring areal- og transportplanen, som tidligere er referert. Denne er nå revidert i forhold til den reviderte framdriftsplanen for behandling av areal- og transportplanen. Dette innebærer at de fleste av tiltakene iverksettes i midten av august, bl.a. husstandsfolder med felles og kommunevis informasjon. Det gjøres nå forberedelser, bl.a. foretas filming i uke 18/19 til en kort film som skal underbygge strategier i areal- og transportplanen og det er satt i gang arbeid med visualisering av mulige fortettingsskisser. Ingen av disse tiltakene vil bli presentert offentlig før planen er vedtatt lagt ut på høring, og innholdet kan justeres slik at budskapene samsvare med planforslagets innhold.

Etter planen skal det foreligge en presentasjon klar til intern bruk for partnerne/ambulerende team 20. mai. Til samme tidspunkt skal det være utformet et forslag til budskapsplattform og argumentasjonsliste. Innholdet i informasjonstiltakene kvalitetssikres med partnerne underveis og ATM-utvalget vil få en samlet oversikt over tiltakene i møte 15. juni.

Forslag til konklusjon: Status tas til orientering.

Sak 24/12 Areal- og transportplanen

Hensikt

Drøfte sentrale problemstillinger i forslag til høringsutgaven av felles areal- og transportplan.

Bakgrunn

Arbeidet med høringsutgaven av areal- og transportplanen for Buskerudbyområdet er i slutfasen. Dette er et forslag til plan som alle 10 partnerne i Buskerudbysamarbeidet skal stå bak og følge opp. Endelig beslutning foretas i desember 2012 i tråd med vedtatt tidsplan. .

ATM-utvalget er styringsgruppe for utarbeidelse av planen og dermed det organ som skal beslutte å legge forslag til plan ut på høring. Etter vedtatt tidsplan skal det skje i ATM-utvalgsmøte 15.06.

Følgende detaljerte tidsplan følges:

16.05		Utsendelse av notat til ATM-råd. Planforslag Del 1 (uten layout) sendes ut. Del 2 Kunnskapsgrunnlaget gjøres tilgjengelig på www.buskerudbyen.no
21.05	ATM utvalg	Første gjennomgang av plandokument.
24.05	ATM-råd	Innspill til foreliggende forslag til areal- og transportplan
31.05	Fagråd	Behandler planforslag (uten layout) – anbefales lagt ut til høring
08.06	Adm. styringsgruppe	Behandler plan forslag (med layout) - anbefales lagt ut til høring. Oppdatert planforslag sendes til ATM-utvalget
15.06	ATM-utvalget	Behandler planforslag (med layout) - vedtak om å legge planforslaget ut på høring
Ca 25.06		Annonsering av høring
Høringsperiode		<ul style="list-style-type: none"> • Høring hos næringsliv, innbyggere, organisasjoner mv. • Politisk behandling hos kommunene og fylkeskommunen • Ledelsesbehandling hos statsetatene
20.09		Høringsfrist
Desember		Sluttbehandling hos statsetatene. Politisk sluttbehandling av planen i kommunene og fylkeskommunen.

Høringsdokument

Høringsdokumentet har to deler;

Del 1 Planforslaget som inneholder mål, strategier, handlingsprogram og retningslinjer samt et sammendrag..

Del 2 Kunnskapsgrunnlaget som inneholder det faglige grunnlaget for planforslaget. Her inngår hovedpunkter fra utredningsarbeidet og gjennomført konsekvensutredning.

Planforslag – kortversjon

Det vil bli utarbeidet en kortversjon av planforslaget. Dette dokumentet vil foreligge ca. 1.06.for å følge saken til adm. styringsgruppes møte 8.06.

Foreliggende planforslag

Et forslag til samlet planforslag, justert etter adm. styringsgruppes drøfting i møte 11.05., er under arbeid. Det vil bli sendt ut til ATM-utvalget og ATM-rådet i løpet av onsdag 16.05 både som grunnlag for ATM-utvalget 21.05 og ATM-rådets møte 24.05.

Noen hovedproblemstillinger for drøfting i ATM-utvalget 21.05.

Det foreslås en gjennomgang av foreliggende planforslag i møtet 21.05. med tilhørende innspill fra ATM-utvalget, basert på det dokumentet som sendes ut onsdag 16.05.

Det foreslås at spesielt følgende kapitler blir gjennomgått for innspill i møtet:

Kap 3. Visjon, hovedmål og delmål

Kap. 5. Problembeskrivelse.

Kap. 6. Overordnet strategi, særlig kap.6.2. Overordnet strategi fram mot 2023.

Kap. 7.Strategier for arealbruk, særlig kap.7.1. Attraktiv by- og tettstedsutvikling. 7.3. Næringsvekst og – lokalisering og kap.7.4. Boligutvikling og – vekst

Kap. 8. Strategier for transportsystemet, særlig kap. 8.1. Fremtidsrettet og helhetlig transportsystem kap. 8.5. Jernbane og togtilbudet og 8.6. Tjenlig vegnett

Konklusjon: Saken drøftet.

Sak 25/12 Buskerudbypakke2 – politisk prosess

Hensikt

Fastlegge opplegg for videre politisk prosess tilknyttet Buskerudbypakke2

Bakgrunn

Konklusjon i ATM-utvalget 30. mars: «Adm. styringsgruppe legger opp forslag til prosess til neste møte».

Oppsummering av sentrale elementer i arbeidet med Buskerudbypakke2

Politisk involvering i arbeidet med BBP2

Det legges til grunn at ATM-rådet er fellesarena for den lokal/regionalpolitiske prosessen for innholdet i pakken. Politisk eierskap til innholdet i pakken er avgjørende for tilslutning til ekstraordinær finansiering i form av trafikantbetaling.

BBP2 fra 2014 har to deler

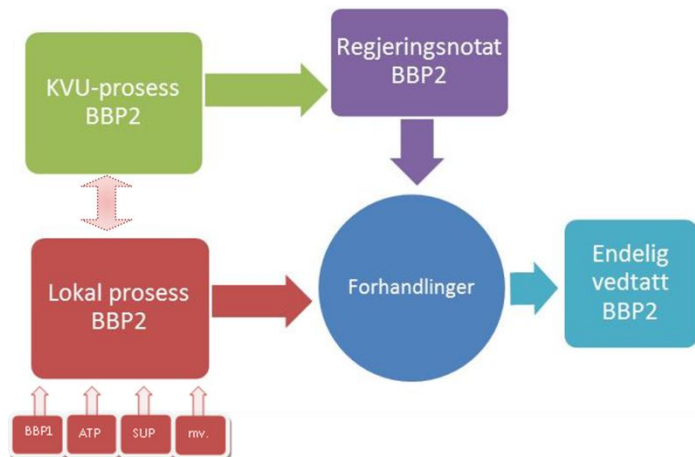
Foreløpige føringer for arbeidet er at pakkens del 1 skal gjelde fra 2014 og være uten trafikantbetaling og del 2 skal gjelde fra ca. 2015 /16 og vil være med trafikantbetaling.

Denne oppdelingen tydeliggjør behov for forlengelse av avtalen om belønningsmidler fra SD også etter 2013.

Enighet om hovedprosesser

Det er enighet med SVV at pågående KVVU-prosess for Buskerudbypakke2 i regi av Statens vegvesen kan gå parallelt med den lokal/regionale prosessen knyttet til utarbeidelse av forslag til en Buskerudbypakke2.

Dette kan illustreres på følgende måte:



Dette innebærer at en endelig Buskerudbypakke2 først vil foreligge etter at regjeringen har tatt stilling til BBP2 og det er blitt enighet mellom partnerne i etterfølgende forhandlinger.

Partnerskap med staten

Staten skal være med på spleiselaget om Buskerudbypakke2 og vil forutsette blant annet:

- Lokal og regional enighet om pakkas innhold – (helst bred tverrpolitisk enighet)
- Finansieringen av den lokale andelen i tråd med NTP's forutsetninger for bypakker bla. vedtatt areal- og transportplan og finansieringsbidrag fra trafikantbetaling.

Forslag til politisk prosess for Buskerudbypakke2

Adm. styringsgruppe foreslår følgende politisk prosess for arbeidet med Buskerudbypakke2 fram til mars 2013:

Når:	Hvem:	Hva:
24. mai 2012	ATM-rådet	Supplerende ønskeliste fra kommunene. Sendes ut notat på forhånd (16.05) i etterkant oppsummeres ønsker og sammenstilles med øvrig innspill.
15. juni 2012	ATM-utvalget	Tar stilling til videre oppfølging(mer detaljert fremdrift/prosess) av prosessen og evt. brev til SD. Vurdere behov for utvidet faglig grunnlag for siling og kvalitetssikring/kostnadsoverslag av aktuelle tiltak
juli /august 2012	Urbanet/ Asplan Viak	Utredning om trafikantbetaling foreligger.

