

Saksdokument til ATM-utvalgets møte nr 2 - 2015

Møtetid: Fredag 10. april 09:00 – 12:00 inkludert lunsj

Sted: Rådhuset, Drammen kommune, Drammen

Forslag til dagorden:

Sak 12/15 Referat fra sist møte

Sak 13/15 Orientering NTP - Analyse- og strategifasen

Innlegg fra Alberte Ruud, Vegdirektoratet

Sak 14/15 Buskerudbyens innspill til planfasen i NTP

Sak 15/15 Felles grunnlag bymiljøavtale / BBP2 for Buskerudbyen - videre arbeid

Sak 16/15 Organisering av Buskerudbysamarbeidet etter vedtatt BBP2

Sak 17/15 Lokalisering av Buskerudbysekretariatet

Sak 18/15 Årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2014

Sak 19/15 Status

Sak 20/15 Eventuelt

Vedlegg

1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 6. februar 2015
2. Nasjonal transportplan 2018-27 – Forslag til innspillsnotat til planfasen om byutfordringer fra Buskerudbysamarbeidet.
3. Arbeidsnotat 23.1.15 Buskerudbypakke 2 – bypakke/miljøavtale. Momenter for den videre prosess.
4. Drøftingsnotat-Organisering av Buskerudbysamarbeidet etter vedtak om Buskerudbypakke2

Separat vedlegg

1. Utfordringer for framtidens transportsystem - Hovedrapport fra analyse- og strategifasen. Nasjonal Transportplan 2018 – 2027.
2. Utkast til årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2014 (ettersendes)
3. Utredning "Nye næringsområder for arealkrevende næring i Buskerudbyen og nabokommuner" (ettersendes)

Buskerudbyen 20.03.2015

Tore Opdal Hansen
Leder av ATM-utvalget

Osmund Kaldheim
Leder adm. styringsgruppe

Sak 12/15 Referat fra møte nr. 1/15

Referat fra møte 6. februar 2015 følger som vedlegg 1.

Forslag til konklusjon: Referat godkjennes

Sak 13/15 Orienteringssak NTP - analyse- og strategifasen

Samferdselsdepartementet bestilte en rekke utredningsprosjekter i første fase av arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2027. Hovedrapporten fra denne fasen som er kalt analyse- og strategifasen, ble overlevert statsråden 25. februar 2015. Alberte Ruud fra Vegdirektoratet vil i møte orientere om innholdet i denne rapporten. Rapporten følger som separat vedlegg 1.

Sak 14/15 Buskerudbyens innspill til NTPs planfase

Hensikt med saken

Avklare arbeidet med felles innspill fra Buskerudbysamarbeidet (felles for de 5 kommunene og fylkeskommunen) til planfasen for byområdeutfordringer i transportetatenes forslag til nasjonal transportplan (NTP) 2018-27.

Prosess og muligheter for innspill til NTP 2018-27

På NTP sekretariatets regionale møte i Kristiansand 2.12.14 ble det opplyst om at innspill til NTP-arbeidet fra byområdene og fylkeskommunene også kan komme utenom den formelle høringsprosessen etter at transportetatenes forslag til NTP 2018-27 foreligger (februar 2016).

Hovedfaser i arbeidet med NTP:

1. Analyse- og strategifasen er nå ferdig i form av en sluttrapport fra transportetatene 25.02.15. Rapporten følger som separat vedlegg (se sak 13/15).

I midten av mars 2015 forelå også andre viktige rapporter:

- Riksvegutredningen 2015 med delutredninger for de nasjonale rutene f.eks. Rute 5a som bl.a. omfatter E134.
- Jernbanen mot 2050 – perspektiver for transport i byområder og mer gods på skinner.

Alle rapportene kan lastes ned fra [NTP-arbeidets hjemmeside](#).

❖ Felles innspill fra Buskerud fylkeskommune/Drammen/Buskerudbyen til analyse- og strategifasen ble presentert og oversendt NTP-sekretariatet i tilknytning til regionalt møte 2.12.14.(Notat 1.12.14)

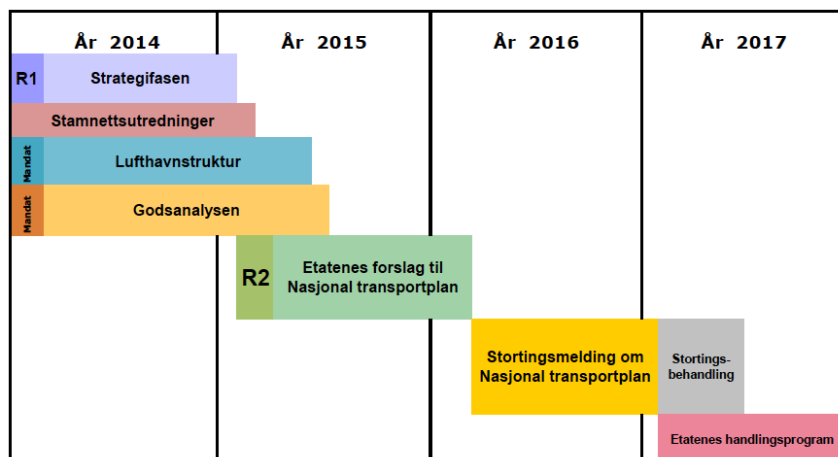
2. Planfasen (transportetatenes forslag til NTP 2018-27, planlagt ferdig februar 2016); dette arbeidet starter nå.

❖ Buskerud fylkeskommune og Drammen/Buskerudbyen er invitert til et regionalt NTP-møte i region sør ca 13.05.15.

- ❖ Buskerud fylkeskommune vil også gi innspill fra hele fylket til planfasen i NTP og inviterer i den sammenheng kommunene til et innspillseminar 24. april.

3. Politisk behandling av NTP 2018-27

- ❖ Etter at transportetatene har lagt fram sitt planforslag i februar 2016 vil SD sende dette på høring. Dette vil være siste mulighet for innspill fra Buskerudbyen / Buskerud fylkeskommune og andre til NTP 2018-27.
- ❖ Basert på transportetatens forslag og høringsuttalelser utarbeider regjeringen en Stortingsmelding Nasjonal transportplan 2018-27 som behandles i Stortinget våren 2017.



Figur: Hovedfaser i arbeidet med NTP 2018-27.

Grunnlag for felles innspill fra fylkeskommunen/kommunene til planfasen i NTP 2018-27

Utgangspunkt for innspill til NTPs planfase foreslås å være;

- [Omforent skisse til Buskerudbypakke 2](#) fra 23.juni 2014 (oversendt SD og politisk behandlet i fylkeskommunen og kommunene høsten 2014).
- *Buskerud fylkeskommune/Drammen kommune/Buskerudbyens felles innspill* til NTPs analyse- og strategifase. (Notat 01.12.14).
- *ATM-utvalgets beslutning 6.2.15* om at Buskerudbysamarbeidet skal innta en proaktiv rolle politisk og faglig når det gjelder videre arbeidet med Buskerudbypakke2.
- Innholdet i transportetatens hovedrapport fra analyse- og strategifasen for NTP 2018-27: *Utfordringer for framtidens transportsystem*. av 25.02.2015.

Forslag til felles innspill til planfasen for NTP 2018 - 2027 fra fylkeskommunen og Buskerudbykommunene

Det er utarbeidet forslag til et felles innspill i form av et notat som følger som vedlegg 2.

Her foreslås bla.: *Det gis støtte til hovedkonklusjonene i hovedrapporten fra analyse- og strategifasen om utfordringer for byområdene. Det er behov for økt innsats og smartere og mer helhetlig innsats i byområdene.*

Notatet inneholder forslag til tre typer innspill:

- **Generelle forventninger til planfasen i NTP 2018-27** med bakgrunn i de behov som vårt byområde har og behovet for at transportetatenes forslag til NTP blir et godt grunnlag for politiske prioriteringer gjennom NTP-behandlingen i Stortinget. Dette bla. gjennom å konkretisere mulige alternativer for kompliserte utfordringer.
- **Særlige utfordringer for byområdene i NTP 2018-27** basert på tidligere innspill til NTP av 01.12.2014. Dette for å tydeliggjøre tidligere innspill og hvordan disse ytterligere bør følges opp i planfasen.
- **Behov for statlige prosjekter og tiltak i NTP 2018-27 for Buskerudbyen** basert på omforent skisse til BBP2 av 23.06.2014. Dette for å tydeliggjøre de behov for tiltak i et helhetlig transportsystem (jernbane, veg, buss, sykkel, gange, knutepunkter og pendlerparkeringer) gjennom NTP. Det er også angitt hvilke tiltak som kan gjennomføres tidlig i 10årsperioden (dvs. første 4årsperiode 2018 – 2021)

Adm. styringsgruppe behandlet saken i møte 13.03.15 anbefalte etterfølgende konklusjon i ATM-utvalget

***Forslag til konklusjon:** Fylkeskommunen og Buskerudbykommunene gir et felles innspill til NTPs planfase og at dette presenteres i tilknytning til regionalt NTP-møte for planfasen i region sør.*

Sak 15/15 Felles grunnlag bymiljøavtale / BBP2 for Buskerudbyen - videre arbeid

Hensikt med saken

Gi tilslutning til videre arbeid med Buskerudbypakke2 / mulig bymiljøavtale. Oppfølging av ATM-utvalgets møte 06.02.15.

Bakgrunn

ATM-utvalget ga i sitt siste møte tilslutning til en proaktiv holdning til videre arbeid i påvente av regjeringens behandling av BBP2. Spørsmålet er hvordan en kan være proaktiv nå og hva dette skal innebære – både ut fra et faglig utgangspunkt og på politisk nivå?

Faglig utgangspunkt: I praksis kan dette bety at i den grad Statens vegvesen og Jernbaneverket deltar i videre arbeid, så kan ikke deres deltagelse i arbeidet gå lenger enn det statsetatene har mandat til nå.

Politisk: Det vil bli tatt kontakt med staten på politisk nivå. Vedlagte innspillsnotat som var grunnlag for saken i sist ATM-utvalgsmøte vil være underlag for politiske initiativ, vedlegg 3.

Regjeringsbehandling av Buskerudbypakke2 – forventninger fra Buskerudbyen

Når regjeringsbehandling av Buskerudbypakke2 foreligger vil det være konkretisert hvordan staten vil samarbeide med byområdet om byutvikling, transport og miljø. Regjeringsbehandlingen vil samtidig gi mandat til Statens vegvesen og Jernbaneverket for statens videre planlegging av BBP2.

Behandlingen i regjeringen vil skje som en helhetlig vurdering av KVV for BBP2 med høringsuttalelser og KS1 av BBP2. Det er ønskelig fra ATM-utvalget at regjeringsbehandling skjer så raskt som mulig.

Det har nå gått noe tid siden KVV med høringsuttalelser og KS1 forelå. Det er ønskelig at regjeringen tar kontakt / har dialog med Buskerudbyen på politisk nivå forut for regjeringens behandling og konklusjon om videre arbeid.

Videre er det Buskerudbysamarbeidets forventning til Regjeringens behandling at videre arbeid med Buskerudbypakke2 bygger på følgende:

- Hele transportsystemet i byområdet må ses i sammenheng; dvs jernbane/togtilbud, utvikling av stamveger og øvrig vegnett, infrastruktur for kollektivtransport (buss/superbuss/bybane på hjul), tilstrekkelig nivå på drift av kollektivtransport og med samordning av billettsystemer i hovedstadsområdet (Ruter og NSB), satsing på sykling, gåing, knutepunktsutvikling og pendlerparkeringer.
- Alle aktuelle finansieringskilder må inngå i bypakken, dvs bypakke som helhetlig bymiljøavtale med; bymiljømidler, belønningsmidler, statlige bevilgninger i NTP – også programområdemidler, trafikantbetaling / bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler og samarbeidsavtaler med private der det er aktuelt.
- Målkonflikter må anerkjennes og håndteres i den helhetlige bymiljøavtalen; målkonflikter – bl.a. ulike nasjonale mål, vil kunne oppstå i et byområde som Buskerudbyen der hele 4 stamveger er integrert i byområdet (E18, E134, Rv23 og Rv35) og særlig gjelder dette mål om framkommelighet og trafiksikkerhet på stamvegnettet kontra mål om nullvekst i personbiltrafikken for byområdet.
- Forhandlinger om innhold i bymiljøavtalen må være under politisk lederskap; dvs at faglige og politiske prosesser må kunne pågå parallelt / samordnet men der evt uenigheter på faglig nivå må finne sin avklaring på politisk nivå.
- Organisering og porteføljestyling i Buskerudbypakke 2; bygger på modell for Oslopakke 3 og der både lokale myndigheter og staten er likeverdig representert.

Ovennevnte vil være i tråd med de føringer som staten har gitt for utvikling av helhetlige bymiljøavtaler.

Bymiljøavtaler er under arbeid for de 4 største byområdene (Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger). Foreløpig status er at Trondheim og Oslo er oppgitt å ha kommet lengst. Trondheim og Oslo avventer nå forhandlingsmandat fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet for å slutføre forhandlingene. Statens vegvesen v/ vegdirektøren varslet høsten 2014 at invitasjon til et oppstartsmøte for en bymiljøavtale for Buskerudbyen ville komme før jul. Denne fremdriften er forskjøvet.

I Samferdselsdepartementets tildelingsbrev til Statens vegvesen etter vedtatt statsbudsjett 2015 heter det på side 5 under Transport i by – bymiljøavtaler bl.a. *“Det vil bli utarbeidet mandat for hver byregion det skal forhandles med. Statens vegvesen vil representere staten i forhandlingene om bymiljøavtaler. Etaten vil derfor være sentral i det videre arbeidet med implementeringen av ordningen. Forhandlinger med Oslo og Akershus kan komme i gang allerede vinteren 2015. også for Trondheim er det aktuelt med forhandlinger tidlig i 2015. Det vil raskt bli aktuelt med forhandlinger også i Bergen og Stavanger.*

Samferdselsdepartementet forutsetter at Statens vegvesen følger opp pågående prosesser i de andre aktuelle byene slik at forhandlinger kan starte opp raskest mulig. I tillegg til arbeid med helhetlige bymiljøavtaler må Statens vegvesen, der det er aktuelt, bistå byene med å utvikle bypakker når slike skal legges fram for Stortinget..”

Vurdering av videre arbeid

Tilrettelegging for gode prosesser er av felles interesse for staten og fylkeskommunen/kommunene. Utvikling av rammer og underlag for disse gode prosessene ansees hensiktsmessig.

Det foreslås at Buskerudbysamarbeidet, inntil regjeringsbehandling av Buskerudbypakke 2 foreligger, å arbeide videre med ajourføring av skisse til Buskerudbypakke 2 uten at innholdet i skissen endres.

