

Saksdokument til ATM-utvalgets møte nr 1 - 2014

Møtetid: Fredag 07. februar 09:10 – 12:00

Sted: Øvre Eiker rådhus, Hokksund

Forslag til dagorden:

Sak 01/14 Referat fra sist møte

Sak 02/14 Status

Sak 03/14 Søknad om videreføring av belønningsordningen /BBP1 2014-17

Sak 04/14 Drøftingsgrunnlag Buskerudbypakke2

Sak 05/14 Opplegg for bompengeutredning

Sak 06/14 ATM-rådsmøte 10. mars 2014

Sak 07/13 Eventuelt

Sak 08/14 Valg

Vedlegg

1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 22. november 2013
2. Felles saksframlegg Drøftingsgrunnlag Buskerudbypakke2

Separat vedlegg:

1. Søknad om videreføring av belønningsordningen / Buskerudbypakke1
2. Drøftingsgrunnlag Buskerudbypakke2
3. Kommunikasjonsstrategi Buskerudbypakke2
4. Forslag til innbyggerbrosjyre (ettersendes senest 03.02.)
5. Resultatrapport 2010-2013 Buskerudbypakke1/Belønningsordningen (ettersendes senest 03.02.)

Buskerudbyen 29.01.2014

Tore Opdal Hansen
Leder av ATM-utvalget

Runar Hannevold
Leder adm. styringsgruppe

Sak 01/14 Referat fra møte nr. 6/13

Referat fra møte 22. november 2013 følger som vedlegg1.

Forslag til konklusjon: Referat godkjennes

Sak 02/14 Status

Videreføring av Buskerudbysamarbeidet

ATM-utvalget anbefalte i møte 22.11.13 forslag til justert samarbeidsavtale til godkjenning i by-/kommunestyrene/ fylkestinget. Forslag til felles saksframlegg og justert avtale ble 8. januar 2014 sendt kommunene og fylkestinget til behandling. Fylkestinget behandler saken 5.- 6. februar og kommunene følger utover i februar/mars. Statens vegvesen, Jernbaneverket og Fylkesmannen sluttet seg til justert avtale i ATM-utvalgsmøte 22. november 2013.

Politiske dialogmøter

Etter ATM-utvalgets anbefaling i møte 22. november 2013 har alle kommunene og fylkeskommunen i perioden desember2013/januar2014 gjennomført dialogmøter om forlengelse av belønningsordningen og grunnlag for Buskerudbypakke2. Det ble sendt to notater (Grunnlag for Buskerudbypakke2 og Grunnlag for søknad om forlengelse av belønningsordning/Buskerudbypakke1) fra sekretariatet til rådmennene som saksdokument til dialogmøtene.

Vintersykkelkampanje Buskerudbyen 2014

I tråd med vedtatt tiltaksplan 2013 gjennomføres Buskerudbysamarbeidets vintersykkelkampanje fra 4. januar til 28. februar. Kampanjen gir folk muligheten til å prøve seg på vintersykling før de eventuelt går til innkjøp av egne piggdekk. Innbyggerne kan låne en sykkel med piggdekk gratis i en uke. Tanken bak prosjektet er å introdusere vintersykling på en positiv måte for en større del av befolkningen enn de som hittil har benyttet seg av sykkelen som transportform i vinterhalvåret. Som en del av kampanjen bes syklistene komme med konkrete innspill om forholdene på sykkelveinettet. Disse tas med i det videre arbeidet med sykkel i Buskerudbyen.

Samtlige sykkelforhandlere som er involvert i kampanjen (Intersport i Kongsberg, Bjørn Myhre Sport i Krokstadelva og TriSport i Drammen) melder om positive tilbakemeldinger fra publikum. 8-9 av til sammen 12 sykler er 3 uker inn i kampanje-perioden utlånt til enhver tid. Det er ikke tatt noen endelig avgjørelse om akkurat hvordan syklene skal leve videre etter kampanjens slutt. Mulige alternativer er ny kampanje og/eller at syklene inngår i Feie for Egen Dør. Det vil foreligge en sluttrapport for kampanjen ved utgangen av første kvartal.

Møte med samferdselsministeren

Det ble avholdt møte mellom samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og Buskerudbyens ordførere /fylkesordfører mandag 20.01.14. Pressemelding ble sendt ut etter møtet. Den ligger også på

<http://www.buskerudbyen.no/-positive-signaler-fra-samferdselsministeren.5396486-125173.html>

Møte med vegdirektoratet

På administrativt nivå ble det holdt møte med Vegdirektoratet 16. januar 2014 for å orientere om det lokale/regionale arbeidet med Buskerudbypakke2 og for å ha dialog rundt hoveddrømmer og videre arbeidet. Hovedkonklusjonen i møtet var at Buskerudbysamarbeidet er på rett veg i arbeidet med Buskerudbypakke2.

Belønningsordningen – rapportering av resultater 2010-13 (inkl. 2013)

I tråd med den 4-årige avtalen med Samferdselsdepartementet skal Buskerudbysamarbeidet rapportere aktivitet og resultater for hele perioden 2010-2013 og for 2013 innen 1.2.2014.

Det er lagt vekt på å levere en god og dekkende rapport for aktiviteter og resultater i 2013 – som tidligere år – og for hele 4-årsperioden, da aktivitet og oppnådde resultater i forhold til avtalen kan ha stor betydning for søknad om en 4-årig videreføring av avtalen. Rapporten ettersendes ATM-utvalget senest mandag 3.februar 2014.

Omdisponering av belønningsmidler i Buskerudbypakke1

I tråd med fullmakt foretok administrativ styringsgruppe i møte 24.01. omdisponering av ubrukte midler til følgende prosjekter;

- Inntil kr 650.000 for dekning av de siste søknadene til "Feie for Egen Dør 2013
- Kr. 170.000 til Aktiv på skoleveien i 2014
- kr. 120.000 til Sykle til jobben i 2014.

Inndekning for disse tiltakene skjer gjennom omdisponeringer fra underforbruk på tiltaksområde 4 Tiltak for syklende og gående.

Tilskudd til utvidet pendlerparkering Gulskogen stasjon og forprosjekt Smart Transport Kongsberg

Innenfor tiltaksplan 2013 innvilget adm. styringsgruppe i møte 24.01.2014 tilskudd til Drammen kommune på 2,5 mill. kr som byggherre for et samarbeidsprosjekt mellom Jernbaneverket, Rom Eiendom som vil utvide antall parkeringsplasser ved stasjonen fra 120 til 253 plasser samt en fullverdig kiss & ride løsning. Tiltaket er kostnadsberegnet til 4,5 mill. kr. Det forutsettes at Jernbaneverket og Drammen kommune avklarer ansvar og garanterer for totalkostnadene.

Adm. styringsgruppe innvilget også 0,4 mill. kr til Kongsberg kommune som skal gjennomføre et forprosjekt for Smart Transport Kongsberg. Forprosjektet skal avklare om kommunen vil gå videre med at prosjekt med smart transportløsning mellom Kongsberg stasjon – Kultur- og kunnskapsparken og Teknologiparken. Forprosjektet sees is sammenheng med programmet Electric Mobility Norway, som drives av Kongsberg Innovasjon for å etablere internasjonal ledende foregangsregion for elektrisk transport i aksene Oslo – Kongsberg.

Status for kommunikasjons tiltak

Den nye nettsiden www.buskerudbyen.no er under arbeid og er vil være klar til lansering i løpet av februar. En forsmak på nettsiden kan gis i møtet 07.02.14.

Representanter fra Buskerudbysamarbeidets IKM-gruppe (informasjon og kommunikasjon) har vært på studietur til Trondheim for å lære av erfaringene til Miljøpakka. Med på turen var også en representant fra Bypakka Grenland. Tre ulike bypakker på tre forskjellige stadier ga gode erfaringsutvekslinger og nyttig lærdom.

Forslag til konklusjon: Status tas til orientering

Sak 03/14 Søknad om videreføring av belønningsordningen /BBP1 2014-17

Hensikt med saken

Godkjenne søknad til Samferdselsdepartementet om videreføring av belønningsordningen for perioden 2014-2017.

Bakgrunn

Videreføring av belønningsordningen for perioden 2014-17 har vært drøftet i fagrådet, administrativ styringsgruppe og i ATM-utvalget 22.11.13.

Fagrådet og adm. styringsgruppe har drøftet søknad om videreføring av belønningsordningen i flere møter, senest i fagrådet i 16.01.14 og adm. styringsgruppe 24.01.14 der adm. styringsgruppe gav tilslutning til foreslåtte handlingsprogram for belønningsmidlene. Det er stor enighet om at drift buss og investeringer infrastrukturtiltak buss og sykkeltiltak prioriteres slik at belønningsmidlene i størst mulig grad bidrar til å ruste opp kollektivtransporttilbudet før iverksettelse av Buskerudbypkke2 med innføring av trafikantbetaling.

Søknaden

Som separat vedlegg følger forslag til søknad.

Fram til søknaden sendes SD kan det bli foretatt mindre tekstmessige endringer.

Forslag til fordeling av midler mellom tiltaksområdene framgår av tabellen under.

Tiltaksområde	Fordeling i eksisterende reviderte avtale 2010-13 (mill kr)	Forslag til fordeling for ny avtale 2014-17 (mill kr)
Tiltaksområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet	75 (26,8 %)	100
Tiltaksområde 2: Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter	115 (41 %)	120
Tiltaksområde 3: Tiltak for syklende	50 (17,9 %)	75
Tiltaksområde 4: Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken inkl. pendlerparkering	15 (5,3 %)	14
Tiltaksområde 5: Arealutvikling og fortetting	5 (1,8 %)	5
Tiltaksområde 6: Kunnskapsgrunnlag og innovasjon	5 (1,8 %)	6
Tiltaksområde 7: Kommunikasjon	15 (5,3 %)	10
Totalsum for tiltaksområdene 1-7	280 (100 %)	330

Tidsplan

Det arbeides videre etter følgende fremdrift:

1. Søknad sendes SD etter behandling i ATM-utvalget 7. februar (resultatrapport for 2010-13 sendes SD innen fristen 31.01.14)
2. Med utgangspunkt i søknaden og videre administrativ dialog med Samferdselsdepartementet vil SDs forslag foreligge.
3. Ordførerne og fylkesordfører avklarer / framforhandler den flerårige videreføring av belønningsavtale med Samferdselsdepartementet fra 2014.
4. Endelig framforhandlet avtale, antatt før sommeren 2014 jfr. møte med samferdselsministeren 20.01.14, behandles politisk i kommuner og fylkeskommune.

Adm. styringsgruppes forslag til konklusjon: Søknad til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene for perioden 2014-2017 fra Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommuner og Buskerud fylkeskommune oversendes Samferdselsdepartementet.

Sak 04/14 Drøftingsgrunnlag Buskerudbypakke2

Hensikt med saken

Godkjenne grunnlaget for første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke2 samt ta stilling til kommunikasjonsstrategi og innbyggerbrosjyre.

Grunnlag for politisk behandling

Felles saksframlegg

Rådmennene har utarbeidet felles saksframlegg for behandling av sak om Drøftingsgrunnlag Buskerudbypakke2 i kommunene og fylkeskommunen. Se vedlegg 2.

Drøftingsgrunnlag Buskerudbypakke2

Som separat vedlegg følger forslag til Drøftingsgrunnlag Buskerudbypakke2.

Politisk prosess

Forutsatt at Drøftingsgrunnlag Buskerudbypakke2 gis anbefaling i ATM-utvalgets møte 7. februar kan saken oversendes til kommunene og fylkeskommunen raskt etter møtet.

Behandling i kommunene og fylkeskommunen kan skje som følger;

Drammen kommune	Lier kommune	Øvre Eiker kommune	Kongsberg kommune	Nedre Eiker kommune	Buskerud fylkeskommune
Bystyre 18.03	Kommunestyre 01.04	Kommunestyre 02.04	Kommunestyre 09.04	Kommunestyre 10.04	Fylkesting 6.-7.05

Bilaterale politiske drøftingsmøter

I perioden fram til by-/kommunestyre og fylkeskommunens behandling av sak om Drøftingsgrunnlag Buskerudbypakke2 i de folkevalgte organ vil det være tid til å holde drøftingsmøter i tråd med ny praksis. Opplegg for møtene bør koordineres. Sekretariatet kan utarbeide tilpasset powerpointpresentasjon, og evt. annet informasjonsmaterieell etter behov til bruk i møtene. Bistand fra sekretariatet kan avtales.

ATM-rådsmøte

Det foreslås et ATM-rådsmøte (eventuelt med alle formannskaps/fylkesutvalgs/samferdsels-utvalgs medlemmer) mandag 10. mars, se egen sak.

Kommunikasjon

Kommunikasjonsstrategi

ATM-utvalget utsatte i møte 22. november behandlingen av adm. styringsgruppes anbefalte kommunikasjonsstrategi for Buskerudbypakke2 da de ville behandle denne samtidig som forslag til innhold i informasjonsbrosjyre.

Forslag til kommunikasjonsstrategien fremgår i separat vedlegg. Den inneholder følgende forslag til mål:

Overordnet mål

- Å enes om løsninger som kan bidra til å nå samfunnsmessige mål innenfor areal-, transport- og miljøutvikling

Kommunikasjonsmål

- Buskerudbysamarbeidet skal sørge for tilgjengelig informasjon om Buskerudbypakke2 som grunnlag for offentlig debatt
- Folkevalgte i Buskerudbyen har tilstrekkelig kunnskap om Buskerudbysamarbeidet, Buskerudbypakke2, og prosessen framover til å delta i debatter, finne felles løsninger og fatte beslutninger

Informasjon til innbyggerne

Som et tiltak med hensikt å nå målet om å sørge for tilgjengelig informasjon, og med bakgrunn i adm. styringsgruppes møte 24.01. jobbes det nå videre med utforming av en informasjonsbrosjyre.

Et forslag til brosjyre vil ettersendes senest mandag 3.2. Dette forslaget vil inneholde forslag til tekst, illustrasjoner og layout, men ha muligheter for justeringer.

Tidspunkt for utsendelse til innbyggerne foreslås til begynnelsen av mars, ca. to uker før første politiske behandling av drøftingsgrunnlaget (Drammen bystyre 18.mars).

Opplegg politiske forhandlinger/drøftinger

Opplegg for drøftinger i tråd med forslag til felles saksframlegg, legges fram for ATM-utvalgets møte 21. mars. Operative drøftinger kan tidligst komme i gang i begynnelsen av mai.

Administrativt vil det i tiden fram til mai arbeides videre med faglige utredninger bl.a.

-Utarbeide ytterligere grunnlag for tiltak innenfor de 7 tiltaksområdene.

-Arbeid med finansierings- / bompengeutredning (se egen sak).

Orientering overfor nabokommunene

Orientering overfor nabokommuner kan gjennomføres i tidsrommet etter ATM-utvalgets møte 7. februar. Det foreslås at orienteringene skjer så raskt som mulig etter 7.februar. Det kan

utarbeides info til bruk i møtene.

Følgende fora benyttes for dialog med nabokommunene:

- Kongsbergregionen (Kongsberg/Flesberg/Rollag/Nore- og Uvdal/Notodden/Tinn/Hjartdal)
- D5 (Drammen/Nedre Eiker/Øvre Eiker/Sande/Svelvik)
- Lier/Røyken/Hurum
- Midt fylket (Modum/Sigdal/Krødsherad)
- Asker (Vestregionen)

Adm. styringsgruppe behandlet forslag til saksframlegg, drøftingsgrunnlag og kommunikasjonsiltak i møte 24.01.14. og har følgende forslag til konklusjon:

1. *Forslag til felles saksframlegg Drøftingsgrunnlag Buskerudbypakke2 med notat datert 29.01.2014 anbefales til behandling i by-/kommunestyrene/ fylkestinget i perioden 18.mars til 07.mai 2014.*
2. *Det gis tilslutning til foreslått kommunikasjonsstrategi for Buskerudbypakke2 og det sendes ut en innbyggerbrosjyre i forkant av politisk behandling.*

Sak 05/14 Opplegg for bompengeutredning

Hensikt med saken

Ta stilling til opplegg for det videre arbeidet med finansierings- og bompengeutredning for Buskerudbypakke2.

Bakgrunn

Både som grunnlag for lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke2 og som grunnlag for senere stortingsproposisjon om Buskerudbypakke2 vil det måtte foreligge faglige utredninger som bl. a dokumenterer at det er finansielt grunnlag (tilstrekkelig med bompengeinntekter og andre finansieringsbidrag) til å realisere de tiltak som er foreslått å inngå i bypakken.

Statens vegvesen har engasjert Rambøll til å gjennomføre finansierings- og bompengeutredning for Buskerudbypakke2. Valg av konsulent for å utføre trafikkberegninger pågår.

Noe forenklet kan det sies at det faglige arbeidet med bompengeutredningen skal betjene to hovedoppgaver:

- Gi nødvendig underlag for de politiske drøftingene om alternative forslag (drøftingsfasen)
- Nødvendige analyser og underlag for endelig forslag til Buskerudbypakke2

For at det faglige arbeidet skal kunne ha god fremdrift og kunne betjene den lokale / regionale prosessen med utarbeiding av forslag til Buskerudbypakke2, vil det være behov for å etablere enighet om rammene/utgangspunktet for det faglige arbeid.

Uten enighet om rammene/utgangspunktet vil det faglige arbeidet kunne bli lite målrettet og i stedet bli både tids- og kostnadskrevende. F eks vil det være behov for nye trafikkberegninger (transportmodell-beregninger) for hver gang man endrer på viktige inngangsdata for beregningene (f. eks. plassering av bompunkter, takstnivå i det enkelte bompunkt,

hvorvidt det skal være enveis- eller toveis innkreving av bompenger, hvorvidt det skal være fast bomtakst eller tidsdifferensierte takster osv.).

Rammer for finansierings- og bompengeutredning for Buskerudbypakke2

Bomkonsept - som utgangspunkt

Med utgangspunkt i bl a innspill fra rådmenn / fylkesrådmann om viktige prosjekter for kommuner og fylkeskommune i Buskerudbypakke2 og mål for transportutvikling i Buskerudbyen foreslås det at bompengeutredningen tar utgangspunkt i bomkonsept A med mange bompunkter; jfr gjennomført mulighetsstudie. Dette konseptet vil gi et godt inntektspotensial for finansiering av ønskede tiltak og samtidig kunne stimulere til endrede reisevaner i mer miljøvennlig retning. Et slikt bomkonsept, med relativt mange bompunkter fordeler også betalingsbyrden for innbyggerne bedre enn et bomkonsept med få bompunkter og færre betalere. Andre, alternative bomkonsept i mulighetsstudien mangler bompunkter i viktige korridorer hvor tiltak er ønsket av kommunene og fylkeskommunen (f eks Rv35 i Øvre Eiker, Konnerud i Drammen og Svelvikveien i Drammen / Svelvik), de andre bomkonseptene i mulighetsstudien ser ikke ut til å kunne gi godt nok inntektspotensial for de ønskede tiltak i bypakken.