Aug.- sept.	Kommunene og fylkeskommunen	Prosess med å forankre arbeidet med BBP2, aktuelle tiltak og finansieringsløsninger i kommunene. Grunnlag sammenstilles etter ATM-råd 24. mai
Sept. 2012	ATM-rådet	Drøfting av innhold og finansiering av BBP2. Utredning trafikantbetaling presenteres
Februar 2013	ATM-rådet	Justert forslag til BBP2 bla. tilpasset KVVU og mulighetsstudie (finansieringsutredning).. Diskusjon av forslag til pakke og evt. prinsippvedtak.
Mars 2013	Kommunene og fylkeskommunen	Vedtaket om lokalt/regionalt forslag til innhold i BBP2 og prinsipper om trafikantbetaling.

Forslaget tar utgangspunkt i at det er helt nødvendig for den politiske prosessen at forslag til innhold (forslag til samferdselstiltak) i Buskerudbypakke2 foreligger som grunnlag for politisk prinsippbeslutning om evt. trafikantbetaling.

Det at KVVU for Buskerudbypakke2 er forsinket og ikke vil foreligge før desember 2012 og at tilhørende mulighetsstudie (finansieringsutredning) ikke vil foreligge før januar 2013, er hovedbegrunnelsen for at forslaget til prosess innebærer forskyving av evt. prinsippvedtak om trafikantbetaling ikke kan skje før mars 2013.

Nødvendig oppfølging av foreslått prosess

A. Det foreslås omgående sendt brev til Samferdselsdepartementet med følgende innhold:

1. Den informeres om nødvendig lokal/regionalpolitisk prosess og det bes om aksept for at politisk behandling av prinsippvedtak om trafikantbetaling forskyves fra desember 2012 til mars 2013 slik at KVVU-Buskerudbypakke2 og mulighetsstudie (finansieringsutredning) kan foreligge før den lokal/regionalpolitisk behandling. Hovedbegrunnelsen for 3 måneders utsettelse er at statens egen prosess med KVVU er forsinket.
2. Behov for forlengelse av belønningsordningen ut over 2013 for å kunne videreføre pågående arbeid og delfinansiering av Buskerudbypakke2 del 1 fra 2014..

Forslag til brev forventes å foreligge til ATM-utvalgsmøtet 21.mai.

Adm. styringsgruppe anbefaler følgende forslag til konklusjon:

1. *Foreslått prosess for lokal/regional prosess i saksfremlegget legges til grunn for videre arbeid med Buskerudbypakke2.*
2. *Det sendes brev til Samferdselsdepartementet om tilslutning til foreslått tidsplan og anmodning om forhandlinger tilknyttet forlengelse av belønningsavtalen ut over 2013.*

Sak 26/12 Felles uttalelse KVVU Godsterminal, sporarealer og – kapasitet

Bakgrunn

I samsvar med vedtak i administrativ styringsgruppe i Buskerudbyen, 10. februar, er det utarbeidet forslag til felles høringsuttalelse fra de 5 Buskerudbykommunene og fylkeskommunen med følgende ramme:

- Det avgis en felles uttalelse med konsensus mellom de 5 kommunene og fylkeskommunen.
- Hver enkelt kommune/ fylkeskommunen kan eventuelt utforme eget tillegg.

Sekretariatet fikk i oppdrag å koordinere arbeidet med forslag til felles uttalelse i nært samarbeid med kommunene og fylkeskommunen. På vegne av sekretariatet har Frode Graff koordinert arbeidet, bistått av en ressursgruppe/arbeidsgruppe bestående av: Helge Wetterstad, Buskerud fylkeskommune, Frode Graff, Drammen kommune, Jan Moen, Lier kommune, Øystein Følstad, Nedre Eiker kommune og Morten Lauvbu, Øvre Eiker kommune, samt Knut Johansen, Sande kommune som «assosiert medlem».

Behandling av uttalelsen

Forslag fra sekretariatet/ressursgruppen har vært behandlet i fagrådet i møte 12. april. Justert versjon i møtet fikk tilslutning av fagrådet og i adm. styringsgruppe 11. mai.

Fremstillingen av felles saksfremlegg fra rådmennene/fylkesrådmannen kan i utgangspunktet ferdigstilles i den adm. styringsgruppen, se vedlegg 4. Det foreslås allikevel at ATM-utvalget får forslaget fremlagt i sitt møte i mai, for å sikre politisk konsensus. Jernbaneverket har satt høringsfrist til 1. juli. Så langt sekretariatet har oversikt over, vil en behandling i administrativ styringsgruppe 11. mai, og evt. justeringer i ATM-utvalget 21. mai, gi kommunene og fylkeskommunen tilstrekkelig tid til å forberede saken, med egne tillegg til høringsuttalelsen, til ordinær politisk behandling i juni.

Avgrensning av fellesuttalelsen

I fellesdelen av høringsuttalelsen er det ikke tatt stilling til de enkelte lokaliseringalternativ i utredningen. Det tas heller ikke stilling til de arealmessige båndlegginger knyttet til godsvirksomhet, det være seg eksisterende terminaler, eller spørsmål om båndlegging av fremtidig terminal.

På møtet i adm. styringsgruppe 11. mai fremmet fylkesrådmann Runar Hanevold forslag om at uttalelsen også ble supplert med følgende formulering som fylkestinget er invitert til å vedta:

«Fylkestinget ber om at konseptvalgutredningen tar hensyn til arbeidet som gjøres i areal- og transportplanen (ATP) for Buskerudbyområdet. Av hensyn til dette planarbeidet, og annet lokalt planarbeid i Drammensområdet, er det viktig at konseptvalgutredningen også konkluderer med hvilke alternative lokaliseringer som anses som uaktuelle for godsterminal. Det er for tiden mest aktuelt at alternativet med lokalisering på Lierstranda blir raskt avklart.»

Det ble imidlertid ikke tid til å behandle dette i adm. styringsgruppe og forslaget er derfor referert i saksframstillingen uten at det er tatt med i forslag til konklusjon.

Forslag til konklusjon: Følgende forslag til felles uttalelse fra fylkeskommunen og kommunene anbefales overfor ATM-utvalget:

1. *Vi støtter Jernbaneverkets konklusjon om at det bør gjennomføres en bredere samfunnsanalyse av godstransporten før det tas stilling til bygging av ny kombiterminal. Det vises her til at forslaget til Nasjonal Transportplan fastslår behov for en "delutredning om terminalstruktur og logistikk-løsninger i Oslofjordområdet". Denne utredningen må blant annet vurdere behov for og eventuell lokalisering av en eller flere fullverdige intermodale terminaler i Oslofjordområdet. En slik analyse må være på plass før lokalisering og omfang av en fremtidig permanent godsløsning som betjener Drammensregionen kan vurderes. Staten bes igangsette dette arbeidet snarest.*
2. *Buskerudbysamarbeidet har ved gjentagende anledninger påpekt at behovene knyttet til fremtidig areal- og sporbehov i Buskerudbyen også må besvares i KVUen, og mener det er beklagelig at statens premisser for utredningsarbeidet ikke har tatt hensyn til dette i tilstrekkelig grad. Jernbaneverket må snarest igangsette en mer konkret utredning av areal- og sporbehovet i Drammensområdet, også sett i større regional sammenheng, slik at det blir mulig å prioritere konkrete utbyggingsprosjekter, og for å klargjøre premisser for videre arealutvikling.*
3. *Forslaget til Nasjonal Transportplan har som mål at det skal etableres 2 avganger i timen for persontog mellom Drammen og Kongsberg. KVU en dokumenterer ikke i tilstrekkelig grad hvordan økt person- og godstrafikk på strekningen Lier – Kongsberg gir behov for økt sporkapasitet i dette området. Det forutsettes at nødvendig sporkapasitet må sikres for økt person- og godstrafikk, uansett valg av godsterminalløsning.*

Sak 27/12 ATM-rådsmøte 24.mai

Neste ATM-rådsmøte holdes torsdag 24. mai kl 17:00 – 21:00 i fylkestingssalen.

Hensikten med møtet er 1) politisk forankring av AT-planen før ATM-utvalget behandler utleggelse av planforslag til høring i møte 15. juni, 2) Oppstart politisk involvering i arbeidet med Buskerudbypakke2 (BBP2).

I tråd med adm. styringsgruppes møte 11.05. legges det opp til følgende dagsorden for ATM-rådsmøte:

16.30. Middag serveres
17:00 Åpning

Del 1 AT-planens høringsforslag

17:15 Presentasjon av høringsforslaget (30 min.)
v/prosjektleder Jomar L. Langeland
Oppklarende spørsmål fra ATM-rådet

18:00 Pause

18:15 Innspill til hovedpunkter i forslaget fra de 5 ordførerne, fylkesordfører og evt. andre partnere (5. min på hver)

19:00 Plenumsdialog om forslaget

Del 2 Buskerudbypakke2

19:45 Opplegg for arbeidet med BBP2 og videre prosess
v/prosjektsjef Tore Askim

20:00 Forventninger til Buskerudbypakke2 v/ de 5 ordførerne og fylkesordfører (5. min på
hver)

20:30 Avslutning – Veien videre v/ Runar Hannevold, leder av adm. styringsgruppe

20.40 Slutt.

Sekretariatet sender 16.mai ut innkalling og notat som underlag for møtets tema.