Følgende tema kan være aktuelle for oppstart av mindre arbeider for å konkretisere / tydeliggjøre grunnlaget for drøftinger / samtaler med staten om BBP2 / bymiljøavtale:

- Generelt; kvalitetssikring / gjennomgang av ambisjonsnivå og evt faseinndeling av BBP2.
- Konsekvenser av nytt sykehus på Brakerøya må ivaretas; dette gjelder særlig tiltaksområdene; jernbane / tog, veg, infrastruktur buss, knutepunktsutvikling og pendlerparkering.
- Jernbane / togtilbud: Skissen til BBP2 må vurderes ajourført i samarbeid med JBV om bl.a. kostnader for togstalling og utvikling / opprusting av jernbanestasjoner i Buskerudbyen.
- Infrastruktur buss/superbuss/bybane på hjul: Mulighetsstudie for superbuss / bybane på hjul pågår, evt behov for ajourføring av aktuelle tiltak og kostnader for infrastruktur må klarlegges. Særlig er strekningen Lierstranda-Bragernes-Rosenkrantzgata aktuell for særskilte framkommelighetstiltak for buss. Også kostnader og finansieringsmuligheter for utvikling av Bragernes kollektivterminal bør kvalitetssikres.
- Drift buss/kollektivtransport: Alternative ambisjonsnivå for opptrapping av busstilbud og tilhørende kostnadsnivå kan vurderes. Videre bør det vurderes forsert fremdrift av kollektivsamarbeid med Ruter og NSB.
- Veg: Sykehuslokalisering på Brakerøya aktualiserer et helhetsgrep i planlegging av vegstrekningen Linnes-E18 inkl. planlegging av hensiktsmessig busstrase.
- Sykkel, gåing, knutepunktsutvikling og pendlerparkeringer: Konkretisere flere sekkeposter i skisse til BBP2 er aktuelt.

Andre tema;

- Prognosesamarbeid; Etablere konsistens i bruk av prognosisterte befolkningstall i analyser.

Saken ble behandlet i adm. styringsgruppe 13.03.2015 med forslag til videre behandling i ATM-utvalget.

Forslag til konklusjon: *Saken drøftet. Det gis tilslutning til videre arbeid i tråd med saken.*

Sak 16/15 Organisering av Buskerudbysamarbeidet etter vedtatt BBP2

Hensikt med saken

Starte drøfting og forberede eventuell tilpassing av Buskerudbysamarbeidets organisasjon til nye oppgaver når Buskerudbypakke2 er vedtatt.

Bakgrunn

ATM-utvalget ga i sitt møte 06.02.15 tilslutning til en proaktiv holdning til videre arbeid i påvente av regjeringens behandling av BBP2. Denne saken tar som utgangspunkt at det er hensiktsmessig å forberede partnerne og Buskerudbysamarbeidet på nye oppgaver tilknyttet en situasjon når Buskerudbypakke2 skal iverksettes. Med så mange partnere vurderes det som hensiktsmessig å starte disse drøftingene tidlig, for å tilrettelegge for en god prosess.

Med bakgrunn i at regjeringen ikke har behandlet KVVU og ikke gitt mandat til SVV (og JBV) for videre arbeid med BBP2, har ikke SVV og JBV grunnlag for sin involvering i angitte problemstillinger i saken.

Saksunderlag

Det er utarbeidet et drøftingsnotat som underlag for den videre dialog om organisering av Buskerudbysamarbeidet etter at vedtak om Buskerudbypakke2 foreligger, se vedlegg 3. Her er bl.a. angitt forslag til rammebetingelser, mulige nye oppgaver og sentrale problemstillinger for drøfting.

Administrativ styringsgruppe behandlet saken i møte 13.03. og anbefalte videre behandling i ATM-utvalget.

***Forslag til konklusjon:** Saken drøftet*

Sak 17/15 Lokalisering av Buskerudbysekretariatet

Hensikt

Avklare grunnlag for eventuell flytting av sekretariatet

Bakgrunn

Sekretariatet er i dag lokalisert i leide lokaler i rådhuset i Hokksund. Leieavtale gjelder for et år av gangen, med 4 mnd. oppsigelsestid. Lokalene og lokaliseringen fungerer i dag godt.

ATM-utvalget har gitt føringer om at samarbeidet skal være proaktive i forhold til bymiljøavtale for Buskerudbyen og videre arbeid med Buskerudbypakke2. En Buskerudbypakke2 og en bymiljøavtale inklusiv forarbeider, forventes å kreve økt samarbeid mellom Statens vegvesen og sekretariatet.

Vurdering

Adm. styringsgruppe drøftet saken i møte 13.03.15. og anbefaler at et konkret forslag til flytting av sekretariatet med mål om samlokalisering med Statens vegvesen utarbeides. Følgende ansees som aktuelle alternativer: samlokalisert med SVV (leie av lokaler) eller leie av egne lokaler i kort gangavstand fra SVV (med avtale om bruk av møterom mv. hos SVV).

Forslag til konklusjon

Prosjekttsjef i samråd med leder av administrativ styringsgruppe beslutter ny lokalisering av sekretariatet i tråd med saken.

Sak 18/15 Årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2014

Hensikt med saken

Godkjenne forslag til årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2014

Årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2014

Utkast til årsrapport (fullstendig tekst og 95 % layout) ettersendes før påske.

Årsrapporten skal gi "eierne" av Buskerudbysamarbeidet en samlet oversikt over aktivitet, resultater og økonomi. Årsrapporten er et viktig verktøy for å vise at Buskerudbysamarbeidet har gitt synlige resultater, og at samarbeidet er et viktig virkemiddel for en attraktiv og bærekraftig utvikling. Behandling av årsrapporten er også en anledning til å få tilbakemelding på Buskerudbysamarbeidet fra partnernes styringsorganer.

Det legges til grunn at alle partnerne sørger for egnet behandling av årsrapporten i politiske organer og for statsetatene i egnede ledergrupper og en god distribusjon av rapporten internt. Adm. styringsgruppe ba i møte 13. mars om at det utarbeides forslag til en felles orienteringssak om årsrapporten til kommunene og fylkeskommunen.

Årsrapporten distribueres elektronisk, publiseres på partnernes hjemmesider og trykkes i 300 eksemplarer hvorav 15 eksemplarer deles ut til hver partner og utdeling skjer ellers i relevante sammenhenger.

Forslag til konklusjon: Årsrapport 2014 godkjennes.

Sak 19/15 Status

ATM-rådsmøte våren 2015

ATM-utvalget vedtok i møte 6. februar at det legges opp til ATM-rådsmøte, fortrinnsvis i slutten av mars og med invitasjon til Samferdselsminister der tidspunkt tilpasses ham. Samferdselsministerens kontor har gitt tilbakemelding om at Samferdselsministeren ikke har anledning til å delta på møte nå. Beslutning om evt. ATM-rådsmøte i mai/juni 2015 tas av ATM-utvalget i møte 10.april.

Overgangsordning for kommunikasjonsarbeidet

Prosjektleder kommunikasjon Anne Marte Lind sluttet i midten av mars. Stillingen er lyst ut og det pågår en tilsettingsprosess. I overgangsperioden er Godt Sagt as trukket sterkere inn for å bistå med kommunikasjonsoppgavene. Hans Arne Odde, Godt Sagt, er fungerende prosjektleder kommunikasjon i sekretariatet.

Kunnskap om Buskerudbysamarbeidet til folkevalgte

Adm. styringsgruppe har besluttet oppstart av et arbeid med å lage en "informasjonspakke"

om Buskerudbysamarbeidet som kommunene og fylkeskommunen kan bruke i folkevalgtopplæringen etter valget i september 2015.

Det er foreslått av adm. styringsgruppe å tilby en orientering om Buskerudbysamarbeidet til ordfører kandidatene i kommunene og fylkeskommunen før sommerferien, og der den respektive rådmann, prosjektsjef og leder av adm. styringsgruppe deltar.

Tiltak kommunikasjon - kampanjer i 2015

I tråd med kommunikasjonsplanen og tiltaksplan 2014 og 2015, Buskerudbypakke 1 del 2, skal det gjennomføres kampanjer. Det er startet arbeid med to kampanjer for gjennomføring i 2015.

1. Vårkampanje: "Gjør det" kampanje med sykkel som tema.

Adm. styringsgruppe ga i møte 13.03. tilslutning til opplegg for gjennomføring av en sykkelkampanje våren 2015 i form av gjenbruk av konseptet "Gjør det", med sykkel som tema. "Gjør det" ble utformet for høstkampanjen 2014 og med godt resultat. Her var hensikten å få flere til å reise kollektivt. Målet nå er å få flere til å velge sykkel til jobb og studiested (studenter). Målgruppe 20 – 67 år. Hensikten er også å støtte opp om og forsterke Sykkel til jobben aksjonen som bedriftsidretten har ansvar for og hvor Buskerudbysamarbeidet betaler en pakkepris for alle deltakere i Buskerudbyområdet. Sykkel til jobben aksjon vil ha startdato 21. april. Det vises til e-post til ordførerne 16. mars med foreløpig konsept.

Opplegget for kampanjen vil presenteres i ATM-utvalgets møte 10.04.

2. Høstkampanje: Kunnskap om Buskerudbyen (Myte-TV eller skup-TV)

Hensikt: Øke kunnskapen om BB og vise at BB har gjennomført en rekke tiltak som bidrar til raskere reiser og bedre miljø. Målgruppe for kampanjen er innbyggerne i Buskerudbykommunene, spesielt de yngre. Foreslått tidspunkt for gjennomføring: Start ca. 25.9., kampanjeperiode 2-3 uker.

Konseptet presenteres i ATM-utvalgets møte 10.4 og endelig innhold i kampanjen vedtas i ATM-utvalgets møte 12.6.

Orienteringssak BBP1 handlingsplan med tiltaksplan 2014 og 2015

Adm. styringsgruppe anbefalte i 13.3 at det utarbeides en felles orienteringssak til by-/kommunestyret og fylkestinget om BBP1 handlingsplan med tiltaksplan 2014 og 2015. I denne orienteres det også om hvordan de politiske prosessene med BBP1 handlingsplan framover vil være;

- ATM-utvalget behandler forslag til revidert handlingsplan i møte 12.6.
- Forslag til revidert handlingsplan sendes deretter kommunene/fylkeskommunen til høring høsten 2015
- ATM-utvalget vedtar ny handlingsplan og tiltaksplan 2016 i januar 2016.

Forslag til felles orienteringssak sendes til kommunene og fylkeskommunen før påske.

På administrativt nivå gjennomføres dialogmøter mellom sekretariatet og alle partnerne, planlagt til uke 16 og 17, for gjennomgang av status tiltaksplan 2014 og 2015 som grunnlag

for å sikre framdrift og porteføljestyling, samtidig som det administrativt gis innspill på revidering av handlingsplanen.

Knutepunktsutvikling Mjøndalen og Hokksund

Mulighetsstudien for Mjøndalen er ferdigstilt og arbeidet går nå over i reguleringsplanfase avgrenset til det areal Jernbaneverket må ha med for å planlegge stasjonsområdet.

Tilgrensende arealer må håndteres i egne sentrumsplan / reguleringsprosesser.

Mulighetsstudien for Hokksund pågår fortsatt. Arbeidet forventes å kunne ferdigstilles ca 1. april. Intensjonen er at Jernbaneverket da starter reguleringsprosess tilsvarende som for Mjøndalen og at dette arbeidet kan pågå parallelt med kommunens sentrumsplanarbeid / andre reguleringsplanprosesser i sentrum.

Trafikkstrømsundersøkelse Buskerudbyen

Tirsdag 21. april vil det i utvalgte punkter i vegnettet i Buskerudbyen bli gjennomført en trafikkstrømundersøkelse hvor bilister blir stoppet og spurt om sine reisevaner. Hensikten er å skaffe et godt faglig kunnskapsgrunnlag for nødvendige transportanalyser. Statens vegvesen er ansvarlig for undersøkelsen. Det vil bli informert i media i forkant og under gjennomføringen.

Nye Bragernes kollektivknutepunkt

I vedtatt Handlingsplan 2014-2017 for belønningsmidlene er det avsatt tilskudd på 35 mill. kr samlet for tiltakene 2.2.3/2.2.4 Planlegging- og gjennomføringsmidler for Bragernes bussterminal forberedelse BBP2. Tiltaket er avgjørende for å få realisert et styrket kollektivtilbud som del av BBP2. Fase 1 av tiltaket har kostnadsanslag på ca 75 mill. kr. Det må jobbes videre med full-finansiering av fase 1 og fullføring av hele tiltaket.

Drammen bystyre vedtok i juni 2013 en prinsipløsning for kollektivknutepunkt på Bragernes der en tar i bruk gatene rundt kvartalet Bragernes torg – Øvre Strandgate – St. Olavs gate – Øvre Storgate for busstrafikk/stoppesteder. Slik oppnås styrket kapasitet for å avvikle busstrafikk. På basis av valgt løsning har Drammen kommune utarbeidet et forprosjekt, med kostnadsanslag og forslag til faseinndeling.



Foreløpige kostnadsanslag fra forprosjektet:

Fase / anlegg	Kostnad mill. kr	Akkumulert kostnad, mill. kr
Fase 1: Øvre Strandgate fra St. Olavs gate til Bragernes torg. Brygge i elva med g/s, bussholdeplasser, venteareal, leskur mm	65,0	65,0
Fase 1-2 : St. Olavs gate	4,0	69,0
Fase 2: Øvre Storgate. Bussholdeplasser, leskur mm	2,3	71,0
Fase 3: Bragernes torg. Bussholdeplasser, leskur, etablering av vente-vrimle- og gang-areal.	47,0	118,0
Fase 4: Øvre Strandgate, ekspressbuss. Bussholdeplasser, venteareal, leskur	70,0	188,0

Det tas forbehold om at prisanslagene ligger på forprosjektnivå. Fase 1 er under detaljprosjektering, og et mer presist prisanslag vil foreligge i april.

Så langt er følgende finansieringskilder identifisert (inkluderer planlegging):

- Drammen kommune, økonomiplan 2015-18: 10 mill.kr i 2015-16
- Buskerudbypakke1/belønningsordningen 2014-17 (jfr. vedtatt handlingsplan i ATM-utvalget 6.2.15) med 2 mill.kr til planlegging og 33 mill.kr til bygging i 2015-17.

