Buskerudbyen

Buskerudbypakke 2

Vedtatt i ATM-utvalget 22.6.2018 etter lokalpolitisk behandling 12.6.2018–21.6.2018

Forord

Buskerudbyen er et langsiktig samarbeid om areal og transport mellom Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen Region sør, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Buskerud og kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg. Sistnevnte deltar i Buskerudbysamarbeidet, men inngår ikke i Buskerudbypakke 2.

En viktig oppgave i Buskerudbysamarbeidet har vært å utarbeide en felles areal- og transportplan for Buskerudbyen. Denne ble vedtatt som regional plan i 2013. Andre viktige milepeler har vært Buskerudbypakke 1 med avtale om belønningsmidler for 2010–2013 og 2014–2017.

Det ble lokalpolitisk vedtatt et forslag til Buskerudbypakke 2 høsten 2016 basert på omfattende utredninger. Forslaget forutsatte full statlig finansiering av nytt løp i E134 Strømsåstunnelen og rv. 282 Holmenbrua. Siden dette ikke ble innfridd i Nasjonal transportplan 2018–2029, ble det lokalt besluttet å utarbeide et justert forslag til bypakke. Arbeidet er basert på lokalpolitisk vedtatt utredningsprogram våren 2017.

Politikerne ønsket å involvere innbyggerne i arbeidet. I løpet av høsten 2017 har det vært gjennomført omfattende innspillsprosess med blant annet folkemøter, ungdomskonferanse og egen dialogportal på buskerudbyen.no. Alle innspillene er vurdert og har vært med på å danne grunnlaget for de nye pakke- og bomalternativene som var på høring fra 20.12.2017 til 23.2.2018. Høringsuttalelsene er dokumentert i egen rapport og inngår i beslutningsgrunnlaget.

Statens vegvesen har kvalitetssikret bomplasseringer og trafikk- og finansierings-beregninger som ligger til grunn i forslag til Buskerudbypakke 2. På grunnlag av denne kvalitetssikringen, la ATM-utvalget frem forslag til Buskerudbypakke 2 som ble lokalpolitisk behandlet i juni 2018.

En statlig prioritering av Buskerudbypakke 2 forutsetter at alle partnerne i Buskerudbyen er enige om innholdet og fatter omforente vedtak. Dette vil danne grunnlag for forhandlinger om en byvekstavtale. Ambisjonen er forhandlinger om byvekstavtale høsten 2018, stortingsbehandling våren 2019 og oppstart av bypakka i 2020.

Roger Ryberg

Leder av politisk styringsgruppe (ATM-utvalget)

Innhold

Sammendrag **5**

1 Innledning **8**

1.1 Rask befolkningsvekst og miljøutfordringer 8

1.2 Bred medvirkning 8

1.3 Bygger på felles areal- og transportplan 9

1.4 Buskerudbysamarbeidet skaper muligheter 10

1.5 KVU for Buskerudbypakke 2 og statlige føringer 11

1.6 Mål for Buskerudbyen 11

1.7 Stort potensial for mer miljøvennlige reiser 12

2 Beskrivelse av tiltakene i porteføljen **15**

2.1 Oversikt over tiltak i porteføljen 16

2.2 Prioriteringene muliggjør nytt kollektivgrep 18

2.3 Kraftig forbedret kollektivtilbud 18

2.4 Kraftig satsing på sykkel 26

2.5 Tiltak som gjør det mer attraktivt å gå 27

2.6 Vegprosjekter for byutvikling, trafikksikkerhet og framkommelighet 28

2.7 Ikke-prioriterte tiltak i porteføljen 34

3 Finansiering **37**

3.1 Mange parter bidrar til finansiering 37

3.2 Mange bomkonsepter analysert 38

3.3 Forutsetninger for bompengeordningen 38

3.4 Forslag til bomsystem 43

3.5 Økonomiske konsekvenser for innbyggere og næringsliv 49

4 Virkninger og måloppnåelse 51

4.1 Bærekraft og konkurransekraft – behov for Buskerudbypakke 2 51

4.2 Ulike tiltakstyper virker forskjellig 52

4.3 Virkninger av bomsystem 53

4.4 Trafikale virkninger av tiltakspakke og bomsystem 54

4.5 Usikkerhet 55

4.6 Vurdering av samlet måloppnåelse av Buskerudbypakke 2 56

5 Porteføljestyring og videre prosess 59

5.1 Porteføljestyringssystem gir rom for justeringer underveis 59

5.2 Videre prosess 60

5.3 Buskerudbyen klar for byvekstavtale 60

Vedlegg 1: Sykkeltiltak i handlingsplanen 62

Vedlegg 2: Detaljert tiltaksliste 65

Sammendrag

Målet er en bærekraftig og konkurransedyktig region

Buskerudbyområdet er Norges femte største byområde og fortsetter å vokse kraftig. De neste 20 årene er det ventet rundt 45.000 flere innbyggere. Om det ikke gjøres nye tiltak, viser beregninger at vegtrafikken vil øke med om lag 22 % mot 2030. Dette vil medføre mer kø, dårligere luftkvalitet, økte klimagassutslipp, svekket konkurransekraft for næringsliv og mindre attraktive byer og tettsteder.

Det overordnede målet for Buskerudbyen er å utvikle byområdet til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse.

For å nå målene om et raskere, enklere, mer miljøvennlig og trafikksikkert transportsystem som tilrettelegger for ønsket byutvikling og unngår vekst i personbiltrafikken, er det behov for en pakke av tiltak.

På grunnlag av omfattende utredninger og en bred medvirkningsprosess anbefaler ATM-utvalget, som er styringsgruppe for Buskerudbypakke 2, forslag til en justert tiltakspakke og bomkonsept. Anbefalt tiltakspakke er basert på Tiltakspakke 4 fra høringen, men hvor prosjektet Solumstrand–Rundtom (ombygging av eksisterende Svelvikvei) er tatt ut og erstattet med økt satsing på lavere billettpriser og/eller ytterligere økning av bussfrekvens.

Det anbefales en justert versjon av «Bommer på dagens kommunegrenser og bynære snitt i Drammen». Dette innebærer at bynære bomsnitt trekkes nærmere sentrum for å fange opp en større andel av trafikken i bynære områder. Bomsystem med mange bompunkter gir lavere takster fordi flere er med på å betale, som kan oppleves som mer rettferdig.

Forslaget har vært til kvalitetssikring i Statens vegvesen og ble lokalpolitisk behandlet i perioden 12.6.2018–21.6.2018.

Et bredt spekter av tiltak for alle trafikantgrupper

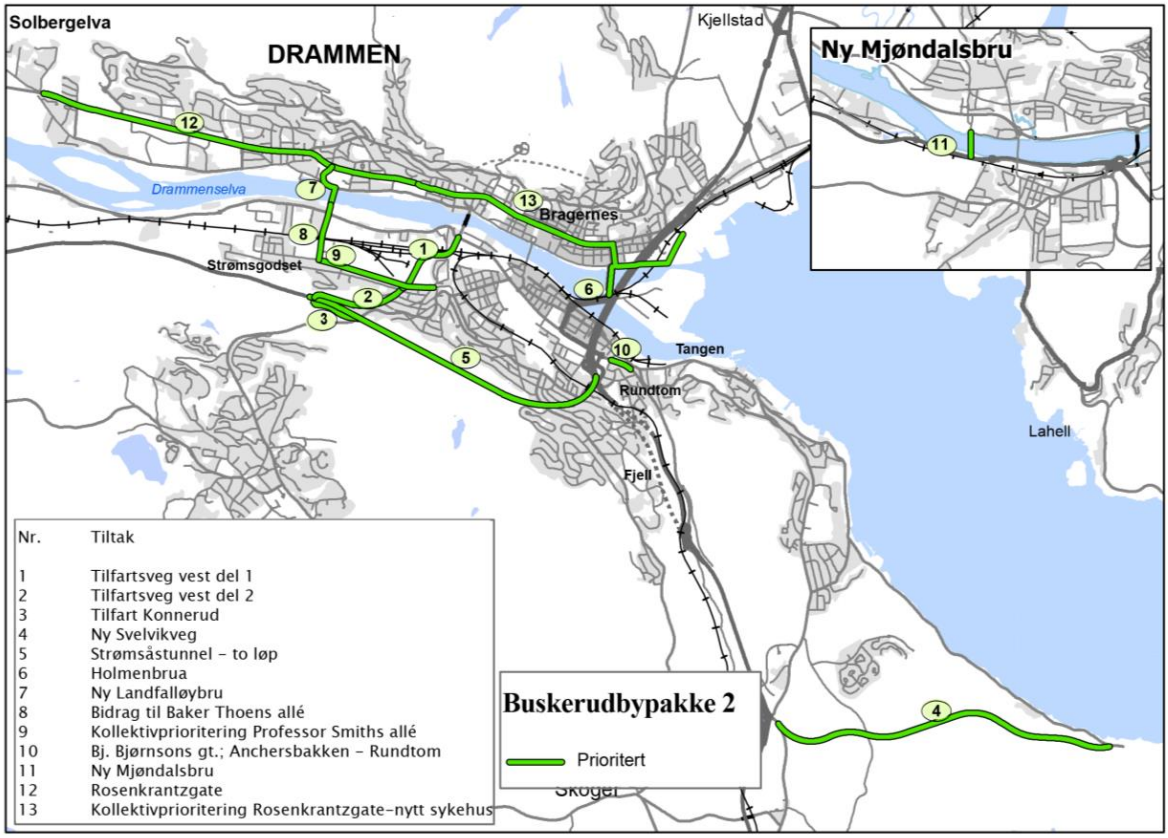
Buskerudbypakke 2 innebærer en sterk satsing på kollektivtrafikk, sykling og gåing, samtidig som viktige vegprosjekt som tilrettelegger for ønsket byutvikling er prioritert. Beregnet totalkostnad for alle prioriterte tiltakene i porteføljen er på om lag 14,4 mrd. kr.

Antall bussavganger øker kraftig både i rushtid, på kveldstid og i helgene. Det er satt av betydelige midler til å gjøre det enklere og billigere å reise kollektivt. Det skal bli enklere å bytte mellom ulike linjer som driftes av Brakar, NSB og Ruter. En rekke framkommelighetstiltak skal sikre at bussen blir raskere og mer pålitelig. Kollektivknutepunkter skal rustes opp og det skal etableres flere pendlerparkeringsplasser.

Tiltakspakka inneholder også viktige vegprosjekt for økt sikkerhet, framkommelighet og som tilrettelegger for byutvikling blant annet på Sundland. Nytt løp i Strømsåstunnelen, ny firefelts Holmenbru og nytt tilfartsvegsystem er prioritert. Dette gjør det mulig å stenge dagens Konnerudgate for gjennomkjøring for å prioritere kollektivtrafikanter, syklende og gående samt nærmiljøet langs vegen. Det nye tilfartsvegsystemet vil avlaste Øvre Eiker vei, Nedre Eiker vei og Rosenkrantzgata i Drammen samt Drammensveien i Nedre Eiker. I

tillegg prioriteres ny Landfalløybru og ny Mjøndalsbru som vil redusere barrierene elva utgjør og bygge opp om satsingen på kollektivtrafikk, sykkel og gange. Dette muliggjør kollektivprioritering i Rosenkrantzgate, Baker Thoens allé og Professor Smiths allé.

Det er satt av om lag 1,5 mrd. kr til et stort løft for sykkel. Tiltakene prioriteres i tråd med *Felles sykkelplan for Buskerudbyen: Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett.* Strekninger på sykkelvegnettet hvor det er mangelfull tilrettelegging i dag prioriteres. Dette inkluderer bruforbindelser over Drammenselva og mellom sentrale målpunkt og områder med mange bosatte.



Figur 0-1 Store prioriterte infrastrukturtiltak i Buskerudbypakke 2. Illustrasjon: Statens vegvesen.

Bompenger bidrar til både finansiering og god måloppnåelse

Av de ni byområdene i Norge som er aktuelle for byvekstavtale som gir økt statlig finansiering, er det bare Buskerudbyen som ikke har vedtatt en bompengeordning. Analyser viser at bompenger er nødvendig både for å finansiere tiltakene, redusere trafikkproblemene og utslippene.

Lokal finansiering er også et statlig krav for å kunne forhandle om statlige midler i en byvekstavtale. Buskerudbyen har i perioden 2010-2017 mottatt 640 mill. i belønningsmidler fra staten. I følge NTP 2018-2029 vil belønningsordningen fases ut som egen ordning, men midlene skal videreføres i byvekstavtalene. Dersom det ikke oppnås lokalpolitisk enighet om en bypakke med bompengefinansiering, vil høyst sannsynlig grunnlaget for statlige midler gjennom både belønningsmidler og byvekstavtale falle bort.

Flere ulike bomsystem er utredet. ATM-utvalget anbefaler et bomkonsept med bomsnitt på dagens kommunegrenser og med justert bynært bomsnitt for å fange opp en større del av trafikken fra bynære boligområder. Dette innebærer bompunkter på kommunegrensa i Drammen mot Lier og Nedre Eiker, mellom Nedre Eiker og Øvre Eiker, et justert bynært bomsnitt i Drammen og bompunkter på av- og pårampene til E18 i Drammen.

Bomsystemet gir vesentlig trafikkreduksjon ved bompunktene og har stor effekt i de mest trafikkbelastede bydelene i Drammen. Dette vil gi bedre framkommelighet for kollektivtrafikken, næringstrafikken og øvrig biltrafikk og gjør det mer attraktivt å gå og sykle. Et slikt system bidrar til bedre passasjergrunnlag på mange viktige kollektivruter i byområdet.

Buskerudbypakke 2 gir god måloppnåelse

Målet med Buskerudbypakke 2 er et samferdselsløft for en bærekraftig og konkurranse-kraftig byregion, og kvalifisere for en byvekstavtale med sterkere statlige satsing.

Analysene viser at tiltak og bomsystem i Buskerudbypakke 2, sammen med god oppfølging av regional plan for areal og transport, gir god måloppnåelse. Transporttilbudet bedres med blant annet økt framkommelighet for alle trafikantgrupper. Samtidig nås nullvekstmålet for personbiltrafikken. Redusert trafikk gir bedre bymiljø og reduserer utslipp av klimagasser. Flere av tiltakene gir grunnlag for ønsket arealutvikling og bidrar til utvikling av mer attraktive byer og tettsteder.

Kombinasjonen av satsing på kollektivtrafikk, sykling og gåing og innføring av en bompengeordning med bynære bommer oppnår nullvekstmålet for hele bypakkeområdet. Tiltakene og bynære bommer gir god trafikkdempende effekt på de mest trafikkbelastede delene av Drammen. Dette vil gi positiv virkning på luftkvalitet, støy og trafikksikkerhet og legger til rette for attraktiv byutvikling og gode bomiljø.

Videre prosess

Etter lokalpolitisk vedtak juni 2018 går saken til Statens vegvesen og videre til Samferdselsdepartementet slik at Buskerudbypakke 2 kan legges frem for Stortinget våren 2019. Samferdselsdepartementet har signalisert oppstart av forhandlinger om byvekstavtale høsten 2018. Siktemålet er oppstart av Buskerudbypakke 2 med innføring av forbedret busstilbud og anleggsstart på viktige prosjekter i 2020.

1 Innledning

Behovet for framtidsrettede transportløsninger

- Sterk befolkningsvekst gir utfordringer og muligheter
- Uten tiltak blir det mer kø og utslipp
- Bygger videre på areal- og transportplan for Buskerudbyen
- Målet er bærekraftig og konkurransedyktig region

1.1 Rask befolkningsvekst og miljøutfordringer

Buskerudbyområdet er Norges femte største byområde. Statistisk sentralbyrå (SSB) forventer at befolkningen i bypakkeområdet vil øke med over 30 % fram mot 2040, fra dagens (2016) rundt 136 000 innbyggere til 178 000. Dette er landets nest sterkeste prosentvise befolkningsvekst av de ni større byområdene i perioden.

Vekst gir muligheter for utvikling, mer handels- og servicevirksomhet og mer liv i byer og tettsteder. Men det vil også føre til økt belastning på transportsystemet, redusert framkommelighet, økt press på arealbruken og større miljøbelastning, hvis vi ikke planlegger arealer og transporttilbudet på en smartere måte.

I deler av byområdet er det tidvis problemer med luftkvaliteten, med svevestøvkonsentrasjoner som er høyere enn helsemessige anbefalinger. I disse periodene kan svevestøvnivået i disse områdene innebære en «betydelig helserisiko», spesielt for utsatte grupper med lunge/hjerteproblemer.

Det er behov for tiltak som kombinerer godt transporttilbud med levende lokalsamfunn med god luftkvalitet og lite klimagassutslipp.

1.2 Bred medvirkning

Buskerudsamarbeidet har gjennomført en bred medvirkningsprosess hvor innbyggerne, organisasjoner og næringslivet har vært engasjert i utforming av Buskerudbypakke 2.

I august og september 2017 ble det gjennomført folkemøter, ungdomskonferanse og etablert en egen dialogportal på buskerudbyen.no for å få innspill til videre arbeid. Totalt

har det kommet inn over 100 innspill. Alle er dokumentert og vurdert i egen Innspillsrapport.

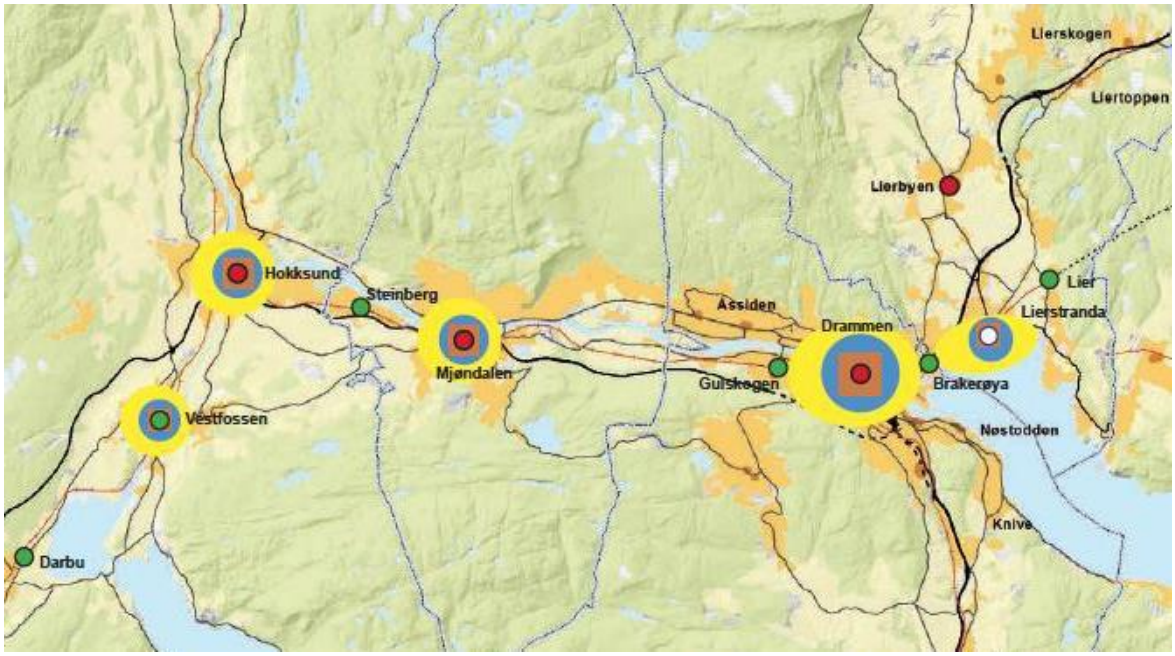
Innspillene har vært viktige bidrag i arbeidet med å sette sammen et beslutningsgrunnlag. Det ble utarbeidet fire alternative tiltakspakker med ulike profiler og tre ulike bomkonsepter som ble beskrevet og analysert i Administrativt forslag til Buskerudbypakke 2. Rapporten var på høring fra 20. desember 2017 til 23. februar 2018. Det ble mottatt om lag 175 høringsuttalelser som alle er kommentert i egen rapport. Alle rapporter er tilgjengelige på www.buskerudbyen.no.

Dette har dannet grunnlag for en anbefaling av forslag til Buskerudbypakke 2 basert på Tiltakspakke 4 i Administrativt forslag til Buskerudbypakke 2 av 20.12.2017, men omprioritering av midler fra prosjektet Solumstrand–Rundtom til lavere billettpriser/ytterligere økning av bussfrekvens. I tillegg anbefales en justert versjon av «Bomkonsept med bommer på dagens kommunegrenser og bynære snitt i Drammen», hvor flere bynære områder omfattes.

1.3 Bygger på felles areal- og transportplan

Det er utarbeidet en felles areal- og transportplan som er vedtatt av alle fem kommunene i Buskerudbysamarbeidet og stadfestet av fylkestinget i 2013.

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23 har som visjon at Buskerudbyen skal utvikles til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse.



Figur 1-1 Prioriterte utviklingsområder i bypakkeområdet i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23.

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23 legger vekt på byutvikling i prioriterte utviklingsområder, og vil styrke grunnlaget for kollektivtransport og gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.

Planen definerer fire hovedmål:

1. Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig.
2. Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere.
3. Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner.
4. Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner.

Oppfølging av planen skjer gjennom kommuneplanene, gjennom partnernes areal- og transportplanlegging og ikke minst gjennom samarbeid om transporttiltak i Buskerudbypakke 1 og 2.

1.4 Buskerudbysamarbeidet skaper muligheter

Ansvaret for areal- og transportpolitikken er fordelt på flere parter. Kommunene har ansvar for arealplaner, tettstedsutvikling og parkeringspolitikk. Fylkeskommunen har ansvaret for kollektivtransport og fylkesveger, og staten for riksveger og jernbane.

Gjennom Buskerudbysamarbeidet samordner staten, fylkeskommunen og kommunene sine virkemidler for en bærekraftig og konkurransekraftig utvikling i vår felles bolig-, service- og arbeidsmarkedsregion.

For å styrke kollektivtilbudet, gjøre det mer attraktiv å gå og sykle og unngå kø, kork og kaos på vegnettet, må man tenke helhetlig på arealutvikling og transport. Dette gjør partnerne i Buskerudbysamarbeidet blant annet gjennom arbeidet som ledet til Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23 og gjennom bypakkearbeidet.

