**Saksdokument til ATM-utvalgsmøte nr. 3 - 2019**

**Møtetid: Fredag 21. juni 2018 kl. 11:00 – 14:00   
Sted: Haugestad, Lier kommune, Lierbyen**

Forslag til dagsorden:

**Sak 23/19 Referat**

**Sak 24/19 Status Buskerudbypakke 2**

**Sak 25/19 Handlingsprogram Buskerudbypakke 2 2020-2023**

**Sak 26/19 Status Buskerudbypakke1/belønningsmidler**

**Sak 27/19 Søknad om forlengelse av belønningsavtale**

**Sak 28/19 Status**

**Sak 29/19 Eventuelt**

**Vedlegg**  
1. Referat fra møte i ATM-utvalget 5. april 2019 (vedlegg til sak 23/19)  
2. Notat Fakta om KS2 og BBP2 (vedlegg til sak 24/19)  
3. Notat grunnlag for handlingsprogram BBP2 (vedlegg til sak 25/19)

**Separate vedlegg**1. Forslag til prosess for Handlingsprogram 2020-2023 for Buskerudbypakke 2/byvekstavtale  
 (vedlegg til sak 25/19)  
2. Avtale om belønningsmidler 2018/19 (vedlegg til sak 27/19)  
3. Søknad om belønningsmidler 2018/21 (vedlegg til sak 27/19)  
  
  
Buskerudbyen, 14.06.2019

**Roger Ryberg Trude Andresen  
Leder av ATM-utvalget Leder adm. styringsgruppeSak 23/19 Referat fra forrige møte**Referat fra møte i ATM-utvalget 5. april 2019.følger som vedlegg 1. ***Forslag til konklusjon:*** *Referatet godkjennes*  
**Sak 24/19** **Status Buskerudbypakke 2   
  
Hensikt med saken**:   
Orientere om status for Buskerudbypakke 2 prosessen, konsekvenser av skrinlegging av Buskerudbypakke 2 og drøfte videre prosess.

### Skrinleggingen av Buskerudbypakke 2

Den 09.04.2019 gikk det ut en pressemelding signert ordførerkandidat Fredrik A. Haaning og ti andre Høyre-toppkandidater for valget 2019, hvor de sier nei til Buskerudbypakke 2 og heller vil se på andre muligheter for å finansiere viktige samferdselsprosjekter i Drammens-området. Det ble også formidlet at det var politiske signaler om økt statlig finansiering for de statlige vegprosjektene i BBP2.

Den 11.04.2019 ble muligheten for økt statlig finansiering av Rv. 282 ny Holmenbru og E134 Strømsåstunnelen tatt opp i skriftlig spørsmål fra Masud Gharahkhani (A) til samferdselsministeren:

*«Er statsråden enig med Høyres parlamentarisk leder at ny Holmenbru og nytt løp i Strømsåstunnel skal finansieres av staten, og kan regjeringen garantere for dette?».*

Svar fra Samferdselsminister Jon Georg Dale:

*«Nasjonal transportplan 2018-2029 er det prioritert statlege midlar til gjennomføring av prosjekta rv 282 Holmenbrua og E134 Strømsåstunnelen – nytt tunnelløp, under føresetnad av at det blir tilslutning til eit opplegg for delvis bompengefinansiering. Eg registrerer at det no pågår ein politisk diskusjon i Drammen kring Buskerudbypakke 2. All bompengefinansiering krev lokale initiativ og fleirtalsvedtak i kommunane som tek desse initiativa. I tillegg må det vere reell vilje til å garantere for inntektene frå bompengeselskapet. Dagens regjering tek ikkje initiativ til bompengar, og pålegg heller ikkje dette utan lokalpolitisk tilslutning.*

*Dersom det skulle vise seg at den politiske situasjonen i ein eller fleire av kommunane endrar seg og det likevel ikkje er lokalpolitisk tilslutning til det foreslåtte bompengeopplegget, må prioriteringa av statlege midlar til prosjekta rv 282 Holmenbrua og E134 Strømsåstunnelen – nytt tunnelløp, vurderast på nytt. Dette må skje i den komande revisjonen av Nasjonal transportplan, som arbeidet allereie er igangsatt på.»*

<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=75852>

På ATM-rådsmøtet 23.04. ble det orientert om konsekvensene av å skrinlegge BBP2. Etter møtet ble notatet “[Konsekvenser og muligheter for samferdselssatsing uten Buskerudbypakke 2](https://drive.google.com/file/d/14r4GerJFN1CMiNxStJrr8R3WitNKhbMB/view)”, datert 25.04. ettersendt ATM-rådets medlemmer. Notatet omhandler:

1. Konsekvenser dersom Buskerudbypakke 2 ikke iverksettes
2. Det økonomiske handlingsrommet uten en bypakke
3. Muligheter og utfordringer knyttet til å finansiere enkeltstående prosjekter med egne bommer

Hensikten med notatet er å belyse de ovennevnte spørsmål som grunnlag for videre politiske drøftinger og beslutninger.

FrP fremmet likelydende interpellasjonssak for behandling i hhv Buskerud fylkesting den 24.04., Nedre Eiker kommune den 30.04. og Drammen bystyre 30.04. med følgende forslag til vedtak*:*

*“Stans av planene om Buskerudbypakke 2 og tilhørende bompenger: I den senere tid har vi sett at den folkelige motstand mot planene om bompengering og BBP 2 har vokst. 30.000 underskrifter er hentet inn imot planene, to nye valglister er etablert som sier de er imot planene og både aviser og sosiale medier er fulle av kritikk av de planlagte bommene. Den siste utviklingen kom i dag, tirsdag 9. april, da både Høyre og KrF nå indikerer at de er imot bomplanene. Om dette er korrekt er det ikke lenger flertall i kommunestyret for BBP2 med tilhørende bomplaner. Da må dette settes på dagsorden så snart som mulig og arbeidet med alternativer kan starte (slik FrP en rekke ganger har foreslått). Følgende foreslås:*

1. *Kommunestyret skrinlegger planene om BBP2 og bompenger tilhørende pakken.*
2. *Det legges frem sak om hvordan kommunen skal gå frem i dialog med staten for å sikre statlig bevilgninger til nødvendige veitiltak. Staten må bære byrden av disse som følge av Drammensområdets posisjon som samferdselsknutepunkt.”*

**Buskerud fylkesting** behandlet interpellasjonen i møte 25. april 2019. Det ble foretatt en avstemning om saken skulle realitetsbehandles. 19 (H, MDG, V, SV) av 42 representanter stemte imot at saken skulle realitetsbehandles. Avstemningsresultatet viste at flere enn 1/3 av representantene stemte imot realitetsbehandling. Saken ble derfor ikke realitetsbehandlet, jfr § 16 i Reglement for politisk saksbehandling – Forretningsorden,  
  
Flere av partiene kom med protokolltilførsel. [Fylkesordføreres svar og behandlingen kan sees her.](http://sru3.bfk.no/api/utvalg/2/moter/318/behandlinger/23/behandlinger/0)   
  
Miljøpartiet De Grønne stilte også en interpellasjon om Buskerudbypakke2 i fylkestinget 24. april. [Fylkesordføreres svar finnes her.](http://sru3.bfk.no/api/utvalg/2/moter/318/behandlinger/24/behandlinger/0)  
  
**Drammen bystyre** behandlet interpellasjonen fra Frp i møte 30.04. Bystyrets gjorde slikt vedtak: *Som følge av vedtak i sak 65/19 ble denne interpellasjonen trukket av interpellanten og ble ikke realitetsbehandlet.*

Sak 65/19 omhandlet Drammen kommunes årsmelding 2018.

Ulf Erik Knudsen (FrP) fremmet følgende endringsforslag:

1. *Bystyret skrinlegger planene om BB2 og bompenger i Drammen.*
2. *Det legges frem sak om hvordan kommunen skal går frem i dialog med staten for å sikre statlig bevilgninger til nødvendige veitiltak. Staten må bære byrden av disse som følge av Drammens posisjon som samferdsels knutepunkt.*

Tove Paule (H) fremmet følgende forslag: *«Bystyret avviser forslaget fra FrP.»*  
  
Eivind Knudsen (AP) fremmet følgende protokolltilførsel:

*«Etter utspillet fra Høyres ordførerkandidat om at Høyre trekker seg fra bypakka er det viktig for AP å presisere at pakka er forhandla frem av AP og H, og at vi i AP ikke fikk det helt som vi ville. Vi står på at Drammen trenger ei pakke, og at vi må løse de utfordringene vi står ovenfor. Dette er for viktig til at løsningene skal leveres som en del av en valgkamp, og vi vil derfor allerede nå signalisere hvordan vi sammen med de andre partiene som er for ei bypakke vil jobbe for å gjøre BB2 bedre og legger derfor fram følgende 7 punkter som en del av protokolltilførselen.*

1. *Drammen trenger ei bypakke som sikrer gode vei og kollektivløsninger for framtida.*
2. *Pakka må inneholde klare reduksjoner i busspriser. Herunder månedskort for under 500 kr. I hele «pakkeområdet». Enkeltreiser i rushtiden må være billigere enn med bil.*
3. *Taket for antall passeringer reduseres, og Buskerudbyen får sammen med de berørte kommunene i oppdrag å finne fram til betalingsløsninger som særlig skjermer barnefamilier og grupper med svak økonomi.*
4. *Er ikke dette mulig gjennom betalingsløsningene i bypakka, skal dette være et ansvar som Drammen kommune selv må ta.*
5. *Svelvikveien må flyttes lenger fram i prioriteringskøen.*
6. *Ingen bommer settes i drift før første spadetak er tatt på et av veiprosjektene, samt at bedrede og billigere kollektivtilbudet er på plass.*
7. *Vi forventer etter de siste ukers signaler fra Høyres parlamentariske leder på Stortinget at regjeringa og flertallet på Stortinget tar ansvar for å finansiere riksveiene utenom pakka, og at signaler om dette kommer fram allerede i Revidert Nasjonalbudsjett.*

*Vi vil samtidig legge til at avvisningen av saken er en form for narrespill som vi i AP vil holde oss for gode til. Er det ikke flertall for en pakke må det vises på samme måte som om det er flertall, og at Buskerudbyen og andre etater skal jobbe med å kvalitetssikre en pakke og forberede den for stortingsbehandling om det ikke er flertall for den i de berørte kommunene framstår for oss som sløsing med både tid og ressurser.»*

Trine Borge Johansen (SP) fremmet følgende protokolltilførsel:

*«Drammen Senterparti er sterkt uenig i at forslaget fra FrP om å skrinlegge vedtaket om BB2, som ble gjort i juni 2018, blir avvist. Ingen veier som inngår i BB2, er eid av eksisterende Drammen kommune, ei heller av den kommende Nye Drammen kommune. Vi mener derfor fortsatt at statlige veier skal finansieres av staten, og fylkeskommunale veier skal betales av fylket, som rette vedkommende. I tillegg mener vi at det å ikke behandle dette forslaget dermed fremdeles forutsette at innbyggerne tilnærmet ene og alene skal stå ansvarlig for hele BB2 sin finansiering, er totalt uakseptabelt.»*

Ulf Erik Knudsen (FrP) fremmet følgende protokolltilførsel:

*«FrP mener det ikke er lovgrunnlag for å avvise vårt forslag, men at kommunelovens kommentarutgave kun peker på mulighet for å utsette saken (s. 323).»*

Votering

Avvisningsforslaget fra Høyre ble vedtatt med 27 stemmer (H + V + MDG + KrF + SV).  
Innstillingen ble enstemmig vedtatt.  
**Bystyrets vedtak:** Årsmelding 2018 for Drammen kommune tas til etterretning.

**Nedre Eiker kommune** behandling interpellasjon fra FrP i kommunestyret 30.04. Ordføreren svarte da følgende:

*“Ordfører vil vise til at kommunestyret i Nedre Eiker vedtok 20. juni 2018 Buskerudbypakke 2 Vedtaket ble gjort med 33 stemmer mot 7 stemmer. Likelydende vedtak ble gjort i Drammen, Lier, Øvre Eiker og Buskerud fylkeskommune. BBP2 er blitt kvalitetssikret og oversendt Samferdselsdepartementet. Ordfører kan ikke se at det er gjort vedtak på statlige hold eller kommet skriftlige opplysninger til Buskerudbyen som skulle endre grunnlaget for BBP2. Tvert imot har samferdselsministeren Jon Georg Dale i et svar på spørsmål fra stortingsrepresentant Masud Gharahkhani ikke villet gi noen garantier for at staten påtar seg det fulle finansielle ansvaret for riksvegprosjektene Holmenbrua og Strømsåstunnelen. Det påpekes i interpellasjonen at det er stor folkelig motstand mot planene om bompenger og BBP2. Det var det også i juni 2018 da BBP2 ble vedtatt.*

*Ordfører er fortsatt av den bestemte mening at de planer som ligger i BBP2 er av vital betydning for utviklingen både i Nedre Eiker og i Drammensområdet som helhet. Ordfører finner det derfor uansvarlig å ta opp til votering i dagens kommunestyre om å skrinlegge BBP2 uten at kommunestyret fullt ut er innforstått med konsekvensene av et slikt eventuelt vedtak.*

*Ordfører vil vise til kommuneloven § 23 nr. 2 der det står at rådmannen skal påse at de saker som legges fram for folkevalgte organer er forsvarlig utredet. Til dagens møte foreligger det ingen sak hvor administrasjonen belyser konsekvenser. Den er således etter ordførers vurdering ikke forsvarlig utredet.*

*Kommunelovens § 34 nr. 1 åpner likevel for at «Det kan også treffe vedtak i sak som ikke er oppført på saklisten, hvis ikke møteleder eller 1/3 av de møtende medlemmene motsetter seg dette.»*

*Ordfører vil benytte seg av retten i kommunelovens § 34 nr. 1 til å motsette seg å ta opp til votering over de to forslagene som interpellantene har fremmet. Ordfører vil imidlertid be rådmannen fremme en sak til neste kommunestyremøte som åpner for realitetsbehandling av forslagene. Det bes om en saksutredning som belyser konsekvenser både for Nedre Eiker og Drammensområdet samt klargjør om staten vil sikre bevilgninger til de nødvendige vegtiltakene og styrking av kollektivtrafikken i Drammensområdet som ligger i BBP2”.*

På bakgrunn av behandlingen av interpellasjonen i Kommunestyret 30.04.2019 ble rådmannen bedt om å lage en sak som åpner for realitetsbehandling av forslagene. Det ble bedt om en saksutredning som belyser konsekvenser av å skrinlegge Buskerudbypakke 2, både for Nedre Eiker og Drammensområdet, og som klargjør om staten vil sikre bevilgninger til de nødvendige vegtiltakene og styrking av kollektivtrafikken i Drammensområdet som ligger i BBP2.