Totalt sett utgjør dette 45 mill.kr. Ved økning i kollektivtilbudet på 50-60 %, som anskueliggjort i forslag til Buskerudbypakke2, antas det å være viktigst for utviklingskapasiteten at fase 1, 1-2 og 2 er på plass. Det gir et behov for tilleggsfinansiering på anslagsvis 26 mill.kr for en slik etappeløsning. Mulige kilder for restfinansiering:

- Økt kommunalt tilskudd
- Fylkeskommunalt tilskudd for tilrettelegging for kollektivtransport
- Omprioritere belønningsmidler fra andre prosjekter til kollektivknutepunkt Bragernes torg (ved rullering av HP 2014-17)
- Eventuelle Bymiljøavtalemidler
- Forskottering som tilbakebetales med midler fra Buskerudbypakke2

Adm. styringsgruppe behandlet saken i møte 13.03.15. Drammen kommune jobber nå videre med prosjektet i samarbeid med Buskerud fylkeskommune, Statens Vegvesen og Brakar. I det videre arbeidet legges følgende til grunn:

1. Fase 1, 1-2 og 2 anbefales bygget, men det må ses nærmere på løsning for fundamentering i elva og kvalitetssikre kostnadsanslagene.
2. Fase 3 vurderes å utsettes og bygges ut i faser (3a/3b) og kostnadsanslag kvalitets-sikres. Det bør også klargjøres hvilke kostnadselementer som naturlig hører til som en del av byutviklingstiltak og hva som er mer direkte knyttet til transportfunksjonen for kollektivterminalen.
3. Det er usikkert om fase 4 bør bygges eller bør etableres et annet sted med lavere kostnader. Fase 4 foreslås utsatt til BBP2.

Buskerudbypakke1 årsrapportering for 2014 - supplerende rapportering vegtrafikk

Buskerudbysamarbeidet har overfor Samferdselsdepartementet foreslått et opplegg for årlig rapportering på trafikkområdet. Opplegget er behandlet i Buskerudbyens organer og ble

fastsatt av ATM-utvalget i møtet 6. februar 2015. Når det gjelder vegtrafikk ble det bestemt at Buskerudbyen skal rapportere både om byindeks og utvikling i et utvalg tellepunkter sentralt i byområdet. Ved også å følge utviklingen i et strategisk utvalg av trafikkregistreringspunkt sentralt i byområdet vil man kunne få en supplerende informasjon i tillegg til byindeks for vurdering av måloppnåelse og forståelse av trafikkutviklingen.

Det jobbes med hvordan videre arbeid med det faglige grunnlaget skal organiseres og følges opp gjennom en arbeidsgruppe med representanter fra partnerne der Statens vegvesen vil ha en sentral rolle.

Adm. styringsgruppe ga i møte 13.03 tilslutning til at supplerende rapportering om vegtrafikk til Samferdselsdepartementet for 2014, avgrenses til å redegjøre for hvordan dette blir håndtert årlig fremover. Det er behov for mer tid til å få bearbeidet og analysert tallene for 2014 på en faglig og grundig måte. Rapportering til SD om dette vil skje om kort tid.

Utredning "Nye næringsområder for arealkrevende næring i Buskerudbyen og nabokommuner"

Det er gjennomført et utredningsarbeid om "Nye næringsarealer for plasskrevende virksomhet – et felles kunnskapsgrunnlag". Utredningen er gjennomført av Civitas AS og Sitma AS for Buskerudbysamarbeidet ved prosjektsjefen. Rapporten følger som separat vedlegg (ettesendes). Utredningsarbeidet er forankret i handlingsprogrammet i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. I arbeidet med den regionale areal- og transportplanen ble det identifisert mangel på næringsarealer for areal- og transportintensive virksomheter i Buskerudbyen. Det ble derfor fastsatt i planens handlingsprogram at *"det skal etableres et felles prosjekt som oppfølgende aktivitet til denne plan, og med formål å identifisere nye næringsområder"*.

Studien har et regionalt perspektiv og er geografisk avgrenset til de 5 kommunene i Buskerudbyen (Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier) og i tillegg Røyken, Hurum, Svelvik og Sande. Holmestrand kommune ble inkludert underveis i utredningsarbeidet. Utarbeidet rapport er ikke en plan, men felles kunnskapsgrunnlag i form av en kartlegging av eksisterende næringsområder og en studie av potensielt nye områder som i fremtiden kan bli nye næringsområder forutsatt at det først gjennomføres planprosesser etter plan- og bygningsloven. Det fremgår av utredningen at det er krevende å finne arealer for nye næringsområder som ikke er i konflikt med andre arealinteresser eller som har egnet tilgang til infrastruktur. Det er likevel identifisert muligheter for nye næringsarealer i regionen.

Et viktig formål med utredningsarbeidet har vært å etablere et felles kunnskapsgrunnlag. En bredt sammensatt referansegruppe med representanter fra kommunene, fylkeskommunen i Buskerud og Vestfold, Fylkesmannen i Buskerud og Vestfold, Statens vegvesen, Kystverket, Jernbaneverket, Kystverket, NHO Buskerud, Drammen Næringslivsforening og Kongsberg Næringsforum, har derfor fulgt utredningsarbeidet. Vurderingene som er gjort står for konsulentens regning.

Både fagrådet og referansegruppa anbefaler at utredningsrapporten følges opp med en felles markedsanalyse av de aktuelle næringsarealene som nå er kartlagt. Det vil da foreligge et felles kunnskapsgrunnlag om markedsvurderinger på regionalt nivå. Markedsvurderinger vil være viktig kunnskap mht. å vurdere hvilke av de kartlagte

næringsområdene det er mest aktuelt å vurdere tatt inn i formelle planprosesser. Kostnadsramme for markedsundersøkelse kr. 250.000,-. Finansiering skjer gjennom utredningsmidler avsatt i tiltaksplan 2014. Adm. styringsgruppe ga i møte 13. mars tilslutning til at det iverksettes en oppfølgende studie med markedsvurdering av de aktuelle næringsområdene som er omtalt i rapporten og at det utarbeides en pressemelding om rapporten i samarbeid med næringslivet. Når markedsvurderingen er gjennomført vil det også være aktuelt å arrangere et formidlingsseminar. Rapporten og pressemelding sendes ut mandag 23. mars.

Avslutning prosjektregnskap belønningsmidler 2010-13

Alle tiltak som er tildelt belønningsmidler fra Buskerudbypakke 1 (BBP1), del 1 for 2010-13 er slutfakturert. BBP1 Del 1 kan dermed formelt sett slutføres, økonomisk. Det endelige prosjektregnskapet er i tråd med innholdet i rapporten som ble oversendt SD 09.02.2015 Som en del av ATM-utvalgets vedtak 06.02.2015 om handlingsplan 2014-17 ble det vedtatt å overføre kr 301112,- fra BBP1 Del 1 til BBP1 Del 2. Basert på det endelige prosjektregnskapet gjøres en mindre justering i beløpet som skal overføres.

Prosjektjefen har gjennomført en "nulling" (omdisponering av mindre beløp) ifm sluttoppgjøret der alle restmidler er nullet mot hverandre. Det gir et netto overforbruk på 29 085 kr. Overfor-bruket dekkes inn med 36 118 kr som ved en inkurie har stått udisponert siden omdisponeringen som ble gjort i juni 2014. Det gir en netto rest i Prosjektregnskapet på 7 033 kr ift. de tildelte 284,9 mill. kr.

Det er Buskerud fylkeskommune som formelt sett, på vegne av de fem kommunene og fylkeskommunen, fører offisielt regnskap i BFKs regnskapssystem. I perioden 2010 til 2014 har det akkumulert et mindre avvik mellom BFKs offisielle regnskap for BBP1 Del 1 og Buskerudbysamarbeidets Prosjektregnskap (for løpende oppfølging av alle prosjekter/tildelinger). Det gjenstår 6 730 kr mindre i det offisielle regnskapet enn i Prosjektregnskapssystemet. Avviket kan skyldes ulike årsaker som f. eks purregebyr, tastefeil, MVA etc. Avviket anses som meget lite, sammenliknet med den summen av utbetalingen på 284,9 mill. kr som har blitt gjennomført i perioden. Endelig rest som kan overføres til BBP1 Del2 blir følgende:

Netto rest i Prosjektregnskapet	7 033 kr
Differanse	-6 730 kr
Endelig rest	303 kr

Buskerudbyens offisielle regnskap blir revidert etter normale rutiner for revidering av hele BFKs regnskap.

Adm. styringsgruppe vedtok i sak 62/14 å overføre 301 112 kr til BBP1 Del 2. I tillegg overføres den endelige resten på 303 kr, til sammen **301 415 kr**. Samlet disponerer BBP1 Del 2 da 308 601 415 kr, som er summen av tildeling fra SD på 308 300 000 kr og overføring fra BBP1 Del 1 på 301 415 kr. Tiltaksplanen som ble vedtatt av ATM-utvalget har disponert total 76 600 000 kr for 2014, herav 300 000 kr som er overføringen fra Del 1. Kr 1 415 står foreløpig udisponert, men blir disponert ved første omdisponering.

Gjennom belønningsordningen har BBP1, del 1 fått overført til sammen 280 mill kr fra SD. I tillegg ble det overført 4,9 mill kr i belønningsmidler fra BFK til BBP1 Del 1, som var udisponert fra 2008 og 2009. Samlet har det i BBP1 Del 1 har vært tilgjengelig 284,9 mill kr i

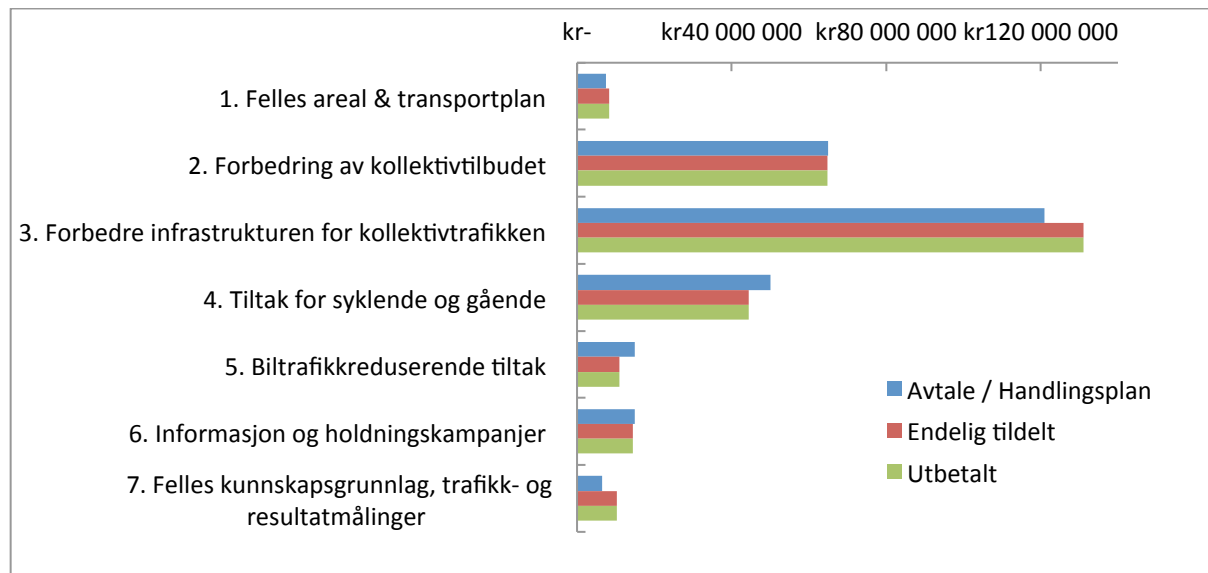
belønningsmidler. Avtalen med SD definerte hvordan de 280 mill kr skal fordeles mellom de syv tiltaksområdene.

Gjennom perioden har omdisponeringer blitt foretatt. Omdisponeringene har vært nødvendige av flere årsaker slik som:

- Innarbeide midlene fra 2008 og 2009.
- Tiltak har blitt ferdigstilt med mindreforbruk og restmidlene har blitt trukket inn
- Tiltak har ikke blitt gjennomført, og midlene har blitt trukket inn
- Omdisponering for å oppnå større effekt innenfor avtaleperioden

Alle omdisponeringer er vedtatt i adm. styringsgruppe, eller av leder for adm. styringsgruppe og prosjektsjefen etter fullmakt.

Figuren nedenfor viser hvordan belønningsmidlene har blitt fordelt iht avtale/handlingsplan og senere gjennom endelig tildeling, fordelt på tiltaksområder. Som figuren viser er det små forskjeller mellom den opprinnelige avtalen/handlingsplanen og den endelige tildelingen.



Sak 25/15 Eventuelt

Vedlegg 1

Møtereferat ATM-utvalget Møte nr. 1/15 - 06.02.2015	
Tilstede	ATM-utvalget: Tore Opdal Hansen, ordfører, Drammen kommune (leder) Vidar Lande, ordfører, Kongsberg kommune (nestleder) Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører, Øvre Eiker kommune Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Helene Justad, ordfører, Lier kommune Hans Jan Håkonsen, avdelingsdirektør Buskerud, Statens Vegvesen Region sør Fra administrativ styringsgruppe: Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune Morten Lauvbu, rådmann, Øvre Eiker kommune Hans Petter Christensen, rådmann, Lier Kommune Wenche Grinderud, rådmann, Kongsberg kommune Bengt Nystrøm, rådmann, Nedre Eiker kommune Gro R. Solberg, samferdselssjef, Buskerud fylkeskommune Fra sekretariatet: Tore Askim, prosjektsjef, Anne Marte Lind, prosjektleder kommunikasjon Tor Atle Odberg, samferdselsrådgiver Gun Kjenseth, prosjektleder by-/og stedsutvikling
Forfall	Morten Eriksrød, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune Helen Bjørnøy, fylkesmann i Buskerud Sjur Helseth, regiondirektør, Strategi og samfunn øst, Jernbaneverket Kjell Inge Davik, vegsjef, Statens vegvesen Region sør
Møtested	Haugstad, Lierbyen

Innkalling og dagsorden godkjent.

Ordfører Vidar Lande påpekte manglende deltakelse fra Jernbaneverket i ATM-utvalgsmøtene.

Sak 01/15 Referat fra sist møte

Konklusjon: Referatet godkjent

Sak 02/15 Handlingsplan Buskerudbypakke1 2014-17 med tiltaksplan 2014 og 2015

Det ble spurt om Reis Smart og hvilke tiltak som kommer inn under denne kategorien tiltak. Prosjektsjefen svarte at det er under utarbeidelse en strategi som vil komme til behandling i

ATM-utvalget i juni.

To tog i timen er viktig for Øvre Eiker.

Lier var opptatt av bedre korrespondanse fra Lierbyen til Lier stasjon med en mulig matebuss.

Det styrkede busstilbudet fortsetter i 2015, samt at det foreslås ytterligere styrking i 2016. I tillegg vil det bli vurdert andre tilpasninger innenfor de ordinære midlene fylkeskommunen har til busstdrift i perioden.

Nedre Eiker tok opp situasjonen på Mjøndalsbrua og at det haster med å få iverksatt signalprioritering av bussen. Det er avgjørende å finne en omforent løsning. Dersom Nedre Eiker kommune, fylkeskommunen og Statens Vegvesen kommer fram til en løsning kan det være mulighet for å få gjennomført tiltaket hvor midler kan prioriteres gjennom porteføljestyring/omdisponering.