Plassering av bompunkt og når de skal etableres foreslås drøftet og vurdert grundig i forhold til forslag til tiltak i det aktuelle område. For enkelte bompunkt vil det være særlig interesse om at vegtiltak må inngå som ett av tiltakene for den aktuelle strekning. Følgende er aktuelle plasseringer å vurdere:

- Kommunegrensen Drammen – Lier (ikke på E18, men på ramper til E18)
- Kommunegrensen Lier – Asker (ikke på E18, men på ramper til E18 i Lier)
- Kommunegrense Lier – Røyken (vurderes samordnet med betalingssystem for RV23)
- Kommunegrense Drammen – Nedre Eiker
- Kommunegrense Nedre Eiker – Øvre Eiker
- Mellom Øvre Eiker og Modum
- Mellom Drammen sentrum og Konnerud
- Mellom Drammen og Svelvik
- Mellom Drammen og Sande (ikke på E18, men på ramper til E18 i Drammen)
- Mellom Øvre Eiker – Kongsberg (vurderes samordnet med betalingssystem for E134 Damåsen-Saggrenda)
- Mellom Kongsberg og Lardal
- Mellom Kongsberg og Flesberg

Nytteprinsippet legges til grunn for tiltak i transportpakka. Alle kommuner og Buskerud fylkeskommune skal oppleve at Buskerudbypakke2 gir både nytte for den enkelte og for hele området.

Hvilke tiltak eller ambisjonsnivå for tiltaksområder som skal inngå i Buskerudbypakke2 vil påvirke inntektsbehovet, takstnivå, bomplassering osv. Det legges til grunn at alternative ambisjonsnivå for de enkelte tiltaksområder vil bli vurdert underveis i drøftingsfasen om tiltak i Buskerudbypakke2.

Andre inngangsdata som utgangspunkt for utredningen

Oppgaven for finansierings- / bompengeutredningen er videre bl a å avklare:

- Tidshorisont for Buskerudbypakke2. Det tas utgangspunkt i at bypakken har en varighet på 15 år. Å forlenge tidshorisonten for bompengennevning vil generelt kunne være et alternativ til å ha høyere takster i de enkelte bompunkter. Å studere effekten av å endre tidshorisonten for bypakken vil en kunne vurdere nærmere dersom det i drøftingsfasen oppstår behov for det.
- Beregne takstnivå for de enkelte bompunkt i Buskerudbyen som både sikrer fullfinansiering av de enkelte større vegtiltak i byområdet / transportkorridoren og som samtidig bidrar til finansiering av de andre tiltaksområder i pakka / byområdet. Utredningen tar utgangspunkt i følgende takstnivå, forutsatt toveis innkreving: 15 kr, 20 kr, 25 kr for lette biler. Dobbel takst for tunge biler. Alternativt vil det i løpet av drøftingsfasen kunne gjøres beregninger av hvilket takstnivå som er nødvendig for å få fullfinansiert de tiltak som ønskes i bypakken.
- Rabattordning. Det tas utgangspunkt i at bilister med elektronisk brikke får 10 prosent rabatt. Statens vegvesen har anbefalt dette som standard for nye bompengeaftaler.
- Timesregel. Det tas utgangspunkt i at bilister kun betaler for en bomplassering i løpet av en time, selv om man passerer flere bompunkter. Ved evt ulike takstnivå i de ulike bompunkt, betales det for den bomplassering som har høyest takst. Evt varianter av timesregel vil kunne studeres nærmere dersom behov for det oppstår i drøftingsfasen.
- Månedstak. Det legges opp til at effekten av ulike månedstak utredes med utgangspunkt i tilsvarende ordninger i andre byområder; varierer mellom ca 60-90 passeringer pr måned avhengig av takstnivå for en enkeltpassering.
- Enveis- eller toveisinnkreving. Utredningen studerer effekter av både enveis- og toveisinnkreving.
- Tidsdifferensierte takster. Utredningen studerer effekter av både fast bomtakst og tidsdifferensierte takster. For tidsdifferensierte takster tas det utgangspunkt i det samme inntektsgrunnlag som for fast takst, men der takstene settes noe høyere i rushtid og noe lavere utenfor rushtid. Rushtid defineres fra kl 0630-0930 og kl 1430-1730.
- Jernbaneinvesteringer. Forutsettes 100% statlig finansiert.
- Samordning med andre bompengefinansierte prosjekt. Utredningsarbeidet studerer effekt av både å samordne / evt ikke samordne bompengekonsept (timesregel og månedstak) for Buskerudbypakke 2 med bompengesystem for E134 Damåsen-Saggrenda og Rv23 Linnes-Dagslett.

I drøftingsfasen hvor tiltak i Buskerudbypakke2 skal vurderes vil det være mulig å studere effekten av å endre på ovennevnte parametre; inkludert bomplasseringer og takstnivå. Ovennevnte er derfor å forstå som et utgangspunkt for utredningsarbeidet.

Endelig forslag til Buskerudbypakke2 som skal legges fram for politisk behandling i by-/kommunestyre/fylkesting vil måtte inneholde hvilke tiltak som skal inngå, hvor bompunkt skal plasseres og takstnivå.

I tråd med anbefalingene fra adm. styringsgruppe i møte 24.01.14 foreslås slik konklusjon:

1. *Det gis tilslutning til opplegg for bompengenevning / finansieringsutredning som skissert i saken.*
2. *Det faglige arbeidet må tilpasses lokale / regionale politiske prosesser i 2014 slik at det foreligger et godt faglig grunnlag for politiske drøftinger.*

Sak 06/14 ATM-rådsmøte 10. mars 2014

I vedtatt møteplan for Buskerudbysamarbeidet 1. halvår 2014 fremkommer at ATM-utvalget vil komme tilbake med forslag på møtedatoer for ATM-rådsmøter når prosessen med Buskerudbypakke2 er nærmere avklart.

ATM-utvalget anbefalte i november 2013 bilaterale dialogmøter i desember/januar i hver kommune/fylkeskommunen med bl.a. Buskerudbypakke2 som tema i stedet for felles ATM-rådsmøte. Gjennom denne møterunden har det kommet til uttrykk ønske om en ny runde med dialogmøter før sak om Buskerudbypakke2 behandles i by-/kommunestyrene og fylkestinget i mars/april.

Det kan i tillegg være hensiktsmessig å samle ATM-rådet før behandling i kommunale/fylkeskommunale organ for å gi mulighet til ytterligere felles informasjon og drøfting. Forslag til tidspunkt er mandag 10. mars kl 17:00 – 19:00. (I forkant av første politiske behandling i Drammen bystyre 18. mars).

Forslag til hovedtema i møtet: Gi ATM-rådsmedlemmene nærmere innsikt i det administrative arbeidet med Buskerudbypakke2.

Det foreslås følgende dagsorden for ATM-rådsmøte:

- 16.30. Middag serveres
- 17:00 Åpning v/ leder av ATM-rådet
- 17:15 Buskerudbypakke2
Spørsmål og drøfting.
- 18:15 Pause
- 18:30 Buskerudbypakke2
- 19.30 Slutt

Adm. styringsgruppes anbefaling slik konklusjon: Angitte møteopplegg for ATM-rådsmøte 10.03.2014 legges fram til behandling i ATM-utvalget.

Sak 07/13 Eventuelt

Sak 08/14 Valg

Den 5-årige samarbeidsavtalen om klima, areal- og transportutvikling ble underskrevet 5. februar 2010. ATM-utvalget er i følge avtalen det øverste styringsorgan. Under vises sammensetning og mandat i tråd med avtalen:

ATMutvalg (areal, transport og miljøutvalg)

ATMutvalg Buskerudbyen vil være øverste styringsorgan for samarbeidsprosjektet. Eksisterende eiergruppe for forprosjektfasen (ordførere, fylkesordfører og regiondirektører utvidet med fylkesmannen i Buskerud) videreføres som ATMutvalg Buskerudbyen. Utvalget konstituerer seg selv.

Mandatet for ATMutvalget:

- Gi anbefalinger til formelt organ (kommunestyre, fylkesting og samferdselsutvalg i fylkeskommunen) for beslutninger i etterkant.
- Være styringsgruppe for arbeidet knyttet til felles areal- og transportplan.
- Ivareta rollen som koordinerings- og styringsorgan for avtale med SD om belønningstilskudd for kollektivtransport og mindre bilbruk. Dette innebærer bla. prioritering av tiltak innenfor de årlige økonomiske rammene.
- Gi anbefalinger til regionalt kollektivtransportselskap (Buskerud kollektivtrafikk as).

Møtehyppighet: 3 - 4 møter pr. halvår.

ATM-utvalgets arbeid legges opp på måter som bidrar til bred politisk forankring (jmf. vedlegg til avtalen).

I perioden 2010 – september 2011 var tidligere fylkesordfører Roger Ryberg ATM-utvalgets leder og med nestleder tidligere ordfører i Lier Ulla Nævestad. Etter valget i 2011 fungerte fylkesordfører Morten Eriksrød som leder fram til Tore Opdal Hansen, ordfører i Drammen kommune i møte 18. november 2011 ble valgt til leder og Vidar Lande, ordfører i Kongsberg kommune, ble valgt til nestleder for ATM utvalget med virkeperiode til utgangen av året 2013.

Som det fremgår av samarbeidsavtalen (se utdrag ovenfor) konstituerer ATM-utvalget seg selv. Etter gjeldende praksis har det vært ordførerne/fylkesordfører som ivaretar leder/nestlederrollen.

Forslag til konklusjon:

Vedlegg 1



Buskerudbyen

Møtereferat ATM-utvalget

Møte nr. 6/13 - 22.11.2013

Tilstede	<p>ATM-utvalget: Tore Opdal Hansen, ordfører Drammen (leder) Morten Eiksrød, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune (til kl10) Britt Homstvedt, fylkesvaraordfører, Buskerud fylkeskommune (fra kl 10) Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører, Øvre Eiker kommune Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Nina Johnsen, varaordfører, Lier kommune Helen Bjørnøy, fylkesmann i Buskerud Anne Marstein, regional plan- og utviklingsdirektør, Jernbaneverket Kjell Inge Davik, regionveisjef, Statens vegvesen, Region sør Sven Arild Hansen, regiondirektør, Kystverket Sør Øst</p> <p>Fra administrativ styringsgruppe: Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune Øyvind Hvidsten, rådmann, Øvre Eiker kommune Bengt Nystrøm, rådmann, Nedre Eiker kommune Hans Petter Christensen, rådmann, Lier kommune Wenche Grindrud, rådmann, Kongsberg kommune Gro R. Solberg, samferdselssjef, Buskerud fylkeskommune Runas Schau Carlsen, assisterende fylkesmann i Buskerud Hans Jan Håkonsen, avdelingsdirektør i vegavdeling Buskerud, Statens vegvesen</p> <p>Fra sekretariatet: Tore Askim, prosjektsjef, Anne Marte Lind, prosjektleder kommunikasjon Jomar Lygre Langeland, prosjektleder areal og transport Synne S. Gurigard, prosjektleder sykkel Gun Kjenseth, prosjektleder by-/og stedsutvikling (ref)</p>
Forfall	Vidar Lande, ordfører, Kongsberg kommune (nestleder) Helene Justad, ordfører, Lier kommune
Møtested	Kongsberg Rådhus, Kongsberg

Innkalling og dagsorden godkjent.

Sak 35/13 Referat fra møte nr 5/13

***Konklusjon:** Referat godkjent.*

Sak 36/13 Status

I tillegg til status i saksdokument ble det orientert om:

Administrativt møte med Jernbanedirektøren

Leder av adm. styringsgruppe, to rådmenn og prosjektsjef hadde møte med Jernbanedirektøren 21.11.2013. etter ønske fra Elisabeth Enger. JBV's handlingsprogram 2014 -17 var hovedfokus; Hva skal til for å få til to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund i fase 1? Oppstart av planarbeidet? Prioritering av oppgradering Mjøndalen og Hokksund stasjoner?

Møte med samferdselsministeren 20. januar

Leder av ATM-utvalget ordfører Tore Opdal Hansen anmodet, på vegne av ordførere og fylkesordfører i Buskerudbysamarbeidet, i brev av 28. oktober 2013 om et snarlig møte med Statsråd Ketil Solvik-Olsen i Samferdselsdepartementet om videreføring av avtale om belønningsmidler 2014-17 og for å orientere om Buskerudbysamarbeidet, de resultater som er oppnådd, og arbeidet med Buskerudbypakke2

Det er avtalt møte med samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og Buskerudbyens ordførere /fylkesordfører mandag 20. januar 2014. For å forberede møtet med statsråden er det innkalt, som avtalt i ATM-utvalget, til et forberedende arbeidsmøte torsdag 9. januar.

***Konklusjon:** Ordførerne/fylkesordfører samt leder /nestleder av adm. styringsgruppe og prosjektsjef deltar i møtet med samferdselsministeren.*

Politisk toppmøte i Fremtidens byer

ATM-utvalgets leder Tore Opdal Hansen refererte fra det politiske toppmøtet i Fremtidens byer i Oslo 11.-12. november 2013 der bl.a. samferdselsministeren deltok. Den nye regjeringen ønsker å fortsette langs de samme linjer som den gamle regjeringen når det gjelder arbeidet innenfor areal og transport i byområdene.

Valg av ledelse for Buskerudbysamarbeidet

Valg av ledelse i ATM-utvalget settes på dagsorden på første møte i ATM-utvalget på nyåret.

Sykle til jobben aksjonen 2013

Prosjektleder for sykkel i Buskerudbysamarbeidet Synne Gurigard påskjønnnet ordførerne i de kommunene i Buskerudbysamarbeidet som hadde flest deltakere i årets Sykle til jobben aksjon. "Engasjerte ledere skaper engasjerte organisasjoner", sa hun bl.a. og oppfordret ordførerne til vintersykling ved å overrekke piggdekk til Lier, Kongsberg og Øvre Eikers ordførere. Ordfører Ann Sire Fjerdingstad i Øvre Eiker fikk også en hjelm med overtrekk da

Øvre Eiker var beste kommune.

Konklusjon: Status tas til orientering

Sak 37/13 Videreføring av Buskerudbysamarbeidet

Fra drøftingene:

Flere gav uttrykk for hvor viktig det er å ha god forankring i egen organisasjon, og at det er nødvendig med mer tid for å drøfte sakene i kommunene og fylkeskommunen før ATM-utvalgsmøtene.

Jernbaneverket, Fylkesmannen og Statens Vegvesen vil delta i samarbeidet videre og opplyste i møtet at de slutter seg til avtalen om videreføring i tråd med fremlagt sak.

Kystverket signaliserte at de vil gå ut som partner i samarbeidet fra 1.1.2015, når eksisterende avtale utgår. Fylkesmannen vil ivareta Kystverkets interesser i det videre samarbeidet.

Statens Vegvesen forutsatte en ny vurdering av samarbeidsavtalen i forbindelse med gjennomføringsfasen for Buskerudbypakke2, antatt fra 2017.

Konklusjon:

3. Rapporten fra folkevalgtundersøkelsen følger til by-/kommunestyrene/fylkestinget som underlag til sak om videreføring av samarbeidsavtalen.
4. De tre statsetatene Statens vegvesen, Jernbaneverket og Fylkesmannen gav tilbakemelding om at de ønsker å fortsette som partner i Buskerudbysamarbeidet etter 1.1.2015, mens Kystverket varslet at de vil gå ut som partner fra 1.1.2015 når eksisterende avtale utgår.
5. Videreføring av Buskerudbysamarbeidet fra 1.1.2015 med forslag til justert samarbeidsavtale anbefales til godkjenning i by-/kommunestyrene/ fylkestinget.
6. Det utarbeides forslag til felles saksframlegg for behandling av saken i folkevalgte organer.

Sak 38/13 Felles uttalelse til SVV og JBV sine handlingsprogram 2014-17(23)

Konklusjon: De fem kommunene og fylkeskommunen avgir felles uttalelser til SVV og JBV sine handlingsprogram som vedlagt.

Sak 39/13 Søknad om videreføring av belønningsordningen / BBP1 2014-17

Fra drøftingene:

Det er kommunestyrene som forvalter parkeringspolitikken i kommunene. Det kan være ulike virkemidler i de enkelte kommunene. Samtidig må det sees helhetlig på hvordan

parkeringspolitikken spiller sammen i hele Buskerudbyområdet. I retningslinjene for belønningsordningen stilles det krav til en aktiv parkeringspolitikk. Administrativt jobbes det nå med hvordan en aktiv parkeringspolitikk kan utformes i de enkelte byene/tettstedene for å tilrettelegging for et attraktivt sentrum. Enighet om at begrepet "samordnet" tas bort og at nøkkelbetegnelsen heretter blir følgende: Videreutvikling av en differensiert parkeringspolitikk i kommunene.

Det tilrettelegges for en forankrings prosess i kommunene og fylkeskommunen i desember/januar før ATM-utvalgets møte 7. februar. Et saksgrunnlag om "Grunnlag for søknad om videreføring av belønningsordningen 2014 -2017" sendes kommunene og fylkeskommunen fra sekretariatet.

Konklusjon

1. *Saken drøftet med innspill som omtalt over.*
2. *Saken legges fram i et politisk drøftingsmøte i kommunene og fylkeskommunen.*
3. *ATM-utvalget behandler endelig forslag til søknad i neste møte.*

Sak 40/13 Buskerudbypakke2 – administrativt grunnlag og prosess for politisk behandling

Fra drøftingene:

Konseptvalgutredning Buskerudbypakke2 er nå til kvalitetssikring¹ i Samferdselsdepartementet/Finansdepartementet. Dette vil ende opp i en regjeringsbehandling som vil gi føringer for statens videre arbeid med Buskerudbypakke2.

Siden august 2013 er det parallelt jobbet administrativt i Buskerudbysamarbeidet med utarbeidelse et grunnlag for første gangs politiske behandling av Buskerudbypakke2.

ATM-rådsmøte 2. desember hvor det var ment at dette grunnlaget skulle være tema, utgår. I stedet tar ordførerne/fylkesordfører initiativ til separate politiske drøftingsmøter om Buskerudbypakke2 i desember/januar. På disse møtene kan det trekkes veksler på Buskerudbysekretariatet for innledninger. Et saksgrunnlag om "Grunnlag for Buskerudbypakke2 – status for det administrative arbeidet" sendes fra sekretariatet til kommunene og fylkeskommunen.

Førstegangsbehandling av grunnlag for skisse til Buskerudbypakke2 i skjer by-/kommunestyre og fylkesting i mars/april 2014.

Kommunikasjonsstrategi

Det er ønskelig at de som jobber med kommunikasjon både i sekretariatet og hos samarbeidspartnerne har god kontakt med kommunikasjonsmedarbeidere i de andre byområdene for å trekke veksler på de erfaringer de har i disse områdene.

Kommunikasjonsstrategien må ha sterkt fokus på innbyggernes forventninger til og opplevelse av de tiltak som iverksettes.

Behandling av forslag til kommunikasjonsstrategi og kommunikasjonstiltak utsettes til neste møte hvor forslag til innhold i presentasjoner/tiltak legges fram for ATM-utvalget.

Videre prosess

Des/ innen 8.01.	Politiske møter om BBP2 i kommunene og fylkeskommunen
24. jan. 2014	Møte i administrativ styringsgruppe. Anbefaling til første gangs politiske behandling av BBP2. Felles saksfremlegg fra rådmennene og underlagsdokument
3.-6. februar	Forankring i kommunene og fylkeskommunen.
07. feb. 2014	ATM-utvalget. Godkjenne grunnlaget for BBP2 til første politisk behandling.
Innen 12.feb. 2014	Oversendelse av rådmennenes felles saksfremlegg og endelig underlagsdokument til kommunene og fylkeskommunen
Feb./mars/april 2014	Politisk behandling i kommunene og fylkeskommunen (se detaljer ovenfor).

Konklusjon:

1. Politiske prosess for første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke2 gjennomføres som vist over.
2. Ordførerne/fylkesordfører innkaller til et politisk møte for å drøfte foreliggende grunnlag for Buskerudbypakke2 – status for det administrative arbeidet. Notat i tråd med innspill i møtet, sendes ut som underlag for angitte politiske møter.
3. Foreslått kommunikasjonsstrategi og forslag til kommunikasjonstiltak legges fram i neste møte.