Erfaringer fra arbeidet med «Vegpakke Drammen» fra 90-tallet viser at langsiktig arbeid gir resultater. Omlegging av E134 utenom sentrum, og oppgradering av gater og byrom, har bidratt til en positiv byutvikling og redusert miljøulemper fra trafikken.

Figur 1-2 Bilder tatt ved Nedre Strandgate nedenfor Bybrua. Bildet til venstre er fra 1970-tallet (foto Drammens Tidende). Bildet til høyre er fra sommeren 2017.

Buskerudbypakke 1 var en avtale om Belønningsmidler på i alt 638 millioner statlige kroner i perioden 2010-13 og 2014-17 til tiltak som styrker kollektivtilbudet og gjør det enklere å gå og sykle. Buskerudbyen har nylig fått tilbud om nye 166 millioner kr for en toårig avtale i 2018 og 2019.

Buskerudbysamarbeidet bygger videre på tidligere erfaringer i arbeidet med en ny bypakke som gir gode muligheter til å gjennomføre mange viktige tiltak for en bærekraftig og konkurransedyktig byregion.

Alle partene i Buskerudbysamarbeidet er innstilt på å komme fram til enighet om prioriteringer og tiltak i Buskerudbypakke 2 som er en forutsetning for vedtak i Stortinget. Dette vil danne grunnlag for eventuelle forhandlinger om en byvekstavtale med økt statlig finansiering av viktige tiltak i Buskerudbyen (jfr. kapittel 5.3).

1.5 KVU for Buskerudbypakke 2 og statlige føringer

Arbeidet med Buskerudbypakke 2 startet i 2010. Det ble gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Buskerudbyen som ble ferdigstilt februar 2013. Konseptvalgutredning ser på ulike prinsipielle måter (konsepter) å løse transportbehovene på.

Etter at en KVU er ferdig, bestiller Finansdepartementet en ekstern kvalitetssikring (KS1). Den forelå i mai 2013. Kommunestyrene og fylkestinget ga samme år tilslutning til et konsept med en rekke kombinerte tiltak for jernbane, buss, veg, sykkel og gange, samt et prinsipp om å innføre bompenger.

På bakgrunn av dette arbeidet, ga Samferdselsdepartementet 8.5.2015 rammer for videre planlegging av Buskerudbypakke 2. Nasjonal transportplan 2018–2029 ble vedtatt sommeren 2017 og gir ytterligere føringer. De statlige føringene oppsummeres slik.

- Tiltakene i Buskerudbypakke 2 skal begrenses til bybåndet som strekker seg fra Lier til Hokksund.
- Staten dekker del av kostnadene for nytt løp i E134 Strømsåstunnelen og rv. 282 Holmenbrua med de beløp som er satt av til prosjektene i NTP (2018-2029) og NTP Handlingsprogram 2018-2023(2029). Resten er forutsatt finansiert av bompenger gjennom Buskerudbypakke 2.
- Andre store riksvegprosjekter i byområdet som rv. 23 Dagslet – Linnes – E18 og E134 Damåsen – Saggrenda, håndteres som egne bompengeprosjekt.
- Det er ikke prioritert andre store riksvegprosjekter i Buskerudbyen i NTP-perioden.
- Statlige investeringer i jernbanenettet holdes utenom Buskerudbypakke 2.

1.6 Mål for Buskerudbyen

Målene for Buskerudbypakke 2 tar utgangspunkt i vedtatte mål for Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–2023, tidligere arbeid med Buskerudbypakke 2 og nasjonale mål på transportområdet. Målene er formulert som et overordnet mål og tre sidestilte hovedmål som vist i Figur 1-3.

Overordnet mål
Buskerudbyen skal utvikles som en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse.

Hovedmål

Transportsystemet skal være miljøvennlig, trafikksikkert og skal tilrettelegge for attraktiv by- og tettstedsutvikling.	Det skal bli enklere og raskere å reise med alle transportmidler i Buskerudbyen og til/fra Oslo/Akershus	Veksten i person-transporten skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Figur 1-3 Mål for Buskerudbypakke 2.

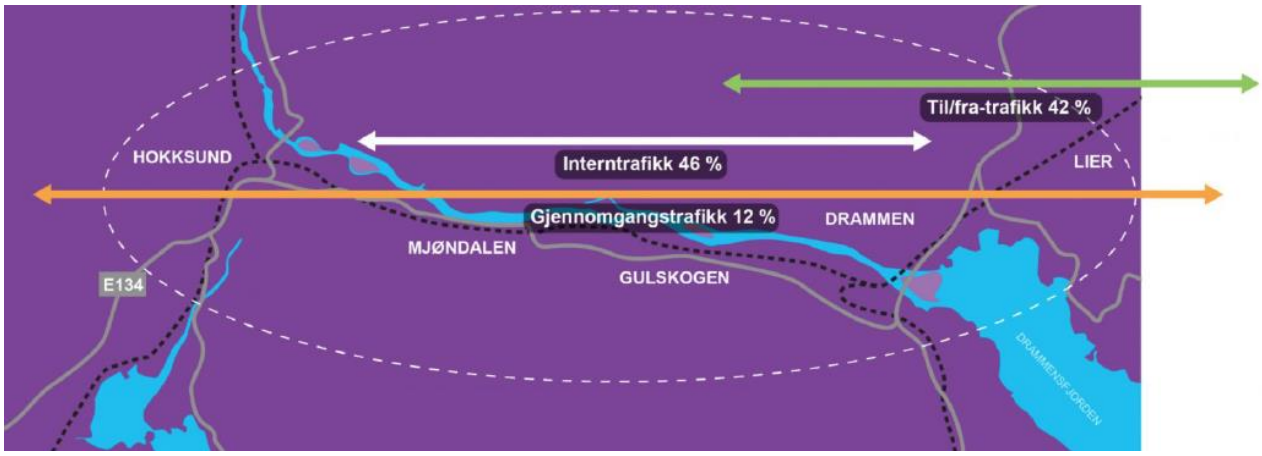
Målstrukturen ivaretar mål om bedre framkommelighet, trafikksikkerhet, miljø og ønsket by- og tettstedsutvikling.

Det er utarbeidet indikatorer for målene som grunnlag for å rapportere på måloppnåelse.

Disse målene er foreslått å inngå også i en eventuell framtidig byvekstavtale med staten.

1.7 Stort potensial for mer miljøvennlige reiser

Det er gjennomført mange utredninger av reisemønster og reisevaner i regionen. Andelen gjennomgangstrafikk er relativ lav. Som figurene under viser, skal det meste av trafikken til eller fra bypakkeområdet eller er interntrafikk.

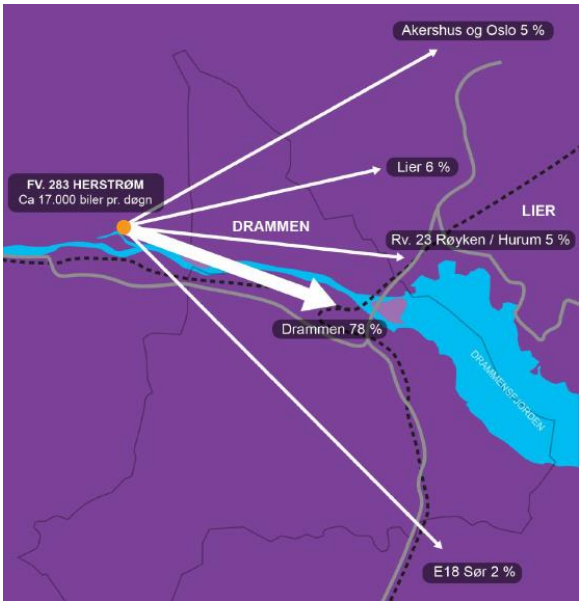


Figur 1-4 Oversikt over trafikkstrømmer til/fra, internt og gjennom bypakkeområdet. Kilde: Statens vegvesens trafikkstrømsundersøkelse 2015.

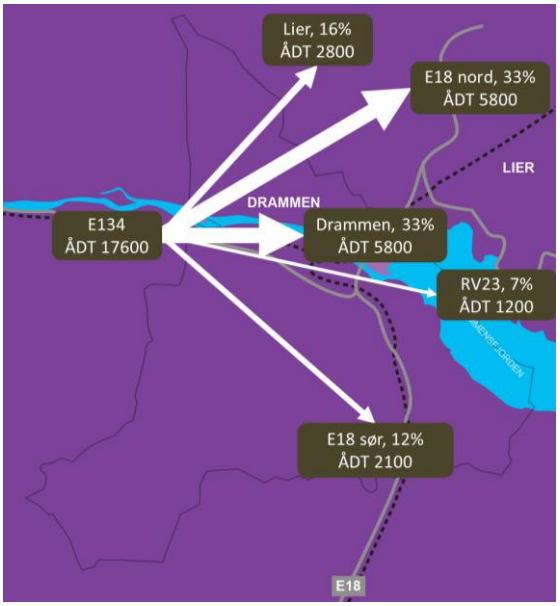
Nesten halvparten av alle reiser foregår helt innenfor bybåndet mellom Lier og Hokksund. Litt over fire av ti reiser starter eller slutter i dette området. Det er kun om lag en av ti reiser som er gjennomgangstrafikk.

Dette bildet bekreftes når en ser mer detaljert. Figur 1-5 under til venstre viser hvor biltrafikken som passerer fv. 283 Herstrøm skal. Av de 17.000 som passerer dette punktet, skal nærmere 80 % til Drammen. Rundt 5 % skal til Oslo/Akershus, men bare 2 % skal sørover på E18. Øvrig trafikk skal til Lier (6 %) og Røyken/Hurum (5%).

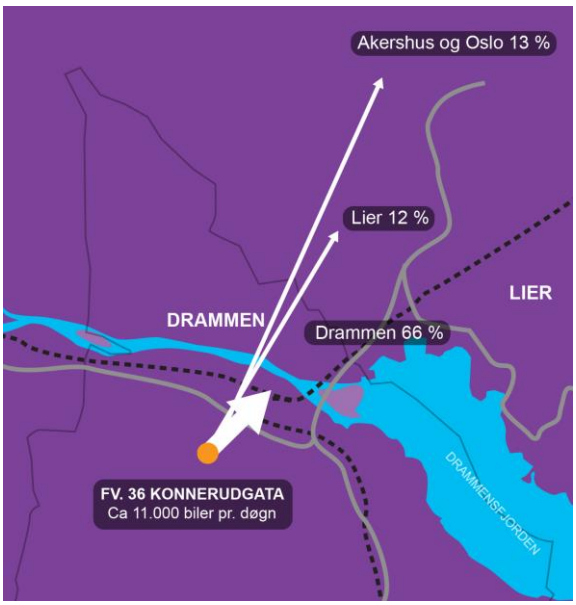
Figur 1-6 under til høyre illustrerer at mye av gjennomgangstrafikken allerede går på hovedvegnettet utenom tettstedene. Av trafikken på E134 skal om lag en tredjedel til Drammen, mens resterende trafikk skal videre mot nord, øst eller sørover. Av disse skal 45 % videre på E18 nordover eller sørover.



Figur 1-5 Hovedmålpunkter for biltrafikk som passerer fv. 283 Herstrøm.



Figur 1-6 Hovedmålpunkter for biltrafikk som passerer E134.



Figur 1-7 Hovedmålpunkter for biltrafikk som passerer fv. 36 Konnerudgata.

Figur 1-7 viser at det meste av biltrafikken i Konnerudgata (fv. 36) er trafikk som skal til/fra Drammen (ca 66 %). Ca 12 % av biltrafikken i Konnerudgata er trafikk som skal til/fra Lier, ca 13 % skal forbi Lier til/fra Oslo/Akershus/E18. De mindre trafikkstrømmene (i alt 9 %) fordeler seg på andre strekninger retning vestover mot Eiker, sørover mot Sande og østover mot Røyen/Hurum/rv. 23.

Det er store forskjeller på transportmiddelfordelingen i byområdet. Det er høyest andel gang-, sykkel og kollektivreiser sentralt i Drammen. Bilbruken er betydelig høyere i kommunene rundt og særlig i boligområder som ligger i ytterområdene. Disse er vanskeligere å betjene med godt kollektivtilbud. Lange avstander reduserer mulighetene til å dekke mye av transportbehovet til fots eller med sykkel i disse områdene.

Tre av fire reiser i Buskerudbyen skjer med bil og mange reiser er korte. Tre av ti bilturer er på under 3 km. Det betyr at det er stort potensiale for overgang fra bil til gåing, sykling og kollektivtrafikk med målrettede tiltak.

Tiltakene i Buskerudbypakke 2 bygger opp under om Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23 for å legge til rette for attraktiv by- og stedsutvikling. Satsingen på å styrke kollektivtilbudet og gjøre det mer attraktivt å gå og sykle vil gjøre det enklere for folk å erstatte en del av bilturene med andre transportmåter. Dette vil sammen med et bynært bomsystem redusere biltrafikken i de mest trafikkbelastede bydelene, og bedre framkommeligheten for næringstrafikken og dem som må kjøre bil.

Figur 1-8 Stort potensiale for mer miljøvennlige reiser i Buskerudbyen.

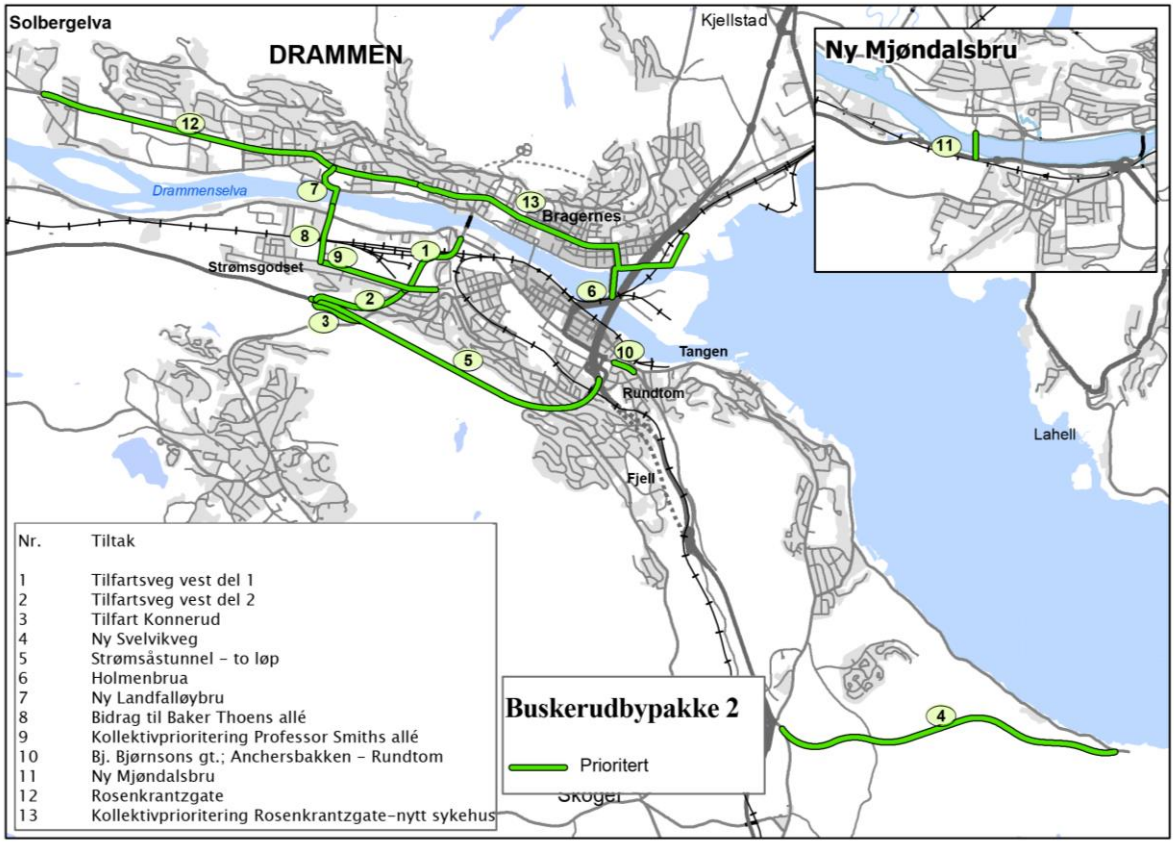
2 Beskrivelse av tiltakene i porteføljen

Sterk satsing på alle trafikantgrupper

- Kraftig forbedret kollektivtilbud med nær dobling av busstilbudet, framkommelighetstiltak og billigere billetter
- Mer attraktive kollektivknutepunkt og flere pendleparkeringsplasser
- Tiltak som gjør det mer attraktivt å gå
- Satsing på mer sammenhengende sykkelvegnett
- Vegprosjekt for byutvikling, trafikksikkerhet og framkommelighet
    - Ny Svelvikveg
    - Nytt tilfartsvegsystem fra Konnerud til Øvre Sund bru via E134
    - Nytt løp i Strømsåstunnelen
    - Ny Holmenbru
    - Ny Landfalløybru
    - Ny Mjøndalsbru

2.1 Oversikt over tiltak i porteføljen

Tiltakspakka inneholder en sterk satsing på kollektivtrafikk, sykling og gåing og viktige vegprosjekt for økt trafikksikkerhet, framkommelighet og tilrettelegging for ønsket byutvikling. Under gis en oversikt over hvilke infrastrukturtiltak som inngår. I tillegg er det en sterk satsing på bedre og billigere busstilbud, flere sykkelveger og bedre tilrettelegging for gåing som beskrives i kapitlene 2.3 til 2.5.



Figur 2-1 Prioriterte store infrastrukturtiltak i Buskerudbypakke 2. Illustrasjon: Statens vegvesen.

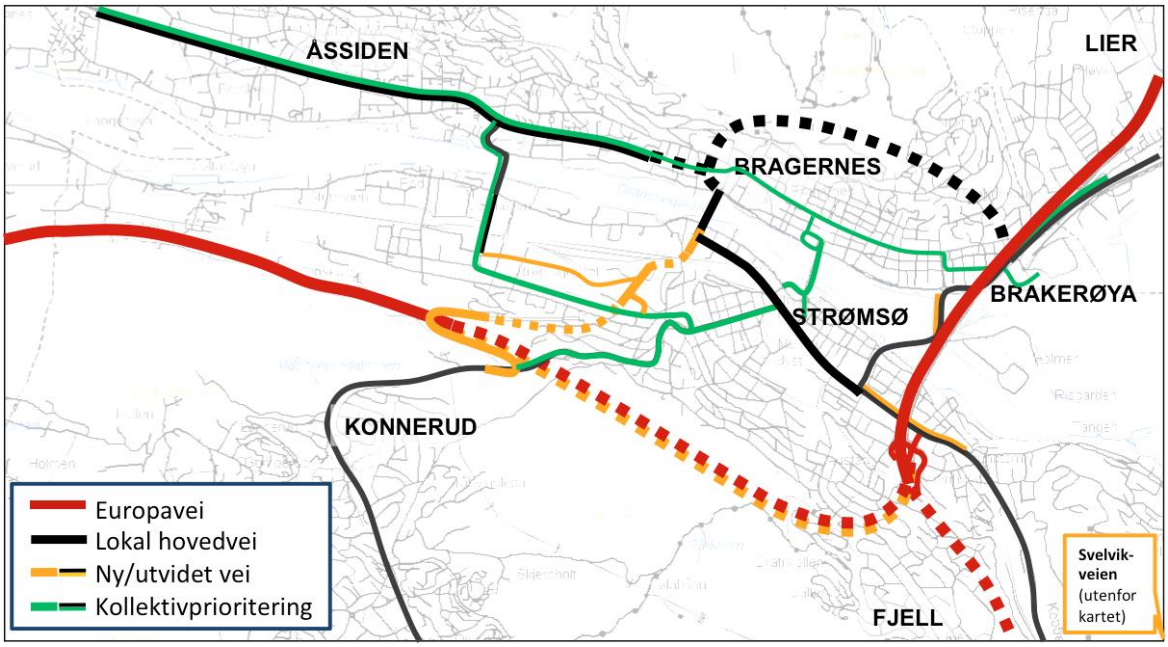
Tabell 2-1 Oversikt over prioriterte og ikke-priorterte tiltak i porteføljen til Buskerudbypakke 2.

Prioriterte tiltak (mill. 2018-kr)	Tiltakstype	Kostnad
Rv. 282 Ny Holmenbru	Veg	780
E134 Strømsåstunnelen – utvidelse	Veg	1 640
Fv. 36 Tilfartsveg vest del 1	Veg	800
Fv. 36 Tilfartsveg vest del 2	Veg	1 360
Fv. 36 Tilfartsveg Konnerud	Veg	530
Fv. 319 Ny Svelvikveg i ny trasé	Veg	620
Fv. 282 Bj. Bjørnsons gt.; rundkjøring Bangeløkka – Rundtom	Veg	230
Bidrag til Baker Thoens allé (inkl. undergang jernbane)	Koll/veg	250
Ny Landfalløybru (med pri. gs/koll)	Koll/veg	500
Ny Mjøndalsbru	Koll/veg	500
Bidrag Brakerøya - Sykehuset	Koll/veg	90
Bidrag til Hagatjernveien (Nedre Eiker)	Koll/veg	90
Fv. 283 Rosenkrantzgata – framkommelighetstiltak for buss	Koll.	500
Hauges gate (bussprioritering Bragernes torg – Fylkeshuset)	Koll.	30
Travbanen-Mjøndalen (bussprioritering i kryss)	Koll.	100
Engene (bussprioritering Bragernes torg – Brakerøya)	Koll.	30
Fv. 38 Hans Hansens veg (framkommelighetstiltak buss)	Koll.	20
Kollektivknutepunkt og innfartsparkering	Koll.	910
Ny holdeplasstruktur og andre infrastrukturtiltak buss	Koll.	220
Drift buss (styrket busstilbud)	Koll.	2 290
Lavere priser/nye billettkonsepter	Koll.	160
Ekstrasatsing lavere billettpriser/ytterligere økning av bussfrekvens	Koll.	540
Sanntidsinformasjon, billettsystem, informasjon, signalprioritering	Koll.	130
Felles billettordning NSB/Ruter	Koll.	150
Tiltak for gåing (alle kommuner)	Gange	210
Tiltak for sykling (alle kommuner)	Sykkel	1 550
Ny teknologi inkl ITS (intelligent transportsystem)	Felles	15
Etablering av bomsystem	Felles	120
Koordinering og planlegging	Felles	75
Sum prioriterte tiltak i porteføljen		**14 440**
Ikke-prioriterte tiltak i porteføljen	**Tiltakstype**	**Kostnad**
Fv. 319 Solumstrand – Rundtom (utbedring eks. trasé)	Koll/veg	540
Rv. 282 Bj. Bjørnsons gt.; Telthusgatekrysset – rundkj. Bangeløkka	Veg	220
Fv. 283 Rosenkrantzgata – full utbygging	Koll.	2 100
Ny gang/sykkelbru mellom Holmen og Bybrua	GS	100
Ny gang/sykkelbru Holmenokken - Strømsø	GS	100
Ny sykkelekspressveg Mjøndalen – Drammen (50 % stat)	Sykkel	400
Bidrag til ny bybru i Drammen	Koll/g/s	200

2.2 Prioriteringene muliggjør nytt kollektivgrep

Hovedgrepet er å styrke alternativene til bruk av bil med kraftig forbedret kollektivtilbud med flere avganger og økt framkommelighet, et bedre og mer sammenhengende sykkelvegnett og bedre tilrettelegging for gåing. Samtidig gjennomføres viktige tiltak på vegnettet for å sikre et funksjonelt og trafikksikkert vegnett som kan betjene regionen, næringsliv og befolkning på en god måte og legge til rette for byutvikling i tråd med regional plan for areal og transport. Innføring av bompenger bidrar både til nødvendig finansering og til redusert biltrafikk og køkjøring, mindre klimagassutslipp og bedre bymiljø.