ATM-utvalget var opptatt av at det blir gode prosesser videre med rullering av handlingsplanen i by-/kommunestyre og fylkesting til høsten før behandling av tiltaksplan for 2016.

Vidar Lande viste til at Kongsberg kommunestyre skal behandle sak om avtale om belønningsmidler i møte 11. februar og bad om at følgende ble protokollert; *“Jeg slutter meg til innstillingen, men tar forbehold om behandling og vedtak i Kongsberg kommunestyre 11. Feb. 2015”*.

Konklusjon:

1. *Handlingsplan Buskerudbypakke1 2014-17 vedtas.*
2. *ATM-utvalgets delegasjonsvedtak i møte 10.06.2010 videreføres: Administrativ styringsgruppe gis fullmakt til justering av midlene innenfor vedtatte rammer i tiltaksplanen. Ved behov delegeres denne fullmakten videre til prosjektsjef i samråd med leder av adm. styringsgruppe.*
3. *Tiltaksplan 2014 vedtas med tildeling slik det fremgår under:*
 - Tiltak 1.1.1 Videreføring av styrket busstilbud fra 30.juni 2014 til 31.12.2014 kr 5 500 000
 - Tiltak 1.2.1 Sanntidsinformasjon (SIS) kr 1 000 000
 - Tiltak 1.2.2 Nytt billettsystem for raskere og mer kundevennlig billettering kr 3 500 000
 - Tiltak 1.2.4 Bedre trafikantinformasjon (TID) kr 3 000 000
 - Tiltak 2.1.2 Kollektivprioritering Fylkeshuset-Bragernes torg - krysset Vinjesgate x Haugesgate kr 5 200 000
 - Tiltak 2.1.4 Bru over Lågen Withsgt-Kongsberg bruk . Planlegging av forsterket busskjøring kr 400 000
 - Tiltak 2.2.1 Utbedring av kollektivtraseer, knutepunkter og holdeplasser i Buskerudbyen - planlegging kr 500 000
 - Tiltak 2.2.2 Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på eksisterende knutepunkter / bussterminaler og oppgradering av eksisterende/ etablering av nye holdeplasser. Gjennomføring. Kr 5 000 000

Tiltak 2.2.3 Planleggingsmidler Bragernes bussterminal med forberedelser til BBP2 kr 2 000 000

Tiltak 2.2.5 Knutepunktutvikling for Hokksund og Mjøndalen stasjon kr 600 000

Tiltak 2.2.6 Forprosjekt for nytt kollektivknutepunkt Lierstranda kr 125 000

Tiltak 2.3.2 Utvidet pendlerparkering Heiatoppen (L11) Fv16/E18. Planlegging, prosjektering og gjennomføring. kr 500 000

Tiltak 2.3.3 Pendlerparkering Lyngås kr 1 275 000

Tiltak 2.3.4 Pendlerparkering Lerberg kr 4 000 000

Tiltak 2.3.5 Utvidet pendlerparkering Langebru kr 2 000 000

Tiltak 2.3.7 Planleggingsmidler for pendlerparkering i NEK kr 200 000

Tiltak 2.3.9 Prosjekteringsmidler for pendlerparkeringer i Drammen kr 200 000

Tiltak 2.3.11 Planlegging og oppfølging av felles pendlingsparkeringsstrategi kr 500 000

Tiltak 3.1.1 Kongsberg - Sykkelfelt ved utbygging av Baneveien Nord kr 10 000 000

Tiltak 3.1.2 Drammen - Sykkelparkeringer ved bussholdeplasser i sentrum kr 500 000

Tiltak 3.1.3 Øvre Eiker - Tilrettelegging for syklende og gående kryss Drammensvegen – Støperigt. kr 1 000 000

Tiltak 3.1.5 Nedre Eiker - Oppgradering gang/sykkelveg forbi busstopp FV 56 kr 250 000

Tiltak 3.1.6 Nedre Eiker – Oppgradering gang/sykkelveg ved bussholdeplass Fv 56 ved Skogen kiosk kr 300 000

Tiltak 3.1.7 Kongsberg – servicestasjoner, informasjonstavler og parkering i sentrum kr 1 500 000

Tiltak 3.1.9 Nedre Eiker oppsetting av sykkelstativ i sentrum kr 100 000

Tiltak 3.2.1 Nedre Eiker gang- og sykkelveg Vinnes kr 300 000

Tiltak 3.2.2 Drammen sykkelfelt med fortau C.O. Lundsgt kr 4 000 000

Tiltak 3.3.1 Lier - Kryss Linnestranda – Gilhusveien kr 100 000

Tiltak 3.3.2 Lier - G/S langs Terminalen kr 2 500 000

Tiltak 3.3.3 Lier - Kryss – Terminalen – Standbrua kr 100 000

Tiltak 3.3.4 Lier - gang-/sykkelveg Brusgaarsvei kr 1 000 000

Tiltak 3.3.5 Lier - Sykkelvei på gammel jernbanetrase etappe 1 forbi ridesenter kr 500 000

Tiltak 3.3.7 Øvre Eiker gang og sykkelveg langs Drammensveien asfaltering og kryss kr 1 500 000

Tiltak 3.3.9 Øvre Eiker Fv283- gang- og sykkelveg Klommestein – Horgen kr 5 000 000

Tiltak 3.4.2 Pilot drift/vedlikehold sykkel kr 1 000 000

Tiltak 3.4.7 Kongsberg Oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjoner 1 000 000

Tiltak 3.4.9 Nedre Eiker oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene kr 500 000

Tiltak 4.1.1 Drammen: Videreutvikling av publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering kr 500 000

Tiltak 4.1.2 Kongsberg: Iverksetting av helhetlig parkeringsplan med publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering kr 1 000 000

Tiltak 4.1.3 Hokksund: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum kr 200 000

Tiltak 4.1.4 Mjøndalen: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum kr 200 000

Tiltak 4.2.1 ReisSmart! Bidra til effektive og miljø-vennlige reisevalg for næringslivet kr 100 000

Tiltak 4.2.2 Feie for egen dør: Tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for partnerne kr 100 000

Tiltak 5.1 Felles indikatorsystem for måloppnåelse kr 300 000

Tiltak 5.3 Prosjekt nye næringsområder for arealkrevende virksomheter kr 500 000

Tiltak 5.4 Utarbeide lokale gåstrategier kr 200 000
Tiltak 6.1 Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1 kr 1 000 000
Tiltak 6.2.2 Utredning BBP2 kr 500 000
Tiltak 7.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering kr 1 000 000
Tiltak 7.3 Kampanjer kr 1 000 000
Tiltak 7.5 Internkommunikasjon og profilering kr 250 000

4. Tiltaksplan 2015 vedtas med tildeling slik det fremgår under. Vedtaket forutsetter at belønningsavtalens beløp på 75 mill for 2015 vil bli utbetalt fra SD i sin helhet.

Tiltak 1.1.1 Videreføring av styrket busstilbud i hele 2015 kr 14 600 000
Tiltak 1.2.1 Sanntidsinformasjon (SIS) kr 3 000 000
Tiltak 1.2.2 Nytt billettsystem for raskere og mer kundevennlig billettering kr 2 500 000
Tiltak 1.2.4 Bedre trafikantinformasjon (TID) kr 2 500 000
Tiltak 1.2.5 Detaljplanlegging av busstilbud for ny satsing i BBP2 kr 500 000
Tiltak 2.1.1 Fremkommelighetstiltak med kollektivprioritering i Tollbugata ved Rundtomkrysset kr 1 500 000
Tiltak 2.1.2 Kollektivprioritering Fylkeshuset-Bragernes torg - krysset Vinjesgate x Haugesgate kr 2 100 000
Tiltak 2.2.2 Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på eksisterende knutepunkter / bussterminaler og oppgradering av eksisterende/ etablering av nye holdeplasser. Gjennomføring. kr 11 600 000
Tiltak 2.2.4 Fase 1 Bragernes bussterminal (D6) med forberedelser til BBP2. Gjennomføring. kr 12 350 000
Tiltak 2.2.7 Planlegging av infrastruktureltiltak buss for BBP2 kr 500 000
Tiltak 2.2.8 Planlegging av bussprioritering Mjøndalsbrua kr 125 000
Tiltak 2.3.3 Pendlerparkering Lyngås kr 725 000
Tiltak 2.3.6 Mulighetsstudie for pendlerparkering ved Kjellstad v/E18 kr 100 000
Tiltak 2.3.10 Pendlerparkering Konnerud og Tangen/ Åskollen (D18). Gjennomføring. kr 2 000 000
Tiltak 3.1.2 Drammen - Sykkelparkeringer ved bussholdeplasser i sentrum kr 1 000 000
Tiltak 3.2.2 Drammen sykkelfelt med fortau C.O. Lundsgt kr 5 000 000
Tiltak 3.3.6 Lier - Sykkelvei på gammel jernbanetrase. Etappe 2. kr 500 000
Tiltak 3.3.8 Nedre Eiker Fv 28 fra jernbane til Ytterkollen gang- og sykkelveg (del av etappe 3) kr 1 000 000
Tiltak 3.4.1 Koordinering og samordning av sykkelsatsing i Buskerudbyen kr 1 000 000
Tiltak 3.4.3 Kampanjer og annen tilrettelegging kr 500 000
Tiltak 3.4.4 Planlegging regionalt sykkelnett/regional sykkelplan kr 500 000
Tiltak 3.4.5 Sykkelregnskap kr 300 000
Tiltak 3.4.6 Fotografering av hovednett sykkel i alle fem kommuner kr 200 000
Tiltak 3.4.7 Kongsberg Oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjoner kr 1 000 000
Tiltak 3.4.8 Øvre Eiker Oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene kr 500 000
Tiltak 3.4.10 Lier Oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene kr 500 000
Tiltak 3.4.11 Drammen oppgradering/større tiltak kr 500 000
Tiltak 3.4.12 Sykle til jobben kr 150 000
Tiltak 3.4.13 Aktiv på skoleveien kr 200 000

Tiltak 4.1.1 Drammen: Videreutvikling av publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering kr 500 000

Tiltak 4.1.2 Kongsberg: Iverksetting av helhetlig parkeringsplan med publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering kr 500 000

Tiltak 4.1.3 Hokksund: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum kr 200 000

Tiltak 4.1.4 Mjøndalen: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum kr 200 000

Tiltak 4.2.1 ReisSmart! Bidra til effektive og miljø-vennlige reisevalg for næringslivet kr 500 000

Tiltak 4.2.2 Feie for egen dør: Tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for partnerne kr 500 000

Tiltak 5.2 Kunnskapsgrunnlag, oppfølging og revidering av areal- og transportplanen kr 500 000

Tiltak 5.4 Utarbeide lokale gåstrategier kr 100 000

Tiltak 6.1 Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1 kr 1 000 000

Tiltak 6.2.1 Evaluering kr 250 000

Tiltak 6.2.2 Utredning BBP2 kr 500 000

Tiltak 6.2.3 Forstudie – framtidige samferdselsløsninger inkl E134 og utviklingsmuligheter for Mjøndalen kr 500 000

Tiltak 7.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering kr 1 500 000

Tiltak 7.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen kr 500 000

Tiltak 7.3 Kampanjer kr 500 000

Tiltak 7.4 Innbyggerundersøkelser og fokusgrupper kr 50 000

Tiltak 7.5 Internkommunikasjon og profilering kr 150 000

Tiltak 7.6 Informasjon om Buskerudbypakke2 kr 100 000

Sak 03/15 Buskerudbypakke 1 (2014-17) – årsrapportering til Samferdselsdepartementet for 2014

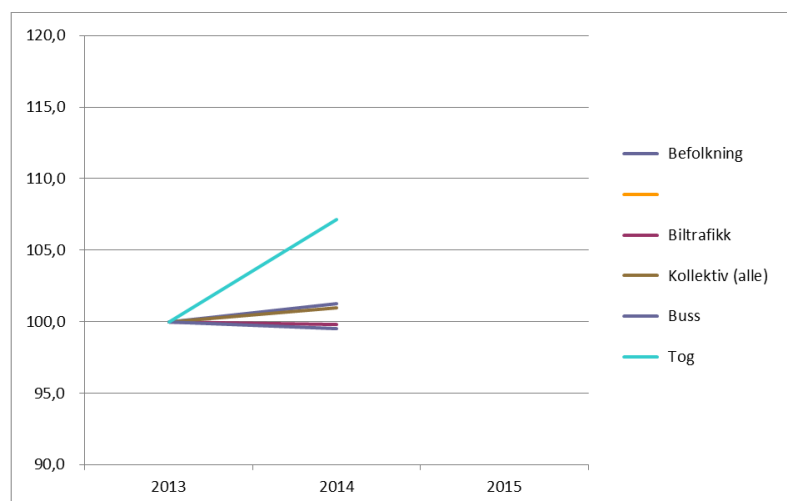
Prosjektchef orienterte om forslag til rapporteringen og ga info om følgende nøkkeltall for 2014;

Passasjertall med buss i Buskerudbyen Brakar/Nettbuss	Antall påstigninger			Endring 2013-14
	2012	2013	2014	
Brakar	8 476 759	8 445 923	8 402 280	-0,5 %
Nettbuss				
SUM	8 476 759	8 445 923	8 402 280	-0,5 %
Endring i prosent		-0,4 %	-0,5 %	

SUM BUSS OG TOG (inkl. Flytog)	2012	2013	2014	2013-14
SUM BUSS OG TOG (tog er delt på 2 for å få sammenli)		10 505 923	10 609 280	1,0 %
Endring i prosent	-		1,0 %	

Antall på- og avstigninger på den enkelt	2012	2013	2014	2013-14
Kongsberg	321 000	342 000	400 000	17,0 %
Skollenborg	21 000	-	-	
Darbu	23 000	33 000	43 000	30,3 %
Vestfossen	125000	120 000	131 000	9,2 %
Hokksund	252000	271 000	313 000	15,5 %
Steinberg	62000	-	4 000	
Mjøndalen	252000	316 000	336 000	6,3 %
Gulskogen	244000	306 000	256 000	-16,3 %
Drammen	2020000	1 956 000	2 125 000	8,6 %
Brakerøya	213000	188 000	200 000	6,4 %
Lier	249000	230 000	229 000	-0,4 %
SUM	3 782 000	3 762 000	4 037 000	7,3 %
Endring i prosent	-	-0,5 %	7,3 %	
Flytoget fra/til Drammen		358 000	377 000	
Endring i prosent	-	-	5,3 %	
Sum NSB og flytoget		4 120 000	4 414 000	

Indekser (2013=100)	2013	2014
Befolkning	100,0	101,2
Biltrafikk	100,0	99,8
Kollektiv (alle)	100,0	101,0
Buss	100,0	99,5
Tog	100,0	107,1



Lier tok opp situasjonen med buss 169 til Oslo. Lier var også opptatt av at ruteomlegginger ikke må komme overraskende på kommunene. Det må være god kommunikasjon over tid med kommunene før det gjøres endringer. Fylkeskommunen svarte at det er satt av penger av belønningsmidlene slik at Brakar får bedre mulighet til god planlegging, og de erfaringer en har fått ved siste omlegging brukes slik at de blir bedre på dette.