Sak 41/12 Budsjett samarbeidsmidler 2014

Konklusjon:

Budsjett samarbeidsmidler 2014, kr 3.250.000,- vedtas med samme inndekning fra samarbeidspartnerne som i 2013.

Sak 42/13 ATM-rådsmøte 2. desember 2013

Konklusjon: ATM-rådsmøtet 2.12. utgår. Det gjennomføres i stedet politiske møter i den enkelte kommune og i fylkeskommunen hvor bla. Buskerudbypakke2 er tema.

Sak 43/13 Møteplan for Buskerudbysamarbeidet 1. halvår 2014

MØTEPLAN 1. HALVÅR 2014 - BUSKERUDBYSAMARBEIDET

ATM-utvalget

Kl. 08:30/09:00 – 12:00 Nøyaktig tidspunkt tilpasset kollektivtransport.		
Fredag 7. februar	Søknad om forlengelse av belønningsordningen/BBP1 2014 – 17. Anbefale første politisk behandling av grunnlag for Buskerudbypakke2.	Øvre Eiker
Fredag 21. mars	Avtale om videreføring av belønningsordningen. Tiltaksplan 2014	Drammen
Fredag 20. juni	Drøfte en lokal/regionalpolitisk bypakkesøknad med bl.a. beskrivelse av tiltak og finansieringsløsning inkl. brukerbetaling i Buskerudbypakke2	Nedre Eiker

Det foreslås et eller to ATM-rådsmøte i perioden. Dato for møtene settes i ATM-utvalgsmøte 7. februar 2014 når det foreligger bedre oversikt over framdrift i arbeidet med Buskerudbypakke2.

Adm. styringsgruppe

Kl. 09:00 – 12:00		
Fredag 24. januar		Fylkeshuset
Fredag 7. mars		Fylkeshuset
Fredag 6. juni		Fylkeshuset

Konklusjon: Angitt møteplan for ATM-utvalget godkjennes med presisering at første ATM-utvalgsmøte i 2014 holdes 7. februar og første møte i adm. styringsgruppe holdes 24. januar. Møtene settes opp i outlook.

Sak 44/13 Eventuelt

Vedlegg 2

Felles saksframlegg fra rådmennene / fylkesrådmannen. Datert 29.01.2014.

Drøftingsgrunnlag Buskerudbypakke 2

Hensikt med denne saken er å orientere om og forankre arbeidet med utarbeidelse av en transportpakke (Buskerudbypakke2) og få by- / kommunestyrets / fylkestingets tilslutning til videre arbeid med å konkretisere innholdet i Buskerudbypakke2

Saken fremmes etter anbefaling fra ATM-utvalget (den politiske styringsgruppe for Buskerudbysamarbeidet) i møte 7. februar 2014, til parallell behandling i de respektive by- / kommunestyre/fylkesting våren 2014. Rådmennene og fylkesrådmannen har utarbeidet felles saksframlegg og legger fram likelydende forslag til vedtak

Bakgrunn

De fem Buskerudbykommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg har i dag ca. 160.000 innbyggere tilsammen. Forventet vekst for dette området fram mot 2040 er + 60.000 innbyggere. Uten nye areal- eller transporttiltak vil dette kunne føre til 47 % økning i biltrafikken og tilhørende dårlig framkommelighet på vegnettet. Behovet for en by- / transportpakke for Buskerudbyen ble grundig behandlet i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023.

By- / kommunestyrene og fylkestinget i Buskerudbysamarbeidet vedtok i 2013 felles "Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23" og fylkestinget vedtok "Kollektivtransportplan Buskerud – utvikling mot 2030". Her forutsettes sterkere satsing på kollektivtransport med etablering av en helhetlig transportpakke for Buskerudbyen (Buskerudbypakke2) der trafikantbetaling inngår som delfinansiering sammen med statlige-, fylkeskommunale- og kommunale bidrag.

Statens vegvesen har gjennomført en konseptvalgutredning for Buskerudbypakke2 (KVU Buskerudbypakke2) som et første nødvendig skritt i arbeidet med Buskerudbypakke2. By- / kommunestyrene og fylkestinget uttalte seg til denne i juni 2013, samtidig som det ble gjort prinsippvedtak om videre utredning av trafikantbetaling som en del av en evt. framtidig Buskerudbypakke2. Samferdselsdepartementet kvalitetssikrer (KS1) nå arbeidet med KVU Buskerudbypakke2 og vil komme med statens anbefalinger for det videre arbeidet; antatt i løpet av våren 2014.

Parallelt med statens arbeid har kommunene og fylkeskommunen kommet med innspill til tiltak i en transportpakke. Med disse som utgangspunkt gjennomførte kommunene og fylkeskommunen et drøftingsmøte 14. og 15. februar 2013 om innhold i Buskerudbypakke2. På samlingen var det konsensus om at et "sammensatt konsept" med satsing på i alt 7 tiltaksområder er aktuelt for Buskerudbypakke2.

Etter orienteringsmøte i ATM-rådet i Buskerudbysamarbeidet 29. april 2013 gav ATM-utvalget i møte 31. mai 2013 rådmennene i oppdrag å legge fram et samordnet grunnlag for Buskerudbypakke 2 høsten 2013. Det er jobbet med et slikt grunnlag i Buskerudbysamarbeidets fagråd og administrative styringsgruppe og i egne rådmannsmøter høsten

2013. Med utgangspunkt i saksdokumenter til ATM-utvalgets møte 22. november 2013 har kommunene og fylkeskommunen i desember 2013 / januar 2014 holdt dialogmøter om Buskerudbypakke2 i formannskap/fylkesutvalg/aktuelle utvalg/komiteer.

Saksutredning

Som vedlegg 1 følger rådmennenes forslag til drøftingsgrunnlag for videre arbeid med Buskerudbypakke2. Målet er at dette forankres bredt i kommunene og Buskerud fylkeskommune slik at det vil foreligge et godt grunnlag for videre politiske drøftinger der kommunene og fylkeskommunen blir enige om forslag til Buskerudbypakke 2 med konkretisering av tiltak.

Drøftingsgrunnlaget bygger på nasjonale mål om at veksten i persontrafikken i byområder skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing og på målsettinger i Buskerudbysamarbeidet om Buskerudbyen som en bærekraftig og konkurransekraftig byregion der det skal bli enklere og raskere å reise både med buss, tog, bil og sykkel.

Drøftingsgrunnlaget sammenstiller ønsker og behov som har kommet fram i prosessen så langt. Forslag til tiltak fra kommunene og fylkeskommunen ble samlet i en såkalt "bruttoliste" med en kostnad på ca. 50 – ca. 54 milliarder (mrd) kroner. Det foreslås å gruppere tiltakene i sju tiltaksområder; jernbane, infrastruktur buss, drift buss, veg, sykkel, gåing og kollektivknutepunkter inkludert pendlerparkering. Det vil være vanskelig å finansiere alle tiltakene på "bruttolista" i løpet av de nærmeste 15 årene som er normal tidsperiode for en transportpakke / bypakke. Drøftingsgrunnlaget antyder en størrelsesorden på 18-28 mrd kr for 15-årsperioden 2017-31 for Buskerudbypakke2.

For å finansiere kostnadene legges det til grunn en samordnet finansiering med statlige, fylkeskommunale og kommunale midler og bidrag fra trafikantbetaling.

Foreløpig hovedtidsplan

Det er det enkelte kommunestyre / bystyre / fylkesting som skal ta endelig standpunkt til Buskerudbypakke2 før sluttbehandling i Stortinget. ATM-utvalget har lagt opp til to hovedmilepæler:

1. Første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke2 i by- / kommunestyre og fylkesting i perioden 18. mars – 07. mai.
2. Endelig politisk vedtak om Buskerudbypakke 2 i kommunestyre / bystyre og fylkesting ca november 2014.

Mellom disse to hovedmilepælene vil det først være en "drøftingsfase 1" der politiske representanter fra kommunene og Buskerud fylkeskommune kommer sammen for å bli enige om en skisse til pakke. Når regjeringen har behandlet KVV Buskerudbypakke2 vil Samferdselsdepartementet gi Jernbaneverket og Statens Vegvesen mandat til å gå inn i drøftingene.

I "drøftingsfase 2" er målet å komme fram til et omforent og konkret forslag til Buskerudbypakke2 mellom kommunene, fylkeskommunen og staten. Et omforent forslag vil bli grundig politisk behandlet i kommunene og fylkeskommunen. Først ved endelig behandling av en Buskerudbypakke2 i kommunestyre / bystyre og fylkesting, antatt i november, vil det være grunnlag for utforming av en evt bompengesøknad om Buskerudbypakke2 til Stortinget.

Fylkesrådmannens og rådmennenes felles vurdering

Kommunenes og fylkeskommunens felles mål om areal, transport og miljø vil ikke kunne nås uten at alternative strategier for arealbruk og transportsystem gjennomføres. Bypakker er en del av den nasjonale transportpolitikken for byområdene i Norge og de fleste større byområder har sammensatte bypakker med delvis bompengefinansiering. I Nasjonal transportplan 2014-23 er Buskerudbyen omtalt som ett av de ni byområdene i Norge som er prioritert spesielt gjennom egne transportpolitiske ordninger. Det er stor konkurranse om midler fra disse ordningene. Staten forutsetter lokal/regional enighet og det må foreligge et pakkeforslag med konkretisering av tiltak.

I det videre arbeidet med innholdet i Buskerudbypakke2 er det grunnleggende at alle kommunene og fylkeskommunen skal få realisert tiltak som er høyt prioritert og gir høy nytte, både sett ut fra hver enkelt partner og samlet sett for hele transportsystemet, for innbyggerne og for næringslivet.

I drøftingsgrunnlaget er det vist til noen særlig viktige tiltak for den enkelte kommune og fylkeskommunen. Det videre arbeid med Buskerudbypakke2 med politiske drøftinger må ha sterk forankring i by- / kommunestyrene og fylkestinget og samtidig ha nødvendig handlingsrom slik at det er mulighet for å komme til enighet om en Buskerubypakke2.

Rådmannen / fylkesrådmannens egen vurdering

Evt. vurdering ut fra egen organisasjon som supplement til det som er omtalt i saksframlegget for øvrig.

Vedlegg

1 Drøftingsgrunnlag for Buskerudbypakke2

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Se www.buskerudbyen.no

Rådmannens anbefaling

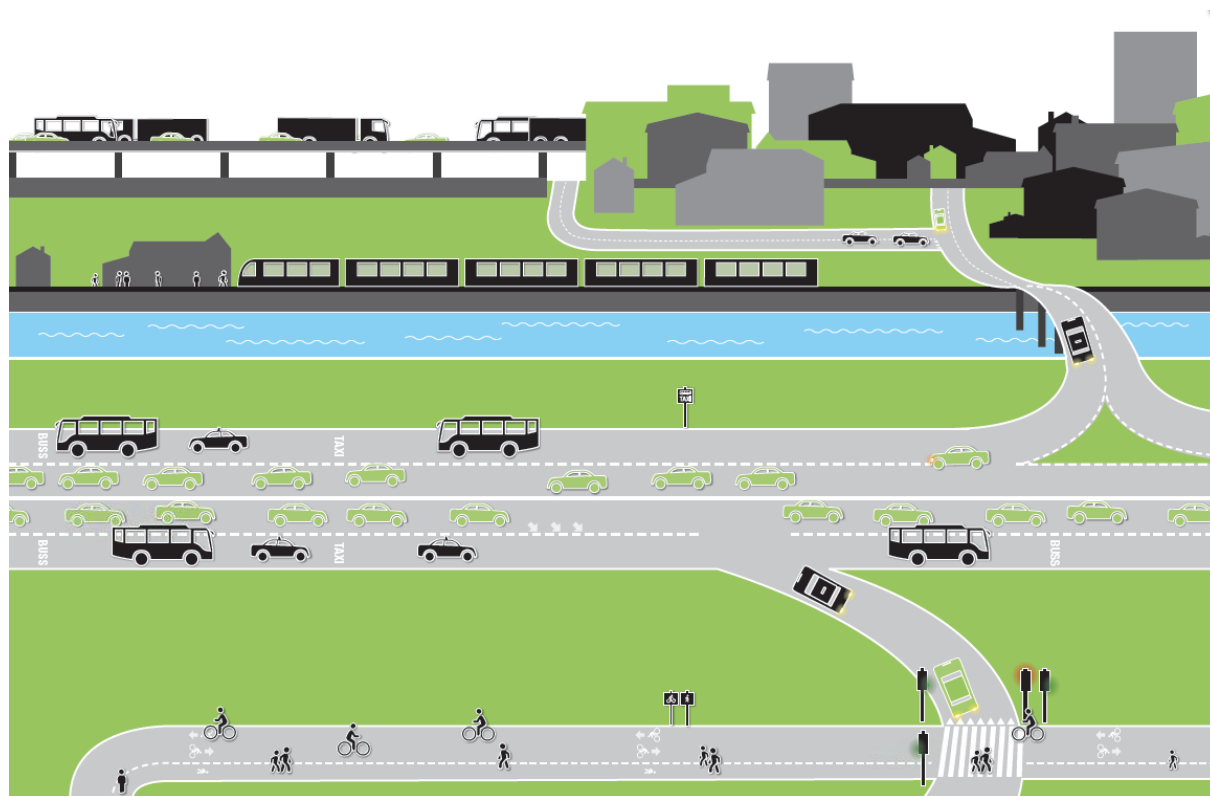
1. Videre arbeid med Buskerudbypakke2 bygger på vedlagte drøftingsgrunnlag og de innspill som er fremkommet gjennom forberedelser til behandling i by- / kommunestyre og fylkesting. Evt. innspill i den formelle behandlingen inkluderes i drøftingsgrunnlaget.
2. Det igangsettes drøftinger mellom kommunene / fylkeskommunen for å komme fram til et omforent forslag til Buskerudbypakke2 som grunnlag for drøftinger med staten.
3. Som kommunens / fylkeskommunens representanter i drøftingsutvalget om lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke2 velges følgende tre personer:

og til senere drøftinger med staten velges ordfører.

4. Omforent forslag til Buskerudbypakke2 mellom kommunene, fylkeskommunen og staten legges fram til behandling i by- / kommunestyrene / fylkestinget før søknad om bompengefinansiering sendes staten.

Drøftingsgrunnlag for Buskerudbypakke 2

Grunnlag for første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke 2 i kommunestyre og fylkesting



Versjon 29. januar 2014 til ATMutvalgets møte 07.02.14.

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	3
1 Bakgrunn for utvikling av Buskerudbypakke 2	4
1.1 Buskerudbypakke 2 - tidligere vedtak og prosesser	4
1.2 Behovet for Buskerudbypakke 2.....	5
1.3 Viktige prosjekter og tiltaksområder i Buskerudbypakke 2	5
1.4 Alternativer på plass før igangsetting av Buskerudbypakke 2	6
2 Buskerudbypakke 2 – en helhetlig transportpakke.....	7
2.1 Forslag til mål for Buskerudbypakke 2.....	7
2.2 Forslag til sentrale prinsipper for utvikling av Buskerudbypakke 2	7
3 Skisse til Buskerudbypakke 2 – til drøfting i kommuner og fylkeskommune	9
3.1 Foreslåtte tiltaksområder i Buskerudbypakke 2	9
3.2 Grove kostnadsrammer i en mulig bypakke (15 år)	9
3.3 Hovedrammer finansiering	10
3.4 Mulige tiltak i Buskerudbypakke 2	10
4 Problemstillinger i det videre arbeid	14
4.1 Prioritering av tiltak i Buskerudbypakke 2.....	14
4.2 Andel statlig bidrag og andel bompenger – bymiljømidler, belønningsmidler	14
4.3 Avklaring av bompengesystem for Buskerudbypakke 2	15
4.4 Bypakkesøknad inkl. bompengefinansiering	16
Vedlegg 1: Viktige prosjekter i Buskerudbypakke 2.....	17
Vedlegg 2: "Bruttolista" for tiltak med kostnadsoverslag.....	23
Vedlegg 3: Utvikling av bypakker i norske byområder	25

Sammendrag

Arbeidet med å utvikle forslag til Buskerudbypakke 2 er politisk forankret i alle Buskerudbyens kommuner og i Buskerud fylkeskommune, bl a gjennom *Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23* (endelig vedtatt i fylkestinget i februar 2013) og gjennom *Prinsippvedtak om trafikantbetaling* (fra juni 2013).

De fem Buskerudbykommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg har i dag ca. 160.000 innbyggere tilsammen. Forventet vekst for dette området fram mot 2040 er + 60.000 innbyggere. Uten nye areal- eller transporttiltak vil dette kunne føre til 47% økning i biltrafikken og tilhørende dårlig framkommelighet på vegnettet.

Buskerudbypakke 2 skal bidra til å gjøre det enklere og raskere å reise i Buskerudbyen, både med buss, tog, bil og sykkel. Transportpakken skal bidra til å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av nasjonal interesse med attraktive byer og tettsteder. Buskerudbypakke 2 skal bidra til å nå nasjonale mål om at veksten i persontrafikken i byområder skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

Buskerudbypakke 2 foreslås utviklet i tråd med anbefalinger fra Statens vegvesen i *Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2*. Følgende tiltaksområder er foreslått å inngå:

1. Tog / jernbane; tiltak som først sikrer to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund, senere til Kongsberg, stasjonsopprusting Hokksund og Mjøndalen, togstopp ved Teknologiparken (Gomsrud) og ny stasjon på Lierstanda.
2. Investering buss; strekningsvise tiltak som sikrer bedre framkommelighet for buss, sanntidsinformasjon, aktiv signalprioritering, nye betalingsløsninger m.m.
3. Buss drift; økt rutetilbud lokalt og regionalt, nytt pris- og sonesystem for kollektivtrafikken samt flere andre kvalitetsforbedringer i tilbudet.
4. Veg; med tiltak både på riksveger, fylkesveger og kommunale veger.
5. Sykkel; med bedre sykkelveger, parkeringstilbud m.m.
6. Gåing; sammenhengende gangnett, fjerne eksisterende barrierer, etablere snarveier m.m.
7. Kollektivknutepunkter og pendlerparkering; infrastruktur for alle trafikantgrupper ved jernbanestasjoner og tilrettelegging for pendlerparkering ved stasjoner og utvalgte bussholdeplasser m.m.

Nytteprinsippet legges til grunn for tiltak i transportpakka. Alle kommuner og Buskerud fylkeskommune skal oppleve at Buskerudbypakke 2 gir både nytte for den enkelte og for hele området.

Det er gjort en grov kostnadsvurdering av de tiltak som er foreslått underveis i arbeidet med Buskerudbypakke 2. Samlede kostnader fremgår av "bruttolista" for Buskerudbypakke 2 (vedlegg 2) og summerer seg til ca 50-54 mrd kr. Drøftingsgrunnlaget inneholder en skisse til transportpakke i størrelsesorden 18-28 mrd kr for en 15-årsperiode (2017-2031).

Som utgangspunkt for videre drøfting og prioritering, har alle rådmenn og fylkesrådmann kommet med forslag til særlig viktige tiltak for den enkelte kommune og fylkeskommunen. Disse forslagene er lagt fram for politiske dialogmøter i egnede politiske fora i desember 2013 / januar 2014. Innspillene om særlig viktige tiltak fra den enkelte kommune og Buskerud fylkeskommune fremgår av vedlegg 1. Disse innspillene er viktig grunnlag for drøftingsfasen etter første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke 2 i kommunestyre og fylkesting i perioden 18. mars – 7. mai 2014.