Tiltakspakka muliggjør tre nye, store kollektivgrep: Ved å bygge hele tilfartsveisystemet fra Konnerud til Øvre Sund bru via E134, samt bygge ny Landfalløybru, kan nåværende Konnerudgate forbeholdes buss, syklende og gående. Det blir mulig med bussprioritering i Rosenkrantzgata, i Professor Smiths allé og Baker Thoens allé.



Figur 2-2 Mulig nytt kollektivgrep i Buskerudbypakke 2. Kilde: Drammen kommune/Buskerudbysekretariatet.

2.3 Kraftig forbedret kollektivtilbud

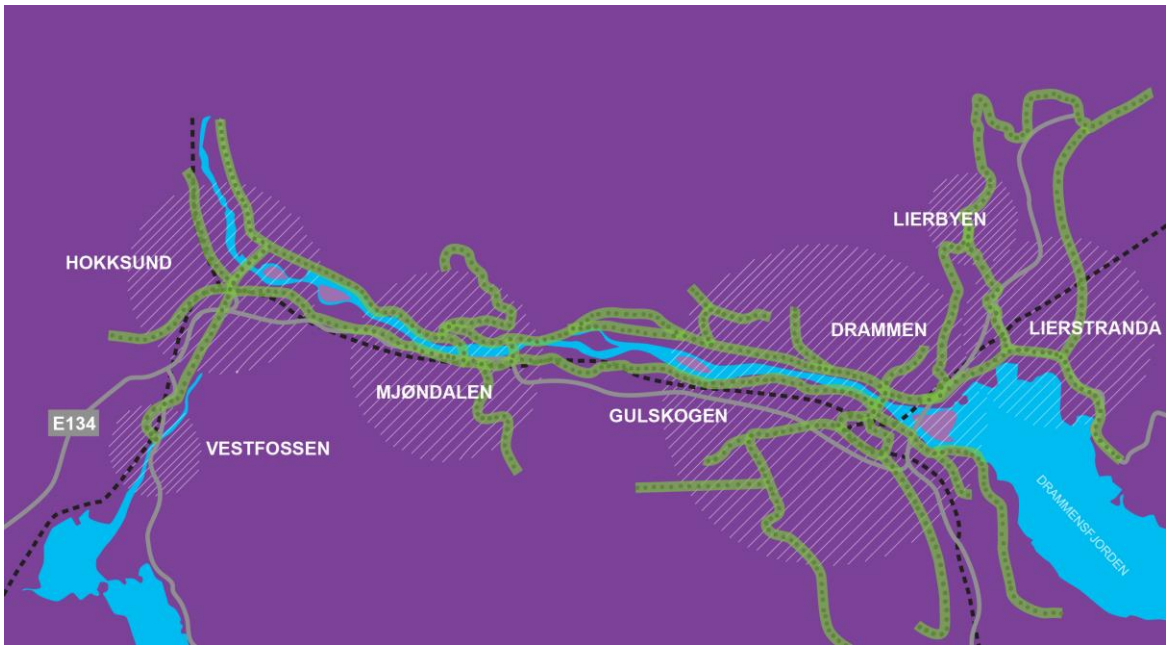
Sterk satsing på flere avganger

Det er foreslått satt av omlag 2,3 mrd. kr i avtaleperioden til et kraftig forbedret busstilbud. Noen av tiltakene er videreføring av tiltak fra Buskerudbypakke 1 (belønningsmidler), men de fleste er ytterligere forbedringer sammenlignet med dagens tilbud. I tillegg er det satt av 700 mill. kr til lavere billettpriser, nye billettkonsepter og ytterligere økning av antall bussavganger.

Busstilbudet på en rekke viktige linjer i Buskerudbyen skal få hyppigere avganger i forkant av innføring av bompenger. Det er lagt opp til om lag 7000 flere avganger i uka. Det

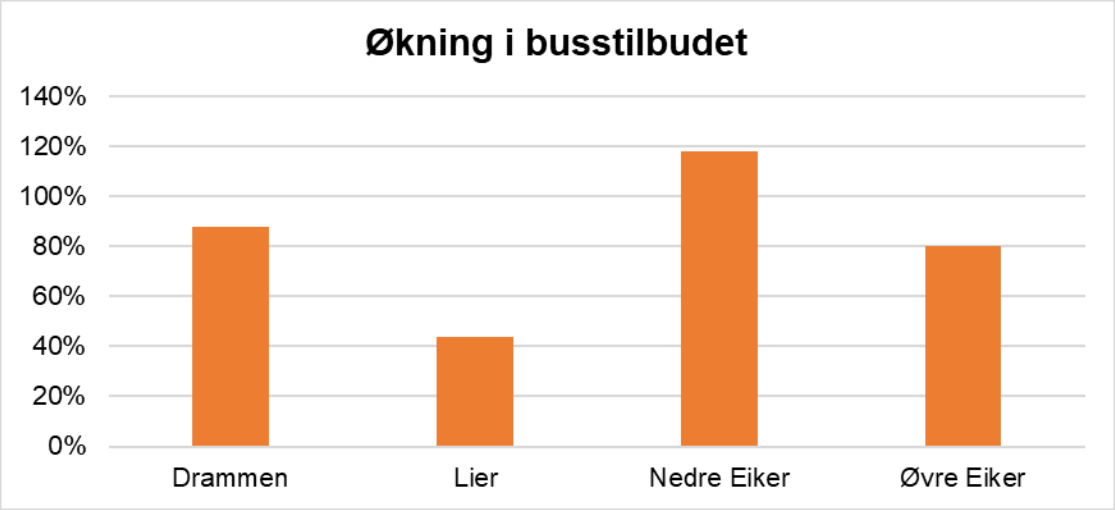
innebærer at dagens busstilbud samlet sett vil øke med mellom 50 og 100 %. Med det går både ventetida ned og det blir lettere å få plass om bord i bussen.

Antall bussavganger vil øke både i rushtid, på kveldstid og i helgene. Tilbudet vil være markedstilpasset med høyest frekvens på de mest befolkningstette rutene, men også slik at tilbudet i større grad enn i dag finnes i hele byområdet, hele uken.



Figur 2-3 Bussruter som planlegges med flere avganger i Buskerudbypakke 2.

En kraftig økning i busstilbudet iverksettes i alle fire kommunene før bompunktene settes i drift. Forslaget innebærer nesten en dobling av busstilbudet i Drammen og Øvre Eiker, mer enn dobling i Nedre Eiker og over 40 % økning i Lier som vist i Figur 2-4.



Figur 2-4 Forslag til økning i busstilbudet (antall rutekilometer) med nytt tilbud i Buskerudbyen 2 sammenlignet med dagens tilbud (jf. eksempel på styrket rutetilbud i Vedlegg Kollektivnotat 2018-05-25).

De viktigste busslinjene som passerer bompunkter, får et vesentlig økt tilbud. Dette innebærer blant annet 10-minutters frekvens på sentrale ruter i Drammen og sentrale deler av Nedre Eiker.

Med flere avganger å velge mellom, blir det bedre plass, kortere ventetid og enklere med omstigning til andre reisemidler som tog. I sum gjør dette det mer attraktivt å reise kollektivt og det forventes stor økning i antall kollektivreiser.

Tabell 2-2 Linjer med planlagt økt busstilbud i rush i dagens situasjon og med Buskerudbypakke 2 (minutter mellom hver avgang). Dess mørkere grønnfarge, dess høyere frekvens og kortere ventetid.

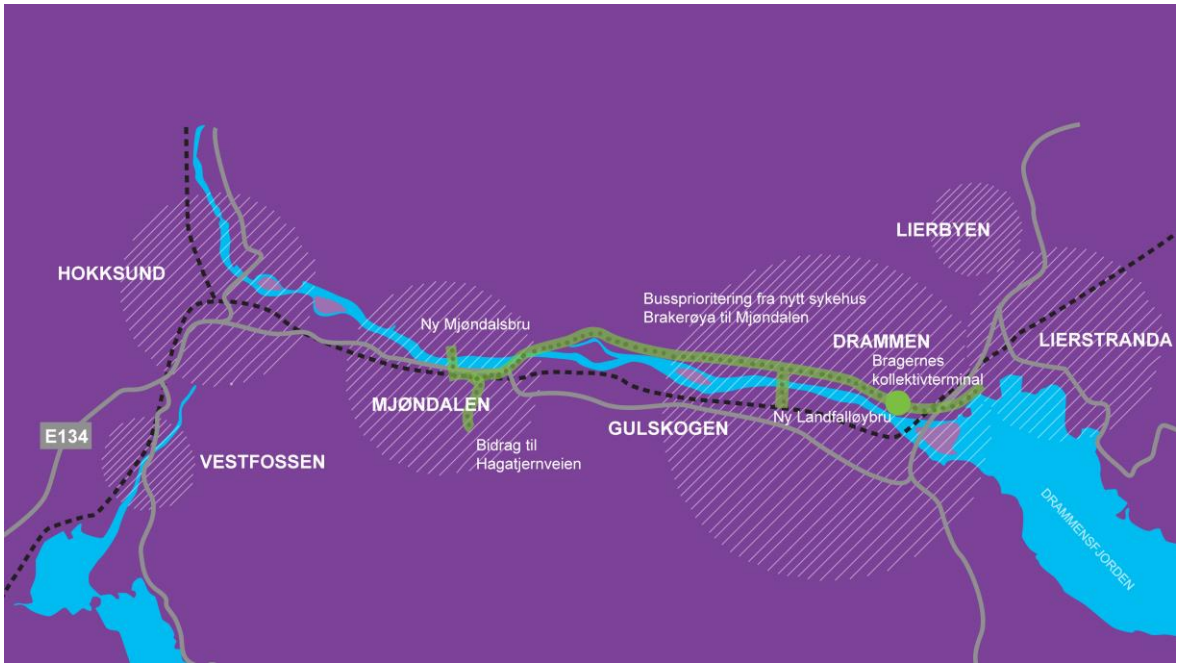
Linjer med planlagt økt frekvens	Antall minutter mellom hver avgang	
	2017	Buskerud-bypakke 2
3 - Kastanjesletta - Sentrum - Fjell	10	5
4 - Bera - Sentrum - Kniveåsen	15	10
5 - Tors vei - Sentrum - Vinnes	30	10
16 - Underlia - Sentrum - Mælen	60	30
22 - Andorsrud/Svingen - Konnerud - Sentrum	20	10
24 - Eikerdelet/Konnerud skole - Konnerud - Sentrum	20	10
25 - Strøtvet - Sentrum - Gulskogen	30	15
51 - Drammen - Solbergelva - Mjøndalen	15	10
52 - Drammen - Ytterkollen - Mjøndalen	30	15
54 - Blomsterlia - Mjøndalen - Hovjordet	30	15
71 - Asker - Tranby - Lierbyen - Drammen	15	10
73 - Lierskogen - Reistad - Drammen	60	30
102 - Hokksund - Lerberg - Drammen		30
116 - Hokksund - Skotselv	120	60

For en nærmere omtale av hvordan et detaljert driftsopplegg med en slik omfattende økt satsing kan se ut, se vedlegg Kollektivnotat av 2018-05-25.

Økt framkommelighet for buss i vegsystemet

Det er planlagt en rekke framkommelighetstiltak for buss. Det gjelder bussfelt eller bussgater, aktiv signalprioritering som gir raskere grønt lys i kryss, ny holdeplasstruktur og andre tiltak for å få fram bussen. Det planlegges blant annet framkommelighetstiltak for buss i Rosenkrantzgata mellom travbanen og fylkeshuset, ny bru mellom Mjøndalen og Krokstadelva, bidrag til første etappe av kollektivfelt mellom Brakerøya og nytt sykehus som kan videreføres til Lierstranda, bussprioritering i Hans Hansens vei, Hagatjernveien, gjennom Bragernes og på strekningen Strømsø – Gulskogen.

I tillegg kommer tilrettelegging i kryss/rundkjøringer på strekningen mellom travbanen og Mjøndalen. Også ny Landfalløybru og forbedringer på strekningen mellom Rosenkrantzgata og Gulskogen inngår i tiltakspakka.



Figur 2-5 Større infrastrukturtiltak for buss.

Bidrag til Baker Thoens allé (inkl. undergang jernbane)

Kombinert tiltak kollektiv / veg:
Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende kulvert under jernbanen ved Gulskogen og med egne bussfelt. Det er satt av 250 mill. kr som bidrag til prosjektet. Resterende kostnad er forutsatt dekt av utbygger. Det er store besparelser å gjennomføre prosjektet samtidig med jernbaneutbyggingen. Det er planlagt at flytoget blir forlenget til Gulskogen i fremtiden. Tiltaket er et ledd i å bygge opp om planlagt byutvikling på Gulskogen og styrke kollektivknutepunktet.

Tiltaket bør sees i sammenheng med ny Landfalløybru som vil gi en bedre tverrforbindelse mellom Rosenkrantzgata og Gulskogen. Tiltaket krever mer planlegging.

Ny Landfalløybru

Kombinert tiltak kollektiv / veg:
Det foreslås satt av 500 mill. kr til ny Landfalløybru med prioritering av buss, sykkel og gange. Dagens Landfalløybru har ett bilfelt i hver retning pluss sykkelfelt i hver retning samt fortau. Når flytoget etter planen forlenges til Gulskogen stasjon, er det aktuelt å legge om flere bussruter til å betjene stasjonen. Det gir økt behov for å sikre bussen god framkommelighet for å gi god korrespondanse mot tog. Det er behov for å få fram bedre beslutningsgrunnlag ved å utrede mulige alternative løsninger med kostnader og effekter.

Ny Mjøndalsbru

Kombinert tiltak kollektiv / veg:
Prosjektet består i å bygge ny bru mellom Mjøndalen og Krokstadelva som sammen med eksisterende bru skal sikre god framkommelighet for kollektiv, gående og syklende.

Det er gjennomført en mulighetsstudie for tiltaket. En forenklet kostnadsvurdering er gjort som viser store kostnadsforskjeller avhengig av hvilken løsning for ny bru som velges. Prosjektet er prioritert med 500 mill. kr, men det er behov for å få fram bedre beslutningsgrunnlag ved å utrede mulige alternative løsninger med kostnader og effekter. Det er behov for å se planen i sammenheng med andre planarbeider i området, bl.a. sentrumsplan for Mjøndalen.

Bidrag Brakerøya – Sykehuset

Kombinert tiltak kollektiv / veg:
Det er foreslått satt av 90 mill. kr fra Buskerudbypakke 2 som bidrag til framkommelighetstiltak for buss, og bedre tilrettelegging for gåing og sykling mellom Brakerøya og det nye sykehuset. Resterende kostnader for tiltakene er forutsatt dekt gjennom sykehusprosjektet.

Bidrag til Hagatjernveien (Nedre Eiker)

Kombinert tiltak kollektiv / veg:
90 mill. kr er foreslått satt av som bidrag til framkommelighetstiltak for buss og tilrettelegging for gåing og sykling i Hagatjernveien i Nedre Eiker.

Rosenkrantzgata - framkommelighetstiltak for buss

Det foreslås å sette av 500 mill. kr til framkommelighetstiltak for buss i Rosenkrantzgata som er en av de viktigste kollektivtraséene. Gata har redusert framkommelighet i rush i dag. Det går ca. 500 busser i døgnet og antallet vil øke når planlagt forsterket busstilbud blir iverksatt. Om lag 3/4 av biltrafikken som kommer inn Rosenkrantzgata har målpunkt i sentrale deler av Drammen.

Sikring av god framkommelighet for kollektivtrafikken vil være viktig. Aktuelle tiltak er innføring av tiltak som dynamisk trafikkstyring i rush, samkjøringsfelt eller separate kollektivfelt. Tiltakene kan innføres i faser og må ses i sammenheng med planlegging av en eventuell full ombygging av Rosenkrantzgata senere.

Tiltak i Rosenkrantzgata er foreslått redusert sammenlignet med Buskerudbypakke 2 fra 2016. Det har sammenheng med at en full ombygging har store kostnader og medfører store fysiske inngrep. Innføring av bompenger vil redusere trafikken og gi rom for å prioritere bussen høyere enn i dag. Det er behov for nærmere utredninger av ulike alternativer.

Trafikkmodellberegninger viser at innføring av bomsystem vil redusere biltrafikken med 20–25 %. Dette vil gi bedre framkommelighet for både buss og bil. Effekten er ventet å vare i flere år. Siden busstilbudet blir forsterket, vil kollektivtilbudet bli et mer attraktivt

alternativ enn i dag. Dette sammen med øvrige tiltak i Buskerudbyen og en kompakt arealutvikling, er ventet å gjøre det mulig å nå nullvekstmålet.

Hauges gate (bussprioritering Bragernes torg – Fylkeshuset)

Det foreslås satt av 30 mill. kr til tiltak for å bedre framkommeligheten for busser på strekningen Bragernes torg – Fylkeshuset. Det vil være aktuelt med trafikkregulering som sikrer bussen god framkommelighet i gatenettet.

Travbanen – Mjøndalen (bussprioritering i kryss)

Det er behov for å øke framkommeligheten for busstrafikken mellom Travbanen og Mjøndalen. Det er satt av 100 mill. kr for å få bussene raskere fram, særlig gjennom kryssene.

Engene (bussprioritering Bragernes torg – Brakerøya)

Det foreslås satt av 30 mill. kr til tiltak som kan sikre god framkommelighet for bussene i gatenettet mellom Bragernes torg og Brakerøya.

Hans Hansens veg (framkommelighetstiltak buss)

Det foreslås satt av 20 mill. kr til tiltak for å bedre framkommeligheten for busser på Hans Hansens veg.

Ny holdeplasstruktur og andre infrastrukturtiltak buss

Det er foreslått satt av 220 mill. kr til tiltak på holdeplasser og andre infrastrukturtiltak for buss. Aktuelle tiltak er flere høystandard holdeplasser og lehus med tak og skilt som viser neste avganger i sanntid. Dette er tiltak som verdsettes høyt av kollektivtrafikantene.

Det er viktig at holdeplasser lokaliseres riktig i forhold til boligområder, arbeidsplasser, skoler og andre viktige målpunkter, og samtidig ikke legges med så korte avstander mellom hverandre at reisetiden med buss blir lite konkurransedyktig med bil.

Sanntidsinformasjon, billettsystem, informasjon og signalprioritering

Det er lagt inn 130 mill. kr til bedre informasjon til trafikantene, enklere billettsystem og tiltak som gir bussene raskere grønt lys i signalanlegg. Det gir et enklere og raskere kollektivtilbud.

Videreutvikling av sanntidsinformasjon og reiseplanleggere gir kollektivtrafikantene økte muligheter til å planlegge og gjennomføre reiser. Dette gjør det også enklere å tilpasse reisen dersom uforutsette hendelser og større avvik oppstår.

Systemet brukes også til å gi bussen bedre framkommelighet gjennom lyskryss basert på bussens posisjon og informasjon om forsinkelser.

Det er i tillegg planlagt å forbedre annen informasjon på nettsider, holdeplasser og knutepunkt som gjør det enklere å finne fram i kollektivtilbudet. Ikke minst nyttig for dem som reiser sjeldent.

I tillegg til å redusere barrierer for å reise kollektivt, vil et enklere billettsystem også reduserer tiden bussjåfører bruker på billettering på holdeplasser. Det reduserer dermed reisetiden for alle om bord.

Lavere priser/nye billettkonsepter/ytterligere økning av bussfrekvens

Det var i høringsforslaget satt av 160 mill. kr til å redusere prisene for kollektivbillettene og lage nye billettkonsepter som er mer gunstig for kundene. Samordning med Ruter/NSB vil kunne medføre behov for å justere noen billettkonsepter.

I tillegg ble de 540 mill. kr som var satt av til ombygging av Solumstrand–Rundtom etter at ny Svelvikveg er bygd, omdisponert til en ekstrasatsing på lavere billettpriser og/eller ytterligere økning av bussfrekvens.

Erfaring tilsier at lavere priser gir økt kollektivreiser på bekostning av bil, og delvis også sykkel og gange. Urbanet Analyse[1] viser til erfaringstall som tilsier at dersom billettprisene reduseres med 10 %, vil antall kollektivreiser øke med 3,5 % (elastisitet for kollektivtakst på -0,35). Særlig i en situasjon med innføring av bompenger, vil lavere billettpriser for kollektivtrafikken gi et viktig insentiv for dem som kjører bil om å prøve ut kollektivtilbudet.

For nærmere vurdering av hvilke pristiltak som anses som mest effektive, se vedlegg Kollektivnotat av 2018-05-25.

Felles billettordning NSB/Ruter

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.