I Kongsberg by er det nedgang i passasjertall på buss etter omleggingene, men ordfører var skeptisk til å endre på bussrutene slik at de ikke korresponderer med toget. Det må gjøres analyse av sammenhengene – den store økningen på toget kan ha sammenheng med mulighet for korrespondanse.

I tilknytning til årsrapportering for Buskerudbysamarbeidet som er sak til neste møte i ATM-utvalget, vil det bli analyse av trafikk tall for 2014.

Konklusjon: Opplegg for rapportering angitt i saken legges til grunn.

Sak 04/15 Årsplan Buskerudbysamarbeidet første halvår 2015

Fylkeskommunen foreslo at sak om Mulighetsstudie for bussmetro i Lier, Drammen og Nedre Eiker flyttes fram til møtet i juni.

Konklusjon: Halvårsplan 2015 med de forslag til endringer som kom i møtet legges til grunn for videre arbeid.

Ajourført halvårsplan 2015 etter møtet i ATM-utvalget.

Tema/saker	Fag-rådet	Adm. sty. gr.	ATM-utvalget	Egnet utvalg i kommune /fylkes-kommune	By-/kom-munestyre og fylke-sting
Belønningsavtale 2014-17			28.11.14		Jan 2015 Vedtak 11.02. i Kongsberg
Buskerudbypakke1/belønningsmidler Handlingplan 2014-17 Tiltaksplan 2014 og 15	15.01	23.01	06.02	Drøfting før ATM-møte. Tema i ATM-råd?	Orienterings-sak
Opplegg rapportering SD belønningsmidler 2014	15.01	23.01	06.02		
Uttalelse høring AT-plan for Oslo og Akershus	15.01	23.01	06.02	Drøfting før ATM-møte	
Operasjonalisering kommunikasjonsplan		23.01	06.02	Drøfting før ATM-møte	
Infobrosjyre Buskerudbypakke 1 del 1 belønningsmidler 2010-13			06.02		
Årsrapport Buskerudbysamarbeidet	19.02	13.03	10.04		Orienterings-sak April/mai
Buskerudbyens innspill til NTP	19.02	13.03	10.04	Drøfting før	

(til regionalt møte ca.13.05)				ATM-møte	
Utredning "Nye næringsområder for arealkrevende næring i Buskerudbyen og nabokommunene Røyken, Hurum, Sande og Svelvik"	19.02	13.03	10.04		Felles sak ?
Felles grunnlag bymiljøavtale for Buskerudbyen	19.02	13.03	10.04	Drøfting før ATM-møte	
Gjennomføringsavtaler/roller/porteføljestyling	19.02	13.03			
Opplegg utredninger BBP2	19.02	13.03	10.04		
Nye Bragernes bussterminal	19.02	13.03			
Trafikkstrømsundersøkelse Buskerudbyen.	19.02				
Oppsummering av partnerners oppfølging av areal- og transportplanen for Bbyen	16.04	22.05	12.06	Drøfting før ATM-møte	
Mulighetsstudie for bussmetro i Lier, Drammen og Nedre Eiker.	16.04	22.05	12.06		Felles sak ?
Felles indikatorer/målesystem/arealregnskap	16.04	22.05			
Programmering felles sykkelplan for Buskerudbyen (regional plan)	16.04	22.05	10.04		Felles sak?
Reis Smart	16.04	22.05	12.06	Drøfting før ATM-møte	
Opplegg for prosess/-dialogmøter med partnerne Buskerudbypakke 1/belønningsmidler Revidering av handlingplan 2014-17 (16-17)	16.04				
Konkretisering av infrastruktur kollektivsatsing. Buskerudbypakke 1/belønningsmidler Revidering av handlingplan 2014-17 (16-17)	13.05	22.05	12.06	Drøfting før ATM-møte også samf. utvalg	
Buskerudbypakke 1/belønningsmidler Revidering av handlingplan 2014-17 (16-	13.05	22.05	12.06	Drøfting før ATM-møte	Vedtak høsten 15

17)					
Feie for egen dør	13.05	22.05	12.06	Drøfting før ATM-møte	
Strategi for innfarts-parkering – programmering felles strategi	13.05	22.05	12.06	Drøfting før ATM også samf.utvalg	Felles sak ? Vedtak høsten 15
Foreløpige resultater trafikkstrømsanalyse	13.05				

Sak 05/15 Høringsuttalelse regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Konklusjon: Det gis tilslutning til felles uttalelse til høringsforslag til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Uttalelsen oversendes på vanlig måte.

Sak 06/15 Buskerudbypakke2 og bymiljøavtale – videre arbeid

Det kom innspill på følgende satsinger inn i NTP

- Få fram den store satsing på buss evt. bussmetro.
- Jernbaneutbygging med to i timen til Kongsberg
- RV 23 Linnes – E18 med kollektivtrase på strekningen
- Lierstranda stasjon

Buskerudbysamarbeidet har en omforent plattform når det gjelder det geografiske område for Buskerudpakke2. Kongsberg med Teknologiparken er viktig for Buskerudbyen.

Det forberedes sak til neste møte i ATM-utvalget om innspill i NTP-prosessen, før møtet med NTP-sekretariatet i mai.

Det tas kontakt med samferdselsdepartementet for å avklare status i arbeidet med Buskerudbypakke2.

Konklusjon: Saken drøftet. Buskerudbysamarbeidet skal ha en proaktiv rolle faglig og politisk i det videre arbeidet med Buskerudbypakke2 og bymiljøavtale.

Sak 07/15 Oppfølging kommunikasjonsplan

Leder av administrativ styringsgruppe presenterte

1. Kommunikasjonsplanen i helhetlig og kort form.
2. Ansvar og roller i kommunikasjonsarbeidet
3. Konkretisering av kommunikasjonsmål
4. Milepælsplan for medieinitiativ.

5. Prosess for intern forankring av kommunikasjonsplanen.

Konklusjon: Foreslåtte elementer i operasjonalisering av kommunikasjonsplanen gjennomføres.

Sak 08/15 ATM-rådsmøte 1 halvår 2015

Konklusjon: ATM-rådsmøte arrangeres med opplegg som angitt i saken, møtedato tilpasses tidspunkt som passer for samferdselsministeren. Evt. velges et tidspunkt som gir mulighet for bredest mulig deltakelse.

Sak 09/15 Møteplan andre halvår 2015

ATM-utvalget

Kl. 08:30/09:00 – 11:30		
Fredag 25. september		Øvre Eiker
Fredag 13. november		Kongsberg

ATM-rådsmøte kl 17:00 – 20:00

Mandag 16. november*		
----------------------	--	--

*Må vurdere en annen dato da, det er gruppemøter i Lier denne kvelden.

Adm. styringsgruppe

Kl. 09:00 – 12:00		
Fredag 4./11. september *		Fylkeshuset
Torsdag 29. oktober		Fylkeshuset

* 11. september vil bli foreslått som endelig dato.

Konklusjon: Møteplan for andre halvår 2015 fastsettes

Sak 10/15 Status

Konklusjon: Status tatt til orientering

Sak 11/15 Eventuelt

Vedlegg 2

INNSPILLSNOTAT (Forslag 20.03.2015)

Nasjonal transportplan 2018-27. Innspill til planfasen om byområdeutfordringer fra Buskerudbyen.

(endelig notat foreslått lagt fram i regionalt NTP-møte i mai 2015)

Hensikt

Notatet er et omforent innspill fra de 5 buskerudbykommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Lier og Buskerud fylkeskommune om byutfordringer i NTP. Innspillet er behandlet av de politiske representantene i ATM-utvalget (i møtet 10. april 2015) der alle ordførere fra kommunene og fylkeskommunen ved fylkesordfører var representert.

Hovedinnspill

(Utformes som et kort sammendrag med hovedpunkter).

Bakgrunn

Buskerudbyen er landets 5. største byområde og har sammen med Kristiansandsområdet sterkest forventet befolkningsvekst frem mot 2040 av alle større byområder i Norge, jfr SSBs prognoser. Byområdets størrelse og beliggenhet som en integrert del av Osloregionen gir spesielle utfordringer og muligheter for at kollektivtrafikken (tog og buss) kan få økt betydning fremover med riktig og tilstrekkelig satsing, ikke minst utvikling av jernbanen ut over IC-satsingen. Samtidig er det store utfordringer for å få etablert sammenhengende og velfungerende infrastruktur på veg (for buss og bil) og for gående og syklende.

Det gis støtte til hovedkonklusjonene i hovedrapporten fra analyse- og strategifasen om utfordringer for byområdene. Det er behov for økt innsats og smartere og mer helhetlig innsats i byområdene.

Notatet inneholder tre typer innspill:

1. Generelle forventninger til planfasen i NTP 2018-27 med bakgrunn i de behov som byområdet Buskerudbyen har og behovet for at transportetatens forslag til NTP blir et godt grunnlag for politiske prioriteringer gjennom NTP-behandlingen i Stortinget.
2. Særlige utfordringer for byområdene i NTP 2018-27 basert på tidligere innspill til NTP av 01.12.2014. Dette for å tydeliggjøre tidligere innspill og hvordan disse ytterligere bør følges opp i planfasen.
3. Statlige prosjekter og tiltak i NTP 2018-27 basert på omforent skisse til BBP2 av 23.06.2014. Dette for å tydeliggjøre behov for tiltak i et helhetlig transportsystem (jernbane, veg, buss, sykkel, gange, knutepunkter og pendlerparkeringer) i Buskerudbyen.

1. Generelle forventninger til planfasen i NTP 2018-27

NTP-arbeidet går nå inn i en ny fase; planfasen. Buskerudbysamarbeidet forventer at transportetatene i løpet av planfasen utarbeider et planforslag som på en god måte foreslår svar på de utfordringer som er påpekt i analyse- og strategifasen. Dette vil måtte innebære 1) at transportetatenes planforslag inneholder konkrete forslag / alternativer for å møte utfordringene og 2) slik at dokumentet legger godt til rette for senere politisk prosess der beslutning om hvordan utfordringene skal løses må finne sted.

Buskerudbysamarbeidet støtter hovedkonklusjonene i hovedrapporten fra analyse og strategifasen om utfordringer for byområdene. Anbefalingene om å utøke antall prioriterte byområder ut over de 9 i eksisterende NTP bør forventes til tilstrekkelig statlige ressurser er prioritert til å dekke behov i disse byområdene. Planforslaget for NTP 2018-27 må vise hvordan ressursinnsatsen kan økes og også omfattes av de øvrige byområder, ikke bare de fire største. Det er også en forventning om at NTP konkretiserer hvordan staten kan legge til rette for at det satses smartere og mer helhetlig for å møte utfordringene.

Det vil være utilfredsstillende om NTP 2018-27 kun ender i forslag om ytterligere utredningsbehov bla med byutredninger for å finne svar på de utfordringer som nå er påpekt i analyse- og strategifasen. Særlig gjelder dette hvordan man har tenkt å få til økt ressursinnsats i byområdene og spesielt hvordan man kan styrke driftstilskudd til kollektivtransporten samt øke innsatsen for gående og syklende.

Helhetlige løsninger for byområdene er av transportetatene foreslått å fremkomme av bymiljøavtaler. Det går ikke tydelig nok fram hvordan dette skal samordnes med bypakkene. Når det gjelder konkret innhold i de ulike byområdenes bypakker / bymiljøavtaler forventes det at NTP 2018-27 har et konkret og tidfestet forslag til fremdrift og prosess for hvert av de 9 største byområdene.

Det foreligger en konkret skisse til innhold i Buskerudbypakke 2 (23.06.2014) som er lokalpolitisk forankret og med forslag til grunnlag for drøftinger mellom byområdet og staten. Buskerudbysamarbeidet forventer at det i planforslaget til NTP for perioden 2018-27 fremgår hvordan transportetatene vil iverksette statlige prosjekter og tiltak som vil være viktige for gjennomføring av Buskerudbypakke 2. I den sammenheng vises det til Buskerudbysamarbeidets innspill til statlige tiltak i NTP 2018-27 som inngår som kap. 4 i dette notatet.

2. Særlige utfordringer for byområdene i NTP 2018-27

Buskerudbyens innspill til planfasen bygger på innspill gitt til analyse- og strategifasen (01.12.2014). Begrunnelser for innspillene er oppdatert og med utgangspunkt i hvordan tidligere innspill er omtalt i transportetatenes hovedrapport fra analyse- og strategifasen.

2.1 Behov for tydeligere erkjennelse av målkonflikt mellom 0-vekstmål for personbiltrafikken og framkommelighetsmål på stamvegnettet i byområdene.

Innspill gitt til analyse- og strategifasen (01.12.2014) opprettholdes

NTP 2018-27 bør tydeliggjøre hvordan avveining mellom statlige 0-vekstmål for personbil-trafikken og framkommelighetsmål for nasjonale stamveiruter i / gjennom de 9 største byområdene skal ivaretas.

Hovedrapport fra analyse- og strategifasen

I hovedrapporten fremgår det at transportetatene skal ivareta samfunnets behov for mobilitet ved å tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert og bærekraftig transportsystem. Videre heter det at utviklingen av transportsystemet skal finne sted innenfor Norges forpliktelser på klimaområdet. I praksis sidestilles tre hovedmål i hovedrapporten fra analyse- og strategifasen og uten tilstrekkelig problematisering av potensielle målkonflikter – og for byområdene står nullvekstmålet fast.

Det påpekes videre i hovedrapporten at *”En bilbasert trafikkvekst i byområdene vil gi et langt høyere investeringsbehov enn en trafikkvekst som tas av gange, sykkel og kollektivtransport”*.

Begrunnelse og utdyping av innspill

I Buskerudbyen vil det være behov for både tiltak på stamvegnettet og tiltak som fremmer kollektivtransport, sykling og gåing. Ulike typer tiltak vil kunne være i målkonflikt med hverandre.

Avveiningen av mål og virkemiddelbruk for det enkelte byområde vil i praksis måtte finne sted i forhandlinger mellom staten og byområdet om innhold i bypakker / bymiljøavtaler og basert på faglig funderte byutredninger. I forhandlinger vil det være viktig at alle parter erkjenner at det kan være målkonflikter mellom tiltakstyper i en bypakke / bymiljøavtale. Denne forståelsen må legges til grunn i forhandlinger om tiltak, samtidig som at det søkes løsninger som begrenser målkonfliktene mest mulig.

Planforslaget til NTP 2018-27 bør inneholde en spesifikk vurdering av i hvilken grad målkonflikter kan oppstå for hvert av de 9 største byområdene – f eks ut fra i hvilken grad stamveger, med foreslåtte tiltak i NTP, går gjennom og påvirker konkurranseforholdet mellom ulike transporttilbud i byområdet.