I etterkant av kommunestyremøtet ble administrasjonen i Buskerudbysamarbeidet bedt om å belyse:

* Konsekvenser dersom Buskerudbypakke 2 ikke iverksettes
* Det økonomiske handlingsrommet uten en bypakke
* Muligheter og utfordringer knyttet til å finansiere enkeltstående prosjekter med egne bommer

Dette er belyst i notatet “Konsekvenser og muligheter for samferdselssatsing uten Buskerudbypakke 2” , datert 08.05. fra Buskerudbysekretariatet. Hensikten med notatet er å belyse de ovennevnte spørsmål både for Nedre Eiker kommune og BBP2-området, og danne grunnlag for videre politiske drøftinger og beslutninger. [Notatet kan leses her.](https://drive.google.com/file/d/1J1dPRngT3wDJ6p_ep22Cxethdcs6hbWM/view)

**Nedre Eiker kommunestyres skrinlegging av Buskerudbypakke 2**Saken ble behandlet i kommunestyret i Nedre Eiker 22.05. 2019. Flertallet i formannskapet i Nedre Eiker ønsket å beholde Buskerudbypakke 2, men med syv tilleggspunkt om blant annet lavere månedstak og billigere bussbilletter.

Flertallet i kommunestyret gikk imidlertid inn for forslaget fra Nedre Eiker Frp. Forslaget om å skrinlegge Buskerudbypakke 2 ble vedtatt med 21 stemmer mot 20 stemmer avgitt for formannskapets innstilling.

Rådmannens forslag til vedtak var å utsette saken og la kommunestyret i Nye Drammen behandle spørsmålet om å skrinlegge eller gjøre endringer i Buskerudbyapakke 2:

*«Spørsmålet om å skrinlegge eller gjøre endringer i Buskerudbypakke 2 (BBP 2),   
 behandles av kommunestyret i Nye Drammen, både fordi det pr. i dag ikke er utført  
 tilstrekkelige utredninger av konsekvensene ved bortfall av BBP 2 og for å kunne gi   
 bedre tid til å tilstrekkelig utrede alternative muligheter, samt at et evt. bortfall av  
 BBP 2 vil kunne gi betydelige konsekvenser for Nye Drammen kommune.»*

Rådmannen begrunnet forslaget om utsettelsen slik, kort oppsummert:

1. Det har ikke vært mulig å utrede, på forsvarlig måte, konsekvensene av en skrinlegging av Buskerudbypakke 2.

2. Det er behov for mer tid til å utrede hva slags prosjekter som kan gjennomføres uten Buskerudbypakke 2.

3. Det er ikke tilstrekkelig belyst hvilke økonomiske konsekvenser, inkludert økonomiske forpliktelser, som eventuelt må overtas av nye Drammen kommune.

[Saksfremlegget kan leses her](https://innsyn.nedre-eiker.kommune.no/motekalender/motedag/106200356)

**Konsekvenser av å skrinlegge Buskerudbypakke 2**

I Administrativ styringsgruppe (med fagråd) 07.06.2019 ble Buskerudbysekretariatet bedt om å legge fram for ATM-utvalget en sak som redegjør for status for Buskerudbypakke2, og som belyser konkret hvilke utfordringer skrinlegging av pakka har ført til i forhold til pågående planlegging, gjennomføring av tiltak og for videre prioriteringer av midler. Det ble pekt på behovet for et faktagrunnlag som får frem hva skrinlegging av Buskerudbypakke2 konkret innebærer i forhold til avtaler, forpliktelser og forventninger, samt hvilke avklaringer og prioriteringer som nå må foretas for å ivareta god ressursbruk framover.

**Inngåtte avtaler og økonomiske bindinger**Skrinlegging av BBP2 innebærer økonomiske konsekvenser for følgende prosjekter:

* **Kulvert i Baker Thoens allé**

I forbindelse med Inter City-utbyggingen er det inngått avtale mellom Bane NOR og Drammen kommune knyttet til bidrag til jernbaneundergang (kulvert) i Baker Thoens allé med utvidelse fra 2 til 4 felt ved ny Gulskogen stasjon. Avtalen innebærer at Drammen kommune dekker 30 % gjennom BBP2-midler. Det utgjør 150 mill kr. Uten BBP2 må beløpet dekkes gjennom kommunalt budsjett. Bane NOR kunne kreve refundert betydelig beløp til omprosjektering dersom kommunen trekker seg fra forpliktelsen i utbyggingsavtalen.

* **Kulvert som del av Tilfartsvegvest del 1**

Det er også viktig av økonomiske og tekniske årsaker å gjennomføre den delen av Tilfartsvegvest del 1 som krysser jernbanen (kulvert ved Strømsgodset kirke) samtidig med bygging av ny Vestfoldbane. Tilfartsvei Vest del 1 er en fylkesvei og dermed fylkeskommunens ansvar å finansiere dersom Buskerudbypakke 2 ikke vedtas. Uten Tilfartsvei vest del 1 vil byutviklingen på Sundland ikke kunne videreføres.

* + Kostnad for Tilfartsveg vest del 1: 878 mill. (2018 kr.) i hht regionalt kvalitetssikret ANSLAG datert 30.10.18. Kostnaden for den del av kulverten som ligger direkte under ny dobbelsporet jernbane (IC Drammen – Kobbervikdalen) utgjør om lag 60 mill. av dette (beregnet til 57 mill av Statens vegvesen). Uten koordinert utbyggingen mellom veg og jernbane antas kostnaden for Tilfartsveg vest del 1 å kunne øke med 30-50 mill.
* **Bidrag til infrastruktur for nye Drammen sykehus**

Det er satt av 90 mill kr fra BBP2 som bidrag til infrastruktur til nytt sykehus på Brakerøya. I tillegg må det etableres en gang- og sykkelforbindelse til sykehuset. Denne vil også måtte finne alternativ finansiering uten BBP2. Dette er kommunale  
veger.

* **Forskuttering av planleggingsmidler**Drammen kommune har forskuttert kr 15 mill til planlegging av Tilfartsvei vest del 2 og Tilfartsvei Konnerud. Dette er midler som er forutsatt tilbakebetalt gjennom BBP2. Dersom BBP2 skrinlegges vil dette ikke la seg gjøre.

**Andre bindinger og forhold**

* **Bompengeprosjekt**Statens vegvesens arbeid med bompengeprosjektet er bragt så langt nå at de nødvendige avtaler er inngått med berørte grunneiere. Dette var langt i prosess før den politiske endringen ble aktualisert. Det er klargjort for et lite antall (9) byggesaker. For disse klargjøres all dokumentasjon, men oversendes ikke til kommunene for behandling. Prosjektet trappes ned før sommerferien og arbeidet som er gjort konserveres.
* **Busstilbudet**  
  For å kunne opprettholde det styrkede busstilbudet i 2020 vil det trolig være behov for å omdisponere belønningsmidler fra 2019 til bruk i 2020. Dette i påvente av svar på søknad om belønningsmidler for 2020 omtalt i sak 26/19. Brakar må ha sikkerhet for finansiering i 2020 i løpet av august 2019. Fra Brakar ble det i Administrativ styringsgruppe 07.06.2019 opplyst at det kan bli aktuelt å ta den rutestrukturen som ligger i forslag til driftstilbud for Buss i Buskerudbypakke2 med i videre arbeid med rutestruktur i kommunene.
* **Videre planlegging**For større vegprosjekter som er avhengig av stortingsproposisjon for å få planleggingsmidler stilles videre planlegging i bero. For vurderinger knyttet til bruk av belønningsmidler til planlegging og definering av bundne prosjekter vises det til sak 26/19 i møtet.

**Ekstern kvalitetssikring (KS2)**   
Det har vært omfattende arbeid med oppfølging av KS2-prosessen for Buskerudbypakke 2. Den 08.04.2019 ble hovedresultater fra KS2 konsulentenes arbeid presentert i Samferdselsdepartementet med gode resultater.

Det er utarbeidet tre KS2-rapporter, en for hvert av de to store enkeltprosjektene i første 4-års periode (ny Holmenbru og Tilfartsveg vest del 1) og en for Buskerudbypakke 2 som helhet. Konsulentene leverte KS2-rapportene innen fristen som var satt før påske for at det skulle være mulig å rekke stortingsbehandling av BBP2 før sommeren.

Med vedtaket om skrinleggingen av Buskerudbypakke 2 i kommunestyret i Nedre Eiker er det ikke lenger lokalpolitisk tilslutning til bypakka, og følgelig heller ikke grunnlag for stortingsbehandling. VD gjennomførte likevel det planlagte KS2-møte 5. juni, hvor tilbakemelding på KS2-rapportene stod på dagsorden. I møtet fremkom det at det var stor grad av samsvar mellom KS2-konsulentenes vurderinger og det faglige grunnlaget for Buskerudbypakke 2. VD hadde derfor få innvendinger til KS2-rapportene og foreslo kun mindre justeringer.

Med dette som bakgrunn kan det slås fast at det nå foreligger et omfattende og robust kvalitetssikret faglig grunnlagsmateriale som kan benyttes i videre drøftinger av samferdselssatsing i Buskerudbyområdet. Deler av grunnlaget har imidlertid begrenset holdbarhet i forhold til krav som settes til plan- og analysegrunnlag for offentlige prosjekter. Således vil graden av nytte kunne avhenge av når det eventuelt settes i gang et videre arbeid med samferdselsløsninger som har inngått i kvalitetssikringen av Buskerudbypakke 2. Administrasjonen avventer den videre prosess.

Under behandlingen av FrPs forslag om å skrinlegge BBP2 i Nedre Eiker kommunestyre 22.05.2019 ble det argumentert for å skrinlegge pakka med henvisning til innholdet i KS2-rapportene. I etterkant av kommunestyret ble Administrasjonen i Buskerudbysamarbeidet bedt om å belyse påstandene som ble fremsatt av Høyres kommunestyrerepresentant Tveter om KS2-rapportene. Notatet følger som vedlegg 2. Det ble også stilt spørsmål knyttet til offentliggjøringen av KS2-rapportene. Da Høyres representant i kommunestyret henviste til rapportene i sin argumentasjon visste verken Vegdirektoratet, Buskerudbysekretariatet eller kommuneadministrasjonen at det var gitt innsyn i KS2-rapportene. Vegdirektoratet tok derfor kontakt med Samferdselsdepartementet dagen etter kommunestyrebehandlingen i Nedre Eiker, og meldte tilbake samme dag at KS2-rapportene var offentliggjort. Senere har Vegdirektoratet fått opplyst at det var gitt innsyn i KS2-rapportene som følge av en innsynsbegjæring.

**Handlingsprogram 2020-2023**Arbeidet med å konkretisere tiltak i Handlingsprogram 2020-2023 har vært en prioritert oppgave våren 2019, og status for tiltaksområdene er gjengitt i egen sak i møtet. Det faglige grunnlaget med forslag til prioriterte tiltak i et handlingsprogram vurderes å være et nyttig utgangspunkt for det videre arbeidet med utviklingen av transportsystemet i Buskerudbyen. Det vises til egen sak 25/19 i møtet med forslag om at arbeidet tas til orientering, dokumenteres og stilles i bero.

**Videre prosess**Det legges opp til drøfting i møtet for å få en felles forståelse av situasjonen for Buskerudbypakke 2 og innretning på det videre arbeidet i Buskerudbysamarbeidet. Det er spesielt behov for å drøfte konsekvenser av skrinleggingen av BBP2 for det videre planleggingsarbeidet og for kollektivtilbudet.

***Forslag til konklusjon:*** *Saken drøftet. Arbeidet med bomsystemet trappes ned før sommeren og dokumenteres. Kunnskapsgrunnlaget som er kvalitetssikret dokumenteres og gjøres tilgjengelig. Videre prosess drøftes i første møte etter kommune- og fylkestingsvalget.*

**Sak 25/19 Handlingsprogram 2020-2023 for Buskerudbypakke2  
Hensikt med saken**   
Informere om status for arbeidet med handlingsprogram.

**Bakgrunn**I ATM-utvalgets møte 15.02.2019 ble følgende vedtatt*: “ATM-utvalget forutsetter at det i det videre arbeidet med BBP2 snarlig igangsettes et arbeid med å konkretisere og detaljere ut porteføljen for det enkelte tiltaksområdet, samt avklare ansvarsforhold. Det lages et utredningsprogram med planprogram som grunnlag for handlingsplan 2020-2025. Det jobbes videre med forberedelser til forhandlinger om byvekstavtale.”*

I ATM-utvalgets møte 05.04.2019 ble notat “Forslag til prosess for Handlingsprogram 2020-2023 for Buskerudbypakke 2/byvekstavtale”, datert 25.03.2019 vedtatt lagt til grunn for videre arbeid. Notatet (separat vedlegg 1) er utarbeidet i samråd med Vegdirektoratet og omhandler blant annet:

* Bakgrunn, hensikt, mål, rammer og forutsetninger for arbeidet med handlingsprogram
* Prosess for arbeidet med Handlingsprogram 2020-2023 med og uten byvekstavtale
* Foreløpig utkast til innhold i Handlingsprogram 2020-2023
* Andre prosesser

Det faglige grunnlaget som så langt er utarbeidet i forbindelse med det planlagte handlingsprogrammet for Buskerudbypakke 2 vurderes å være et nyttig grunnlag i det videre arbeidet med utviklingen av transportsystemet i Buskerudbyen.

I fagrådets møte 16.05. ble det orientert om status for arbeidet for hvert tiltaksområde. I administrativt styringsgruppe (med fagråd) 07.06. ble følgende anbefaling gitt ATM-utvalget:

«*Administrativ styringsgruppe foreslår at status i arbeidet med forslag til handlingsprogram Buskerudbypakke2 legges fram for ATM-utvalget til orientering, og at arbeid med handlingsprogrammet dokumenteres og stilles i bero.»*

**Saksframlegg**Det vises til notatet “Forslag til prosess for Handlingsprogram 2020-2023 for Buskerudbypakke 2/byvekstavtale”, datert 25.03.2019.

Det var lagt opp til at følgende tiltaksområder skulle inngå i handlingsprogrammet for Buskerudbypakke2; veg, infrastruktur kollektiv, drift kollektiv med pristiltak, sykkel, gange, innfartsparkering og kollektivknutepunkt. Som vedlegg 3 følger et grunnlag innenfor disse tiltaksområdene, bortsett fra tiltaksområde veg og infrastruktur kollektiv.

Forslag til videre arbeid og prosess drøftes i møtet.

***Forslag til konklusjon:*** *Saken drøftet. Foreløpig forslag til handlingsprogram for Buskerudbypakke 2 tas til orientering, dokumenteres og arbeidet stilles i bero.*

**Sak 26/19 Status Buskerudbypakke1/belønningsmidler**

**Hensikt med saken**

Orientere om status for framdrift i gjennomføringen av tiltak i BBP1 2018-19 (belønningsmidler) og drøfte videre gjennomføring og eventuelle omdisponeringer.

**Saksframlegg**   
Det vises til rapportering til Samferdselsdepartementet (SD) per 1. februar 2019 for avtale om belønningsmidler for perioden 2018-19 og til ATM-utvalgets vedtak i møte 15. februar 2019 om handlingsplan for belønningsmidler 2018-19. I handlingsplanen er 86 mill. kr i 2018 og 80 mill. kr i 2019 i belønningsmidler 2018/2019 disponert, og i tillegg kommer 4,9 mill. kr som er overført fra belønningsavtalen 2014-17. Belønningsmidlene for 2018 ble utbetalt fra SD til Buskerud fylkeskommune rett etter signering av avtalen i mai 2018. SD har ikke gitt noe svar på rapporteringen for 2018 og belønningsmidler for 2019 er ikke utbetalt. I pkt. 5 i avtalen heter det at utbetaling av tilskudd for det påfølgende året i avtalen skjer innen 31. mars på grunnlag av anmodning om utbetaling som innsendes med nødvendig rapportering innen 31. januar samme år.