Forslag til konklusjon: *Det gis tilslutning til opplegget for ATM-rådsmøte 24.05.*

Sak 28/12 Eventuelt

Vedlegg 1

Møtereferat ATM-utvalg

Møte nr. 3-12 30.03.2012

Tilstede	<p>ATM-utvalget:</p> <p>Tore Opdal Hansen, ordfører Drammen kommune (leder) Vidar Lande, ordfører Kongsberg kommune (nestleder) Morten Eriksrød, fylkesordfører Buskerud fylkeskommune Helene Justad, ordfører Lier kommune Turid S. Thomassen, varaordfører Nedre Eiker kommune Ann Sire Fjerdingstad, ordfører, Øvre Eiker kommune Kirsti Kolle Grøndahl, Fylkesmann, Fylkesmannen i Buskerud Sven Arild Hansen, regiondirektør, Kystverket Sør Øst Kjell Inge Davik, regionvegsjef, SVV Region Sør</p> <p>Fra administrativ styringsgruppe:</p> <p>Runar Hannevold, fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune (leder av adm. styringsgruppe) Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune Øyvind Hvidsten, rådmann, Øvre Eiker kommune Bengt Nystrøm, rådmann, Nedre Eiker kommune Hans Petter Christensen, rådmann, Lier kommune Petter Naper-Hansson, ass. rådmann, Kongsberg kommune Hans Jan Håkonsen, avd. leder, SVV Region sør, avd. Buskerud Runar Schau Carlsen, ass. Fylkesmann, Fylkesmannen</p> <p>Fra sekretariatet:</p> <p>Tore Askim, prosjektsjef Jomar Lygre Langeland, prosjektleder areal- og transportplan Anne Marte Lind, prosjektleder kommunikasjon Gun Kjenseth, planfaglig rådgiver (ref).</p> <p>Møtedeltagere i samordningsgruppen for KVV Buskerudbypakke2 (del 2 av møtet) fremgår av eget referat.</p>
Forfall	Anne Marstein, Jernbaneverket
Møtested	Rådhuset, Kongsberg kommune
Møtetid	Fredag 30. mars 2012 kl. 10.00 – kl. 12.00

Del 1: Ordinært ATM-utvalgsmøte

Innkalling og dagsorden godkjent.

Del 1

Sak 15/12 Referat fra møte nr 2/12

Konklusjon: Referat godkjent

Sak 16/12 Status

Møteplan våren 2012 – vedtatte endringer

ATM-rådsmøte mandag 23. april flyttes til torsdag 26. april kl 17:00 – 20:00.

Tema: Anbefalt forslag areal- og transportplan

ATM-utvalgets møte 27. april flyttes til fredag 11. mai kl 09:00 – 14:00.

Tema: Anbefalt forslag areal- og transportplan.

Adm. styringsgruppes møte 11. mai må da flyttes til fredag 4. mai 09:00 – 12:00.

Etter møtet er det foretatt nye endringer slik at møteplanen nå er:

ATM-utvalg 21.05 (da sløyfes ATM-utvalg 11.05 (og 27.4 som stod i opprinnelig plan))

ATM-rådet 24. mai kl 17:00

ATM-utvalg 15.06.

Buskerudbyen mottar 90 millioner i belønningsmidler/Buskerudbypakke1 i 2012

Statsråden har bekreftet av Buskerudbyen mottar hele den tidligere avtalte sum belønningsmidler kr 90 millioner i 2012. Fire byer har avtale om belønningsmidler. To av byene oppnår utbetaling av fullt beløp i 2012. Det er Trondheim og Buskerudbyen.

Ny prosjektleder informasjon

Anne Marte Lind har startet i jobben som prosjektleder kommunikasjon i Buskerudbysamarbeidet.

Konklusjon: Status tatt til orientering.

Sak 17/12 Areal- og transportplanen

Prosjektleder Jomar Lygre Langeland innledet. Vedlagt følger presentasjonen.

Det ble i møtet tatt opp ønske om å lage et notat som tydeliggjør at prosessen med AT-planen som inntil videre ivaretar begge aktuelle plantyper, er i tråd plan- og bygningsloven.

Konklusjon: Saken drøftet. Innspill i møtet tas med i det videre arbeid med areal- og transportplanen.

Sak 18/12 Tiltaksplan 2012 belønningsordningen

Punkt 2 i innstillingen fra adm. styringsgruppe tilknyttet kollektivtilbudet utgår da innholdet i punktet ble drøftet i møtet. Det er egne prosesser på gang og fylkeskommunen ga informasjon i møtet.

Etter forslag fra Nedre Eiker kommune er det enighet om at infrastrukturtiltak tilknyttet forbedring av Krokstad senterområde skal vurderes i arbeidet med tiltaksplan 2013. Se pkt. c i vedtaket nedenfor.

Vedtak:

A. Tiltaksplan 2012 datert 23.03, vedtas med etterfølgende tildelinger og med følgende presisering:

- 1. For å sikre høy grad av gjennomføringskraft gis sekretariatet fullmakt for å planlegge for en 10 % større ramme for tiltak innenfor tiltaksområde 3 og 4.**

B. Tildeling tiltaksplan 2012 datert 23.03, vedtas med følgende tildelinger:

1. Felles areal- og transportplan

- 1.1. 3,0 mill. kroner til arbeidet med å utrede, koordinere og gjennomføre felles areal- og transportplan for Buskerudbyen.

2. Forbedring av kollektivtilbudet

- 2.1. 12,80 mill. kroner til økt frekvens og kapasitet i busstilbudet i Buskerudbyen i 2012
- 2.2. 3,65 mill. kroner til bedre informasjon om rutetilbudet i 2012
- 2.3. 1,5 mill. kroner til utvikling av webapplikasjon og utvikling av nettsider
- 2.4. 0,7 mill. kroner til utredning av mulige løsninger og konsekvenser av ulike alternativer.
- 2.5. Det settes av 0,35 mill. kroner til utredning av busstilbud Kongsberg- Drammen i 2012.

3. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken

- 3.1. Strekning 1A Drammen sentrum (Strømsø - Bragernes):
 - 3.1.1. 6,75 mill. kroner til oppgradering av bybrua med sikte på bedre fremkommelighet for buss, syklende og gående.
 - 3.1.2. 1,54 mill. kroner til utredning og bygging av ny holdeplasstruktur i Drammen sentrum, primært Bragernes.
 - 3.1.3. 2,40 mill. kroner til å innføre Aktiv signalprioritering i Rosenkrantzgate/Haugesgt.
 - 3.1.4. 1,80 mill. Oppgradering langs trasé og på holdeplasser i Rosenkrantzgate /Haugesgt.

- 3.1.5. 2,20 mill. kroner til utredning og bygging av sykkelparkering og sykkelparkeringshus på Drammen stasjon.
- 3.1.6. 0,30 mill. kroner til strekningsvis gjennomgang av trasé, aktuelle utredninger, detaljplanlegging av tiltak, holdeplasser etc.
- 3.2. Strekningen 1B: Vinnes/Travbanen – Krokstadelva – Mjøndalen:
 - 3.2.1. 0,25 mill. kroner til bussprioritering og tilfartskontroll i Vinneskrysset.
 - 3.2.2. 0,025 mill. kroner til utredning av bussprioritering på Mjøndalsbrua.
 - 3.2.3. 5,00 mill. kroner etablering av rundkjøring og tilfartskontroll i krysset Mjøndalsbrua – Fv283.
 - 3.2.4. 1,00 mill. kroner i samlepott for oppgradering langs trasé og på holdeplasser på strekningen
 - 3.2.5. 0,30 mill. kroner til strekningsvis gjennomgang av trasé, aktuelle utredninger, detaljplanlegging av tiltak, holdeplasser etc.
- 3.3. Strekning 2: Tordenskioldsgate:
 - 3.3.1. 1,65 mill. kroner for å tilrettelegge for buss i krysset Tamburgate og Knoffs gate
 - 3.3.2. 2,00 mill. kroner for å gi bussen mulighet til å kjøre rett over krysset Tordenskiolds gate og Telthusgata (etablere busstrase)
 - 3.3.3. 2,00 mill. kroner for å gi bussen prioritet gjennom Rundtomkrysset (Tollbugt.)
 - 3.3.4. 0,30 mill. kroner til strekningsvis gjennomgang av trasé, aktuelle utredninger Buskerud kollektivtrafikk, detaljplanlegging av tiltak, holdeplasser etc.
- 3.4. Strekning 3: Drammen sentrum – Gulskogen:
 - 3.4.1. 2,00 mill. kroner for å etablere ny trase med holdeplasser mellom Konnerudgata og Gulskogen.
- 3.5. Strekning 4: Kongsberg sentrum – Gamlegrendåsen – Gomsrud:
 - 3.5.1. 1,30 mill. kroner i bidrag/tilskudd til bygging fellesbrukskryss i Kongsberg
 - 3.5.2. 0,15 mill. kroner for å utrede trase og tiltaksbehov for traseen til Gamlegrendåsen og Gomsrud.
 - 3.5.3. 3,10 mill. kroner for å etablere høystandard sykkelparkering på Knutepunkt Kongsberg
 - 3.5.4. 0,30 mill. kroner til strekningsvis gjennomgang av trasé, aktuelle utredninger, detaljplanlegging av tiltak, holdeplasser etc.
- 3.6. Strekning 5: Lierstranda – Drammen sentrum:
 - 3.6.1. 0,15 mill. kroner for å utrede bussfelt i Tomtegata
 - 3.6.2. 4,48 mill. kroner for å etablere kollektivfelt fra krysset Lierstranda-Strandveien til rundkjøring på Brakerøya.
 - 3.6.3. 0,65 mill. kroner for å signalprioritere bussen gjennom krysset Lierstranda-Strandveien
 - 3.6.4. 0,30 mill. kroner til strekningsvis gjennomgang av trasé, aktuelle utredninger, detaljplanlegging av tiltak, holdeplasser etc.
- 3.7. Innfartsparkering og knutepunkter om ikke er en del av de prioriterte strekningene:
 - 3.7.1. 2,5 mill. kroner i tilskudd til innfartsparkering ved Darbu stasjon
 - 3.7.2. 2,5 mill. kroner til pott for bygging av innfartsparkering