Buskerud fylkeskommune og Brakar tar sikte på å forhandle fram en avtale med Jernbanedirektoratet om takstsamarbeid for lokale reiser med tog i Buskerudbyen innenfor Buskerudbypakke 2. Bidraget går til å finansiere takstdifferansen mellom NSB-takst og Ruter-/Brakartakster.

I november 2017 ble det lansert en felles reiseplanlegger for kollektivtransport i Norge kalt EnTur. Målet er å gi mulighet til å få reiseinformasjon og kjøpe billetter i samme app.

Mer attraktive kollektivknutepunkter og flere pendlerparkeringsplasser

Kollektivknutepunktene i Hokksund, Mjøndalen og Lierstranda skal oppgraderes for å få til gode helhetlige løsninger som legger bedre til rette for overgang fra tog til andre transportmidler.

[1] UA-notat 125/2017 Effekter for kollektivtransporten av Buskerudbypakke 2. Utkast 23.11.2017

I tillegg skal det etableres flere innfartsparkeringsplasser for sykkel og bil ved flere stasjoner, blant annet Mjøndalen og ved aktuelle bussholdeplasser i alle fire kommunene som inngår i bypakken.

Det er foreslått prioritert 910 mill. kr til dette formålet.

Figur 2-6 Tiltak for utvikling av prioriterte kollektivknutepunkt og utvidet tilbud for pendlerparkering.

To tog i timen til Mjøndalen og Hokksund – oppfølging av planarbeid

Det er avsatt midler i Nasjonal transportplan (NTP) 2018-29 for å ferdigstille infrastruktur for InterCity Vestfoldbanen. I dette inngår også tiltak på Drammen stasjon, dobbeltspor til Gulskogen og ny Gulskogen stasjon. Det er også satt av midler til hensetting av togsett vest for Gulskogen. I alt summerer disse tiltakene seg til i størrelsesorden 10 mrd kr.

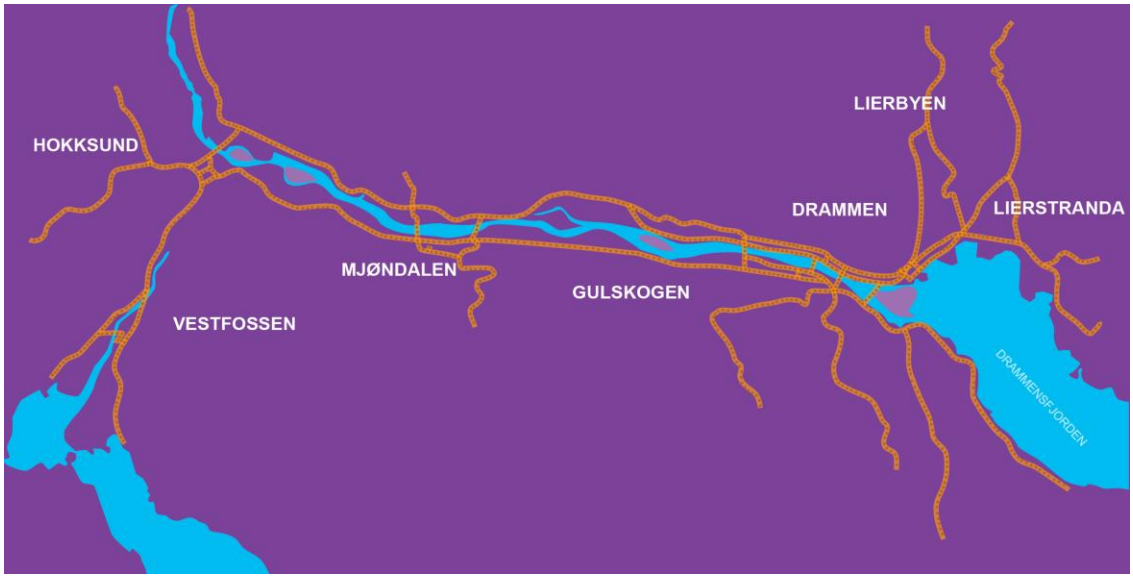
Det pågår planarbeid (kommunedelplan) for dobbeltspor mellom Gulskogen og Hokksund. Det er imidlertid ikke satt av midler til dette prosjektet i NTP for perioden 2018-29. Bane NOR skal likevel vurdere om det er mulig å etablere et styrket togtilbud frem til Mjøndalen og Hokksund.

Buskerudbyen vil følge opp pågående planarbeid sammen med Jernbanedirektoratet, som er partner i Buskerudbysamarbeidet, og arbeide for at et styrket togtilbud kan etableres så raskt som mulig og at stasjonene Mjøndalen og Hokksund kan rustes opp. Buskerudbyen vil også arbeide for at planlegging av ny jernbanestasjon på Lierstranda kan bli prioritert så raskt som mulig og med midler i NTP 2022-33.

2.4 Kraftig satsing på sykkel

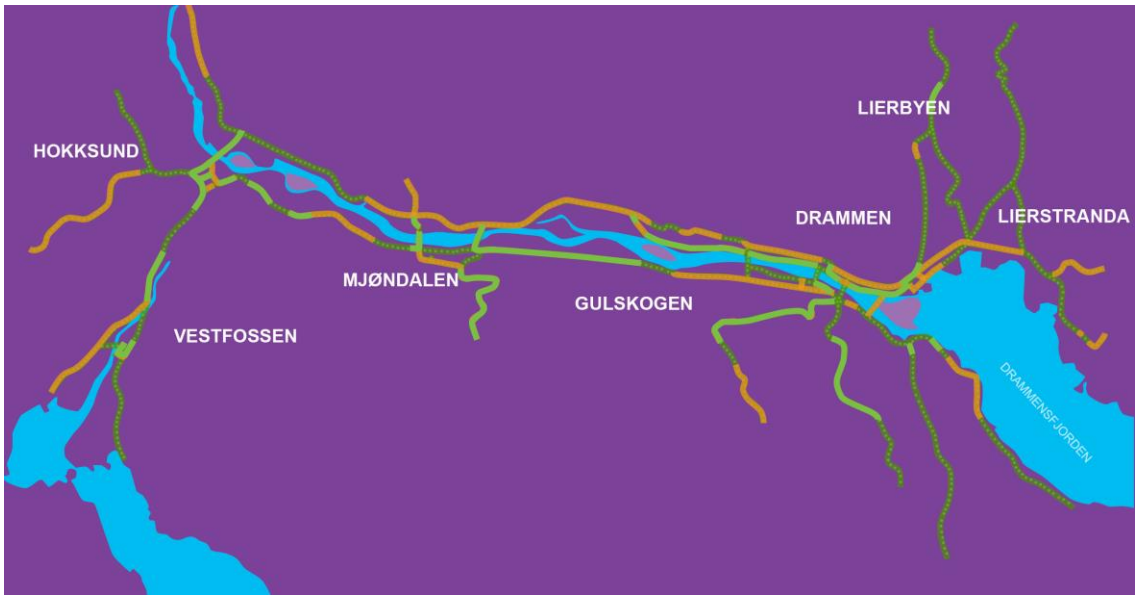
Det er satt av 1550 mill. kr for å etablere et trygt sammenhengende regionalt sykkelvegnett og andre tiltak for å gjøre det mer attraktivt å sykle i Buskerudbyen.

Tiltakene prioriteres i tråd med *Felles sykkelplan for Buskerudbyen: Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett.* Samlet kostnad for hele det regionale nettet i bypakkeområdet er beregnet til om lag 5 mrd. kr (uten Kongsberg). Framtidig regionalt sykkelvegnett er vist i Figur 2-7.



Figur 2-7 Et framtidig regionalt sykkelvegnett (vist i oransje) vil innebære sammenhengende løsninger for syklister i hele byområdet med tiltak i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker.

Midlene foreslås prioritert i tråd med kriteriene fra sykkelplanen: Avstand til knutepunkt i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23, potensiale for sykkeltrafikk (tett befolket område) og nytt anlegg der det mangler på en sykkelstrekning, går foran ombygging av eksisterende tilbud. Målet for satsingen er å etablere et attraktivt, trygt og sammenhengende sykkelvegnett. Det skal også satses på flere trygge sykkelparkeringsplasser og andre tiltak som senker terskelen for å sykle, for eksempel elektriske bysykler og kampanjer.



Figur 2-8 Heltrukne lysegrønne linjer viser prioriterte strekninger fra Handlingsprogram 2018-23. Mørkegrønne linjer viser deler av regionalt sykkelvegnett som har eksisterende og eldre sykkelinfrastruktur. Oransje strekninger har sykling i blandet trafikk innenfor regionalt sykkelvegnett.

På grunnlag av sykkelplanen, er det utarbeidet et handlingsprogram med prioriterte tiltak i perioden 2018-23 (se eget vedlegg). Det inngår tiltak i handlingsprogrammet i størrelsesorden 1,5 mrd. kr, dvs flere tiltak enn det forventes å være økonomiske ressurser til i denne 6-årsperioden

Handlingsprogrammet omfatter tiltak i alle fire kommuner på kommunale, fylkeskommunale og statlige veger. Mange av tiltakene mangler vedtatt reguleringsplan. Det er derfor bevilget ekstra midler (belønningsmidler fra Buskerudbypakke 1) til utredning og planarbeid slik at et bedre plangrunnlag er på plass når Buskerudbypakke 2 skal iverksettes.

Det blir viktig med porteføljestyring innenfor sykkeltiltak framover, da det kan komme endringer i forutsetninger og planer som gir behov for å endre prioriteringene.

2.5 Tiltak som gjør det mer attraktivt å gå

Det er satt av i overkant av 200 mill. kr til tiltak som gjør det mer attraktivt å gå. Tiltakene fordeler seg på alle kommunene. Målet er bedre utforming av fysiske omgivelser som inspirerer til gåing, og der gående er en selvfølgelig og prioritert trafikantgruppe ved utforming av trafikkanlegg.

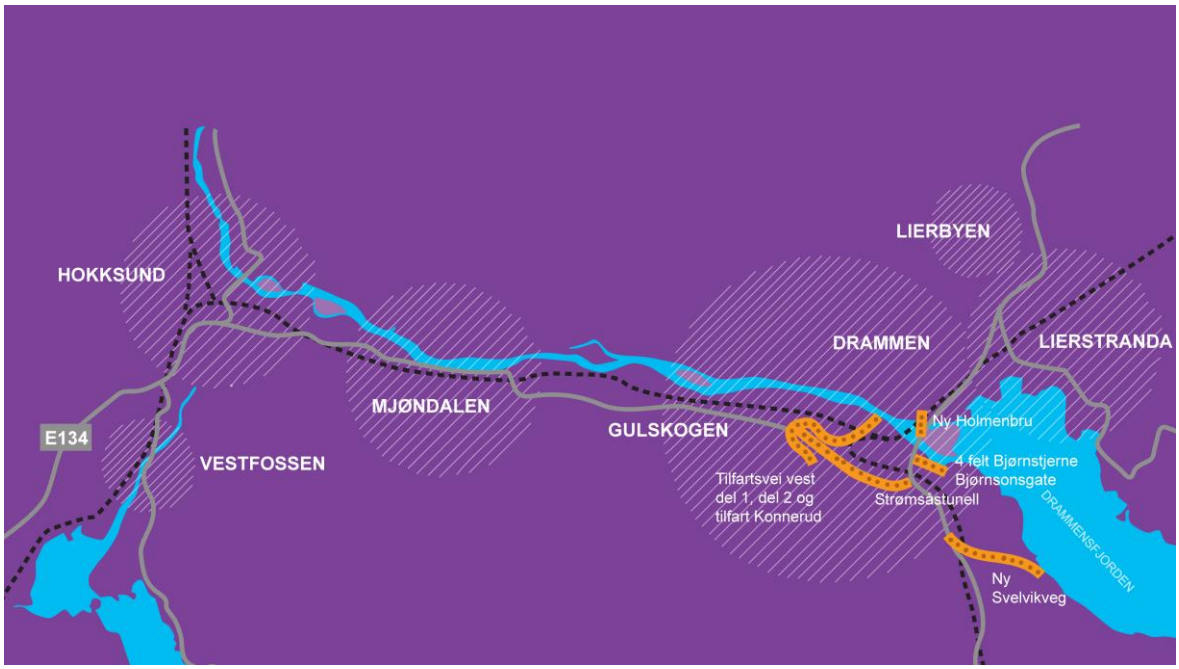
Det legges vekt på forbedringer i prioriterte utviklingsområder i tråd med Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23. Dette kan være tiltak som fortau, snarveier og gangveier inn mot viktige målpunkt som kollektivknutepunkter, handelsområder, idrettsanlegg og skoler.

Viktige tiltak framover er:

- Det skal utvikles lokale gåstrategier i kommunene for de prioriterte utviklingsområder.
- Det skal utvikles et sammenhengende og finmasket gangnett med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og universell utforming. Særlig skal det vektlegges å ha gode gangforbindelser i kollektivknutepunkter.
- På kort sikt skal anlegg gjennomføres først i prioriterte punkter og på prioriterte nøkkelstrekninger;
    - Utbedring av gangforbindelser i kollektivknutepunkter.
    - Utbedring av prioriterte gangruter i sentrumsområder i byer og tettsteder (under 1 km fra sentrum / kollektivknutepunkt).
    - Utbedring av hovedårer fra bysentra og kollektivknutepunkter til boligområder (under 3 km fra sentrum og eventuelt andre tyngre arbeidsplasskonsentrasjoner).
- Drift (også vinterstid) og vedlikehold skal holde en standard som gjør gåing attraktivt hele året.

2.6 Vegprosjekter for byutvikling, trafikksikkerhet og framkommelighet

Flere større vegtiltak for bedre trafikksikkerhet, framkommelighet og tilrettelegging for ønsket byutvikling og bedre nærmiljø er prioritert i tiltakspakkene.



Figur 2-9 Større vegprosjekt i Buskerudbypakke 2.

Rv. 282 Ny Holmenbru

Planleggingen av rv. 282 Holmen bru bygger på behovet for å erstatte dagens bru med en bru som tilfredsstiller dagens dimensjoneringskrav. Dagens tofelts bru skal erstattes med ny firefelts bru med tosidig tilbud for gående og syklende.

Hovedmålene i prosjektet er å opprettholde ringvegsystemet på rv. 282 ved å erstatte gammel bru med ny. Ny Holmenbru legger til rette for en framtidig bedre framkommelighet og god trafikksikkerhet på rv. 282 mellom Bragernes, Strømsø og Holmen.

Planstatus: Under regulering, forventet vedtak høst 2018.

Kostnadsoverslag: 780 mill. kr. Usikkerhet +/- 40 %.

Statlig delfinansiering: I NTP Handlingsprogram 2018-2023(2029) er det satt av 390 mill. kr til prosjektet. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet gjennom den planlagte bompengeordningen for Buskerudbyen. (NTP (2018-2029) s. 283)

Figur 2-10 Holmenrbua er viktig forbindelse mellom hovedvegsystemet og Drammen havn. Illustrasjon: Statens vegvesen.

E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnelløp

Strømsåstunnelen er en del av E134 og munner ut i en rundkjøring på Bangeløkka i Drammen med forbindelse til E18. Tunnelen har toveistrafikk i ett løp og tilfredsstiller ikke sikkerhetskravene til tunneler på grunn av trafikkmengde.

For å tilfredsstille sikkerhetskravene, skal det bygges ett nytt løp med nødutganger mellom løpene. Det vil sikre rask og sikker evakuering i tilfelle brann i tunnelen. Det vil også redusere risikoen for andre alvorlige ulykker og øke fremkommeligheten.

Figur 2-11 Nytt løp i Strømsåstunnelen vil gå parallelt med eksisterende tunnelløp. Illustrasjon Statens vegvesen.

Rundkjøringen på Bangeløkka skal tilpasses firefelts løsning for tunnelen. Den nye tunnelløsningen skal kobles på eksisterende veg på vestsiden.

Planstatus: reguleringsplan vedtatt 2016.

Kostnadsoverslag: 1640 mill. kr med usikkerhet +/- 10 %.

Statlig delfinansiering: I NTP 2018–2029 står det at statlige andel dekkes med 800 mill. kr. 200 mill. kr av dette er satt av til oppstart i slutten av perioden 2024-2029. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet gjennom den planlagte bompengeordningen for Buskerudbyen (NTP 2018–2029 s. 299).

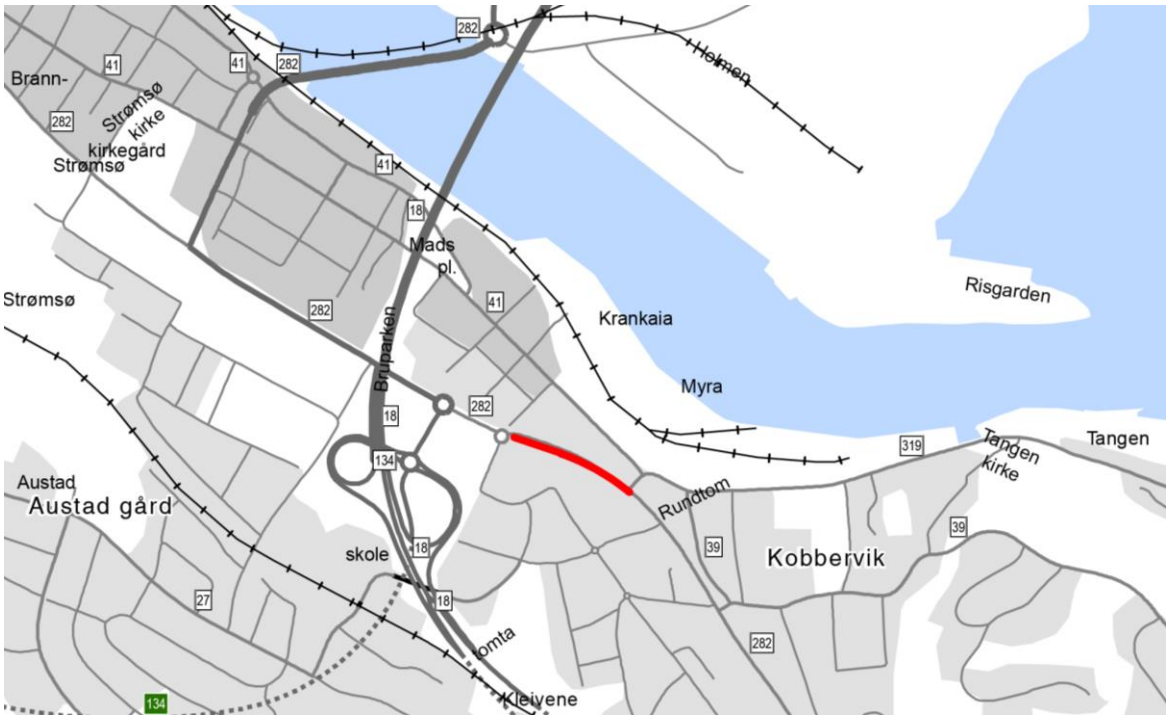
Fv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gt.; rundkjøring Bangeløkka – Rundtom

Bjørnstjerne Bjørnsons gate er en del av sentrumsringen i Drammen, med innfart til sentrum fra sør. Den er et viktig bindeledd mellom sentrum og E18, E134 og fv. 319.

Vegen skal bygges om til en sammenhengende firefelts gate med gode løsninger for gående og syklende, og med bedre støyskjerming av boligbebyggelsen. I tillegg skal kryssområdene utbedres.

Planstatus: reguleringsplan vedtatt 2016.

Kostnadsoverslag: tidligere beregnet til 230 mill. kr med usikkerhet +/- 10 %, behov for oppdatert kostnadsberegning basert på mer detaljerte planer.

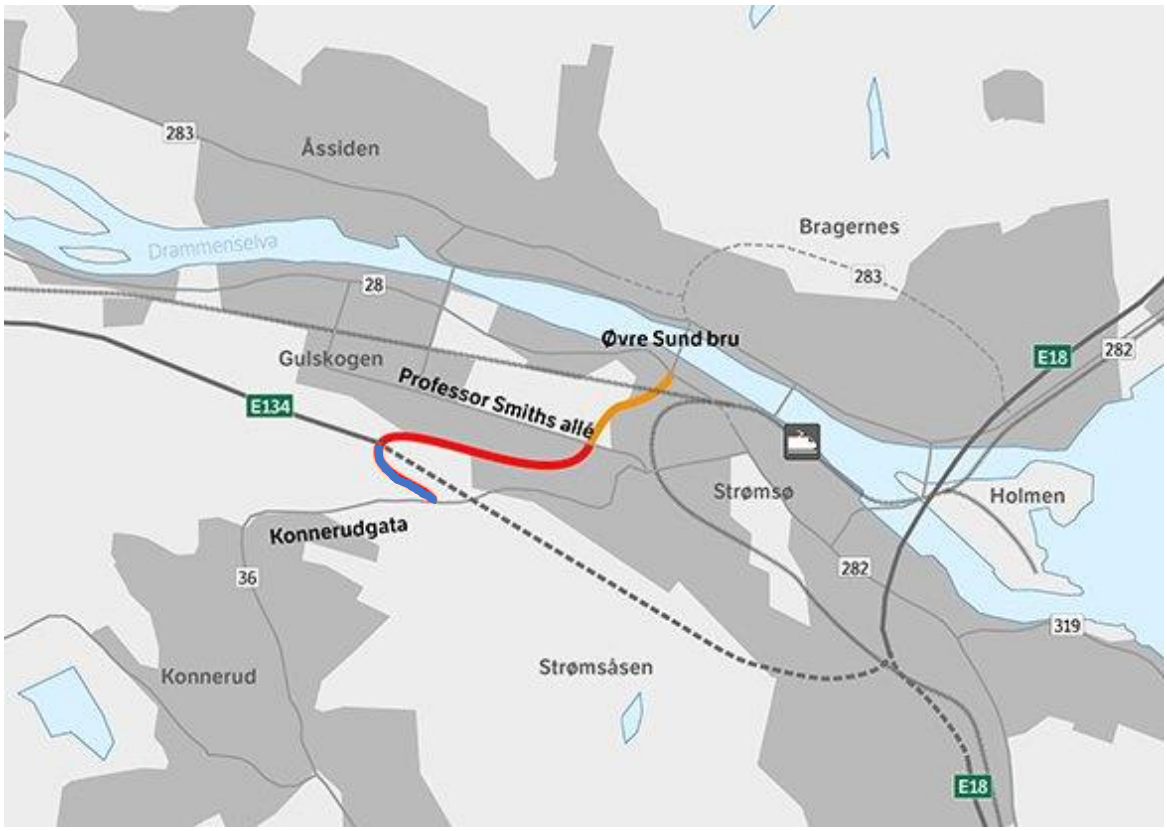


Figur 2-12 Bjørnstjerne Bjørnsons gt mellom Anchersbakken og Rundtom er vist med rødt i kartet. Illustrasjon: Statens vegvesen.