Det er gjennomført dialogmøter med partnerne i Buskerudbysamarbeidet april/mai 2019. **Prosjektregnskapet per 2. mai 2019** viser slik status når det gjelder påløpte midler 2018/19:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tiltaksområde** | **Bevilgning 1000 kr** | | **Påløpt 1000 kr** | | **Sum påløpt 1000 kr** | **Ikke påløpt**  **1000 kr** |
| **Opprinnelig** | **Gjeldende** | **2018** | **2019** |
|  |  |  |  |  |  |  |
| Forbedring av kollektivtilbudet | 60 000 | 58 700 | 17 563 | 6 888 | 24 451 | 34 249 |
| Forbedring av infrastruktur | 32 200 | 33 750 | 9 000 |  | 9 000 | 24 750 |
| Tiltak for syklende | 43 400 | 40 900 | 3 458 | 1 258 | 4 716 | 36 184 |
| Miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og parkeringstiltak | 15 700 | 13 400 | 94 | 500 | 594 | 12 806 |
| Kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon | 14 700 | 23 500 | 6 735 | 5 971 | 12 706 | 10 794 |
| Udisponert |  | 691 |  |  |  | 691 |
|  | **166 000** | **170 941** | **36 850** | **14 617** | **51 467** | **119 474** |

***Administrativ styringsgruppe med fagrådet drøftet status i møte 7. juni med slik konklusjon:*** *Utfordringer skrinlegging av Buskerudbypakke2 gir i forhold til disponeringer i handlingsplan 2018/19 for belønningsmidlene legges fram for drøfting i ATM-utvalget. Det foreslås en prosess for mulige/nødvendige omdisponeringer.*  
For å eventuelt kunne foreta omdisponeringer for å sikre bl.a. forsterket bussdrift i Buskerudbyen utover 1.1.2020 er partnerne i samarbeidet bedt om status på igangsetting av tiltak per 11.06.2019.   
  
Under følger en kort gjennomgang av tiltaksområdene med vurdering av mulighet for omdisponeringer:

**Tiltaksområde 1** **Forbedring av kollektivtilbudet**Av de 58,7 mill. kr som er avsatt til forbedring av kollektivtilbudet skal 47,3 mill. kr gå til forsterking av rutetilbudet inkl. den opptrappingen som har skjedd siste året med hyppigere avganger i rush til Konnerud og med el-buss til Mjøndalen. Midlene overføres månedlig fra fylkeskommunen til Brakar, og avsatte midler vil gi dekning for tilbudet ut 2019. Det gjenstår i tillegg noe midler til drift mobilbillett og SIS/TID der kostnadene har oppstått, men midlene ikke utbetalt.   
  
Når det gjelder behov for midler i 2020 sier Brakar at behovet til bussdrift (inkl. SIS/TID og mobilbillett) er 51,7 mill. i 2020. Behovet har økt med 16,7 mill. i 2020, i forhold 2019, og skyldes økt frekvens og drift av el-buss på linje 51. Dette var finansiert av BFK i 2018 og 2019, og forutsatt finansiert av belønningsmidler gjennom Buskerudbypakke 2 fra 2020 og utover.

Dersom det ikke påregnes egenandel fra Buskerud fylkeskommune/Viken fylkeskommune i 2020 vil et halv års forsterket bussdrift på dagens nivå i alle fem kommunene ha en kostnad på ca 26 mill. kr.

**Tiltaksområde 2 Forbedring av infrastruktur**Av bevilgning på 33,7 mill. kr er 18,5 mill. kr 2018 midler. Av disse er det utbetalt 9 mill. kr.   
  
De tilbakemeldingene som er gitt de siste dagene viser at det kan være mulig å omdisponere mellom 8 -10 mill. kr da dette er midler som i stor grad er avsatt til planlegging av infrastrukturtiltak kollektiv for gjennomføring i BBP2 og hvor planleggingsarbeidet ikke er igangsatt eller hvor det ikke er grunnlag for å gå videre med planlegging nå da det ikke foreligger mulig finansiering av tiltakene.

**Tiltaksområde 3** **Tiltak for syklende**En stor del av midlene til sykkeltiltak er fordelt til planlegging av infrastrukturtiltak sykkel for gjennomføring i BBP2. Det vises her til sak 25/19 Handlingsprogram 2020-2023 for Buskerudbypakke2. Tiltakene er tatt inn i forslag til gjennomføringsavtaler for 2019. Gjennomgangen i dialogmøtene viste at det var noe varierende hvor langt partnerne var kommet med iverksetting av tiltak.

Siste tilbakemelding viser at det vil være mulig å omdisponere rundt 8 millioner kr.

**Tiltaksområde 4 Miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og parkeringstiltak**Det er disponert 3 mill. til “Feie for egen dør”, der midler ble fordelt i Fagrådssak 9/19 og tiltak er i ferd med å bli igangsatt. Til elbysykkel er det avsatt 6 mill. kr som foreløpig ikke er disponert da prosjektet er noe forsinket.   
  
Siste tilbakemelding viser at det vil være mulig å omdisponere rundt 5 millioner kr fra tiltaksområde 4.

**Tiltaksområde 5** **Kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon**Påløpte midler har i stor grad gått til planlegging av BBP2, inkludert tilfartsvegsystemet, detaljplanlegging av bomsystemet og forberedelser til KS2. Gjenstående midler er avsatt med ca 1,9 mill. til revidering og oppfølging av handlingsprogram areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, felles gåstrategi og felles sykkelplan. Videre er ca. 4,7 mill. avsatt til oppfølging av BBP1/planlegging BBP2 og ca. 4 mill. til kommunikasjon.   
  
Siste gjennomgang viser en mulig omdisponering på ca 2,5 mill. kr.   
 **Vurdering**Partnerne er i stor grad i rute med å iverksette tiltak i henhold til handlingsplan 2018/19. Mange av tiltakene vil kunne gjennomføres i 2019, men det er betinget av at SD raskt overfører avtalte midler for 2019. Gjennomføringsavtaler for 2019 mellom partnerne og Buskerudbysekretariatet kan ikke undertegnes før det foreligger et svar fra SD på rapporteringen for 2018 og bekreftelse på at midler for 2019 blir overført.

Når BBP2 nå ikke blir behandlet i Stortinget og forhandlinger om byvekstavtale med stor sannsynlighet ikke kommer i gang i år, er det behov for å vurdere på nytt behovet for planleggingsmidler til tiltak som var forutsett gjennomført med BBP2.   
  
Det er også oppstått stor usikkerhet når det gjelder videre finansiering av det forsterkede busstilbudet i 2020. Selv om søknad om videreføring av belønningsmidlene blir sendt inn nå, kan det ta lang tid før Buskerudbyen får svar. Praksis tidligere har vært at departementet ikke gir svar på søknad før rapportering på inneværende periode foreligger, det vil da si tidligst etter 1. februar 2020. Brakar opplyste i dialogmøte 20. mai at 1. september er frist for rapportering av ruteendringer neste år og at de må iverksette tiltak utover høsten for å nå det omfang på driften som kan finansieres.

I 2019 er det avsatt til sammen 35 mill. kr i belønningsmidler til forsterket bussdrift, men det ligger ikke inne midler til videre finansiering i 2020. Det kan tenkes ulike alternativer:

1. Søknad om belønningsmidler for 20/21 sendes i juni og svar fra SD foreligger før 1. september 2019.
2. Partnerne i Buskerudbysamarbeidet gir tilsagn om forskuttering av midler i 2020 inntil tilsagn fra SD på ny søknad foreligger, noe fylkeskommunen gjorde i 2014.
3. Det forsterkede busstilbudet avvikles.
4. Omdisponering av belønningsmidler 2018/2019 fra tiltaksområdene 2-5 til tiltaksområde 1 (forsterket bussdrift første halvår 2020), dvs. opp mot 26 millioner kr.

En foreløpig gjennomgang av status for belønningsmidlene viser at det er mulig å omdisponere midler til dekking av forsterket bussdrift på dagens nivå første halvår 2020. Det må da være en forventning om at svar fra Samferdselsdepartementet på belønningssøknad for 2020 vil foreligge tidlig i 2020.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tiltaksområde** | **Gjeldende bevilgning**  **1000 kr** | **Sum påløpt 1000 kr** | **Ikke påløpt**  **1000 kr** | **Mulig å omdisponere 1000** |
| 1. Forbedring av kollektivtilbudet | 58 700 | 24 451 | 34 249 |  |
| 2. Forbedring av infrastruktur | 33 750 | 9 000 | 24 750 | 8 000 - 10 000 |
| 3. Tiltak for syklende | 40 900 | 4 716 | 36 184 | 8 000 |
| 4. Miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og parkeringstiltak | 13 400 | 594 | 12 806 | 5 000 |
| 5. Kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon | 23 500 | 12 706 | 10 794 | 2 500 |
| Udisponert | 691 |  | 691 | 691 |
|  | **170 941** | **51 467** | **119 474** | **24 691 – 26 691** |

Partnerne har blitt forespurt om å gi en rask tilbakemelding på hvilke tiltak som det kan være mulig å omdisponere. Det er imidlertid ønskelig å bruke tid fram til august for behandling i Buskerudbyens administrative organer før det foreligger et konkret forslag til om-disponering. Om ønskelig kan ATM-utvalget sette en ramme for evt. omdisponeringer til forsterket bussdrift i 2020 nå og gi administrativ styringsgruppe fullmakt til å foreta omdisponeringene i august.   
  
***Forslag til konklusjon:*** *Saken drøftet.* **Sak 27/19 Søknad om forlengelse av belønningsavtale  
Hensikt med saken**   
Drøfte innretning av ny søknad / forlengelse av eksisterende søknad om belønningsavtale (Buskerudbypakke 1).

**Bakgrunn**Eksisterende avtale om belønningsmidler løper ut i 2019. Det er derfor behov for å søke om ny avtale fra 2020 eller forlengelse av eksisterende avtale for å opprettholde samferdselssatsingen i Buskerudbyen og for å kunne iverksette tiltak som bidrar til at målet om nullvekst i personbiltrafikken kan nås på kort sikt. Siste søknad fra Buskerudbyen om belønningsmidler og inngått avtale for perioden 2018-2019 følger som separate vedlegg. Forslag til søknad for perioden 2020-21 ettersendes før møtet i ATM-utvalget.

Buskerudbyen får i 2019 kr 80 mill i belønningsmidler. Ca halvparten av dette går til støtte til drift av busstilbudet i Buskerudbyen.

På sikt skal belønningsordningen fases inn i byvekstavtaler for de ni største byområdene i Norge. Det har tatt lengre tid enn forventet å etablere slike byvekstavtaler i alle byområdene. Buskerudbyen venter på invitasjon fra Samferdselsdepartementet til å starte forhandlinger.

**Saksframlegg**Det pågår nå en nasjonal debatt om bompenger og innretning av byvekstavtaler og bypakker. Også i Buskerudbyen går det en debatt om innretning av samferdselssatsingen med eller uten bompenger. I Nedre Eiker har kommunestyret 22. mai vedtatt at planene om Buskerudbypakke 2 og bompenger tilhørende pakken skrinlegges.

Det vil ta noe tid før vi vet hva de nye kommunestyrene i Buskerudbyen og Viken fylkes-kommune ønsker når det gjelder innretning av en evt bypakke eller samferdselstiltak med eller uten bompenger. Det vil være behov for dialog med staten og dialog mellom kommunene og fylkeskommunen etter valget i september, før en ny samferdselspolitikk for Buskerudbyen kan utformes og vedtas.

I påvente av en eventuell invitasjon til oppstart av forhandlinger om byvekstavtale og lokal prosess for å avklare fremtidig samferdselspolitikk i byområdet er det viktig å opprettholde dagens samferdselssatsing gjennom Buskerudbypakke 1.

Flere alternative tilnærminger til en søknad er mulig, for eksempel:

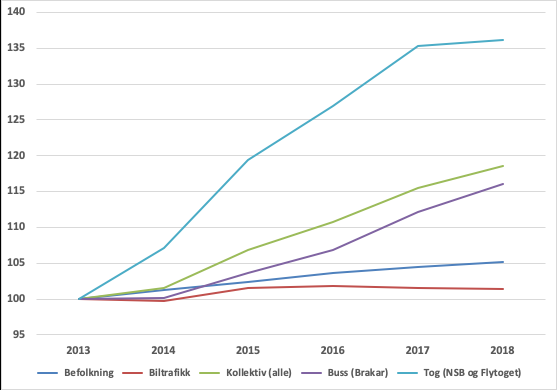
* Det kan søkes om en ny avtale om belønningsmidler for to eller fire år.
* Det kan søkes om å forlenge eksisterende avtale om belønningsmidler i to år.

**Vurdering**Ettersom det nå er uklart når byvekstavtaleforhandlinger kan starte opp og når utforming av fremtidig samferdselspolitikk i Buskerudbyen er avklart, kan det være hensiktsmessig å søke om å forlenge eksisterende avtale om belønningsmidler i to år til, for 2020 og 2021. Vår søknad for inneværende avtale var opprinnelig på 4 år, men SD ønsket å inngå avtale bare for 2 år da de forespeilet en byvekstavtale.

Det foreslås å søke om 110 mill. kr pr år for årene 2020 og 2021. Hvordan midlene skal fordeles til ulike tiltaksområder må drøftes nærmere. Dersom om lag halvparten av midlene går til drift buss, vil dagens busstilbud kunne opprettholdes, men dette vil da ikke innebære et insitament til å få flere busspassasjerer. Dersom man ønsker å øke antallet busspassasjerer, samt å fortsette med elektrifisering av bussparken, bør andelen av midlene som går til drift buss økes. Resten av midlene kan fortsatt benyttes dels til infrastrukturtiltak for buss, sykkel, gange, knutepunktutvikling og pendlerparkering / parkeringstiltak med mer.

Et sentralt spørsmål vil være om Buskerudbyen i perioden 2020-2021 vil kunne nå nullvekstmålet for personbiltrafikken og oppfylle andre nødvendige kriterier for tildeling av belønningsmidler. På kort sikt vurderes det som mest effektivt å øke busstilbudet, samt å videreutvikle parkeringspolitikken, for å påvirke reisemiddelfordelingen og redusere bilbruken.

Figuren under viser utvikling i personbiltrafikken og utvikling når det gjelder kollektivtrafikk i Buskerudbyen i årene 2013-2018.



Som det fremgår av figuren har befolkningsveksten flatet noe ut i Buskerudbyen og personbiltrafikken har hatt nedgang siste år (-0,2%). Kollektivtrafikken har hatt sterk vekst siden 2013, busstrafikken har vokst relativt jevnt i hele perioden, mens veksten i togpassasjerer har flatet ut siste år.

På kort sikt (2020-2021) kan det være mulig å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken med videreføring av tiltak i Buskerudbypakke 1, særlig dersom det også blir rom for å øke busstilbudet. På lengre sikt vil det trolig være behov for ytterligere tiltak, jfr. Byutredning for Buskerudbyen, Statens vegvesen, desember 2017.

