



Buskerudbyen
Raskere reiser – bedre miljø

Justering Buskerudbypakke2

Oversikt over innspill
16.10.2017

Forord

Dette notatet gir oversikt over innspillene til justering av Buskerudbypakke 2. Utredningsprogrammet for justering av Buskerudbypakke 2 ble vedtatt av ATM-utvalget i møte 23. juni 2017, sak 20/17.

I ATM-utvalget, som er styringsgruppe på politisk nivå for Buskerudbysamarbeidet og for arbeidet med Buskerudbypakke 2, møter de fem ordførerne i Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, fylkesordfører, fylkesmannen i Buskerud, regionsjef for Statens Vegvesen og seksjonssjef for regional samhandling øst i Jernbanedirektoratet. Utvalget ledes av fylkesordfører Roger Ryberg.

Innspillsperioden har vært på 13 uker, fra 3. juli til 30. september 2017.

I innspillsperioden er det avholdt folkemøter i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker. Det er arrangert ungdomsevent med 130 ungdommer på Union brygge og åpent kontor på Drammens bibliotek/Papirbredden. Buskerudbysekretariatet har innledet på møte for næringslivsforeningene i Drammensregionen og det er gjennomført separate møter og workshop med interessegrupper, enkeltpersoner og organisasjoner.

Innspillene er oversendt til faglig vurdering hos Buskerudbysamarbeidets partnere. Innspillene med faglige vurderinger vil bli samlet i en innspillsrapport som underlag for forslag til justering av Buskerudbypakke 2. Ifølge framdriftsplanen i utredningsprogrammet, vil en slik rapport bli publisert samtidig som forslag til høringsforslag justert Buskerudbypakke 2 offentliggjøres.

Drammen 16. oktober 2017

Tor Atle Odberg
Daglig leder
Buskerudbysekretariatet



Buskerudbysamarbeidet

Buskerudbysekretariatet, Tollbugata 2, Strømsø Torg, Drammen

Postadresse: Postboks 76, 3300 Hokksund, E-post: post@buskerudbyen.no

www.buskerudbyen.no

Innhold

Nærmere om innspillene	side 3
Oversikt over de som har kommet med innspill	side 4
De enkelte innspill	side 7

Nærmere om innspillene

I denne oversikten er det journalført 107 ulike innspill til justering av Buskerudbypakke 2. Innspillene kommer fra enkeltpersoner, lag og foreninger og interessegrupper. Noen har levert flere innspill om ulike tema, disse vil da i oversikten vises ved flere dokumentnummer. Andre har levert ett innspill, men dette omhandler i mange tilfelle flere tema. Innspillet har fått bare ett dokumentnummer, men alle forslag vil bli faglig vurdert.

Innspillene har kommet via epost til post@buskerudbyen.no, noen er lagt inn i dialogportalen på www.buskerudbyen.no og noen levert inn skriftlig i forbindelse med folkemøtene og ungdomseventet. De skriftlige innspillene fra folkemøtene og ungdomseventet er samlet i to dokumenter (dok 104 og 105). Her fremgår det ikke hvem som har kommet med de enkelte forslag, da dette ikke ble oppgitt på innspillsformularet. Oppsummeringer fra folkemøtene, ungdomseventet, møtet i nærings-foreningene og fagverkstedet er ikke en del av dette notat, men vil foreligge som separate dokumenter.

De enkelte innspill er gjengitt slik de er innkommet. På grunn av størrelsen på oversiktsnotatet har illustrasjoner og kart fått noe mindre oppløsning enn originalen.

Innspillene omhandler veg, fremkommelighet for buss, billettpriser og hyppigere avganger for kollektiv, bedre sykkelveger og gangveger, innfartsparkeringer og kollektivknutepunkt, ny teknologi og synspunkter på bompengeneinnkreving og bomlasseringer.

Oversikt over de som har kommet med innspill

Innspill

Dok 1 Tryggve Imset.....	7
Dok 2 Erik Erix	7
Dok 3 Leif Nesthorne	9
Dok 4 Jon Amundsen	9
Dok 5 Birgitte Seierstad	9
Dok 6 Marianne Gløersen	10
Dok 7 Norunn Myhre Lund.....	10
Dok 9 Arne Høye Rage	11
Dok 11 Liv Evju	12
Dok 13 Anita Westby Rygh	13
Dok 14 Siv Janne Skeide.....	14
Dok 15 Dag Tancred Elgvin.....	14
Dok 16 Marte Båtstrand	15
Dok 17 Ole Stampe	16
Dok 18 Jan Erik Green	18
Dok 19 Jan Erik Green	18
Dok 20 Tomas Håheim Mortensen	21
Dok 21 Jorun Jagland	21
Dok 22 Svelvik kommune.....	22
Dok 23 Frode Sundseth	26
Dok 24 Jorun Jagland	27
Dok 25 Thorstein Auvi.....	27
Dok 27 Willy Karlsen	30
Dok 28 Jakob Austgulen	31
Dok 29 Jakob Austgulen	33
Dok 30 Jakob Austgulen	33
Dok 31 Jakob Austgulen	33
Dok 32 Jakob Austgulen	34
Dok 33 Jakob Austgulen	34
Dok 34 Jakob Wang	35
Dok 35 Oddvar Larsen	37
Dok 36 Stoppen Sportklubb	38
Dok 37 Gulskogen Vel.....	39

Dok 38 Dag Andersen	44
Dok 39 Olav Gåserød	45
Dok 40 Dag Rosbach.....	45
Dok 41 Hans Kristian Rosbach	46
Dok 42 Ranveig S. Skogly	49
Dok 43 Thomas Børresen.....	50
Dok 44 Syklistenes Landsforbund	52
Dok 45 Gundersen Geir Holm	53
Dok 46 Aksjonsgruppen bevar Steinberg Stasjon.....	55
Dok 47 Utbyggergruppen i Åsen	55
Dok 48 André Sæther	56
Dok 49 Nedre Eiker næringsråd og Mjøndalen Handel- og Serviceforening	59
Dok 50 Aksjonsgruppen Bevar Steinberg stasjon.....	59
Dok 51 Medlemmer i Fjellsveien og Ingvaldsåsen velforening i Skoger	61
Dok 52 Mjøndalen Handel og Serviceforening.....	62
Dok 53 Linda Skjeldrum	63
Dok 54 Morten Hyllseth.....	64
Dok 55 Jan Erik Green	64
Dok 56 Jan Erik Green	67
Dok 57 Kjell Gundersen.....	69
Dok 58 Naturvernforbundet i Drammen	70
Dok 59 Miljøpartiet De Grønne	82
Dok 60 Olav Haugerud	84
Dok 61 Olav Haugerud	84
Dok 62 Olav Haugerud	85
Dok 63 Olav Haugerud	85
Dok 64 M. Dyga.....	86
Dok 65 Tore Askim.....	87
Dok 66 Johanna Hauge.....	88
Dok 67 Sverre og Eva Sand	88
Dok 68 Tangen Velforening.....	90
Dok 69 Jan Erik Tøftum.....	91
Dok 70 Morten Taarland	92
Dok 71 Karl Petter.....	93
Dok 72 Per Ringnes.....	94
Dok 73 Henrik Røren	94
Dok 74 Frode Hansen.....	95

Dok 75 Stefan Appelbad og Guri Haram	95
Dok 76 Arild Nyborg	96
Dok 77 Tomas Mortensen	97
Dok 78 Julie Førriisdal	97
Dok 79 Mona Syversen	97
Dok 80 Stine Waage.....	99
Dok 81 Per-Jan Brekke	99
Dok 82 Bård Robstad	99
Dok 83 Lucy Riley	100
Dok 84 Ingeborg Bye	100
Dok 85 Ivar Munkerud	100
Dok 86 Hanne-Lene Norup Dahlgren	101
Dok 87 Linn Katrin Nødland	101
Dok 88 Tryggve Imset.....	102
Dok 89 Lorna Reberg Nilsen	102
Dok 90 Anders Prytz	102
Dok 91 Per Rasmussen.....	103
Dok 92 Mats Faugli.....	103
Dok 93 Mette.....	103
Dok 94 John Tollefsen	104
Dok 95 Anonym	104
Dok 96 Tore Klyve Andersen	105
Dok 97 Jan Helge Østnæs	105
Dok 98 Næringsforeningen i Drammensregionen	106
Dok 99 Beboere ved Jarlsbergveien.....	107
Dok 100 Ingrid Møller	113
Dok 101 Trine Wengen	113
Dok 102 Norunn Sylva Myhre Lund.....	113
Dok 103 Aleksander Kristung, Konnerud.....	114
Dok 104 Skriftlige innspill levert inn på folkemøtene	115
Dok 105 Skriftlige innspill levert inn på ungdomskonferansen.....	115
Dok 106 Drammen Senterparti	116
Dok 107 Innbyggerinitiativet	119

De enkelte innspillene

Dok 1 Tryggve Imset

Fra: Tryggve Imset timset@getmail.no

Til: BB_post

Mottatt: to 29.06.2017 17:34

En av hovedmålsetningene er:

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

Derfor må gjennomgangstrafikken utenom Drammen sentrum. Dessuten blir det for dyrt for bilistene å betale for ikke bilrelaterte kostnader. Det får tas på andre budsjetter. I denne omgang

Dok 2 Erik Erix

Fra: erik@erix.no

Sendt: sø 02.07.2017 16:12

Til: BB_post

Emne: Innspill til Buskerudpakke - kollektivtransport og miljø

Gjør kollektivt mer tilgjengelig og gratis - både dropin/enkeltturer og regelmessig bruk. Gi folk noen gulrøtter og få de med på laget istedenfor bompenger og ris - folk blir bare frustrerte grinete !

Legg til rette med store gratis pendlerparkeringer langs hovedvei og jernbanestasjoner hvor folk kan møtes enten flere reiser sammen i samme bil eller reiser kollektivt videre. Se til USA, Kanada og andre folkerike områder.

Dette gjør kollektivtransporten mer tilgjengelig for folk flest. Legger man i tillegg opp til hyppige avganger og "ekspressruter" til sentrum så går reisetiden ned.

Dette kan med fordel også gjøres for oss som skal videre på jobb innover til Oslo både tur og retur. (I dag korresponderer det dårlig og nettbuss har jo nesten lagt ned ekspressbussene.)

Hvert bytte av transportmiddel betyr idag 10-30 minutter ekstra reisetid og jeg trenger faktisk 3 av de for å komme dør til dør.

Gjør kollektivtransporten gratis.

Enten man bruker den fast eller har mulighet til å bruke den av og til så vil den da være en gulrot for de som velger å ta ulempen med reisetid og dårligere komfort.

Samfunnet og miljøet vinner på hver eneste tur. Pr. idag for egen del bruker jeg sjelden kollektivt siden det er "dyrt og dårlig".

I tillegg så blir jeg straffet siden jeg ikke har månedskort og ikke liker å bruke app. Resultatet er at jeg kjører selv isteden.

Gjør det enklere og billigere å kjøpe kombinasjonsbilletter for de som ønsker det.
Tenker dere over at det koster 2600.- pr måned å reise Drammen-Oslo? (Eller 374.- pr dag med enkeltbilletter)

Og billetten er kun tilgjengelig i app? Hva med oss som har jobb-telefon og ikke ønsker app'n der. Hva med å gjøre kollektivt tilgjengelig for folk flest.

Da må vi faktisk innom både nbs og brakkar i den åpningstida de har på bragernes torg.
(Løsningen blir jo egen bil.)

Jeg klarer ikke å forstå hvorfor den billetten ikke kan selges på både buss og NSB's automater. Løsning for egen del blir kombinasjon av egen bil, reise ut til kunde som arbeidsgiver dekker og hjemmekontor. Kollektivt - tar tid - er dyrt og oppfattes som dyrt og dårlig. (Minimum reisetid en vei med kollektivt = 1,5 time - Egen bil = 0,5 time)

Fjern også bøtene mot kollektivselskapene i anbudet for å kjøre forbi forankjørende buss. I dag klarer de overhodet ikke holde rutene og vi har ikke busser men buss-tog hvor de gjerne kommer tre i slengen. Håpløst ! Kan de kjøre forbi hverandre uten å få 10.000 kr i bot kan kanskje en sterkt forsinket buss få drahjelp ved at bussene bak kan komme raskere forbi og at de ved å plukke "annenhver" holdeplass der ingen må av så kan man faktisk få ned kjøretiden.

Gjør bysykkelordningen tilgjengelig for oss som bor i Drammen kommune og nabokommunene ikke bare politikerne på fylkeshuset. Det hjelper lite med bysykkelordning innenfor Drammen by når jeg bor på åssiden og nærmeste stativ står på fylkeshuset. Fra åssiden til fylkeshuset er det 5 km. Fylkeshuset - Drammen stasjon er 1 km. Hva skal jeg med abonnement på bysykkel? Hvorfor kan vi ikke få en sykkelordning i hele kommunen og gjerne også nabokommunene, f.eks. Nedre Eiker. Da får vi kanskje en ordning som er tilgjengelig og som vi alle kan bruke.

Jeg kan jo ikke parkere min private sykkel på jernbanen eller få den med på toget. Enten er den ribbet når jeg kommer igjen eller så koster det en formue / er en stor utfordring å få med på et fullt tog. Hadde det vært mulig å få med sykkel gratis på toget hadde det vært et reelt alternativ, jeg hverken bor eller jobber på jernbanestasjonen.

Kollektiv er i mine øyne i dag lite tilrettelagt, ofte forsinket, fullt av folk - ståplasser og når man ikke bruker det hver dag - veldig dyrt. Med variabelt arbeidssted, tillegg for enkeltbilletter, vanskelig parkering (reise til og fra kollektivtransport) blir egen bil faktisk billigere og å foretrekke, selv om det også er kostbart. Med en til en og en halv time reisevei så ønsker jeg meg faktisk en sitteplass, jeg er ikke noe glad i å føle meg stuert inn som kveg der man står som sild i tønne.

Noen innspill jeg håper dere tar tak i, mulig det ligger frem i tid at noen trenger tid på å modne/våkne men vi er vel alle enige om at slik det er i dag kan det ikke fortsette. Skal vi fortsette med bompenger og straffer kan vi snart gå på NAV alle sammen - med bompenger på 250 kr hver vei inn/ut til Oslo + bompenger i Drammen er det snart ikke lønnsomt å reise på jobb. Økte kostnader blir en evig pengespiral, ett sted må de også dekkes inn. Og for mange av oss er det desverre der jobbene er, det er ikke noe vi kan velge selv. Jeg vet snart ikke hva jeg gjør.

Og til slutt, sier dere som så mange andre - dette kan vi ikke gjøre noe med - da har dere og vi tapt. Dette er noe vi må jobbe for, helhetlige planer og som også går videre ut av Drammen. Dessverre så er Drammen bare et transittsted, blitt en fin by og her jeg har min base men skal

jeg ha en jobb må jeg reise dit den er, da hjelper det ikke at bussen stopper på torget.
Mvh
Erik

Dok 3 Leif Nesthorne

Fra: noreply@tibe.no
Sendt: sø 02.07.2017 20:32
Til: BB_post
Emne: Henvendelse fra nettsiden - Kontaktskjema

Navn: Leif Nesthorne
Telefon: 905 24 499
Epost: leif_nesthorne@hotmail.com

Melding:
Hvorfor er ikke Elbiler med i prosjektene til Buskerudbyen? Det burde være lademuligheter på alle pendlerparkeringene i nærheten av jernbanestasjonene i området.

Dok 4 Jon Amundsen

Fra: Jon Amundsen JA@stians-sport.no
Sendt: ma 03.07.2017 13:31
Til: BB_post
Emne: Forslag Buskerud by pakke 2

Hei,
Takk for at dere satser miljøvennlig og på å bedre kollektivtilbudet.
Bor på Lierskogen og pendler til Lysaker daglig. Vanligvis sykler jeg og fruene inn til Lysaker og Oslo Sentrum, men det er jo ikke alle som er forunt til å gjøre. Eller så stanger jeg innover med Firmabilen siden jeg blir skattet i hjel på den. Busskortet koster i dag over 1000.- i måneden. Hadde det vært halvparten så hadde køene vært betraktelig kortere, i sammenheng med oftere avganger.

Lykke til i arbeidet med å få kabalen til å gå opp.
Mvh
Jon Amundsen

Dok 5 Birgitte Seierstad

Fra: noreply@tibe.no
Sendt: sø 02.07.2017 20:32
Til: BB_post
Emne: Henvendelse fra nettsiden - Kontaktskjema

Fra: Birgitte Seierstad bseierstad@gmail.com

Sendt: ma 03.07.2017 19:55

Til: BB_post

Emne: Innspill Buskerud bypakke

Innspill fra Drammenser.

Det skal mye til før det kan bli OK å sykle langs en så trafikkert vei som Rosenkratzgata. Dette forstår man etter å ha prøvd i regn, sol og snø. Man blir sprutet ned, biler virvler opp støvskyer med fint støv som går rett ned i lungene og irriterer øynene, og manglende sperrer mot veibanen gjør det utrygt å sykle der. Det ville hjulpet med et par meter grøntsone og fysisk adskilt sykkelvei. En evt gangvei bør legges i noe avstand fra bilveien. Øvre Storgate kan f.eks. omgjøres til gang/sykkelvei og opprustning av nåværende gangvei langs elva mot Åssiden vil kunne friste mange til å ta sykkelen. Mengdetrafikken bør ledes i tunnel, raskt, utenfor byen, for de som bare skal komme seg videre. Konnerud må få egen påkjøring til E18 via Skoger, så man letter trafikalt trykk på Strømsø og kan åpne for større utbygging av boliger på Konnerud. Istedenfor bommer kan man legge dette som ekstra skatt direkte på alle innbyggerne, så slipper man å betale mer enn nødvendig (administrasjon og bommer fordyrer prosessen og skaper splittelse følelsesmessig og geografisk). Alle som bor i Drammensområdet har fordeler av investeringene, uansett om man kjører bil eller ikke.
Mvh Birgitte Seierstad

Dok 6 Marianne Gløersen

Fra: noreply@tibe.no

Sendt: to 20.07.2017 15:02

Til: BB_post

Emne: Henvendelse fra nettsiden - Kontaktskjema

Navn: marianne gløersen

Telefon:

Epost: marianne.gloersen@tupran.no

Melding:

Blir det en ordning for oss med bil og rullestolheis. Kollektivt vil ikke være alternativ da rullestoler ikke kan sikres i kollektivtransport og løse rullestoler med vekt opp til 150 kg vil være fare for alle ombord. Rullestolbrukere er ofte uføre og har dermed redusert inntekt for å dekke slike ekstra utgifter. Disse bommene vil medføre økt isolasjon og redusert livskvalitet.

Dok 7 Norunn Myhre Lund

Til: bb_post

Sendt: ma 21.08.2017 18:59

Henvendelse fra nettsiden - Kontaktskjema

Navn: Norunn Myhre Lund
Telefon: 906 12 709
Epost: myhrelu@online.no

Melding:

Vi som bor på Strømsø mellom Austadveien og Vestfoldbanen er blitt fratatt vårt gode busstilbud. Det gjelder området Skogerveien med alle tilgrensende veier i Fjellsbyen (også Markusveien) og på Frydenhaug (inkl. Johan Sverdrups vei). For de fleste er det for langt og uaktuelt å gå helt til Roseveien på Austad for å ta bussen. De som kan, bruker da selvsagt egen bil til byen. Når får vi busstilbudet vi hadde tilbake?

Til: Buskerudbyen

Sendt: ma 04.09.2017 07:34

Fra: myhrelu@online.no

Emne: Busstilbud i Drammen by

Busstilbud i Drammen by

Vi som bor på Øvre og Nedre Frydenhaug – i området Skogerveien, Markusveien, Frydenhaugveien, østre del av Styrmoes vei med tilstøtende veier – har mistet det gode busstilbudet vi hadde! D.v.s. at en hel bydel er fratatt kollektivtilbudet som betjente oss for bare få år siden! Og det i dag, da det tutes mer høylydt enn noen gang: «Reis kollektivt!» (Selv på 50 og 60-tallet var vårt busstilbud bedre med Hellingbuss «17 Frydenhaug»).

Man kan ikke vente at folk i f.eks. Markusveien, særlig eldre, skal gå nesten til Austad for å ta buss. Og hva skal folk gjøre på ettermiddag/kveldstid ved retur, når ingen buss går? Mehrenbussen for oss er ubrukbar! Hvis Buskerudbyen i det hele tatt mener alvor med kollektivsatsing: Gi oss i denne bydelen busstilbudet tilbake! Nå!