- 3.7.3. 0,5 mill. kroner til tiltak Hokksund stasjon inkl. sykkelparkering.
- 3.8. Tiltak langs kollektivlinjer som ikke er en del av de prioriterte strekningene 2012:
- 3.8.1. 0,50 mill. kroner til gjennomgang og utbedring av fartshumper på kollektivtraseer i Buskerudbyen
 - 3.8.2. 1,00 mill. kroner til kollektivtiltak på Konnerud
 - 3.8.3. 1,00 mill. kroner til holdeplassoppgradering i ny busstrase mot Fjell (Drammen) - ny trase i Austadveien
 - 3.8.4. 0,10 mill. kroner til å utrede problemer og løsninger i krysset Kirkelinna og Joseph Kellers vei
 - 3.8.5. 0,10 mill. kroner til å utrede løsning for krysset Drammensveien og Eikerveien i Kongsberg
 - 3.8.6. 1,00 mill. kroner i tilskudd til Heggsbroveien - Gatebruksplan Lierbyen

C. Infrastrukturtiltak tilknyttet forbedring av kollektivbetjening av Krokstad senterområde skal vurderes i arbeidet med tiltaksplan 2013.

Sak 19/12 Felles uttalelse NTP

Konklusjon: Felles uttalelse fra kommunene og fylkeskommunen sendes Samferdselsdepartementet. Det sendes kopi til Buskerud fylkeskommune innen 1. mai.

Sak 20/12 Buskerudbypakke2

Konklusjon: Adm. styringsgruppe legger opp forslag til prosess til neste møte

Sak 21/12 Årsrapport 2011

Konklusjon: Årsrapport 2011 for Buskerudbysamarbeidet vedtatt.

Sak 22/11 Eventuelt

Ingen saker.

Del 2 Møte i Samarbeidsgruppen for KVU Buskerudbypakke 2

Statens vegvesen region sør lager eget referat fra dette møtet.

Sak 05/12	Status
Sak 06/12	Samfunns mål
Sak 07/12	Fordeling av befolkningsvekst og arbeidsplasser i 0-alternativet
Sak 08/12	Konseptutvikling - mulighetsrommet – siling
Sak 09/12	Framdrift og utfordringer
Sak 10/12	Eventuelt



Buskerudbyen
Stasjonsgata 24
3300 HOKKSUND

Deres ref.

Vår ref.
10/342

Dato
25.04.2012

**4-årige belønningsavtale med Buskerudbyen.
Vurdering av rapporteringen for 2011 og tildeling av midler for 2012**

Vi viser til mottatt rapportering for 2011 i tråd med avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Buskerudbyen innenfor belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene.

Formålet med ordningen er å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i behovet for motorisert transport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil. Avtalene innenfor ordningen skal bidra til å bygge opp under målsetningene i Klimaforliket og Soria Moria II, og må sees i sammenheng med etableringen av bypakker.

På vegne av departementet har Statens vegvesen foretatt en gjennomgang av rapporteringen, og sammenholdt denne med innholdet i avtalen. De påpeker at i følge avtalen skal den samlede biltrafikken ikke øke, uavhengig av endring i befolkningstallet. I Drammen har trafikken økt de to siste årene, en utvikling i gal retning. Økonomisk er det også lavere gjennomføringsgrad enn forutsatt. Utviklingen er nå positiv og forsinkelsene tilskrives i stor grad forhold som i følge avtalen ikke skal vektlegges i denne vurderingen.


I følge avtalen skal det foreligge et prinsippvedtak om innføring av restriktive økonomisk virkemidler i form av trafikantbetaling eller andre virkemidler med tilsvarende effekt i løpet av 2012.

Postadresse	Kontoradresse	Kollektivtransport- og	Saksbehandler
Postboks 8010 Dep	Akersg. 59	baneavdelingen	Åse Nossum
0030 Oslo			22248145
http://www.sd.dep.no/	postmottak@sd.dep.no	Sentral: 22 24 90 90	Org. nr. 972 417 904

Buskerudbyen har oppfylt sine forpliktelser i 2011 og Samferdselsdepartementet vil utbetale det avtalte beløpet i løpet av kort tid.

Med hilsen

Arntfinn Øien (e.f.)
avdelingsdirektør


Åse Nossum
seniorrådgiver



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Du er her: [regjeringen.no](http://www.regjeringen.no) / [Samferdselsdepartementet](#) / [Pressecenter](#) / [Pressemeldinger](#) / Buskerudbyen tildeles 90 millioner kroner til tiltak for bedre kollektivtransport

Pressemelding, 26.04.2012
Nr.: 60/12

Buskerudbyen tildeles 90 millioner kroner til tiltak for bedre kollektivtransport

- Buskerudbyen er på rett vei når det gjelder å dempe den samlede bilbruken i regionen, til tross for at bilbruken har økt i Drammen de siste par årene. Arbeidet med å fornye areal- og transportplanleggingen har begynt å sette seg, og Buskerudbysamarbeidet har etablert gode systemer for trafikkmåling.

Dette sier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa i forbindelse med at staten i dag har tildelt prosjekt Buskerudbyen, med avtalepartnerne Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker, 90 millioner kroner fra den statlige "Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene".

Både økonomisk og resultatmessig er gjennomføringstakten for å forbedre kollektivtransporten og dempe bilbruken i Buskerudbyen noe lavere enn forutsatt. Forklaringene som er gitt for dette synes imidlertid å være akseptable.

Den årlige tildeling er avhengig av at det legges fram dokumentasjon som viser at avtalen har blitt fulgt opp i foregående år. Buskerudbyen har utført sine forpliktelser hvert år, og har derfor fått utbetalt de årlige beløpene som ble avtalt i 2010. Statens gjeldende avtale med Buskerudbyen utløper i 2013. Med årets tildeling har Buskerudbyen fått til sammen 180 millioner kroner siden den fireårige avtalen med staten om tildeling av midler fra belønningsordningen ble inngått i 2010.

Formålet med belønningsordningen er å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene. Dette gjøres ved å dempe veksten i behovet for motorisert transport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil. Avtalene innenfor ordningen skal bidra til å bygge opp under målsetningene i Klimaforliket og Soria Moria II-erklæringen.

I tillegg til Buskerudbyen har Samferdselsdepartementet siden 2009 inngått fireårige avtaler om tildeling fra Belønningsordningen med Kristiansandsregionen, Buskerudbyen og Bergen.

For flere opplysninger – se:

- [Brev](#) av 25. april 2012 fra Samferdselsdepartementet til Buskerudbyen (pdf)
- [Avtale](#) mellom Samferdselsdepartementet og Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2010 – 2013 (pdf)
- Samferdselsdepartementets [temaside](#) om Belønningsordningen

KONTAKTINFORMASJON

Kommunikasjonsavdelingen

Send e-post

Telefon: 22 24 83 01

Faks: 22 24 95 71

Adresse:

Besøk:

Akersgata 59 (R5), Oslo

Vedlegg 3

Rapport fra studietur Stockholm og Göteborg 19. og 20. april 2012

(Versjon 0: Utkast ikke endelig kvalitetssikret per 04.05.2012)

Oppsummering fra partnerne:

På bussen hjem fra Sverige oppsummerte blant annet ordførerne hovedinntrykkene fra turen, og hva de etter turen tenkte ville bli det viktigste for det videre arbeidet i Buskerudbysamarbeidet.