***Forslag til konklusjon:*** *Det utformes en søknad om å forlenge eksisterende avtale om belønningsmidler for perioden 2020-2021. Sekretariatet i Buskerudbyen gis mandat til å utforme og sende søknad som skissert i saken med kr 110 mill. pr år. Egen sak om tiltaksplan for konkret forslag til anvendelse av midler fremmes når svar på søknad foreligger.*

**Sak 28/19 Status  
Nasjonal Transportplan 2022-33**  
Samferdselsstatsråd Jon Georg Dale inviterte Akershus, Buskerud, Østfold, Oppland og Hedmark fylkeskommunar og Oslo kommune til møte 28. mai 2019 på Fylkeshuset Buskerud. Formålet med møtet var å få presentert og drøfta dei viktigaste utfordringane når transport-systemet i regionane skal utviklast framover. Med utgangspunkt i innspela som hadde frist 10.mai, var ønskje å diskutere kva utfordringar som er dei mest sentrale når ny NTP skal utarbeidast. Utfordringsmøta dannar grunnlag for den vidare NTP-prosessen.

I denne NTP-prosessen har statsråden ønskt ei tidleg involvering av regionalt nivå og prosessen er lagd opp i fasar. I denne fyrste fasen vert hovudutfordringane til regionane diskutert, som skal gi grunnlaget for neste runde med innspel knytte til prioriteringar. Vinteren/våren i 2020 planlegg statsråden ein ny møteserie med fylkeskommunane og storbyane om prioriteringar. Formålet er å gjere NTP-prosessen og dialogen mellom forvaltningsnivåa målretta og fruktbar for alle partar.  
  
**Utredning framtidig organisering av Buskerudbyen**I ATM-utvalgssak 17/19 Gjennomgang av Buskerudbyens organisering – oppstart av utredningsarbeidble ble det orientert om at det er det nedsatt en administrativ gruppe for å se på juridiske forhold, hva er et fornuftig samarbeid sett i lys av ny kommunelov, ny kommune- og fylkesstruktur og økonomiske forhold (skal det fortsatt være partnerbidrag, hva skal partnerbidragene evt. være, hva skal assosiert medlem betale osv.), ny organisering i lys av ny styringsmodell for byvekstavtale og vurdere sekretariatets tilknytning for et framtidig samarbeid. Gruppen skal bestå av følgende partnere: Lier kommune (leder), Nye Drammen kommune, Øvre Eiker kommune, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og fast ansatt i Buskerudbyens sekretariat (sekretær).

Ane Reinan i Lier kommune vil lede prosjektgruppa på vegne av Lier kommune og de øvrige er bedt om å melde til henne innen 2. mai om hvem som skal bidra inn i utredningsarbeidet.   
  
**Klagenemndas avgjørelse i påstand ulovlig anskaffelse av konsulenttjenester**Saken gjelder påstand om ulovlig direkte anskaffelse av konsulenttjenester i Buskerudby-samarbeidet. Klagen ble brakt inn for Klagenemnda for offentlige anskaffelser 14. februar 2018 av Ole Østlid. Klagenemnda for offentlige anskaffelser kom 14. mai 2019 i sak 2018/185 til at avropsavtalene kunne hjemles i den kunngjorte rammeavtalen. Konklusjon: Buskerudbysamarbeidet har ikke brutt regelverket for offentlige anskaffelser. Klagers anførsel førte ikke frem.

**Status bynettverk**Med bakgrunn i ATM utvalgets møte 15.02.2019 hvor det ble tilslutning til skisse for opplegg til bynettverk tok leder av Administrativ styringsgruppe initiativ overfor de andre byområdene som er aktuelle for byvekstavtale. Responsen har vært positiv til et møte på rådmannsnivå for å drøfte samarbeid om felles utfordringer, bedre kompetanseflyt og større grad av politisk samarbeid mellom ordførere og fylkesordførere for å få en tydeligere stemme inn i prosessen med utforming av bypolitikken i NTP 2022-2033. Gitt lokalpolitisk status for Buskerudbypakke 2 etter Nedre Eiker kommunestyres vedtak 22.05. foreslås det å samarbeide med Bypakke Grenland om et møte på rådmannsnivå fram mot Bypakkekonferansen 2019 den 30.-31. oktober.

**Bypakkekonferanse 2019**Statens Vegvesen inviterer til bypakkekonferanse 30.-31. oktober i Porsgrunn. Politikere inviteres til debatt om fremtidens bypakker og byvekstavtaler. Programmet er under utarbeidelse. Foreløpige stikkord/aktuelle tema for konferansen er:

* Godt politisk lederskap
* Fremtidens byer
* Nullvekst og bærekraft i de store og mellomstore byene
* Byene og handelen
* Bompenger- fakta og muligheter

Mer informasjon legges ut fortløpende på [www.vegvesen.no/bystrategi](http://www.vegvesen.no/bystrategi)

**Tilskuddsmidler til arbeidet med areal i byvekstavtaler**Kommunal- og moderniseringsdepartementet lyser ut inntil 26,5 millioner kroner i 2019 som tilskudd til arbeidet med arealtiltak i byvekstavtaler for de ni største byområdene. Buskerud-byen søkte om i alt kr 3,0 mill. kroner i 2018 og fikk tilsagn om inntil kr 2,1 mill. kroner. For 2019 søker Buskerudbyen om i alt kr 4,2 mill. kroner.

Søknad om tilskudd i 2019: Det søkes om støtte til plan- og utredningsarbeid som bidrar til å realisere boligbygging, fortetting og transformasjon i prioritere utviklingsområder i Buskerudbyen, sekundert søkes det om midler til utvalgte definerte delprosjekter slik disse fremkommer av søknaden. Noen av prosjektene er videreføring av prosjekter som fikk støtte om arealtilskudd i 2018, andre er nye prosjekter. Dette fremgår av omtalen under. Det søkes om kr 600.000,- i støtte til hvert av følgende delprosjekter:

* Drammen. Videreføring av prosjekt “Gulskogen nord” - Kommunedelplan m.m. for utvikling av et område på i alt 600 daa nær nye Gulskogen stasjon og i gang- og sykkelavstand til Drammen sentrum.
* Drammen. Nytt prosjekt: Utvikling av området rundt dagens sykehusområde. Drammen sykehus skal flytte til Brakerøya i 2024/25.
* Lierstranda. Videreføring av prosjekt “Før byen kommer” – er et definert forprosjekt som skal forberede transformasjonsprosessen på Lierstranda fra tidligere industri og logistikkområder til omfattende bymessige områder.
* Mjøndalen. Videreføring av prosjekt “Torget i Mjøndalen”; et prosjekt for å utvide torget i Mjøndalen.
* Vestfossen. Nytt prosjekt: “Sentrumsutvikling Vestfossen”. Prosjektet omhandler knutepunktsutvikling med sentrum i jernbanestasjonen. Knutepunktet har barrierer (jernbane, veg og vann) som deler stedet. For å nå mål for utvikling av attraktive knutepunkt må disse barrierevirkningene overvinnes, spesielt for myke trafikanter – de som går og sykler.
* Hokksund. Videreføring av prosjekt “Sentrumsutvikling Hokksund”. Sentrumsplan for Hokksund i form av reguleringsplan ble sendt på høring våren 2018. Av planforslaget fremgår det tydelig hvor de forskjellige funksjonene i byen skal ligge. Størrelsen på områdene for service og næring er tydelig avgrenset i planen. Med så høy utnyttelse av tomtene som det legges opp til, er det nødvendig at områdene som skal avsettes til offentlige møteplasser har en høy kvalitet.
* Kongsberg. Nytt prosjekt “Hasbergtjerndalen fra stamvei til byområde”. Hasbergtjern-dalen i Kongsberg sentrum skal gjennom en byreparasjon som følge av at stamvei E134 blir lagt om utenfor sentrum.

**Internettilbud tog Kongsbergbanen – status og behov for videre oppfølging**Det vises til administrativ styringsgruppesak 24/19 Internett på tog der det ble avsatt kr 40 000,- fra tiltak «2018-4.2.1 Reis smart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg» til utarbeidelse av et notat med et mulig konsept for en løsning for bedre internettdekning på toget på deler eller hele strekningen mellom Kongsberg og Lier. I tråd med det som ble lagt til grunn har kontakten med Jernbanedirektoratet og KVU-prosessen blitt fulgt opp gjennom deltakelse på ide/konseptseminar 27.03. I forlengelsen av dette har det også blitt utarbeidet et konseptnotat som er spilt inn til prosjektledelsen for KVU-arbeidet. Notatet konkretiseres konseptiden med å utnytte eksisterende fiberinfrastruktur og bygger samtidig på en innledende faglig/tverrfaglig vurdering av realismen og potensialet ved et slikt konsept.

Fagrådet har i møte 16. mai anbefalt at Kongsberg kommune på vegne av Buskerud-samarbeidet tilføres ressurser til å kunne følge opp dialogen med KVU-prosjektet i Jernbanedirektorat. Dette bør også kunne omfatte evt. også nødvendig supplerende faglige og/eller strategiske innspill til KVU arbeidet. I samråd med Buskerudsekretariat gjøres en løpende vurdering av ressursbehov og hva som kan prioriteres innenfor de rammer som er gitt for tiltak «2018-4.2.1 Reis smart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg».

**Status RVU 2018**Det ble 25. april holdt pressekonferanse og presentasjon av reisevanedata for 2018 i Samferdselsdepartementet. Fra presentasjonen, som er de data som er offentlig per dags dato, er det i ny RVU definert at Buskerudbyen er kommunene Drammen, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier. Definert i presentasjonen som «kommuner som inngår i byområdet». En grunn til denne endringen har ikke blitt gitt, men sekretariatet har fått bekreftet at vi skal også få tall som inkluderer Kongsberg kommune. Vegdirektoratet har sagt at det kommer en rapport/oversikt hvor tallene blir bedre dokumentert, og tallgrunnlaget blir ferdig kvalitetssikret og blir tilgengelig 1. juli. Nøkkelresultater (kun foreløpig):

* Buskerudbyen har fått en sykkelandel på 3 % i 2014, og den går opp til 4 % i 2018. Men, RVU-rapport fra 2013/2014 dokumenterer at Buskerudbyen har en sykkelandel på 4 %. En mulig forklaring på hvorfor tallene går ned i 2014 kan være at «Buskerudbyen i RVU-sammenheng» er omdefinert til å være uten Kongsberg kommune, som den nå ser ut til og også være i 2018. Hvis dette er tolket rett, så er det en gledelig økning i sykkelandelen på ett prosentpoeng i Buskerudbyen (der Kongsberg er tatt ut) mellom 2014 og 2018. Dette kan omregnes i over 1,3 millioner ekstra årlige sykkelturer.
* Kollektivandelen går opp fra 8 % til 10 % mellom RVU 2013/2014 og 2018. (8 % er samme andel som RVU 2013/2014.) Dette tilsvarer over 2,7 millioner flere reiser med tog og buss per år.
* Bilførerandelen har også gått ned fra 60 % til 56 %. (60 % er samme andel som RVU 2013/2014.) Bilpassasjer går opp fra 9 % til 10 %. Dette tilsvarer ca. 4 millioner færre årlige reiser som bilfører og bilpassasjer.
* Prosentandel som bor i en husstand uten tilgang til bil går fra 8 % til 12 %. (8 % er samme andel som RVU 2013/2014.)

**Elsykkelbiblioteket (tiltak 2019-3.3.5)**  
Det er satt av 1 million kroner fra belønningsmidlene til tiltaket. Sykkelgruppa anbefalte i sak 52/18 den 23. 11.18 at summen deles med kr 200 000,- per kommune. Det er gjennomført en spørreundersøkelse og utarbeidet en rapport fra brukerne av elsykkelbiblioteket i Drammen. Fra spørreundersøkelsen, der alle de som hadde gjennomført lån deltok, sier 38 % at de har kjøpt elsykkel etter å ha prøvd elsykkel gjennom elsykkelbiblioteket. 55 % av de som ikke har kjøpt sier de helt sikkert vil kjøpe (20 %) eller at det er sannsynlig at de kommer til å kjøpe (35,4 %). 70 % sier innkjøpet av elsykkel har ført til at de kjører mindre privatbil.

**Aktiv på skoleveien**Kampanjen gikk fra 24. april, samtidig med Sykle til jobben, og frem til og med 16. mai. Ukepremier til klasser med blant annet sponsede fruktkurver fra Kiwi og aktivitetsutstyr (innkjøp gjennom Drammen kommune) ble som vanlig utdelt. Antall skoler og klasser fra 4-7. trinn:

* I Drammen var alle 14 skoler med på aksjonen (13 i 2018), ca. 122 klasser.
* I Nedre Eiker var alle 6 barneskoler med (samme antall som i fjor), med totalt 60 klasser.
* I Øvre Eiker var 5 av 6 skoler med (én mer enn i 2018), med totalt 41 klasser.
* I Lier var 8 skoler med på aksjonen (samme antall som i fjor, av totalt 10 skoler), med totalt 44 klasser.
* På Kongsberg ble kun 2 av 10 skoler med (7 skoler var med i 2018), med totalt kun 6 klasser.

I år var det veldig jevnt mellom de tre beste skolene:

* Førsteplass: Mjøndalen skole i Nedre Eiker med hele 9,67 poeng, som vinner gavekort på aktivitetsutstyr på kr 5 000,-. Det var gavekortoverrekkelse onsdag 29. mai på skolen, med representanter fra kommunen og sekretariatet.
* Andreplass: Oddevall skole i Lier med 9,65 poeng, som vinner gavekort på kr 2 500,
* Tredjeplass: Ormåsen skole i Øvre Eiker med 9,63 poeng. Får gavekort på aktivitetsutstyr på kr 2 500,-.

**Sykle til jobben fra 24. april til 16. juni**   
Samarbeidet betaler for gratis deltagelse for alle som bor eller jobber i Buskerudbyområdet, samt lokal trekning av en elsykkel til alle de som registrerer gange/jogging/sykkel/elsykkel til og fra jobb minst to dager i uka under kampanjeperioden. I tillegg får hver partner tilbud om å benytte kr 4 000,- til lokale kampanjer. Alt dekkes av tiltak 2019-3.3.2 Kampanjer og annen tilrettelegging.

**U-Go – Fra 2. til 31. mai**.   
En lavterskel skolevei-aktivitetskampanje til alle ungdomsskoleklasser i hele Norge. Samarbeidet betaler kr 35 000,- for gratis deltagelse for alle ungdomsskolene i Buskerudby-området. (Dekkes av tiltak 2019-3.3.2.)

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

**Sak 29/19 Eventuelt**

**Vedlegg 1 (Til sak 23/19)**

**Møtereferat ATM-utvalget**

**Møte nr. 2/19** - **05.04.2019**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tilstede** | **ATM-utvalget:**  Gunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommune (møteleder) Tore Opdal Hansen, ordfører, Drammen kommune  Hans Kristian Sveaas, varaordfører, Øvre Eiker kommune  Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Anne Kari Sand, ordfører, Kongsberg kommune  Rolf Helge Grønås, avdelingsdirektør, Statens vegvesen region sør  Bjørne Grimsrud, ass. vegdirektør, Vegdirektoratet, Statens vegvesen  **Fra administrasjonen:** Truls Hvitstein, rådmann, Nedre Eiker kommune Jens Sveaass, kommunalsjef, Kongsberg kommune  Trond Julin, rådmann, Drammen kommune Jon Arvid Fossum, planlegger, Lier kommune Øivind Hustad, planlegger, Øvre Eiker kommune  **Fra sekretariatet:**  David Ramslien, daglig leder Buskerudbysamarbeidet Gun Kjenseth, prosjektleder by-/ og stedsutvikling Ingunn Larsen, prosjektleder kommunikasjon |
| **Forfall** | Ove Skovdahl, seksjonssjef, Regional samhandling øst, Jernbane-direktoratet  Gunhild Dalaker Tøseth, avdelingsdirektør fylkesmannen i Oslo og Viken Roger Ryberg, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune |
| **Møtested** | Formannskapssalen, Drammen rådhus, Drammen |
| **Tidspunkt** | Fredag 5. april 2019 kl 11:00 – 13:00 |

Innkalling og dagsorden godkjent.  
 **Sak 14/19 Referat fra møte 15. februar 2019. *Konklusjon:*** *Referatet godkjent* **Sak 15/19** **Status Buskerudbypakke 2/byvekstavtale**Rolf David Ramslien orienterte om status i arbeidet med Buskerudbypakke2.