Med hilsen

Norunn Myhre Lund

Johan Sverdrups vei 2

Dok 9 Arne Høye Rage

Til: bb_post

Sendt: to 24.08.2017 11:23

Emne: Parkeringssituasjonen på Mjøndalen stasjon

Fra: Arne Høye Rage <arnerage@gmail.com>

Hei,

Siden tidlig i vinter har parkeringssituasjonen på Mjøndalen stasjon vært ille og det blir bare verre. Det er for lite plasser både for biler og for sykler. For eksempel, på tirsdag syklet jeg og var på stasjonen kl. 8 og da var alle sykkelkurene fulle. Jeg var nødt til å improvisere for å få låst sykkel min fast til noe.

I går hadde jeg med meg ekstra bagasje så jeg tok bilen til stasjonen. Jeg var der 20 minutter før togavgangen (altså kl 0745) og jeg fikk akkurat tatt den nest siste ledige plassen. I de

minuttene jeg ventet på toget kunne jeg se mange biler som kom til og som kjørte rundt på parkeringsplassen og letet etter ledig plass.

I dag måtte jeg ta toget en time senere og da var parkeringen full, så da måtte jeg parkere et sted jeg egentlig ikke har lov å parkere. Jeg la også merke til at sykkelskurene var fulle og sykler som ikke hadde fått plass var låst til lykte- og skiltstolper.

Jeg hører folk som snakker om dette problemet både på perrongen og på toget og folk klager på at det er stappfullt og at de har fått parkeringsbot fordi de ikke har hatt noe annet alternativ enn å feilparkere.

Jeg har sendt melding til Bane Nor om dette, men de virket veldig tilbakelemt i forhold til problemet. De sier at det ikke er mer tilgjengelig plass.

Jeg mener at det må bli funnet en løsning på dette. Det er en del gressplen rundt stasjonen. Så det burde ikke være noe problem å få satt opp noen flere sykkelskur. Oppover langs parkeringsplassen langs gata forbi biblioteket er det også en stripe med plen. Der er det kanskje mulig å lage flere parkeringsplasser. Eventuelt går det an å undersøke om den relativt store plassen ved biblioteket kan brukes. Jeg vet ikke hvem som eier det området, men en eller annen form for avtale om bruk burde jo kunne være mulig å se på. Og det er sikkert flere muligheter som kan vurderes.

Å få folk til å ta kollektivt er jo et politisk ønske både lokalt og nasjonalt, men det er ikke så lett når både bil- og sykkelparkering er fulle.

Situasjonen er i allefall veldig frustrerende for oss reisende og det haster med å få til noe.

Jeg har også sendt denne meldingen til ordføreren i Nedre-Eiker og til fylkesordføreren i Buskerud.

Med vennlig hilsen,
Arne Høye Rage
Midtåsveien 3
3050 Mjøndalen
99208272

Dok 11 Liv Evju

Fra: Liv Evju evjuliv@gmail.com
Sendt: on 30.08.2017 14:56
Til: BB_post
Emne: Innspill

Hei,

Jeg snakket med representanter for Buskerudbyen i Parken under Elvefestivalen, og jeg vil gjerne komme med innspill.

1. Det mangler bybusser på Nedre Bragernes. Her kommer ca 600 nye leiligheter, med anslagsvis 1500 beboere. Disse må forholde seg til pendlerrutene med avganger som er

tilpasset busser/tog utenfor byen. På spørsmål til Brakar om dette fikk jeg til svar at de seks avgangene pr time (to ca hel time, fire ca halvtime) ikke kunne endres. Noen egen bybussrute er tydeligvis ikke planlagt.

2. Brakars rutetabellsystem for oppslag på holdeplassene er kronglete. De insisterer på å ha separate oppslag for hver enkelt rute som trafikkerer samme holdeplass selv om bussene har samme trasé, og dermed blir det et større prosjekt å finne ut når neste buss går. Det må kunne gå an å redigere disse på en annen måte, slik det er nå er det lite brukervennlig.

3. Korrespondanse bussene i mellom i sentrum er svært dårlig. Det er sjelden man venter under 30 min på bussbytte.

4. Jeg regner med at en stor del av bilene som fyller Drammen sentrum inneholder drammensere som skal fra A til B, og ikke pendlere. Vi skal hente/levere i barnehage, vi skal til lege/tannlege/fysioterapi/spesialhelsetjenester, vi skal handle. Vi kan ikke bruke hele dagen på disse ærendene. Dersom jeg skal bruke bussene til f.eks. CC, tar det 50 minutter hver vei. Med bil bruker jeg 10 min. Dette vet Brakar godt, men de gjør ikke noe med det.

4. Eldrebølgen er en realitet, men Brakar nekter å innføre månedskort til honnørpris.

5. En skikkelig ringrute kunne vi få i Drammen dersom Holmen/Strømsø-brua og Landfallbrua ble rustet opp. Da kunne vi få en åttetallsformet rute mellom de tre bruene. Det ville være attraktivt for svært mange.

6. Området mellom busstasjonen og Strømsø torg er for dårlig skiltet. Det er ikke mulig å oppdage at man kan gå under brua hvis man ikke vet det fra før.

7. Bussruter som betjener samme område har ofte dårlig koordinerte avgangstider. Jeg kan bruke to ruter, men de går nesten samtidig og blir derfor ikke det tilbudet de burde være.

Med vennlig hilsen en som gjerne vil reise kollektivt

Liv Evju

Finn Blackstads vei 97

3021 Drammen

Dok 13 Anita Westby Rygh

Til: BB-post

Sendt: on 06.09.2017 16:03

Fra: anita.westby.rygh@unioneiendom.no

Emne: Forslag til Buskerudbypakke 2

Takk for mail.

Hvordan få flere til å sykle til jobb i sentrum?

Jeg jobber i Drammen og bor i Mjøndalen. Det er ikke lenger enn at det er mulig å sykle i sommerhalvåret. MEN, jeg opplever det som så utrygt å sykle mellom Mjøndalen og Drammen i rushtid, at det gjør jeg ikke.

Mitt innspill er: få på plass en skikkelig sykkelvei hele veien, sammenhengende(mellom Mjøndalen og Strømsø)..., slik at man ikke må ut i veibanen på sykkel. OG – når det er på plass, sett opp skilt at det er ulovlig å sykle i veibanen. Da vil bussen og andre store kjøretøy ikke bli hindret av syklister. Det opplever jeg nesten hver dag, at syklister i veibanen lager lang kø fordi de store kjøretøyene sliter med å komme forbi.

Innspill nr 2: lag parkeringsplasser utenfor sentrumskjernen, hvor folk kan sette fra seg bilen gratis, slik at man kan velge å gå den siste biten, eventuelt ha sykkelen med på bilen og sykle resten av veien.

Innspill nr 3: sett ned prisen på kollektivtransport og gjør det enklere å betale på bussen. De tar jo ikke betalingskort!

En annen ting er at bussene om morgenen er så fulle at man står som «sild i tønne». Det kunne vært flere busser rundt klokka 7-9 og 15-17.

Med vennlig hilsen
Anita W Rygh

Dok 14 Siv Janne Skeide

Til: BB_post
Sendt: to 07.09.2017 10:32
Fra: Siv Janne Skeide sjs@rg.no
Emne: Innspill Buskerudbypakke 2 endringer

Hei

Jeg opplever trafikksituasjonen i Drammen som kaotisk både på morgenen og i ettermiddagsrushet. Trafikkmengden i bydel Gulskogen har økt ekstremt de to siste årene. Å gå inn for å føre enda større trafikkmengder inn i et bysentrum i 2017 synes lite gjennomtenkt. Jeg håper løsning med at trafikk fra Konnerud ledes mot Skoger og inn på E 18 blir en realitet.

Med vennlig hilsen
Siv Janne Skeide
Siviløkonom

Dok 15 Dag Tancred Elgvin

Fra: Dag Tancred Elgvin [dag@elg1.no]
Til: Kommunepost Drammen [Kommunepost.Drammen@drmk.no]
Sendt: 01.09.2017 13:38:54
Emne: til Buskerudbysekretariatet

Til Drammen kommune, v/ Buskerudbysekretariatet,
Jeg søkte på 'Buskerudbysekretariatet' på kommunens nettside, og fikk **null** treff, med tilleggs-spørsmålet: "Mente du: steinar bålsrud ?" . *Det* bør dere gjøre noe med!
Tor Atle Odberg etterlyser innspill, i Drammens Tidende 30. august. Her skal han få fire stykker:

1. Utbygging av Svelvikveien så fort som mulig. Inkludert sykkelvei.

Jeg har bodd i Alta de siste ca 20 årene, og der syklet jeg til jobb hele barmarks-sesongen! *Det tør jeg ikke* etter at jeg flyttet hit. Svelvikveien er så smal at den mangler vei-skulder flere steder, og det er livsfarlig å sykle. Jeg er klar over problemene med utbygging: Noen steder står husene så å si ute i veibanen. . . Jeg har ikke noen løsning på dette. Det går trailere her hele døgnet; til tre fabrikker: Gips'en, Adax og Jensen. Avlastningsveien bør bygges så snart som mulig.

2. Kollektiv-prisene må ned.

Med flerreisekort koster det ca 32 kroner å ta bussen én vei, dvs 65 kroner tur/retur jobb (jeg jobber på Sundland). Jeg bruker 1,3 liter diesel (0,5 l/mil, og det er 26 km), dvs kr 17-18 kroner i drivstoff. (pluss slitasje på bilen. . . Jeg har ikke lån på bilen.) Jeg betaler en årsavgift på nesten 3.000 kroner, den må jeg betale også hvis jeg velger kollektiv-transport. Så den høye årsavgiften er egentlig et argument for å bruke bilen *mer*.

Frekvensen har også noe å si: Bussen går én gang i timen. Jeg slutter på jobb litt før halv ni om kvelden. Bussen går 21.05 og er på Tangen fjordpark litt over halv ti, og jeg er hjemme kvart på ti. Med bil er jeg hjemme kvart på ni. Jeg sparer én time.

3. Samordning av billetter mellom Brakar og Vestfold Kollektivtransport.

Det bør bli mulig å bruke billett fra det ene selskapet som overgang hos det andre selskapet. Månedskort / flerreisekort likeså. Når Drammen kommune slås sammen med Svelvik, er det en selvfølge at dette må være ordnet!

4. Gratis kollektivtransport i sentrum.

Jeg må kjøre gjennom flaskehalsen Bj. Bjørnsons gate for å komme meg på jobb. Jeg har vært miljøverner hele mitt liv, og ønsker ikke å bidra til mer bil-trafikk. Jeg har et radikalt forslag, som jeg har henter fra byen Calgary i vestlige Canada: Der er det gratis å ta kollektivtransport innenfor sentrum. Det har ført til at folk parkerer utenfor sentrum, og bruker trikken til ærend i sentrum. Ha noen shuttle-busser: Fra Rundtom til biblioteket og fra CC til Bragernes torg / sykehuset.

Evt en rund-løype: Den ene veien over Bybroen eller broen ved Bragernes torg, retur over broen lenger nord.

Hilsen Dag T Elgvin,

Dok 16 Marte Båtstrand

Fra: Marte Båtstrand marte.batstrand@spekter.no

Til: BB_post

Sendt: to 14.09.2017 13:19

Emne: 17/5778 - Innspill til Buskerudbypakke 2

Som innbygger i Lier ønsker jeg å gi mine innspill til Buskerudbypakke 2:

Strekningen av Nøsteveien mellom Gluggen og Sandaker er en svært trafikkert strekning som brukes av både barn, ungdom, voksne og eldre fotgjengere og syklistene til ulike skole- og fritidsaktiviteter.

Det er en strekning som er godt innenfor skolekretsene rundt 1,5-3 kilometer. Det bor barn som tilhører både Hegg og Høvik som bruker denne daglig til skolevei og kveldsaktiviteter. I

tillegg til et høyt antall pensjonister, mosjonister, turgåere med og uten barnevogn og syklist i alle aldre.

Veldig mye av trafikken knytter seg til skole og idrettsanleggene på Stoppen og friluftsområdene i tilknytningen til Nøsteveien. Samt som attraktiv sykkelvei mot Drammen over Stoppen. Folk fra Frognerlia sykler ikke ned til jernbanesporet for å komme til Stoppen og Høvik og eventuelt videre til Drammen.

Vi har forstått at Vegvesenet har tatt utgangspunkt i skolekretsene når de har prioritert gang- og sykkelveier. På denne strekningen så benytter barn og ungdom fra flere skolekretser veien til å komme seg på en mengde ulike fritidsaktiviteter som foregår på Stoppen. I tillegg til barn og ungdom som er tilhørende på barne-, ungdom og videregående skoler på Stoppen. Dette er en rett strekning hvor det kjøres svært fort til tross for at det er 60 kilometer fartsgrense og som mangler plass til syklist og fotgjengere slik situasjonen er i dag. Strekningen er i dag svært trafikkfarlig. Vi mener derfor at gang- og sykkelvei på denne strekningen må prioriteres høyt for å i fremtiden ivareta sikkerheten til alle myke trafikanter som til alle døgnet bruker strekningen. Det er på høy tid at denne strekningen sikres da den brukes svært aktivt hele året og hele døgnet. I den mørke årstiden er det livsfarlig å gå eller sykle langs veien.

Vi ber med dette innstendig om at denne strekningen nå prioriteres inn i Buskerudbypakke 2 for LIER da den er en viktig og aktivt brukt strekning og fylkesvei i LIER.

Med vennlig hilsen
Marte Båtstrand
Mellomenga 107
3404 Lier

Dok 17 Ole Stampe

Fra: Ole Stampe ole.stampe@yara.com

Til: BB_post

Kopi: Karine Stampe

Sendt: ma 18.09.2017 08:30

Emne: Innspill til Buskerudbypakke 2 - Gang-/sykkelvei i Nøsteveien fra Gluggen til Sandaker

Se vedlagte innspill til Buskerudbypakke 2.

Med vennlig hilsen
Ole Stampe

GANG- OG SYKKELVEI LANGS NØSTEVEIEN MÅ ETABLERES SNAREST – SIKRE MYE BRUKT TRAFIKKFARLIG STREKNING GLUGGEN SANDAKER – VIKTIG INNSPILL TIL BUSKERUDBYPAKKE 2 FOR LIER

Strekningen av Nøsteveien mellom Gluggen og Sandaker er en svært trafikkert strekning som brukes av både barn, ungdom, voksne og eldre fotgjengere og syklister til ulike skole- og fritidsaktiviteter.

Dette er en strekning som er godt innenfor skolekretsene rundt 1,5-3 kilometer. Det bor barn som tilhører både Hegg og Høvik som bruker denne daglig til skolevei og kveldsaktiviteter. I tillegg til et høyt antall pensjonister, mosjonister, turgåere med og uten barnevogn og syklister i alle aldre.

Veldig mye av trafikken knytter seg til skole og idrettsanleggene på Stoppen og friluftsområdene i tilknytningen til Nøsteveien. Samt som attraktiv sykkelvei mot Drammen over Stoppen. Folk fra Frognerlia sykler ikke ned til jernbanesporet for å komme til Stoppen og Høvik og eventuelt videre til Drammen.

Vi har forstått at Vegvesenet har tatt utgangspunkt i skolekretsene når de har prioritert gang- og sykkelveier. På denne strekningen så benytter barn og ungdom fra flere skolekretser veien til å komme seg på en mengde ulike fritidsaktiviteter som foregår på Stoppen. I tillegg til barn og ungdom som er tilhørende på barne-, ungdom og videregående skoler på Stoppen.

Dette er en rett strekning hvor det kjøres svært fort til tross for at det er 60 kilometer fartsgrense og som mangler plass til syklister og fotgjengere slik situasjonen er i dag. Strekningen er i dag svært trafikkfarlig. Vi mener derfor at gang- og sykkelvei på denne strekningen må prioriteres høyt for å i fremtiden ivareta sikkerheten til alle myke trafikanter som til alle døgnets tider bruker strekningen. Det er på høy tid at denne strekningen sikres da den brukes svært aktivt hele året og hele døgnet. I den mørke årstiden er det livsfarlig å gå eller sykle langs veien.

Vi ber med dette innstendig om at denne strekningen nå prioriteres inn i Buskerudbypakke 2 for LIER da den er en viktig og aktivt brukt strekning og fylkesvei i LIER.

Lier 3. september 2017

Med vennlig hilsen



Ole Stampé

Nøsteveien 107, 3402 Lier



Dok 18 Jan Erik Green

Fra: Jan Erik Green <jan.e.green@ebnett.no>

Til: BB_post

Sendt: ma 18.09.2017 17:42

Emne: Forslag til gjennomgangstrafikken ut/bort fra Drammen sentrum.

Sender mine forslag til å få gjennomgangstrafikken bort fra Drammen sentrum, og til Rv. 23 «Drammensdiagonalen i Bragernesåsen», og «E134 i Strømsåsen». Tverrforbindelse mellom disse 2 via Olaf Bergers vei, Stasjonsgata/Baker Thons Allè, krysse Professor Smiths Allè, Skogliveien og opp til E 134 for av- og påkjøring i et «planskilt kryss» i form av en «underliggende rundkjøring» under E 134. Denne vil også kunne brukes for av- og påkjøring for trafikk fra Fv. 36 «Konnerudgata» for trafikk på E 134 og lokalt til Gulskogen, samt forbindelse fra Åssiden til Konnerud og Skoger.

Mvh.

Jan Erik Green

Dok 19 Jan Erik Green

Fra: Jan Erik Green <jan.e.green@ebnett.no>

Til: BB_post

Sendt: ma 18.09.2017 18:07

Emne: Ny vei til- og fra Konnerud, Fv. 33 "Skogkantveien"

Sender forslag til trasé valg til forlengelsen av Fv.33 (Fylkesvei) Konnerudgata «Skogkantveien» fra: Djupdalen - Skjeldrum – Mollebakkane – Melen – Nedre Eik/E 18. Strekningen er 5300 meter lang. Går igjennom skogsterreng og avsluttes over delvis dyrket mark. Avsluttes mot underliggende rundkjøringer til E 18, og byr derfor ikke på problemer for av- og påkjøringer. Er en vei som vil være til stor nytte for beboere på Konnerud til Vestfold og mot Oslo. Fra Brakerøya – Skoger – Konnerud ved 15.30 – 16.00 er tidsforbruket på denne strekningen 17 – 19 minutter. Til sammenligning opp Fv. 36/Konnerudbakkene 20-22 minutter å Kjører. Endestopp for begge er Sølvreven 55.

Mvh.

Jan Erik Green

Fv. 31. Konnerudgata / "Skogkantveien" fra krysset Vallerveien / Konnerudgata til Dunkedalen - Skjoldrum - Møllebakkane - Mølen - Nedre Ek, / E-18.



Original skissa for å få gjennomgangstrafikken utenom Drammen sentrum på Riksvei 23 Drammensdiagonalen / Lang Hansen til Vinnes vider til Herstrøm hvor det bygges bru over Drømmenselva til Stryken og opp på Ryggkollen til E 134.