Fv. 36 Tilfartsveg vest del 1

Prosjektet omfatter ny firefeltsveg fra rundkjøring Øvre Sund til det nye utbyggingsområdet på Sundland.

Tilfartsvegen er en forutsetning for full utbygging av Sundland. Dette er et sentralt byutviklingsområde i Drammen. Det er gode muligheter for å dekke mye av fremtidig transportbehov i området med gange, sykkel og kollektivtrafikk siden det er korte avstander til Drammen sentrum og Gulskogen stasjon. Det legges vekt på gode løsninger for disse trafikantgruppene.



Figur 2-13 Tilfartsvei vest del 1 (oransje), Tilfartsvei vest del 2 fra Prof. Smiths allé til E134 (rød) og Tilfartsvei Konnerud fra E134 til Konnerudgata (blå). Illustrasjon: Statens vegvesen.

Den nye tilfartsvegen vil bli koblet til Sundlandgata som bygges i forbindelse med byutviklingen på Sundland. Sundlandgata har egen utbyggerfinansiering utenom Buskerudbypakke 2. Disse to vegene gir til sammen grunnlag for å legge om trafikken fra Professor Smiths allé. Dette gjør det mulig å endre Professor Smiths allé til bolig- og kollektivgate og stenge for gjennomkjøring med personbil.

Tilfartsvegen er første del av en videre tilfart mellom Øvre Sund og E134 og videre til Konnerud som vist i kartet over.

Planstatus: Reguleringsplan vedtatt 2015.

Kostnadsanslag: 800 mill. kr. Det gjøres et nytt kostnadsanslag og oppjustering av plangrunnlag for å ivareta kravet til usikkerheten innenfor +/- 10 %.

Fv. 36 Tilfartsveg vest del 2

Tiltaket innebærer ny firefelts veg fra E134 til Sundland hovedsakelig i tunnel. Vegen vil gi en raskere forbindelse mellom E134 til Sundland og øvrige vestre deler av Drammen.

Prosjektet er ventet å avlaste Øvre Eiker vei, Nedre Eiker vei og Rosenkrantzgata i Drammen samt Drammensveien i Nedre Eiker. Samtidig vil tiltaket gi økt kapasitet og raskere reisetid med bil på mange reiser. Prosjektet gir grunnlag for økt prioritering av buss i Rosenkrantzgata som sammen med innføring av bompenger styrker kollektivtrafikkens konkurranseevne.

Kostnadsoverslaget basert på planen fra 2001 er oppdatert i henhold til nye krav til utforming av veger og tunneler. Kostnadsberegningen forutsetter at gjennomføring av prosjektet koordineres med utbygging av E134 Strømsåstunnelen og fv. 36 Tilfartsveg Konnerud. Annen rekkefølge av disse tre prosjektene vil gi andre kostnadstall.

Planstatus: Under regulering, forventet vedtak 2018.

Kostnadsanslag: 1360 mill. kr med usikkerhet +/- 40 %.

Fv. 36 Tilfartsveg Konnerud

Tiltaket innebærer ny tofelts veg fra Konnerudgata til kryss med E134 og forbindelse til planlagt Tilfartsveg vest del 2 som vist i Figur 2-13.

Prosjektet vil gi en tryggere og bedre vegforbindelse til Konnerud. Det forutsettes at nedre del av Konnerudgata stenges for gjennomkjøring, men er åpen for buss når hele tilfartsvegsystemet er utbygd. Dette gir stor forbedring av bomiljøet og trafikksikkerhet langs Konnerudgata, og gir bedre forhold for kollektivtrafikk, gange og sykkel.

Kostnadsanslag basert på planen fra 2001 er oppdatert i tråd med nye krav til utforming av veger og tunneler. Kostnadsberegningen forutsetter at gjennomføring av prosjektet koordineres med utbygging av E134 Strømsåstunnelen og fv. 36 Tilfartsveg vest del 2. Annen rekkefølge av disse tre prosjektene vil gi andre kostnadstall.

Planstatus: Godkjent kommunedelplan fra 2001. Under regulering, forventet vedtak 2018.

Kostnadsanslag: 530 mill. kr med usikkerhet på +/- 40 %.

Fv. 319 Ny Svelvikvei Tørkop – Eik

Dagens veg fra Svelvik til Drammen er smal, svingete og lite trafikksikker. Den mangler delvis fortau og sykkelveg, og er også dårlig tilrettelagt for buss. Mål for ny veg er blant å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten for alle trafikantgrupper og redusere støy- og miljøulempene langs eksisterende fv. 319.

Planstatus: Kommunedelplan for ny tofelts Svelvikveg fra Tørkop til Eik ble vedtatt i 2016. Drammen kommune vedtok alternativ B2. Arbeid med reguleringsplan er ikke igangsatt.

Kostnadsanslag: 620 mill. kr med usikkerhet på +/- 25 %.

Figur 2-14 Vedtatt trasé for ny fv. 319 mellom Tørkop og Eik. Illustrasjon: Statens vegvesen.

2.7 Ikke-prioriterte tiltak i porteføljen

I dette kapitlet beskrives tiltak som inngår i porteføljen, men som ikke er prioritert.

Solumstrand – Rundtom (nåværende fv. 319)

Kombinert tiltak kollektiv / veg:
Dagens fylkesveg fra Svelvik til Drammen er smal, svingete og lite trafikksikker og mangler delvis fortau og gang- og sykkelveg. Dersom ny Svelvikveg blir bygd, åpner det for en ombygging av eksisterende trasé for å bedre fremkommelighet for gående, syklende og busser og bedre trafikksikkerheten.

Planstatus: Kommunedelplan godkjent 2016. Arbeid med reguleringsplan er ikke igangsatt.

Kostnadsoverslag: 540 mill. kr med usikkerhet +/- 25%.

Statens vegvesen anbefaler at ny Svelvikvei bygges før eventuell opprusting av eksisterende vei Solumstrand – Rundtom.

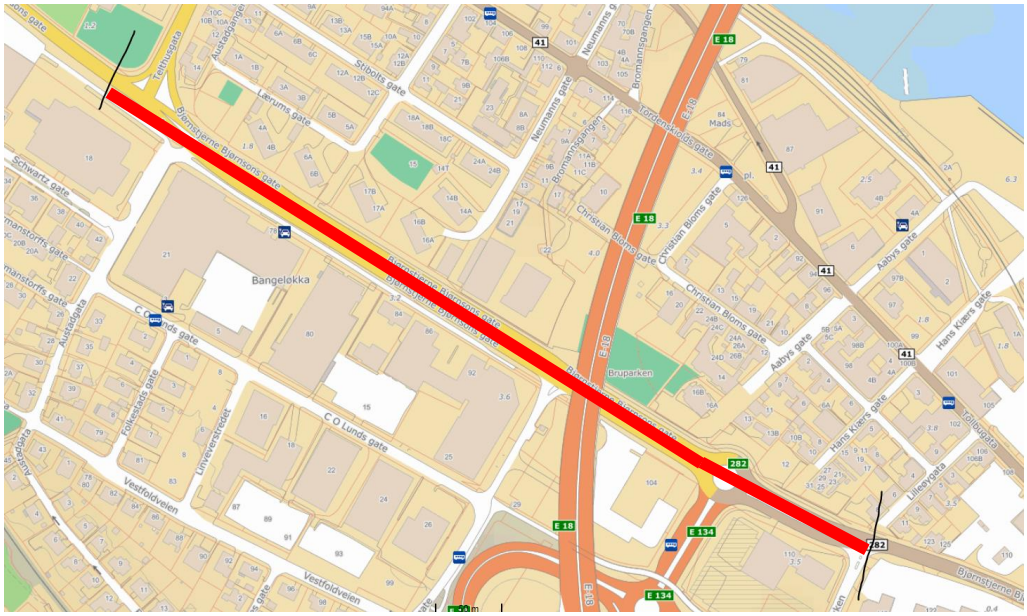
Rv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gt.; Telthusgatekrysset – rundkjøring Bangeløkka

Bjørnstjerne Bjørnsons gate er en del av sentrumsringen i Drammen, med innfart til sentrum fra sør. Den er et viktig bindeledd mellom sentrum og E18, E134 og fv. 319. Strekningen fra Rundtom til Anchersbakken er prioritert i alle tiltakspakkene (jf. omtale side Fv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gt.; 30).

På strekningen Telthusgata – Bangeløkka – Anchersbakken er det i dag firefelts veg, men det er behov for oppgradering og utvidelse av gang- og sykkelsystemet på nordsiden, ombygging av Telthusgatekrysset og bedre støyskjerming. Denne delen av prosjektet er foreløpig ikke prioritert.

Planstatus: reguleringsplan vedtatt 2016 (Telthusgatekrysset tilhører reguleringsplan for parsellen Jernbanegata – Telthusgata, vedtatt 2011).

Kostnad: 220 mill. kr. Usikkerhet +/- 25 %.



Figur 2-15 Rv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gate Telthusgata – Anchersbakken. Illustrasjon: Statens vegvesen.

Fv. 283 Rosenkrantzgata – full utbygging

Det er satt av midler i tiltakspakka for mindre framkommelighetstiltak for buss langs fv. 283 Rosenkrantzgata, men ikke til full ombygging slik prosjektet var omtalt i opprinnelig forslag til Buskerudbypakke 2 fra 2016.

Formålet med en full ombygging var å etablere en gate som sikrer en effektiv og sikker kollektivtransport til og fra Drammen sentrum gjennom Rosenkrantzgata samt sikre at øvrige trafikantgrupper får et attraktivt og sikkert tilbud langs og på tvers av strekningen. I planen inngår omdisponering av to felt fra bil til kollektiv for å sikre god framkommelighet for bussen og gjøre kollektivtilbudet mer konkurransedyktig med bil.

Det var igangsatt arbeid med kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) i 2015. Tiltaket bør planlegges gjennomført i etapper både av hensyn til gjennomføring og for å redusere usikkerhet mht kostnader. I planarbeidet vil det bli vurdert alternative løsninger mht å finne gode nok løsninger som samtidig begrenser de samlede kostnadene.

Ny sykkelbru med bredt fortau mellom Holmen og Bybrua

Nedstrøms for Bybrua er det i dag kun én ganske lang og lite attraktiv kryssingsmulighet for gående og syklende over Holmenbrua og Strømsøbrua. Ei ny kortere bru for gående og syklende vil binde bydelene Strømsø og Bragernes bedre sammen. Det vil bedre tilgjengeligheten til Drammen stasjon og andre byutviklingsområder i nærheten. Det ville vært en stor fordel om denne åpnet før anleggsarbeidene med ny bybru starter.

Ny sykkelbru med bredt fortau Holmennokken – Strømsø

Dagens Holmenbrua og Strømsøbrua er dårlig tilrettelagt for gåing og sykling. Når sykehuset står ferdig på Brakerøya, vil denne forbindelsen bli enda viktigere enn i dag. Statens vegvesen planlegger ny Holmenbru med tosidig sykkelvei med fortau. For å få et godt sammenhengende tilbud på hele strekningen, er det behov for ny bru for gående og syklende mellom Holmen og Strømsø.

Ny sykkelekspressveg Mjøndalen – Drammen

I handlingsprogram til NTP 2018-2029 er sykkelekspressveg på strekningen Mjøndalen – Drammen sentrum omtalt som et mulig tiltak i en byveksavtale. Statens vegvesen har gjort en mulighetsstudie av trasé og standard for hovedsykkelrute som anbefaler å legge ruta på sørsiden av Drammenselva langs jernbanen. Sykkelekpresstandard er mulig på strekningen Sundland – Miletjern. Valg av trasé og standard vil være avhengig av hvilken trasé som vedtas for jernbanens dobbeltspor mellom Gulskogen og Hokksund.

Bidrag til ny bybru i Drammen

Bybrua fra 1936 er forbeholdt busser, gående og syklende. Den binder sammen de mest sentrale delene av Drammen, Bragernes torg og Strømsø torg. Brua har stort behov for oppgradering. I forbindelse med ombyggingen av Drammen stasjon, må om lag en tredel av brua erstattes for å få plass til nye spor. Drammen kommune vurderer å benytte anledningen til å erstatte resten for å få en ny bredere bru i tråd med dagens krav med enda bedre tilbud for gående og syklende. Foreløpig grovt estimat for merkostnaden er 400 mill. kr. Drammen kommune er innstilt på å dekke hoveddelen av disse kostnadene, men ønsker bidrag fra Buskerudbypakke 2 for å fullfinansiere prosjektet.

3 Finansiering

Bompenger bidrar til både finansiering og måloppnåelse

- Mange bidrar til finansiering
- Anbefalt bomkonsept kan finansiere anbefalt tiltakspakke
- Tidsdifferensierte takster, tovegsinnkreving og rabattordninger gir flere muligheter til å redusere prisen

3.1 Mange parter bidrar til finansiering

Kommunene har ansvar for planlegging, drift, vedlikehold og bygging av kommunale veger og gater og bidrar med egne midler til dette. Kommunene har også ansvar for arealplanlegging.

Fylkeskommunen bidrar med egne midler til tiltak på fylkesvegnettet inkl. sykkel, gåing og kollektivtrafikk. I tillegg bidrar fylkeskommunen med betydelige midler til drift av kollektivtilbudet.

Det er 25 % merverdiavgift (mva) på alle investeringer i veginfrastruktur. Staten har en ordning hvor kommuner og fylkeskommuner får refundert mva for sine prosjekter, også for den delen av kostnadene som dekkes av bompenger. Buskerud fylkeskommune og kommunene i Buskerudbysamarbeidet legger til grunn at disse midlene inngår som en del av finansieringsgrunnlaget for tiltakene i Buskerudbypakke 2.

Staten bidrar med planlegging og statlige midler til riksveger og jernbane samt offentlig kjøp av persontransport med tog. Det er også satt av statlige midler til belønningsordningen og framtidige byvekstavtale.

I tillegg kan det bli aktuelt at kommunene inngår avtaler om bidrag fra utbyggere eller grunneiere som har nytte av tiltak som gjennomføres i Buskerudbypakke 2.

Alle byområder med bypakker har en form for trafikantbetaling i bunn. Av de ni byområdene i Norge som er aktuelle for bymiljøavtale/byvekstavtale med staten, er det kun Buskerudbyen som ikke har innført en form for trafikantbetaling.

3.2 Mange bomkonsepter analysert

Mange ulike bomsystem er utredet. Det har blant annet vært vurdert bomringer rundt hvert kommunesenter, bommer på nye kommunegrenser og en kombinasjon av bommer på dagens kommunegrenser, bruer i Drammen og bynært bomsnitt. I høringsrapporten ble det valgt ut tre bomkonsepter som ble vurdert som mest relevante for Buskerudbypakke 2:

- Bommer på dagens kommunegrenser
- Bommer på dagens kommunegrenser og på bruer i Drammen
- Bommer på dagens kommunegrenser og bynære snitt i Drammen

Bomsystem med mange bompunkter gir de laveste takstene fordi flere er med på å betale – dette kan oppleves som mer rettferdig. Et bomkonsept med bynære snitt i Drammen gir også størst effekt i de mest trafikkbelastede områdene.

ATM-utvalget anbefalte 23. mars 2018 et bomkonsept med bomsnitt på dagens kommunegrenser og med justert bynært bomsnitt for å fange opp en større del av trafikken fra bynære boligområder. Dette innebærer bomstasjoner på kommunegrensa i Drammen mot Lier og Nedre Eiker og mellom Nedre Eiker og Øvre Eiker samt et justert bynært bomsnitt i Drammen.

I tillegg foreslo ATM-utvalget å sende bomsystem med bommer kun på dagens kommunegrenser til kvalitetssikring i Statens vegvesen. Etter kvalitetssikringen anbefaler ATM-utvalget å legge bomkonseptet med justert bynært bomsnitt som beskrives under til grunn i lokalpolitiske vedtak i kommunene og fylkeskommunen i juni 2018. Dette bomkonseptet er kvalitetssikret av Statens vegvesen og gitt navnet Bomkonsept A bommer på dagens kommunegrenser og bynært bomsnitt i Drammen.

3.3 Forutsetninger for bompengeordningen

Nytteprinsippet

Det legges til grunn at nytteprinsippet oppfylles i tråd med beskrivelsen i NTP 2018–2029:

«I bypakker er det ofte flere bomstasjoner, gjerne i form av en bomring, hvor det kreves inn bompenger som bidrar til å finansiere ulike tiltak i et geografisk avgrenset byområde. Bompenger kan også brukes til drift av kollektivtransport. Det er i slike situasjoner ikke nødvendigvis en direkte sammenheng mellom plasseringen av bomstasjonen og nyttevirkningene av hvert enkelt tiltak som finansieres med bompengene. I stedet praktiseres et utvidet nytteprinsipp, hvor tanken er at trafikkstrømmene i et byområde påvirkes gjensidig av de ulike tiltakene som gjennomføres, og at man gjennom å ferdes i byområdet får nytte av tiltak som gjennomføres andre steder enn der reisen finner sted. Det gjelder ikke bare vegtiltak, men også tilrettelegging for kollektivtransport, sykkel og gange som kan avlaste vegnettet og komme bilistene til gode gjennom bedre framkommelighet.» (NTP 2018–2029, side 166)

15 års avtaleperiode

Det er lagt til grunn at bompenger kreves inn i en 15-årsperiode fra 2020 til 2034 som er forventet avtaleperiode for Buskerudbypakke 2.

Investerings- og driftskostnader

Det er gjort en avveining mellom ønsket om lavest mulig investerings- og driftskostnader for et nytt bomsystem og måloppnåelse og andre hensyn. Generelt vil et system med flere bomstasjoner ha høyere investerings- og driftskostnader. Samtidig har disse kostnadene blitt redusert over tid pga. teknologiutvikling med blant annet automatiserte bomstasjoner og bedre maskinell nummerskiltlesing.

Det foreslåtte bomkonsept A med bommer på dagens kommunegrenser og bynært bomsnitt i Drammen med om lag 45 bommer, er beregnet til å ha en etableringskostnad på om lag 120 mill. kr og en samlet driftskostnad på 920 mill. kr i 15-årsperioden.

Tovegsinnkreving

Det er lagt til grunn tovegsinnkreving som innebærer at takstene for én passering blir om lag halv pris av hva det ville blitt med énvegsinnkreving. For en vanlig jobbreise og andre reiser som varer over én time, gir det samme kostnad som med énvegsinnkreving og dobbel takst. Men korte tur/returreiser innen én time for eksempel til butikken eller fritidsaktivitet, kommer mer gunstig ut på grunn av timesregelen omtalt under.

Alle bomstasjonene vil være automatiske og passeringer faktureres etterskuddsvis.

Tidsdifferensiering

Det er lavere pris utenom rush enn i rush. Rushperiodene er satt til kl 0700–0900 og 1500–1700 på hverdager. Det kreves ikke inn rushtidstillegg på helgedager (lørdag og søndag), offisielle fridager og i juli.

Når utgangspunktet er ett gitt finansieringsbehov, vil tidsdifferensierte avgifter føre til at den største gruppen som kjører utenom rush får fordel av lavere pris enn om taksten hadde vært lik hele døgnet. Ulempen for dem som må reise i rush, er økte priser. Denne gruppen vil imidlertid få fordel av bedre framkommelighet på vegnettet og et bedre kollektivtilbud.

Brikkerabatt

Takstgruppe 1 (lette kjøretøy under 3500 kg og bobiler) med gyldig Autopassavtale vil få 20 % rabatt på takstene. Det er obligatorisk for takstgruppe 2 (tunge kjøretøy over 3500 kg) å bruke Autopassbrikke. Denne kjøretøygruppen gis ikke brikkerabatt.

Timesregel og månedstak

Det innføres en timesregel som betyr at både lette og tunge kjøretøy med gyldig Autopassbrikke kun betaler for én passering pr time, uavhengig av hvor mange ganger en passerer bomsnittene. Dersom en passerer bompunkt både i og utenom rush i løpet av en time, er det rushtidsprisen som gjelder.

Det er lagt til grunn at det innføres et månedstak på 70 passeringer for både lette og tunge kjøretøy med gyldig Autopassbrikke. Det betyr at en betaler for maks 70 passeringer per måned.

Fritak for HC og andre grupper

Busser og utrykningskjøretøy har fritak for bompenger. Forflytningshemmede med gyldig HC-bevis får normalt fritak for bompenger etter søknad.

Takster

Takstene i denne rapporten er vist for takstgruppe 1 (lette kjøretøy under 3500 kg, og bobiler). Takstgruppe 2 (tunge kjøretøy) betaler dobbel takst av takstgruppe 1.

Det er lagt til grunn at nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler) har halv takst av konvensjonelle kjøretøy i tråd med Stortingets anmodningsvedtak: «Det etableres en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy når det gjelder bompenger, ferje og parkering.» (Innst. 2 S (2016–2017)). Endelig vedtak ventes å bli fattet av Stortinget i løpet av 2018.

Tiltaksutredningen for lokal luftkvalitet i Drammen fra 2017 viser at det er ikke er ventet store problemer med NO_x-utslipp. Utredningen viser imidlertid at det kan bli utfordringer med svevestøv (PM_{10}) og foreslår tiltak rettet mot dette. Buskerudbypakke 2 med bompengeopplegg vil bidra til redusert personbiltrafikk og økt andel nullutslippsbiler som er ventet å føre til redusert utslipp av svevestøv og NO_x. Det forslås derfor ikke ytterligere miljødifferensiering av bomtakster ut over 50 % rabatt for nullutslippskjøretøy. Det betyr at det er samme takster for lette bensin- og dieselbiler inkludert ladbare hybridbiler. Det skilles heller ikke mellom Euroklasser for tunge kjøretøy.