Statens Vegvesen har oversendt alle nødvendige dokumenter til Samferdselsdepartementet. Kvalitetssikringen (KS2) vil bli avsluttet før påske, det har vært gjennomført flere KS2 møter.

Rolf Helge Grønås orienterte om arbeidet med detaljplanlegging av bomsystem. De fleste bompunktene vil kunne plasseres på veggrunn. Ikke nødvendig med regulering for å plassere bompunktene, men kan være behov for reguleringer/avtaler med private for tilleggsanlegg for strøm etc. på noen bompunkt.

**Drøfting i møtet**Bomplassering i forhold til bydelsgrensene i Nye Drammen ble tatt opp. Det ble svart at bomplasseringer kan tilpasses noe etter hvert som en ser endrede behov.

Det ble påpekt at det er av stor betydning for videre utvikling av Drammen at Buskerudbypakke2 blir iverksatt. Gjennom BBP2 legges det til rette infrastruktur til flere bynære boligområder og det sikres bedre bymiljø i områder som er sterkt trafikkert.

Flere var opptatt av at det skal skje flere større utbygginger i Drammen i samme tidsperiode, og var urolige for at det kunne bli kaotisk. Det ble påpekt at det blir viktig å sikre at bussene har god fremkommelighet. Rolf Helge Grønås orienterte om koordineringsmøte som er avholdt mellom Statens Vegvesen, BaneNor og Drammen kommune der det er enighet om å opprette en samordningsgruppe og styrke informasjonsarbeidet til innbyggerne.

Bjørne Grimsrud orienterte om nye instrukser når det gjelder store statlige investerings-prosjekter og prosjekter med store statlige bidrag. Styringsgruppa må drøft hvilke styringsmål en skal ha og hvordan en sammen skal jobbe for å nå disse. Et viktig verktøy vil være krav om endringslogg, slik at styringsgruppa får informasjon om endringer/ overskridelser tidlig og kan iverksette tiltak i tide. I BBP2/byvekstavtalene vil det være ulike byggherrer og det er viktig med gode rutiner for oppfølging.

***Konklusjon:*** *Saken tas til orientering.*

**Sak 16/19 Prosess for Handlingsprogram 2020-2023 for Buskerudbypakke2/byvekstavtale**

Rolf David Ramslien orienterte arbeidet med konkretisering av tiltaksområdene og notat om porteføljestyring.  
***Konklusjon:*** *ATM-utvalget anbefaler at notat “Forslag til prosess for Handlingsprogram 2020-2023 for Buskerudbypakke 2/byvekstavtale”, datert 25.03.2019, legges til grunn for videre arbeid.*

**Sak 17/19 Gjennomgang av Buskerudbyens organisering – oppstart av utredningsarbeid**

Det ble påpekt at Nye Drammen blir en tung aktør i Buskerudbyen framover og at det bør være god kontakt med rådmannssystemet i Nye Drammen i dette utredningsarbeidet.   
***Konklusjon:*** *Igangsetting av arbeid med gjennomgang av Buskerudbyens organisering tas til orientering.* **Sak 18/19 Avslutning prosjektregnskap belønningsmidler 2014-17**

Gun Kjenseth orienterte.   
***Konklusjon:*** *Prosjektregnskapet for Buskerudbypakke2 del 2 2014-17 er godkjent og overført beløp til Buskerudbypakke1 del 3 2018/19 tiltaksplan 2019 justeres ved at foreløpig udisponert beløp justeres ned til 649 866 kr.* **Sak 19/19 Regnskap samarbeidsmidler 2019*****Konklusjon:*** *Regnskap for Buskerudbysamarbeidet 2018 godkjennes..*

**Sak 20/19 Årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2018**   
***Konklusjon:*** *Forslaget til årsrapport godkjennes og oversendes partnerne.*

**Sak 21/19 Status  
*Konklusjon:*** *Statussaker tas til orientering*

**Sak 22/19 Eventuelt**

**Vedlegg 2 (til sak 24/19)**

Buskerudbysekretariatet 28. mai 2019

**Fakta om KS2 og BBP2**

**Bakgrunn**

Administrasjonen i Buskerudbysamarbeidet har blitt bedt om å belyse påstander om ekstern kvalitetssikring (KS2) som ble fremsatt av Høyres kommunestyrerepresentant Tveter under behandlingen av FrPs forslag om å skrinlegge BBP2 i Nedre Eiker kommunestyre 22.05.2019.

**Påstand om KS2 i Nedre Eiker kommunestyre**

Påstand fra Tveter: «Jeg tok med denne bunken opp, vet ikke om dere vet hva det er. Det er kvalitetssikringsrapporten for Buskerudbypakke 2. Så stor er den. To deler av den ble foreslått unntatt offentlighet. Så mye rart står det i den.

Jeg kan fortelle dere det, at noe av som står i den er at det blir anbefalt, av tiltakene som er i denne pakken, å fjerne tiltak for 200 millioner før vedtaket skal skje i Stortinget.

Det er så anbefalt i denne pakka, i denne rapporten, at så fort det er vedtatt i Stortinget, så skal Stortinget gå inn og forlange av oss at vi setter opp kuttiltak på 1,5 milliarder kroner, oppå de 200 milliardene.

Altså, før vi det hele tatt bygger noe, skal vi kutte for 1,7 milliarder kroner i hva vi skal gjøre. Det er det siste. I tillegg har det nå blitt bestemt, på Stortinget, at hvis det blir endringer i pakken, endringer underveis på inntekter, så skal ikke det gå utover, så vi får ikke lov til å endre noen ting på inntektssiden. Det betyr at hvis det kommer noe som fordyrer, så skal det kuttes enda mer.

Bare det siste der betyr at den pakken vi har sett på, riktignok startet vi med en pakke for ti år siden, husker ikke datoen, begynner å bli lenge siden (fra salen; 2007). Ja, fra da til nå er jo ikke dette samme sak en gang. Underveis har den blitt endret hele veien. Og i tillegg, oppå dette, oppå denne kvalitetssikringsrapporten her, som sier uttrykkelig med en gang: fjern 1,7 milliarder. Og det skal fjernes med en gang. Så kommer usikkerheten på hva ting koster, og så skal vi fjerne enda mer. Det er ikke det vi har stemt for. (….)»

**Fakta om innhold i KS2-rapporter**

Påstander og fakta er gjengitt under:

**Påstand 1:** Jeg tok med denne bunken opp, vet ikke om dere vet hva det er. Det er kvalitetssikringsrapporten for Buskerudbypakke 2. Så stor er den. To deler av den ble foreslått unntatt offentlighet. Så mye rart står det i den.

Fakta:

Normalt er KS2-dokumentene unntatt offentlighet inntil kvalitetssikringsprosessen er ferdig, og Vegdirektoratet har fått mulighet til å gi sin tilbakemelding på innholdet. Vegdirektoratet har ennå ikke gitt tilbakemelding på rapporten, men det er etter planen satt av et møte for å drøfte tilbakemelding 5. juni. Vegdirektoratet ble først gjort kjent med at KS2-rapportene er offentliggjort dagen etter at saken var oppe til behandling i kommunestyret 22. mai. Rapportene eller opplysninger om offentliggjøringen har heller ikke vært tilgjengelige på nett. Her har altså ikke vanlig praksis og rutiner for KS2-prosesser vært fulgt.

Det er foreløpig ikke kjent når og på hvilken måte KS2-rapportene ble offentliggjort. Ingen deler er unntatt offentlighet. Det er heller ikke kjent at to deler av den skal ha vært foreslått unntatt offentlighet.

**Påstand 2:** Det anbefales i KS2-rapporten å fjerne tiltak for 200 millioner før vedtaket skal skje i Stortinget.

Fakta: I rapport «KS2 BUSKERUD BYPAKKE 2», datert 12. 04.2019 fremgår det i følge KS2-konsulentens beregningsmodeller at det vil være en restgjeld på 200 mill kr når bompengeperioden utløper.

Det påpekes imidlertid at det heller ikke er usannsynlig at restgjelden vil være nedbetalt ved bompengeperiodens utløp. Det avhenger blant annet av rentenivået og dersom det blir endringer i andre forutsetninger som er lagt til grunn.

*«Vår analyse viser at det er ubalanse mellom inntekter og kostnader i Buskerudbypakke 2. Vi anbefaler at prosjektporteføljen bringes i balanse ved at det før stortingsbehandling identifiseres tiltak tilsvarende 200 mill. kroner som tas ut av tiltakene i Buskerudbypakke 2» (side 4).*

Det foreslås videre å håndtere denne finansielle ubalansen ved å ta ut tiltak tilsvarende 200 mill. kroner og sette de på en «Plussliste» (s.37). En slik pluss-liste kan sammenlignes med listen over Ikke prioritere-tiltak i Buskerudbypakke 2. Det påpekes i den forbindelse at:

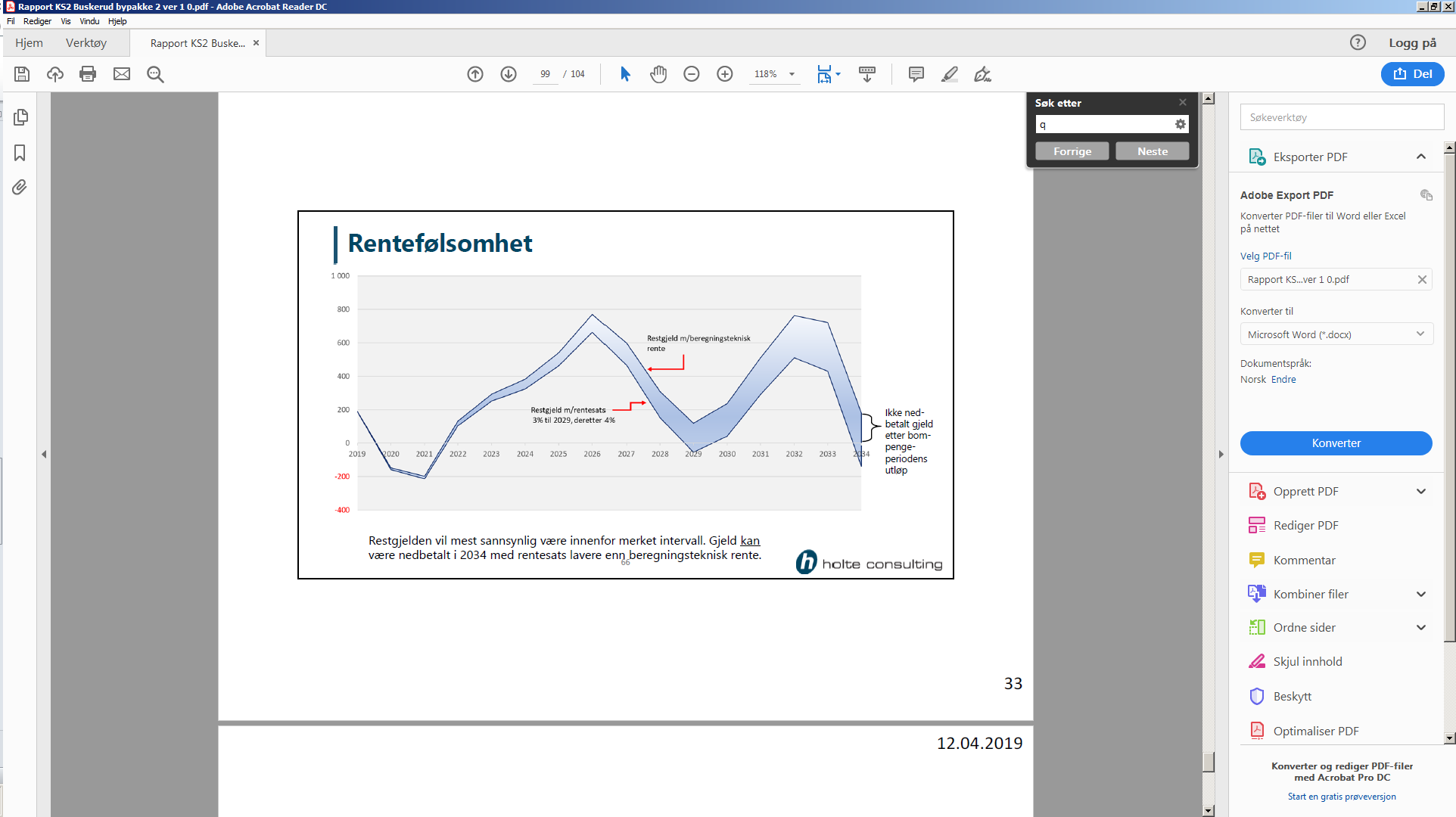
“*Tiltaket kan tas inn igjen i bypakken ved ordinær endringshåndtering i gjennomføringsfasen dersom den økonomiske situasjonen tillater det (s.37).”*

Det poengteres også at det bør vurderes om det er mulig å oppnå balanse ved å forsere noen tiltak tidsmessig. Med andre ord åpner KS2-rapporten opp for at det kan være mulig å unngå restgjelden på 200 millioner kr med en annen periodisering av investeringene, dvs. ved å fremskynde enkelte tiltak som i finansieringsnotatet ligger inne med bevilgninger i siste del av bompengeperioden.

*“Restgjelden etter bompengeperiodens utløp har sammenheng med høyt investeringsnivå sent I perioden som medfører at man drar med seg restgjeld man ikke rekker å dekke inn med bompenger før bompengeperioden utløper. Dette innebærer imidlertid at man med en annen periodisering av investeringene, vil kunne oppnå et annen langsiktig finansiell balanse. Den negative restgjelden tidlig I perioden og den relativt lave restgjelden rundt 2029 kan tilsi at den langsiktige balansen kan bedres ved å forsere noen tiltak tidsmessig. Hvorvidt dette er praktisk mulig, er en annen problemstilling, men det bør tas opp til vurdering» (side 33).*

Videre pekes det på at beregningsteknisk rente ligger på et høyt nivå sammenliknet med den rentesatsen som bompengeselskapet med stor sannsynlighet vil oppnå i lånemarkedet (s.33). Det betyr at det heller ikke er usannsynlig at gjelden kan være nedbetalt i 2034, dvs. at det vil være finansiell balanse ved bompengeperiodens utløp. I følge KS2-rapporten er det mest sannsynlig at restgjelden vil være innenfor merket intervall i figuren under.

Det er altså nesten like stor sannsynlighet for at det er penger igjen på bok som at det er restgjeld ved bompengeperiodens utløp.