2.2 Vekstutfordringer bør tillegges økt vekt. Ved evt. prioritering av nye byområder må statlig ressursinnsats økes tilsvarende.

Innspill gitt til analyse- og strategifasen (01.12.2014) opprettholdes (noe justert)

Byenes ulike vekstutfordringer bør tillegges vekt ved utarbeiding av NTP 2018-27. Ved evt prioritering av nye byområder må statlig ressursinnsats økes tilsvarende.

Hovedrapport fra analyse- og strategifasen

Transportetatene erkjenner at det er vekstutfordringer i byområdene, at det er ulik vekst i ulike byområder og samtidig påpekes behov for et økonomisk løft for transportformene gange, sykkel og kollektivtransport for å få til overgang fra personbil i byområdene. Det åpnes for at flere byområder

kan få bymiljøavtale. Det tydeliggjøres ikke mulige løsninger for hvordan ressurser til denne økte satsingen skal kunne realiseres.

Begrunnelse og utdyping av innspill

Buskerudbyen og Kristiansandsområdet er de to byområder som har sterkest vekst av samtlige byområder i Norge – dette må tas hensyn til i prioriteringer i NTP 2018-27. Disse to byområder bør bli prioritert for inngåelse av bymiljøavtale raskt etter de 4 største byområdene. I gjeldende NTP er 9 byområder prioritert. Statlig virkemidler og nødvendige ressurser for å følge opp denne prioriteringen er i utvikling, men er ikke utløst i tilstrekkelig grad. Om evt nye byområder utover de 9 største byområder også skal få anledning til å inngå bymiljøavtale har ikke Buskerudbyen noen formening om. Men bymiljøavtaler for nye byområder bør avvendes inntil det er tilstrekkelige ressurser til statlig satsing i alle byområder.

Tabellen under viser at befolkningsmessig er forskjellen større mellom Oslo-området og de tre andre storbyene enn mellom disse og de mellomstore byområdene. Tabellen viser også at det er stor forskjell i forventet vekst mellom byområdene; Kristiansandsregionen og Buskerudbyen forventes å få størst prosentvis vekst (34%/33%), mens Grenland og Tromsø har lavest (16%/17%)

SORTERT ETTER absolutt størrelse for byområdet i 2040

	2014	2040	Vekst %	Vekst antall	Antall kommuner
Oslo-Akershus	1210220	1581331	31	371111	23
Bergensområdet	395178	511999	30	116821	12
Stavangerområdet	238153	300358	26	62205	4
Trondheimsområdet	239903	297723	24	57820	5
Buskerudbyen	159525	211521	33	51996	5
Kristiansandsområdet	133690	179572	34	45882	7
Fredrikstad/Sarpsborg	131650	163263	24	31613	2
Porsgrunn/Skien /Siljan	91359	105596	16	14237	3
Tromsø	71590	83768	17	12178	1

Det er i de største byområdene at utfordringene og potensialet for bidrag til nasjonal måloppnåelse er størst, og hvor det også er størst behov for store infrastrukturinvesteringer, også i vegnettet, for å få kapasitet til kollektivtransporten. Der veksten er størst vil normalt behovene for tiltak være størst. I mindre byer er avstandene mindre, og utfordringene kan derfor enklere løses ved å satse på sykkel og gange. I vurderingen av behovet for utvidelse av antall prioriterte byområder bør følgelig forholdet til vekstutfordringer tillegges større vekt, ikke bare størrelse.

2.3 Å satse smartere fordrer innovasjon og gode samarbeidsprosesser. Innovasjonsprosjekter i byområdene bør inngå i NTP 2018-27.

Innspill gitt til analyse- og strategifasen (01.12.2014) opprettholdes:

De seks største byområdene bør inviteres til konkretisering av hvert sitt innovasjonsprosjekt (pilotprosjekt) for å kunne satse smartere i NTP 2018-27

Hovedrapport fra analyse- og strategifasen

Transportetatene erkjenner at transportveksten i byområdene gjør det nødvendig med nye løsninger og grep for å få en ønsket byutvikling med mest mulig effektiv ressursbruk. Følgende tiltak nevnes:

- Prising og avgifter med tidsdifferensiering for personbiler og kollektivtransport.
- Insentiver for nullutslippsbiler bør vris slik at de ikke medfører til økt biltrafikk i byområdene.
- Teknologi (ITS) for å utnytte eksisterende infrastruktur bedre må prioriteres (oppmerking, trafikkregulering, samkjøring nevnes).

Begrunnelse og utdyping av innspill

Transportetatenes erkjennelse av at det er behov for å satse smartere og å støtte opp under teknologiutvikling er bra. For å kunne lykkes, kreves også insentiver, tydeligere innovasjonsfokus og nye samarbeidsprosesser mellom byområdet og staten. I planforslaget bør det konkretiseres hvordan transportetatene i praksis ser for seg at smartere satsing kan følges opp.

De største byområdene kan/bør inviteres til å utforme, i felleskap med SVV/JBV, noen pilotprosjekter om "Smartere bytransport" som kan inngå i forslag til NTP 2018-2027.

De planprosesser og satsinger (bypakker og belønningsmidler) som har pågått siden sist NTP har gitt mye kunnskap på lokalt/regionalt nivå som bør utnyttes i innovasjonsarbeidet i NTP 2018-2027.

2.4 En bærekraftig finansieringsløsning for drift av kollektivtrafikk i de største og vekstkraftige byområdene er nødvendig.

Innspill gitt til analyse- og strategifasen (01.12.2014) opprettholdes:

Gjennom NTP 2018-27 må det klargjøres en bærekraftig finansieringsløsning for drift av kollektivtrafikk i byområdene.

NTP 2018-27 bør avklare hvordan en økt statlig innsats til drift av kollektivtrafikk i de prioriterte byområdene kan realiseres.

Hovedrapport fra analyse- og strategifasen

Transportetatene erkjenner at finansiering av drift av kollektivtransport er en utfordring og at det er behov for styrket finansiering, men i hovedrapporten fra analyse- og strategifasen vises det ikke til hvordan styrket finansiering i praksis skal kunne skje. Tilskudd til drift må inngå i bymiljøavtalene heter det.

Begrunnelse og utdyping av innspill

Det har lenge vært kjent at finansiering av økt kollektivtilbud er en utfordring i byområdene spesielt knyttet til å kunne realisere 0-vekstmålet. En rekke utredninger har kartlagt og foreslått løsninger.

Det gjenstår at staten tar et valg mellom tidligere foreslåtte finansieringsmodeller og iverksetter noen av de forslag som har fremkommet.

Innenfor dagens rammeverk har ikke fylkeskommunens mulighet til å kunne finansiere den nødvendige økningen i kollektivtilbudet i de store byområdene. Dagens rammeverk tilsier at bymiljømidler ikke kan benyttes til drift av kollektivtrafikk. Dette bør revurderes, NTP må gi rammebetingelser som gjør det mulig å sette av betydelige midler i bypakkene til drift av kollektivtransport. Stortinget har åpnet for at bompenger kan benyttes til drift av kollektivtransport i byområder. Dagens retningslinjer og praksis etterlater uklarhet om forutsetninger for å kunne bruke deler av innkrevde bompenger til ekstra drift av kollektivtransport, der dette kan utgjøre et supplerende og avlastende transporttilbud til biltransport. Så langt er det kun åpnet for bruk av bompenger til drift av kollektivtransport i få byområder (Oslo og Trondheim).

Buskerudbyen forventer at transportetatene i planfasen utarbeider alternativer for hvordan styrket finansiering i praksis kan finne sted. Et planforslag må ha konkrete forslag til hvordan nye eller styrkede finansieringsordninger kan finne sted og da i form av forslag som Stortinget raskt vil kunne ta stilling til og implementere gjennom sin behandling av NTP 2018-27.

2.5 I Osloregionen er jernbanen grunnstammen i det kollektive transportsystemet – styrket infrastruktur og togtilbud bør prioriteres der tog kan ta sin del av trafikkveksten.

Innspill gitt til analyse- og strategifasen (01.12.2014) opprettholdes:

NTP 2018-27 bør tydeliggjøre hvordan toget skal kunne ta sin del av trafikkveksten i prioriterte byområder, i tillegg til IC-satsingen.

Hovedrapport fra analyse- og strategifasen

Transportetatene påpeker at forbedret togtilbud på mellomlange distanser vil være et viktig virkemiddel for å kunne bedre transporttilbudet og tilby miljøvennlig transport til pendlere på strekninger der toget kan spille en sentral rolle.

Begrunnelse og utdyping av innspill

0-vekstmålet forutsetter at toget tar en større andel av trafikkveksten, spesielt i Osloregionen. Utviklingen på Østlandet i perioden 2005-2013 har skjedd i form av at veksten i økende grad har konsentrert seg i Oslo og at pendlingen mot Oslo er økende. Det er imidlertid et stort potensial for økt arbeidspendling ut fra Oslo til byer som Drammen og Kongsberg.

Buskerudbyen vil fram til 2040 ha en sterk befolkningsvekst – 33 % økning (SSB, 2014).

Vedtatt regional plan for areal- og transport for Buskerudbyen følger opp gjeldende NTP både knyttet til regionalisering og knutepunktsutvikling/fortetting. Dette vil gi et økt marked for togreisende.

I Buskerudbyen, er jernbanen grunnstammen i kollektivsystemet og stasjonene er en del av de prioriterte knutepunkter for byutvikling og fortetting. Det er behov for å videreutvikle strategier for hvordan toget kan ta en større andel av persontrafikken i byområdene, i tillegg til IC-satsingen.

Kongsbergbanen er grunnstammen i kollektivtilbudet mellom Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen og Drammen til Oslo. I dag går det ett tog i timen mellom Drammen og Kongsberg, toget har lengre reisetid enn privatbilen. For å oppfylle nasjonalt mål om at trafikkvekst i persontrafikk skal tas av kollektiv, sykkel og gange, er det nødvendig å bygge ut jernbanestrekningen mellom Drammen og Kongsberg til et moderne tilbud med frekvens, kjøretid og komfort som gjør tog til et konkurransedyktig og attraktivt transporttilbud.

Kongsbergbanen inngår i transportkorridor 5. Transportkorridoren er en sterk næringsakse og knytter sammen områder av stor nasjonal betydning i forhold til næringsutvikling.

Utvikling av Kongsbergbanen som et moderne togtilbud må inngå i NTP med mål om realisering innen 2030. Første trinn i utviklingen må være to tog i timen til Hokksund før 2021, deretter to tog i timen til Kongsberg. Oppstart bygging av delstrekning Gulskogen – Daler for to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund uten optimal robusthet, forutsettes bygget i 2018.

Eksempler på øvrige togutfordringer for Buskerudbyen: Ny stasjon på Lierstranda sammen med utbygging av Fjordby og nytt statlig sykehus på Brakerøya, kapasitetsutvidelse av Drammen stasjon sammen med økt togtilbud til Mjøndalen, Hokksund og Kongsberg.

2.6 Finansiering av større infrastrukturtiltak til kollektivtrafikk. Programområdemidler til sykkel, gange og kollektivtrafikk.

Innspill gitt til analyse- og strategifasen (01.12.2014) opprettholdes:

I NTP 2018-27 bør det avklares hvordan behov for større infrastrukturtiltak i prioriterte byområder, ut over de fire største byene, kan bli finansiert.

Hvordan midler fra SVVs og JBVs handlingsprogrammer skal kunne finansiere sykkel-, gange- og kollektivtiltak som en del av bypakkene/bymiljøavtalene bør avklares.

Hovedrapport fra analyse- og strategifasen

Transportetatene erkjenner behov for et økonomisk løft for transportformene gange, sykkel og kollektivtransport i byområdene. Det pekes på at egne byutredninger må gjøres for å finne riktig dosering av virkemiddelbruk i det enkelte byområde – dvs bl a kombinasjon av økt satsing på kollektivtransport i kombinasjon med fortetting og parkeringspolitikk.

Begrunnelse og utdyping av innspill

Anbefalingene i hovedrapporten fra analyse- og strategifasen understreker samlet sett behovet for å raskt komme i gang med nærmere byutredning for Buskerudbyen for å få et faglig grunnlag for forhandlinger om innhold i Buskerudbypakke 2.

Bymiljøavtaler er transportetatenes forslag til hovedgrep for å ivareta utfordringene i byområdene. I dette ligger det at alle finansieringskilder skal inngå – også statlige programområdemidler. I gjeldende rammeverk for bymiljøavtaler fremgår det at de 4 største byområdene er prioritert når det gjelder bymiljømidler. De øvrige 5 prioriterte byområdene vil imidlertid kunne få gjennomført tiltak gjennom midler fra programområdene. Hvordan dette kan ivaretas er i dag uklart. Planforslaget til NTP 2018-27 bør ha konkret forslag til prosess for avklaring av bruk av programområdemidler i byområdene for tiltaksområdene infrastruktur kollektivtransport, knutepunktsutvikling, sykkel og gåing.

Det må settes av tilstrekkelige midler i NTP 2018-27 til kraftfull innsats i investeringer for mer miljøvennlig bytransport, også utover de 4 storbyene, for å nå 0-vekstmålet. Dette betyr at midler til belønningsordningen og bymiljøavtaler må styrkes. Midlene må kunne brukes til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken, knutepunktsutbygging og bedre gang- og sykkeløsninger.

3. Statlige prosjekter og tiltak i NTP 2018-27 basert på omforent skisse til Buskerudbypakke 2.

Etterfølgende innspill om statlige prosjekter og tiltak i NTP 2018-27 bygger på ”Omforent skisse til Buskerudbypakke 2” fra 23. juni 2014 (oversendt SD og politisk behandlet i fylkeskommunen og kommunene høsten 2014). (Skissen følger som separat vedlegg og her inngår også grove kostnadsoverslag for tiltakene).

Tog/Jernbane

2018-21:

- To tog i timen til Mjøndalen og Hokksund med begrenset robusthet, dvs dobbeltsporstrekning Gulskogen-Daler (2018 – 2019).
- Løsning av hensetting på strekningen Lier-Kongsberg, slik at mål om to tog i timen og en arealutvikling som bygger opp under byutvikling ved knutepunktene ivaretas.
- Stasjonsopprusting Hokksund (Jernbaneverkets andel av knutepunktsutviklingen)
- Stasjonsopprusting Mjøndalen (Jernbaneverkets andel av knutepunktsutviklingen)
- Nytt togstopp Teknologiparken (Gomsrud)

2022-27

- Ny stasjon Lierstranda (muligens bør forskyves fram på grunn av nytt sykehus)
- To tog i timen til Kongsberg med standard tilsvarende IC (hyppighet, kjøretid og komfort)
 - Resterende utbygging av dobbeltspor Drammen-Hokksund
 - Planlegging av strekningen Hokksund-Kongsberg for gjennomføring innen 2030.