1 Bakgrunn for utvikling av Buskerudbypakke 2

1.1 Buskerudbypakke 2 – tidligere vedtak og prosesser

Arbeidet med Buskerudbypakke 2 har pågått siden 2010 og er forankret gjennom avtaler og politiske vedtak i de fem Buskerudbykommunene og Buskerud fylkeskommune:

- November / desember 2009: Vedtak i by- / kommunestyrene og fylkeskommunen om Buskerudbysamarbeidet i egen avtale mellom 10 partnere. I samarbeidsavtalen inngår arbeidet med en felles by- / transportpakke som en av flere oppgaver.
- Februar 2010: Avtale mellom Samferdselsdepartementet, Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker om belønningstilskudd for 2010-2013. Forarbeid til Buskerudbypakke 2, bl a utredning av trafikantbetaling og prinsippvedtak om innføring av trafikantbetaling inngår som deloppgaver og er nedfelt som milepæler i avtalen.
- Februar 2013: Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 vedtas som regional plan i de 5 kommunene og sluttbehandles gjennom vedtak i Buskerud fylkeskommune. Buskerudbypakke 2 inngår i planen som viktigste virkemiddel for å utvikle et fremtidsrettet transportsystem for Buskerudbyen.
- Juni 2013: Høringsuttalelse til Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2. Kommunene og Buskerud fylkeskommune slutter seg til anbefaling fra Statens vegvesen om at videre arbeid med Buskerudbypakke 2 skal ta utgangspunkt i et såkalt "sammensatt konsept" med tiltak innen syv tiltaksområder i transportpolitikken.
- Juni 2013: Kommunene og Buskerud fylkeskommune fatter prinsippvedtak om at trafikantbetaling er aktuelt som delfinansiering av Buskerudbypakke 2. Det bes samtidig om at Statens vegvesen starter opp en bompengeutredning der trafikantbetaling inngår som delfinansiering av en evt. helhetlig transportpakke for Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre eiker og Kongsberg.

Siden 2010 har Buskerudbypakke 2 vært regelmessig tema i Buskerudbyens organer (fagråd, administrativ styringsgruppe, ATM-utvalg og ATM-råd). Parallelt med at arbeidet med Buskerudbypakke 2 har pågått i Buskerudbyens organer har det vært dialog med den enkelte kommune og Buskerud fylkeskommune underveis i prosessen:

- Juni / august 2012: Alle kommuner og Buskerud fylkeskommune spilte inn forslag til Buskerudbypakke 2. Innspillene resulterte i en "bruttoliste" med tiltak. Denne lista har siden vært grunnlag for faglig arbeid; bl a utarbeiding av kostnadsoverslag for tiltak. Bruttolista med kostnadsoverslag fremgår av vedlegg 2.
- Februar 2013: Med utgangspunkt i "bruttolista" for tiltak ble det avholdt politisk drøftingsmøte med tre representanter fra hver av kommunene og Buskerud fylkeskommune om forslag til tiltak i Buskerudbypakke 2 på Storaas i februar 2013. På Storaas ble det bl a etablert felles forståelse for at en fremtidsrettet transportpakke burde inneholde tiltak både for togtilbud / jernbane, drift buss, infrastruktur buss, veg, sykkel, gåing, kollektivknutepunkter og pendlerparkering. Det ble på Storaas også etablert forståelse for behov for å prioritere mellom tiltak. Selv om alle tiltak hver for seg er fornuftige, er det urealistisk å realisere alle tiltak i "bruttolista" i en Buskerudbypakke 2 i et 15-års tidsperspektiv.
- Høsten 2013: Alle rådmenn og fylkesrådmann kom med forslag til særlig viktige tiltak for den enkelte kommune og fylkeskommunen.

- Desember 2013 / januar 2014: Det har blitt avholdt politiske dialogmøter om Buskerudbypakke 2 i egnet politisk fora i den enkelte kommune og fylkeskommunen. Med utgangspunkt i dialogmøtene har den enkelte rådmann og fylkesrådmann revidert / supplert forslag til særlig prioriterte tiltak for den enkelte kommune og fylkeskommune.

Parallelt med den lokale / regionale prosessen angitt ovenfor, pågår det en statlig prosess med konseptvalgutredning (KVU) for Buskerudbypakke 2. Statens vegvesen har anbefalt et sammensatt konsept med 7 tiltaksområder for Buskerudbypakke 2. By- / kommunestyrene og fylkestinget ga i juni 2013 tilslutning til anbefalingene i KVU for Buskerudbypakke 2. For tiden pågår en statlig kvalitetssikring av KVU for Buskerudbypakke 2 som skal til behandling i regjeringen. Antatt tidspunkt for behandling i regjeringen er før sommeren 2014. Regjeringsbehandlingen vil gi mandat for statsetatene til å komme fram til et omforent forslag til Buskerudbypakke 2 med kommunene og fylkeskommunen.

1.2 Behovet for Buskerudbypakke 2

Behovet for en ny by - / transportpakke for Buskerudbyen ble grundig behandlet i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 (vedtatt som regional plan i februar 2013).

Området fra Lier til Kongsberg har i dag ca 160.000 innbyggere, samlet for de fem kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg. Forventet vekst fram til 2040 er + 60.000 innbyggere.

Analyser viser at med den forventede vekst i befolkning og næringsliv i Buskerudbyen fram mot 2040 vil veksten i biltrafikken kunne bli 47% om ingen nye areal- eller transporttiltak gjennomføres¹. Dette vil kunne medføre dårlig framkommelighet på vegnettet for alle - også for næringslivets transporter. Mål for Buskerudbyen om areal, transport og miljø vil ikke kunne nås uten at alternative strategier for arealbruk og transportsystem gjennomføres. Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 inneholder strategier og retningslinjer for utvikling av arealer og transportsystem frem mot 2023. Om Buskerudbypakke 2 heter det i plandokumentet bl a:

”Samferdselspolitikken i Norge er i dag slik innrettet at det ikke er nok ressurser tilgjengelig gjennom ordinære budsjetter til å drifte et kollektivtilbud i byområdene som er tilstrekkelig konkurransedyktig med privatbil. I transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2014–23 pekes det på behovet for å utvikle helhetlige ”bypakker” eller samferdselspakker for å sikre fullfinansiering av de nødvendige infrastrukturtiltak og driftstiltak i transportsystemet. Finansieringskilder til slike samferdselspakker er gjerne en kombinasjon av statlige, fylkeskommunale og kommunale midler, og en eller annen form for trafikantbetaling.”

Den statlige politikken på området er bekreftet gjennom stortingets vedtak av Nasjonal Transportplan 2014-23 og gjennom regjeringserklæringen til den nye regjeringen. Se for øvrig vedlegg 3.

1.3 Viktige prosjekter og tiltaksområder i Buskerudbypakke 2

Utgangspunktet for dette drøftingsgrunnlaget er at en Buskerudbypakke 2 både skal ivareta nasjonale mål og lokale / regionale mål. Det legges til grunn at utvikling av et helhetlig transportsystem skal se alle transportformer i sammenheng. Samtidig anses det avgjørende at de prioriterte tiltak skal gi nødvendig lokal nytte.

E134 Damåsen–Saggrenda og Rv 23 Dagslett–Linnes vil bli gjennomført i tråd med egne beslutningsprosesser som skal behandles lokalt og i Stortinget. Det vil bli utredet hvordan

¹ Kilde: Konsekvensutredning av planalternativer, Norconsult 2012.

bompengeordningene for disse to prosjektene evt. kan samordnes med trafikantbetalings-systemet for Buskerudbypakke 2. Beslutning om evt. samordning vil komme på et senere tidspunkt.

Som utgangspunkt for videre drøfting og prioritering, har alle rådmenn og fylkesrådmann kommet med forslag til særlig viktige tiltak for den enkelte kommune og fylkeskommunen. Disse forslagene er lagt fram for politiske dialogmøter i egnete politiske fora i desember 2013 / januar 2014. Innspillene om særlig viktige tiltak fra den enkelte kommune og Buskerud fylkeskommune fremgår av vedlegg 1.

Som grunnlag for drøfting er det utarbeidet et forslag til en forenklet sammenstilling av viktige prosjekter i kommunene og fylkeskommunen:

Økt busstilbud

Bedre busstilbud etableres i alle kommunene. Det tilrettelegges for at bussen kommer raskere frem. Busstilbudet koordineres med togtilbudet.

Forbedring av togtilbud

Togtilbudet på strekningen Drammen-Kongsberg styrkes til to tog i timen, i første omgang til Mjøndalen og Hokksund, senere til Kongsberg. Knutepunktene og stasjonsområdene i Hokksund og Mjøndalen rustes opp. Ny stasjon på Lierstranda etableres etter hvert. Det søkes etablert togstopp ved Teknologiparken (Gomsrud).

Pendlerparkering.

Tilrettelegging for pendlerparkering for reiser til Drammen og Oslo / Akershus.

Bedre veger

Oppfølging av alle prioriterte prosjekter i Nasjonal transportplan samt forsert planlegging og / eller bygging av riksveger, fylkesveger og kommunal veier.

Bedre sykkelveger

Sammenhengende overordnet sykkelvegnett etableres i alle kommunene, også trygge sykkelveger til skoler og andre viktige målpunkt etableres. Trygge sykkelparkeringer bygges.

Myke tiltak

Både gåing og kollektivknutepunkter må prioriteres.

1.4 Alternativer på plass før igangsetting av Buskerudbypakke 2

For perioden 2014-2017 prioriteres tiltak som styrker kollektivtilbud og tilbud for gående og syklende i forkant av at evt bompenge innføres i 2017. Finansiering av tiltak i denne perioden samordnes med videreføring av Buskerudbypakke 1 (statlige belønningsmidler).

2 Buskerudbypakke 2 – en helhetlig transportpakke

I det forberedende arbeidet med Buskerudbypakke 2 er det jobbet fram et forslag til felles grunnlag for en helhetlig transportpakke. Etterfølgende er fremkommet gjennom arbeid i Buskerudbysamarbeidets organer og er grunnlag for den videre drøfting.

2.1 Forslag til mål for Buskerudbypakke 2

Buskerudbypakke 2 skal ivareta både lokale, regionale og nasjonale mål:

- Buskerudbypakke 2 skal bidra til å realisere visjonen om Buskerudbyen som en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av nasjonal interesse gjennom mer effektiv og miljøvennlig transport, og tilrettelegging for by- og tettstedsutvikling.
- Buskerudbypakke 2 skal gjøre det enklere og raskere å reise i Buskerudbyen, både med buss, tog, bil og sykkel.
- Buskerudbypakke 2 skal bidra til å nå nasjonale mål om at veksten i persontrafikken skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing².

2.2 Forslag til sentrale prinsipper for utvikling av Buskerudbypakke 2

Forslag til nytteprinsipp

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

Det legges til grunn at inntekter fra bompenger skal benyttes til å finansiere flere tiltaksområder enn veg; også kollektivtiltak / knutepunktsutvikling, sykkel, gåing og pendlerparkering. Til sammen vil tiltak i Buskerudbypakke 2 bidra til bedre framkommelighet for bilister på vegnettet samtidig som alternative transportformer til bruk av privatbil styrkes.

Ovennevnte innebærer at det må være sammenheng mellom hvilke tiltak som inngår i Buskerudbypakke 2 og plassering av bompunkt, takstnivå, rammer for timesregel og månedstak.

De fleste byområder har i dag ulike varianter av konsept for bompengesystem – tilpasset den aktuelle transportpakke i det aktuelle byområdet. F eks er det i Oslopakke 3 både bompunkt som fanger opp de store trafikkstrømmene internt i Oslo kommune og i tillegg bompunkt på kommunegrensen mellom Oslo og Bærum. Sistnevnte er bompunkt som er etablert i tillegg til de andre bompunkt bl a pga spesielt kostbare vegtiltak og store trafikkmengder i denne korridoren.

Nytteprinsippet i bypakker

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

Det kan ikke stilles samme direkte krav til sammenheng mellom betaling og nytte når det gjelder bypakker / bymiljøavtaler. Bypakkene / bymiljøavtalene består av flere prosjekt som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i byområdet, og som til sammen bidrar til økt framkommelighet. Bruk av bompenger for å styrke kollektivtrafikken avlaster vegnett og kommer bilistene til gode ved økt framkommelighet.”

Kilde:

Nasjonal transportplan 2014-23.

² Også et mål i vedtatt Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013–2023.

Forslag til helhetsprinsipp

Helhetsprinsippet innebærer at Buskerudbypakke 2 skal tilrettelegge for helhetlig utvikling av transportsystemet i Buskerudbyområdet hvor alle foreslåtte tiltaksområder inngår, også alle riksvegprosjekter og prioriterte jernbaneprosjekter (som i utgangspunktet er et statlig ansvar).

Videre innebærer helhetsprinsippet at helhetlig finansiering av tiltak inngår, dvs bompengereinntekter bidrar til å finansiere de tiltak som etter loven kan finansieres med bompenge; vegtiltak, infrastruktur og drift kollektivtransport (innen fylkeskommunens ansvarsområde), sykkel, gåing, trafikksikkerhet, miljøtiltak, pendlerparkering, knutepunktsutvikling og lignende. Jernbanetiltak og kjøp av togtjenester finansieres fullt ut av staten.

En helhetlig tilnærming til Buskerudbypakke 2 vil kunne innebærer større felles "trøkk" overfor nasjonale prioriteringer. Dette gir beste mulighet for få realisert ønsket framdrift på riksvegprosjekter og jernbane.

Forslag til samordningsprinsipp

Samordningsprinsippet innebærer at alle bompengefinansierte tiltak i byområdet samordnes i ett felles bompengekonsept og inkludert felles opplegg for timesregel og månedstak.

For Buskerudbypakke 2 vil ovennevnte bli et betydningsfullt tillegg til at bompunkt tilknyttet E134 Damåsen-Saggrenda og bompunkt tilknyttet Rv23 Dagslett-Linnes vil inngå i felles finansierings- og bompengesystem med andre bompunkt og andre tiltak i Buskerudbypakke 2. Dersom slik samordning ikke skjer vil ikke timesregel eller månedstak gjelde mellom de ulike bomsystemer i byområdet. Dette kan medføre høye bompengekostnader for de trafikanter som må reise gjennom flere ulike bomsystemer. Med samordningsprinsippet vil den øvre kostnadsbelastning for den enkelte bilist i byområdet pr time og pr måned være avgrenset til en øvre definert grense.

Timesregel

Dette innebærer at en bilist kun betaler for en bompasering i løpet av en time selv om vedkommende passerer gjennom flere bompunkt eller passerer gjennom den samme bompunkt flere ganger i løpet av en time.

Månedstak

Dette innebærer at en bilist ikke vil bli belastet for mer enn et øvre antall bompaseringer pr måned, selv om vedkommende passerer flere ganger enn det definerte månedstak.

Kilde:

Mulighetsstudie – alternative konsept for bompengesystem i Buskerudbypakke 2.

Hvordan samordningsprinsippet evt skal legges til grunn for Buskerudbypakke 2 og i de øvrige aktuelle bompengefinansierte tiltak i Buskerudbyen må vurderes nærmere i drøftingsfasen, dvs etter første gangs politisk behandling i kommunestyret og fylkesting. Konsekvenser av samordning og evt ikke samordning må synliggjøres i videre utredningsarbeid.

Forslag til fullføringsprinsipp

Fullføringsprinsippet innebærer at allerede vedtatte bompengeprosjekter skal fullføres uten forsinkelse selv om disse samordnes med andre tiltak i en felles bypakke.

Fullføringsprinsippet bør anbefales og inngå i grunnlaget for politisk behandling av Buskerudbypakke 2. Det skal ikke være tvil om prioritering av fullføring av vedtatte bompengeprosjekter, jfr forventet bompengevedtak for E134 Damåsen-Saggrenda og Rv23 Dagslett-Linnes.

3 Skisse til Buskerudbypakke 2 – til drøfting i kommuner og fylkeskommune

Etterfølgende skisse til Buskerudbypakke 2 er kun et grunnlag for videre politiske drøftinger mellom kommuner og fylkeskommunen om Buskerudbypakke 2 og ikke å forstå som et konkret forslag til bypakke / transportpakke som det skal tas stilling til for eller mot.

3.1 Foreslåtte tiltaksområder i Buskerudbypakke 2

Følgende tiltaksområder er foreslått å inngå i Buskerudbypakke 2:

1. Tog / jernbane (investeringer); herunder tiltak som først sikrer to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund, senere til Kongsberg, stasjonsopprusting Hokksund og Mjøndalen, togstopp ved Teknologiparken (Gomsrud) og ny stasjon på Lierstanda.
2. Investering buss; herunder strekningsvise tiltak som sikrer bedre framkommelighet for buss, sanntidsinformasjon, aktiv signalprioritering, nye betalingsløsninger m.m.
3. Buss drift; herunder nytt pris- og sonesystem for kollektivtrafikken, økt rutetilbud lokalt og regionalt, andre kvalitetsforbedringer i tilbudet.
4. Veg (investeringer); herunder tiltak på riksveg-, fylkesvegnettet og kommunale veger.
5. Sykkel (investeringer); bedre sykkelveger, skilting og merking, parkeringstilbud m.m.
6. Gåing (investeringer); herunder sammenhengende gangnett, fjerne eksisterende barrierer, etablere snarveier, skilting og merking m.m.
7. Kollektivknutepunkter og pendlerparkering (investeringer); herunder infrastruktur for alle trafikantgrupper ved jernbanestasjoner og tilrettelegging for pendlerparkering ved stasjoner og utvalgte bussholdeplasser, informasjonstiltak m.m.

Ovennevnte er i tråd med anbefalinger om en helhetlig transportpakke i Statens vegvesens forslag i Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2.

Det legges til grunn at drift av infrastruktur ikke er et eget tiltaksområde, men at den enkelte infrastruktureier selv vil måtte ta ansvar for drift og vedlikehold innenfor egne budsjett.

3.2 Grove kostnadsrammer i en mulig bypakke (15 år)

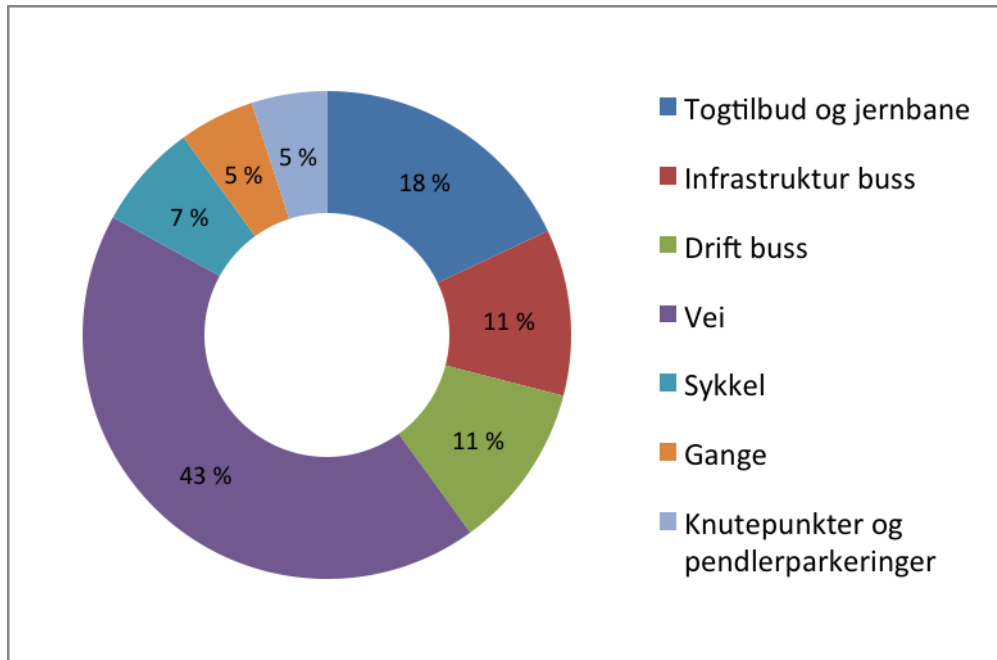
I det administrative arbeidet med Buskerudbypakke 2 er det siden august 2013 jobbet med konkretisering av mulige tiltak innenfor alle 7 tiltaksområdene med tilhørende kostnader.