Det understrekes også at:

*“Den finansielle fleksibiliteten som oppnås ved en rentesats lavere enn den beregningstekniske renta, bør søkes utnyttet og må ses i sammenheng både med muligheten for forsering av enkelte tiltak og med den helhetlige porteføljestyringen” (side 34).*

**Påstand 3:** Så fort Buskerudbypakke 2 er vedtatt i Stortinget, så skal Stortinget gå inn og forlange av oss at vi setter opp kuttiltak på 1,5 milliarder kroner, oppå de 200 milliardene. Altså, før vi det hele tatt bygger noe, skal vi kutte for 1,7 milliarder kroner i hva vi skal gjøre.

Fakta: Det er ikke riktig at KS2-rapporten kommer med en anbefaling om å kutte for 1,7 milliarder, men det står at “Buskerudbypakke 2 må identifisere en liste over mulige forenklinger og reduksjoner (kuttliste)” (s. 37) på 1,5 milliarder, i tillegg til de 200 mill som er anbefalt på en “Plussliste”. Det vises til at dette vil oppfylle Finansdepartementets føringer og at det vil sikre tilstrekkelig styringsevne.

*«For å sikre tilstrekkelig styringsevne innenfor forventede inntekter anbefaler vi videre at det før stortingsbehandling utarbeides konkrete prinsipper for identifisering og prioritering av tiltak som skal stå på kuttliste. Prinsippene må kunne sikre en kuttliste som samlet tilsvarer 1 500 mill. kroner» (side 4).*

I følge KS2-konsulentenes beregninger er det 15 % sannsynlighet for at de totale kostnadene blir 1,7 mrd høyere enn inntektene (side 32). For å sikre styringsevne dersom en slik situasjon skulle oppstå, anbefaler altså KS2-konsulentene at det etter stortingsbehandling settes opp en kuttliste på 1,5 mrd i tillegg til de 200 mill kr på plusslisten.

Samtidig pekes det på at det er like stor sannsynlighet (15 %) for at inntektene blir 1,2 mrd. kroner høyere enn kostnadene. En slik situasjon åpner opp for å prioritere ytterligere tiltak enn det som er lagt til grunn som prioritert for Buskerudbypakke 2 i finansieringsnotatet.

Kort oppsummert er det stor grad av samsvar mellom KS2-rapporten og finansieringsberegningene for Buskerudbypakke 2. Det er marginale forskjeller i inntektsberegningene, og kostandene er også vurdert relativt likt.

**Påstand 4:** I tillegg har det nå blitt bestemt, på Stortinget, at hvis det blir endringer i pakken, endringer underveis på inntekter, (…) så vi får ikke lov til å endre noen ting på inntektssiden.

Fakta: Det stemmerat kostnadsøkninger og inntektssvikt i porteføljestyrte bompengepakker i byområder med byvekstavtaler skal håndteres ved å nedskalere eller helt kutte enkelte tiltak i pakken slik at ikke bilistene får økte bompenger. Det har Samferdselsministeren besluttet (Pressemelding 20.05.2019).

**Vedlegg 3 (Til sak 25/19)  
  
Notat grunnlag for handlingsprogram 2020 – 2023 Buskerudbypakke2  
  
Tiltaksområde: Infrastruktur sykkel**

**Bakgrunn**ATM-utvalgets sak 16/19 ble det lagt opp en felles prosess for Handlingsprogram 2020-2023 for Buskerudbypakke 2 hvor Infrastruktur sykkel inngår som ett av flere tiltaksområder. Ambisjonen er å legge fram utkast til handlingsprogram i ATM-utvalgets møte i juni 2019. Administrativ styringsgruppes sak 20/19 anbefalte å legge forslag til prosess, organisering, leveranser og framdrift som skissert i saken til grunn for arbeidet.

De senere årene har plangrunnlaget for aktuelle sykkeltiltak i Buskerudbyen blitt betraktelig bedre, både gjennom lokale sykkelplaner i kommunene og gjennom plandokumenter utarbeidet i samarbeid i Buskerudbyen. Dette gjelder særlig:

* Felles sykkelplan for Buskerudbyen (2016),
* Handlingsprogram 2018-23 for Felles sykkelplan for Buskerudbyen (2017)
* Statens vegvesen sin utredning om Regionale sykkelruter nord og sør for Drammenselva (2018)

Belønningsmidler, men også fylkeskommunale og kommunale midler har bidratt til at strakstiltak, utredninger og reguleringsplanarbeid for sykkelinfrastruktur har blitt gjennomført de siste årene. Dette har vært viktig for å få økt planberedskap frem mot iverksetting av Buskerudbypakke 2. Med en bypakke vil tilgjengelige midler til sykkeltiltak bli vesentlig styrket. En byvekstavtale vil kunne ytterligere styrke finansieringsgrunnlaget for sykkeltiltak. Vesentlige riksvegmidler til sykkeltiltak i Buskerudbyen vil først og fremst bli tilgjengelig gjennom en byvekstavtale.

Fagrådet har påpekt behov for å få en konkret handlingsplan for infrastrukturtiltak sykkel i første fireårsperiode av BBP2, og med en planleggingshorisont for seks år.

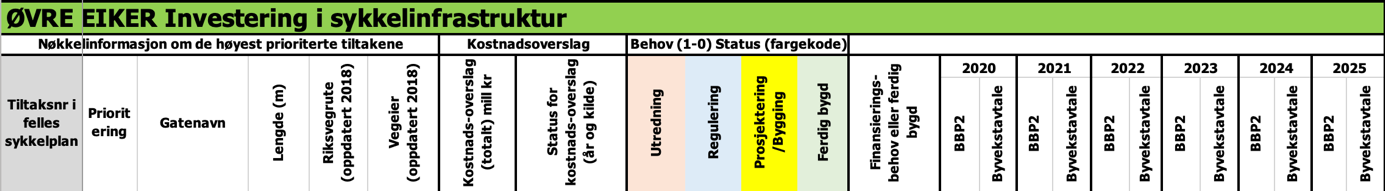
**«Tentativt» handlingsprogram for 2020-2025**Et tentativt forslag til handlingsprogram for infrastruktur sykkel er presentert under. Dette er resultat fra drøftinger vinteren 2019 der kommunene, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen alle har vært til stede og kommet med innspill til prioriteringer i handlingsprogrammet.

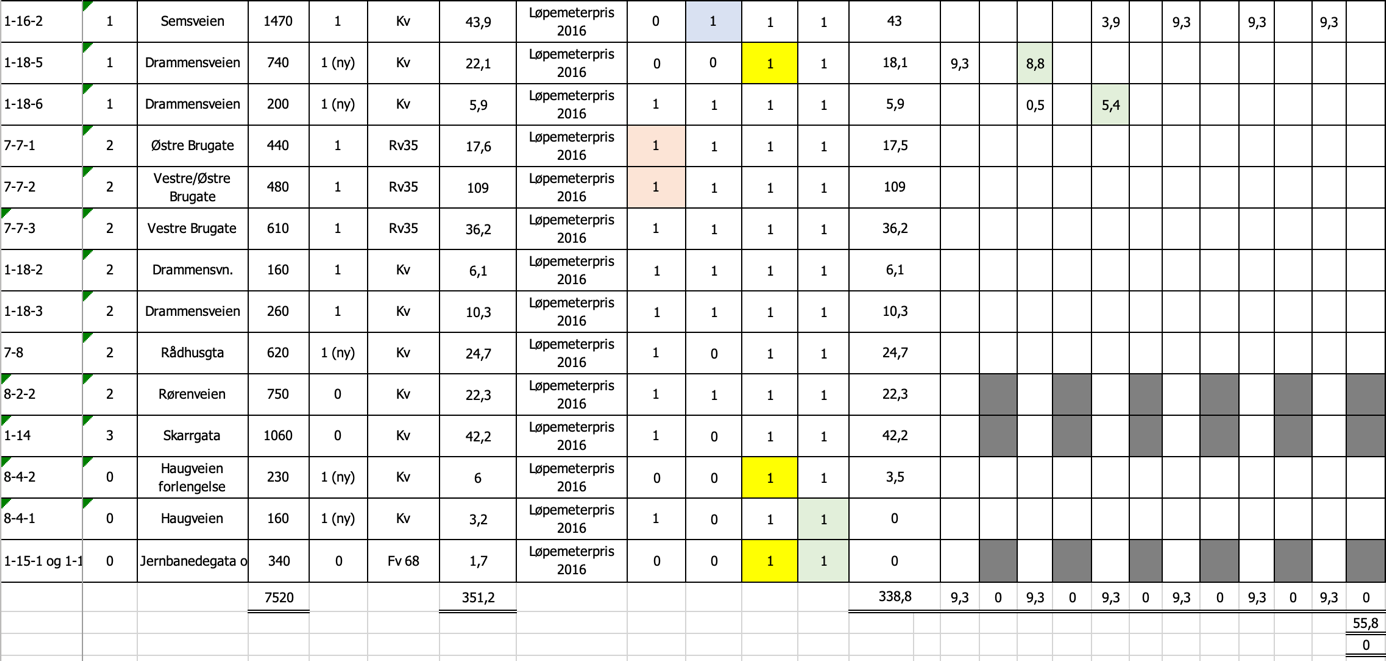
Handlingsprogrammet må forstås som «tentativt»; dvs det er rom for å justere på innhold / omfang og rekkefølge på tiltak. Ettersom utredningsarbeid og planlegging av tiltak blir ferdigstilt, vil både løsninger for infrastrukturtiltak og kostnader kunne endre seg. Handlingsprogrammet må derfor justeres fortløpende.

Handlingsprogrammet må også ses i sammenheng med resten av tiltakene i Buskerudby-pakke 2 og en samlet portefølje av tiltak der. Det foreligger ikke en slik samlet og detaljert porteføljeoversikt for Buskerudbypakke 2 per i dag. Prioriteringer i den samlede porteføljen for bypakken vil kunne medføre behov for å justere på innsatsen innenfor tiltaksområde sykkel fra år til år. Endelig vil omfanget av innsats på sykkelområdet kunne påvirkes vesentlig av en byvekstavtale.

Det «tentative» handlingsprogrammet synliggjør at det er stort behov for å skaffe til veie finansiering av sykkeltiltak. Behovet for infrastrukturinvesteringer som fremkommer av Felles sykkelplan for Buskerudbyen er større enn de midler som er tilgjengelig i BBP2. Etterfølgende handlingsprogram er derfor også et grunnlag for å kunne forhandle om byvekstavtale og ytterligere midler til infrastruktur sykkel.

**Øvre Eiker**  
Øvre Eiker har ca 9,3 mill kr pr år i BBP2 + muligheter for midler i Byvekstavtale.  
Totale midler i BBP2 til sykkel er 140 mill kr for hele 15-årsperioden.  
Tentativ portefølje:



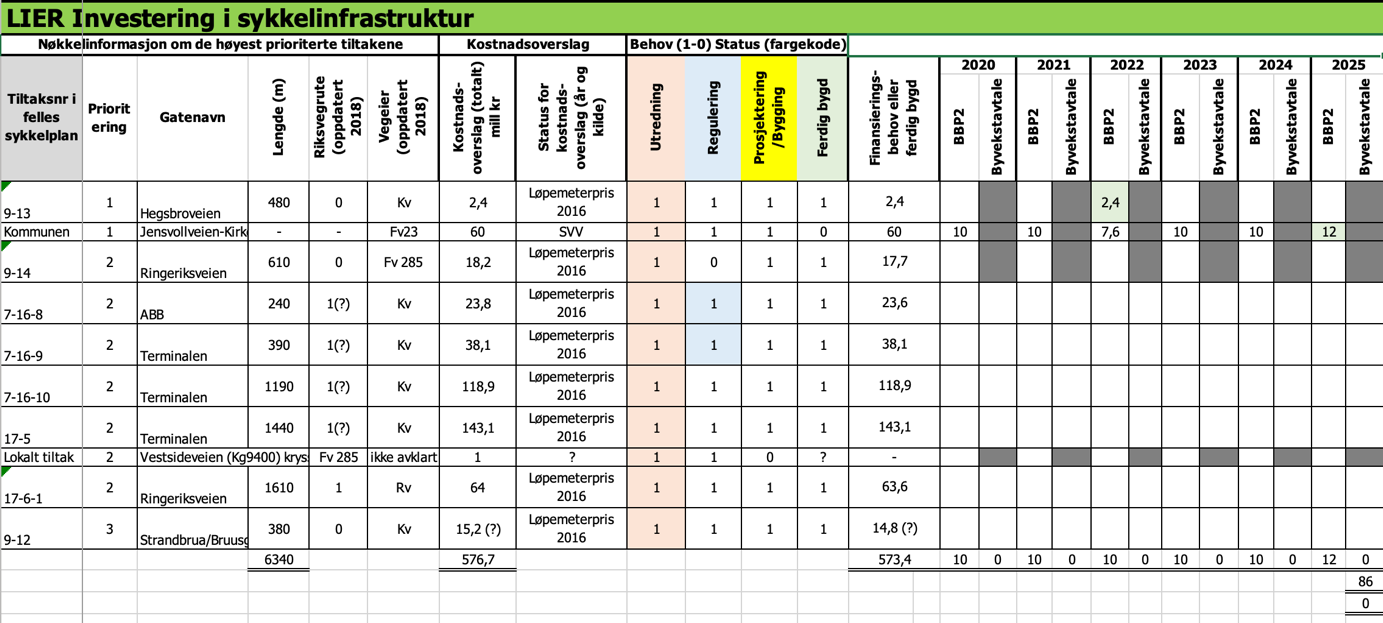


**Nedre Eiker**  
Nedre Eiker har ca 28 mill kr pr år i BBP2 + muligheter for midler i Byvekstavtale.  
Totale midler i BBP2 til sykkel er 420 mill kr for hele 15-årsperioden.  
Tentativ portefølje:

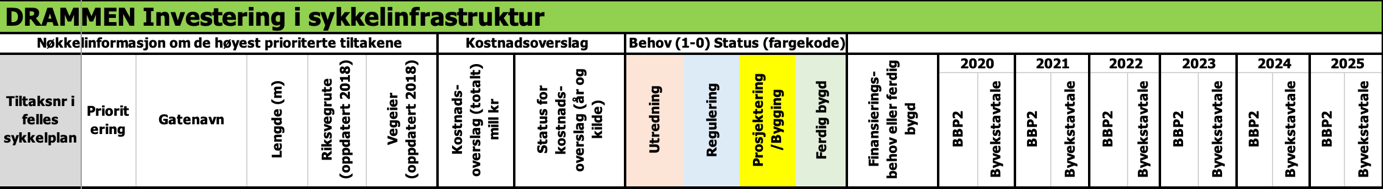
Et bilde som inneholder tekst, kryssord

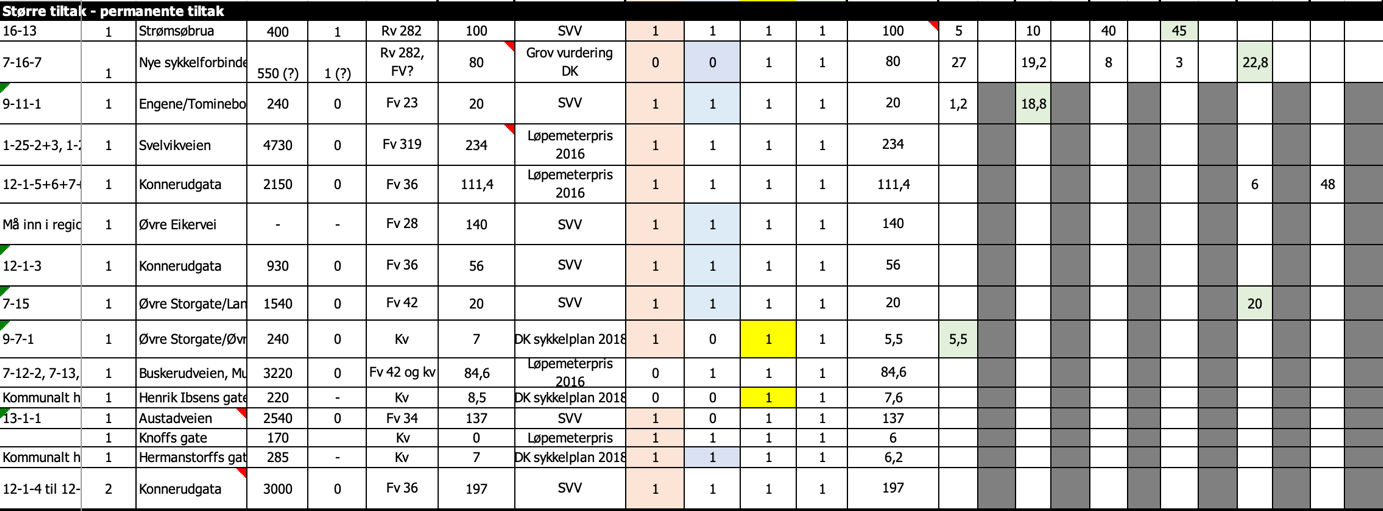
Automatisk generert beskrivelse

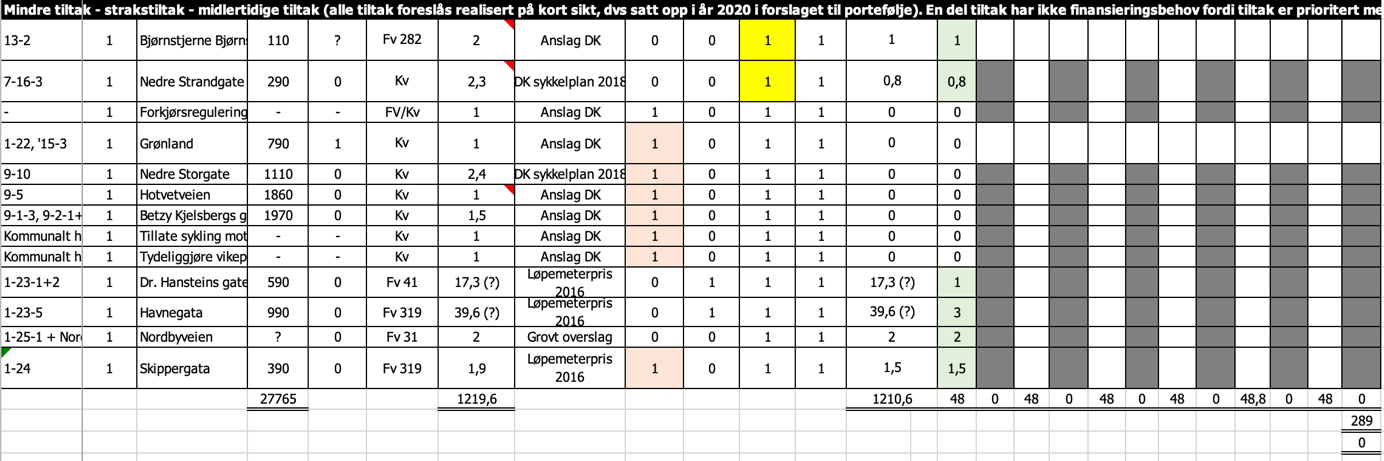
**Lier**  
Lier har ca 10 mill kr pr år i BBP2 + muligheter for midler i Byvekstavtale.  
Totale midler i BBP2 til sykkel er 150 mill kr for hele 15-årsperioden.  
Tentativ portefølje:



**Drammen**  
Drammen har ca 48 mill kr pr år i BBP2 + muligheter for midler i Byvekstavtale.  
Totale midler i BBP2 til sykkel er 720 mill kr for hele 15-årsperioden.  
Tentativ portefølje:







**Tiltaksområde: Gåing**

**Bakgrunn**ATM-utvalgets sak 16/19 ble det lagt opp en felles prosess for Handlingsprogram 2020-2023 for Buskerudbypakke 2 hvor tiltak som gjør det attraktivt å gå inngår som et av flere tiltaksområder. Ambisjonen er å legge fram utkast til handlingsprogram i ATM-utvalgets møte i juni 2019. Administrativ styringsgruppes sak 20/19 anbefalte å legge forslag til prosess, organisering, leveranser og framdrift som skissert i saken til grunn for arbeidet.

Følgende dokumenter ligger til grunn for forslaget:

* Som grunnlag for gåtiltak i Buskerudbypakke2 har Asplan Viak på oppdrag fra Buskerud-bysamarbeidet og i samarbeid med kommunene utarbeidet to rapporter i 2014/15 og med oppdateringer i 2017. Det foreligger forslag til kart over gangnett med tiltaks-områder og forslag til tiltak som gjør det attraktivt å gå i alle kommunene.
* ATM-utvalget anbefalte i møte 22. september 2017 sak 28/17 Gåstrategi for Buskerudbyen.
* Respektive vegeiere / kommunene har oppdatert grunnlagsinformasjon for tiltak på strekningstiltak, snarveier, barrierer og krysningspunkt og foretatt en prioritering
* Fagrådet la i sak 40/18 opp en felles prosess for oppfølging av gåstrategi for Buskerudbyen gjennom utarbeidelse av handlingsprogram gåing

Andel av daglige reiser til fots («gangandeler») i kommunene i Buskerudbyen, 2013/14. (Kilde RVU Buskerudbyen 2013/14) er; Drammen 23 %, Kongsberg 20 %, Øvre Eiker 12 %, Nedre Eiker 17 %, Lier 15 %. Dette er prosentvis andel av daglige reiser hvor gange er hovedtransportmiddel. Andelen reiser til fots er størst i byområdene. I tillegg til reiser der det gås hele veien, er det først og fremst i forbindelse med kollektivreiser vi går. I gjennoms-nitt innebærer en reise med buss, trikk, bane eller tog ca. 670 meter gåing i hver ende til sammen, inkludert overgang til andre ruter.

Det er satt av 210 mill. kr i Buskerudbbypakke 2 til tiltak som gjør det mer attraktivt å gå. I første fireårsperiode kan det utgjør ca 56 mill. kr. Administrativ styringsgruppe/fagrådet drøftet i sak 21/19 prinsipper og rammer for prioritering av disse midlene. Hva som tillegges vekt oppsummeres kort slik:

* Potensial for stor gangtrafikk. Nærhet til kollektivknutepunkt, større arbeidsplasser, skoler (2 km eller mindre)
* Trafikksikkerhet, nullvisjon og universell utforming
* Rene gåtiltak som f.eks. fortau, snarveier, belysning, skilting og trafikksikringstiltak for fotgjengere.
* Benyttes ikke som tilskudd til større infrastrukturtiltak for veg, kollektiv, sykkel selv om tilrettelegging for gange ofte være inkludert i slik prosjekter.
* Handlingsprogrammet for de fire første årene tar utgangspunkt i en ramme på ca 56 millioner, med kommunevis fordeling ca etter innbyggertall.
* Planstatus, prosjektering, kostnadsanslag, mulig gjennomføringstidspunkt samt eventuelle avhengigheter til andre prosjekter

Oversiktene over gåtiltak er på nytt gjennomgått av kommunene/ fylkeskommunen i 2019 og partnerne har etter møte i administrativ styringsgruppe/fagrådet 22. mars 2019 foretatt prioritering av tiltakene. Det er stor usikkerhet med kostnadstall, og det må jobbes videre med de enkelte tiltak med hensyn til planstatus, prosjektering, kostnadsanslag og gjennomføringstidspunkt. Likevel er oversikten et godt utgangspunkt for et handlings-program. Gjennom årlige rullering og porteføljestyring vil det også senere være rom for å justere årlige rammer og gjennomføringstidspunkt for enkeltprosjekter.

Tabellen under viser en oversikt over forslag til aktuelle tiltak i Handlingsprogram 2020-2023 presentert i fagrådet 16.05.2019. Forslaget overskrider fortsatt den rammen som er foreslått for de fire første årene, men gir et godt bilde av behovet for tiltak.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Kommune | Aktuelle tiltak | Antatt kostnad mill. |
| Øvre Eiker | FV 68 Skarragata-Jernbanegata - fortausutvidelse | 1,80 |
| Øvre Eiker | Sagveien fortau | 5,70 |
| Øvre Eiker | Strømshauggt. fortau | 2,60 |
| **Øvre Eiker** | **(Ca 8 mill.) Delsum Øvre Eiker** | **Ca 10,10** |
| Nedre Eiker | Sandstranda gang- og sykkelveg | 5,25 |
| Nedre Eiker | Meierigata fortau og sykkelfelt | 2,40 |
| Nedre Eiker | Arbeidergata (fra Storgata til Klopptjernsgata) gatetun og fortau | 3,00 |
| Nedre Eiker | Øvre Torggate sanering og etablering av fortau (Tverrgata videre) | 1,00 |
| **Nedre Eiker** | **(Ca 10 mill.) Delsum Nedre Eiker** | **Ca 11,65** |
| Drammen | Hotvetveien fortau | 4,00 |
| Drammen | Ingvald Ludvigsens gt. fortau | 6,20 |
| Drammen | Vargveien nytt fortau | 2,50 |
| Drammen | Solsvingen bedre belysning | 0,44 |
| Drammen | Byfogd Lykkes gate - Bakkeveien fortau | 0,25 |
| Drammen | Gjetergata fortau (Fylkesvei del (Bergstien) må tas med i prosjektering) |  |
| Drammen | Henrik Ibsens gate nytt fortau | 4,00 |
| Drammen | Tomineborgveien fra Solbakken og opp til Lammers gate (Fylkesvei del (Løkkebergveien) må tas med i prosjektering) |  |
| Drammen | Jarsbergveien – Jordbrekkveien 3 (Fv 33) stramme inn krysset | 0,50 |
| Drammen | Cellulosen kryss med Øvre Eikervei (Fv 28) | 0,13 |
| Drammen | Intensivbelysning ved skoler |  |
| Drammen | Harald Hårfagres gate utbedre fortau |  |
|  | Solsvingen nytt fortau fra Fjellsveien | 19,50 |
| **Drammen** | **(Ca 28 mill.) Delsum Drammen + fire tiltak uten kostnadsoverslag** | **Ca 37,52** |
| Lier | Vinderenveien, undergang Fv 285 og Verksveien - Hegsbroveien belysning | 0,70 |
| Lier | Fjellstien belysning turvei i Lierbanetraseen | 0,35 |
| Lier | Sti fra Sørum Terrasse til Sørumlia | 0.25 |
|  | Turvei fra Sørumslia til Tunnelveien belysning | 0,20 |
|  | Sti fra Blåveisstien til Berghylla | 0,20 |
|  | Sti mellom Eikeliveien og Baches vei belysning | 0,15 |
|  | FV 18 Tuverudveien - Opphøyd gangfelt og fortau ved Humlebakken | 0,20 |
|  | Seljestien til parkeringsplass Lier stasjon. Videre ned til Humlebakken | 0,10 |
|  | Fv 23 Nøsteveien fra Jensvollveien til Kirkeveien | 5,00 |
|  | Gjellebekkveien belysning | 1,20 |
|  | Linnesstranda bedre tilrettelegging for gående | 1,00 |
|  | Ringveien overgangsfelt | 0,50 |
|  | Snarvei mellom Kvernbakken og Linnesbakken | 0,05 |
|  | Hennummarka skole snarvei | 0,15 |
| **Lier** | **(Ca 10 mill.) Delsum Lier** | **Ca 10,05** |
| **Totalsum** | | **Ca 69,32** |

**Tiltaksområde: Innfartsparkering og kollektivknutepunkt**

**Bakgrunn**ATM-utvalgets sak 16/19 ble det lagt opp en felles prosess for Handlingsprogram 2020-2023 for Buskerudbypakke 2 hvor innfartsparkering og kollektivknutepunkt inngår som et av flere tiltaksområder. Ambisjonen er å legge fram utkast til handlingsprogram i ATM-utvalgets møte i juni 2019. I Administrativ styringsgruppes møte 22.03.2019, sak 20/19, ble det anbefalt å legge forslag til prosess, organisering, leveranser og framdrift som skissert i saken til grunn for arbeidet.

Følgende dokumenter er tidligere vedtatt i ATM-utvalget og har så langt ligget til grunn for prioritering av belønningsmidler til innfartsparkering:

* Strategi for pendler- og innfartsparkering, anbefalt av ATM-utvalget 18.12.2015
* Handlingsplan for pendler- og innfartsparkering 2017-2020, anbefalt av ATM-utvalget 28.04.2017
* Årlige tiltaksplaner for belønningsmidler i perioden 2010-2019

I henhold til Handlingsplanen 2017-2020 for innfartsparkering i Buskerudbyen er det prioritert å få etablert sykkelhoteller på sentrale jernbanestasjoner i Buskerudbyen for å begrense bilbruken og legge til rette for økt sykkelbruk til stasjonene. Disse prosjektene er i stor grad gjennomført eller er under planlegging/gjennomføring.

Totalt er det satt av 370 mill. kr til innfartsparkering i Buskerudbypakke 2. I første fireårsperiode er det satt av 120 mill. kr. Totalt er det satt av 540 mill. til knutepunktutvikling. I andre fireårsperiode er det satt av 140 mill. til Hokksund jbst, 140 mill. til Mjøndalen jbst og 260 mill. til Lierstranda.

I administrativ styringsgruppe sak 20/19 ble følgende punkter forventet levert fra det videre arbeidet

1. En oppdatert strategi og forslag til prioriterte tiltak som grunnlag for Handlingsprogram for BBP2 2020-2023. Dette vurderes blant annet ut fra vedtatte målsettinger og relevante problemstillinger og sammenhenger der innfartsparkering har en rolle i utformingen av et helhetlig transporttilbud.
2. En vurdering av behov og metode for ny kartlegging av dagens bruk og kapasitet for innfartsparkering for sykkel- og bil.
3. En oversikt over innfartsparkeringstilbudet som er bygget med belønningsmidler fra 2010 til i dag.

I fagrådsmøtet 16.05. ble foreløpig forslag til aktuelle tiltak for innfartsparkering presentert sammen med arbeidsgruppens anbefaling.

**Anbefaling fra arbeidsgruppen**Det er opprettet en arbeidsgruppe med representanter fra alle partnerne som i møte 02.04. anbefalte følgende:

1. Vedtatte strategi for innfartsparkering (2015) og Handlingsplan 2017-2020 legges til grunn for arbeidet. Perspektivet utvides til at innfartsparkering inngår i et helhetlig mobilitetstilbud inkludert mobilitetspunkt.
2. Den enkelte partner jobber med forslag til aktuelle tiltak og sekretariatet forsøker å få til egne møter med partnerne for å gjennomgå aktuelle tiltak fram mot 30.04.
3. I fagrådsmøtet 16.05. presenteres forslag til prioriterte tiltak for innfartsparkering og kollektivknutepunkt i BBP2 for perioden 2020-2023 med planbehov og kostnadsanslag.
4. Muligheter for å knytte betaling kun for 1 sone for bussbillett fra mobilitetspunkter ved bomsnitt på kommunegrenser bør vurderes, og inngå i Brakars bestilling til konsulentmiljø som skal anbefale hensiktsmessig bruk av de 700 mill. som er satt av til bla billigere bussbilletter i BBP2.
5. Ny kartlegging av dagens tilbud rekker vi ikke før 16.05. men det ses på hvordan dette kan gjøres.
6. Sekretariatet lager en oversikt over det som er gjort for belønningsmidler siden 2010.