Forutsetninger for finansiering

Totalt finansieringsbehov for Buskerudbypakke 2 er på om lag 14,4 mrd kr. Følgende finansieringskilder er lagt til grunn i beregningene av nødvendige bompengeinntekter:

- Om lag 1,2 mrd. kr i statlige midler til E134 Strømsåstunnelen og rv. 282 Holmenbrua i henhold til Nasjonal transportplan 2018-2029
- Fylkeskommunale og kommunale midler som lokalpolitisk vedtatt for Buskerudbypakke 2 i 2016 (50 mill. 2016-kr fra fylkeskommunen og totalt 20 mill. 2016-kr fra kommunene pr år), i sum 1 mrd. kr.
- Fylkeskommunen og kommunene tilfører i tillegg all mva-kompensasjon de får for tiltakene i pakken. Det er i beregningene antatt at tiltakene (utenom de to riksveiprosjektene) i gjennomsnitt får mva.-påslag på 12,5 pst. Denne satsen er imidlertid avhengig av hvilke tiltak som velges, blant annet fordi det ikke betales merverdiavgift for drift av kollektivtransport eller for eiendomserverv i tiltakene. I sum forutsatt 1,3 mrd. kr.
- Belønningsmidler fra staten forutsettes videreført på om lag samme nivå som i 2017, ca. 100 mill. kr pr år, i sum 1,5 mrd. kr.

- Brutto bompengeinntekter 9,4 mrd, hvorav innkrevingskostnader utgjør om lag 0,9 mrd. kr. Netto bompengeinntekter utgjør 8,5 mrd. kr.

Det er lagt til grunn at Belønningsmidlene på 1,5 mrd. kr går til drift av kollektivtransport. Endelige beløp for belønningsmidler avklares gjennom framtidige forhandlinger om byvekstavtale. Finansieringsberegningene for bompengepakken omfatter de resterende 12,9 mrd. kr av den totale pakken på 14,4 mrd. kr.

Av hensyn til beregning av renter, er det forutsatt at investeringene fordeler seg relativt jevnt utover i bompengeperioden. Velges det en periodisering som innebærer større låneopptak for å realisere flere tiltak tidlig i perioden, vil disponible midler bli redusert senere i perioden og totalt for hele pakken.

Finansieringspotensialet som er vist i denne rapporten er kvalitetssikret av Vegdirektoratet før lokalpolitisk sluttbehandling.

Finansieringsbehov

Det legges opp til at utbygging av de ulike prosjektene fordeles relativt jevnt over 15-årsperioden. Dette reduserer behovet for låneopptak, slik at mindre andel av innkrevd beløp må benyttes til å betale renter. Med de gitt forutsetningene om investeringstakt mv i Tabell 3-1, vil gjelden komme opp i om lag 820 mill. kr i 2032. Rentekostnaden er beregnet til 260 mill. kr.

Drammensområdet vil være preget av særdeles høy byggeaktivitet frem til 2024/2025, grunnet bygging av nytt sykehus og IC-Vestfoldbanen. Det kan derfor være hensiktsmessig å moderere øvrig infrastrukturbygging i denne perioden, av hensyn til trafikkavvikling og entreprisekostnader.

Av de store investeringsprosjektene er Holmenbrua, Tilfartsvei vest del 1, Baker Thoens allé og Bjørnstjerne Bjørnsons gate (Rundtom-parsellen) prosjekter som bør prioriteres for tidlig gjennomføring.

Holmenbrua prioriteres på grunn av at dagens bru har kritisk tilstand, og at prosjektet er prioritert med statlige midler tidlig i NTP-perioden. Tilfartsvei vest del 1 og Baker Thoens allé prioriteres tidlig dels fordi det er anleggsteknisk mest rasjonelt å gjennomføre disse samtidig med Bane NOR sitt IC-prosjekt, og dels fordi prosjektene løser trafikale problemer på Gulskogen, og bidrar til å utløse knutepunktsnær utbygging i tråd med Buskerudbyens areal- og transportplan. Bjørnstjerne Bjørnsons gate er et prosjekt med høy nytte og moderat kostnad. Disse prosjektene er også kommet langt i planleggingen og som kan gjøres byggeklart på forholdsvis kort sikt. For flere av de øvrige prosjektene er det behov for å sette av planleggingsmidler for å gjøre dem byggeklare.

Blant de mindre prosjektene bør tiltak som sørger for god kollektiv-, gang- og sykkelforbindelse til det nye sykehuset prioriteres, slik at de står klare samtidig med at sykehuset åpner.

Tabellen nedenfor viser en mulig framdrift slik den er brukt for finansieringsberegningene. Det understrekes at endelige prioriteringer skal skje gjennom porteføljestyringen. Tiltak kan både byttes ut og skyves på i forhold til det som er vist nedenfor såfremt det skjer innenfor stortingsvedtaket på bompengepakken, og de statlige føringer som gjelder. Blant

annet skal gjelden holdes på et forsvarlig nivå, og den totale bompengerammen ikke overskrides.

Foreslåtte beløp avsatt i 2019 er midler til etablering av bomsystem og innfasing av økt kollektivtilbud i forkant av innføring av bomsystemet.

Tabell 3-1 Skisse til årlig finansieringsbehov fra bompengepakken lagt til grunn i beregningene.

Tiltak og investeringer	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
1. Fv. 36 Tilfartsvei vest del 1		20	80	300	300	100											**800**
2. Fv. 36 Tilfartsvei vest del 2										30	40	480	480	330			**1360**
3. Fv. 36 Tilfartsvei Konnerud											30	190	190	120			**530**
4. Fv. 319 Ny Svelvikvei i ny trasé					25	40	175	200	180								**620**
5. E134 Strømsåstunnelen										50	350	500	500	240			**1640**
6. Rv. 282 Ny Holmenbru		50	190	290	250												**780**
10. Fv. 282 Bj. Bjørnsons gt.	10	20	100	100													**230**
8. Bidrag Baker Thoens allé						250											**250**
7. Ny Landfalløybru						20	240	240									**500**
11. Ny Mjøndalsbru										10			40	210	240		**500**
12. Fv. 283 Rosenkrantzgata					20	160	160	160									**500**
Øvrige investeringstiltak *)	120	120	170	340	280	200	190	250	260	250	200		180	260	430	190	**3440**
Drift av kollektivtransport **)	50	130	130	130	130	120	120	120	120	120	120	120	110	100	90	60	**1770**
Sum tiltak i tiltakslisten **)	**180**	**340**	**670**	**1160**	**1005**	**890**	**885**	**970**	**560**	**460**	**740**	**1290**	**1500**	**1260**	**760**	**250**	**12900**

*) Beløpet i 2019 omfatter etablering av bomstasjoner.
**) Belønningsmidler (estimert til 100 mill. kr per år) er ikke inkludert i dette beløpet.

Styringsgruppen for Buskerudbypakke 2 (ATM-utvalget) skal sørge for at den samlede porteføljen av investerings- og driftsprosjekter gjennomføres innen de rammer som blir fastsatt for Buskerudbypakke 2. Det kan bli foretatt endringer innenfor pakken for å sikre rasjonell framdrift og økonomistyring.

Prosjekter og tiltak skal prioriteres gjennom porteføljestyring. Arbeidet med porteføljestyringen skal skje gjennom årlig rullering av et fireårig handlingsprogram med hovedvekt på mål- og resultatstyring. Dersom pakken rammes av inntektssvikt eller kostnadsøkninger, gjør porteføljestyringen det mulig å ta ut, redusere eller utsette enkeltprosjekter, eventuelt forlenge bompengeperioden. Handlingsprogrammet godkjennes av by-/kommunestyrer og fylkesting.

Alle kostnadsberegninger av tiltak inneholder en viss grad av usikkerhet. Usikkerheten avhenger av flere faktorer som plannivå, alder på planen, tidspunkt for realisering og beregningsmetode. Statens vegvesen bruker «Anslag-metoden» for å beregne kostnader på alle større riks- og fylkesvegprosjekt. Usikkerheten reduseres med økende detaljering av planene:

- Ingen formell plan, innenfor +/- 40 %
- Kommunedelplan, innenfor +/- 25 %
- Reguleringsplan, innenfor +/- 10 %

Den enkelte tiltakshaver i Buskerudbypakke 2 er ansvarlige for kvaliteten på kostnadstall for sine tiltak i pakka. Eventuelle kostnadsøkninger må håndteres i porteføljestyringen av Buskerudbypakke 2.

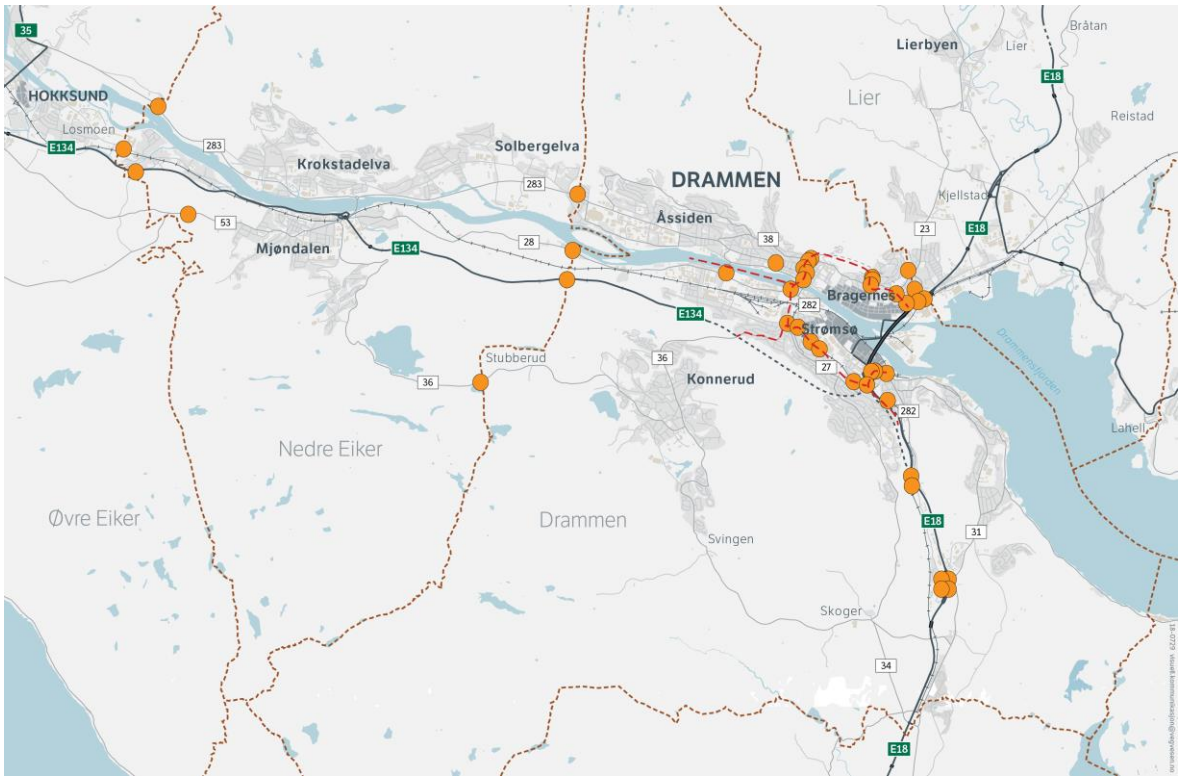
Prosjekter med kostnad over 750 mill. kr og som skal gjennomføres i første del av bompengeperioden, er det krav til ekstern kvalitetssikring (KS2). Kravene er at prosjektet skal ha vedtatt reguleringsplan, være beregnet med «Anslag-metoden» innenfor +/- 10 % usikkerhet og beregningene må være yngre enn ett år.

3.4 Forslag til bomsystem

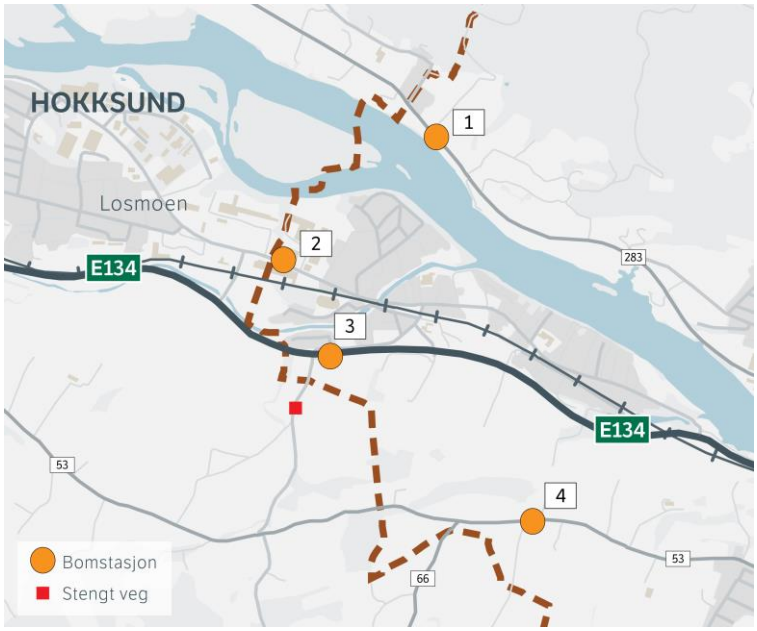
ATM-utvalget anbefaler en justert versjon av «Bommer på dagens kommunegrenser og bynære snitt i Drammen» som var på høring, men hvor de bynære bomsnittene er trukket nærmere sentrum for å fange opp en større del av trafikken. Endringen er gjort på bakgrunn av et ønske om et bomsystem hvor flest mulig bidrar.

På Bragernessiden er det lagt et bomsnitt mellom Toppenhaug/Strøtvet og kvartalsbebyggelsen på Bragernes, og det går et bomsnitt ved Hamborgstrøm/Fylkeshuset. På Strømsøsiden følger bomsnittet dagens trasé for Vestfoldbanen. I tillegg er det bom på Landfalløybrua og i Professor Smiths allé. Det kreves ikke inn bompenger for gjennomgående trafikk på E18, men på av- og påkjøringsrampene i Drammen kommune.

Det er lagt vekt på å lokalisere bomsnitt der hvor det er relativt gode alternativer til bruk av bil. I tillegg er det satt av betydelige midler til å styrke kollektivtilbudet på strekninger som blir berørt av bomsnitt. Det reduserer også fordelingsmessige virkninger fordi kostnadene og ulempene med å endre reisevaner da blir mindre.



Figur 3-1 Oversiktkart over forslag til bomsystem A «Bommer på dagens kommunegrenser og bynært snitt i Drammen». Det er ikke betaling for gjennomgående trafikk på E18, men på av- og pårampene på E18 i Drammen og Brakerøyakrysset. Alle bomstasjonene vil ha felles timesregel og månedstak. Illustrasjon Statens vegvesen/Buskerudbysekretariatet.

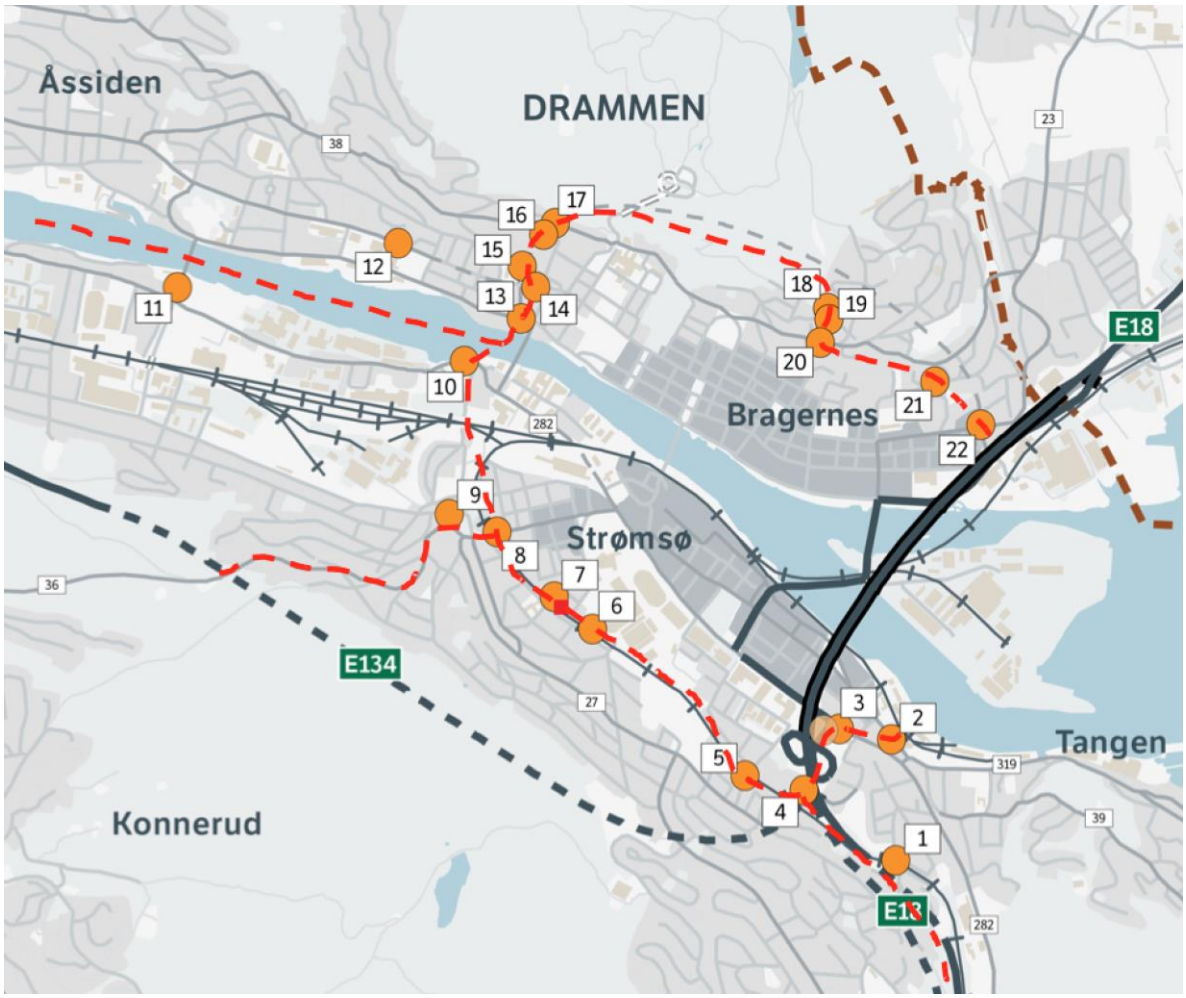


Nr	Veg
1	Fv. 283 Horgenveien
2	Steinbergveien
3	E134 Steinberg
4	Nedbergkollveien
Stengt	Nedre Skistadvei

Figur 3-2 Detaljert kartutsnitt for bomstasjoner på kommunegrensen mellom Øvre Eiker og Nedre Eiker. Kart: Statens vegvesen.

Nr	Veg
1	Fv. 283 Rosenkrantzgata
2	Øvre Eikervei
3	E134 Pukerud
4	Stubberudveien
Stengt	Gartnerveien

Figur 3-3 Detaljert kartutsnitt for bomstasjoner på kommunegrensen mellom Nedre Eiker og Drammen. Kart: Statens vegvesen.

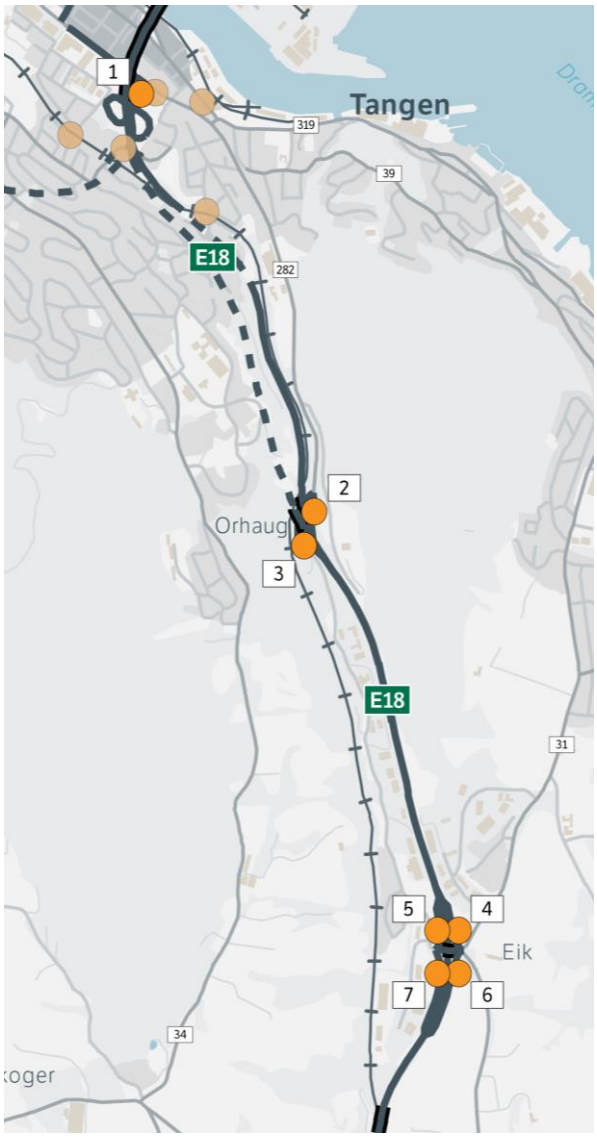


Nr	Veg	Nr	Veg
1	Kleivene	13	Øvre Storgata
2	Tollbodgata	14	Rosenkrantzgata
3	Fv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gate	15	Haugesgate
4	Frydenhaugveien	16	Wildhagens vei
5	Møllebekkveien	17	Hans Hansens vei
6	Ordfører Ingebrigtsens gate	18	Dalejordet
7	Scheitlies gate	19	Sommerfrydveien
8	Konnerudgata	20	Løkkebergveien
9	Professor Smiths allé	21	Solbakken
10	Nedre Eiker vei	22	Engene
11	Landfalløya bru	Stengt	Ordfører Ingebrigtsens gate
12	Fv. 283 Rosenkrantzgata		

Figur 3-4 Detaljert kartutsnitt for bomstasjoner på bynært snitt i Drammen. Det er ikke betaling for gjennomgående trafikk på E18, men på av- og pårampene. Kart: Statens vegvesen.