Infrastruktur buss

Større aktuelle infrastrukturtiltak som bør prioriteres i første fireårsperiode er:

- Egen kollektivtrase som en del av Rv23 prosjektet på strekningen Linnes-E18/Brakerøya (også vegtiltak)
- Strekningen Lierstranda- Bragernes - Åssiden- Krokstadelva/Mjøndalen er ikke riksveg, men en korridor som bør prioriteres med tilrettelegging for superbuss (bybane på hjul). Finansiering av infrastruktur til kollektivtransport i Buskerudbyen (Norges 5. største byområde og i sterk vekst) bør både kunne skje gjennom tiltak i NTP og ikke kun gjennom bymiljøavtaler. Begrunnelse; det er for lite avsatt bymiljømidler til å møte behov i de største byområdene i Norge.

- Programområdemidler i NTP til kollektivtiltak. Her bør byområdene inkludert Buskerudbyen prioriteres da det er identifisert store behov og mange tiltak trenger finansiering.

Drift buss

Drift buss er ikke finansiert gjennom NTP, men:

- Det er behov for at staten tar større ansvar for finansiering av drift buss / kollektivtransport, jfr transportetatens hovedrapport fra analyse- og strategifasen. Dette er en underfinansiert tiltaksgruppe i transportsystemet i større byområder. For å nå 0-vekstmålet må det satses mer på kollektivtransport enn det gjøres i dag.
- Å få etablert system for gjennomgående billettering med Oslo/Akershus er et tema som går ut over det enkelte byområdets ansvar. I NTP bør det inngå en plan for hvordan man nasjonalt kan få mer effektive billettsystemer for kollektivtransport i byområdene og særlig gjelder dette i hovedstadsområdet.

Veg

2018-21:

- E134 Strømsåstunnel i 4 felt inkludert planlegging av Tilfartsvei vest til Sundland, E134 og videre til Konnerud.
- Planleggingsmidler (kommunedelplan) for E134 Strømsåstunnelen-Langebru inkl løsning forbi Mjøndalen.
- Nytt vegsystem i ytre Lier: Rv23 Linnes-E18 (inkludert kryss Brakerøya og Kjelstad)
- Ny tilknytning Drammen havn (bru, adkomstveg fra nytt kryss Brakerøya-Havna)
- Planleggingsmidler (kommunedelplan) Rv35 Hokksund-Åmot. (Statens vegvesen har opplyst at midler til oppstart av planlegging er bevilget i 2015).

2022-27:

- E134 Strømsåstunnelen-Mjøndalen øst.
- E134 Nytt kryss Langebru
- Rv35 Hokksund-Åmot, delstrekning forbi Hokksund. (Oppstart av bygging kan muligens vurderes tidligere, jfr bevilget midler til oppstart av planlegging i 2015.)
- Miljøtiltak langs avlastet vegnett i Hokksund

Sykkel

Det er identifisert store behov for sykkelinvesteringer i Buskerudbyen. Flere av strekningene er riksvegstrekninger. Det er betydelige midler i NTP til sykkeltiltak, Buskerudbyen har ikke fått noe av dette i inneværende 4-årsperiode. I neste periode (2018-21) bør Buskerudbyen få bedre uttelling. Plangrunnlaget er betydelig bedre nå. Kostnadsoverslag for investeringsbehov for byområdene er i

transportetatens hovedrapport fra analyse- og strategifasen bl a hentet fra Buskerudbyens utredningsgrunnlag. F eks kan følgende riksvegstrækninger prioriteres:

- Sykkeltase Rv23 Linnes-Brakerøya
- Sykkeltase E134 Gulskogen-Mjøndalen

Gåing

Det er ventet at Nasjonal gåstrategi skal videreføres med Nasjonale tiltaksplaner. Buskerudbyen har plangrunnlag som viser betydelige investeringsbehov. Vil NTP prioritere programområdemidler til gåstrategier og -tiltak i byområdene bør Buskerudbyen prioriteres.

Kollektivknutepunkt og pendlerparkeringer

2018-21:

- Knutepunktsutvikling Hokksund
- Knutepunktsutvikling Mjøndalen

2022-27:

- Knutepunktsutvikling Lierstranda inkl. delfinansiering av p-hus (muligens bør forskyves fram på grunn av nytt sykehus).
- Pendlerparkering tilknyttet riksveg bør gis omtale og prioriteres i NTP.

Vedlegg 3

ARBEIDSNOTAT

23.01.15

Buskerudbypakke 2 – bypakke/miljøavtale. Momenter for den videre prosess

1. Hensikt med notatet

Dette notatet er et underlag for en mulig dialog om Buskerudbypakke 2(BBP2) mellom SD og Buskerudbyen før regjeringsbehandling av BBP2.

2. Hva regjeringen skal behandle?

Buskerudbyen er Norges 5. største byregion i Norge med 160.000 innbyggere og er blant de sterkest voksende byregioner (33 % vekst), med en forventet befolkning i 2040 på 212.000. (Dette iflg. SSBs middelverdier).

Regjeringen skal gjennom behandlingen av BBP 2 konkretisere hvordan staten vil samarbeide med byregionen om videre byutvikling, transport og miljø.

Den forestående regjeringsbehandling av BBP2 skal ende opp med et mandat til Statens vegvesen (og Jernbaneverket) for statens videre planlegging av BBP2.

Behandlingen skal skje som en helhetlig vurdering av følgende:

1. Konseptvalgutredning (KVU) for BBP2 av februar 2014. Statens vegvesen anbefaler her et sammensatt konsept.
2. Kvalitetssikring 1(KS1) av BBP2 av 15.mai 2014. Her anbefaler konsulenten Terramare at det ikke jobbes videre med BBP 2.
3. Høringsuttalelser til KVU. Buskerud fylkeskommune og de fem Buskerudbykommunene ga i juni 2013 en felles uttalelse til KVU BBP2 som anbefaler sammensatt konsept i tråd med fagetatens anbefaling.

3. Skisse til Buskerudbypakke 2

Buskerud fylkeskommune og de fem Buskerudbykommunene har utarbeidet en omforent skisse til Buskerudbypakke2 av 23.06.2014 som grunnlag for videre dialog/samtaler med staten. Hensikten med dette arbeidet er både å bidra til en raskere planleggingsprosess og å ha en felles politisk utgangspunkt lokalt/regionalt for det videre samarbeidet med staten.

4. Tidspunkt for regjeringsbehandling av KVU Buskerudbypakke 2

Vurdering:

Det bør jobbes for en rask behandling (i løpet av 1.kvartal 2015) av KVU Buskerudbypakke 2 i regjeringen, slik at neste fase i samarbeidet mellom staten (v/ SVV/JBV) og byområdet (Buskerudbyen) om Buskerudbypakke 2 kan starte opp

Dette for å bidra til økt gjennomføringskraft og raskere planlegging for et nasjonalt prioritert byområdet i tråd med NTP.

Bypakke og bymiljøavtale bør integreres slik at alle virkemidler kan samordnes. Dette er helt sentralt for å kunne realisere mange tiltak i skissen til BBP2 (mange tiltak forutsetter delfinansiering knyttet til bymiljømidler). SVV v/ vegdirektøren varslet i høst at invitasjon til et oppstartsmøte for en bymiljøavtale for Buskerudbyen ville komme før jul. Det er tatt kontakt (05.01.15) med Vegdir. for å avklare status for framdrift. Ved en regjeringsbehandling 1.kvartal kan denne prosessen samordnes.

En rask behandling i regjeringen vil sikre mulighetene for at transportetatene (SVV,JBV mv.), i etatenes forslag til NTP 2018 -2027, vil kunne beskrive Buskerudbypakke2 mest mulig detaljert og på den måten gi et tydelig grunnlag for politisk prioritering fra 2018.

Nye by-/kommunestyre og fylkesting høsten 2015 vil ventelig føle seg mindre bundet til skissen for BBP2 av 23.06.2014. Dette vil kunne forskyve BBP2 prosessen ytterligere ut i tid.

5. Antatte problemstillinger som er til vurdering i SD

Geografisk utstrekning

KS1 konsulenten har en vurdering om at det geografiske område for Buskerudbypakke 2 er for stort.

Vurderinger:

Statens vegvesen tok i sin tid initiativ til samarbeidet om Buskerudbyen og at de fem kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg skulle inngå. Felles bo- og arbeidsmarked og behov for helhetlig utvikling av transportsystemet var hovedbegrunnelsene for dette.

Buskerudbyen kan betraktes som et stort geografisk område. Nord Jæren og Jærbanen har omtrent samme utstrekning. Innenfor det geografiske området for Buskerudbypakke 2 skal det skje en prioritering av tiltak basert på de målsettinger og behov som er/blir fastlagt. Som bypakke vil tiltak bli prioritert i tråd med dette. På tilsvarende måte omfatter Oslopakke 3 mindre Oslonære områder som ikke er prioritert med tiltak. Følgelig er ikke den geografiske utstrekningen hovedpoenget, men hvor de store tiltakene prioriteres.

I tillegg er det et etablert samarbeidet mellom de 5 kommunene med felles Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 som gir føringer for utvikling av arealer og transportsystem. Av hensyn til fortsatt videre felles kompetanseutvikling og utvikling av felles strategier for politikkområdet er det ønskelig med kontinuitet i den geografiske avgrensningen, dette behøver ikke å stå i veien for riktig virkemiddelbruk i byområdet som nevnt over.

Viktigheten for bilistene av at Kongsberg omfattes av Buskerudbypakke 2 fremkommer blant annet av følgende; Samordning av bomsystem for E134 og bomsystem for BBP2 vil, med de forutsetninger som ligger i skissen til BBP2, gi en lavere økonomisk belastning for bilister mellom Kongsberg og øvrige deler av Buskerudbyen.

KS1 og kost/nytte betraktninger

KS1konsulenten vurderer BBP2 til å ha en negativ samfunnsøkonomisk nytte. Dette er basert på transportøkonomiske beregninger. Det er ikke beregnet en helhetlig samfunnsnytte hvor også verdiskapning i næringsvirksomhet eller byutvikling og miljø(ikke prissatte effekter) er med. Imidlertid er det i KS1-konsulentenes beregninger tatt med noen kostnadsfaktorer (fellespakken), selv om de ikke har klart å metodisk beregne noen nytte av disse tiltakene (gang, sykkel, knutepunkt), selv om slik nytte faktisk finnes – de bare inngår ikke i konsulentenes beregninger. Det kan da virke metodisk problematisk at man tar med kostnadssiden av tiltakene i beregningene. Disse kostnadene kunne vært vurdert utelatt pga metodiske utfordringer med å få med nytteverdien av disse investeringene.

I den samfunnsøkonomiske beregningen har KS1 konsulenten benyttet andre forutsetninger enn i Statens Vegvesens KVVU-beregninger.

I KVVU-en er det lagt til grunn tidligere års forutsetninger med 25 års analyseperiode, 4,5 % diskonteringsrente og ikke beregnet skattekostnad på overføringene. I KS1 er forutsetningene endret slik at analyseperioden er satt til 40 år, diskonteringsrenten er 4,0 % og det er beregnet skattekostnad på overføringene. Effekten av hvert ledd framgår ikke av KS1 rapporten, men den samlede effekten blir slik at samfunnsøkonomien for anbefalt konsept i KVVU-en ville gått fra en pluss på 1.742 millioner kr. til å bli svakt negativ.

Det forhold at endringer i forutsetninger endrer lønnsomhet til ulønnsomhet viser at det er økonomiske modeller det arbeides med og ikke virkeligheten. Modellene indikerer økonomisk konsekvens gitt hvilke faktorer som legges inn i modellen og hvilke forutsetninger som ellers legges til grunn.

Dette underbygges av at BI ved professor Torger Reve har vurdert lønnsomheten av ny E 39 (på Vestlandet) og har funnet helt andre resultater ved modeller som hensynstar verdiskapning i næringsvirksomhet enn modeller som i det vesentlige er bygget opp omkring tidsbesparelsen (transportøkonomien) ved tiltakene.

I tillegg kommer at både KVVU-en og KS1-betraktningene bygger på de konseptene som framkommer av KVVU-en. De faktiske prosjektene som vil inngå i BBP2 kjenner ingen ennå til fordi de vil framkomme gjennom forhandlinger mellom staten om Buskerudbyen. Det foreligger derfor ingen samfunnsøkonomiske analyser av prosjektene i Buskerudbyen med mindre de blir akkurat slik som de framkommer i KVVU-en og det er jo ikke særlig sannsynlig.

Over 1/2parten av alle samferdsels/veiprojekter i Norge bygges selv om prosjektene har negativ transportøkonomisk nytte (f.eks. Bjørvika tunellen ble bygget selv om den hadde negativ samfunnsøkonomisk nytte).

Den bypakken (basert på KVVU) som KS1 konsulenten har vurdert, er ikke den samme som inngår i skissen til BBP2 av 23.06.14. Følgelig er ikke skissen til BPP2 kvalitetssikret.

KS1 konsulenten anbefaler ikke å gjennomføre tiltak i Buskerudbyen, subsidiært anbefales noen enkeltstående riksveiprojekter. Det er vanskelig å se for seg at det ikke skal gjennomføres tiltak i Buskerudbyen - et av de nasjonalt prioriterte byområdene i Norge (NTP) som har størst vekstutfordringer. Det er noe paradoksalt at KS1-konsulentene i sin

subsidiære vurdering anbefaler tiltak som trolig i enda større grad enn foreslått pakke i KVUen ikke vil oppfylle de definerte effektmål for pakken.

Det kan settes spørsmålsteget ved om den metoden som benyttes for KS1 er egnet til å vurdere bypakker som skal være virkemiddel både for transport, byutvikling og miljø. Med de vekstutfordringer som Buskerudbyen står overfor (nest sterkest vekst av alle større byområder i Norge), vil det å vente med å gjennomføre tiltak kunne medføre store framkommelighetsutfordringer og negative miljøvirkninger. Alternative strategier bør bygges opp straks for å møte fremtidens transportutfordringer. Det vil være behov for ekstra finansiering av tiltak allerede om få år.

Det er både gjennom KVU, nasjonale utredninger (Framtidens byer, strategiutredninger for NTP 2018 -2027) og det lokal/regionale arbeidet med BBP2 underbygget behovet for omfattende tiltak i hele transportsystemet i Buskerudbyen.

Skisse til BBP2 og totalkostnad

Skissen til Buskerudbypakke av 23.06.14. har en samlet kostnad på ca. 23 milliarder kr. over 15 år.

Statens vegvesens anbefalt konsept i KVU BBP2 har en kostnadsramme på 33,1 milliarder kr. over 25 år. For 15 år tilsvarer dette en kostnad på ca. 20 milliarder kr.

Følgelig har KVU og skisse samme størrelsesorden i kostnad. Men KVU BBP2 og skissen til BBP2 har ikke identiske tiltak. Skissen til BBP2 bygger på anbefalt konsept i KVU og har samme tiltaksprofil, men noen tiltak er forskjellig.