Det er avholdt egne møter med alle partnerne (unntatt Drammen kommune) for å konkretisere forslag til aktuelle tiltak. Tiltakene er nært knyttet til utformingen av vedtatt bompengesystem for Buskerudbypakke 2.

Med Nedre Eiker kommunes kommunestyrevedtak 22.05.2019 om å skrinlegge Buskerudbypakke 2 er det nå usikkerhet rundt videre prosess og arbeidet med utforming av innfartsparkeringstilbudet. Det vurderes allikevel som nyttig å ha definert et aktuelt tilbud for et handlingsprogram som kan være et kunnskapsgrunnlag i den videre prosessen.

Tabellen under viser oversikt over forslag til aktuelle tiltak i Handlingsprogram 2020-2023 for innfartsparkering presentert i fagrådet 16.05.2019.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Kommune | Aktuelle tiltak | Antatt kostnad |
| Lier | Mulig utvidelse av parkering ved Lier jbst i 2022 | 2 mill |
| Lier | Innfartsparkering for bil og sykkel i p-hus ved busstasjon i Lierbyen fra 2020 forutsatt vedtak om parkeringsstrategi | 30 mill |
| Lier | Kommunalt areal ved Amtmannsvingen ved knutepunkt for buss med mulig sykkelparkering, el-bysykkel og opparbeiding av p-plasser for bil | 3 mill |
| Lier | Innfartsparkering på Kjellstad ved busstopp. | 1 mill |
| Lier | Sykkelhotell på Heiatoppen ved innfartsparkering | 1 mill |
| Lier | Innfartsparkering ved Kværner for overgang til buss | 0,5 mill |
| **Lier** | **Delsum Lier** | **Ca 40 mill** |
| Nedre Eiker | Mulig nytt parkeringshus i Mjøndalen sentrum i gangavstand fra jbst,. | 30 mill |
| Nedre Eiker | Mulig mobilitetspunkt i Solbergelva ved skole, barnehage, idrettsanlegg og Solberg senter. Sykkelparkering, el-sykkelpool, bilparkering. | 4 mill |
| ***Nedre Eiker*** | **Delsum Nedre Eiker** | **Ca 34 mill** |
| Øvre Eiker | Utvidelse av innfartsparkering ved Darbu jbst | 1,2 mill |
| Øvre Eiker | Utvidelse av innfartsparkering ved Vestfossen jbst | 2 mill |
| Øvre Eiker | Midlertidig parkeringsanlegg inntil endelig plan for stasjonsområdet foreligger ved Hokksund jbst, | 1 mill |
| Øvre Eiker | Loesmoen. Busstopp på hovedlinje mellom Hokksund og Drammen. Ny pendlerparkering. El-bysykler. Ved to store barnehager, moderne idrettsanlegg, store bedrifter. | 3 mill |
| Øvre Eiker | Utvidelse av eksisterende pendlerparkeringer ved Ormåsen, Skotselv, Langebru og Lerberg | 4 mill |
| **Øvre Eiker** | **Delsum Øvre Eiker** | **Ca 12 mill** |
| Drammen | Åssiden bydel: Aronsløkka (i tilknytning til alpinanalegget) |  |
|  | Åssiden bydel: Vårveien ved Åssiden bydelssenter |  |
|  | Fjell |  |
|  | Lolland |  |
|  | Tiltak ved barnehager |  |
| **Drammen** | **Delsum Drammen** | **Ca 12 mill** |
| **Totalsum** | | **Ca 100 mill** |

For innfartsparkering er det pr dato forslag om tiltak for ca 100 mill av de 120 mill som er definert i Buskerudbypakke 2 for perioden 2020-2023. Det er altså rom for å foreslå flere tiltak, flytte midler til et senere tidspunkt eller omdisponere til andre formål.

I finansieringsberegningene i vedtatt Buskerudbypakke 2 er midler til kollektivknutepunkt satt opp i andre fireårsperiode. Det er ulike prosesser i gang knyttet til Hokksund jbst, Mjøndalen Jbst og Lierstranda men arbeidsgruppen har ikke prioritert dette nå da det i utgangspunktet ikke vil inngå i handlingsprogramperioden 2020-2023. I tillegg vil det være naturlig å koordinere innsatsen f eks til mobilitetspunkt og sykkelparkering i samarbed med Bane NORs utbygging av Inter City trasé i Drammensområdet.

**Tiltaksområde: Infrastruktur buss**

**Bakgrunn**ATM-utvalgets sak 16/19 ble det lagt opp en felles prosess for Handlingsprogram 2020-2023 for Buskerudbypakke 2 hvor Infrastruktur sykkel inngår som ett av flere tiltaksområder. Ambisjonen er å legge fram utkast til handlingsprogram i ATM-utvalgets møte i juni 2019. Administrativ styringsgruppes sak 20/19 anbefalte å legge forslag til prosess, organisering, leveranser og framdrift som skissert i saken til grunn for arbeidet.

**Utredning av tiltak på strekningen Rosenkrantzgata-sentrum-nytt sykehus**Statens vegvesen har ferdigstilt utredning av aktuelle framkommelighetstiltak for buss på strekningen Rosenkrantzgata-sentrum-nytt sykehus på Brakerøya. Utredningen anbefaler trasévalg og tiltak på ulike delstrekninger på kort sikt (2020-2025) og mellomlang sikt (2025-2035). Det fremgår også vurderinger av planbehov og kostnader for de anbefalte tiltakene. I alt er det foreslått tiltak for kr 462 mill kr, litt over kr 300 mill av dette gjelder på kort sikt (2020-2025). Kostnadene er innenfor rammen avsatt til infrastrukturtiltak for buss på denne strekningen i Buskerudbypakke 2.

Gjenstående prosess: Styringsgruppa for utredningsarbeidet skal behandle rapporten. Der vil det bli tatt stilling til anbefalingene og gitt anbefaling om videre prosess og vurdering av utredningsbehov for andre delstrekninger.

**Igangsatte utredning av tiltak på andre delstrekninger**Statens vegvesen har på oppdrag fra Buskerud fylkeskommune også gjort vurderinger av framkommelighetstiltak på enkelte andre strekninger der det er avsatt midler til tiltak i BBP2; bl.a. i Hans Hansensvei og ved rundkjøringene ved fv28 i Mjøndalen. I Hans Hansensvei er det ikke konkludert om tiltak og Brakar vurderer også hvilken trasé bussen skal ha i dette området. I Mjøndalen er vurderingene foreløpig at det er behov for tiltak på E134 for å få bedre framkommelighet for buss i tilgrensende rundkjøringer.

**Tiltaksområde: Driftstilbud for buss**

**Bakgrunn**Buskerudbypakke2, inkl. kollektivnotatet, ble vedtatt i ATM-utvalget 22.6.18. I Kollektivnotatet fremgår utforming av rutetilbudet med buss, både traseer, turtettheter og driftsdøgn. Dette rutetilbudet er basert på tidligere utredninger i 2015-16. Brakar ba om at forslaget til rutetilbud ble gjennomgått på nytt høsten 2018.

ATM-utvalget gjorde i møte 21. september 2018 slikt vedtak:

1. *Brakar fremmer konkret forslag til opptrappingsplan for buss i Buskerudbyen i 2020 i Buskerudbyens organer (fagråd, adm. styringsgruppe og ATM-utvalg) vinteren 2019. Planen skal ta utgangspunkt i vedtak om Buskerudbypakke 2.*
2. *Eventuelle større endringer i Brakars tilbud (finansiert av belønningsmidler og Buskerudbypakke 2) sendes Buskerudbyens organer før endringene gjennomføres*.

Opptrapping av busstilbudet i 2018/19 som er finansiert med belønningsmidler har Brakar orientert Buskerudbyens organer om i flere runder. Brakar orienterte også om forslag til rutetilbud med Buskerudbypakke2 i administrativ styringsgruppemøte/fagrådsmøte 22. mars 2019. Det er gjennomført møter med kommunene om forslaget. Som vedlegg 7 følger Brakars reviderte forslag til rutetilbud med buss i Buskerudbypakke2.

**Forslag til nytt driftstilbud**

Brakar orienterte fagrådet 16. mai 2019 om de viktigste endringene som nå forslås sammenliknet med tilbudet som var foreslått i kollektivnotatet til BBP2. De viktigste endringer i forhold til kollektivnotatet er:  
  
**Øvre Eiker**   
Evt. forlenge linje 118/119 fra Sundet til Darbu.  
Ekspresstilbudet tas ut, men det blir fire avganger i rush mellom Hokksund og Drammen sør for Drammenelva med linje 101 og evt. trekke denne linjen opp til Lerberg. Linje 100 Hønefoss – Vikersund – Lerberg – Drammen nord for Drammenselva er tidligere styrket.

**Nedre Eiker**  
Pendel nord – sør må kjøre om Nedre Eiker bru, dette gir kortere reisetid til stasjonen fra nordsida. Pendelen vil siktes inn på å gi et godt tilbud til og fra toget.  
Linje 52 flyttes tilbake til sørsiden av Drammenselva fra Mjøndalen til Drammen. Det gir fire avganger til Drammen på sørsiden av Drammenselva. I tillegg vil linje 51 ha 8 avganger i timen fra Mjøndalen om Krokstadelva til Drammen på nordsiden av Drammenselva.  
  
**Lier**  
Linje 63 foreslås delt i Lierbyen. Linjen mellom Lierbyen og Drammen foreslås forlenget til Gulskogen og til Lierbyen skole og kan egne seg for elektriske busser. Linja kan få avganger hvert kvarter i rush og ellers hver halvtime. Det er et bedre tilbud enn det som var i Kollektiv-notatet og finansieres i Lier av at tilbudet på linje 71 ikke forbedres særlig ytterligere i BBP2.

**Drammen**  
Det foreslås forandringer på mange av linjene.   
Alle Konnerud-bussene forlenges til dagens sykehus. På Konnerud forlenges avganger til Andorsrud og Skoger, slik at det blir timesavganger begge steder. Forlengingen til Skoger kirke er ny og gir et tilbud langs Jarlsbergveien. Også forlengelse av avganger til Eikerdelet slik at det blir avganger hver halvtime i rush, og ellers hver time.  
  
Linje 3 Fjell – Sørensvingen – Kastanjesletta foreslås avsluttet ved Sørensvingen.   
Strekningen Sørensvingen – Kastanjesletta får nytt tilbud med linje 8 Gulskogen – Åssiden.

Linje 4 Bera – Kniveåsen. Avganger forbedres til hvert kvarter på dagtid.

Linje 5 Tors vei – Vinnes. Det foreslås en mindre traseending slik at det kjøres korteste vei til Buskerudveien og videre til Vinnes t/r.

I administrativt styringsgruppemøte med fagråd 07.06. ble det fra Brakar ble det opplyst at det kan bli aktuelt å ta den rutestrukturen som ligger i forslag til driftstilbud for Buss i Buskerudbypakke2 med i videre arbeid med rutestruktur i kommunene.

**Bestilling utredning billigere billettpris**

**Bakgrunn**I lokalpolitisk vedtatt Buskerudbypakke 2 ble det satt av i alt 700 mill. kr til bedre og billigere kollektivtilbud og nye billettkonsept. I tillegg ble det satt av 150 mill. kr til felles billettordning mellom Brakar og Vy/Ruter for sømløse reiser i regionen.

På møte i Administrativ styringsgruppe 22. mars 2019 ble det avtalt at Brakar legger fram et forslag til bestilling av utredning av pristiltak for kollektivtrafikken i Fagrådet 16. mai.  
I ATM-utvalget 5. april 2019 ble dette temaet også omtalt under sak 16/19 Prosess for handlingsprogram Buskerudbypakke 2 2020-2023 i vedlegg 4 “Forslag til prosess for Handlingsprogram 2020-2023 for Buskerudbypakke 2/byvekstavtale”

**Brakars forslag til bestilling**

Brakar har kommet med følgende utkast til bestilling av utredning:  
***“Takstpolitikk i Buskerudbyen*** *Det var i høringsforslaget før endelig behandling Buskerudbypakke2 satt av 160 mill. kr til å redusere prisene for kollektivbilletten og lage nye billettkonsepter som er mer gunstig for kundene. I det endelige forslaget er denne posten styrket med 540 mill. kr med en ekstrasatsing på lavere billettpriser og/eller ytterligere økning av bussfrekvens.*

*Videre er det er satt av 150 mill. kr i bidrag til et felles takstsystem mellom Brakar og Ruter for mer*

*sømløse reiser. Målet er å gjøre det enklere å bytte mellom ulike kollektivruter i Buskerudbyen, Akershus og Oslo, uavhengig om det er med buss, tog, t-bane, trikk eller båt.*

*Ruter, ØKT og Brakar tar sikte på å forhandle fram en avtale med Jernbanedirektoratet om takst-samarbeid for lokale reiser med tog i Viken. Bidraget går til å finansiere takstdifferansen mellom NSB-takst og Ruter-/Brakartakster. Det må lages en faglig vurdering av hvordan disse midlene skal benyttes. Følgende tiltak skal vurderes*

* *Faglig vurdering fordeling av midlene på taksttiltak eller økt tilbud (frekvens)*
* *En mobiltetspakke for bedrifter etter modell fra Hjem-jobb –jobb som bl.a gir lave periodebillettpriser*
* *Utvide takstsoner i Buskerudbyen som gir billigere reiser for mange*
* *Lavere pris for enkel- og periodebillett*
* *Lavere pris reise for kortere reiser (store soner er ulogisk for kunden)*
* *Finansiering nye mobilitetsløsninger integrert i kollektivtilbudet*

*Alle tiltak må vurderes hvordan det vil slå ut felles takst og billettharmonisering i Viken/Oslo”*

Saken ble drøftet i fagrådets møte 16. mai hvor det ble anbefalt å igangsette utredning. Det ble påpekt at det er viktig at utredningen går bredt ut og får fram mulighetsrommet slik at en kan få fram fakta som kan svare ut innspill/etterspørsler som har kommet.

Det ble også pekt på at det ved mobilitetspunkt ved bomsnitt/prissone buss kun betales for 1 sone og at dette bør vurderes/synliggjøres i den faglige utredningen om billigere billettpris.

Videre ble det satt fokus på om billettprisene må være like i hele Viken. Det er en forventning om at de ekstra millionene som evt. avsettes til billigere billettpris i Buskerudbypakke2 skal komme avtaleområdet til gode.  
  
Det ble etterspurt om det er mulig å få med en vurdering av billettpriser sett opp mot en sammenstilling av km-kostnader for bil.

Brakar har bekreftet at utredningen kan finansieres innenfor tiltaksnummer 2.2.9 *Utredning – Holdeplass-standard utenom de fem prioriterte strekninger* og har antydet at utredningen kan være ferdig om et år.

I administrativ styringsgruppes møte 07.06. ble det konkludert med at bestillingen avventes.