Som det fremgår av kostnadsoverslagene i "bruttolista" (vedlegg 2) er det behov for å prioritere mellom tiltak, ikke alle tiltak kan inngå i Buskerudbypakke 2 de første 15 år. Samlet kostnad for tiltak i "bruttolista" er ca. 50 – 54 milliarder kroner.

Konseptvalgutredning (KVU) for Buskerudbypakke 2 inneholder et forslag om investeringer og styrket drift for kollektivtransport på til sammen ca 32 mrd kr frem til 2040 (i en 25-årsperiode). Det gir et gjennomsnittlig årlig kostnadsnivå på ca 1,28 mrd kr. Over en 15-årsperiode tilsvarer det ca 19-20 mrd kr.

Så langt jobbes det administrativt med kostnader i størrelsesorden 18-28 mrd kr for Buskerudbypakke 2 for perioden 2017-31 (15 år):

1. Jernbane; ca 3-5 mrd kr.
2. Infrastruktur buss; ca 2-3 mrd kr
3. Drift buss; ca 2-3 mrd kr
4. Veg; ca 8-12 mrd kr
5. Sykkel; ca 1-2 mrd kr
6. Gåing; ca 1-1,5 mrd kr
7. Kollektivknutepunkter inkludert pendlerparkering; ca 1-1,5 mrd kr



Figur: En illustrasjon på mulig fordeling for en transportpakke for Buskerudbyen. (Fordelingen tar utgangspunkt i et gjennomsnitt av kostnadsrammene over).

3.3 Hovedrammer finansiering

De statlige bidragene til Buskerudbypakke 2 kan bestå av:

- Bevilgninger til enkeltprosjekter på veg og jernbane (jfr NTP 2014-23, 2018-27, osv.)
- Statsetatenes handlingsprogrammidler (2014-17, 2018-21, osv.)
- Belønningsmidler, jfr Buskerudbypakke 1 (2010-13), videreføring av Buskerudbypakke 1 (2014-17) osv.
- Bymiljømidler, jfr omtale i NTP 2014-17. Det er ikke satt av midler i Statsbudsjettet for 2014, men det forventes at ordningen kommer i gang fra 2015. Dette må avklares nærmere.

Noen av disse statlige bidragene følger enkeltprosjekter, noen statlige bidrag forutsetter samtidig delvis bompengefinansiering, mens andre (belønningsmidler og bymiljømidler) kan bestå av "sekkeposter" til nærmere definerte typer tiltak.

I tillegg til statlige bidrag vil de viktigste finansieringskildene for Buskerudbypakke 2 være:

- Trafikantbetaling / bompenger
- Fylkeskommunens bevilgninger til drift kollektivtransport
- Fylkeskommunens bevilgninger til fylkesveger
- Kommunenes bevilgninger til veg- / trafikkformål

3.4 Mulige tiltak i Buskerudbypakke 2

Status i arbeidet med konkretisering av aktuelle tiltak i Buskerudbypakke 2, fremgår i det etterfølgende.



1. Togtilbud og jernbane

Jernbanetiltak vil være 100% statlig finansiert og vil ikke bli finansiert av bompenger, men tiltakene er viktige for helheten i transportsystemet. Togtilbudet vil være grunnlag for konkret utforming av et supplerende og koordinert busstilbud. Togtilbud og jernbane inngår derfor i arbeidet med Buskerudbypakke 2:

Eksempler på mulige tiltak som en del av Buskerudbypakke 2:

- To tog i timen til Mjøndalen og Hokksund,
- To tog i timen til Kongsberg,
- Stasjonsopprusting Hokksund,
- Stasjonsopprusting Mjøndalen,
- Nytt togstopp Teknologiparken (Gomsrud),
- Ny stasjon Lierstranda,

Når det gjelder mulig dobbeltspor i ny trase til Kongsberg er det også ønskelig at dette tiltaket realiseres så raskt som mulig, men dette vil trolig først kunne skje etter 15 år.



2. Infrastruktur buss

Infrastruktur buss dreier seg om følgende type tiltak:

- Strekningsvise tiltak (kollektivfelt, kollektivgate eller andre framkommelighetstiltak),
- Sanntidsinformasjon på holdeplasser
- Aktiv signalprioritering i kryss
- Tilrettelegging for pendlerparkering for sykkel og bil ved bussholdeplasser
- Oppgradering av kollektivinfrastruktur
- Tilrettelegging for forhåndsbetaling (tilnærmet kontantfrie busser).

Det arbeides nå med å konkretisere aktuelle tiltak i den enkelte kommune som grunnlag for den politiske drøftingsfasen. Det arbeides bl a videre med prioriterte strekninger fra Buskerudbypakke 1:

- Drammen sentrum – Travbanen – Krokstadelva – Mjøndalen
- Tordenskjoldsgate
- Drammen sentrum – Gulskogen
- Kongsberg sentrum – Gamlegrendåsen / Gomsrud
- Lierstranda – Drammen sentrum



3. Drift buss

Drift buss dreier seg om følgende type tiltak:

- Styrket rutetilbud for lokale bussruter i kommunene
- Styrket rutetilbud regionalt i Buskerudbyen
- Nytt pris- og sonesystem som vil kunne innebære billigere kollektivreiser og enklere

billettsystemer (felles system for buss og tog og samordnet med Ruter / Oslo-Akershus).

- Andre kvalitetselementer: Drift sanntidsinformasjon, bedre kundeinformasjon m.m.



4. Vegtiltak

Riksveger

Når det gjelder vegtiltak legges det til grunn at NTP 2014-23 skal følges opp i Buskerudbypakke 2 eller i egne beslutningsprosesser.

Dette innebærer at:

- E134 Damåsen-Saggrenda skal realiseres fullt ut i 10-årsperioden
- Rv23 Dagslett-Linnes i Lier skal realiseres fullt ut i 10-årsperioden

Videre innebærer oppfølging av NTP 2014-23 at følgende tiltak vil være en del av Buskerudbypakke 2:

- Rv23 Linnes-E18 skal påbegynnes i 10-årsperioden. Statens vegvesen har startet planlegging av dette tiltaket nå, videre planarbeid må avklare hvordan tiltaket kan realiseres - fullt ut eller i faser. Foreliggende kostnadsanslag for tiltaket er betydelige og tiltaket er kun delvis finansiert gjennom statlige bidrag i NTP. Det vil kreve videre utredninger for å belyse hvordan tiltaket kan fullfinansieres vha delvis bompenger.
- E134 Strømsåstunnelen; nytt tunnelløp realiseres i 10-årsperioden slik at sikkerhetskrav oppfylles. Dette tiltaket er fullfinansiert av staten i NTP, men omfatter ikke nytt kryss med ny kobling til E18 på Bangeløkka.

For evt øvrige tiltak på E134 foreslås det som minimum at planlegging av trasevalg for E134 på strekningen mellom Strømsåstunnelen og Langebrukrysset kan gjennomføres som en del av Buskerudbypakke 2 (bl a inkludert trasevalg i Nedre Eiker og Øvre Eiker).

Hvorvidt noen delstrekninger på E134 mellom Strømsåstunnelen og Langebru også kan bygges / startes opp som del av Buskerudbypakke 2 vil inngå i arbeidet med å komme fram til et omforent forslag. Dette gjelder for eksempel delstrekningene / tiltak på strekningene:

- E134 Strømsåstunnelen-Mjøndalen øst
- E134 Mjøndalen øst-Steinberg
- E134 Steinberg-Langebru
- E134 Nytt kryss ved Langebru

Evt miljøtiltak på avlastet vegnett på eksisterende E134 i Mjøndalen må også vurderes.

Når det gjelder Rv35 Hokksund – Åmot forelås som minimum at planlegging av trasevalg for Rv35 kan inngå som en del av Buskerudbypakke 2 (bl a inkludert trasevalg forbi Hokksund i Øvre Eiker). Hvorvidt delstrekninger (f eks forbi Hokksund) også kan bygges / startes opp som en del av Buskerudbypakke 2 må avklares i videre drøftinger. Evt miljøtiltak på avlastet vegnett på eksisterende Rv35 i Hokksund må også vurderes.

Også i Kongsberg er det foreslått miljøtiltak på avlastet vegnett på eksisterende E134 og tilgrensende vegnett i Kongsberg. Disse tiltakene må også vurderes.

Fylkesveger / kommunale veger

Tilsvarende som for NTP 2014-23 legges det til grunn at fylkeskommunens og kommunenes

handlingsprogram for fylkesveger, kollektivtrafikk og kommunal infrastruktur følges opp i Buskerudbypakke 2.

Hvilke vegtiltak som evt skal inngå i Buskerudbypakke 2 må avklares i arbeidet med å komme fram til et omforent forslag. De mest aktuelle tiltak fremgår av kommunenes og fylkeskommunens innspill til viktige prosjekter (vedlegg 1).



5. Sykkel

Tiltaksområde sykkel dreier seg om følgende type tiltak:

- Sammenhengende infrastruktur for sykkel i Buskerudbyen.
- Forbedret sykkelnett i og til / fra prioriterte utviklingsområder (jfr Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23), f eks fjerning av barrierer for syklende.
- Forbedret sykkelnett til / fra skoler og andre viktige målpunkt.
- Forbedret infrastruktur til / fra kollektivknutepunkter og bussholdeplasser.
- Bedre parkeringsmuligheter for sykkel.
- Bedre informasjon om tilrettelagte sykkeltraseer.

Det pågår arbeid i kommunene med kommunale sykkelplaner og forslag til tiltaksplaner for perioden 2014-17 (Buskerudbypakke 1 videreføring) og forslag som kan inngå i Buskerudbypakke 2.



6. Gåing

Tiltaksområde gåing dreier seg om følgende type tiltak:

- Forbedret infrastruktur for gående i og til / fra prioriterte utviklingsområder (jfr Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23), f eks fjerning av barrierer for gående.
- Forbedret gangvegnett til / fra skoler og andre viktige målpunkt.
- Forbedret gangvegnett til / fra kollektivknutepunkter og bussholdeplasser, f eks etablering av snarveier.
- Bedre informasjon om tilrettelagte gangtraseer.

Det pågår arbeid i kommunene med kartlegging av tiltaksbehov for gående som underlag for videre arbeid med tiltak i transportpakka.



7. Kollektivknutepunkter og pendlerparkering

Tiltaksområdet dreier seg om følgende type tiltak:

- Nødvendig infrastruktur for effektive og attraktive kollektivknutepunkter, f eks med gode løsninger for avlevering / henting med bil, taxi, enkel overgang mellom buss og tog m.m.
- Parkeringsfasiliteter for pendlere med sykkel og bil.

Planlegging av aktuelle tiltak vil pågå i 2014 bl a gjennom planarbeid for infrastruktur buss og koordinert med forslag til nye anlegg for pendlerparkering. Forberedelser og planlegging for opprusting av kollektivknutepunkter Mjøndalen og Hokksund pågår.

4 Problemstillinger i det videre arbeid

For å kunne komme fram til et omforent forslag til tiltak i Buskerudbypakke 2 mellom kommunene, fylkeskommunen, Statens vegvesen og Jernbaneverket, anses det nødvendig å få avklart flere felles problemstillinger. Bl a er avdekket følgende:

4.1 Prioritering av tiltak i Buskerudbypakke 2

Det må utarbeides et konkret forslag til Buskerudbypakke 2 med mest mulig konkretisering av tiltak. En helhetlig bypakke / transportpakke vil både måtte bidra til ønsket måloppnåelse og samtidig ha tilstrekkelig nytte for partnerne slik at det oppnås enighet.

Evt innspill fra første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke 2 i by- / kommunestyre og fylkesting våren 2014 vil tas med i videre administrativt arbeid og politiske drøftinger / forhandlinger.

Et konkret og felles forslag til Buskerudbypakke 2 må inneholde plan for finansiering og gjennomføring av tiltak i bypakkeperioden.

4.2 Andel statlig bidrag og andel bompenger – bymiljømidler, belønningsmidler

Følgende utgangspunkt legges foreløpig til grunn for det administrative arbeidet:

- Jernbanetiltak 100 % statlig finansiert
- Øvrige tiltak er finansiert med delt finansiering; dvs med en statlig andel, en andel bompenger og i tillegg bidrag fra partnerne.

Normalt vil statlig andel til bypakker bli definert gjennom hvordan enkeltprosjekter skal finansieres enten som prioritert i NTP, statlig handlingsprogram eller spesielle satsinger. Bymiljøavtaler er en ny form for statlig satsing foreslått i NTP 2014-23. Det gjenstår å se hvordan rammer for inngåelse av slike avtaler vil bli utformet.³

I NTP 2014-23 er det antydnet statlige bidrag 3,86 mrd til i alt 4 vegprosjekter i Buskerudbyen. Det legges til grunn at jernbanetiltak vil bli 100 prosent statlig finansiert; enten gjennom tilleggsbevilgninger til jernbane, gjennom allerede pågående strekningsvise tiltak på jernbane eller som avtale om bymiljømidler evt. gjennom senere beslutning i NTP 2018-27.

Belønningsmidler for 4-årsperioden 2010-13 utgjør ca 280 mill kr. Dersom en forutsetter tilsvarende nivå i en 15-årsperiode utgjør dette ca 1 mrd. Hvor mye statlige bymiljømidler som vil kunne tilfalle Buskerudbyen må skje gjennom forhandlinger og avtale med staten. Oppsummering; anslag for statlige bidrag til Buskerudbypakke 2:

- Vegtiltak (ca 4 mrd, jfr NTP 2014-23)
- Jernbanetiltak 3-5 mrd (det må avklares når midlene blir bevilget)
- Belønningsmidler ca 1 mrd (forutsatt samme nivå som 2010-13)
- Sum ca 8-10 mrd kr

Ut fra ovennevnte vil ca 8-10 mrd kr kunne være statlige bidrag (vegtiltak, jernbanetiltak og belønningsmidler). I tillegg vil ytterligere bidrag til vegprosjekter prioritert i senere NTP-perioder 2018-27 osv, statsetatenes midler i handlingsprogrammene for de neste 4 årsperiodene og evt bymiljømidler for en definert avtaleperiode tilkomme. Et samlet statlig bidrag på størrelsesorden minimum 50 prosent av en pakke over 15 år på ca 18-28 mrd kr synes derfor å kunne være innenfor rekkevidde med de angitte forutsetninger.

³ Når finansiering av bypakker fremmes for Stortinget må man som regel forholde seg til de statlige rammene som ligger i gjeldende NTP og vegvesenets handlingsprogram for riksveger. Den statlige finansieringsandelen for riksvegtiltak i saken som fremmes for Stortinget må som regel defineres ut fra disse rammene.

Utgangspunktet for bypakker så langt har vært at alle prosjekter i bypakker skal ha en definert finansiering som fremgår av bypakkesøknaden. Det vil være en utfordring å kunne gjøre dette for de prosjekter som hittil ikke har en avklart definert statlig finansieringsandel. Dette gjelder f.eks. både riksvegprosjekter som ikke har omtalt bevilgning i gjeldende NTP og de "myke" delene av pakka; busstilbud, sykkel, gange, kollektivknutepunkter og pendlerparkering. Det samme gjelder statlige midler til jernbanetiltak. Innovasjon og videreutvikling av bypakkeordningen anses her som en mulighet / nødvendighet.

Det legges til grunn at bymiljømidler / bymiljøavtale samordnes med Buskerudbypakke 2.

4.3 Avklaring av bompengesystem for Buskerudbypakke 2

Det er gjennomført en mulighetsstudie for alternative bompengekonsept for Buskerudbypakke 2.

I videre mer detaljerte arbeid med faglig grunnlag for evt bompengesøknad foreslås det et utgangspunkt i et omfattende betalingssystem med mange betalingspunkter (variant A) i mulighetsstudien. Dette er et bompengekonsept med toveis innkreving og hvor samordningsprinsippet (nevnt over) er lagt til grunn. Konseptet bygger på en kombinasjon av ønsket om å fange opp store trafikkmengder slik at det etableres et tilstrekkelig økonomisk grunnlag for iverksetting av en betydelig tiltakspakke i Buskerudbypakke 2 og nytteprinsippet; at det er sammenheng mellom tiltak i bypakken og plassering av bompunkt.

Enveis innkreving

Innebærer at bompenger kreves inn i en retning, som oftest i retning inn mot største bysenter i byområdet.

Toveis innkreving

Innebærer at bompenger kreves inn i begge retninger i et bomsnitt.

Toveisinnkreving vil innebære lavere bomtakter pr passering enn enveis innkreving; gitt samme totalinntekter.

Med toveisinnkreving vil månedstaket som regel måtte settes høyere enn ved enveis innkreving; gitt samme totalinntekter og lavere takstnivå ved toveisinnkreving.

Endelig forslag til betalingssystem med plassering av bompunkt, fastsetting av takstnivå i de enkelte bompunkt, definering av timesregel og månedstak og hvorvidt ovennevnte mål og prinsipper best kan ivaretas må utredes nærmere og ses i sammenheng med konkretisering av innholdet i Buskerudbypakke 2. Konsekvenser av enveis- eller toveis innkreving må også synliggjøres.

Forslag til avklaring på disse spørsmål vil måtte skje i den politiske drøftingsfasen (mai-oktober 2014) og ses i sammenheng med tiltak i Buskerudbypakke 2.

Plassering av bompunkt og når de skal etableres foreslås drøftet og vurdert grundig i forhold til forslag til tiltak i det aktuelle område. For enkelte bompunkt vil det være særlig interesse om at vegtiltak må inngå som ett av tiltakene for den aktuelle strekning. Følgende er aktuelle plasseringer å vurdere:

- Kommunegrensen Drammen – Lier (ikke på E18, men på ramper til E18)
- Kommunegrensen Lier – Asker (ikke på E18, men på ramper til E18 i Lier)
- Kommunegrense Lier – Røyken (vurderes samordnet med betalingssystem for RV23)
- Kommunegrense Drammen – Nedre Eiker
- Kommunegrense Nedre Eiker – Øvre Eiker
- Mellom Øvre Eiker og Modum
- Mellom Drammen sentrum og Konnerud
- Mellom Drammen og Svelvik
- Mellom Drammen og Sande (ikke på E18, men på ramper til E18 i Drammen)

- Mellom Øvre Eiker – Kongsberg (vurderes samordnet med betalingsystem for E134 Damåsen-Saggrenda)
- Mellom Kongsberg og Lardal
- Mellom Kongsberg og Flesberg

I videre finansieringsstudier inngår vurdering av Buskerudbypakke 2 i faser:

- For tiltak som ikke fullt ut har avklart finansiering ved oppstart av Buskerudbypakke 2 kan det tenkes at enkelte tiltak og bompunkt først etableres når dette er nærmere avklart. F eks vil fase 1 av Buskerudbypakke 2 da kunne bestå av tiltak som fullt ut lar seg finansiere i en 15-årsperiode (kjent informasjon ved oppstart av 15-årsperioden). Fase 2 består av tiltak og bompunkt som integreres i transportpakka først når mer informasjon om finansiering foreligger (f eks ved neste NTP, ved finansieringsavklaring gjennom nytt statsbudsjett, at det foreligger godkjent reguleringsplan for flere større prosjekter, osv).
- Når det gjelder de vegtiltak som ikke har avklart statlig finansieringsbidrag i NTP 2014-23 er det sannsynlig at disse trolig ikke kan startes opp før sent i Buskerudbypakke 2. En evt oppstart før 2023 vil kunne innebære at tiltaket finansieres 100 prosent ved bompenger⁴.