Areal og transportplanen skal behandles i år. Den handler om hvordan vi skal bygge opp et enda bedre transportsystem og klare å planlegge klokt for de neste 10-årene. Vi har nå en unik mulighet til å få statlig støtte hvis vi jobber sammen. Vårt viktigste bidrag blir å stille med lokal finansiering og fremskaffe bidrag fra andre (næringsliv m.fl.). Dette er avgjørende for at vi skal få statlige bidrag til å realisere de store og langsiktige målene for Buskerudbyen. Det vil kreve mot å få det til, og ansvaret vil ligge på politikerne og ATM-utvalget.

Det blir nå en utfordring å tegne et fremtidsbilde av Buskerudbyen som politikere og innbyggere både forstår og liker. Det regionale perspektivet har vært sentralt både i Stockholm og Göteborg, og regional utvikling ses i sammenheng med utvikling av bolig og næring. Det må det også være i Buskerudbysamarbeidet.

Det vil være en pedagogisk utfordring å snakke om kø når det foreløpig kun er Drammen dette er et problem av en viss størrelse i dag. Spørsmål om parkeringspolitikk og trafikantbetaling i Buskerudbyen kan imidlertid bli vel så utfordrende. I den diskusjonen blir det viktig å få fram budskapet om at en slik pakke «... er veien til et bedre samfunn».

I denne prosessen blir det viktig med tilgjengelig og lettfattelig informasjon for å oppnå støtte hos befolkningen og en egen kommunikasjonsstrategi bør legges opp. Samtidig må vi synliggjøre mer av det som allerede er blitt gjort.

Vi har fått bekreftet at Buskerudbysamarbeidet er på rett vei og gjør de rette tingene. Vi jobber systematisk og på tvers faglig. I Stockholm ble det fremhevet at det var en forutsetning med fortetting av bolig og arbeidsplasser for å få et skinnegående kollektivtilbud. I begge byene var politikerne tydelige på hvilke mål som ligger til grunn for samarbeidet. Sånn må det bli også i Buskerudbysamarbeidet – partnerne er budbringerne – sekretariatet er tilrettelegger og støttespiller.

Göteborg

Johan Nyhus, kommunalråd og ordförande i trafiknämnden, Göteborg (Sosialdemokraterna)

Göteborg er en arrangementsby, en kulturby, en havneby og en industriby. Dette forutsetter god kollektivtrafikk og god tilgjengelighet for næringslivet, både på vei og skinnegang.

Det satses på barnefamilier, og det er et uttalt mål at barnefamiliene skal velge å bli i sentrum når barna blir større, framfor å flytte ut i forstedene. Derfor bygges det lekeplasser og barnehager, og kollektivutbyggingen planlegges fra et barneperspektiv. Både for at barn

skal kunne reise trygt alene og at det skal være plass til barnevogner på kjøretøyene. Når man satser på barna, følger også de andre innbyggerne etter.

Det er politikernes oppgave å gå foran og ta ansvar – uansett om man lykkes eller ikke. Helheten i pakken gjorde at det ble færre diskusjoner enn det ville blitt dersom det kun hadde blitt satt i gang enkelttiltak. Samtidig må politikerne stille opp og være gode eksempler. Det vil si stille opp for media, diskutere med innbyggerne og være tilgjengelige. Likevel er det viktig å forstå innbyggernes situasjon og akseptere at kollektiv- eller sykkeltilbudet ikke passer for alle.

Vestsvenska paketet, v/Lars Bertil Ekman

Vestsvenska paketet er et samarbeidprosjekt mellom en rekke kommunale, fylkeskommunale og statlige foretak og ble satt i gang for å lette trafikken i og rundt Göteborg, og for å forstørre regionens rekkevidde. Jo kortere reisetiden blir, jo lenger ut i regionen er det mulig å hente arbeidskraft. En av målsettingene var å øke kollektivandelen i Göteborg fra 20 til 40 prosent.

Som et utgangspunkt ble det i regi av det felles kollektivselskapet Västtrafikk utviklet et felles kollektivtrafikkprogram (K2020) som samarbeidspartnerne var enige om på tvers av kommunene og partipolitisk tilhørighet. Det felles kollektivtrafikkprogrammet lettet prosessen med planlegging og gjennomføring av Vestsvenska paketet.

Staten ønsket en pakke der halvparten ble finansiert med statlige midler og halvparten gjennom lokale og regionale midler. Kravet om medfinansiering lå til grunn for at det ble vedtatt å innføre trangselsskatt fra 1. januar 2013. Trengselsskatten har to hovedhensikter: å motvirke fremtidig trengsel i trafikken og å finansiere infrastrukturpakken.

Staten har to krav for å bidra til finansieringen:

- Aktørene i området skulle være enige og frie for politiske motsetninger.
- Det andre var kravet om medfinansiering deriblant trafikantbetaling.

Göteborgregionen hadde i utgangspunktet et godt samarbeidsklima, kommunene imellom. Dette kommer blant annet av at de evner å se helheten, glemme forskjellene kommunene imellom og legge bort partiboka. Man må inngå kompromiss for å enes om løsninger og Vestsvenska paketet var så stor at den inneholdt både noe alle likte og noe alle hatet.

Før trengselsskatten innføres, økes kollektivtrafikken, slik at den er i stand til å ta imot en økning i antall reisende. Det skal være garantert fremkommelighet, bilfelt skal erstattes med kollektivfelt i sentrale områder og det skal etableres sanntidsinformasjon med informasjon om kollektivavganger, antall ledige plasser på innfartsparkeringene og om det er ledige bysykler tilgjengelig.

Et av hovedtiltakene var å utvikle den såkalte Vestlenken. Vestlenken er et pendlertogsystem bestående av fem hovedårer. Planen er å bygge ut rundt knutepunkter langs de fem hovedårene og å opprettholde grønne lunger mellom knutepunktene.

Se animasjonsfilm om Vestsvenska paketet her:

<http://www.youtube.com/watch?v=UD7zJ5sz5oQ>

Stockholm

Christer Wennerholm, Christer Wennerholm, landstingsråd i Stockholms läns landsting med ansvar for trafikfrågor, Nya Moderaterna

Stockholm øker med 30–40 000 mennesker hvert år og hadde et økende trafikkproblem. Utfordringene måtte løses raskt, samtidig som det måtte planlegges for utfordringene som kommer om 20-40 år.

Det viktigste i prosessen med å komme fram til de gode løsningene er ikke politisk farge, det viktigste er at man er enige om at noe må gjøres og setter seg sammen ved forhandlingsbordet og finner en løsning. Alle som deltar i samarbeidet må se at tiltak som er geografisk lokalisert i en annen kommune også kan gagne kommunene rundt. Derfor kan det være riktig at omliggende kommuner skal bidra i finansieringen av et tiltak i en sentral kommune.

Man må gjøre det attraktivt å kjøre kollektivt. Dersom man sitter på en buss som kjører i kollektivfeltet, og dermed passerer biler som står i stillestående kø, da blir det attraktivt å kjøre buss.

Finansieringen av samferdselstiltakene kom i gang som et samarbeid mellom staten og byregionen. Staten gikk inn med halvparten av finansieringen dersom den resterende halvparten ble finansiert lokalt. Totalt hadde tiltakene en ramme på 100 milliarder SEK.

Et av ønskene i samferdselspakken var en tunellbane til forstaden Nacka, ca. 5 kilometer sørøst for Stockholm sentrum. I utgangspunktet hadde området rundt Nacka et kundegrunnlag som var for lavt for at en tunellbane kunne drives lønnsomt. Det ble derfor et krav til kommunen at det måtte utvikles en plan for arealutnyttelse og boligbygging i områdene der stasjonene skulle etableres.

Finansiering og billettpriser er et stadig tilbakevendende tema, og enkelte fremmer forslag om at kollektivtransport skal være gratis. Ingen service er imidlertid gratis, det handler om hvordan man betaler for den, enten det er over skatteseddelen, som trafikantbetaling når vi kjører bil eller ved ombordstigning på bussen.

Stockholmsforsøket i 2006 v/Per Ekberg, planleggingssjef i SL

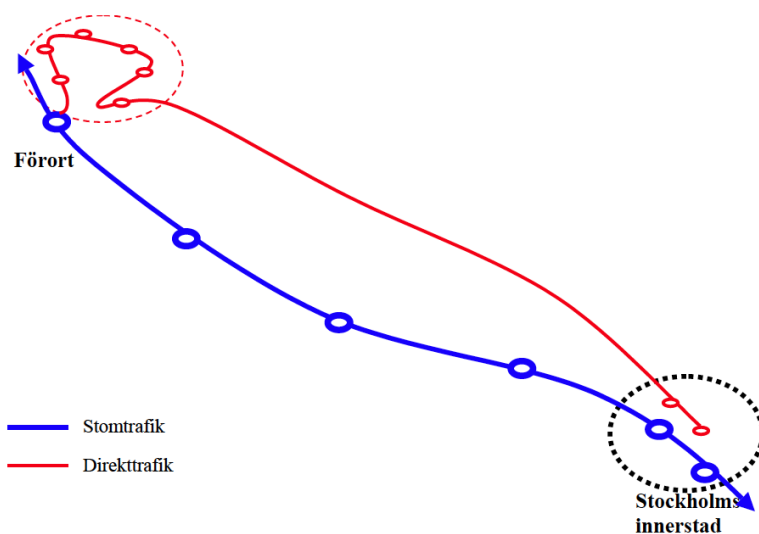
Fra 3. januar til 31. juli 2006 gjennomførte Stockholm by et forsøk med trengselsskatt. Trengselsskatten var en form for trafikantbetaling der prisen for passeringer varierte ut ifra tidspunkt på dagen. Det kostet mest å kjøre gjennom passeringpunktene i rushtiden, mens det var billigere eller gratis å passere i perioder med lite trafikk. Staten sto for alle merkostnader slik at fylket (länet) ikke var med på finansieringen. SL var ikke en del av forsøket, men hadde som oppgave å tilby et alternativ (kollektivtrafikk) for de som ville sette fra seg bilen som en følge av at man innførte trengselsskatt. Særlig de som drev med næringstransport var fornøyd med tiltaket, da de slapp å stå i kø etter innføringen.