E 134 fra Bangeløkke - Strømsåsen - Mjølkefla/Gullskogen og kobles på Tverrforbindelsen og Tilførsvei Konnerud fortsetter til Daler - Viterkollen - Ryggkollen, og Rv. 23 kobles på, videre til Mandulaen - Steinberg - Løsmoen - Langebru / Høkkund - Kongenberg - Telemark -

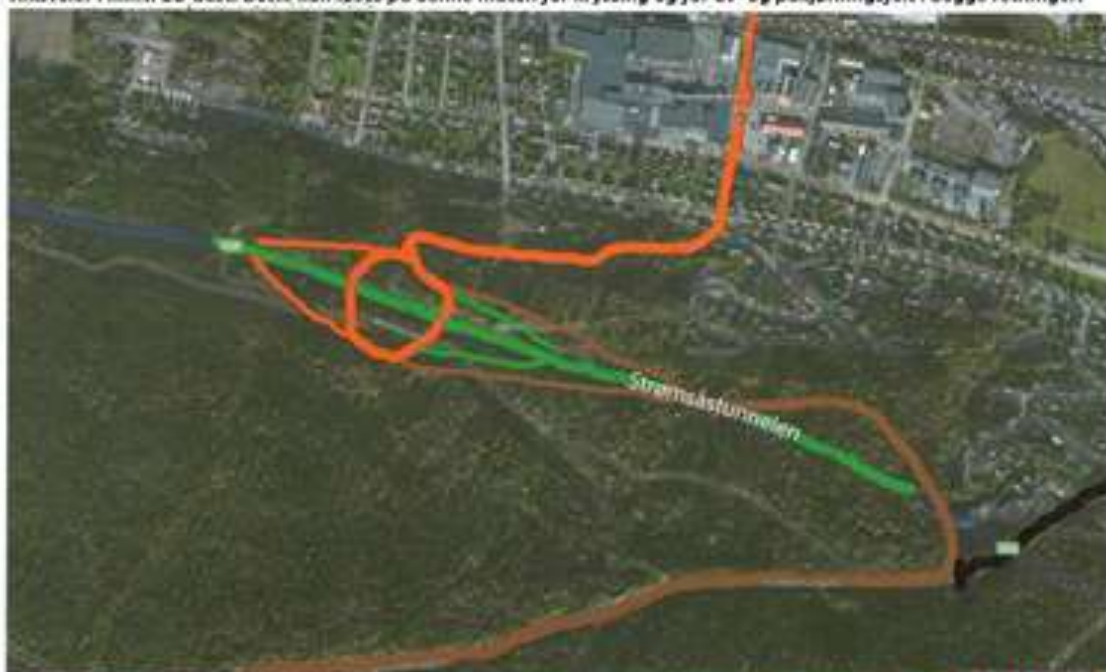


Nedre Eik E-18 med av- og påkjøringer for biltrafikk fra: "Fv.33 Skogkantveien" fra Konnerud, Fv. 34 Fjellsveien, Fv. 319 "Nye Svelvikveien", Skoger, Fv. 31 fra Eikhaugen og Åskollen, og all industri og annen virksomhet i Kobbervikdalen.



Alle veier som er merket med **ROD** er veier kommer inn mot rundkjøringene. Alle veiene som er merket med **GRØNT** er veier som går bort fra rundkjøringene.

Skisse med forslag for tilkobling av Fv. 36 Konnerudgata og Tverrforbindingen fra Rv. 23 Drammensåganalen/Long Hansen, og lokaltrafikken fra Gulskogen Åssiden som for eks. skal til Konnerud eventuelt også Skoger. Tilkoblingen må skje via ei rundkjøring under E-134, fordi at det er et krav at det skal være "planskilte kryss" på Europa- og Riksveier i h.h.t. EU-best. Dette kan løses på denne måten for kryssing og for av- og påkjøringsfelt i begge retninger.



GRØNN vei er E-134. **BRUN** vei er Fylkesvei 36 "Konnerudgata" **ORANSJE** vei er "Tverrforbindingen" fra Rv.23 til E-134, og lokaltrafikken fra Gulskogen, Landfaløya, Øvre- og Nedre Brugernes, Åssiden som skal til for eks. Konnerud eventuelt Skoger. **SVART** vei er Fylkesvei 36 "Konnerudgata" regulert som "Kollektiv- og Miljøgate" fra "Steinbruddet" til krysset Kreftings

Side 7

Dok 20 Tomas Håheim Mortensen

Fra: tomas.mortensen@gmail.com
Til: BB_post
Sendt: on 20.09.2017 20:57
Emne: 17/5778 – Innspill
Hei,

Takk for bra møte i dag. Her er mine innspill:

Fortsett med brukerinnvolvering, gjerne i flere kanaler og enda mer kontinuerlig.

Ikke bare offentliggjør rapporter, men også rådata og modeller. Det er mye høy kompetanse blant innbyggerne, og et godt datagrunnlag kan hjelpe oss å bidra mere.

Vær kreativ. Forsøk å tenke ut av boksen. Eksempel: Kan vi incentivere arbeidsgivere til å gi hjemmekontor og fleksitid?

Utfør eksperimenter. Ikke alle ideer lar seg evaluere på tegnebrettet.

Kan selvkjørende busser gi et bedre tilbud med hyppigere avganger, flere ruter og kanskje lavere pris? Vær frempå for å utforske muligheten. Er det mulig å delta på pilotprosjekter slik som i Kongsberg?

Følg aktivt med på ny forskning, og vurder om noe kan anvendes her. Eksempel: Smarte lyskryss i Pittsburgh, basert på kunstig intelligens.

Vurder å utvide den økonomiske analysen, f.eks. ved å inkludere den beregnede samfunnskostnaden ved at en familie velger vekk fritidsaktiviteter for barna pga. bompenger.

Infrastruktur er et felles gode som alle har både direkte og indirekte nytte av. Alle bør bidra etter evne. Aller helst over skatteseddelen, eventuelt gjennom en bompengordning som er mest mulig rettferdig.

Bompenger kan være et effektivt virkemiddel for å endre adferdsmønster. Bruk det klokt. Eksempler: rushtidsavgift, soneavgift, avgift ved høy lokal forurensning, subsidiering av kollektivtransport. Ikke la finansieringsaspektet ved bompenger forkludre muligheten til å endre adferdsmønstre.

Med vennlig hilsen
Tomas Håheim Mortensen

Dok 21 Jorun Jagland

Fra: Jorun Jagland <jorun-jagland@hotmail.com>
Til: BB_post
Sendt: on 20.09.2017 22:54
Emne: 17/5778 - Forslag til Buskerudbypakke 2

Hei!

Jeg har et forslag til Buskerudbypakke 2.

For å løse byens kø, kaos og dårlig luftkvalitet, mener jeg vi må få folk til å benytte kollektivløsninger istedenfor bil. Jeg hører mange si at det er for dyrt å benytte kollektive løsninger sånn som satsene er i dag. Mitt forslag er derfor å redusere prisene på kollektive transportmiddel med 20%. Dette har Haugesund gjort, og busser som før nesten var tomme er nå fulle. Så må vi ha hyppige bussavganger, særlig i rushtiden.

Med vennlig hilsen

Jorun Jagland

Tlf. 47028032

Dok 22 Svelvik kommune

Fra: postsvelvik@svelvik.kommune.no

Sendt: to 21.09.2017 14:41

Til: BB_post

Kopi: eirin.nygard@svelvik.kommune.no

Emne: 17/5778 - SIGNERT - BUSKERUDBYPAKKE 2 - INNSPILL FRA SVELVIK KOMMUNE

VÅR REFERANSE: Saksnr: 17/1312-4 Løpenr: 14031/17 Saksbehandler: Eirin

BråtenNygård Deres ref.:

Oversender vedlagte dokument.

Hei

Vedlagt følger innspill til Buskerudbypakke 2 fra Svelvik kommune, signert av ordfører Andreas Muri.

Dokumentene blir også sendt pr.post.

Med vennlig hilsen

Saksbehandlers navn: Marianne Aadne

Saksbehandlers tittel: konsulent

Organisasjonsenhet: Post, Arkiv og Politisk Sekretariat



Svelvik
kommune

Dato: 18.09.2017
Vår ref.: 17/1912 9
Arkiv: Q1

Buskerudbyen
P.b. 76

3301 HOKKSUND

BUSKERUDBYPAKKE 2 - INNSPILL FRA SVELVIK KOMMUNE

Formannskapet behandlet i møte 12.09.17 sak 52/17 – Buskerudbypakke 2.

Vedlagt ligger saksprotokoll samt brev fra Ordfører datert 19.04.17; Raskest mulig realisering av Svelvikvei (FV 319).

Med hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Andreas Muri'.

Andreas Muri
Ordfører

Vedlegg:

Saksprotokoll – Buskerudbypakke 2

Brev fra Ordfører datert 19.04.17; Raskest mulig realisering av Svelvikvei (FV 319)



Svelvik
kommune

Saksprotokoll

Utvalg: Formannskapet
Møtedato: 12.09.2017
Sak: 52/17

Resultat: Innstilling vedtatt

Arkivsak: 17/1312
Tittel: SAKSPROTOKOLL - BUSKERUDBYPAKKE 2

Behandling:
Forslag/votering:
Enstemmig vedtatt.

Vedtak:
VEDTAK:

1. Svelvik kommune ber om at ny Svelvikvei (FV 319):
 - realiseres raskest mulig
 - planlegges og finansieres som et selvstendig prosjekt
 - og inngår i en helhetlig løsning for bompenger i Drammensregionen når dette eventuelt blir etablert



Buskerudbyen
v/ordførere og sekretariat
Postboks 76
3301 Høkk Sund

Raskest mulig realisering av ny Svelvikvei (FV 319)

Det vises til avtalen om Buskerudbypakke 2 og fremlagt stortingsmelding om ny Nasjonal transportplan (2018-2029).

Svelvik kommune registrerer at flere av kommunenes forutsetninger om statlig finansiering i avtalen om Buskerudbypakke 2, ikke er ivare tatt i forslaget til ny Nasjonal transportplan (NTP). Med forutsetningene som ligger inne i NTP-forslaget vil det ta tid å lage en ny samferdselspakke. Dette gjør Svelvik kommune bekymret for fremdriften for bygging av ny Svelvikvei (FV 319).

Svelvik skal lage en ny kommune sammen med Nedre Eiker og Drammen, som blir etablert 1. januar 2020. Det vil være fordelaktig om den nye kommunen så raskt som mulig får på plass effektive samferdselsløsninger som binder den nye kommunen tettere sammen som bo- og arbeidsmarked, og samtidig styrker mulighetene for en positiv samfunnsutvikling i hele den nye kommunen. Bygging av ny Svelvikvei (FV 319) er avgjørende for å lykkes med dette.

Ny Svelvikvei (FV 319) er en fylkesvei som over lengre tid er forutsatt 100% brukerfinansiert, og den var forutsatt 100% brukerfinansiert da Buskerud fylkeskommune startet opp planleggingsarbeidet for veien. Kommunedelplan for ny Svelvikvei ble vedtatt av Drammen bystyre 21. juni 2016, og Buskerud fylkeskommune har planlagt at Statens vegvesen skal starte opp arbeidet med detaljreguleringsplan for den nye veien sommeren 2017.

Bygging av den nye Svelvikveien er viktig for Svelviks nåværende innbyggere og eksisterende næringsliv, men vil også være et viktig bidrag til økt befolkningsvekst og en utløsende faktor for næringsaktører som vurderer å etablere seg i Svelvik. For Svelvik kommune er det avgjørende at byggingen av den nye veien ikke forsinkes.

Svelvik kommune ber om at ny Svelvikvei (FV 319):

- realiseres raskest mulig,
- planlegges og finansieres som et selvstendig prosjekt
- og inngår i en helhetlig løsning for bompenger i Drammensregionen når dette eventuelt blir etablert.

Vennlig hilsen,

Andreas Muri
Ordfører

Dok 23 Frode Sundseth

Fra: Frode Sundseth <Frode@backupshipping.com>

Sendt: ma 25.09.2017 11:40

Til: BB_post

Kopi: terje.sundfjord@brakar.no; gunn.cecilie.ringdal@lier.kommune.no

Emne: Bussruter i Lier

Hei

Det er en kjent sak at linje 73 ikke har godt belegg, noe som skyldes at ruteplanen og korrespondansen til andre linjer ikke er god nok. Jeg har vært i kontakt med mange beboere på Reistad som ønsker å bruke buss men finner ikke tilbudet godt nok. Flere ønsker å selge en av to biler som de har i husholdningen men de må i dag ha to biler for å dekke sitt daglige transportbehov. Området Utsikten på Reistad er under utvikling og området vil bli mer lettomsettelig hvis busstilbudet blir vesentlig bedret. Jeg kjenner til flere to konkrete salg hvor potensielle kjøpere har trukket seg på grunn av offentlig kommunikasjon ikke var tilfredsstillende. Jeg vil da tro at det også eksisterer flere slike tilfeller.

I tillegg har man næringsutbygging på Gjellebekk hvor 80% av bedriftene som har etablert seg kommer fra Asker/Bærum: <https://www.lierposten.no/nyheter/naringsliv/natur-og-miljo/gjellebekk-er-et-perfekt-sted-for-naringsutvikling/s/5-65-74833>

Dette tenker jeg vi kan gjøre med linje 73 når man får midler til å øke antall avganger:

- Linje 73 bør gå fra Drammen helt frem til Asker stasjon for å kunne være et godt tilbud for alle som bor i Asker og Bærum men som jobber på Gjellebekk. De som bor i Drammensområdet og som jobber på Gjellebekk vil sette pris på at de kan kjøre linje 73 som har en langt kortere reisetid til Gjellebekk enn rute 71. Rundtur på Tranby er ikke det man har lyst til å bruke tiden til før og etter arbeid. Jeg vil tro at det er en del på Harlem Food, Cater som er bosatt i Drammen. Her må man påse at 73 korresponderer med busser i Drammen og Amtmannsvingen (63 og 84) mens ved endestasjon i Asker er man ikke avhengig av det samme da buss og togtilbudet i Asker er meget bra.
- Vurdere å opprette bussholdeplass utenfor Cater, eventuelt syd for rundkjøringen langs Lierbakkene. Dette vil gjøre det mer attraktivt for de som jobber på Cater og Liertoppen Næringspark. Det må da anlegges gangvei opp til Liertoppen Næringspark. Dette vil være en fremtidsrettet løsning hvis man kommer dithen at man justerer markagrensen slik det er snakk om for å legge til rette for ytterligere næringsutvikling.
- Med god markedsføring kan man få mange Reistad beboere til å ta bussen til Asker for så å ta toget videre. På denne måten kan man avlaste parkeringsplassen på Lier Stasjon. En forutsetning er at det blir et godt samarbeid med Ruter.
- Kvalitetssikre rutetabellen. Kan nevne at når bussen går fra Drammen og kjører til Lierskogen så har den ikke sjans til å overholde ruten på grunn av at bussen kjører via Tuverudveien og det ser ut som om man ikke har tatt høyde for denne omveien i

dagens rutetabell. Bussen skal i dag korrespondere med noen av togavgangene fra Lier Stasjon men det skjer svært sjelden da bussen er forsinket opp til Lierskogen og ikke klarer å hente igjen dette etterslepet når den kjører tilbake mot Lier Stasjon.

- Det er viktig med massiv markedsføring for beboere på Reistad og i Lier for øvrig har en meget negativ opplevelse av 73.

Best Regards/Med vennlig hilsen
Frode Sundseth

Dok 24 Jorun Jagland

Fra: Jorun Jagland jorun-jagland@hotmail.com
Sendt: ma 25.09.2017 12:44
Til: BB_post
Emne: Forslag til Buskerudbypakke 2

Hei!

Jeg ønsker meg et bilfritt sentrum med grønne lunger, møteplasser og gjerne fargerike hus! Varetransport, kollektivt, syke og handikappede må selvsagt få tilgang, og fremkommelighet! Parkeringsplassene kan bli grønne, og det kan dyrkes grønnsaker, gis tilgang til pasjeller for byens befolkning. Dette vil skape mindre støy, kaos og bedre luftkvalitet. Et bilfritt sentrum i andre byer i Europa har ført til mer handel i sentrum. Jeg tror at folk kan ferdes trygt i rolige omgivelser øker trivselen og handlelysten. Vi må få gode sykkel og gangveier i hele byen. Kollektivtransporten må gå hyppig, og prisene bør senkes. Jeg etterlyser busstilbud på søndag før kl 12.

Angående bommer synes jeg de må fordeles rettferdig i alle bydelene.
Gi plass til folk, og mindre plass til bilen

Med vennlig hilsen
Jorun Jagland
Tlf. 47028032

Dok 25 Thorstein Auvi

Fra: Thorstein Auvi (consula@online.no)
Sendt: 26.09.2017
Til: BB_post

Hei

Legger også ved vedlegg Rosenkrantzgata som ble sendt til fv283rosenkrantzgt@vegvesen.no i juni 2017 Håper at noen av mine innspill kan brukes, slik at gjennomgangstrafikken kan bli løst innen alle STORE byggeprosjekter er ferdig.

Sykehus, travbane, Gulskogen etc.

Vennlig hilsen Thorstein Auvi

Buskerudbypakke 2

Hvordan opplever de fleste Drammensere dagens trafikkbilde ???

- Bragernes tunnelen er ”sprengt” hver morgen/ettermiddag og som ender i en meget farlig rundkjøring ved Osram.
- Avkjøring fra motorvei og veien fra Lier til nevnte rundkjøring er sprengt i dette tidsrommet
- Strandveien fra Lier til Drammen med rundkjøring og Holmenbroene står trafikken stille
- Over Holmen til Bjørnstjerne Bjørnsonsgt. står trafikken alle veier.
- Bangeløkka rundkjøring er ”sprengt” i samme tidsrom
- Dagens Konnerudvei er tragisk for de som bor der oppe.
- Rosenkrantzgata er det stillestående trafikk hver morgen og kveld

Dette ”trafikkaoset” skyldes ikke bare Drammensere.

Jeg har bodd i Drammen over 40 år og opplevd det meste på godt & vondt.

Det har alltid vært store diskusjoner mellom befolkning, politikere og ikke minst Handelstanden i Drammen, som i alle år har vært redd for at den **STORE** trafikken skulle gå utenfor bykjernen.

Jeg mener det er derfor dagens veisystem er som den er, og stort sett ligger i dag.

Jeg kan ikke forstå at dagens politikere og Statens veivesen ikke kan se 20 til 30 år lengere fram i sine øyne.

Geografisk ligger jo Drammen som et **STORT VEIKRYSS** (skjellsord i dag).

Hvorfor skal Drammens befolkning belastes for masse bompenger da vi ligger i dette veikrysset. Det kan vel ikke være rettfærdig at all gjennomgangstrafikk skal vi betale for.

Jeg er **IKKE MOT** bompengefinansiering men jeg mener at trafikken som **IKKE skal til Drammen** bør betale for de største prosjeketne.

Da ny Strømsøås-tunnel sto ferdig håpet jeg at trafikken skulle avta i Rosenkrantzveien, men ikke nevneverdig.

Det gikk kun 14 år så var det like mye trafikk i ”Rosen” igjen. (iflg.Statens veivesen)

STORE prosjekter som er planlagt og veisystemer må løses innen 5 til 10 år.

- Riksvei 23 som skal knyttes til E18 og videre til riksvei 134
- Nytt sykehus på Brakerøya
- Utbygging av travbanen med 1500 boliger og næringsbygg
- Utbygging på Sundland med masse boliger

Forslag bompengestasjoner:

- Bomstasjon 134 etter påkjøring Mjøndalen retning Drammen (begge retninger)
Pengene øremerkes lang tunnel helst Bragernes eller ny Strømsøåstunnel.
- Bomstasjon på grensen Nedre Eiker/Drammen (travbanen,begge retninger)
Pengene øremerkes lang tunnel helst Bragernes eller ny Strømsøåstunnel.
- Bomstasjonring rundt indre bykjerne. Dvs. gåavstand til sentrum, max 1 km
Pengene øremerkes lokale veiprojekter,sykkelveier,fortau etc.

Hva løser dette:

Iflg. Statens veivesen er jo brukere av Rosenkrantzveien og rikv.134, 8 av 10 som skal til Drammen.

Personer som i dag bruker bil til sentrum vil finne det mer lønnsomt å kjøre kollektivt.

Om 20-30 år vil all gjennomgangstrafikk ikke berøre og ødelegge Drammen. Den private biltrafikken vil forhåpentligvis være på dagens nivå i **NYE DRAMMEN**

Drammen, 26.09.2017 Thorstein Auvi, beboer på Åssides

”Rosenkrantzgata”

Buskerud fylkeskommune og Drammen kommune har sammen kommet fram til at Drammens mest belastete tilfart/gjennomfarts vei skal innskrenkes til 2 kollektivfelt og kun 2 bilfelt.

Med denne innskrenkingen av privatbilisme skal Drammens befolkning tvinges over på buss, sykkel eller ta bena fatt iflg. Statens vegvesen

Etter over 30 år som Åssia beboer er ”ROSEN” eneste vei for å komme til byen eller mot Vestfold/ Røyken/Oslo.

Da R134 ble åpnet håpet jeg at kø, spesielt i rushtid skulle avta. Den gjorde sikkert det, men ikke merkbart. Nå skulle det vise seg at det tok kun 14 år etter Statens målinger, at det i dag er like stor trafikk som tidligere.

Etter ombyggingsplanene som tar 5 år (ferdig i 2027) er det flyttet mange mennesker til denne regionen og privatbilismen vil bli meget vanskelig å få ned, selv om ”våre” politikere ønsker det av hele sitt ”grønne hjerte”.

På møtet på Øren skole var det vel ingen av publikum som hadde noe særlig tro på dette prosjektet.

Her ble det lagt fram eksempler fra Trondheim, sikkert en studietur. Der hadde de meget gode erfaringer med å kutte ut filer for privatbiler og egne kollektivfelt.