Nr	Veg
1	Fv. 38 Løkkebergveien
2	Nøsteveien
3	E18 Brakerøya avrampe fra Oslo
4	Fv. 282 Strandveien og påkjøringsramper mot Oslo

Figur 3-5 Detaljert kartutsnitt for bomstasjoner på kommunegrensen mellom Lier og Drammen. Det er ikke betaling for gjennomgående trafikk på E18, men på av- og pårampene. Kart: Statens vegvesen.



Nr	Veg
1	E18 Bangeløkka
2	E18 Kobbervikdalen, avrampe fra Vestfold
3	E18 Kobbervikdalen, pårampe mot Vestfold
4	E18 Eikkrysset, pårampe mot Oslo
5	E18 Eikkrysset, avrampe fra Oslo
6	E18 Eikkrysset, avrampe mot Vestfold
7	E18 Eikkrysset, pårampe mot Vestfold

Figur 3-6 Detaljert kartutsnitt for bomstasjoner på av-/påkjøringsramper E18 i Drammen kommune. Det er ikke betaling for gjennomgående trafikk på E18. Kart: Statens vegvesen.

Takster

Takster for bomkonsept A Bommer på dagens kommunegrenser og bynært snitt i Drammen er lagt til grunn for å finansiere tiltakene i Buskerudbypakke 2.

Tabell 3-2 Foreslåtte takster i Buskerudbypakke 2 (2018-kr).

Takstgruppe	Miljøkategori	Utenom rush (kr)	Utenom rush med brikke (kr)	I rush (kr)	I rush med brikke (kr)
Takstgruppe 1 (lette kjøretøy)	Nullutslipps-kjøretøy	Kr 9,50	Kr 7,60	Kr 14,25	Kr 11,40
	Andre	Kr 19,00	Kr 15,20	Kr 28,50	Kr 22,80
Takstgruppe 2 (tunge kjøretøy)	Nullutslipps-kjøretøy	Kr 19,00	Kr 19,00	Kr 28,50	Kr 28,50
	Andre	Kr 38,00	Kr 38,00	Kr 57,00	Kr 57,00

Disse takstene ventes å gi en gjennomsnittsinntekt på om lag 8 kr per passering. Denne gjennomsnittstaksten tar høyde for at om lag 50 prosent av passeringene er gratispasseringer som i hovedsak skyldes timesregelen, samt at det gis 20 prosent brikkerabatt i takstgruppe 1.

Stortinget har fastsatt at gjennomsnittstaksten skal presenteres i proposisjonen til Stortinget. Ved å legge til grunn en gjennomsnittstakst og benytte denne som utgangspunkt for takstendring, fjernes usikkerhet knyttet til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom nullutslippskjøretøy og øvrige kjøretøy, samt mellom tunge og lette kjøretøy. Grunntakstene kan derfor kunne justeres underveis i bompengeperioden, slik at gjennomsnittstaksten per passering forblir som forutsatt.

Finansiering av Buskerudbypakke 2 legges til bompengeselskapet Vegfinans Buskerudbypakke 2, som blir et datterselskap til Vegfinans. Bompengeselskapets hovedoppgaver er å finansiere bompengedelen i bypakka, kreve inn bompenger og forvalte bompengemidlene.

3.5 Økonomiske konsekvenser for innbyggere og næringsliv

For å redusere totalbelastningen for trafikanter som ofte passerer bompunkt, er det lagt til grunn rabattordninger med månedstak og timesregel. Dette har særlig stor betydning for næringstrafikken som kan ha mange passeringer forbi bompunktene pr. dag og måned.

Månedstak betyr at det settes en maksimalgrense for hvor mange bompasseringer det skal betales for pr. måned. Med tidsdifferensiert takst vil månedstaket på 70 passeringer gi ulik maksimal månedlig utgift avhengig av hvor mange av reisene som foretas i og utenfor rushtidene kl 07-09 og kl 15-17. Hvorvidt man kjører lett eller tung bil påvirker også maksimalregningen (takst for lette kjøretøy gjelder biler under 3500 kg og bobiler). Etter at månedstaket er nådd, passerer man gratis ved samtlige bompunkter resten av kalendermåneden.

Under er et eksempel på maksimal kostnad pr måned med bynære bommer. Regneeksemplet gjelder en som kjører bil forbi bomstasjoner til og fra jobb på hverdager i rush, og som i tillegg passerer en bom på 30 reiser eller flere utenom rush (gjelder ikke alle):

40 bompasseringer i rush á kr 23 (inkl. 20 % brikkerabatt)	920 kr
30 bompasseringer utenom rush á kr 15 (inkl. 20 % brikkerabatt)	450 kr
Sum:	1370 kr

Den eksakte månedlige maksimale utgiften vil variere med antall reiser og andelen bompasseringer som skjer innenfor rushtiden med høyere takster. I juli måned er det ikke rushtidsprising og maksimal kostnad vil da bli 1050 kr. Det samme vil gjelde dersom en har alle kjøringer utenom rush i andre måneder.

Tabell 3-3 Regneeksempler på maksimal kostnad pr måned med daglige arbeidsreiser med bil og 30 turer utenom rush med ulike bomkonsept/takster, inkludert brikkerabatt 20 %.

Bomkonsept	Takst * ikke rush/rush	Maks pr mnd**
Dagens kommunegrenser og bynært bomsnitt	15/23	1370

* Pris er inkludert 20 % brikkerabatt og avrundet til hele kroner
**Forutsetninger: månedstak fordelt på 40 passeringer i rush (20 dager t/r arbeidsreise) og 30 reiser utenom rush

4 Virkninger og måloppnåelse

Buskerudbypakke 2 er nødvendig for å utvikle en bærekraftig og konkurransekraftig byregion

- Kombinasjonen av transporttiltak og bompenger gir god måloppnåelse
- Økt transportkapasitet og bedre framkommelighet viktig for befolkning og næringsliv
- Trafikknedgang i sentrale bydeler og rush gir bedre bymiljø
- Tilrettelegger for ønsket arealutvikling
- Når nullvekstmålet for personbiltrafikken

4.1 Bærekraft og konkurransekraft – behov for Buskerudbypakke 2

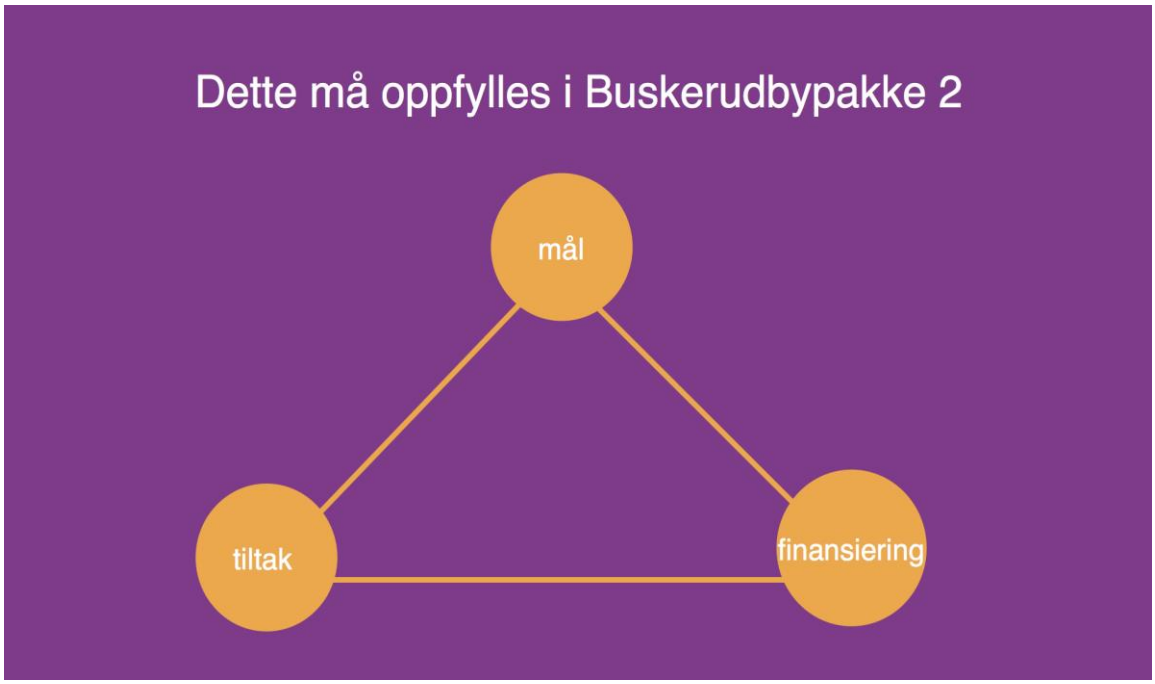
Det overordnede målet for Buskerudbyen er å utvikle byområdet til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse.

Kunnskapsgrunnlaget viser at det er behov for kraftige grep i Buskerudbypakke 2 både for å begrense bilbruk og klimagassutslipp og for å sikre god mobilitet i framtiden – enten man ønsker å reise med bil, kollektivtransport, sykkel eller til fots.

Trafikkberegningene viser at dersom man ikke innfører nye tiltak og virkemidler, så forventes en vekst i biltrafikken på ca. 22 % fram til 2030. Dette vil medføre økte framkommelighetsproblemer for alle trafikantgrupper, økte klimagassutslipp, svekket konkurransekraft for næringsliv og mindre attraktive byer og tettsteder.

Med en bypakke kan Buskerudbyen motvirke en slik trendutvikling og i stedet få finansieringskraft til å gjennomføre effektive tiltak, tilrettelegge for ønsket byutvikling og i tillegg bli kvalifisert for ytterligere statlig finansiering av tiltak i form av en byvekstavtale.

Effektene av Buskerudbypakke 2 er påvirket både av tiltakene i pakken og utforming av bomsystemet. Figur 4-1 viser sammenhengen mellom mål, tiltak (inkludert bomsystem) og finansiering (inkludert alle finansieringskilder, også bominntekter). Det må være balanse mellom tiltak og finansiering, og tiltakene må bidra til best mulig samlet måloppnåelse.



Figur 4-1 Mål, tiltak og finansiering må henge sammen.

Det er i det etterfølgende gjort en overordnet vurdering og sammenstilling av hvordan tiltakene og finansieringen bidrar til å oppfylle målsettingene for Buskerudbypakke 2.

4.2 Ulike tiltakstyper virker forskjellig

Ulike tiltakstyper gir ulike virkninger på trafikken. I analysene er det brukt en transportmodell som er best egnet til å beregne biltrafikkvekst i en trendsituasjon; altså om det ikke iverksettes vesentlige tiltak og heller ikke skjer andre store endringer. Transportmodellen har utfordringer med å synliggjøre full effekt av kollektivtiltak og tiltak for gående og syklende.

Uten nye tiltak, er det beregnet om lag 22 % biltrafikkvekst i byområdet Lier til Hokksund fram mot 2030 som i hovedsak knyttes til forventet vekst i befolkning og økonomisk aktivitet. Beregningene viser at foreslåtte tiltakspakke og finansiering gir redusert biltrafikk og bedre framkommelighet i rush.

Det er gjort analyser som viser at det er innføring av bompenger i Buskerudbypakke 2 som bidrar mest til målet om nullvekst i personbiltrafikken. Dersom en kun gjennomfører kollektiv- og sykkeltiltakene, ville det bidratt til noe lavere vekst i biltrafikken enn nullalternativet, men en ville fortsatt vært langt unna nullvekstmålet.

Dersom man tar bort kollektiv- og sykkelsatsingen i Buskerudbypakke 2, så viser analysene at biltrafikkveksten vil bli sterkere enn om tiltakene inngår. Særlig satsingen på et bedre busstilbud slår positivt ut.

Dersom man tar bort vegtiltakene i Buskerudbypakke 2, så vil man få mindre vekst i biltrafikken enn om vegtiltakene er med. Dette er den eneste tiltakstypen som gir mer vekst i biltrafikken. De ulike vegtiltakene vil kunne ha ulike virkninger.

Dette illustrerer at satsingen på helhetlig virkemiddelbruk med tiltak for sykkel og kollektivtrafikk er viktig for å legge til rette for å kunne ta veksten med kollektivtrafikk, sykling og gåing, men at det er nødvendig med bompenger for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk i perioden og bedre framkommeligheten på vegnettet.

4.3 Virkninger av bomsystem

Trafikale virkninger av bomsystem påvirker måloppnåelsen på ulike måter og er et viktig aspekt for valg av bomsystem. Slike virkninger påvirkes både av utforming av bomsystemet, vegsystemet og hvor gode alternative reisemåter til bil er.

Valg av bomsystem og takster i et byområde vil påvirke konkurranseforholdet mellom bil og andre transportformer i ulik grad. Dette er en ønsket effekt for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken og andre mål for transport og miljø.

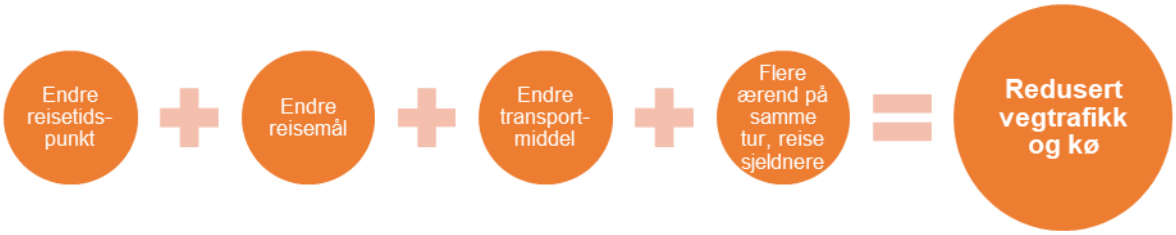
I tillegg vil bompenger påvirke bilparkens sammensetning dersom det er ulik pris for ulike typer kjøretøy. For eksempel viser erfaringen at elbilandelen har økt raskere i byområder med bompenger. Når elbiler står for en økende andel av biltrafikken og det samtidig er nullvekst i samlet personbiltrafikk, innebærer en slik utvikling lavere utslipp av lokal og global luftforurensing.

Det er mange måter trafikanter kan gjøre justeringer i reisevaner for å tilpasse oss nytt bomsystem. Noen av valgene kan være store eller sjeldne som å bytte bil eller bolig, mens andre kan handle om mindre justeringer i hverdagen som å skyve på reisetidspunktet eller kombinere handleturen med annet ærend, eller gå til nærbutikken istedenfor å kjøre bil til kjøpesenteret.

Typiske måter en kan gjøre tilpasninger, er:

- **Endre reisetidspunkt.** Tidsdifferensierte bomtakster vil gjør at noen vil endre reisetidspunkt.
- **Endre reisemål.** Det er lettere å endre reisemål for fritidsreise og innkjøpsreise, enn arbeidsreiser. Men over tid vil noen ta hensyn til dette også når de bytter bolig eller jobb.
- **Endre transportmiddel.** Kan reise kollektivt, gå eller sykle oftere. Dersom bare noen endrer reisemåte av og til, kan dette gi utslag i trafikkreduksjon. Dette handler ofte om at noen har mulighet til å endre reisevaner av og til, f.eks. en gang annenhver uke.
- **Økt samkjøring.** Dersom to eller flere som tidligere kjørte hver sin bil istedenfor kjører sammen, reduseres bomkostnader og andre kjørekostnader tilsvarende.
- **Bytte til elbil.** Det har etter hvert blitt et større utvalg nye og brukte elbiler slik at flere kan finne en elbil som passer til sitt transportbehov.

- **Kombinere flere ærend** på samme tur, f.eks. handle på veg fra jobben, istedenfor å dra ut på egen handletur.
- **La være å gjennomføre en reise.** Dette er turer som ikke oppfattes som viktig nok til at en føler de er verdt kostnaden.



Figur 4-2 Det er mange måter noen kan tilpasse seg nytt bomsystem. Når flere gjør mindre eller større tilpasninger, gir det en samlet effekt i form av redusert vegtrafikk og bedre framkommelighet.

Generelt vil det være større grad av tilpasninger dess høyere bomprisene er og dess bedre de alternative måtene å reise på er. En del av disse tilpasningene fanges godt opp i transportmodellberegningene basert på erfaringstall og studier, men ikke alle. Det er for eksempel vanskeligere å regne på endret reisetidspunkt eller samkjøring enn på endret transportmiddel og la være å reise. Det gjør det vanskeligere å anslå forventet effekt. Som med alle modeller er det en viss grad av usikkerhet. Arbeidet er basert på analyser med standard beregningsverktøy utført av TØI på oppdrag fra Statens vegvesen.

Fordelingsvirkninger

Innføring av bompenger kan gi uønskede fordelingsvirkninger. Det kan handle om geografisk forskjeller, ulike sosioøkonomiske grupper knyttet til kjønn, alder, utdanning, inntekter, livsfase mv. Det kan også handle om uheldig konkurransevridning for næringslivet. I utviklingen av bomkonsept er det forsøkt å unngå uheldig konkurransevridning mellom sentrumshandelen og kjøpesentre.

Et bomsystem med mange bommer som fordeler kostnaden på flere, reduserer prisen pr bompassering tilsvarende og kan bidra til å redusere fordelingsvirkningene. Det er også lagt vekt på å lokalisere bomsnitt der hvor det er relativt gode alternativer til bruk av bil. I tillegg er det satt av betydelige midler til å styrke kollektivtilbudet på strekninger som blir berørt av bomsnitt. Det reduserer også fordelingsmessige virkninger fordi kostnadene og ulempene med å endre reisevaner da blir mindre.

4.4 Trafikale virkninger av tiltakspakke og bomsystem

Tiltakspakken innebærer bygging av hele tilfartsvegsystemet. Kombinasjonen av Tilfartsveg vest del 1, del 2 og Tilfartsveg Konnerud samler sentrumsrettet trafikk fra Mjøndalen og Konnerud via det nye tilfartsvegsystemet i retning mot sentrum. Dette

muliggjør kollektivprioritering i dagens Konnerudgate, Rosenkrantzgate, Professor Smiths allé og Baker Thoens allé. Fv. 28 Øvre Eiker vei får vesentlig mindre trafikk.

Konkurranseforholdet mellom bil og kollektivtransport påvirkes både av reisetid og kostnader.

Med innføring av bommer vil trafikkbelastningen i byområdet reduseres kraftig. Uten tiltakspakke og bomsystem er det beregnet en svært krevende framtidig trafikal situasjon med sterk trafikkvekst på om lag 22 % fram mot 2030 som følge av forventet befolkningsvekst. Sammenliknet med denne situasjonen vil virkningen av tiltakspakken med innføring av et bomsystem være svært positiv for byregionen.

Det foreslåtte bomsystemet med bommer på dagens kommunegrenser og bynært snitt i Drammen gir vesentlig trafikkreduksjon ved bompunktene og har stor effekt i de mest trafikkbelastede bydelene i Drammen.

Foreslått bomkonsept bidrar til økt passasjergrunnlag på flere av de viktigste bussrutene i Drammen og vil også bidra til at flere går og sykler lokalt i Drammen. Det er høyere andel korte bilreiser lokalt i Drammen som er enklere å erstatte med sykling og gange.

Et system med flere bommer internt i Drammen vil ha betydelig biltrafikkreduserende effekt og øker framkommeligheten for alle trafikantgrupper inkludert dem som må reise med bil.

Rushtidstakst vil dempe trafikken når trengselen er størst på vegnettet. Dette gir positiv effekt på framkommelighet og gir bedre utnyttelse av infrastrukturen.

Dess større andel av biltrafikken i området som blir omfattet av nytt bomsystem, dess flere får insentiver til å endre reisevaner eller bytte til elbil som er fordel for lokal luftkvalitet og klima.

4.5 Usikkerhet

Alle prognoser og beregninger av en framtidssituasjon inneholder usikkerhet. For beregninger av trafikk og inntekter for Buskerudbypakke 2, er usikkerhetene særlig knyttet til transportmodellen, bilholdet, teknologisk utvikling, befolkningsprognoser og økonomisk utvikling. Beregningsverktøyet og forutsetninger som er brukt er i tråd med de statlige retningslinjene for denne type analyse og er kvalitetssikret av Statens vegvesen.

Den største usikkerheten etter TØIs og Statens vegvesens vurdering er knyttet til befolkningsveksten. Trafikken har historisk fulgt befolkningsveksten tett. Det er brukt offisielle prognoser for hovedalternativet fra Statistisk sentralbyrå som er basert på en mellomsituasjon for fruktbarhet, levealder og innvandring.

Også forhold knyttet til bilhold og teknologisk utvikling kan endre forutsetningene. For eksempel kan utvikling av autonome elektriske kjøretøy og bildeling endre måten vi reiser på i framtida, mens transportmodellen er basert på gjeldende reisevaner. Samtidig vil også en autonom bil ta plass og bidra til kø om ikke en tar i bruk virkemidler som regulerer bruken som for eksempel bompenger.

Beregningene er foretatt av fagmiljø i Transportøkonomisk institutt og Statens vegvesen og dokumentert i et eget trafikknotat og et notat om finansiering som er saksgrunnlag for lokalpolitisk sluttbehandling.

Det er lagt til grunn at Buskerudbypakke 2 skal styres etter prinsipper for porteføljestyring basert på blant annet mål- og resultatstyring. Dette innebærer at kursen kan justeres ved behov og reduserer dermed risikoen knyttet til usikkerhet i beregningene.

4.6 Vurdering av samlet måloppnåelse av Buskerudbypakke 2

Det overordnede målet er å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion. Det er formulert tre hovedmål som bygger opp under det overordnede målet. De to første handler om å utvikle et raskere, enklere, mer miljøvennlig og trafikksikkert transportsystem som tilrettelegger for ønsket byutvikling. Det siste er et mål om at framtidig vekst i persontransport skal dekkes av kollektivtrafikk, sykling og gåing (nullvekstmålet for personbiltrafikk).

Under følger en gjennomgang av hvordan måloppnåelser er vurdert for samlet virkning av tiltakene og bomsystemet i Buskerudbypakke 2. Det vises til Byutredning Buskerudbyen og Statens vegvesens dokumentasjon fra kvalitetssikringen for ytterligere dokumentasjon av måloppnåelse.