SL måtte sørge for bedre frekvens og tilgjengelighet i kollektivtrafikken og staten forskutterte utgiftene til den økte satsningen fra høsten 2005. Den raske og kortsiktige løsningen var å

Øke busstilbudet og kravene til komfort og standard skulle opprettholdes selv om flere reiste kollektivt. Et troverdig og godt grunnarbeid fra SLs side bidro til at staten så behovet for økt satsning og bidro til finansieringen.

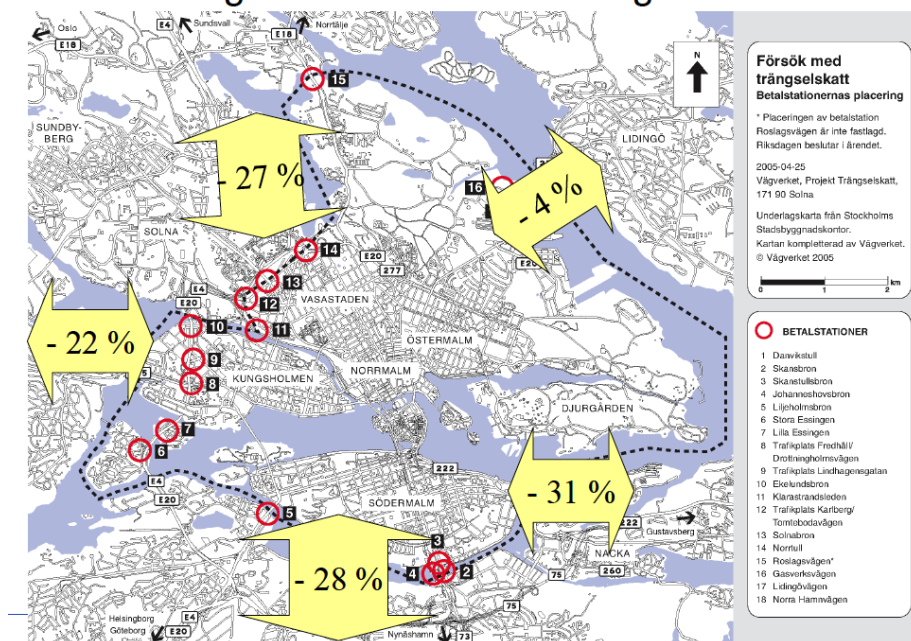
Trengselsskatten ble innført permanent i september 2006 etter en folkeavstemning.

Det økte busstilbudet hadde som mål å komplettere, ikke konkurrere med skinnegående trafikk, og busslinjene ble lagt opp med mange holdeplasser lokalt i forstedene. Bussene gikk deretter som ekspresslinjer uten stopp inn til sentrum, der det igjen ble lagt opp til mange stopp, slik at passasjerene fikk mulighet til å gå av nær arbeidsplassen. Alternativt ble det lagt opp til tilbringerbusser med mange holdeplasser lokalt og endeholdeplass ved en togstasjon.



Forsøksperioden resulterte i en betydelig reduksjon i biltrafikken og nyttetrafikken fikk langt bedre forhold. Økningen i rutetilbudet før skatten ble innført ga liten effekt, det var først når trengselsskatten ble innført at man så effekter for antall reisende med SL. Antall påstigende økte med 165 000 per dag (Totalt ca 2,5 mill påstigninger per dag). Biltrafikken ble redusert med mellom 20 og 30 prosent på en rekke innfartsårer.

Minskninger av trafikken under avgiftstid i feb



Innfartsparkeringer både for bil og sykkel var også en viktig del av satsningen. Kreative løsninger, som å avtale bruk av parkeringsplasser som tilhørte kjøpesentrene som innfartsparkeringer viser at mange aktører i samfunnet ønsker å bidra til bedre fremkommelighet. Ved etablering av nye innfartsparkeringer, stiller kommunen areal til disposisjon, SL sørger for bygging av innfartsparkering, mens kommunen (grunneier) vedlikeholder den. Parkeringen har i en forsøksperiode vært avgiftsfri for reisende med månedskort.

Betydning av trengselskatten har vært enormt stor i Stockholm. Befolkningen er fornøyd med trengselskatten, til tross for noe motstand i forkant av innføringen.

Fakta om SL (Storstockholm Lokaltrafik)

Selskapets visjon: «Gjennom kollektivtrafikken bidrar SL til att Stockholm er Europas mest attraktive storbyregion»

Hver femte svenske bor i Stockholms län, det vil si 2 millioner innbyggere. Antall biler per tusen innbyggere er 400 mot 459 i hele Sverige. 4 av 5 reiser med SL til jobben. 80 % av de reisende har periodekort. Andelen fornøyd kunder er 73 prosent.

50 prosent av SLs finansiering er offentlige midler. Trengselskatten er ikke øremerket og inngår derfor ikke direkte i finansieringen av kollektivtransporten i Stockholm.

SL er en bestillerorganisasjon og står for langsiktig planlegging og strategi, mens leverandørene står for den daglige planlegging og drift, lokal informasjon og vedlikehold av trafikkparken.

SL vil i løpet av 2012(?) gå fra å være aksjebolag til å være en del av Länsforvaltningen. Det er ut fra blant annet et ønske om sterkere politisk styring og for å gi en trygghet for at selskapet ikke hadde for mange egne «meninger».

SL ønsker å bli mer miljøvennlig og har en av verdens største etanolbussflåter. Målet er at i 2025 skal alle busser være drevet av fornybar energi. I dag er andelen ca 50 prosent.

Selskapet er opptatt av universell utforming og har som mål at alle som klarer å ta seg fram til stasjoner og holdeplasser for egen maskin, også skal kunne klare å ta seg inn på SLs transportmidler.

Stockholmsregionen har en økning i folketall på 30-40 000 mennesker per år og står foran store utfordringer hva angår transport, samtidig som kravene til miljøvennlighet blir stadig høyere.

Vedlegg 4

KVU for godsterminal, sporarealer og sporkapasitet i Drammensregionen. Felles saksutredning og høringsuttalelse fra Buskerudbykommunene og fylkeskommunen

Saksutredning

Jernbaneverket har sendt konseptvalgutredning (KVU) for godsterminal, sporarealer og sporkapasitet i Drammensregionen ut på høring med høringsfrist 30. juni 2012.

Konseptvalgutredningen er lagt ut på Jernbaneverkets nettsider:

<http://www.jernbaneverket.no/prosjekter/utredninger/Godsterminaler/terminal-i-Drammensregionen/Fremtidig-godsterminal-i-Drammen-utredet/>

Det er utarbeidet forslag til felles saksframlegg og høringsuttalelse fra de fem Buskerudbykommunene og fylkeskommunen med følgende ramme:

- Det avgis en felles uttalelse med konsensus mellom de fem kommunene og fylkeskommunen.
- Hver enkelt kommune/fylkeskommunen kan eventuelt utforme eget tillegg.

I fellesdelen av høringsuttalelsen er det ikke tatt stilling til de enkelte lokaliseringalternativ i utredningen. Det tas heller ikke stilling til de arealmessige båndlegginger knyttet til godsvirksomhet, det være seg eksisterende terminaler, eller spørsmål om båndlegging av fremtidig terminal.

Hovedtrekk fra konseptvalgutredningen

Generelle konklusjoner

I utredningen er det definert følgende samfunns mål, som ligger til grunn for utredningen og anbefalt konklusjon:

- Det skal legges til rette for at en større andel av godset til/fra Østlandet vest for indre Oslo-fjord på en effektiv måte an bli transportert på bane innen 2040.

Jernbaneverket konkluderer i konseptvalgutredningen med at det er behov for ny godsterminal i Drammensområdet for både kombilast (containere) og vognlast. Ny vognlastterminal bør være på plass innen 2025, mens behovet for ny kombilastterminal anses som mer langsiktig. Dersom det ikke bygges ny terminal, og dagens terminaler i Drammen opprettholdes på dagens arealer, vil andelen av godstransport som fraktes med jernbane til og fra Drammensregionen synke. Med ny terminal på romsligere arealer er det mulig å tilby den kapasitet som markedet etterspør, med et anslag på 2-3-dobling av godsvolum på jernbane.