Etter flere besøk hos familie i Trondheim er det kun sykkelfilene som innbyggerne er fornøyd med.

Sammenligne Trondheim og Drammen blir fullstendig galt i denne sammenheng.

Trondheim har all hovedtrafikk (nordover/sørøver utenom byen.)

Som alle vet har Drammen det stikk motsatte. Hvorfor???

Kartet og dagens veisystem og hele regionen som bor her er tvunget ”nesten” til sentrum, selv om du ikke skal til byen.

Nå har det også kommet **STORE** planer om et gigantisk bolig/næring prosjekt på travbanen med opptil 1500 boliger (dato 1.08.2016). Når Rosenkrantz planene ble framlagt på Øren var det ingen som opplyste om dette.

Var det glemt? eller.....

Når dette kommer, blir det kanskje i samme tidsrom 2022-2027 som gjennomførelse av ”rosen”

Med 1500 boliger blir det vel minst 3000 biler som skal ut av dette området en eller annen gang i døgnet. Det er en økning på mer enn 10 % av dagens trafikk.

Og begynne på dette prosjektet først er galimatias. Det kommer bompengering om kort tid og skal da tvinge Drammens befolkning til enda lenger køer i 5 lange år. Får håpe at folk som må

bruke "ROSEN" holder seg friske og ikke trenger ambulansse eller har behov for brannbil, i denne 5 års tiden som dette gale prosjektet foregår.
Det er kun "ROSEN" som er bilvei på denne siden av elva.
Hans Hansenvei er jo stengt for gjennomkjøring på dagtid.
Vi blir tvunget ut på "ROSEN" enten vi vil eller ikke.
Kanskje vi må til Mjøndalen først og så ta E134 til Drammen.

Muligheter/løsninger for "ROSEN"

Statens vegvesen og politikere må se lengre enn hva dette foreslåtte prosjektet medfører.
Ta fram gamle planer med en "**Lang Hansen**" og jeg regner med at noen eldre i etaten husker hva det var.

R23 kommer om noen få år og den skal inn på E18. Her må en "**Lang Hansen**" være en naturlig forbindelse vestover, eller har Statens vegvesen planer om å føre den også inn til byen.

Med bomstasjoner rundt hele byen vil slike større prosjekter som starter opp, som ikke er "luftslott" blir bompengebetaling for folk flest lettere å svelge.

Når vi får en "**Lang Hansen**" er det foreslåtte prosjektet Fv.283 Rosenkrantzgata gjennomførbart, hvis ikke.....
Stakkars mange av Drammens befolkning og omegn.

PS. Det var lovet at det skulle asfalteres i rosen i år fra Hamborgstrøm til Vårveien, hvor blir det av asfalten ????

NB! Tusen takk for en kjempefin asfalt i "Rosen". Denne har aldri vært så fin på mine 40 år som beboer på Åssiden

Drammen, juni 2017
Drammen, 26.09.2017
Thorstein Auvi
Veldig bekymret Åssia beboer

Dok 27 Willy Karlsen

Fra: karlsenwilly@hotmail.com

Sendt: ti 26.09.2017 16:05

Til: BB_post

Emne: Byskerudbypakke 2

Forslag vedr. Buskerudbypakke 2 - Innspill / forslag

Dagens veisystem mellom Drammen er helt sprengt .

Trafikk ifra E-18 glir gjennom Bragernes tunnelen for så å stoppe opp i Rosenkrantzgata som er lysregulert og blandes med øvrig sentrums trafikk .

De fleste byer rundt i verden har ringvei system som tar trafikk som går uten for sentrum.

Drammen har åsrygger på begge sider vil en tunnel løsning være det beste alternativet.

Strømsø åsen har idag tunnel som ifølge EU krav skal / må utvides med nytt løp med kopling med vei til og fra Konnerud / Strømsø.

Regningen skal og bør være 100 % dekning ifra staten. (ref. ordfører Tore O Hansen / Lise Christoffersen AP / FRP samt rep. / ny Holmen bro som staten også må dekke 100 % For Drammen by er infrastruktur i veier allerede etablert -så løsning må være med veiløsning utenfor sentrum.

Løsning må være for Bragernes siden å forsette å utrede Lierdiagonalen - samt forslag på tunnel løsning ifra Gro Nyhus som store deler av byen står bak

Viktig at den løsning man velger er i et perspektiv hvor vi snakker om 50 til 100 år.

Kostnads estimat på over 1 milliarder høres vann vittig høyt ut .

Alternativene bør komme opp først med kostnad estimater for hovedgrupper ned brutt samt hvordan de forventes å bli finansiert.

Unngå bomring - bilister som skal være med på spleise bør begrenses til betaling for bruk av f. eks Bragernes tunnel - ikke til å betale for buss / drivstoff o.s.v.

Bomring vil være negativt for å få folk utenfor Buskerud byene å komme hit for å handle samt å stenge områder inne med bomber.

Forøvrig vil alt av varer og tjenester dyrere.

Man må ta med i beregningen at vekst av antall nye innbyggere vil bidra skattemessig samt at synergi av sammenslåing av kommuner vil og bør gi en gevinst for kommunen.

Ellers syntes jeg at mye bra er bra - Kom opp med alternativ løsning som man burde tas opp til avstemming (det er innbyggerne som skal betale for mesteparten)

Mvh

Willy Karlsen

Olleveien 12 Drammen

Dok 28 Jakob Austgulen

Fra: Jakob Austgulen jakob@austgulen.no

Sendt: ti 26.09.2017 20:12

Til: BB_post

Emne: Buskerudpakke 2, innspill Gondol

Det burde bygges gondol fra konnerud, med stopp på kølabonn, strømso torg, spiralen og videre til Lierbyen, muligens også opp til Tranby.

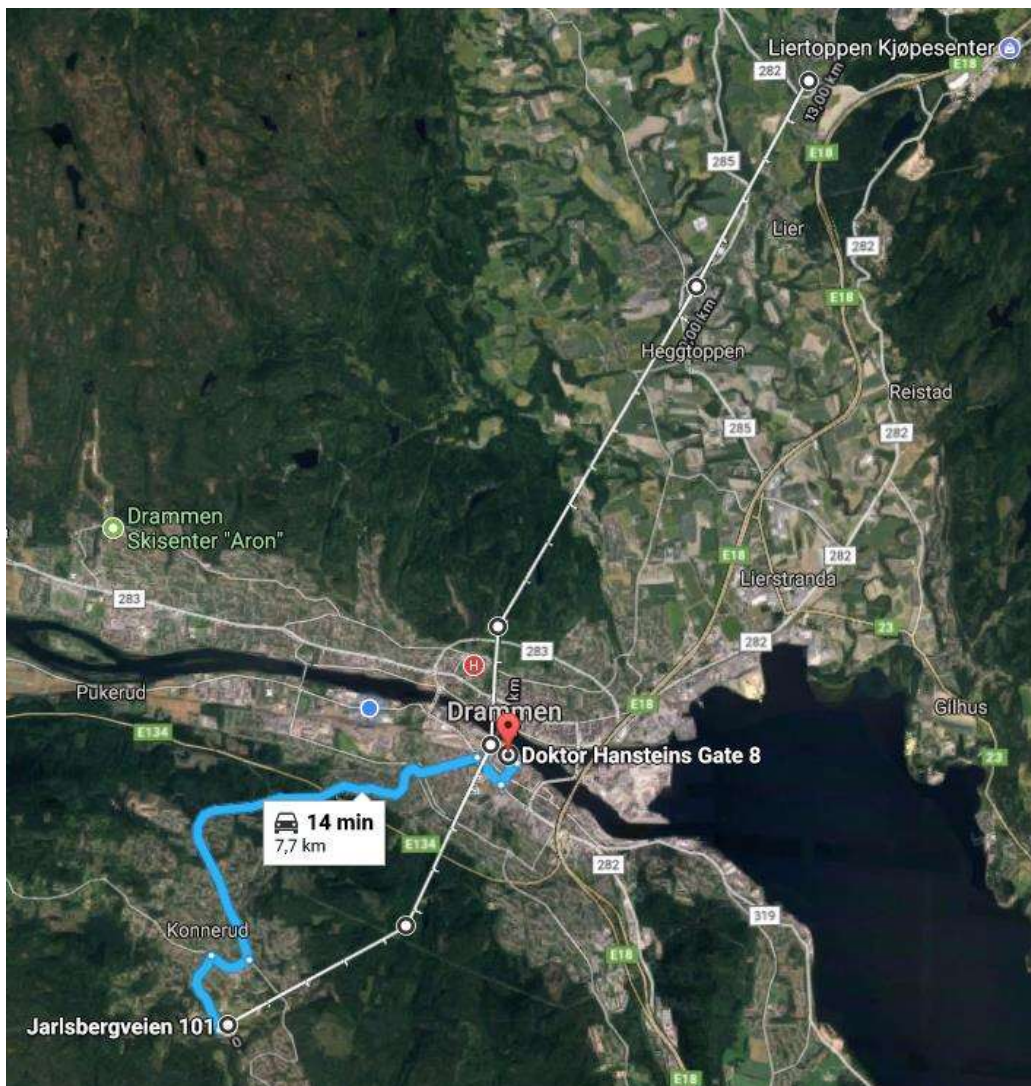
Dette vil koste omkring 500 mill, og gi et godt bidrag til å reise kollektivt i tillegg til å frakte folk ut i skogen.

Driftskostnadene er små i forhold til busser og gondolen kan kjøres døgnet rundt, da den er ubemannet.

Bruker idrettsplassen på konnerud som startpunkt, fordeler er parkeringsplass, skiløyper er på plass.

Fra	Til	Avstand (Km)	Tid (min)	Tid Buss i dag	Spart mot buss	Tid Bil
Snittfart Gondol	Fra Stavanger gondol		20,0	01:00		
Konnerud idrettslag	Kølabonn		2,3	00:06		

Konnerud idrettslag	Sparebankbygget strømsø	4,6	00:13			
Konnerud idrettslag	Spiralen	5,9	00:17			
Konnerud idrettslag	Lierbyen	10,4	00:31			
Konnerud idrettslag	Tranby	13,0	00:39			
Sparebankbygget strømsø	Konnerud idrettslag	4,6	00:13	00:18		00:04 00:14
Sparebankbygget strømsø	Kølabonn	2,3	00:06			
Sparebankbygget strømsø	Spiralen	1,3	00:03			
Sparebankbygget strømsø	Lierbyen	5,8	00:17	00:28		00:10 00:12
Sparebankbygget strømsø	Tranby	8,4	00:25	00:42		00:16 00:15



Dok 29 Jakob Austgulen

Fra: Jakob Austgulen jakob@ austgulen.no
Sendt: ti 26.09.2017 20:18
Til: BB_post
Emne: Buskerudpakke 2, konnerud nedføring

Nå tar det minimalt med ekstra tid å kjøre fra konnerud til kjellstad, lierbyen eller liertoppen. For å få trafikk fra konnerud til drammen, bør det lages en vei som tilkobles E18 i kobbervikdalen.

Reise fra Konnerud til Lierbyen
<https://goo.gl/maps/DkxCf1CVRxE2> konnerudbakkene 16,2 Km og 24 minutter
<https://goo.gl/maps/e7eeiC5PQTu> om skoger 22,4 Km og 25 minutter

Med ny vei over skoger vil det gi muligheter for videre utbygging av Drammen der ute, i tillegg til å spare Gulskogen for å ta imot konnerudtrafikk, som ofte skal videre mot Drammen og Oslo.

MVH
Jakob

Dok 30 Jakob Austgulen

Fra: Jakob Austgulen jakob@ austgulen.no
Sendt: ti 26.09.2017 20:23
Til: BB_post
Emne: Buskerudpakke 2, kan kommunen lage planer som gir økt trafikk?

Når Drammen kommune ønsker å flytte idretten fra Marienlyst til Åssiden, vil det skape trafikk fra andre bydeler til Åssiden.

Det burde fra Buskerudpakke 2 sin side vært imot å flytte idretten, da det vil øke trafikk i Drammen.

Det vil alltid være en forbindelse fra bydelen til Strømsø grunnet NSB og langtreisende busser, derfor kan man sende ungen sin med 1 buss og føle seg trygg som foreldre at en buss og rett på idrettsbanen bør gå bra, derimot å sende ungen sin på en buss, for å bytte buss i byen for å reise til Åssiden vil skape frykt og ende med å kjøre bil i stedet. Det samme gjelder jo også returen som vil være senere på kvelden.

MVH
Jakob

Dok 31 Jakob Austgulen

Fra: Jakob Austgulen jakob@ austgulen.no
Sendt: ti 26.09.2017 20:34
Til: BB_post
Emne: Buskerudpakke, kø på veier

Det er etter min mening mye kø å spare på om man fjerner og utbedrer avkjøringer fra hovedveier.

Når man kjører oppover rosenkrantz gata, er det et betydelig antall avkjøringer (ofte med lyskryss).

Dersom man stenger disse vil det gi noen enkeltkjøretøy en annen vei å kjøre, men det store flertallet vil se at det blir mindre kø.

I Åslyveien burde det kun være lov å svinge opp Åslyveien (fra rosenkrantz gata) eller fra Åslyveien og ut i Rosenkrantzgata vestover (mot travbanen). Det burde heller ikke være lov å komme vestfra i rosenkrantz gata og lage kø når man skal svinge opp Åslyveien. Denne trafikken kunne svingt opp før og spart kø som dette krysset skaper.

På samme måte burde flere kryss vært laget slik at man ikke får kryssende trafikk, eksempler er avkjøringen til solbergelva (inn på gamle riksvei), på Steinberg (inn på Steinbergveien).

Ved å bruke flere slike strategier vil man fjerne flaskehalsen og trafikken vil gå raskere. Det samme burde være gjort på bangeløkka, men der er det vil nye planer med strømsø ås tunell som kan løse problemet med kø.

MVH
Jakob

Dok 32 Jakob Austgulen

Fra: Jakob Austgulen jakob@ austgulen.no

Sendt: ti 26.09.2017 20:42

Til: BB_post

Emne: Buskerudpakke 2, busser og stoppesteder

Skal man velge å kjøre buss må man ha hyppige avganger. I tillegg må det være stoppesteder og en enkelhet med det å ta bussen. Da bør man ikke legge ned stoppesteder, og en del stoppesteder bør opprettholdes da nybygging vil kreve at det kommer et busstopp (Svelvikveien)

Jeg har forståelse for at 101 bussen ikke skal stoppe mellom sentrum og vårveien, da det går nok av andre busser der. Men hvorfor man ikke skal kunne gå av før yrkesskolen på vei ut av byen, når man har gått på bussen på farmen (101 bussen) når man dro til byen etter å ha levert bil til service.

Dette skaper et uryddig grensesnitt og gjør brukere irritert når man da føler at man ikke kan ta den bussen man tok til byen og har stillt seg opp for å bruke.

Når det i Kjøbenhavn (DOT.DK) kan kjøpes klippekort billett på APP, lurer jeg på hvorfor det ikke er mulig på Brakar (og eventuelt andre selskap).

Det burde også være mulig å betale med kort på Brakar sine busser, det er det på Vestfold bussene.

MVH
Jakob

Dok 33 Jakob Austgulen

Fra: Jakob Austgulen jakob@ austgulen.no

Sendt: ti 26.09.2017 21:09

Til: BB_post

Emne: Buskerudpakke 2, bompenger og bomplasseringer

Jeg mener det ikke er vurdert å plassere bommer og/ eller difrensiere takster for å endre trafikk mønster.

Åskollen

Der vil en bom mellom slippen og rundtom, gi en vridning av trafikken ut over Eik og inn på E18.

Det samme ville skje om det var en bom også på Eik, men med en lavere takst en bommen på svelvikveien.

Konnerudnedføringen

Dersom man la en høyere pris på bom i konnerudbakken , en på kjøring ut over skoger (ny/ eller gammel vei), vil det også vri trafikken og gi mindre trafikk i konnerudbakkene.

Rosenkrantz gata

En bom på travbanen eller Herstrøm vil vri trafikken over på E134. For bilister fra E18 betyr det 1 minutt i kjøretid til Tverrveien (utenom rushtid).

MVH

Jakob

Dok 34 Jakob Wang

Fra: Jakob Wang[Jakob_Jilani@hotmail.com]

Sendt: 27.09.2017 15:03:05

Til: BB_post

Tittel: innspill til buskerudbyen

Hei,se vedlegg for innspill.

Med vennlig hilsen

Jakob Jilani Habib Wang

94251101

Innspill til buskerudbyen ang pakke.

Mitt navn er Jakob Jilani Habib Wang og er 23 bor på Fjell og pendler ofte mellom Fjell og Sørmarka fv155 i Ski kommune ca 3.30 reise tid tur retur.

1. Hvor går det ikke buss før kl 05.00 og 23.35 i drammen. Alle de som jobber på fylkeskommunen og sykehuset tar vel bil pga at det ikke går buss når de skal på jobb mange jobber skift hvorfor går ikke bussene 24/7 i buskerudbyen fordi dette er ikke bare et problem i drammen at folk jobber skift.
2. Jeg ser fra årsrapport at det er ca 3,5 mil reisende som går av i Drammen og hvorfor går det da gikk flere busser forbi Strømsø torg videre ut til der folk bor uansett om det er fjell eller konnerud eller åssiden eller Mjøndalen
3. Hva med skole busser ved de store vgs i drammensregion. Egne skolebusser som tar av seg det hadde hjulpet masse på bussen og den hadde gått når den skulle.

4. Hva gjøres man med køen i drammens region bangeløkka, lierstranda, rosen. Sett opp express busser/tog som går fra nedre eiker og inn mot Oslo fordi det blir kø ved når man kommer i rosen pga alle lys kryssene man har.
5. Bompengene skal man IKKE ha i Drammen. Sett opp flere busser senk prisene og oftere avganger fra årsrapporten 2016 53 sier at hvis bussen går oftere så velger man det.
6. Hvorfor er så dårlig buss tilbud ved barnehagene i distriktet.
7. Få opp buss trafikken ved kjøpesentre for eksempel gulskogen få vekk bilene må sette opp bilfri veier.
8. senk prisene på månedkort og vi som reiser med NSB sparer 200 kroner så hvorfor betale mer hvis vi ikke reiser med nsb.
9. få opp flere skilter som gjør at bussen kommer frem og bilen må snu.
10. vekk veien mellom power og 282 det er stort problem.
11. Konnerud folka kan kjøre over og skoger inn på e18 via der utenom å ramme skoger
12. sett opp flere busser mot røyken og lier.
13. gjør om sentrum til at buss og taxi kan kjøre der ikke øvrig trafikk.
14. Man må vanskeligere med bilen.
15. Bedre samarbeid mellom fylkene når det kommer til soner osv.
16. **hvorfor lager man 282 utvidelse køen forsvinner ikke lyskryssene forsvinner køen forsetter og vi kommer til få MEGET DÅRLIG LUFT I DRAMMEN, tenk på de har asma osv.**
17. 282 for eksempel over 27000 kjør busser isteden.
18. 15 minutter reise 15 kroner for enkelt billett. Det var for 10 år siden.
19. få vekk at man må lese av på bussen få maksimalt inne på bussen så slipper man å gå på foran.
20. få brøyta bedre slik at man kan sykle på vinteren på som på sommeren.
21. Når vi bygger traser i Buskerud så må vi tenkte på at bussen skal frem.
22. flere rushtid busser.

Konklusjonen min er følgende:

Flere busser billigere billetter og bedre overganger mellom buss og se forskjell på rute og skolekjøring.

Dok 35 Oddvar Larsen

Oddvar Larsen
Mælen 176
3039 Drammen

Buskerudbyen
Torggata 2
3044 Drammen

Mælen, 28.09.2017

Innspill til Buskerudbypakke 2

Det vises til invitasjon til innbyggerne gjennom Buskerudbypakke 2 om å engasjere seg og å komme med innspill til planen. Det er i den sammenheng jeg ønsker å komme med noen merknader:

Jeg er gjort kjent med at Skogkantalternativet på nytt er foreslått for å løse trafikutfordringen mellom Konnerud og E18, dette som et privat innspill i planprosessen. Som grunneier i området og berørt part, vil jeg uttrykke min klare motstand mot dette forslaget.