4.4 Bypakkesøknad inkl. bompengefinansiering

Som grunnlag for endelig politisk behandling i kommunene og fylkeskommunen, vil alt underlag samles i en bypakkesøknad bl.a. med mål, tiltaksbeskrivelse, kostnadsberegninger, trafikkberegninger, effektvurderinger, vurdering av måloppnåelse, finansieringsløsning inkl. bompenger.

⁴ Prosjekter kan gjennomføres med låneopptak (og bompenger) før de statlige midlene kommer, men frem til i dag har man ikke da kunnet forutsette at de statlige midlene kommer i en senere NTP. I dagens ordning må midlene ligge i gjeldende NTP. Hvis ikke er det snakk om 100 % bompengefinansiering.

Vedlegg 1: Viktige prosjekter i Buskerudbypakke 2.

Etterfølgende er innspill fra rådmenn / fylkesrådmann i etterkant av politiske dialogmøter i kommuner og fylkeskommune, desember 2013-januar 2014.

Buskerud fylkeskommune

Presentert i dialogmøte fylkesutvalget / hovedutvalg for samferdsel 6. januar 2014

Tiltaksområder	Forslag til prioritering
1. Togtilbud	2 tog i timen til Hokksund 0,6 mill. kr og senere til Kongsberg; inntil 3,5 mill. kr
2. Drift av buss	Høyt prioritert, maksimal innsats Høy frekvens i by- og tettstedene Bestillingstransport i distriktene Sanntidsinformasjon Nytt pris og sonesystem Kontantfrie busser Kobling mellom tog, lokalbuss og regionalbuss Økt tilskudsbehov: 200 mill.kr/år. Totalt 2,5 mrd.kr
3. Investeringer infrastruktur buss	Høyt prioritert, maksimal innsats Utredning ferdig i februar 2014 Framkommelighetstiltak for å gi bussen prioritet i trafikken. Aktiv signalprioritering i kryss Kollektivfelt 5 prioriterte strekninger: Drammen sentrum- Mjøndalen Drammen sentrum – Tordenskioldsgate Drammen sentrum – Gulsbogen Kongsberg sentrum - Gamlegrenndsåsen Drammen sentrum – Lierstranda Kostnad 3-3,5 mrd kr
4. Veginvesteringer	Tidligere prioriterte rv. prosjekter fra fylkeskommunen samt noen viktige fylkesveger: E134 Damåsen – Saggrenda Rv 23 Linnes – Dagslett E134 Strømsåstunnelen Rv 23 Linnes – E18 RV 35 Hokksund – Åmot – Fv 319 Svelvikvegen Fv 282 Bj. Bj.gt
5. Investeringer for gående	Skoleveger og til knutepunkter i alle kommunene
6. Kollektivknutepunkter og pendlerparkering	Utvikle de regionale knutepunktene og anlegge pendlerparkeringer

Lier

Presentert i dialogmøte i 12. desember 2013

Tiltak	Kostnad, mill kr
Ferdigstilling av Rv 23 til E18 Tilførsel-/adkomstveier til Lierstranda fra hovedvegsystemet er nødvendig , dvs. en over jernbanen, en fra Amtmannssvingen og Strandbrua/Brakerøya. Dette må sees videre på i plansammenheng og ikke minst i tilknytning til ny jernbanestasjon.	1.840 (Dagslett-Linnes) 3.630 (Linnes-E18)
Ny jernbanestasjon på Lierstranda	500
Ivaretagelse av pendlerparkering for å etablere sammenhengende reisekjeder	Innenfor "sekkepost" kollektivknute-punkter og pendlerparkering
Økt busstilbud og fremkommelighet for buss	Innenfor "sekkepost" drift buss
Felles/samordnet takst- og sonesystem med Ruter er prioritert fra Lier og Buskerudbyen. Vi forutsetter at dette bæres videre i fellesskapet, men setter det gjerne opp i vår sammenheng også.	Innenfor "sekkepost" drift buss

Drammen

Presentert i dialogmøte i desember 2013

Kun store tiltak, først og fremst investeringer, er nevnt. Det er behov for mange mindre tiltak i sekkeposter også, som samlet sett kan bli betydelig sum. Disse er ikke listet opp her.

Tiltak	Kostnad, mill kr
Tilfartsvei vest Grønland – Sundland	421
Tilfartsvei vest Sundland – Bjørkelia (til kryss med E134)	599
Tilfartsvei Konnerud (Bjørkelia – Konnerudgata) (Bygges evt. uten østvendte ramper i Bjørkelia hvis 4 felts E134 Strømsåstunnel kan utsettes – se liste for "opptrykkskandidater")	197
E134 Bjørkelia – Mjøndalen (v/jernbaneundergangen)	550
Miljø-/kollektivtiltak, avlastet veinett: Kollektivtrasé Rosenkrantzgata etter at Tilfartsvei vest er etablert og E134 er utvidet til 4 felt fra Bjørkelia til Mjøndalen Kollektivtrasé i Konnerudgata (forutsetter full utbygging av både Tilfartsvei vest/Tilfartsvei Konnerud og E134 Strømsåstunnelen)	?
Frekvens- og kapasitetsøkning for buss til alle bydeler i Drammen	?
Ferdigstille Bjørnstjerne Bjørnsons gate fra Telthusgata til Rundtom	150 (?)
Bygge om Brakerøyarundkjøringen (inngår i vegsystem Brakerøya – Lierstranda (kobling Rv23-E18)), evt. annen løsning på avviklingsproblemer ved Brakerøya.	500?

"Opptrykkskandidater"	Kostnad, mill kr
Takstsamarbeid med Oslo og Akershus	50 mkr/år? (750 over 15 år)
4-felts E134 Strømsåstunnel, inkl Bangeløkkakryss, og tilkobling til kryss med Tilfartsvei vest. (Mulige innsparingsvarianter i fase 1: - 4-felts Strømsåstunnel, inkl. tilkobling i Bjørkelia, men kun enkel tilpasning av Bangeløkkakryss, evt.	2720 700 (i stedet for 2720)

- kun råsprengt rømningstunnel (i trase for fremtidig tunnel), uten nytt kryss på Bangeløkka. Bjørkeliakrysset bygges uten av- og påkjøring til Strømsåstunnelen.	
Svelvikveien - Miljøtiltak dagens Svelvikvei	750 230
2 tog i timen Drammen – Hokksund (for Drammens vedkommende ses denne i sammenheng med behovet for å frigjøre sporkapasitet ved Drammen stasjon – unngå at tog okkuperer spor der i lang tid ved å vende på Drammen stasjon)	600

Nedre Eiker

Presentert i dialogmøte 11. desember 2013 kommuneplanutvalget / ATM-rådsmedlemmer

Tiltak	Foreløpig kostnad, mill kr
Ny trase E134 fra Orkidehøgda via Åsen til Steinberg, inkludert avkjøring til Ytterkollen/Mileområdet	1.786
Ny bru over Mjøndalselva	220
Opprustning Mjøndalen stasjon	150
Sammenhengende gang sykkelveitrase Øvre Eiker - Nedre Eiker - Drammen på begge sider av elva	Innenfor "sekkepost" sykkel
To tog i timen Hokksund - Drammen med stopp på Steinberg. (Kostnad angir behov på infrastruktur for jernbane, eksklusiv kostnader Steinberg).	600
Busstilbud med 15 min frekvens på sentrale linjer – Drammen - Krokstadelva - Mjøndalen - Drammen samt tverrforbindelse Hovjordet -Åsen	Innenfor "sekkepost" drift buss og infrastruktur buss

Sammenfatning av drøftelsen:

- E134 helhetlig fra Bangeløkka til Hokksund eller Kongsberg
- 2 tog i timen med stopp i Mjøndalen for hver avgang og ev. redusert stoppfrekvens på Steinberg
- Pendlerparkering med parkeringshus
- Pendlerparkering også for buss
- Timeekspressen bør stoppe på Steinberg og på Herstrøm for av- og påstigning i begge retninger; mot Oslo og mot Kongsberg
- Tilførselsvei til E134 vest for tunnelen
- NEK har utpendling på 63- 64 % og vil komme til å bidra med en vesentlig del til "kassa", og bør derfor kunne forvente å få relativt mye igjen.
- Brua: Hva slags bru, hvilke funksjoner, og hvor?

Øvre Eiker

Presentert i dialogmøte 8.1.14:

1.

Det ligger som en klar forutsetning i kommunestyrevedtakene at det må være på plass et reelt alternativ til bilen før det er aktuelt å starte innkreving av avgifter på bilbruk. To tog i timen til Hokksund er et svært viktig tiltak i et styrket kollektivtilbud som må være på plass før innkreving av brukerbetaling starter. Dersom to tog i timen ikke er på plass ved oppstart av Buskerudbypakke 2, må det vurderes et ytterligere styrket busstilbud.

2.

Pr i dag må vi konstatere at det ikke er noen veiprosjekter i Øvre Eiker kommune som er kommet så langt i planlegging at de kan anses "klarert" for gjennomføring i ei Buskerudbypakke 2. Det er en klar forutsetning fra Øvre Eiker kommunes side at framdrift i de ønskede veiprosjektene henger nøye sammen med vurdering av hvor betalingspunktene skal plasseres. Det prosjektet vi har mest kontroll på selv er ny tilfart Hokksund med forbindelse under jernbanen.

3.

Øvre Eiker kommune er spesielt skuffa over at rv 35 ikke har fått høyere prioritet i NTP og Handlingsprogrammet for riksveier, og ikke minst i KVVU for Buskerudbypakke 2. Byutvikling og miljø i Hokksund vil vinne mye på en ny trase for rv 35 fra Hokksund til Åmot. Planlagte tiltak i forberedelsen til og i Buskerudbypakke 2 vil kunne gi økt gjennomgangstrafikk i Hokksund og tiltagende problemer i Langebru, dersom det ikke kommer på plass en løsning for rv 35.

4.

E 134 er den andre hovedfartsåren gjennom Øvre Eiker. Øvre Eiker kommune har fremmet tydelig ønsker om at E 134 må behandles som en viktig stamvei i arbeidet med Buskerudbypakke 2. Det er ikke tilfredsstillende slik det nå framstår med mange små delprosjekter. Langebrukrysset er en nøkkel for oss, fordi det er en forutsetning at dette krysset har en kapasitet som gjør at vi kan utnytte næringsarealer i dette området i tråd med prinsippene i felles areal og transportplan. Ei sannsynlig påkobling for rv 35 er i Langebru og derfor må disse prosjektene ses i sammenheng.

5.

To tog i timen til Hokksund vil også være et viktig tiltak i Buskerudbypakke 2. Det er sterkt ønskelig raskt å få på plass avklaringer om areal- og sporbehov ved Hokksund stasjon. Denne situasjonen stenger for prosjektet undergang – Haugveiens forlengelse, og det hemmer ønsket framdrift i planleggingen av utbyggingsområdet Hokksund Vest. Oppsummerende må vi si at ser flere flaskehalsar med vei og jernbane som vil begrense vesentlig mulighetene som vi har til å gjennomføre den arealpolitikken vi har forpliktet oss til i felles areal- og transportplan.

6.

For sekkepostene buss, sykkel og gange er pågående arbeid målrettet. Det er gjort utredning på busstilbud som oppleves som positive for Øvre Eiker, men planleggingen er foreløpig kommet for kort til at dette kan konkretiseres i formidling av hva som kan ligge for Øvre Eiker i ei Buskerudbypakke 2. Utredningene viser at det er behov for kostnadskrevede tiltak for å få et robust og sammenhengende sykkelnett.

7.

Det er etter vår vurdering nødvendig å få et enda bedre grep på "nytteprinsippet". Øvre Eiker kommune har tidligere uttalt seg positivt om "byggesteiner" i ei pakke som synliggjør kostnad og nytte.

Veiprosjekter er svært sentrale i det som begynner å tegne som ei pakke. Derfor henger plassering av bompunkter nøye sammen med de tyngste veiprosjektene, slik det har vært vurdert administrativt i Øvre Eiker kommune.

Oppsummering etter dialogmøte 8.1.14:

- Det er holdningen i Øvre Eiker kommune at Buskerudbypakke 2 er viktig for kommunen og for regionen, og at dette skal vi lykkes med. Vi må være villige til å ta noen sjanser.
- Fortsatt er stor uklarhet om hvordan ei samferdselspakke kan settes sammen og finansieres.
- Øvre Eiker kommune har sagt ja til prinsippet om bompenger, med den klare forutsetningen at det skal foreligge et reelt alternativ til bilen, før det innføres brukerbetaling. Det er viktig med videreføring av belønningsordningen og at busstilbudet blir prioritert her.

- Nytteprinsippet skal legges til grunn. Det innebærer at det er en nærhet til de tiltakene som iverksettes ved at "bommene følger tiltakene.
- Øvre Eiker kommune har gitt til kjenne klare prioriteringer; to tog i timen til Hokksund, stasjonsopprustning og pendlerparkeringer, ny trase for rv 35 og løsning for E 134 / Langebrukrysset.
- Det er viktig å komme i gang med planlegging av ny trase for rv 35, men plan er ikke nok for å kreve brukerbetaling.
- Det er viktig å være realistiske i lovnadene til departementet i forhold hva det er mulig å oppnå.

Kongsberg

Innspill ajourført 15.1.14:

Innspillene nedenfor er som en følge av tidligere innmeldinger, samt signaler gitt i formannskapsmøte under presentasjon og drøfting av BBY PK2. Noen tiltak fra bruttolisten forutsettes løst før 2017 som en del av belønningsordningen. Disse fremkommer derfor ikke på listen – eksempler på dette er Dyrmyrgata og fellesbrukskryss. E-134 avklares i eget løp og forutsettes gjennomført. Det er derfor ikke et eget E-134 punkt på listen. Listen nedenfor er MÅ tiltak for Buskerudbypakke 2. Prioriteringene og tekst er endret siden tidligere innmelding per 14 desember.

1. Bru i nord for bil, sykkel og gåing

Mellom Withsgate og Numedalsveien. Meget viktig for sykkel, gange og bil (kollektiv). Dette for å få på plass hovedvegssystemet rundt bykjernen. Tiltaket vil styrke all miljøvennlig transport og tømme sentrum for gjennomgangstrafikk. Dette tiltaket er avgjørende for å få effekt av og kunne starte opp andre tiltak i sentrum. Derfor er dette prioritert svært høyt.

2. Stoppested Gomsrud for tog

Perrong, sikkeringsiltak, HC-parkering, sykkelparkering, hente/bringe system samt opprusting av gangveiene til/fra perrongen. Det er ikke nødvendigvis behov for en fullskala stasjon, men et stoppested. Eksempel er Torp togstopp i Vestfold.

3. Sykkel

Kongsberg etablerer nå ny sykkelplan i samarbeid med Buskerudbyen. Målsettingen vil kunne bli at 15% av transportbehovet vil dekkes av sykkel i 2023. Det forutsettes at plantiltakene vil kunne løses i Buskerudbysamarbeidet. Planen er planlagt lagt til politisk behandling i 2014. Et av tiltakene Kongsberg kommune ønsker å fremme som en del av «sekkepostene» er ny gang- og sykkelbru over lågen i sentrum.

4. Gange

Kongsberg kommune ønsker en gåstrategi med tiltaksplan. Målgruppen er transportgjengere, barn på skolevei og fritidsgjengere. Viktige punkter er raske og trygge traseer for gange mellom bolig, arbeidsplass/skole og fritidsaktiviter. Et av tiltakene Kongsberg kommune ønsker å fremme som en del av «sekkepostene» er ny gang- og sykkelbru over lågen i sentrum.

5. Buss - drift

30 min frekvens generelt og 15 min på prioriterte strekninger. Prioritere de strekninger med markedspotensial. Bedre bybusstilbud omfattende busspendler og et tilbud direkte feks mellom Gamlegrendåsen og Teknologiparken over ny E134 bru i Sellikdalen fra 2017. Bestillingstransport bør vurderes som en del av pakken.

6. To tog i timen strekningen Oslo-Kongsberg-Oslo

7. Ekspressbuss Kongsberg-Drammen-Oslo

8. Hasbergtjerdalen/Bergmannsveien med tilstøtende gater og forbindelser

Strekning: Teknologiparken – Numedalsveien. Tiltaket omfatter tiltaksområder infrastruktur for buss, vei, sykkel og gåing. I tillegg er dette et meget viktig tiltak for sentrumsutvikling. Dette er Kongsberg sitt prosjekt inn i samarbeidet "Våre gater og plasser" som Riksantikvaren og Vegdirektoratet har igangsatt. Kongsberg er invitert inn i prosjektet som en av tre byer i Norge.

Tiltak som ikke er prioritert:

Opprusting/ombygging av Gomsrudveien i sentrum (etterbruk etter E134). Opprusting av sentrumsgater og kryss (flerbrukskryss) der det er blandet trafikk bil, sykkel, gåing. Dyrmyrgata (Fv 88) nord for Withsgate inngår.

Vedlegg 2: "Bruttolista" for tiltak med kostnadsoverslag

Bruttolista har fremkommet etter innspill om behov og ønskede transporttiltak fra de fem kommunene og Buskerud fylkeskommune (juni – september 2012). Etterfølgende oversikt inneholder også grove kostnadsoverslag for større enkelttiltak eller grove vurderinger av kostnader for hele "sekkeposter" / viktige tiltaksområder.