I utredningen er det også vurdert 2 alternative scenarier til å bygge ny, fullverdig terminal i Drammensregionen:

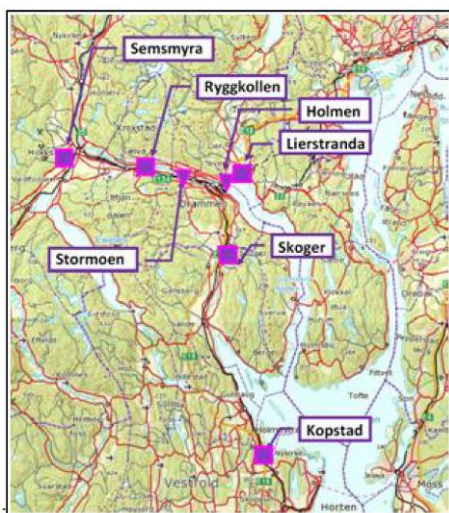
- Alnabruterminalen i Oslo overtar kombilastene (containere), og det anlegges ny vognlast-terminal i Drammensregionen.

- Ny terminal etableres i Vestfold, slik som foreslått i Osloregionens gods- og logistikkstrategi

Markedsanalysene som er gjort i KVV viser at disse alternativene vil gi betydelig lavere godstransport med jernbane til markedsområdet i Drammen, og dermed vil mer gods gå med lastebiltransport, sammenlignet med om det bygges ny terminal i Drammensregionen. Også om en sammenligner med dagens begrensede terminaler i Drammen sentrum, vil en flytting av godsterminalene ut av Drammensregionen gi redusert godstransport på bane.

De utredede alternativene

Det er utviklet terminalkonsepter for i alt 17 ulike lokaliseringalternativer. Etter en grovsiling av alternativer basert på vurdering av hvorvidt de absolutte krav kan oppfylles, attraktivitet i forhold til det marked terminalen skal betjene og områdets egnethet, har man gjennomført full konseptanalyse for 8 lokaliseringalternativer inkl «Null-alternativet» (Konsept = referansealternativet).



Oversiktskart over de fullt utredede alternativene.

Grov oversikt over karakteristika for alternativene:

Holmen (kombi) + Lierstranda (vognlast)	
+	- Alternativet gir mulighet for et fullt intermodalt knutepunkt for containerlast.
-	- Svært høye kostnader (5,3 mrd kr) - Svært dårlig byggegrunn på store deler av området - Komplisert og arealkrevende tilknytning til Drammensbanens hovedspor - Fare for at terminal bidrar til lav punktlighet på både gods- og persontogtransport mellom Drammen og Oslo, grunnet svært høy samlet trafikkbelastning - Godsterminal kan ikke kombineres med alternativ arealbruk (byutvikling) på Lierstranda og Brakerøya.
Stormoen (kombi) + Holmen (Vognlast)	
+	- Nær markedet
-	- Meget høye kostnader (4,2 mrd.kr) - Terminalene blir ikke samlokalisert. - Trang lokalisering i byens randsone, d.v.s. uten fremtidige utvidelsesmuligheter, og større fare for nabokonflikter

- Komplisert og arealkrevende tilknytning til Drammensbanens hovedspor (Holmen)
- Jordvern og kulturlandskap på Stormoen (men noe inneklemt gårdsbruk)
Lierstranda (kombi og vognlast)
+ - Alternativet gir mulighet for et fullt intermodalt knutepunkt for containerlast.
- - Meget høye kostnader (4,2 mrd kr)
- - Svært dårlig byggegrunn (Lierstranda)
- - Komplisert og arealkrevende tilknytning til Drammensbanens hovedspor
- - Fare for lav punktlighet på både gods- og persontogtransport mellom Drammen og Oslo, grunnet svært høy trafikkbelastning
- - Godsterminal kan ikke kombineres med alternativ arealbruk (byutvikling) på Lierstranda.
Skoger (Sande) (kombi og vognlast)
+ - Tilstrekkelig nær markedet
- - Jordvern
- - Komplikasjoner ved å kjøre godstog på Vestfoldbanen, gir bl.a. behov for tilsving mellom Vestfoldbanen og Randsfjordbanen i Drammen.
- - Moderat høye kostnader (3,2 mrd.kr)
Ryggkollen (kombi og vognlast)
+ - Det minst kostbare alternativet (1,9 mrd kr)
- - Relativt godt lokalisert i.h.t. markedsanalysen, men allikevel dårligere enn de nærmest Drammen.
- - Konflikt med jordvern
- - Inngrep
Semsmyra (kombi og vognlast)
+ - Moderate kostnader (2,8 mrd kr)
- - Konflikt med jordvern og kulturlandskap
- - Forholdsvis langt fra markedet
Stormoen (kombi) og Kopstad (vognlast)
+ - Kopstad er arealmessig relativt lite konfliktfyllt
- - Forholdsvis høye kostnader (3,7 mrk kr)
- - For langt fra markedet (leverandører, grossister, kunder), men kan være et supplement til dagens terminaler for vognlast
- - Komplikasjoner ved å kjøre godstog på Vestfoldbanen, gir bl.a. behov for tilsving mellom Vestfoldbanen og Randsfjordbanen i Drammen.

KVU-rapporten oppsummerer med at det er særlig tre lokaliseringalternativer som peker seg ut etter en helhetlig og samlet vurdering basert på den samfunnsøkonomiske analysen; Ryggkollen, Skoger og Semsmyra. Ryggkollen framstår rent faglig sett som beste lokaliseringalternativ ifølge Jernbaneverket og er derfor Jernbaneverkets foreløpige anbefaling ved oversendelse av KVU-rapporten til Samferdselsdepartementet. Vognlast-terminal forutsettes da bygget som første byggetrinn, men med avsatt tilstrekkelig areal til utvidelse med kombiterminal, samlastere og andre terminalbedrifter.

Sporarealer og sporkapasitet

KVUen har vektlagt utredningen av godsterminal, og lagt mindre vekt på behovet for sporarealer og sporkapasitet. Dette er også i samsvar med siste bestilling fra Samferdselsdepartementet. Det er en rekke andre forhold enn godsterminal i Drammensregionen som bestemmer dette behovet i fremtiden, og som til dels har blitt kjørt i separate prosesser

(strekningssvise utviklingsplaner, ny ruteplan, KVV for intercity, høyhastighetsutredningen m.m.). KVV konkluderer med:

- *Det er på sikt et behov for økt sporkapasitet på strekningen Sundland – Drammen stasjon – Lier stasjon, grunnet økt persontogtilbud. Kapasitetshensyn på jernbanenettet tilsier at godsterminal bør lokaliseres vest for Drammen.*
- *Det er behov for ytterligere utredninger for togtilbud og jernbaneinfrastruktur i Drammen, som ser ulike behov og løsninger i sammenheng.*
- *Sørlandsbanen Drammen – Hokksund kan betjene grunnruteplan 2014 og en eventuell godsterminal på strekningen med enkeltspor. Sporutvidelser mellom Drammen og Gulskogen er imidlertid nødvendig for å takle økt frekvens (2 tog i timen eller bedre).*

Vurderinger

I Buskerudbyen samarbeidsavtale fremgår følgende hovedmål:

”Transportsystemet skal på en rasjonell måte, både for personer og gods, knytte det flerkjernede byområdet sammen, til Oslo-området og til utlandet.”

Et av de prioriterte resultatområdene er: *”Effektive transportløsninger for næringslivet.”*

I avtalens hovedstrategier fremkommer:

”Bidra til å utvikle et effektivt og klimavennlig transportsystem for gods- og næringstransport. Her inngår at Drammen havn skal utnyttes som et virkemiddel til bærekraftig verdiskaping for hele byregionen.”

”Effektivisere hver enkelt transportform, og samtidig bedre sammenkoblingen mellom transportformene. Her inngår tilrettelegging for overføring av godstransport fra bil til bane og sjøtransport ut og inn av regionen.”

Behovet for ny godsløsning i regionen

Dagens terminaler er små og konfliktfylte. Behovet for nye løsninger for godshåndtering på bane i Drammensregionen er for en stor grad knyttet til at dagens terminaler er uhensiktsmessig å drive, har begrenset kapasitet til utvidet transportvolum, gir stor miljøbelastning i et tett bymiljø, og hindrer byutvikling nær det største kollektivknutepunktet i regionen. I fremtiden ventes betydelig større godstransportvolumer og større press på mer effektiv arealbruk ved knutepunktene, og dagens terminalstruktur er derfor svært lite fremtidsrettet.