Mine begrunnelser for dette er:

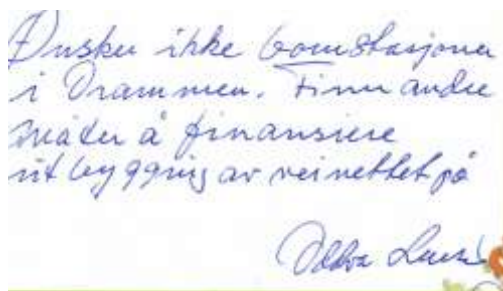
- jeg finner det urimelig at de områdene som blir berørt ved et eventuelt Skogkantalternativ skal bære belastningen for at det ikke var tatt tilstrekkelig høyde for trafikkøkningen fra Konnerud den gang boligområder her ble tatt inni kommuneplanen og senere regulert. Tiltak og tilrettelegging for framtidig biltrafikk må finne sin løsning via Gullskogen, slik det er vedtatt i kommunedelplan av 2002 for Tilfartsveg vest og Tilfartsveg Konnerud.
- Området som vil bli berørt av Skogkantalternativet er ett av få relativt urørte, bynære områder i Drammen. Området har stor betydning for viltet og biologisk mangfold.
- Området som blir berørt er et yndet område for friluftsliv for byens befolkning. Dette er en uvurderlig verdi med tanke på folkehelse.

På bakgrunn av ovennevnte ber jeg innstendig om at Skogkantalternativet ikke blir tatt inn i videre planforslag.

Med vennlig hilsen

Oddvar Larsen

Kopi:
Drammen kommune



Dusker ikke boligstasjon i Drammen. Finns andre måter å finansiere sitt lag 99ms av veinettet på

Oddvar Larsen

Dok 36 Stoppen Sportklubb

Fra: Christin Ruth <christin.ruth@stoppensk.no>

Sendt: to 28.09.2017 08:25

Til: BB_post

Emne: Gangvei Lier

Hei,

Stoppen sk har mye aktivitet for barn og unge på Lier Stadion. Vi støtter derfor alle innspill om bygging av gangvei fra Gluggen til Sandaker.

Strekningen av Nøsteveien mellom Gluggen og Sandaker er en svært trafikkert strekning som brukes av både barn, ungdom, voksne og eldre fotgjengere og syklister til ulike skole- og fritidsaktiviteter. Dette er en strekning som er godt innenfor skolekretsene rundt 1,5-3 kilometer. Det bor barn som tilhører både Hegg og Høvik som bruker denne daglig til skolevei og kveldsaktiviteter. I tillegg til et høyt antall pensjonister, mosjonister, turgåere med og uten barnevogn og syklister i alle aldre.

Veldig mye av trafikken knytter seg til skole og idrettsanleggene på Stoppen og friluftsområdene i tilknytningen til Nøsteveien. Samt som attraktiv sykkelvei mot Drammen over Stoppen. Folk fra Frognerlia sykler ikke ned til jernbanesporet for å komme til Stoppen og Høvik og eventuelt videre til Drammen.

Vi har forstått at Vegvesenet har tatt utgangspunkt i skolekretsene når de har prioritert gang- og sykkelveier. På denne strekningen så benytter barn og ungdom fra flere skolekretser veien til å komme seg på en mengde ulike fritidsaktiviteter som foregår på Stoppen. I tillegg til barn og ungdom som er tilhørende på barne-, ungdom og videregående skoler på Stoppen.

Dette er en rett strekning hvor det kjøres svært fort til tross for at det er 60 kilometer fartsgrense og som mangler plass til syklister og fotgjengere slik situasjonen er i dag. Strekningen er i dag svært trafikkfarlig. Vi mener derfor at gang- og sykkelvei på denne strekningen må prioriteres høyt for å i fremtiden ivareta sikkerheten til alle myke trafikanter som til alle døgnet tider bruker strekningen. Det er på høy tid at denne strekningen sikres da den brukes svært aktivt hele året og hele døgnet. I den mørke årstiden er det livsfarlig å gå eller sykle langs veien.

Vi ber med dette innstendig om at denne strekningen nå prioriteres inn i Buskerudbypakke 2 for LIER da den er en viktig og aktivt brukt strekning og fylkesvei i LIER.

Med vennlig hilsen

Stoppen Sportsklubb

Christin Ruth – Daglig leder

Tlf: 997 44 362

glede – mestring - utvikling



e-post: christin.ruth@stoppensk.no

Adresse: Postboks 29, 3401 Lier

Url: www.stoppensk.no

Dok 37 Gulskogen Vel

Fra: Irene Kildebo <Kildebo@advokatkildebo.no>

Sendt: to 28.09.2017 21:27

Til: BB_post

Emne: Innspill til Buskerudbypakke 2 fra Gulskogen vel

Hei

Gulskogen vel oversender med dette innspill til Buskerudbypakke 2.

A Løsningsforslag

Gulskogen vel støtter den løsningen som er presentert i innbyggerinitiativet, men med noen korrigeringer.

Gulskogen vel støtter innbyggerinitiativets hovedhensikt, nemlig å legge gjennomgangstrafikk utenom Drammen sentrum ved ny lang tunnel i Bragernesåsen og nytt felt på E 134. Gulskogen vel mener i tillegg det må gjøres noe med Bangeløkka-krysset, slik at dette får tilstrekkelig kapasitet.

Vi støtter etablering av Skogkantveien med en påkobling for trafikken fra Fjell, pendlerstasjon på Eek, etablering av Tilfartsvei del I (nedre del), og beholde Rosenkrantzgata slik den er. Dette bør åpne for kollektivtraseer i Austadveien, Konnerudgata og Professor Smiths alle. For Rosenkrantzgata kan det opprettes kollektivtrase, når ny tunnel i Bragernesåsen er på plass.

Vi støtter også at Tilfartsvei Vest del II går ut av forslaget, siden den utelukkende bringer en mengde ny trafikk inn i sentrum.

Gulskogen vel ønsker likevel at Konnerudnedføringen (Tilfartsvei del III) skal kobles til E 134. En slik løsning vil sikre at gjennomgangstrafikken legges utenom bysentrum, ved at trafikken fra Konnerud går på E 134 direkte videre til Oslo eller Eikerbygdene. De som skal til sentrum, må benytte kollektivt, Skogkantveien eller eksisterende Konnerudnedføring.

Gulskogen vel ønsker at nedre del av Tilfartsveien ved Sundland, Tilfartsvei Vest del I, **må betjene mer trafikk enn trafikken fra Sundland alene**. Dette må bli den nye tilfartsveien til Øvre Sund bru for trafikken fra Fjell, Danvik og Konnerud. Trafikken fra Fjell/Danvik og Konnerud må derfor kobles på undergangen, slik at Konnerudgata og Professor Smiths allé får nødvendig avlastning. Da kan Konnerudgata og Professor Smiths allé stenges for ordinær biltrafikk og bli egne kollektivtraséer. Slik påkobling bør benytte lokket fra ny Inter City trasé, idet det allerede skal rives hus i denne traseen. Gulskogen Vel legger vekt på at alle nye veier tilrettelegges for lave hastigheter og tilpasses lave trafikkmengder og ikke som fremtidige høyhastighets motorveier inn mot sentrum. Dette vil redusere kostnader, gi mer fleksibilitet ved valg av traser og støtte opp under Buskerudbyens satsing om mindre trafikk i sentrum.

B Trafikktelling

Innbyggerne i Drammen kjenner seg ikke igjen i de trafikktall som presenteres av SVV. Vi merker oss at det lages mye politisk matematikk, ved å legge til grunn andre områder enn Drammen kommune for å beregne gjennomgangstrafikken. Det sentrale for innbyggerne i Drammen, er først og fremst å

se på gjennomgangstrafikken i Drammen kommune. Mulig vi er bedre tjent med å stå alene i en bypakke, dersom en beregning viser at Staten da skal dekke betydelig mer av pakka.

Vi noterer oss at de andre kommunene uansett ikke er særlig engasjert i saken. Det er Drammen som er det store veikrysset. Ved etablering av E 134 ned til og med Kongsberg, ser vi nå at E 134 legges utenfor bysentrum eller i tunnel. Slik må det også bli for gjennomgangstrafikk i Drammen.

Gulskogen vel mener alt ville vært vesentlig enklere, dersom trafikkmålinger var gjennomført før forslagene skulle leveres inn. Forslagene må nå baseres på den situasjonen innbyggerne opplever.

Gulskogen vel legger til grunn følgende opplevde problemstillinger:

- a. Den trafikken som kommer fra Konnerud i rushtiden fra 06.00 til 09.00 og tilbake 15.00 til 17.00 skal hovedsakelig gjennom Drammen sentrum mot Oslo eller Eiker
- b. Den trafikken som kommer fra Bangeløkka på Bj Bjørnsonsgate i rushtiden fra 06.00 til 09.00 og fra 15.00 til 17.00 skal også i stor grad gjennom Drammen sentrum, mot Eikerbygdene og tilbake
- c. Den trafikken som kommer fra Eiker til Rosenkrantzgata i rushtiden fra 06.00 til 09.00 skal igjennom sentrum og mot Lier/Oslo, og tilbake kl 15.00 til 17.00.
- d. Det er betydelig trafikklekkasje fra Fylkesveiene inn på kommunale veier på Strømsø. Dette gir feil målinger og rammer i særlig grad Danvik og Gulskogen. Nummerskiltregistrering for Gulskogen viser at 60 % av trafikken som svinger inn i Professor Smiths alle fra Konnerudgata skal igjennom Gulskogen. Disse bilene skulle ha kjørt i Bj. Bjørnsonsgate og Kreftingsgate.
- e. Det er også betydelig trafikk som går på Øvre/Nedre Eiker vei. Her bør det også telles, slik at man an danne seg et helhetlig bilde.

Vi må koste på oss gode trafikkmålinger (med nummerskiltregistrering), slik at vi har best mulig grunnlag for å planlegge nye veier.

Vi må ha gode og robuste modeller for beregning av trafikken. Dette er helt sentralt for finansiering av prosjektet. Mulige feil i simuleringen kan være en katastrofe både for finansieringen og trafikksituasjonen. **Modellene bør være gjenstand for en tredjepartskontroll.**

Statens Vegvesen har på oppdrag av Buskerudbyen utredet ved en RTM modell basert på 2014 tall, hvordan trafikken vil fordele seg med en ferdigstillet Buskerudbypakke med Tilfarstveg Vest Del 1 og 2, Konnerud-E134, nedstenging av Rosenkrantzgata og bommer rundt Drammen. Denne modellen viser at alle tiltak i Buskerudbypakken vil medføre en 0-vekst i personbiltrafikken inn mot sentrum. Dette mener vi i Gulskogen Vel er en villedende modell som ikke tar med nye store utbyggingsområder på Konnerud, generell vekst av trafikk og vekst i form av nye boliger i Drammen sentrum. I sentrum er det mange nye store boligprosjekter, både på Sundland, Gulskogen Nord, Sentrum, store blokker på Strømsø for å nevne noen. Gulskogen Vel mener at det bør utarbeides helhetlige modeller som beregnes på bakgrunn av reell forventet vekst i og rundt Drammen, samt ekstra ny trafikk i forbindelse med ny fire felt på E 134 og ny R 23.

C Særlig om Tilfartsvei Vest del II (TV2)

Gulskogen vel mener at en kobling mellom E 134 og Gulskogen, Tilfartsvei Vest del II (TV2), gir en masse ny trafikk fra E 134 til sentrum. Det er dimensjonert en 4 felts motorvei med svært høy kapasitet – **20.000 til 40.000 biler ÅDT**- ned til Gulskogen og videre til sentrum. Dette vil åpenbart skape kø og trafikkaos. Veien er tenkt å ta trafikken fra Rosenkrantzgata, slik at vi kan få miljøgate der. Konsekvensen for Strømsø og Gulskogen vil imidlertid bli en katastrofe. Denne veien er aldri utredet slik den nå planlegges. Fylkesmannen har i sin høringsuttalelse også vært skeptisk til om denne veien kan oppfylle visjonen om 0 % vekst i personbiltransport.

Vi kan ikke se hvordan TV2 skal avlaste trafikken i smågatene på Gulskogen og Danvik.

Resultatet av en slik veiløsning vil medføre fraflytting fra bydelen og lave levekårstall. Dette vil igjen gjenspeile skatteinngangen for kommunen i et mer langsiktig perspektiv. I stedet for å skape en by med satsing på trivsel og velferd, vil en slik veiløsning rasere nok en side av Strømsø. Vi så jo alle hvordan det gikk med de boligområdene som lå tett på motorveibrua. Vi forstår at det må gå med hus til nye og godt planlagte veier, men det er mye vanskeligere å oppgi husene våre til fordel for veiløsninger vi ikke forstår.

TV2 vil konkret medføre riving av mellom 10 til 20 hus traseen for tunnellen, i tillegg vil den åpne traseen ødelegge hele bomiljøet på Smithestrom. Den vil medføre enda høyere grad av luftforurensning, støy og støv. Gulskogen ligger allerede i rød sone for luftforurensning. I tillegg ønskes utredet konsekvensen for luft og støy ved å etablere en stor trafikkmaskin på toppen av tunnelen rett over Bjørkelia.

Vi kan heller ikke se at det finnes veisystemer på Strømsø/ Øvre Sund som kan ta unna trafikken fra TV2, noe som vil medføre økt kø, støy og eksos ved Øvre Sund bru.

Vi har ingen tiltro til BBP2 sine konklusjoner om 0 % økning i personbiltransport med denne løsningen, og mener de modeller som er benyttet gir feil resultater.

I henhold til bestemmelsene i plan og bygningsloven skal oversiktsplanlegging av veisystemer gjennomføres i tråd med plan- og bygningslovens bestemmelser. Vi kan ikke se at det er foretatt en skikkelig oversiktsplanlegging av tiltakene i Buskerudbypakke 2. Det vises til Statens vegvesen sin håndbok for Veg- og transportplanlegging etter plan- og bygningsloven, V 710; oversiktsplanlegging.

Mulig dette kan forklare hvorfor TV2 ikke er tatt ut av forslaget. En korrekt oversiktsplanlegging, ville etter Gulskogen vel sitt syn vise at TV2 er en svært kostbar og dårlig løsning for trafikkavvikling i Drammen.

En oversiktsplanlegging skal inneholde:

- Prosjektets berettigelse i det samlede veg- og transportsystem i området må være vurdert. Eventuelle nasjonale transportøkonomiske og miljømessige hensyn og statlige budsjettmessige virkninger bør inngå i vurderingene.
- Prosjektets virkninger for miljø, naturressurser, framkommelighet, trafikk-sikkerhet, områdemessige virkninger og gjennomførbarhet må være vurdert.

- Barn og unges interesser må være vurdert, jf “Rikspolitiske retningslinjer for a ivareta barns og unges interesser i planleggingen” gitt ved Kgl res 1. september 1989.
- Mulighetene for samling og minimalisering av naturinngrep skal være vurdert, jf St meld nr 31 (1992-93).
- Det bør utarbeides reelt sett forskjellige alternativer, med ulik vektlegging av de hovedhensyn som skal veies mot hverandre som eksempelvis transportøkonomi, trafiksikkerhet, støyforhold, luftkvalitet, bomiljø, naturmiljø mm. Rimeligste realistiske alternativ må være vurdert.
- Eksisterende situasjon bør være lagt til grunn som referansealternativ. Dette referansealternativet kan utvides til å omfatte noe mer enn eksisterende situasjon dersom det foreligger vedtatte planer for tiltak som med stor sikkerhet vil bli gjennomført.
- Kostnadene for alle alternativene må være vurdert. Kostnadsoverslaget skal ha en nøyaktighetsgrad på + 25 %.
- Konsekvensene innen de ulike alternativene må være sammenstilt på en oversiktlig måte. De ulike alternativene må være vurdert opp mot hverandre, og det må gis en begrunnet anbefaling om valg av alternativ.

Dersom det skal utarbeides reguleringsplan uten forankring i oversiktsplan, skal det gjennomføres oversiktsplanvurderinger som ledd i reguleringsplanleggingen

(se T-1057 pkt 5.1(25)).

Gulskogen vel savner en slik tilnærming i planprosessen for TV2 og ber om at det legges opp til slik oversiktsplanlegging i den neste fasen.

TV2 er ikke den samme veien som planmyndighetene la opp til i kommunearbeidet i 2002. Dette er et foreldet arbeid og mer enn 15 år gammelt. Stenging av ett felt i Rosenkrantzgata var heller ikke en del av premissene den gangen.

Det er angitt en **stigning på 7%** i tunnelen mellom tilfartsveg Vest del 1 og E134. **Dette er for bratt etter gjeldende sikkerhetsnormer** fra Statens Vegvesen.

Statens Vegvesen har alternative planer om løsninger om en tunnel som gir en stigning på 5%. Dersom dette blir aktuelt krever Gulskogen Vel at det legges frem de nye planene da vi mener disse vil bli signifikant endret sammenliknet med gjeldende planer. Dersom man ikke vil gå tilbake på vedtak om utredninger og velger å gå videre med gamle utredninger krever vi at det utredes Tilfartsveg Vest del 2 kun med 1 løp og 2 kjørefelt. Det må legges sterke begrensninger på trafikken slik at man kan holde trafikkallet ned, for eksempel ved å holde 30 sone eller liknende tiltak.

D Finansiering

Den tidligere Buskerudbypakka forutsatte en finansiering via bompenger på 12 milliarder kroner. Dette skal innkreves i en tidsperiode på 15 år, noe som vil innebære at det skal innkreves bompenger

på nær 1 milliard i året. Til sammenligning er Drammen kommunes skatteinntekter ca 1,5 milliarder. Gulskogen vel mener at det ikke er realistisk at befolkningen i Drammen og omegn vil klare en slik tilleggsskatt.

Gulskogen vel stiller seg også meget tvilende til om det er mulig å ta inn så store inntekter gjennom de bommene som er tenkt etablert, og noterer seg at det nå snakkes om dobbel bomring.

Dersom vi skal lage en bypakke for den såkalte Buserudbyen, må alle kommunene med. Også Lier kommune. Det må etableres bommer mot Asker, hvis ikke vil alle i Lier foretrekke å reise til Asker for å jobbe/handle. Dette er allerede et område hvor Drammen møter hard konkurranse. Egentlig er det nokså utrolig at næringslivet i Drammen ikke mener noe om dette.

Vi mener Staten alene må finansiere lang tunnel i Bragernesåsen og nytt løp på E 134, og det må lages en ny løsning for å møte all ny trafikk fra ny E 134 og R 23. Dette må inn i Nasjonal Transportplan, og vil kunne redusere vårt eget investeringsbehov i Buskerudbypakka i stor grad.

Det er dessuten ikke akseptabelt at det skal benyttes 15 milliarder kroner uten at det skal foretas en ny nytte- kost analyse for hvert delprosjekt, slik det foreløpig er besluttet for TV2.

Fra planprogrammet pkt 6.1 har vi hentet ut følgende tekst:

*«Alle arealplaner med vesentlig virkning for miljø og samfunn utredes i samsvar med Forskrift om konsekvensutredning (KU) og i tråd med metoden beskrevet i Håndbok V712 Konsekvensanalyser. KU skal sikre at de virkninger planen får for samfunn og miljø blir vurdert når tiltaket planlegges og når tiltaket gjennomføres/bygges. **Vedtatt kommunedelplan fra 2002 legges til grunn for utarbeidelsen av reguleringsplanen. Dette medfører at det kun foreligger et alternativ som skal utredes. I henhold til Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser gjennomføres nytte- kostanalyser som en del av konsekvensutredninger. Dette utføres for å vurdere ulike alternative løsninger mot hverandre. Siden det i dette prosjektet kun foreligger ett alternativ anser tiltakshaver at det ikke er nødvendig å gjennomføre nytte- kost analyse. Det vil derfor ikke bli utført nytte-kostnadsanalyse for dette prosjektet, men kun jobbet med de utredningstemaer som dette planprogrammet krever.»***

Om denne fremgangsmåten opprettholdes for delprosjektene er det særdeles skummelt, og vi vil ikke se hvordan de ulike veiene skal fungere i forhold til øvrig transportsystemer i Drammen og omegn.

Det er behov for en skikkelig oversiktsplanlegging, som tar for seg sammenhengen mellom tiltakene i de ulike pakkene.

Det må også sikres et godt bidrag for de som skal bygge nye boliger i Drammen. Det er ikke rettfærdig at småbarnsforeldre skal betale regningen til utbyggerne i Drammen.

Vi ser med skrekk og gru på hvordan ROM Eiendom kom seg unna uten et eneste bidrag til Tilfarstvei Vest del I.