Tiltaksområder	Kostnadsanslag	
	Mrd kr inkl mva	Sum
*Rund sum, antatt ** Jfr Multiconsult 2013 *** Jfr NTP 2014-23 ****Jfr egen utredning *****Jfr KVVU for Buskerudbypakke 2	Mrd kr inkl mva	Mrd kr inkl mva
1 Togtilbud og jernbane (investeringsbehov)		12,9
T1 To tog i timen til Høksund****	0,6	
T2 To tog i timen til Kongsberg****	3,5	
T3 Stasjonsopprusting Høksund*	0,15	
T4 Stasjonsopprusting Mjøndalen*	0,15	
T5 Nytt togstopp Teknologiparken*	0,2	
T6 Ny stasjon Lierstranda*	0,5	
T7 Dobbeltspor ny trase Kongsberg****	7,8	
2 Infrastruktur buss (investeringsbehov)		3,4
B1 Tiltak før bompenger iverksettes****	0,3	
B2 SEKKEPOST for hele perioden: Sanntidsinformasjon på holdeplasser, Aktiv signalprioritering i kryss, Strekningsvise tiltak (kollektivfelt, kollektivgate eller andre framkommelig-hetstiltak), Tilrettelegging for pendler-parkering for sykkel og bil ved buss-holdeplasser, Oppgradering av kollektiv-infrastruktur, Tilrettelegging for for-håndsbetaling (tilnærmet kontantfrie busser).*	3,1	
3 Drift buss (ekstra driftstilskudd ut over dagens nivå)		2,55-5,25
D1 Tiltak før bompenger iverksettes*	0,3	
D2 SEKKEPOST for hele perioden: Drift av sanntidsinformasjonssystem, Økt ruteproduksjon lokalt (frekvens, kapasitet, linjer), Økt ruteproduksjon regionalt (frekvens, kapasitet, linjer), Nytt pris og sonesystem / samordning med Ruter, Bedre kundeinformasjon****	2,25-4,95	
4 Veg (investeringer, jfr innspill til "bruttolista")		27,65
V1a E134 Bangeløkka-Strømsåstunnelen**	2,72	
V1b E134 Strømsåstunnelen-Mjøndalen øst**	0,552	
V1c E134 Mjøndalen øst-Steinberg**	1,786	
Miljøtiltak for avlastet vegnett i Mjøndalen**	0,27	
V1d E134 Steinberg-Langebru**	0,845	
V1e E134 Langebru-Damåsen**	2,19	
V1f E134 Damåsen-Saggrenda**	3,372	
V2a Rv23 Dagslett-Linnes***	1,84	
V2b-V4 Rv23 Linnes-E18 (inkl kryss Brakerøya og Kjelstad)**	3,63	
V5 Fire felt Øvre sund-Sundland**	0,421	
V6 Fire felt Sundland-E134**	0,599	
V7 Fire felt 134-Konnerud**	0,197	
V8a Ny Svelvikvei****	0,75	

Drøftingsgrunnlag for Buskerudbypakke 2.
Versjon 29.01.14

Miljøtiltak gammel Svelvikvei**	0,23	
V9 Fire felt Bragernestunnel**	2,56	
V10 To kollektivfelt Landfalløya-Gulskogen**	0,906	
V11 Ny tilknytning Drammen Havn (Bru, adkomstveg fra nytt kryss Brakerøya-Havna)**	0,065	
V12 Fire felt FV 282 Bj.Bjørsonsgate**	0,335	
V13 Holmenbruene (kapasitet, tilstand, sykkel og gange)**	0,808	
V14 Ny bru over elva i Mjøndalen**	0,22	
V15 Kobling fra Hokksund stasjon til dagens Rv 35**	0,033	
V16a Rv 35 Hokksund-Åmot**	2,31	
V16b Miljøtiltak langs avlastet vegnett i Hokksund*	0,25	
V17 Opprusting av Dyrmyrgata**	0,056	
V18 Bru over Lågen for bil, buss, gående og syklende**	0,104	
V19 Vei i Bevergrenda**	0,224	
V20 Ombygging FV40 Myntbrua-Numedalsveien**	0,193	
V21 Ombygging av Gomsrudveien i sentrum**	0,091	
V22 Ombygging av Bergmannsveien i sentrum**	0,067	
V23 Ombygging til fellesbrukskryss i byaksen**	0,0134	
V24 Flerbrukskryss Storgata-Sølvverksgata**	0,0134	
5 Sykkel (investeringer)		1,6-2,0
S1 Tiltak før bompenger iverksettes*	0,1	
S2 SEKKEPOST for hele perioden: Sammenhengende infrastruktur for sykkel i Buskerudbyen, til / fra og mellom byer og tettsteder og bolig-områder, til / fra skoler, til / fra kollektiv-holdeplasser, sammenhengende nett, Skilting og merking av sykkelruter, Bedre parkeringsmuligheter for sykkel ved viktige målpunkt, Bedre informasjon om sykkeltilbudet, Bedre vinterdrift / brøyting, Bedre vedlikehold sommerstid (feing og dekke).****	1,5-1,9	
6 Gåing (investeringer)		1,6-2,0
G1 Tiltak før bompenger iverksettes*	0,1	
G2 SEKKEPOST for hele perioden: Sammenhengende infrastruktur for gåing i Buskerudbyen, til / fra og mellom byer og tettsteder og boligområder, til / fra skoler, til / fra kollektivholdeplasser, sammenhengende nett. (F eks gågater, miljøgater, sambruksarealer, viktige ganglinjer). Skilting og merking av gangruter, Fjerne barrierer som følge av jernbanelinjer og vegsystemer. Etablere snarveier. Bedre informasjon om tilbudet. Bedre vinterdrift / brøyting.*****	1,5-1,9	
7 Kollektivknutepunkter og pendlerparkering		0,6-1,0 (også høyere kost-nadsnivå vurderes i videre arbeid, jfr tilrettelegging for pendlerparkering)
K1 Tiltak før bompenger iverksettes*	0,1	
K2 SEKKEPOST i hele perioden: Nødvendig infrastruktur og drift av effektive og attraktive knutepunkter (kiss-and-ride for avlevering / henting, taxi, buss ved togstasjoner, etc). Pendlerparkering for bilister og syklistere (f eks p-hus). Gatemøbler for gående. Sjøppelhåndtering. Bedre informasjon til kollektivkunder.*****	0,5-0,9	
SUM		50,3-54,2

Vedlegg 3: Utvikling av bypakker i norske byområder

De første bypakker i Norge var etablert først og fremst for å finansiere utbygging av et overordnet vegnett. Bompengeringen i Bergen ble etablert i 1985 og var den første i sitt slag i Norge. Bomstasjoner ble etablert som en ring rundt sentrum for å fange opp de største trafikkstrømmene og for å finansiere vegprosjekter i hele byområdet. Dette i motsetning til tradisjonell bompengeneinkreving som kun krevde inn penger på en bestemt strekning til vegtiltak på den aktuelle strekning.

De fleste større byområder i Norge har senere hatt tilsvarende bypakker i form av rene "vegpakker".

Gjennom etablering av bypakker med delvis bompengefinansiering har byområdene fått økt finansieringsgrunnlaget for tiltak betydelig og derigjennom fått forsert gjennomføring av transporttiltak i byområdet.

I nyere tid har bypakkenes innhold endret karakter til i større grad også å inneholde miljø- og trafikksikkerhetstiltak, f.eks. infrastruktur til buss, sykkel og gåing i tillegg til vegtiltak. Endringer i lovverket har nå muliggjort at bompenger også kan benyttes til å finansiere drift av kollektivtransport, dvs. innenfor fylkeskommunenes ansvarsområde.

Mer sammensatte bypakker med delvis bompengefinansiering er i dag vanlig i de fleste større byområder i Norge.

Bypakker er en del av den nasjonale transportpolitikken for byområdene i Norge. Buskerudbyen er ett av de ni byområdene i Norge som er prioritert spesielt gjennom egne transportpolitiske ordninger⁵.

Gjennom Klimaforliket på Stortinget er det bred politisk enighet om at i og omkring storbyområdene skal kollektivformål og sykkeltiltak gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsmidlene. Staten arbeider nå med å etablere et rammeverk for avtaler mellom staten og byområdene; såkalte helhetlige "bymiljøavtaler".

Disse avtalene skal inneholde mål og virkemidler som øker andelen reisende med kollektivtransport, sykkel og til fots, og tiltak som reduserer privatbilbruken. Miljømål skal særlig vektlegges og trafikksikkerheten skal bedres.

I Nasjonal transportplan 2014-23 er det satt av 16,9 mrd. kr (inkl. kompensasjon for mva.) til helhetlige bymiljøavtaler i de 9 største byområder i Norge. Bruken av midlene vil bli avklart

⁵ Både "Belønningsordningen for kollektivtrafikk og redusert bilbruk" og muligheten til å inngå "helhetlige bymiljøavtaler" er avgrenset til de ni største byområdene i Norge, jfr. Nasjonal transportplan 2014-23.

Bypakker

"Bypakker er et samlebegrep for den aktiviteten og transportpolitikken som inngår i en bompengordning eller en ordning med lokal drivstoffavgift i et byområde.

Fundamentet i ordningen er som regel et bompengeprogger, og midler fra statlige og/eller lokale myndigheter. Dagens bypakker er ofte et samarbeid for å finansiere infrastruktur generelt og drift av kollektivtransport, samt andre aktuelle miljø-, framkommelighets- og trafikksikkerhetstiltak. De er tuftet på lokale vedtak og transportbehov. Staten går inn med midler på sitt ansvarsområde, og tilsvarende gjøres fra lokale myndigheters side".

Helhetlige bymiljøavtaler

"Helhetlige bymiljøavtaler representerer en ny samarbeidsform som rettes inn mot storbyområdene, som her defineres som de ni byområdene som inngår i Framtidens byer. Dette omfatter byområdene Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavangerregionen, Buskerudbyen, Fredrikstad / Sarpsborg, Porsgrunn / Skien, Kristiansandsområdet og Tromsø. Regjeringen legger til grunn at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange i disse storbyområdene."

Kilde:

Nasjonal transportplan 2014-23.

gjennom avtaler mellom staten, fylkeskommunene og kommunene. Midlene kommer i tillegg til store investeringstiltak på veg og jernbane, tiltak for syklist og fotgjengere og Belønningsordningen.

Helhetlige bymiljøavtaler representerer altså en ny avtaleform mellom og byområder og staten og som kan gi styrket statlig finansiering til byområdene samtidig som byområdene i større grad enn i dag ivaretar nasjonale miljømål.

Det forventes at bymiljømidler for første gang vil inngå i statsbudsjettet for 2015 (jfr bl a Statens vegvesens forslag til handlingsprogram for 2014-17).

Vedlegg 1

Ajourføring av samarbeidsavtalen, justeringer er merket med rødt



Samarbeidsavtale om klimavennlig areal- og transportutvikling i byområdet Lier – Kongsberg Areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen

Videreføring fra 01.01.2015

1. Denne samarbeidsavtalen om areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen - **Buskerudbysamarbeidet** - er inngått mellom:

1. Lier kommune
2. Drammen kommune
3. Nedre Eiker kommune
4. Øvre Eiker kommune
5. Kongsberg kommune
6. Buskerud fylkeskommune
7. Fylkesmannen i Buskerud
8. Statens vegvesen region sør
9. Jernbaneverket

2. Langsiktig samarbeid og hovedprinsipper

Partene i denne avtalen inngår et langsiktig samarbeid om klimavennlig areal- og transportutvikling gjennom Buskerudbysamarbeidet. **Avtalens varighet knyttes til hovedoppgavene med særlig vekt på gjennomføringen av Buskerudbypakke2. Revidering/ajourføring av avtalen skjer ved behov.**

Hovedprinsipper for samarbeidet:

- Samarbeidet skal bidra til en samordnet og klimavennlig areal og transportpolitikk som følger opp både lokale, regionale og nasjonale mål
- Samarbeidet skal tilfredsstillende nasjonale forutsetninger for å kunne inngå en felles by-/samferdselspakke bla. i tråd med den til enhver tid gjeldende nasjonal transportplan
- Samarbeidet skal bidra til at beslutningsgrunnlaget til de folkevalgte i kommunene og fylkeskommunen og andre berørte myndigheter eller sektorer sikres mer helhetlige løsninger og økt gjennomføringskraft
- Samarbeidet baserer seg på kunnskapsbaserte løsninger
- Alle oppgaver og virkemidler innen areal og transport bør omfattes av samarbeidet.
- **Konkret omfatter samarbeidet:**
 1. **Buskerudbypakke2. En helhetlig samferdsels-/bypakke for Buskerudbyområdet hvor også en bymiljøavtale med staten kan inngå.**

2. **Avtale om belønningsordning/Buskerudbypakke1, (Tiltak for kollektivtrafikk, sykkel, opprustning av knutepunkter, innfartsparkering og biltrafikkreduserende tiltak)**
 3. **Revidering av felles areal- og transportplan med relevante virkemidler.**
 4. **Arena for samordning av prioriterte oppgaver**
 5. **Kommunikasjon og formidling**
- Samarbeidet er mellom likeverdige parter og konsensus¹ legges til grunn for beslutninger.
 - Dersom enighet likevel ikke oppnås, håndteres dette gjennom avtalepartners ordinære organer.
 - ATM-utvalget har ikke formell beslutningsmyndighet.
 - Samarbeidet bygger på en erkjennelse av behovet for innovasjon og endring som vil kreve at oppgaver løses på nye og utradisjonelle måter.
 - Samarbeidspartnerne skal stille relevante faglige ressurser til rådighet for prosjektarbeidet innenfor sine sektorer og fagområder. Arbeidsomfanget skal avtales særskilt.

3. Mål for samarbeidet og organisasjonsform

3.1 Mål for samarbeidet

Samarbeidets mål er de samme som målene i vedtatt areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023.

Visjon

Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse

Hovedmål og delmål

- 1 Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
- 2 Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere
- 3 Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner
- 4 Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner med formål å samordne felles strategier for å møte utfordringer innen arealutviklingen og transportsystemet

Hovedmål for endring av transportmønster fram mot 2023: Samarbeidet skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

Prioriterte resultatområder:

- Attraktiv by- og stedsutvikling og en arealutvikling med mindre behov for biltransport.
- Effektive transportløsninger for næringslivet.
- Kollektivtransporttilbud som kan konkurrere med bilen.
- God tilrettelegging for sykkel som transportform.
- Reduksjon av klimautslipp fra transport.

¹ Konsensus betyr ikke nødvendigvis at alle er enige. Men det betyr at ingen er aktivt uenige, eller motsetter seg en kompromissløsning.

Hovedstrategier for å sikre ønsket utviklingen i Buskerudbyen:

1. Det skal legges til rette for livskraftige byer og tettsteder i alle kommunene som urbane regionale knutepunkter/kommunesentra med bosteder, arbeidsplasser, handel, service og kulturaktiviteter. Samspillet med landdistriktene skal ivaretas.
2. Vekstkraften i Drammen og Kongsberg skal utnyttes til beste for hele Buskerudbyen. Eiker og Lier skal avlaste veksten i Drammen og Kongsberg. Slik balansert vekst bør skje ved boligutbygging, arbeidsintensiv næringsutvikling og lokalisering av offentlig virksomhet legges til knutepunkter langs jernbanen og kollektivtransportsystemet.
3. Utbyggingsmønsteret og transportsystemet skal ta utgangspunkt i
 - o et godt jernbanetilbud
 - o et busstilbud med kvalitet og framkommelighet som konkurrerer med bilen.
 - o kollektivknutepunkter av høy kvalitet
4. Et godt sykkelveinett skal bidra til økt sykkelbruk og et miljøvennlig transportalternativ.
5. Bidra til å utvikle et effektivt og klimavennlig transportsystem for gods- og nærings-transport. Her inngår at Drammen havn skal utnyttes som et virkemiddel til bærekraftig verdiskaping for hele byregionen.
6. 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.

3.2 Prosjekt som organisasjonsform

Samarbeidet organiseres som et prosjektsamarbeid i tråd med intensjonen i § 27 i kommuneloven om interkommunalt samarbeid. Se for øvrig punkt 5 og 6 i avtalen.

4. Oppgaver

Buskerudbysamarbeidet har som mandat å ivareta samarbeidet i saker som berører overordnet, det vil si kommuneoverskridende, areal og transportutvikling i dette byområdet.

Buskerudbysamarbeidet skal gi råd til besluttede myndigheter (kommunestyre og fylkesting) innenfor sitt mandat. Det innebærer at Buskerudbysamarbeidet vil engasjere seg i strategiske saker og ikke ha beslutningsmyndighet ut over det som er angitt i denne avtalen.

Nedenfor fremgår oppgaver som skal legges til Buskerudbysamarbeidet. Oppgaver og ansvar justeres og tilpasses erfaringer og behovet over tid.

1. **Buskerudbypakke2.** Buskerudbysamarbeidet skal initiere og arbeide fram forslag til en bypakke og evt. en bymiljøavtale for Buskerudbyen. **Arbeidet omfatter også realisering av Buskerudbypakke2.**

Her inngår også det å initiere og utarbeide felles uttalelse til Nasjonal Transportplan.

2. **Buskerudbypakke1/ belønningsordning.** Arbeide for og gi grunnlag for å kunne inngå en flerårig forlengelse av belønningsavtale /Buskerudbypakke med Samferdselsdepartementet.

Buskerudbysamarbeidet er styrings- og utførende organ for avtale med Samferdselsdepartementet om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk.

3. **Revidering av areal- og transportplan.** Buskerudbysamarbeidet skal utarbeide og legge fram til beslutning **revidering** av felles areal- og transportplan samt initiere iverksetting av

vedtak som følger av vedtatt plan. Integrert i dette er utarbeidelse av strategier, plan og tiltak for kollektivtransport for Buskerudbyen. Felles planarbeid inngår i fylkeskommunens planstrategi. Det vil framgå av planprogram og planen hva som skal følges opp av Buskerudbysamarbeidet og hva som vil være kommunenes og fylkeskommunens ansvar. Det vises til tilleggsavtale vedlegg 4.

4. Buskerudbysamarbeidet skal bidra til og selv utvikle felles kunnskaps- og faglig grunnlag for de problemstillinger som omfattes av samarbeidsprosjektet. Dette innebærer bla. å:
 - Utrede ulike former for trafikkantbetaling som virkemiddel for bla. mer effektiv næringstransport, mindre klimautslipp, mindre bilbruk og som delfinansiering av økt tilbud for kollektivtrafikk.
 - Utrede og legge fram forslag til hvordan parkeringspolitikken og andre biltrafikkreduserende tiltak i hele byområdet kan brukes til å påvirke transportfordelingen.
 - Utarbeide grunnlag og legge fram forslag til hvordan øke kollektivtransporten og sykkelbruken i Buskerudbyen
5. Buskerudbysamarbeidet skal være en arena for samordning av prioriterte overordnede oppgaver og for å sikre effektive arbeids- og planprosesser i tråd med felles mål. Partene forplikter seg til å bringe denne type problemstillinger opp til drøfting i prosjektets fora.
6. I tråd med prosjektmålene skal Buskerudbysamarbeidet initiere, bistå partene med og selv gjennomføre kommunikasjons-, adferds- og formidlingstiltak overfor innbyggere og næringsliv. Her inngår også bistand til informasjon overfor folkevalgte hos de samarbeidende kommuner og fylkeskommunen.
7. Alle samarbeidspartnerne vil hvert år, gjennom ordinære budsjettmidler, bidra med tiltak i tråd med resultatmålene for prosjektet. Partene vil bruke Buskerudbysamarbeidet som drøftingsarena/dialogforum for denne type forslag til planer og tiltak. Dette innebærer bla at:
 - Fylkeskommunen forplikter seg årlig til å legge fram forslag til planer for disponering av ordinære bevilgninger knyttet til vegsystem og kollektivtransport som omhandler byområde Buskerudbyen. Her inngår handlingsprogram for fylkesvegnettet og fylkesvegplan.
 - Jernbaneverket og Vegvesenet forplikter seg på samme måte til å legge fram forslag til handlingsprogrammer o.l. til drøfting.
 - Kommunene forplikter seg til å bruke Buskerudbysamarbeidet som dialogforum for arbeidet med forslag til planer, større prosjekter og tiltak som har å gjøre med Buskerudbysamarbeidets mål og strategier.
8. Buskerudbysamarbeidet kan også på eget initiativ, eller på henvendelse fra deltagende parter, ta opp andre saker som tematisk er knyttet til målene for samarbeidet og/eller relevant for areal og transportpolitikken i dette byområdet.

5. Politisk organisering

ATM-utvalg (areal, transport og miljøutvalg)

ATM-utvalg Buskerudbyen er øverste styringsorgan for samarbeidsprosjektet. **ATM-utvalget består av de fem ordførerne, fylkesordfører, regiondirektører for Statens vegvesen og Jernbaneverket samt Fylkesmannen i Buskerud.** Utvalget konstituerer seg selv.

Mandatet for ATM-utvalget:

- Gi anbefalinger til formelt organ (kommunestyre, fylkesting og samferdselsutvalg i fylkeskommunen) for beslutninger i etterkant.
- Være styringsgruppe for arbeidet knyttet til felles areal- og transportplan.
- Ivareta rollen som koordinerings- og styringsorgan for avtale med SD om belønningstilskudd for kollektivtransport og mindre bilbruk. Dette innebærer bl. a. prioritering av tiltak innenfor de årlige økonomiske rammer.
- Gi anbefalinger til regionalt kollektivtransportselskap (**Buskerud kollektivtrafikk as /Brakar**).