Eksempler på tiltak som nærmere beskriver noen utfordringer/behov som er ivaretatt i skissen:

Over 4 milliarder er foreslått til drift av kollektivtrafikk over 15års perioden. Buskerudbyen har gjennom nærheten til Oslo spesielle utfordringer som ikke de andre mellomstore byområdene i Norge har. Som en del av hovedstadsregionen inngår gjennomgående billettering med Ruter/NSB (Oslo/Akershus) i skissen til BBP2 med 900 millioner kr.

Det jobbes med planlegging for IC-satsingen i Drammen. Foreliggende planer tilsier at IC sammen med nytt sykehus på Brakerøya vil kreve at nye Lierstranda stasjon må bygges. Skisse til BBP2 inneholder ny stasjon på Brakerøya inkl. delfinansiering av knutepunktsutvikling på Lierstranda med 750 mill. kroner.

Vurderinger

Endelig innhold i en Buskerudbypakke 2 vil selvsagt bli gjenstand for forhandlinger og nærmere vurderinger hvor bla. følgende vil inngå;

- Kritisk vurdering av behov for tiltak
- Mulig budsjettmessig dekning/ finansieringsmuligheter
- Varighet for BBP2. F. eks økning med 5 år, fra 15 til 20 år.

6. Momenter som tydeligere er fremkommet etter at KVV ble ferdigstilt

IC-planlegging og behov for jernbanetiltak Drammen – Hokksund.

Pågående IC- planlegging i Drammen tydeliggjør behov for tiltak på strekningen Gulskogen – Hokksund med bla. tiltak på Gulskogen stasjon og nye områder for hensetting av tog.

Kollektivprioritering – sammenheng mellom Fv 283 Rosenkrantzgt. og 4 felt E134

Skissen til BBP2 tydeliggjør sammenhengen mellom E134 som kapasitetssterk forbindelse mellom Mjøndalen og Drammen, bygging av tilfartsvei vest og frigjøring av kapasitet i Rosenkrantzgt for bussprioritering – tilrettelegging for framtidig bussmetro/bybane.

Kapasitetssterk E134 gjennom Eiker og Drammen

I desember 2014 forelå KVV for nye Oslofjordforbindelser. Statens vegvesens utredning (januar 2015) om framtidig prioritering av veiforbindelse mellom Østlandet – Vestlandet anbefaler E134.

Vurdering

Uansett hvilke alternativer som velges for angitte veiforbindelser, vil det være nødvendig med tilstrekkelig kapasitet og god framkommelig på E134 gjennom Eiker og Drammen ut fra gjeldende nasjonale mål for denne veistrekningen.

Drøftingsnotat

06.03.2014

Organisering av Buskerudbysamarbeidet etter vedtak om Buskerudbypakke2

1. Hensikt

Notatet er et drøftingsgrunnlag for Buskerudbysamarbeidets styrende organer om hvordan partnerne i felleskap kan møte nye organisasjonsmessige behov knyttet til Buskerudbypakke 2, bymiljøavtale og evt. andre oppgaver.

2. Bakgrunn

Organisasjonen for Buskerudbysamarbeidet ble etablert 1.1.2010. Samarbeidet med tilhørende organisasjon har vist seg egnet til de oppgaver som er tillagt samarbeidet bla. felles areal- og transportplan, belønningsavtale (Buskerudbypakke1) og forarbeider til Buskerudbypakke2. Fornytt avtale med samme organisering trådte i kraft fra 1.1.2015.

Samarbeidet går snart inn i en ny fase for Buskerudbypakke2 med tilhørende bymiljøavtale hvor det skal gjennomføres omfattende tiltak i en 15årsperiode.

Tidsperspektivet antas å være 1- 2 år før beslutninger/avtaler om Buskerudbypakke2 og bymiljøavtale er på plass.

Det kan da være hensiktsmessig å starte drøftingen av:

- ❖ Er dagens organisasjon godt egnet til de nye oppgavene? Er det områder som organiseringen eventuelt bør justeres ?
- ❖ Har noen av partnerne noen behov eller krav til den framtidige organiseringen?

Det tar tid å endre organisering av samarbeid med så mange partnere. Det er derfor behov for å starte tidlig med felles drøftinger for å få en god prosess.

3. Forslag til rammebetingelser

Forslag til rammebetingelser for en eventuell justering av organisasjonen:

- Vedtatt samarbeidsavtale om Buskerudbyen. Gjeldende fra 1.1.2015. Langsiktig avtale uten tidsbegrensning
- Beslutninger i prosjektorganisasjonen tas gjennom konsensus. (Ved uenighet tas disse gjennom ordinære organer).
- Felles prioritering i tråd med felles mål. Desentralisert gjennomføringsansvar.

- Videre arbeid med felles areal- og transportplan ivaretas på samme måte som vedtatt plan av februar 2013.

4. Dagens oppgaver og mulige nye oppgaver

Buskerudbysamarbeidet har i dag følgende hovedoppgaver:

- Areal- og transportplan Buskerudbyen – oppfølging, tilrettelegging for revidering og evt. koordinering av revidering
- Buskerudbypakke 1 Del 2 (2014 -2017) – koordinering av tiltak for 308,3 mill.kr.
- Buskerudbypakke 2 – omforent skisse til BBP2 av 23.06.14., forberedelser til forhandlinger/drøftinger om et omforent forslag mellom staten og kommunene/fylkeskommunen.

Mulige nye oppgaver (det foreligger et politisk mandat lokalt/regionalt)

- Bymiljøavtale – mulig forhandlinger i 2015, forventet avtale fra 2016?
- Buskerudbypakke2 – mulig forhandlinger i 2015, politisk sluttbehandling 2016/17?, oppstart 2018?

Evt. ytterligere oppgaver (uten foreliggende avklart politisk mandat lokalt/regionalt)

- Utviklingsavtale for byområdet (Nærmere Informasjon om ordningen må innhentes.)
- Ny belønningsavtale fra 2018 – forhandlinger i 2017.

Illustrasjonen nedenfor angir hvilke byggesteiner som er aktuelle å kunne inngå i den justerte organisasjonens oppgaver.



5. Dagens organisasjon og aktuelle justeringer

Dagens organisasjon for Buskerudbysamarbeidet (se vedlegg) kan lett tilpasses de skisserte muligheter for nye oppgaver. Styringsfunksjonene i dagens organisering:

- Politisk styringsgruppe med alle 9 partnerne. Konsensusprinsippet ved beslutninger.
- Administrativ styringsgruppe med alle 9 partnerne + 2 repr. fra næringslivet
- Uavhengig sekretariat som betjener prosjektorganisasjonens organer.

Sammenligning med Oslopakke 3: For å ivareta statens krav til styring av bypakke og bymiljøavtale antas at Buskerudbyens organisasjon må tilpasses slik at SVV har lederrollen i styringsgruppen for Buskerudbypakke 2 og bymiljøavtale. I styringsgruppen for Oslopakke 3 fattes beslutninger ved konsensus.

For bymiljøavtaler er det et statlig krav om uavhengig sekretariat slik Buskerudbyen har i dag.

6. Noen sentrale problemstillinger for videre drøfting

1. Oppgaver - sammenligning mellom Oslo / Akershus og Buskerudbyen

Areal- og transportplan for Oslo og Akershus er ivaretatt av et midlertidig sekretariat som nå er avviklet da første generasjon plan er ferdig utarbeidet og går nå inn i en politisk beslutningsfase etter høring (høringsfrist 27.02.15). Det er ikke funnet fram til løsning for koordinering /samordning med Oslopakke 3.

Belønningsavtale ivaretas av byrådsavdelingen i Oslo (utsjekking skjer med Akershus fylkeskommune). Et eget prioriteringsorgan inngår i dette. Prioriterte prosjekter/midler fra belønningsordningen synliggjøres i Oslopakke 3 sin 4årige handlingsplan.

Oslopakke 3 er en bypakke finansiert bla. med bompenger og ledes av en styringsgruppe. Se oversikt i vedlegg .

Vurdering:

Buskerudbyen har en samarbeidsmodell som i dag ivaretar koordinering av både areal- og transportplan, belønningsordning, forberedelse til BBP2 og forberedelse til bymiljøavtale mens Oslo har en mer oppdelt organisering men hovedtyngden av koordinering (unntatt areal og belønningsordning) er lagt til Oslopakke 3 inkl. arbeidet med en bymiljøavtale.

2. Organisering av Oslopakke 3 og pågående justering

Oslopakke 3 har en styringsgruppe som ledes av vegdirektøren. Øvrige deltagere er fylkesordfører, byråd for samferdsel og jernbanedirektør. (se vedlegg). For å tilpasse styringsmodellen til inngåelse av bymiljøavtale, skal styringsgruppen utvides med fylkesmannen som observatør. Sekretariatsleder forbereder og legger fram saker i styringsgruppen.

3. Bymiljøavtale – mål-/resultatkrav –

Bymiljøavtale vil inngå som et nytt virkemiddel i Buskerudbypakke 2 både med målkrav (0-vekst), arealutviklingskrav og ny finansieringskilde med 50% statlig andel til større infrastrukturtiltak f.eks.

superbuss. Den lokale finansieringsandelen kan dekkes av bompenger. (For Oslo vil den lokale andelen være en kombinasjon av bompenger og grunneierbidrag).

Oslopakke 3 tilpasser sin målstruktur til krav i bymiljøavtale.

4. Forhandlinger om Buskerudbypakke2 og bymiljøavtale – behov for både administrativ og politisk prosess

SD gir forhandlingsmandat til SVV(JBV) både for BBP2 og bymiljøavtale. Viktig at det tydeliggjøres i mandatet at evt. prinsipielle uenigheter i forhandlingene kan bringes inn for avklaring politisk mellom ordførere/fylkesordførere og statsråd/statssekretær. Mulige temaer: hvordan avveining mellom mål (for eksempel mellom framkommelighetsmål og 0-vekstmål) skal ivaretas og tilhørende vurdering av måloppnåelse.

En slik politisk kanal er etablert for arbeidet med bymiljøavtale for Oslo (statsråd/statssekretær og byråd for samferdsel/fylkesordførere).

5. Hvordan besluttes disponering av bompengene?

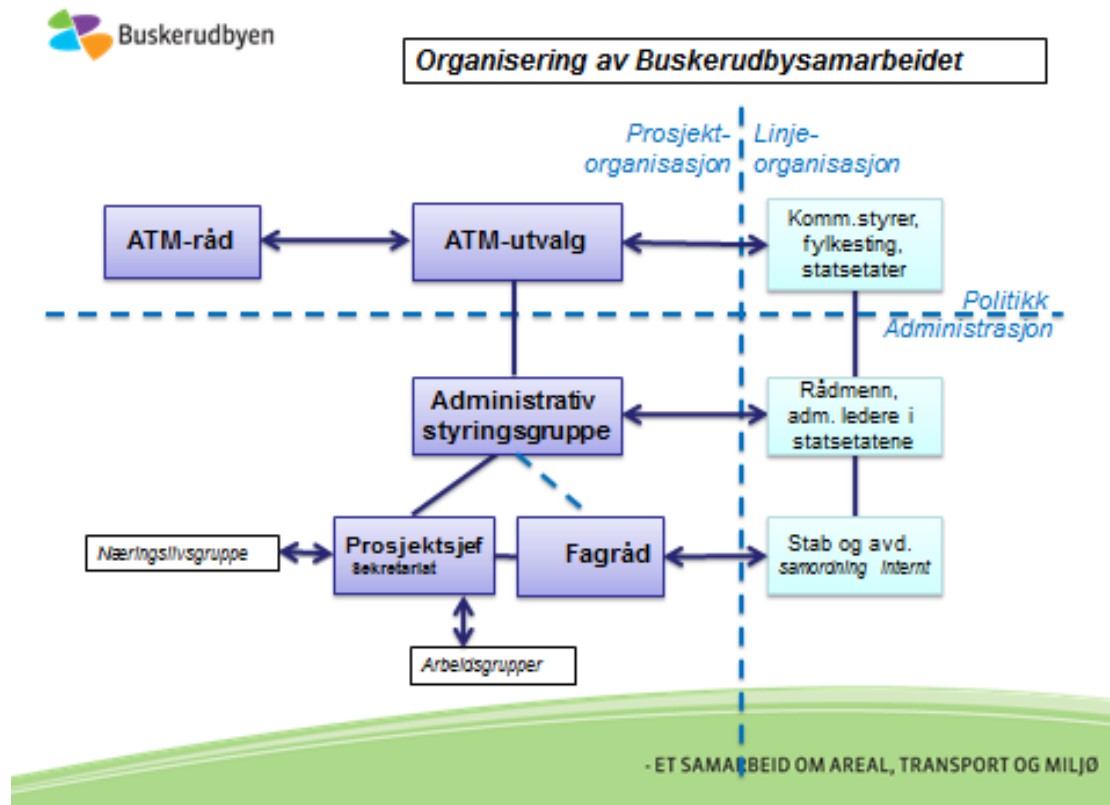
Eksempel Oslopakke 3: Bompengeselskapet innkrever bompengene. Statlige føringer gjennom stortingsvedtak styrer tunge prioriteringer. Konkret prioritering innenfor fastsatte føringer, skjer gjennom årlig politisk vedtak i Oslo kommune /Akershus fylkeskommune (rullering) av en 4-årig handlingsplan (som "konfirmeres i Stortinget"). Porteføljestyling (omprioriteringer) skjer i tråd med fastsatte kriterier.

6. Hva er en utviklingsavtale?

Regjeringen har lansert forpliktende utviklingsavtale mellom staten og storbyområdene som et supplerende virkemiddel for en helhetlig utvikling av areal, bolig og infrastruktur. En slik avtale skal sikre bedre partnerskap mellom storbyområdene og staten. "Fra før av har vi bymiljøavtalene, første avtale vil snart bli etablert. Arealdimensjonen i bymiljøavtalene er et nytt grep i forhold til dagens belønningsordninger og avtaler om bypakke. Denne vil nå følges opp med det vi kaller utviklingsavtaler. Utviklingsavtalene skal være forpliktende for alle aktører", sa statsminister Erna Solberg da hun talte til NHOs årskonferanse i januar.

Utviklingsavtaler vil sikre en mer koordinert og forutsigbar stat. Målet er at staten kommer med færre innsigelser og at statlige sektorinteresser identifiseres og avklares tidlig. Utviklingsavtaler skal samtidig sikre at kommunene følger opp riktig arealbruk, boligbygging ved kollektivknutepunkt og legger til rette for infrastruktur. Det er Kommunal- og moderniseringsdepartementet som har ansvar for den videre arbeidet med utviklingsavtaler for arealbruk, boligbygging og infrastruktur i tett samarbeid med Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet.

Vedlegg 1 Organisasjonsmodell Buskerudbyen og Oslopakke 3



Organisering av Oslopakke 3