E Kollektivtransport

Gulskogen vel mener lokale myndigheter må utfordre NSB slik at de får opp øynene for vår region. Buskerudbyen er en region med høy befolkningstetthet, og i alle fall sett i sammenheng med forventet vekst. Vi bør sørge for at de lokale stasjonene i vårt område beholdes, og at det etableres nye, f.eks på Eek og ved nytt sykehus. Det vises til løsningen for Asker og Bærum, hvor NSB har satset stort på lokale stasjoner. Vi minner om at Drammensbanen ble etablert som en av Norges første jernbaner i 1869. Tiden er inne for ytterligere satsing i vår region.

Med vennlig hilsen
Gulskogen vel
Styreleder
Irene Kildebo
Mob: +47 906 26 606

Dok 38 Dag Andersen

Fra: Dag Andersen dag.andersen@sra.no
Sendt: to 28.09.2017 22:37
Til: BB_post
Emne: VS: Innspill BBP2

TILTAK I BUSKERUDBYPAKKE 2 - VIKTIG FOR NÆRINGSLIVET I NEDRE EIKER. Poilisk nestleder for Buskerudbysamarbeidet, ordføreren i Lier, har etterlyst innspill fra næringslivet til Buskerudbypakke 2. SRA Eiendom AS er en eiendomsutvikler med mange prosjekter i Mjøndalen, - deriblant eier av to sentrale eiendommer nær en del av kollektivknutepunktet/Mjøndalen stasjon. For en av disse eiendommene, Strandveien Vest (på nordsiden av stasjonen) er reguleringsplan nylig vedtatt.

Eksisterende Buskerudbypakke 2 inneholder bla. følgende to viktige tiltak :

1. Ny Mjøndalsbru for bil, buss, sykkel og gange.



2. Undergang på stasjonen med utvidet standard for gang/sykkel som en del av ny Mjøndalen stasjon.



Vi ønsker at disse to tiltakene inngår i revidert Buskerudbypakke 2. Begge tiltakene er viktige premisser for videreutvikling av de angitte eiendommene som er sentrale for utvikling av hele kollektivknutepunktet i Mjøndalen. Videreutvikling av nevnte eiendommer vil bidra til å nå sentrale mål for Nedre Eiker kommune og Buskerudbyen. Vi ønsker også et snarlig møte med Buskerudbysekretariatet sammen med kommunen og evt. Jernbanedirektoratet /BaneNor for dialog om nevnte tiltak i Buskerudbypakke 2, premisser for videreutvikling av nevnte eiendommer og framdrift reguleringsplan for nye Mjøndalen stasjon.

Vennlig hilsen
Dag Andersen

Dok 39 Olav Gåserød

Fra: Olav Gaserød <OLAV.GASEROD@fmc.com>
Sendt: fr 29.09.2017 09:14
Til: BB_post
Emne: Innspill til Buskerudpakke 2

Hei, Takk for fint møte I Mjøndalen I går. Her kommer et forslag jeg ikke rakk å komme med i går:

Samorde et innkjøp av større parti elsykler for privatpersoner. Dette kan føre til en langt lavere innkjøpspris, og kanskje kan det med midler fra Buskerudbyen også støttes med en andel? Det vil garantert gi mer sykling.

Mvh
Olav Gåserød

Dok 40 Dag Rosbach

Fra: Dag Rosbach <drosbach@yahoo.no>
Sendt: fr 29.09.2017 09:15
Til: BB_post
Emne: Innspill Buskerudbyen

Buss: Dere ønsker at flere skal ta bussen og oppfordrer til at man skal bytte ut bil med buss en dag i uka. Da skjønner jeg ikke at det skal være så vanskelig å være passasjer den ene dagen i uka. Ved at dere gjør det ekstra dyrt å kjøpe en billett på bussen vil jo skremme en uerfaren bruker fra å prøve det igjen. Å kjøpe billett på app er ikke aktuelt for alle, og når man leser i

avisa at hvis du kjøper billett på app og så ikke får blitt med bussen (fordi den er full og ikke har plass til flere barnevogner), så får du ikke igjen pengene, så frister det ikke å prøve. Hvorfor skal noen ha rabatter mens andre ikke får? Hvis jeg vil kjøpe en periodebillett så er det vel fordi jeg vil ha det enkelt, ikke nødvendigvis fordi det skal være dyrere å kjøre uten? Hvis jeg skal kjøre buss en dag i uken, hvilken rabattordning kan jeg da benytte meg av for å slippe den dyre billetten, når jeg ikke har app? Hvor er det gode, gamle klippekortet? Hvordan skal dere friste nye brukere til å bruke buss, en dag i uka?

Buss: Jeg skjønner at det er mange pendlere som benytter bussen fast, men ikke gjør det like uvennlig for tilfeldige passasjerer som NSB gjør. Der føler man at det er to klasser, en for pendlere og en for de andre som trenger seg på...

Buss: Hva med folk som sier: "Jeg trenger ikke bil, jeg kan kjøre kollektivt." Og så jobber du i helsevesenet og slutter jobb tidlig søndag morgen, eller går på vakt søndag morgen. Hvilken bussrute kan jeg da benytte når jeg bor på Åskollen og jobber på Åssiden?

Holmenbrua: Dette er fast omkjøringsvei for E18. Dersom vi vedtar å legge ned brua i stedet for å bygge ny, vil det bli krise når E18 er stengt. Jeg mener derfor at det er urimelig at jeg som personbilbruker skal betale for sikkerhet for E18 samt for tungtransport til/fra Holmen. (Det med at det er fast omkjøringsvei så vi når den gamle hovedveien gjennom Kobbervikdalen ble nedgradert og gravd opp, da ble det sagt at den ikke skulle være fast omkjøringsvei. Men vi har ved flere anledninger sett at trafikken blir ført ned på den veien, så ofte faktisk at den er fast skiltet med slike skilt).

Elbil: Slik jeg har forstått det så er biltettheten et stort problem, og at man derfor må forsøke å få mere av biltrafikken over på kollektivt. Hvorfor skal man da oppfordres til å kjøpe en ekstra bil, elbil? Elbiler oppfordres til å kjøre til sentrum gjennom gratis bom, gratis parkering og gratis strøm? Det blir ikke mindre trafikk av det.

Familier og total belastning med bomring: Hvis man, som jeg, har flere biler, for forskjellige behov, hvordan ser dere for dere at dette skal kontrolleres slik at man ikke må betale mer enn det dere angir som maksimal belastning i måneden? Vil dere se på maksimal belastning pr bileier, eller en løsning der man kan ta med en personlig bombrikke fra bil til bil? Ved det siste alternativet vil man sikre at det ikke blir misbruk, da man veldig sjeldent kjører mer enn en bil om gangen.

Bomveier i Drammen som man allerede betaler for: Vil man ved en ny bomring også inkludere bommen til Landfalltjern etc? I dag betaler jeg for bomkort der, må jeg i fremtiden betale for to bomringer?

Dag Rosbach, Elgveien 30, 3039 Drammen

Dok 41 Hans Kristian Rosbach

Fra: Hans Kristian Rosbach <hk@circlestorm.org>

Sendt: fr 29.09.2017 11:17

Til: BB_post

Emne: Innspill til buskerudbyen prosjektet

Buss: Bussbruk bør bli så billig at det er ett alternativ å bruke bussen selv om man må ha bil også.

Slik det er i dag, så er bussen så dyr at hvis man allikevel må ha bil, så er det ikke noe poeng å kjøre kollektivt. Kollektivt tar uansett lenger tid og er ofte mer styr for den enkelte, derfor er det viktig at kollektivt har en gulrot som er betydelig. Hadde man betalt 10kr for en busstur, så er det sannsynlig at mange flere hadde vurdert buss som en ulempe som er verdt bryet.

Buss: Buss bør ikke subsidieres av bomring, buss bør subsidieres over skatteseddelen. Der fordeles den over flere, samtidig som folk da betaler etter evne og ikke etter hvor de tilfeldigvis har bosatt seg i forhold til hvor arbeidsplass og butikker er. Subsidiert buss er noe som vil komme veldig mange til gode, både de som benytter bussen og de som må benytte bil. At kun de som er nødt til å bruke bil, skal subsidiere bussen er direkte urettferdig fordi det treffer så skjevt.

Buss: Hvis bussen skal være ett pålitelig alternativ til personbil, så må bussen ha ett incentiv til å kjøre.

Slik det er i dag, så kan bussen la være å komme bare fordi føret er litt dårlig, uten at de som står ute på holdeplassene får noe som helst kompensasjon for dette. At bussen ikke er skodd for forholdene er ingen unnskyldning når forholdene har blitt varslet mer enn ett døgn i forveien, det burde være nok til å gi busselskapet bøter.

Min kone har ved flere tilfeller måttet vente lenge på buss som ikke kommer, opptil 3.5 time, uten noe informasjon. Det gjør jo ikke at man får tillit til bussen. Spesielt ikke hvis man har barn man må hente i barnehage/skole, noe som ofte krever at man MÅ rekke første buss etter jobb. Man burde kunne få taxi betalt av busselskapet dersom bussen er feks 20min forsinket. Og man burde i alle fall kunne få billett refundert. Slik det er i dag er en skam for byen!

Buss: Busslommene burde komme tilbake i flere områder. Feks ved krysset nedenfor sykehuset har jeg blitt stående 5min ute i krysset fordi en buss står stille på holdeplassen ved bensinstasjonen. Bak meg sto det 3 andre busser, som da heller ikke kom fram fordi all trafikk ble stoppet av bussen på holdeplassen.

Antagelig ble disse bussene forsinket på rutene sine pga dette, og da har det faktisk en direkte negativ virkning på kollektivtrafikken, og ikke den positive som man påstår det skal ha. Det burde ikke være behov for å fjerne busslommene, da bilene har vikeplikt for buss som kommer ut fra en busslomme uansett. Og det å la trafikken flyte mens sjåføren er ute og hjelper folk med barnevogn eller eldre som ikke er så stødige, og deretter må ta seg av passasjerene som skal betale for å komme på bussen, vil bare være positivt. Når trafikken står stille, så forurenser den bare mer. Hver gang ett kjøretøy må starte opp fra stillestående, koster det veldig mye i drivstoff, og dette blir direkte til forurensning.

Samtidig vil det være litt forurensning mens trafikken står stille. Så det å la trafikken flyte jevnt er veldig viktig for miljøet. Bare spør en lastebilfører hvor mye det koster å stoppe og starte igjen.

Veitrasé valg: Få trafikken vekk fra sentrum, men la den heller flyte godt ett stykke utenom byen.

Hvis man ser på Oslo så har de gjort store feil på dette området, all trafikk på E18 og E6 må gå igjennom Oslo sentrum, det er jo idioti å trekke gjennomgangstrafikk inn i ett allerede trafikkert og forurenset byområde. At de da også krever at gjennomgangstrafikk på europaveiene må betale i bomringene er jo uhørt og burde vært forbudt (bompenger til å betale for ny vei; ja, men bomring i bysentrum; nei).

Men jeg lurer jo på hvorfor Oslo kan ha bomring på europaveiene hvis ikke vi i Drammen kan ta betalt for å benytte motorveibrua også? Om ikke annet, så kanskje det ville sende ett signal til stortinget, samtidig som det vil gi gode inntekter for Drammen?

Bompenger: Bompengene bør kun brukes til konkrete vei/sykkel-prosjekter, på den måten kan bilistene føle at de får noe tilbake for pengene, samtidig som det ikke er løpende utgifter som legges på bompengene. Hvis man får løpende utgifter på bompengene, så vil det være svært vanskelig å fjerne bomringen igjen i fremtiden.

Bompenger: Dere skisserer en maks grense på hvor mye det vil koste pr person, men dere glemmer at mange personer/familier har flere biler. Ikke fordi de kjører alle bilene samtidig, men fordi de ulike bilene har ulike styrker og svakheter. Har man tidvis behov for å trekke tung tilhenger og kanskje ha last i bilen (i jobbsammenheng eller privat), så har man kanskje én bil til det, mens man har en annen og mer komfortabel (og kanskje mer miljøvennlig) bil til familiebruk, med nok seter og bagasjeplass, så den kan brukes på turer og når man skal kjøre ungene og kameratene deres til trening, kamper, kino, bursdager osv. Her vil man jo raskt komme opp mot maksgrensa på begge bilene, mens man kanskje i tillegg har en liten "konebil" som brukes til daglig internt i byen og som er den mest miljøvennlige av alle bilene. På den måten kan en familie fort måtte betale bortimot 3x maksgrensa i bomavgifter, selv om man bare har 2 sjåførere. Husk at kollektivt i vårt område er heller dårlig utbygget, så veldig mange er faktisk avhengig av bil i det daglige. Det er ikke alle som bor i Drammen sentrum og jobber sånn at man kan ta kollektivt til/fra.

Forurensning: Kun veier med en viss fartsgrense (60+ feks) eller helt særskilte behov (korte strekninger der kombinasjon av bakke+sving gjør det farlig for buss å kjøre på glatt vei feks) burde bli saltet.

Saltede sentrumsveier bidrar til å øke forurensning fordi det sliter mer på gummien i dekkene, samtidig som asfalten blir slitt. Hvis veiene istedet hadde ett tynt dekke med hardpakket snø/is, så er det snø/isen som blir slitt, som kun vil gi "svevestøv" i form av damp. For 20 år siden klarte vi å kjøre på snø/isdekte veier, siden den gang har både bilene og dekkene blitt bedre, så hvorfor klarer vi det ikke lenger?

Saltede veier gir også høyere hastighet fordi veiene ser ut til å være bare, men i noen tilfeller er det blitt ett lag is på toppen som ikke synes (såkalt "sort is"), og da har man en falsk sikkerhet, noe som skaper farlige situasjoner. Spesielt siden folk ikke blir vant til å kjøre på glatt vei og dermed ikke vet hvordan bilen reagerer på glatt føre, så dette er en farlig trend.

Mine personlige bekymringer:

Bomring vil bli en ekstrakostnad som kanskje vil tvinge meg ut av arbeidslivet, da jeg pga uførhet kun jobber ca 2 timer om dagen. Da sier det seg selv at transportkostnader (og reisetid) til og fra jobb vil ha en stor innvirkning. Pga sykdom kan jeg ikke benytte buss, så da er jeg avhengig av en personbil (som kjøres lite, ca 10-15min pr dag totalt) til og fra jobb. Kostnaden ved bomring slik den er presentert vil redusere inntekten min så mye at det ikke lenger er verdt å jobbe. (Dette hadde forøvrig ikke vært noe problem hvis ikke uførereformen (som kostet meg 3200kr pr mnd, fordi jeg har så mye gjeld..) og alle de fjernede rettighetene de siste årene hadde redusert hva jeg sitter igjen med over 60k i året).

Politikerne jeg har kontaktet ang dette sier jeg bare kan bruke handicapbevis for å slippe bompenger, men de har åpenbart ikke vært igjennom det enorme byråkratiet det er å være kronisk syk. Jeg kan ikke få handicapbevis fordi jeg kan gå 200m.. Det er ikke alle syke som er handicappede, og det er slett ikke alle syke som blir dekket av velferdsordninger. Derfor føles det urettferdig at vi som ikke kan bruke annet enn personbil, skal bli straffet for dette. Men vi er få, så vi er nok bare tall.

Jeg er spent på hva som kommer ut av dette prosjektet, men jeg har ærlig talt ingen tiltro til at det blir en løsning som ikke vil slå hardt utover økonomien for min familie. Hva jeg skal gjøre da, det vet jeg ikke, men pga behov for hyppige sykehusbehandlinger så kan jeg ikke flytte fra byen heller. Politikerne har skuffet meg gang på gang, og det ser ikke ut til å slutte med det første.

Lykke til i prosjektet.

Mvh.

Hans Kristian Rosbach
Nordbyveien 105
3038 Drammen

Dok 42 Ranveig S. Skogly

Fra: Ranveig S Skogly rskogly@hotmail.com
Til: BB_post
Sendt: fr 29.09.2017 12:38
Emne: Ting som bør vektlegges i Buskerudbypakke 2

Hei,

Jeg var på folkemøtet i Nedre Eiker torsdag og har noen punkter jeg vil at dere skal se på. De kommer litt hulter-til-bulter, men det håper jeg går bra. Jeg bor i Krokstadelva og bruker buss derfra samt Mjøndalen stasjon mht. tog, så min mening er basert på bakgrunn av dette.

- avganger og ankomster med buss og tog må tilpasses slik at når man ankommer f.eks Mjøndalen stasjon, så er det kun få minutter til bussene til f.eks Åsen og Hovjordet går. Gjelder selvfølgelig også andre veien; bussankomster til stasjonen må koordineres med togavgang.
- ankomst med siste tog til f.eks Mjøndalen må koordineres med siste bussavgang til f.eks Hovjordet; jeg tar tidvis sene tog fra Oslo og da blir det taxi hjem om jeg ikke gidder å gå, siden siste buss for lengst er gått.
- lysregulere den gamle Mjøndalsbrua for buss, slik at denne gis prioritet over brua.
- utvikle stasjonsområdene; innendørs oppvarmet venterom og toalett som er åpent hele dagen (fra første buss/togavgang til siste).
- trygg sykkelparkering, i Mjøndalen er stasjonen et populært område for "byens løse fugler" og man tør ikke sette fra seg f.eks. sykkel uten å ta med sete og hjul videre- og da er jo litt av vitsen borte..
- større pendlerparkering i Mjøndalen; hva med å bygge et underjordisk parkeringshus?
- oppstramming av jernbanenettet/Bane Nor; grunnen til at mange heller sitter i kø er fleksibilitet ift.når man kan dra hjemmefra/fra jobb- og at det tidvis er mye signalfeil, stopp og forsinkelser på et jernbanenett som vel allerede nå er stappfullt.
- de gangene jeg har tatt morgentogene til Oslo, så ser jeg jo at majoriteten av de som tar tog, pendler til Bærum/Oslo. Rushtidsavgangene i Mjøndalen er stappfulle og perrongen er svart av folk-går man på Kongsbergtoget i Drammen, må man stå innover. Kan NSB sette inn lengre tog/utvide perrongene? Er det gjort målinger/tellinger av hvor mange som daglig bruker toget fra hvilke stasjoner her i nærheten og hvor langt? Dette kan man vel se

ut i fra salg av periodekort/billetter, og det vil vise hvor/når det er viktig å sette opp ekstra avganger.

- billettpriser på tog/buss-veldig dyrt for familier å dra f.eks. til Oslo. Ellers er enkeltbillettene på både tog og buss dyre, dette må det gjøres noe med for at flere skal velge et miljøvennligere transportalternativ. Kombinasjonsbilletter med buss og tog hadde vært topp, slik som Ruter har det- og evt. et samarbeid med Ruter for de kundene som har behov for transport til/i Asker, Bærum og Oslo.
- ikke legg ned Steinberg stasjon; skal man ha folk til å ta tog/buss, så må disse også stoppe der folk bor.
- er dobbeltspor Gulskogen-Hokksund nødvendig? Bergensbanen skal vel etterhvert legges om Sollihøgda og ellers er det vel foreløpig ett tog i timen til Kongsberg tur/retur og et par tog tur/retur Kr.sand/Stavanger pr. dag. Jeg er veldig kritisk til Bane Nor sitt forslag om søndre korridor, det ødelegger altfor mye verdifull matjord. Kan man ikke heller legge et evt. dobbeltspor i tunnel? Det blir dyrt, men vi er jo verdens rikeste land og har råd til det om vi vil..
- for f.eks. barnefamilier lar det seg ikke alltid gjøre å droppe bilen; det er endel logistikk mht. levering av barn i barnehage etc. Hva med alle firmabiler som kjører rundt, skal det ikke være noen begrensninger på dem? Tror nok endel av de som har tilgang på firmabil, bruker den for det den er verd.
- i Nedre Eiker må det legges bedre til rette for sykkelstier og god fremkomst på begge sider av og over elva.
- vi må innse at folk bor spredt og at for enkelte er det lang vei til kollektivknutepunkt, derfor bruker de heller bil. Ta f.eks. de som bor mellom Mjøndalen og Vestfossen, type Horne-der bor det ikke så mange, det går buss en gang om dagen og mange er pensjonister. Det er mao ikke noe særlig kundegrunnlag for å sette inn ekstra bussruter-og lønnsomhet for busselskapene vet vi jo allerede er viktig. Har de ikke kunder, så legges rutene ned-samme hvor miljøvennlig det er å ta bussen.
- bompenger; hva med å legge på veiavgiften med kr. x pr. bil (både for bedrifter og private) pr. år, så er man sikker på at alle betaler? Er bomavgiften ment å finansiere veiutbygging eller virke avskrekkende på bilbruk?
- belønning av de som bruker kollektivt; f.eks. at kjøper man og bruker periodebillett innen den og den datoen, så får man avslag i pris. Eller om man har et kundekort og registrerer så og så mange reiser pr. måned, så får man noen kroner ekstra å kjøre for neste måned.
- en ball som kan spilles videre til politikere og næringsliv; hvorfor legges alle arbeidsplasser til byene? Hvorfor kan ikke større bedrifter ligge i motsatt ende av dagens pendlerakse, slik at man får trafikk begge veier og ikke bare en vei? Alt MÅ jo ikke ligge i Oslo, Asker/Bærum eller Drammen. En slik endring ville også skapt synergier for mindre næringsliv som allerede ligger utenfor byene, f.eks. mer handel.