Måloppnåelse hovedmål 1 - Transportsystemet skal være miljøvennlig, trafikksikkert og tilrettelegge for attraktiv by- og tettstedutvikling

Miljøvennlig

Dette knyttes til nasjonalt og lokalt vedtatte målsettinger om redusert klimagassutslipp og redusert utslipp av lokal helseskadelig luftforurensing av nitrogendioksider (NO_x) og svevestøv (PM_{10}) fra transport.

Utslipp har nøye sammenheng med vegtrafikkmengde og kjøretøyparksammensetning. Innføring av bompenger med lavere takster for elbiler og hydrogenbiler bidrar erfaringsmessig til en raskere omlegging til en renere bilpark som er gunstig både for klimagassutslipp og lokal luftforurensing.

Analysene viser at innføring av bompenger gir en vesentlig reduksjon i trafikk i hele byområdet sammenlignet med en referansesituasjon uten bompenger. Særlig god virkning har det i sentrale områder av Drammen hvor utfordringer med trafikk og dårlig luftkvalitet er størst i dag.

Trafikksikkerhet

Buskerudbypakke 2 gir redusert vegtrafikk som igjen gir generelt redusert ulykkesrisiko. I tillegg vil bygging av Ny Svelvikveg, Tilfartsveg Konnerud og Tilfartsveg vest del 1 og 2 avlaste eksisterende veger med dårlig trafikksikkerhet i dag. Bygging av nytt løp i

Strømsåstunnelen gir møtefri veg med bedre mulighet for rømming ved brann i tunnel som bidrar til vesentlig redusert risiko for alvorlige uhell.

I tillegg ligger det inne mange tiltak for økt kollektivandel i Buskerudbypakke 2. Generelt er ulykkesrisikoen lav for kollektivtrafikk og slike tiltak vurderes å slå positivt ut i form av økt trafikksikkerhet. Økt satsing på sammenhengende sykkelvegnett og bedre tilrettelegging for gåing forventes også å bidra til økt trafikksikkerhet.

Attraktiv by- og tettstedsutvikling

Begrepet «attraktiv by- og tettstedsutvikling» gjenspeiler blant annet en ambisjon om mer konsentrert arealutvikling i tråd med Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23.

Innenfor det geografiske området som Buskerudbypakke 2 gjelder for (Lier – Hokksund), er følgende områder definert som prioriterte utviklingsområder: Lierstranda, sentrale deler av Drammen mellom Brakerøya i øst og Gulskogen i vest, Mjøndalen (inkl. Sentrumsområde i Krokstadelva) og Hokksund. I Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 er det satt mål for vekst i bolig- og arbeidsplasser i de prioriterte utviklingsområdene:

> «Så mye som mulig og så raskt som mulig: Etablering av nye boliger og arbeidsplasser skal skje innenfor planens prioriterte utviklingsområder».

Tiltakspakka inneholder en rekke tiltak som bygger opp om planen. Blant annet ligger det inne satsing på sykkel og kollektivtrafikk som vil bidra til opprusting av prioriterte utviklingsområder og det ligger inne tiltak som legger til rette for ønsket utvikling av Sundland/Gulskogen området med ny Gulskogen stasjon.

Måloppnåelse hovedmål 2 - Det skal bli enklere og raskere å reise med alle transportmidler i Buskerudbyen og til/fra Oslo/Akershus

Hovedmålsettingen om at det skal bli enklere og raskere å reise med alle transportformer kan knyttes til mange egenskaper ved transportsystemet. Her er noen av de mest sentrale:

- Økt framkommelighet for næringstrafikk og øvrig vegtrafikk
- Økt framkommelighet for buss
- Enklere overgang og bedre samordnet billettsystem mellom Brakar, NSB og Ruter
- Pendlerparkering for enklere overgang til buss og tog
- Økt framkommelighet for syklende
- Økt framkommelighet for gående

Tiltakene i Buskerudbypakke 2 vil gi betydelig bedre framkommelighet for busser, næringstrafikk og øvrig vegtrafikk sammenlignet med referansesituasjonen. Det har sammenheng med at det er prioritert mange framkommelighetstiltak for buss samtidig med at bomsystemet med tidsdifferensiering vil redusere bilkøene. Det vil gi kortere reisetid og bedre punktlighet for næringstrafikk, kollektivtrafikk og øvrig vegtrafikk.

I tillegg vil vegprosjektene i tiltakspakka gjøre det mulig å gjennomføre tre nye, store kollektivgrep: Ved å bygge hele tilfartsveisystemet fra Konnerud til Øvre Sund Bru via E134, samt bygge ny Landfalløybru, kan nåværende Konnerudgate forbeholdes buss, syklende og gående. Det blir mulig med bussprioritering i Rosenkrantzgata, og i Professor Smiths allé og Baker Thoens allé.

Nytt løp i Strømsåstunnelen og ny Holmenbru vil bedre framkommeligheten på disse strekningene. Foreslått bomkonsept gir generelt bedre framkommelighet for bil og buss i sentrale deler av Drammen hvor utfordringene er størst i dag.

Redusert vekst i vegtrafikk gir også bedre framkommelighet for gående og syklende. Det blir lettere å gå og sykle og kortere tid å vente for å krysse gater og veger. De store investeringene i et mer sammenhengende sykkelvegnett bidrar også til økt framkommelighet for syklende.

Oppgradering av knutepunkt og holdeplasser samt innføring av enklere billettsystem gjør det enklere å foreta overgang og reise på kryss og tvers med buss og tog i Buskerudbyen, Akershus og Oslo.

Flere pendlerparkeringsplasser for bil og sykkel gjør det både enklere og mer effektivt å kombinere ulike transportformer. For mange vil det kunne bety en enklere hverdag og en mindre tidkrevende reise til og fra jobb.

I sum bidrar tiltakene i Buskerudbypakke 2 til enklere og raskere reiser i Buskerudbyen og til/fra Oslo.

Måloppnåelse hovedmål 3 – Veksten i persontransport skal tas av kollektivtrafikk, gåing og sykling

Nullvekst i personbiltrafikken er vedtatt lokalt og er en forutsetning staten har lagt for å kunne inngå byvekstavtale som gir økt statlig finansiering av tiltak. For å nå dette målet, må veksten i persontransporten tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling. Målet gjelder samlet for bypakkeområdet.

Trafikkberegninger viser at i en referansesituasjon uten tiltak vil vegtrafikken i bypakkeområdet øke med om lag 22 % fram mot 2030, grunnet sterk befolkningsvekst. De trafikale analysene av Buskerudbypakke 2 viser at nullvekstmålet nås for avtaleområdet. Trafikkberegningene viser at det foreslåtte bomsystemet reduserer trafikken over bompunktene og i de mest trafikkbelastede bydelene i Drammen. I tillegg vil rushtidstakstene bidra til bedre framkommelighet for kollektivtrafikken slik at den kan ta sin del av trafikkveksten.

5 Porteføljestyring og videre prosess

Porteføljestyring gir muligheter for å justere kursen ved behov

- Porteføljestyring baseres på bl.a. måloppnåelse, tilgjengelig finansiering, planstatus og kapasitet
- Årlig rullering av handlingsprogram
- Behandles i kommuner og fylkeskommune
- Buskerudbyen klar for å forhandle om flere tiltak gjennom byvekstavtale med staten

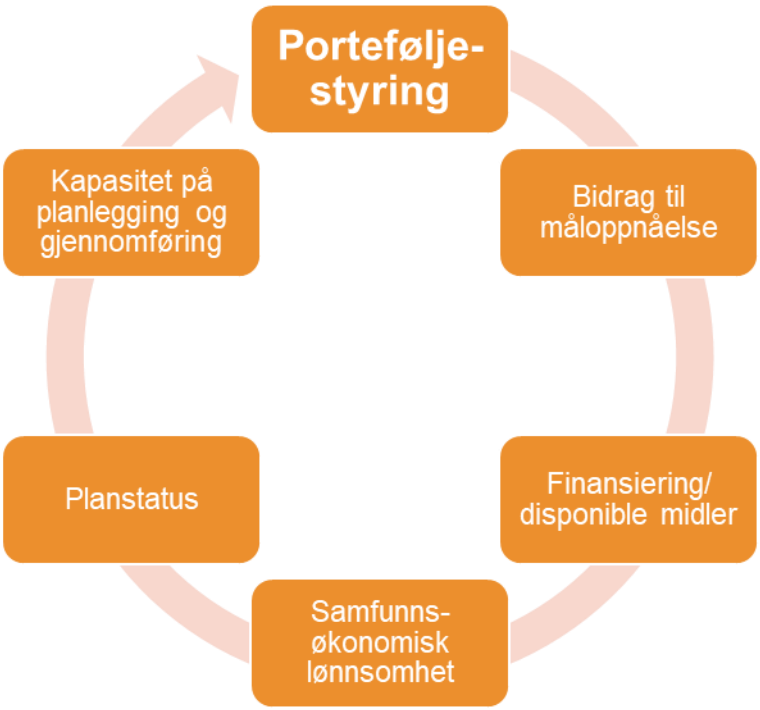
5.1 Porteføljestyringssystem gir rom for justeringer underveis

Bypakker er komplekse med tanke på virkemidler og fordelingen av ansvar mellom flere parter. Dette stiller store krav til samarbeid. Det er viktig å finne hensiktsmessige måter å håndtere utfordringene på tvers av forvaltningsnivåer og transportmidler. Dette håndteres ved et bredt samarbeid om Buskerudbyen basert på prinsipper for porteføljestyring.

Porteføljestyring innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av flere elementer som illustrert i Figur 5-1:

Det er viktig å prioritere tiltak som støtter opp om måloppnåelsen. Tiltakene må prioriteres innenfor tilgjengelige rammer for finansiering slik at en kan oppnå rasjonell anleggsframdrift på prosjekter som startes opp. I tillegg trekkes samfunnsøkonomiske analyser inn i vurderingene der det foreligger.

Hvor mye midler som kan bevilges til konkrete prosjekter og tiltaksområder de enkelte årene må tilpasses forventet framdrift på planleggingen og kapasitet på gjennomføring. Det betyr for eksempel at det er lite hensiktsmessig å prioritere mye midler til tiltak på kort sikt dersom det ikke foreligger vedtatt reguleringsplan eller det ikke er kapasitet til å gjennomføre prosjektene.



Figur 5-1 Elementer som inngår i porteføljestyring av Buskerudbypakke 2.

Porteføljestyring gjør at innholdet i bypakka kan justeres i framtiden tilpasset nye behov og situasjoner som ikke er mulig å forutsi. Det er også et verktøy for å håndtere usikkerhet. Alle samferdselspakker vil ha en viss grad av usikkerhet. Prosjekter kan få økte kostnader eller forsinket framdrift og antall bompasseringer kan reduseres og gi mindre inntekter enn forutsatt.

Porteføljestyring gjøres gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer som behandles i kommunestyrer og fylkesting. I tillegg legges det opp til større revidering av avtalen etter behov, for eksempel i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan hvert fjerde år. Det gir oppdatert beslutningsgrunnlag og mulighet til å korrigere kursen ved behov.

5.2 Videre prosess

Statens vegvesen kvalitetssikret det faglig grunnlaget som lå til grunn for endelig lokalpolitisk behandling i perioden 12.6.2018–21.6.2018. Dette materialet vil sammen med lokalpolitiske vedtak gi grunnlag for å fremme forslaget for Stortinget. Videre saksgang etter lokalpolitisk behandling ivaretas av Statens vegvesen, og deretter av Samferdselsdepartementet. Det vil bli gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) før Stortinget fatter endelig vedtak om iverksettelse av Buskerudbypakke 2.

5.3 Buskerudbyen klar for byvekstavtale

Buskerudbysamarbeidet har som mål å inngå en byvekstavtale med staten. Ordningen med bymiljøavtaler ble først lansert i Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. Det er et viktig

virkemiddel for staten til å realisere nullvekstmålet for personbiltrafikk og andre mål for transport- og arealutviklingen i ni prioriterte byområder inkludert Buskerudbyen.

Ordningen med bymiljøavtale er videreført i NTP 2018-2029. Staten har satt av betydelige midler til tiltak for kollektivtrafikk og sykkel. Bymiljøavtale skal erstattes av byvekstavtale og vil inkludere både bypakka, byutviklingsavtale (avtale om lokaliseringspolitikk/ arealplanlegging) og belønningsmidler (avtale for å styrke kollektivtrafikken og redusere biltrafikken).

For å inngå en byvekstavtale, stilles det krav til en form for lokal finansiering/trafikantbetaling. Av de ni byområdene, er det kun Buskerudbyen som ikke har det i dag. Med Buskerudbypakke 2 tilfredsstilles kravene til en byvekstavtale.

Buskerudbypakke 2 kan i første omgang vedtas som en ordinær bypakke. I tråd med lokalpolitiske vedtak og statlige føringer, kan en starte forhandlinger med staten om en byvekstavtale høsten 2018 som gir rom for å finansiere ytterligere tiltak samtidig som areal-/lokaliseringspolitikken blir tettere integrert med transport. Målet er enda bedre måloppnåelse. Bypakka vil da inngå i den nye avtalen.

Vedlegg 1: Sykkeltiltak i handlingsplanen

Tabellen viser sykkeltiltak fra felles sykkelplan prioritert etter vegeiers vurdering av når de kan gjennomføres i perioden 2018–23. Tiltakene er listet opp kommunevis og nummerert med strekning-tiltak-delstrekning. Planstatus mv. beskrives nærmere i felles sykkelplan. Tiltak som inngår i en riksvegrute er markert. En riksvegrute kan få statlige midler til å bygge sykkelinfrastruktur. Rutene kan gå ved kommunale veger (kv.), fylkesveger (fv.) eller riksveger (rv. eller E).

Øvre Eiker

Prioriterte infrastrukturtiltak er foreløpig estimert til ca. 350 mill. kr.

Nr	Tiltak	Lengde (m)	Prioritering	Riksveg-rute	Veg
8-4-1	Haugveien	160	1		Kv.
8-4-2	Haugveien forlengelse	230	1		Kv.
1-15-1	Jernbanegata	220	1		Fv. 68
1-15-2	Møllergata	120	1		Fv. 68
1-18-5	Drammensveien	740	1		Kv.
1-18-6	Drammensveien	200	1		Kv.
1-15-3	Storgata	430	2		Kv.
8-3	Kirkealleen	340	2		Rv. 35
1-16-2	Semsveien	1470	2	X	Kv.
1-18-2	Drammensveien	160	2	X	Kv.
1-18-3	Drammensveien	260	2		Kv.
7-7-1	Østre Brugate	440	3	X	Rv. 35
7-7-2	Vestre/Østre Brugate	480	3	X	Rv. 35
7-7-3	Vestre Brugate	610	3	X	Rv. 35
1-16-4	Kirkealleen	450	4	X	Rv. 35

Nedre Eiker

Prioriterte infrastrukturtiltak er foreløpig estimert til ca. 650 mill. kr.

Nr.	Tiltak	Lengde (m)	Prioritering	Riksvegr ute	Veg
10-2-1	Bruveien	180	1		Kv.
1-20-7	Strandveien	200	1	X	Kv.
11-1-2	Steinseth	200	1		Fv. 283
1-21-2	Drammensveien	2440	1	X	Fv. 28
7-11-8	Gs-bru Vinnes	80	2		Fv. 283
11-1-3	Mjøndalslokket bru (Nedre Eiker bru)	300	2		Fv. 238
10-4-1	Hagatjernveien	590	2		Kv.
10-4-2	Hagatjernveien	1350	2		Kv.
1-21-1	Drammensveien	1960	2	X	Fv. 28
1-18-8	Steinbergveien	280	2	X	Kv.
10-2-3	Mjøndalen bru	270	3		Kv.

Drammen

Prioriterte infrastrukturtiltak er foreløpig estimert til ca. 560 mill. kr.

Nr.	Tiltak	Lengde (m)	Prioritering	Riksvegr ute	Veg
9-7-1	Øvre torggate	240	1		Kv.
15-1	Drammen Park	150	1		Kv.
7-15	Landfalløya / Øvre Storgate	1540	1		Fv. 42
7-16-3	Nedre Strandgate	290	1		Kv.
7-16-5	Strandveien	400	1	X	Rv. 282
12-1-9	Konnerudgata	270	1		Kv. *
12-1-8	Konnerudgata	350	1		Kv. *
12-1-7	Konnerudgata	380	1		Kv. *
12-1-6	Konnerudgata	340	1		Kv. *

12-1-5	Konnerudgata	810	1		Kv. *
15-3	Grønland	540	1		Kv.
12-1-4	Konnerudgata	1020	2		Kv. *
12-1-3	Konnerudgata	930	2		Fv. 36
7-16-4	Nedre Strandgate	660	2		Kv.
7-16-6	Strandveien	230	2	X	Rv. 282
7-14-2	Muusøya	480	2		Kv.
7-14-1	Buskerudveien	520	2		Kv.
7-13	Buskerudveien	1960	2		Kv.
9-11-1	Engene /Tomineborgveien	240	2		Fv. 23
9-11-4	Tomineborgveien	70	2		E18
1-23-4	Holmestrandveien	220	2	X	Fv. 39
1-24	Skippergata	390	2		Fv. 319
13-1-1	Austadveien	2540	2		Fv. 35

** Konnerudgata er fylkeskommunal, men gang- og sykkelveg er kommunal veg.*

Lier

Prioriterte infrastrukturtiltak er foreløpig estimert til ca. 50 mill. kr.

En del prosjekt i Lier som har prioritet Høy A i Felles sykkelplan er vurdert å ha behov for bedre overordnet planavklaring før detaljplanlegging kan starte, f.eks. Lierstranda. Disse tiltakene er derfor ikke aktuelle for realisering i første periode.

Nr.	Tiltak	Lengde (m)	Prioritering	Riksvegrute	Veg
9-13	Hegsbroveien	480	1		Kv
9-14	Ringeriksveien	610	1		Fv. 285
9-11-5	Bruusgardsvei / Teglverksveien	910	2	X	E18

Vedlegg 2: Detaljert tiltaksliste

Forslag til Buskerudbypakke 2	Mill. kr 2018
VEGTILTAK:	
Rv. 282 Ny Holmenbru	780
E134 Strømsåstunnelen - utvidelse	1 640
Fv. 36 Tilfartsveg vest del 1	800
Rv. 36 Tilfartsveg vest del 2	1 360
Rv. 36 Tilfartsveg Konnerud	530
Fv. 319 Ny Svelvikveg i ny trasé	620
Fv. 282 Bj. Bjørnsons gt.; rundkjøring Bangeløkka – Rundtom	230
INFRASTRUKTUR BUSS:	
Bidrag til Baker Thoens allé (inkl undergang under jernbane)	250
Fv. 42 Ny Landfalløybru med prioritering av gs/kollektivtransport	500
Ny Mjøndalsbru med gs/kollektiv prioritering	500
Bidrag til Brakerøya-Sykehuset	90
Bidrag til Hagatjernveien for gs/koll (NEK)	90
Fv. 283 Rosenkrantzgate - fremkommelighetstiltak for buss	500
Hauges gate (bussprioritering Bragernes torg-Fylkeshuset)	30
Travbanen-Mjøndalen (bussprioritering i kryss / rundkjøringer)	100
Engene (bussprioritering Bragernes torg-Brakerøya)	30
Fv. 38 Hans Hansens veg (framkommelighetstiltak for buss)	20
Ny holdeplass-struktur	60
Punkttiltak (bussprioritering)	90
Infrastrukturtiltak buss	70
DRIFT BUSS:	
Opprettholde basistilbud (dagens bruk av belønningsmidler)	280
Styrket tilbud i forkant av bompenger (+50% på viktigste ruter)	2 010
STØTTESYSTEMER KOLLEKTIVTRANSPORT:	
Nye betalingsløsninger og nytt billettsystem (investering)	20
Implementering av TID; trafikkinfo og design (investering)	20
SIS; Sanntidsinformasjon og ASP; Aktiv SignalPrioritering (investering)	70
Styrket bemanning og markedsføring (driftskostnad)	20
Laver priser / nye billettkonsepter (driftskostnad)	160
Ekstrasatsing lavere billettpriser/ytterligere økning av bussfrekvens	540
Felles billettordning NSB/Ruter	150
SYKKEL OG GANGE:	
Lier	150
Drammen	720
Nedre Eiker	420
Øvre Eiker	140
Oppgradering av eksisterende sykkelinfrastruktur alle kommuner	60
Styrket drift sykkel alle kommuner	60
Tiltak for gående i de 4 kommunene	210
KOLLEKTIVKNUTEPUNKT OG PENDLERPARKERING:	
Hokksund; herunder:	
- Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafikkforplass / torg	60
- Bidrag til utvidet kulvert (Haugveien g/s)	80
Mjøndalen; herunder:	
- Utvidet standard (også for sykkel) i kulvert under sporene	90
- Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafikkforplass / torg	50
Lierstranda; knutepunktutvikling	260
Pendlerparkeringer i alle 4 kommuner	370
Ny teknologi inkl. ITS - Intelligente transportsystemer	15
ØVRIGE TILTAK:	
Etablering av bomstasjoner	120
Koordinering og planlegging	75
SUM PRIORITERTE TILTAK	**14 440**
IKKE-PRIORITERTE TILTAK:	
Fv. 319 Solumstrand – Rundtom (utbedring eks. trasé)	540
Rv 282 Bj. Bjørnsons gt.; Telthusgatekrysset – rundkjøring Bangeløkka	220
Fv. 283 Rosenkrantzgate full utbygging	2 100
Ny gang/sykkelbru mellom Holmen og bybrua	100
Ny gang/sykkelbru Holmennokken-Strømsø	100
Ny sykkelekspressvei Mjøndalen - Drammen (50 % statlig andel)	400
Bidrag til ny bybru Drammen	200

Buskerudbyen

buskerudbyen.no

Fylkesmannen i Buskerud

BUSKERUD FYLKESKOMMUNE

Nedre Eiker kommune
Nærhet til alt og muligheter for alle

ØVRE EIKER KOMMUNE

DRAMMEN KOMMUNE

Lier kommune
GRØNNE LIER – FOR ALLE INNBYGGERE

KONGSBERG KOMMUNE

Statens vegvesen

Jernbane-direktoratet