Møtehyppighet: 3 - 4 møter pr. halvår. ATM-utvalgets arbeid legges opp på måter som bidrar til bred politisk forankring (jf. vedlegg til avtalen).

ATM-råd (areal, transport og miljøråd)

Det etableres et ATM-råd med kommunestyremedlemmer og fylkestingsmedlemmer fra de 5 kommunene og Buskerud fylkeskommune.

Rådet vil være et fast rådgivende drøftingsorgan for ATM-utvalget.

Organisering av ATM rådet:

- Faste møter 2-4 ganger pr. år.
- ATM-rådet ledes av ATM-utvalgets leder.
- Medlemmer av rådet: inntil 5 folkevalgte fra hver av de 5 kommunene og fra Buskerud fylkeskommune i tillegg til de 5 ordførerne og fylkesordfører.
- Normalt vil ATM rådet ha kveldsmøter.

6. Administrativ organisering

Adm. styringsgruppe

Adm. styringsgruppe består av administrative ledere fra de 9 samarbeidende parter.

Næringslivet er representert med NHO og LO. Adm. styringsgruppe konstituerer seg selv. Leder velges for et år av gangen. Gruppen har fullt ansvar for den faglige organiseringen av prosjektet. Adm. styringsgruppe har observatørstatus i ATM rådet **og i ATM utvalget.**

Prosjektsekretariat

ATM prosjektets sekretariat ledes av en prosjektsjef og rapporterer til leder av adm. styringsgruppe. Sakene til ATM utvalget og ATM rådet forberedes av prosjektsekretariatet.

Fagråd

Det etableres et fagråd for å sikre gjennomføringskraft og faglig tyngde for prosjektarbeidet samt forankring av det faglige arbeidet hos alle samarbeidspartnerne. Deltagelse vil være på nivå kommunalsjef/plansjef. Andre enn samarbeidspartnerne kan etter behov inviteres med i rådet. Fagrådet ledes av prosjektsjef.

Mandat for fagrådet:

- Vurdere alle viktige faglige problemstillinger som omfattes av samarbeidet.
- Faglig drøftingsorgan (arena) for samordning av prioriterte oppgaver (jmf. kap. 4 i denne avtalen).
- Organ hvor aktuelle faglige prosjekt-/arbeidsgrupper utgår fra/nedsettes bla. knyttet til felles planarbeid og kommunikasjon /info. kampanjer.

Gjennomføring av tiltak

Tiltak finansiert av belønningsordningen gjennomføres/ivaretas av samarbeidspartnerne etter avtaler med Buskerudbysamarbeidet.

Økonomifunksjon, prosjektregnskap

En av de samarbeidende kommuner eller fylkeskommunen er etter nærmere skriftlig avtale utførende enhet for prosjektets praktiske økonomifunksjoner og regnskapsføring samt innkjøp av tjenester. Partene skal sikres fullt innsyn i prosjektregnskapet og i innkjøpsarbeidet.

7. Økonomi, rapportering

Prosjektet baserer seg på følgende hovedmodell for finansiering og rapportering:

1. Grunnfinansiering av prosjektarbeidet skjer i form av spleiselag fra alle partnerne og bidrag fra regionale og statlige midler.
2. Tiltak i belønningsordningen for kollektivtransport og mindre bilbruk (Buskerudbypakke1) finansieres i tråd med avtale med Samferdselsdepartementet.
3. Enkeltprosjekter som ikke inngår i grunnfinansieringen eller belønningsordningen finansieres i hvert enkelt tilfelle av deltagende parter med den kostnadsdeling som man blir enige om. Det skal inngås egne skriftlige avtaler for hvert enkelt- eller delprosjekt.
4. De samarbeidende parter dekker egne kostnader til politikere og andre som deltar i Buskerudbysamarbeidet. Det samme gjelder for studiereiser, befaringer, seminarer mv.
5. Buskerudbysamarbeidet skal fremlegge årsrapport for avtalepartnerne. Denne og annen avtalt rapportering tilpasses partnernes ordinære budsjett- og styringssystem.

8. Deltagernes ansvar og forpliktelser

Hver av deltagerne er forpliktet til å stille til disposisjon for Buskerudbysamarbeidet de økonomiske midler som følger av denne avtalen og de årlige bidragene som den enkelte avtalepart har gitt sin positive tilslutning til. (jf. vedlegg til avtalen). Hver av deltagerne er forpliktet til aktivt å arbeide for å støtte opp om samarbeidet.

Eventuelle overskudd ved opphør av samarbeidet fordeles forholdsmessig etter de bidrag hver enkelt yter.

Fast ansatte i sekretariatet har pr i dag et formelt ansettelsesforhold i Øvre Eiker kommune og Drammen kommune. Ved evt. avvikling av samarbeidet skal de ansatte sikres arbeid innenfor sine kompetanseområder og tilsvarende nivå hos en av partnerne i Buskerudbysamarbeidet.

9. Avtalens varighet/Oppsigelse/uttreden

Det legges opp til et langsiktig samarbeid. En part kan si opp avtalen med 1 års varsel, **gjeldende fra 1. januar etter at avtalen er sagt opp**. Dersom en eller flere av avtalepartnerne sier opp avtalen vurderer Buskerudbysamarbeidet om avtalen må endres som følge av dette.

10. Endring av avtalen

Avtalen revideres ved behov. Endring av samarbeidsavtalen krever tilslutning av samtlige avtalepartnere.

Buskerudbyen, den ...

Morten Eriksrød
Fylkesordfører i Buskerud

Helen Bjørnøy
Fylkesmannen i Buskerud

Tore Opdahl Hansen
Ordfører i Drammen

Bent Ove Bye
Ordfører i Nedre Eiker

Helene Justad
Ordfører i Lier

Vidar Lande
Ordfører i Kongsberg

Ann Sire Fjerdingstad
Ordfører i Øvre Eiker

Kjell Inge Davik
Regionvegsjef
Statens vegvesen
Region sør

Paul Runnestø
Plan og utviklingsdirektør
Jernbaneverket

Vedlegg til avtalen:

1. Aktuelle arbeidsformer for bred politisk forankring
2. Årlig grunnbudsjett og finansieringsmodell.
3. Oppgaver for prosjektsekretariatet.
4. Tilleggsavtalen
5. Opplegg for dialog med nabokommunene

Vedlegg 1 Aktuelle arbeidsformer for bred politisk forankring

Følgende er aktuelle arbeidsprosesser/møteformer for å bidra til bred politisk forankring av arbeidet i prosjektet:

1. Utarbeide en **halv**årlig 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 **halv**årlig prosjektplan/årshjul for **Buskerudbysamarbeidet** med hovedmilepeler som gir oversikt over planlagte saker som skal behandles i ATM utvalget.
3. Den **halv**årlige prosjektplanen bør inneholde type saker/beslutninger og forslag til hvordan de ulike type sakene 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.

Vedlegg 2 Årlig grunnbudsjett og finansieringsmodell

Årlig grunnbudsjett fra 2015 (eks. mva)

Rammen for årlig grunnbudsjett for Buskerudbysamarbeidet settes til kr 2.900.000,- fra 2015 med etterfølgende budsjettposter:

	Aktivitet	Budsjettbeløp
Post 1	Felles kunnskapsgrunnlag (planlegging og utredninger mv.)	400.000,-
Post 3	Sekretariat (3 stillinger; lønn, kontorhold, støttefunksjoner)	2.500.000,-
	Årlig grunnbudsjett	2.900.000,-

Finansieringsmodell

I tråd med hovedmodellen for finansiering, vil grunnfinansieringen i hovedsak skje gjennom et spleiselag mellom de 9 samarbeidspartnerne. Etterfølgende modell for grunnfinansiering er en del av samarbeidsavtalen: Modell for årlig grunnfinansiering

Bidragsytere	Årlig bidrag kr
Statens vegvesen	300.000,-
Jernbaneverket	300.000,-
Fylkesmannen i Buskerud	300.000,-
Buskerud fylkeskommune	600.000,-
Drammen kommune	600.000,-
Kongsberg kommune	200.000,-
Øvre Eiker kommune	200.000,-
Nedre Eiker kommune	200.000,-
Lier kommune	200.000,-
Samlet årlig grunn finansiering	2.900.000,-

Vedlegg 3 Oppgaver for prosjektsekretariatet

Hovedoppgavene for prosjektsekretariatet vil være:

1. Prosjektledelse og koordinering, arenautvikling
2. Planleggingsarbeid - gjennomføre planarbeid tilknyttet felles areal- og transportplan
3. Koordinering og oppfølging av belønningsordningen (Buskerudbypakke1)

Innenfor disse hovedoppgavene, vil sekretariatets funksjon bla. være:

1. Faglig ledelse, koordinering og utførelse av areal og transportplanarbeid herunder kollektivplanarbeid for Buskerudbyen, ledelse av utredningsarbeid bl.a. knyttet til virkemiddelbruk mv.
2. Koordinering og oppfølging av avtale om belønningsordningen, revidering av handlingsplan og årlig tiltaksplan. Avtaler med ansvarlig gjennomføringsorganisasjon og tilhørende oppfølging.
3. Arenautvikling i tråd med samarbeidsavtalen, deltagelse i arbeidet med KVVU mv.
4. Infokampanjer og kommunikasjon.
5. Saksforberedelser til ATM utvalget, ATM rådet og adm. styringsgruppe. Forberedelser og opplegg for møter i fagrådet.
6. Prosjektledelse og koordinering, oppfølging av aktiviteter og initiativ i samarbeidsavtalen for prosjektet og øvrig prosjektgrunnlag hvor inngår bistand til samarbeidspartnerne bl.a. knyttet til info overfor folkevalgte mv.

Av støttefunksjoner som skal finansieres av grunnbudsjettet vil alle oppgaver tilknyttet økonomi være den mest omfattende. Her inngår bl.a. følgende:

- prosjektrekskap for Buskerudbysamarbeidet
- regnskap for belønningsordningen i tråd med 4-årige avtale mellom SD og fylkeskommunen/de fem kommunene.
- Utbetalingsfunksjoner etter attestasjon fra prosjektsekretariatet

Vedlegg 4 Tilleggsavtale ved regional plan

Denne avtalen tilknyttet felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2023 som en regional plan, er inngått mellom de ti partnerne i Buskerudbysamarbeidet og inneholder følgende deler: Del 1 Om politisk sluttbehandling av planen og Del 2 Om oppfølging av vedtatt plan

Del 1 Om sluttbehandling av planen

1. Denne avtalen om behandling av forslag til felles til areal- og transportplan for Buskerudbyen som en regional plan er inngått mellom de ti partnerne i Buskerudbysamarbeidet.
2. Den 5-årige samarbeidsavtalen om klimavennlig areal- og transportutvikling i byområdet fra Lier til Kongsberg, gjeldende fra 1. januar 2010 skal ligge til grunn for organiseringen av planarbeidet.
3. Rekkefølge for politisk behandling av forslag til regional plan:
 - a. ATM-utvalget anbefaler forslag til regional plan
 - b. Planforslaget skal deretter behandles politisk i kommunene.
 - c. Det forutsettes at statsetatene (Fylkesmannen i Buskerud, Statens vegvesen Region sør, Jernbaneverket og Kystverket Sørøst) gir sin tilslutning til planforslaget før politisk behandling i kommunene.
 - d. Omforent planforslag behandles til slutt i Buskerud fylkeskommune.
4. Håndtering av uenigheter om planforslag: Dersom det blir ulike vedtak i kommunene ved behandling av planforslag, drøftes saken på nytt i ATM-utvalget, som gir anbefaling om revidert planforslag til ny behandling i kommunene.

Utfyllende kommentar

De politiske behandlingene i kommunene foretas som en høring for å tilfredsstillende de formelle krav til regional planprosess. Statsetatene frasier seg ikke sine rettigheter og sin myndighet ved formell høring av planforslaget, men vil bidra sammen med de andre partnerne til at eventuell uenighet kan løses i Buskerudbysamarbeidet, før formell politisk behandling. I planprosessen må det derfor settes av tilstrekkelig tid til statsetatenes medvirkning.

Del 2 Om oppfølging av vedtatt plan

1. Prosess for revisjon av handlingsprogrammet. Årlig revidering av handlingsprogrammet skjer gjennom samarbeid mellom alle partnerne før politisk behandling i kommunene og sluttbehandling i fylkeskommunen.
2. Prosess ved uenighet om tolkning av innhold i areal- og transportplan. Ved ev. uenighet om tolkninger av innhold i vedtatt areal- og transportplan for Buskerudbyen skal partnerne, når situasjonen krever det, tre sammen for å søke å etablere en felles forståelse av planens innhold før ev. ordinære prosedyrer etter plan- og bygningsloven benyttes.

Haugestad, Lier, 02.11.2012

Fylkesordfører Buskerud fylkeskommune, Ordfører Kongsberg kommune, Ordfører Øvre Eiker kommune, Ordfører Nedre Eiker kommune, Ordfører Drammen kommune, Ordfører Lier kommune, Fylkesmann i Buskerud, Regiondirektør Kystverket Sørøst, Regionvegsjef Statens vegvesen Region Sør, Plan- og utviklingsdirektør Jernbanelinjen

Vedlegg 5 Opplegg for dialog med nabokommunene

ATM-utvalget vedtok i møte 1. november 2013 at følgende fora benyttes for dialog med nabokommunene:

- Kongsbergregionen (Kongsberg/Flesberg/Rollag/Nore- og Uvdal/Notodden/Tinn/Hjartdal)
- D5 (Drammen/Nedre Eiker/Øvre Eiker/Sande/Svelvik)
- Lier/Røyken/Hurum
- Midt fylket (Modum/Sigdal/Krødsherad)
- Asker

Det foreslås at dialog med nabokommunene skjer i form av informasjon om aktuelle Buskerudbysaker i de ordinære møter i angitte fora. Overfor Asker kommune ivaretas dialogen bilateralt i egnede sammenhenger. For noen saker/ avgrensede temaer kan det være aktuelt å invitere en eller flere nabokommuner til å delta i delprosjekter/planarbeid. Eksempel: Mulighetsstudie for arealer til arealkrevende næringsvirksomhet.



KOMMUNIKASJONSSTRATEGI FOR BUSKERUDBYPAKKE 2

Mål

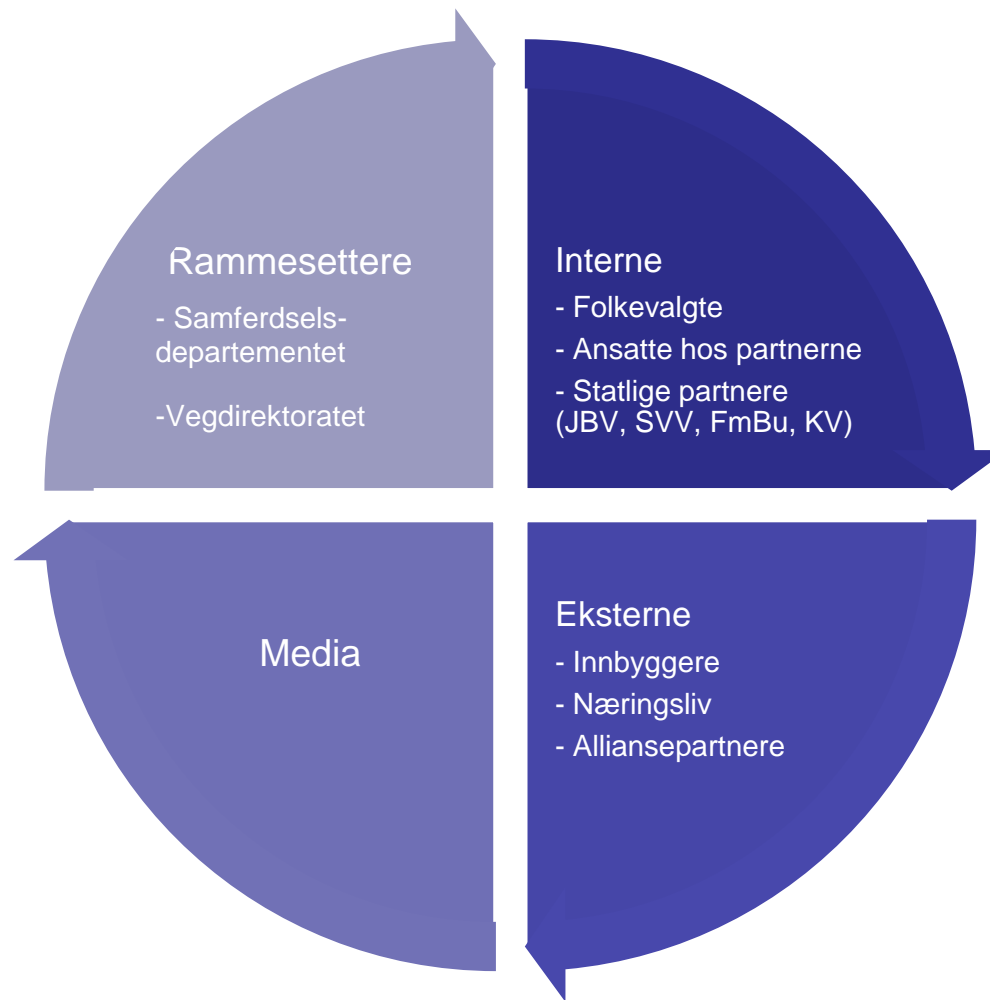
Overordnet mål:

- Å enes om løsninger som kan bidra til å nå samfunnsmessige mål innenfor areal-, transport- og miljøutvikling

Kommunikasjonsmål:

- Buskerudbysamarbeidet skal sørge for tilgjengelig informasjon om Buskerudbypakke 2 som grunnlag for offentlig debatt
- Folkevalgte i Buskerudbyen har tilstrekkelig kunnskap om Buskerudbysamarbeidet, Buskerudbypakke 2, og prosessen framover til å delta i debatter, finne felles løsninger og fatte beslutninger

Målgrupper



Strategisk grep

- Kommunisere åpent, ærlig og tydelig
- Benytte egnede anledninger til å spre kunnskap om
 - behovet for samarbeid
 - hva som må til for å få finansiert et større samferdselsløft
 - Innhold og prosess for arbeidet med Buskerudbypakke 2
- Vise til grunntanken og helhetsbildet for Buskerudbysamarbeidet, samt mål og hensikt

Hovedbudskap	
Hva er det?	Buskerudbypakke 2 er en bypakke som skal gi hyppigere avganger for buss og tog, bedre framkommelighet for bussen, flere pendlerparkeringer og bedre veier og sykkelveier.
Hvorfor trenger vi det?	25 prosent befolkningsvekst og 28 prosent økning i biltrafikken innen 2023 vil gi store framkommelighetsproblemer. Ved å planlegge nå, ligger vi i forkant av de største utfordringene.
Hvordan finansieres det?	Pakken finansieres hovedsakelig av offentlige midler og bompenger. Bompenger sikrer at vi får realisert en bypakke og at flere og større prosjekter kan gjennomføres.
Hva har det å si for den vanlige innbygger?	Det vil bli enklere og raskere å reise i Buskerudbyen, både med buss, tog, bil og sykkel.
Hva har det å si for næringslivet?	Det vil bli bedre framkommelighet på veiene for næringslivets transportere og bedre tilgjengelighet til tog og buss for ansatte og besøkende til virksomhetene. Dette vil gjøre det mer attraktivt for næringslivet å etablere seg i området.
Hvilket fremtidsbilde gir det?	Buskerudbypakke 2 vil bidra til å skape et byområde det er attraktivt både å bo, jobbe og drive næringsvirksomhet i. Buskerudbyen skal bli et enda mer populært område å bo og jobbe i for kommende generasjoner.