Lykke til- og som damen i grønt sa på møtet, bruk god tid og hør på folket ift. hva som besluttes!

Mvh. Ranveig S. Skogly

Dok 43 Thomas Børresen

Fra: Thomas Børresen <tborresen@unionconsult.no>

Til: BB_post

Sendt: fr 29.09.2017 13:41

Emne: Innspill til Buskerudbypakke2

Innspill til Buskerudbypakke 2:

Finansiering:

For det første så mener jeg at en finansieringsløsning må sees på i lys av de endelige grensene på en ny storkommune. Dette for at ingen av bydelene i nye «Drammen» etter 2020 skal føle seg ekskludert.

Et konkret forslag til finansiering er å sette bommer på grensen rundt den nye kommunen, og så legge på en drivstoffavgift på pumpeprisen innenfor denne ringen. På denne måten vil betalingen på veipakken stå i forhold til bruken av veinettet, og miljøvennlige tiltak som el-bil, hybridbil o.l. belønnes i form av at de bruker mindre drivstoff. Denne løsningen medfører etablering av færre bumpunkter, og således en lavere kostnad til etablering, drift og evt. avvikling av bumpunkter.

Veier:

Når det gjelder veier, så har jeg følgende innspill.

- Det må etableres en kontinuerlig ringvei rundt Drammen. For å få til dette må det bli av og påkjøring (retning nord og syd) på E18 ved Brakerøya. På grunn av dårlig plass ville det da også være naturlig å se på muligheten av å etablere ny Brakerøya togstasjon under bakken i forbindelse med nytt sykehus. E18-Brakerøya må knyttes effektivt sammen med Bragernestunellen som må økes til 4 felt og forlenges til Travbanen/Vinnes. Videre fra Travbanen etableres det 4-felt til bro i Mjøndalen. Fra Mjøndalen til Bangeløkka utvides E134 til 4-felt. Hvis E18 mellom Brakerøya og Bangeløkka kan inngå i en ringvei er denne elvekryssingen allerede på plass, hvis ikke må det etableres en ny bro fra Brakerøya til Bangeløkka med 4-felt (eller senketunnel under elven??). Denne Ringveien må ha tilfartsveier til alle bydeler som ligger i nærheten av «ringen». Resultatet vil bli at gjennomgangstrafikk ledes utenfor sentrum, og trafikk som starter eller ender i en bydel og som passerer bygrensen effektivt blir ledet utenom sentrum.
- Konnerud burde beholde eksisterende konnerudbakke, og så burde det etableres «Skogkantvei» fra Konnerud til E18 i Kobbervikdalen, og denne burde også ha en avstikker som går til Fjell. Videre så burde veien fra Konnerud til Mjøndalen over Hagatjern rustes opp betraktelig.

Kollektivt:

- Prisene må holdes lave for å stimulere til økt bruk, det må være en gulerot å reise kollektivt ikke ett valg man tar mellom to onder (dyr buss vs. Dyrt å kjøre bil).
- Når gjennomgangstrafikken og mye av bydels-trafikken er ledet utenom sentrum, kan man vurdere stenging av flere gater for biltrafikk, samt forbeholde felt til kollektivtransport.
- Tørre å invitere privat næringsliv med på å etablere «grønne» løsninger for persontransport.
F.eks. Taubane mellom Konnerud og Spiralen, med tilfarerbuss i nærområdene til holdeplassene. Eller kanskje utvidet denne tanken til å knytte flere bydeler sammen med sentrum, og sentrum sammen med turområdene rundt byen.
- Hyppigere avganger på buss.
- Flere busser i helgene, også nattbusser.

Sykle/gå:

- Redusert pris på buss for personer med sykkel. Kan stimulere folk i høyereliggende områder (Konnerud, Toppenhaug etc.) til å bruke sykkel mer, da det er et alternativ for å komme seg opp bakkene hjem igjen. Og at det er plass til sykler på bussen.
- Etablere gode sykkelveier langs elven, som en hovedfartsåre for syklistene. Dette må kompletteres med gode sykkelveier ut til bydelene.
- Utvide ordningen med el-sykkel bibliotek.

Med vennlig hilsen,
Thomas Børresen

Dok 44 Syklistenes Landsforbund

Fra: Mats Larsen mats@syklistene.no

Til: BB_post

Sendt: fr 29.09.2017 13:45

Emne: Innspill til Buskerudbypakke2

Innspill til Buskerudbypakke 2

Det nasjonale ambisjonsnivået for sykkel ble styrket gjennom stortingsbehandling og -vedtak av Nasjonal transportplan 2018-2029. Målet om åtte prosent sykkelandel nasjonalt er videreført, samtidig er det vedtatt at byene skal ha 20 prosent sykkelandel av alle reiser. Dette hever det nasjonale ambisjonsnivået betraktelig fra tidligere.

I faggrunnlaget for Nasjonal transportplan ble det beregnet at det vil koste 60 milliarder kroner å bygge ut sammenhengende sykkelveinett i de ni største byområdene. For å øke sykkelandelen i tråd med de nasjonale ambisjonene, må det bygges ut et sammenhengende sykkelveinett som så langt det er mulig er fysisk separert er fra andre trafikanter (herunder skilt også fra gående). Alle forvaltningsnivåer må ta sin del av ansvaret for å virkeliggjøre dette.

Buskerudbyen har beregnet at hovednett for sykkel har behov for seks milliarder kroner, men likevel er det bare satt av 1,5 milliarder kroner til sykkeltilrettelegging i Buskerudbypakke 2. I tillegg kommer de kommunale planene, samt oppfølging av relaterte aktiviteter som bedre drift og vedlikehold av eksisterende og nye sykkelløsninger og trygg sykkelparkering i stor skala. Dette er dermed i utakt med de nasjonale ambisjonene.

For å gjøre det mulig å bygge ut et sammenhengende sykkelveinett, og for å gjøre det mer attraktivt å sykle, må biltrafikken i sentrum av de store områdene i Buskerudbyen reduseres betraktelig. Oslo er allerede på vei mot å gjøre sentrum bilfritt. Dette gjør de for å skape en mer levende og renere by, der gående og syklende kan ferdes på en trygg måte, og der forretninger og næringsliv kan blomstre.

Det vil være ulike utfordringer i ulike byer. Det finnes imidlertid en lang rekke virkemidler for å begrense biltrafikken i sentrumsområdene, eksempelvis bruk av enveisregulering, utvikling av sykkelgater, fjerning av parkeringsplasser, parkeringsavgifter med mer.

Buskerudbypakke 2 må heve innsatsen for å leve opp til ambisjonene om 20 prosent sykkelandel i byene, slik det er vedtatt av Stortinget. Vi støtter en hurtig innføring av bompenger for å finansiere løsninger for kollektivt, gange og sykkel i byområdet. Samtidig må flere restriktive tiltak for privatbiltrafikk på plass, mer enn bare bompenger.

Morgan Andersson
Generalsekretær
Syklistenes Landsforening

Med vennlig hilsen
Mats Mikael Larsen
Fagpolitisk rådgiver

Dok 45 Gundersen Geir Holm

Fra: Gundersen Geir Holm <geir.gundersen@vegvesen.no>
Til: BB_post
Sendt: fr 29.09.2017 13:47
Emne: Innspill til Buskerudbypakka

Hei!
Kommer her med et privat innspill kalt «Konnerudpakka».
Hilsen
Geir

Konnerudpakka

Innspill til ny Buskerudbypakke

Jeg har noen tanker om hvordan Buskerudpakka kan løses på en måte som kanskje kan aksepteres av befolkningen. Bommer og rettferdighet er her et stikkord. Planlagt bom til Konnerud har jo ført til store protester. Kanskje mitt forslag er med spiselig? Foreslår at Konnerudnedføringa tas ut av pakka og opprettes som et eget bompeng prosjekt, f.eks. med navn Konnerudpakka.

Tror at en spesifikk «pakke» kun rettet mot forbedringer for Konnerud lettere kan aksepteres finansiert med bompenger av Konnerudfolket.

Selv om Konnerudpakka blir et egen prosjekt må den i bompengesammenheng inngå med de samme betingelser som Buskerudbypakka. Dvs. den må ha de samme priser, rabatter som kun en betaling i timen og et maks tak pr. måned og dette må være inkludert en samlet betaling i alle bommer. Og El-biler må betale (eventuelt redusert pris), de bruker også veien. Her må rettferdighetsprinsippet gjelde; alle må bidra.

Konnerudpakka må utformes slik at folk flest ser en gevinst i «pakka» som f.eks. mindre kø, kollektivfelt, tryggere veger, bedre gang- og sykkelveger, trafikkikkerhetstiltak som midtdeler og planfrie kryssinger for mye trafikanter, bedre buss tilbud, med mer.

Forslag til innhold:

- Ny Konnerudnedføring som starter i rundkjøring på tunneltaket av Strømsåstunnelen.
- Kobles til E134 med ramper i tunnel mot Oslo og i dagen retning Mjøndalen.
- Avsluttes mot Konnerud i ny rundkjøring ved Hagbart Kyllands vei.
- Pga. stigning bygges krabbefelt hele veien oppover.
- Det bygges kollektivfelt nedover fra rundkjøring ved Hagbart Kyllands vei langs eksisterende Konnerudgata til «gamle Fabrikksalget».
- Det bygges midtrekkverk.
- Langs eksisterende Konnerudgata fra «gamle Fabrikksalget» til Setervegen beholdes dages innerkant av GS-vegen. All utvidelse gjøres i fylling nordover (masseoverskuddet kan brukes her).

- Gangsykkelvegen utvides slik at det kan skilles på gående og syklende.
- GS-vegen langs Konnerudgata forlenges fra Seterveien nord til stopplomme før Bekkedalsveien.
- Seterveien nord stenges for trafikk ut og inn i Konnerudgata.
- Ny adkomst gjøres ved å bygge en ny forbindelse mellom Seterveien og Konnerudgata Med kryss ved Trosteveien.
- GS-vegen i Konnerudgata svinges noe vekk fra Konnerudgata og i kulvert under denne nye adkomst.
- GS-vegen har dermed ikke kryss med bilveger fra Seterveien syd til «gamle Fabrikksalget»
- I svingen mellom Konnerudgata 117 til 105 bør GS-vegen utvides og frisikt etableres for syklister i 50 km/t (som er farten man får ved å trille ned Konnerudbakken).
- Busslomma i Konnerudgata ved Seterveien nord må få en planfri kryssing. Kan gjøres ved å bygge en bro (trebru er fint) fra Tiurveien over den krappe svingen nederst i Seterveien og over Konnerudgata. Kan ha en forbindelse ned til busslomma på sydsiden.
- Undergang/eller overgang straks nord for rundkjøring Hagbart Kyllands vei.
- Det bør bygges fortau på vestsiden av Konnerudgata fra Hagbart Kyllands vei til Lønnerudveien (der er det mye gangtrafikk).
- Fortau fra busslomme ved Bekkedalsveien til Prøiserudbakken.

Andre tiltak som bør inngå i pakka kan være:

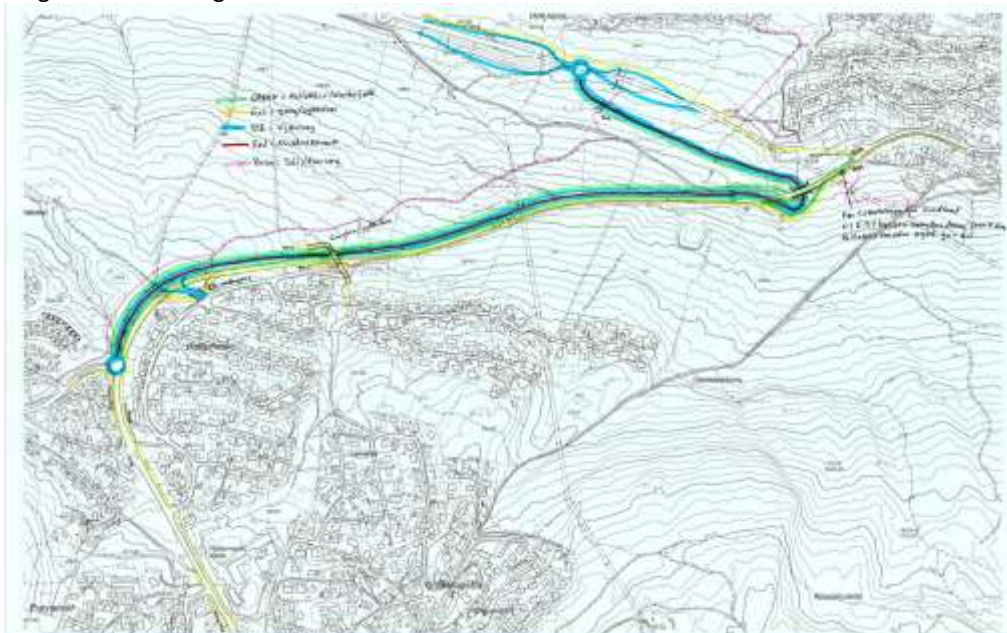
- Mer GS-veger og trafikksikkerhetstiltak på hele Konnerud.
- Spesielt langs fylkesvei 36 Stubberudveien og fv. 33 Jarlsbergveien, disse veiene trenger også utbedringer eller omlegginger.
- Belysning av Gamlebakken.
- En bedre sykkelforbindelse fra Konnerud til Gulsbogen.

Forøvrig mener jeg at den såkalte «Lierdiagonalen» må på banen på et eller annet vis. Men ikke i pakka, denne må være et eget bomprosjekt utenfor «pakka». Men den må planlegges og omtales i «pakka». Den må utredes og det må gjøres trafikkberegninger også på denne.

Og selv om kryss i tunnel er «fy», så burde denne tunnelen ha et kryss ca. midt på i nærheten av Drammen sentrum.

Svelvikveien fra Vestfold grense til Eik er også et prosjekt som kan holdes utenfor pakka.

Rosenkrantzgata må beholdes innenfor dagens eiendomsgrenser. Det er vanvidd å ekspropriere ei husrekke langs det meste av gata.



Dok 46 Aksjonsgruppen bevar Steinberg Stasjon

Fra: steinbergstasjon.no post@steinbergstasjon.no

Til: BB_post

Sendt: fr 29.09.2017 14:19

Emne: Innspill til Buskerudbypakke 2

Hei,

Bane Nor sin utredning av dobbeltspor mellom Gulskogen og Hokksund har hatt 160 km/t som styrende ramme for utbyggingen. Dette har gitt et forslag med høy kostnad, uten at det kan spare særlig mye tid. Særlig kommer dette til syne ved en stor og svært inngripende brokonstruksjon på Nordre trase ved Loesmoen som kun kan spare få sekunder for tog som allerede skal ha høy hastighet gjennom Hokksund stasjon. Brorparten av togtrafikk, godstog og persontog med stans i Hokksund vil ikke kunne spare noe tid selv med en bro dimensjonert for 160 km/t.

Vi foreslår at utredningen justeres til å ha dagens standard for hastighet, 130 km/t, som styrende ramme, i hvertfall for strekningen Mjøndalen - Hokksund.

Traseen vil også med 130 km/t kunne gjøres smalere, noe som vil begrense inngrep på antall boliger og eiendommer.

Vennlig hilsen

Olav Gåserød, Aksjonsgruppen Bevar Steinberg Stasjon, Mobil: 41511362

Dok 47 Utbyggergruppen i Åsen

Fra: Fredrik Edvardsen <FEdwardsen@eurojuris.no>

Til: BB_post

Kopi: 'Dag Andersen' <dag.andersen@sra.no>; 'Johansen, Kjell Ottar'

<KjellOttar.Johansen@BlockWatne.no>; 'Johannsen, Søren Halck'

<Soren.Halck.Johannsen@BlockWatne.no>

Sendt: fr 29.09.2017 14:33

Emne: Innspill Buskerudbypakke 2

ÅSENUTBYGGINGEN OG BUSKERUDBYPAKKE 2 - INNSPILL

I tråd med vedtatt Buskerudpakke 2 bidrar Åsenutbyggingen i Mjøndalen til måloppnåelse for vedtatt regional areal- og transportplan for Buskerudbyen/ Nedre Eiker.

For å stimulere til denne utbyggingen inneholder Buskerudbypakke 2 «bidrag til Hagatjernsveien inklusive gang og sykkelvei i Nedre Eiker» som tiltak.

Utbyggergruppen i Åsen er nå i slutfasen med en utbyggingsavtale med kommunen. Utbyggergruppen går ut i fra at nevnte tiltak kan inngå i denne avtale.

Vi ønsker et møte med Buskerudbysekretariatet og kommunen for å avklare premissene for at nevnte delfinansiering i Buskerudpakke 2 kan inngå i Utbyggingsavtalen.

På vegne av utbyggergruppen i Åsen

Med vennlig hilsen

Fredrik Edvardsen

Advokat (H) - Partner

Tel: +47 32 25 55 07, Fax: +47 32 25 55 01, Mob: +47 95 82 82 04 fedvardsen@eurojuris.no

Svensson Nøkleby Advokatfirma ANS, Nedre Storgate 15-17, PO Box 294 Bragernes, NO-3001 Drammen

<http://www.svenssonnøkleby.no>

Dok 48 André Sæther

Fra: André Sæther - Greenspeed andre@greenspeed.no

Til: BB_post

Kopi: Solem, Trond Trond@buskerudbyen.no

Sendt: fr 29.09.2017 15:03

Emne: Innspill til Buskerudbypakke 2

Hei.

Jeg benytter anledningen til å børste støv av noen gamle og noen nyere tanker om sykkelsatsing i Drammen og Buskerudbyen:

- Gi prioritet/ forkjørsrett til syklende og gående fremfor til bilistene.
- Hyppigere feiing av plasser, gater, sykkelveier, sykkelfelt, gang- og sykkelstier samt fortau.
 - Idag utføres dette altfor sjelden og altfor dårlig. (Særlig merkbart er dette etter en periode med lite nedbør.)
- Snørydding av sykkel- og gang-infrastruktur bør foretas med feieutstyr fremfor plog.
- Det er særlig viktig med vintervedlikehold av sykkelinfrastrukturen! Om sommeren sykler mange på tross av dårlig tilrettelegging, men om vinteren ville mange fler syklet om vedlikeholdet var bedre!
- Unngå alle former for skarpe kanter som syklistene må forsere!
 - Selv ny sykkelinfrastruktur bygges med granittsteiner med unødvendige kanter i overgangene til veinettet.
 - Her må entreprenørene også læres opp slik at disse «kant»-steinene legges slik at de ikke blir en kant, men bare det visuelle skillet de er tenkt å være.
 - Syklistene velger ofte å sykle i veien sammen med trafikken nettopp på grunn av alle kantene de møter om de velger å sykle på sykkelveiene.
 - Og hvorfor kan ikke bilene med sine solide dekk forsere disse små kantene fremfor at syklistene skal gjøre det med sine «skrøpelige» dekk?.. (Se gjerne på «skrekkeksempelet» utenfor Drammen Jernbanestasjon hvor sykkelveien krysser bilveien, og hvor syklistene må over to partier med rennesteiner, mens bilistene har slett fin asfalt hele veien..)
- Bilistene i byen har tilgang på vaskefasiliteter «på hvert gatehjørne». Syklistene har derimot i stor grad ingen mulighet til å få vasket (og tørket) sykkel sin.
 - Dette bør det offentlige se på som et samfunnsansvar de har, og bygge slike fasiliteter. Og da med tilgang på reparasjonsstativ og sykkelpumpe med mer i tillegg.
- Dropp «sløyden» og «håndarbeidstimene» i grunnskolen! Innfør heller et Vedlikeholds-fag!
 - Lær barna å ta vare på det vi har! «Ingen» kommer til å lage noe likevel, så det er mye bedre om de lærer å reparere alt fra sykler til sko og mobiltelefoner! Og lær de i det minste å lappe eller bytte en slange på sykkel!
- Tilby kurs i sykkelvedlikehold og reparasjoner.
 - Og sykkelkurs for innvandrerkvinner.
 - Dette har jeg hatt direkte forespørsler om. Grunnen til dette er at mange innvandrerkvinner kommer fra kulturer hvor kvinner ikke tillates å sykle, og

dermed aldri har lært det. Som regel har de ikke førerkort heller, og dermed mener mange i dette miljøet at disse innvandrerkvinnene blir «isolert» og lite integrert da de ikke har den samme friheten som andre til å reise dit de vil.