Behovet for intermodale godstransportløsninger

Intermodal godstransport innebærer godstransport i en enhet (som regel en container), som kan benytte ulike transportformer (sjø, bane, vei), og hvor lasting mellom disse transportformene skjer i en intermodal godsterminal. Den eneste muligheten for full, intermodal godsterminalløsning i Buskerudbyområdet, for alle tre transportformer, er ved lokalisering i området Drammen havn til Lierstranda. Et vesentlig spørsmål i den forbindelse er om det er av stor betydning å kunne laste containere direkte fra båt til bane og omvendt. Jernbaneverkets analyser viser at dette er av meget beskjeden betydning. Dette må ses i lys av at tog kun regnes som konkurransedyktig for godstransport på avstander over 250-300 km, og at all distribusjon på kortere avstander skjer med lastebil. Med den forholdsvis finmaskede havnestrukturen som Norge har, vil det bety at gods som kommer med båt i praksis vil bli fraktet med bil fra havn og frem til kunde. Med de markedsområder som en fullintegrert intermodal godsterminal skal kunne betjene, kan ikke dette vurderes kun ut fra et

Buskerudby-ståsted, men må vurderes i en sammenheng som i det minste omfatter hele Østlandet.

Godsløsninger for Buskerudbyen og Oslofjordregionen

I utkastet til Nasjonal Transportplan er det konstatert et behov for økt kunnskapsutvikling knyttet til utvikling av godstransport, med en bred samfunnsanalyse. En slik kunnskapsutvikling bør blant annet omfatte ”*En delutredning om terminalstruktur og logistikk-løsninger i Oslofjordområdet*”. Jernbaneverkets henviser selv til denne i sin hovedkonklusjon i konseptvalgutredningen, og at spørsmålet om ny kombiterminal i Drammensregionen kan utsettes til en slik samfunnsanalyse er gjennomført.

I denne sammenheng kan behovet for ny godsløsning for Drammensregionen ses fra 2 perspektiv:

1. Å dekke godsbehovet knyttet til Buskerudbyen/Drammensregionen på en mest mulig samfunnstjenlig måte. Dette er en regional ”basistjeneste” som både omfatter løsninger for varer som fraktes inn og forbrukes i regionen, og for varer som produseres i regionens industrivirksomheter, for distribusjon ut av regionen.
2. Muligheten for at Drammensregionen tar en rolle som et gods- og logistikk-knutepunkt for større deler av Osloregionen eller hele landet, med omlastings-, distribusjons- og bearbeidings-tjenester som en del av det regionale næringslivet.

Ut fra så vel et miljø- og klimaperspektiv, som av hensyn til næringslivet, er det viktig å tilrettelegge for at lokalt/regionalt godshåndteringsbehov etter *perspektiv 1* i størst mulig grad kan håndteres på en effektiv, miljøvennlig måte i regionen, og med korte fraktavstander. Modellene som KVVUen benytter viser at andelen gods som fraktes med jernbane synker betraktelig om terminalen lokaliseres mer enn 10-15 km fra tyngdepunktet av befolkning og vareeiere (Drammen by).

En eventuell utvikling etter *perspektiv 2* tar utgangspunkt i at Drammen ligger svært godt plassert med flere transportformer (vei, bane, sjø). Det er også en betydelig mengde logistikkvirksomhet i Drammensregionen i dag, slik at grunnlaget er på plass i.f.t. næringskonsentrasjon og kommunikasjon/infrastruktur. Imidlertid utelukker konseptvalgutredningen langt på vei en permanent, intermodal godsterminal på Lierstranda – Holmen, noe som svekker et slikt utviklingsperspektiv. Økende knapphet på og konkurranse om byggbare arealer i regionen svekker også et slikt perspektiv.

Dette bør også sees i sammenheng med at godsterminalen på Alnabru skal utvides, og at det i Vestfold synes å være en noe mer offensiv satsing på å tilrettelegge for arealkrevende næringsområder, blant annet grunnet bedre arealtilgang enn i Buskerudbyen.

Det anbefales at Buskerudbysamarbeidet slutter opp om konklusjonene i Nasjonal Transportplan og KVVUen, om å gjennomføre en bredere samfunnsanalyse av godstransport i Oslofjordregionen, før det tas stilling til lokalisering av ny godsterminal på jernbane.

Markedsutsiktene og tilrettelegging for fremtidig godsbehov på jernbane

Jernbaneverket legger til grunn at godstransport på jernbane skal kunne 3-dobles innen 2040. Overføring av gods fra vei til sjø og bane er et nasjonalt mål. Godsmarkedet er imidlertid ustabil, og i de senere årene har det vært en tendens til at mer gods går med lastebil, blant

annet på grunn av utbedret hovedveinett og kraftig kostnadsreduksjon i fraktkostnadene med lastebil p.g.a. utenlandske vogntog. På generelt grunnlag kan en stille spørsmål om en bare bygging av bedre godsinfrastruktur for jernbane og sjø er tilstrekkelig for å oppnå en dreining av godstransporten i miljøvennlig retning, eller om målene bare kan nås om det også innføres restriktive tiltak mot lastebiltransport. Dette ”pisk og gulrot”-prinsippet har sin parallellitet til hvordan en arbeider for å gjøre persontransporten i by mer miljøvennlig. I hvor stor grad skal Buskerudbyen båndlegge arealer for en usikker vekst i godstransport på bane?

Implementering av godsløsninger i felles areal og transportplan

Som det fremgår over, trengs det grundigere vurderinger i en større regional kontekst, før omfang og lokalisering av ny, permanent godsterminalløsning i Drammensregionen kan bestemmes. Det er da ikke grunnlag for å ta stilling til dette i.f.b.m. 1. generasjons areal- og transportplan for Buskerudbyen som skal behandles i 2012.

Sporarealer og sporkapasitet

Det er et felles mål i Buskerudbyen om å etablere høyere frekvens på persontogene mellom Lier og Kongsberg, i første omgang med 1/2times frekvens til Hokksund. På lang sikt er det tanker om frekvens ned mot kvartersavganger, og dobbeltspor helt til Kongsberg. I KVVU'en konkluderes det med at det er behov for dobbeltspor fra Drammen til Gulsbogen for å kunne oppnå slik frekvens, og dette vil også være tilstrekkelig dersom det anlegges en vognlastterminal vest for Drammen.

For øvrig er det flere andre behov for utbedring av jernbaneinfrastrukturen i Drammensområdet, for å dekke den økte etterspørselen etter persontransport på bane. Dette gjelder modernisert Vestfoldbane, arealer til hensetting av tog, langsiktig behov for økt linjekapasitet (opp til 4 spor) Gulsbogen – Drammen stasjon – Lier/Asker, mulig revidert stasjonsstruktur på Brakerøya/i Lier m.m.

Dette er spørsmål som Buskerudbyens organer ved flere anledninger har poengtert at må besvares gjennom konseptvalgutredningen. Vi oppfatter at staten har nedprioritert denne delen av utredningen betydelig. Manglende avklaring av disse behovene gjør det både vanskelig å nå opp i prioriteringen av tiltak som skal gjennomføres, og gir betydelig usikkerhet m.h.t. kommunenes arealplanlegging. For Buskerudbysamarbeidet er det svært viktig at en slik utredning av areal- og sporbehov nå igangsettes.

Forslag til vedtak:

De fem Buskerudbykommunene og fylkeskommunen avgir slik felles uttalelse til KVVU for godsterminal, sporarealer og sporkapasitet i Drammensregionen:

1. Vi støtter Jernbaneverkets konklusjon om at det bør gjennomføres en bredere samfunnsanalyse av godstransporten før det tas stilling til bygging av ny kombiterminal. Det vises her til at forslaget til Nasjonal Transportplan fastslår behov for en ”delutredning om terminalstruktur og logistikk-løsninger i Oslofjordområdet”. Denne utredningen må blant annet vurdere behov for og eventuell lokalisering av en eller flere fullverdige intermodale terminaler i Oslofjordområdet. En slik analyse må være på plass før lokalisering og omfang av en fremtidig permanent godsløsning som betjener Drammensregionen kan vurderes. Staten bes igangsette dette arbeidet snarest.

2. Buskerudbysamarbeidet har ved gjentagende anledninger påpekt at behovene knyttet til fremtidig areal- og sporbehov i Buskerudbyen også må besvares i KVUen, og mener det er beklagelig at statens premisser for utredningsarbeidet ikke har tatt hensyn til dette i tilstrekkelig grad. Jernbaneverket må snarest igangsette en mer konkret utredning av areal- og sporbehovet i Drammensområdet, også sett i større regional sammenheng, slik at det blir mulig å prioritere konkrete utbyggingsprosjekter, og for å klargjøre premisser for videre arealutvikling.

3. Forslaget til Nasjonal Transportplan har som mål at det skal etableres to avganger i timen for persontog mellom Drammen og Kongsberg. KVU en dokumenterer ikke i tilstrekkelig grad hvordan økt person- og godstrafikk på strekningen Lier – Kongsberg gir behov for økt sporkapasitet i dette området. Det forutsettes at nødvendig sporkapasitet må sikres for økt person- og godstrafikk, uansett valg av godsterminalløsning.

For øvrig vil Xx kommune/ Buskerud fylkeskommune bemerke:

Versjon 8. mai 2012