- Sykkelkurs for eldre.
- Opprette sykkelanlegg ala det de har etablert i Heggedal.
- Innfør krav om (egnet!!) sykkelparkering ved alle offentlige og ny-regulerte eiendommer.
 - Idag er det ikke engang egnet sykkelparkering utenfor Postkontoret, og det er et ansvar Staten burde påtatt seg.. Men dersom kommunen påpeker eller pålegger de dette vil det garantert bli utbedret.
 - Også her viktig at sykkelparkeringen feies/ måkes om vinteren så den faktisk er mulig å bruke.. Ofte ser man at sykkelparkering (og sykkelfelt) benyttes til snø-lagring..
- Tilby sykkelbokser for sikker sykkelparkering uten fare for at noen stjeler deler og utstyr fra sykkel.
- Tilby betjent sykkelparkering med servicetilbud (verksted/ vask) på knutepunkter og handelssentra.
- Opprett enveiskjørt «Miljøgate»/ flerbruksgate eller gågate i forlengelsen av Gågata i Drammen og helt til CC kjøpesenter. Dette vil knytte sentrum og sentrumshandelen til «innfartsparkeringen» på CC og etterhvert det nye sykehuset og Fjordbyen i Lier. Vi trenger ikke fire «gjennomfartsveier» midt i sentrum, så Ole Steens gate og Tomtegata (alternativt Nedre Storgate og Bragerhagen bør tas fra bilistene og «gis tilbake til byen»!
- Opprett enveiskjørt «Miljøgate»/ flerbruksgate i Engene fra Erik Børresens allé til Hauges Gate.
 - Denne gata ligger midt i byen, men er «ødelagt» av biltrafikk. Her har det de siste ti-årene knapt vært mulig å drive butikker eller serveringsteder/ utesteder. Med redusert trafikk, og kanskje tilogmed flere korttidsparkeringer dersom det «må til», gode sykkelparkeringer og en mer avslappet atmosfære enn idag vil handelsstanden blomstre igjen.
 - PS: Hvor ble det av sykkelfeltene da Engene ble «pusset opp» for noen år siden?..
- Bybrua bør utvides til maksimal bredde slik at Bragernes Torg og Strømsø Torg henger naturlig sammen med en ny Bybro med boder og servering og folkeliv (og aller helst uten busser og taxier). Vind- og værskjerming bør også vurderes!.. I konkurransen med kjøpesentrene burde man kanskje tilogmed lagt et glasslokk over Bybrua så folk også velger å bruke byen når ikke været er på topp..
- Opprett sykkelpatruljer
 - Dedikerte patruljer som kartlegger vedlikeholdsbehov og forbedringspotensiale.
 - Vegvesenet har kontinuerlig «patruljer» ute som sjekker veinettet, men de få patruljeringene jeg har sett av sykkelveinettet har også foregått med bil... Inspeksjon av sykkelinfrastruktur MÅ foregå med sykkel!
- Opprett og markedsfør emneknagger på sosiale medier for lavterskel tilbakemeldinger om «tingenes tilstand». Skjema på nett og «Meld inn feil»-appen har for høy brukerterskel.
 - PS: Jeg har også en veldig konkret app-tjeneste som skal forenkle rapportering om noen er interessert..
- Gjennomfør allerede vedtatte tiltak!
 - F.eks. ble det i 2012 vedtatt at avløpsristene i undergangen mellom Fayeparken og Brakerøya skulle byttes til en type hvor man ikke risikerer å kile fast smale sykkelhjul.. Dette var varslet ferdigstilt i 2013, men er fremdeles ikke utført!
- Opprett (minst) en 100% stilling som sykkelansvarlig i Kommunene. I Drammen har vi vel en på 50%? I Oslo har de tilogmed slått på stortromma og opprettet stillingen «Sykkeldirektør».
 - Gi sykkel status både i administrasjonen og ute blant folk!
 - Involver sykkelansvarlig i kommunen i alle veiprosjekter!

- Innfør støtteordninger for kjøp av elsykkel
 - Dette har Oslo Kommune allerede gjort i to omganger med svært god effekt.
- Bytt ut dagens bysykkelsystem med en elektrisk variant.
 - Da kan folk tilogmed benytte disse syklene helt opp til boligområdene oppe i åssidene, og ikke som idag hvor folk knapt nok klarer å krysse elva da brua føles i bratteste laget..
- «Bygg sykkelkultur»!
 - Alle kjenner til den fantastiske sykkelkulturen i f.eks. Danmark og Nederland. Men i Norge er sykling i utgangspunktet bare en trenings- og konkurranseform.
 - Sykling som transportform og livsstil trenger høyere status!
 - Det er først når venner og naboer snakker varmt om sykkel og sykling at folk flest «tør» å velge sykkel fremfor andre transportformer.
 - Veldig sammenlignbart med elsykkelmarkedet i Norge, hvor den såkalte «ketchup-effekten» nå er veldig tydelig: «Ingen» vil ha elsykkel før naboen har kjøpt, eller noen foreldre i barnehagen viser at det er mulig å levere unger med sykkel, eller elsykkelen omtales med positivt fortegn i selskaper..
- Kursing og holdningskampanjer hos entreprenørene.
 - Sykkelinfrastrukturen bygges av «bilister» og da blir ikke feil og mangler som ellers raskt ville blitt lagt merke til av en «syklist» oppdages i tide.
 - Dette gjelder i like stor grad i forhold til fotgjengere, barnevogner, rullestoler og rullatorer som sykkel.
- Grønt sykkellys i noen sekunder før motorkjøretøy får grønt lys.
 - På denne måten kan syklistene komme seg ut av blindsonen og ut av krysset før bilene begynner å kjøre.
- Stimulér næringslivet til å satse på sykling og syklistere.
 - Støtt kommersielle prosjekter som fremmer sykling
 - F.eks. sykkelbutikker og sykkelverksteder i sentrum og ved trafikknutepunkter.
- Bygg opp sykling som stadionsport
 - BMX/ dirt bike/ pump track baner. Velodrom.
 - Et slikt tilbud og miljø vil også avlaste veinettet og marka og senke konfliktnivået der.
 - God rekruttering til hverdagssykling og generell sykkefokus/ kultur.
- Etabler ny gang- og sykkelvei over Drammenselva parallelt med «Holmenbruene». Dagens løsning er hverken særlig innbydende eller trafiksikker. Man blir sprutet ned av trafikken når det er vått føre, og støvet er en kjempeutfordring når det er tørt..
 - Bygg en egen bro adskilt, eller flytt vindskjermingen inn mot veibanen slik at denne skiller biltrafikken og de myke trafikkantene.
- Gang og sykkelvei under Holmenbrua mellom Bragernes Strand og Fjordparken.
 - Brua er en barriere mot Fjordparken, og fotgjengerovergangen der er en av byens farligste!..
 - Da får byen en sammenhengende promenade fra Øvre Sund Bru og helt ut i Fjordparken og videre til Lier.
 - Idag er det et svært tydelig skille når man ser på hvor mange som bruker parken på Bragernes Strand kontra Fjordparken.
- Bilfrie lørdager/ søndager/ helger.
 - Dette er prøvd med stort hell i byer som Paris og Bogota med flere.
 - Det har aldri vært så mye folk på Champs Elysees som da de stengte gata for biler.
- Tilby sykkeltilhengere for varetransport.

- Kommunale virksomheter og kommunalt ansatte bør gå foran som gode eksempler og bruke sykkel aktivt når de reiser rundt i byen.

Osv osv ;-)
André Sæther

Dok 49 Nedre Eiker næringsråd og Mjøndalen Handel- og Serviceforening

Fra: Bjørn Breian <bjorn.breian@bermingrud.no>
Til: BB_post
Sendt: fr 29.09.2017 15:30
Emne: Innspill til Buskerudbypakke 2

NÆRINGSLIVET I NEDRE EIKER STØTTER TILTAK I BUSKERUDBYPAKKE 2
Det er viktig for næringslivet i Nedre Eiker og Mjøndalen at Buskerudbypakke 2 gjennomføres med tiltak for bil, buss, tog og sykkel i Nedre Eiker. Det er to sentrale tiltak i Nedre Eiker som er spesielt viktig for næringslivet at prioriteres i første 4 årsperiode i revidert pakke:

1. **Ny Mjøndalsbru for bil, buss, sykkel og gange**
2. **Kollektivknutepunkt Mjøndalen inkl. undergang på stasjonen med utvidet standard for gang/sykkel som en del av nye Mjøndalen stasjon.**

Ny Mjøndalen stasjon og to tog i timen er ikke en del av Buskerudbypakke 2 men har samme mål og er like fullt meget viktige tiltak for næringslivet i Nedre Eiker både for rekruttering og næringsvekst. Derfor bør planlegging og utbygging av nye Mjøndalen stasjon koordineres med tiltak i revidert Buskerudbypakke 2.

Vennlig hilsen

Bjørn Breian

Aina Henninen

Leder

Leder

Nedre Eiker næringsråd

Mjøndalen Handel- og Serviceforening

Dok 50 Aksjonsgruppen Bevar Steinberg stasjon

Fra: steinbergstasjon.no post@steinbergstasjon.no
Til: BB_post
Sendt: fr 29.09.2017 15:30
Emne: Innspill til Buskerudpakke 2

Hei,
Se vedlagt innspill til Buskerudbypakke 2.
Mvh Olav Gåserød
Aksjonsgruppen Bevar Steinberg Stasjon
Mobil: 41511362

Innspill til Buskerudbypakke 2

Fra: Aksjonsgruppen Bevar Steinberg stasjon v/ Olav Gåserød

Steinberg som satsingsområde i Buskerudbyen

Dagens situasjon

Steinberg har i dag en bruk av kollektivtrafikk som er mye høyere sammenliknet med andre deler av regionen vår. Dette mener vi skyldes stasjonens sentrale plassering på stedet, alle har gangavstand og med skole og barnehage i umiddelbar nærhet. I dag har vi ca 300 med reiser fra Steinberg hver dag, i forhold til befolkningstallet på ca 2000 er dette uvanlig høyt. I tillegg har vi de som tar buss og sykler. Til sammenlikning skjer ca 2 % av all transport i regionen som helhet skjer i dag med tog. Steinberg beviser at når det er enkelt å bruke kollektivtrafikk, så blir det benyttet i langt større grad.

Vekst og framtidsmuligheter

- Fra 2015 til 2016 økte antall reisende med nær 30 %.
(<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/dokumentserien/2016-2017/dok15-201617-0816-vedlegg.pdf>)
- På Steinberg er det allerede boligprosjekter som enten er påbegynt eller på tegnebrettet tilsvarende 300-500 nye innbyggere. Et eksempel er stasjonskvartalet med utbygger Jon Anders Loe. Han uttaler imidlertid at han ønsker å utvikle eiendommen kun dersom stasjonen sikres.
- Steinberg har ytterligere en unik mulighet for bygging av mange flere eneboliger uten store investeringer i infrastruktur.

To ulike scenarier

1. Steinberg stasjon sikres og det satses på utvikling av Steinberg. Da vil stedet gi et relativt stort bidrag til Buskerudbyens målsetning om å få veksten i trafikken over på kollektivtrafikk. Folk har over lang tid og i økende grad flyttet til Steinberg nettopp for å kunne togpendle. Stasjonens sentrale plassering, samt dagens høye svært høye kollektivbruk, tilsier at enda større del av befolkningsveksten nettopp vil velge kollektive transportmetoder.
2. Steinberg stasjon legges ned. Vi vet at Bane Nor, og enkelte i Kongsberg og Buskerud Fylkeskommune fortsatt mener at dette bør skje. Vi har erfaringer fra 3 år (2012-2015) med nedlagt stasjon som sier noe om hva som da vil skje.
 - a. Mange vil måtte flytte for å få hverdagen til å gå opp.
 - b. Mange færre vil bruke toget, eller kollektiv transport til nabostasjonen. Vi så i 3 år at kun et fåtall av tidligere passasjerer valgte å bruke oppsatt matebuss til Mjøndalen. Rutebuss til tog blir altfor tidkrevende.
 - c. Mange vil bruke bil enten til jobb, fritidsaktiviteter, eller til og ytterligere fylle opp parkeringsplassen ved Mjøndalen stasjon. 25 -30 biler på parkeringsplassen er i dag vanlig på Steinberg, sannsynligvis er mange fra Steinbergs omegn.
 - d. Befolkningsveksten vil stanse slik den gjorde i 2012.
 - e. Man kan ønske at mange ville sykle til Mjøndalen stasjon (3 km), men i realiteten vil dette kun bli en liten andel av befolkningen.

Konklusjon

Steinberg stasjon må ikke bare sikres, men grunnet potensialet for å ta opp befolkningsvekst med større sannsynlighet for å bruke kollektive transportmidler, bør Steinberg bli et satsingsområde i Buskerudbyen.

Dok 51 Medlemmer i Fjellsveien og Ingvaldsåsen velforening i Skoger

Fra: Marit Holmen marit.holmen@gmail.com

Til: BB_post

Sendt: fr 29.09.2017 20:42

Emne: Innspill til Buskerudpakke 2

Hei!

Legger ved et innspill som er laget på bakgrunn av reaksjoner fra medlemmer i Fjellsveien og Ingvaldsåsen velforening i Skoger.

mvh

Marit Holmen

Innspill til planen for Buskerudbypakke 2.

Fjellsveien og Ingvaldsåsen velforening i Skoger er blitt kjent med at Skogkantveien på nytt er kommet som forslag til alternativ Konnerudnedføring. Dette utløser stor bekymring blant våre medlemmer. Vi har fått mange innspill og vi vil påpeke viktige konsekvenser vi tenker dette vil ha.

Det aktuelle området for veitraseen er et LNF område. Vi reagerer derfor på at man vurderer et så stort inngrep her.

Vi viser til Landbruksplanen som ble vedtatt av bystyret så sent som i februar i år:

«Et hovedmål er at landbruket i Drammen kommune skal videreutvikles som en bærekraftig og allsidig næring, side om side med utviklingen av Drammen by.

Forutsigbare rammebetingelser og langsiktig tenkning i arealpolitikken er en forutsetning for opprettholdelse og utvikling av landbruket.

- Det skal arbeides for å skape forutsigbare rammebetingelser i randsone by/land.*
- Landbruket som næring skal ivaretas slik at det gir mulighet for lønnsom drift og opprettholdelse av kulturlandskapet som særpreger Skogerbygda.*
- Skogbruket skal ivaretas slik at det gir mulighet for lønnsom drift, samtidig som naturverdier ivaretas og gjøres tilgjengelig for friluftslivet.»*

Terrenget der veien er skissert er kupert og bratt. Det vil si at en den må legges i tunell, over broer, gjennom dype skjæringer og vil ødelegge dyrkbar mark og kulturlandskap flere steder. Strekningen fra Fjellsveien og ned til det planlagte knutepunktet i Kobbervikdalen er svært bratt, og dette området vil derfor by på spesielle utfordringer.

Dette veialternativet er løftet fram som økonomisk gunstig av forslagsstillere. Vi stiller spørsmål ved om dette kan medføre riktighet.

Vi ønsker å gi vår støtte til veivalg som ikke innebærer like store inngrep i naturområder.

Statens vegvesen har i bakgrunn og begrunnelse for valg av trasè sagt at Skogkantveien heller ikke tilfredsstillende målsettingene i prosjektet Tilfarstveg vest del 2 og Tilfartsveg Konnerud. Alternativet er heller ikke ansett som nyttig i forhold til en enhetlig løsning Sundland-Konnerud. Vi ønsker at Buskerudbypakke 2 skal ta opp i seg løsninger som sees i

en større sammenheng og der miljø og jordvern tillegges større vekt enn kortsiktige økonomiske besparelser i en krevende sak som det her gjelder.

Skogkantveien vil åpne opp for utbygging langs hele strekningen. Det vil bli enklere å regulere til tomter for dem som ønsker det.

Veibygging gir inntjeningsbehov og vi er bekymret for at Drammen kommune vil måtte regulere tomter til boliger og næring.

Videre vil veien ødelegge Strømsåsen som rekreasjonsområde. Hele Strømsåsen vil avskjæres og innbyggere på Konnerud, Austad/Galterud og Skoger får redusert sitt friluftsområde.

Veien vil også medføre støy og forurensning i området.

Viltkorridoren mellom Strømsåsen og Vestskogen gjennom kulturlandskapet i Skoger blir avsperrert. Dette vil forstyrre viltet i området og fortrenge de største dyrene.

Vi er redde for at Skoger, Bygda i byen mister litt av sitt særpreg.

På vegne av styret i Fjellsveien og Ingvaldsåsen velforening,

Skoger 28/9-17, Marit Holmen

Dok 52 Mjøndalen Handel og Serviceforening

Fra: aina henninen <henninendesign@yahoo.no>

Til: BB_post

Sendt: fr 29.09.2017 22:51

Emne: Innspill til Buskerudbypakke2

P-HUS OG PENDLERPARKERING I MJØNDALEN

Det er stort behov for økning av antall pendlerparkeringer ved Mjøndalen stasjon. Handel og servicebedrifter i Mjøndalen sentrum er sterkt berørt av at togpendlerne fra Nedre Eiker og Konnerud blokkerer tilgjengeligheten til våre virksomheter ved å parkere på offentlige parkeringsplasser og ved gateparkering i sentrum.

Vi henstiller på det sterkeste at eksisterende tiltak i Buskerudbypakke 2 med bidrag til P-hus i Mjøndalen prioriteres i revidert pakke.

Med vennlig hilsen
Mjøndalen Handel og Serviceforening
v/ Aina Henninen

Dok 53 Linda Skjeldrum

Fra: Linda Skjeldrum <lskjeld@online.no>
Til: BB_post
Sendt: lø 30.09.2017 00:44
Emne: Buskerudbypakke 2 - Skogkantveien

Hei!

Oversender innspill i forbindelse med Buskerudbypakke 2 og Skogkantveien.

Mvh

Linda Skjeldrum

Innspill vedrørende planen for Buskerudbypakke 2 – Skogkantveien

Skogkantveien vil punktere et sammenhengende LNF område. For meg blir det tragisk i forhold til både skog- og jordbruk i området. Topografien på vestsiden av Strømsåsen tilsier at det vil bli en skogkant-vei, som vil måtte gå i skogkanten mot dyrka-mark og gårdsbebyggelse.

Med tanke på viltet på Strømsåsen, vil skogkantveien ringe inn siste rest av åsen slik at viltkorridoren gjennom kulturlandskapet i Vestbygda til Vestskogen blir sperret av.

Drammen kommune v/bystyret vedtok så sent som i februar i år en **Landbruksplan for Drammen kommune**. Der vises det til landbrukets behov for langsiktige rammebetingelser. I punkt 5.2 i planen vedr. mål og strategier for kommuneplanen 2014-2036, står det at *Kulturlandskapet og landbruksarealene utenfor bykjernen skal tas vare på ...*

Under punkt 6 Hovedmål og satsningsområde står det følgende:

Et hovedmål er at landbruket i Drammen Kommune skal videreutvikles som en bærekraftig og allsidig næring, side om side med utviklingen av Drammen by.

Forutsigbare rammebetingelser og langsiktig tenkning i arealpolitikken er en forutsetning for opprettholdelse og utvikling i landbruket.

- *Det skal arbeides for å skape forutsigbare rammebetingelser i randsone by/land.*
- *Landbruket som næring skal ivaretas slik at det gir mulighet for lønnsom drift og opprettholdelse av kulturlandskapet som særpreger Skogerbygda.*
- *Skogbruket skal ivaretas slik at det gir mulighet for lønnsom drift, samtidig som naturverdier ivaretas og gjøres tilgjengelig for friluftslivet.*

Hvis politikerne mente noe med vedtaket av planen de gjorde i februar 2017, synes jeg at Skogkantveien ikke henger sammen med et slikt vedtak...

Det er en forutsetning for et aktivt landbruk, at det er en buffersone mellom nærings- og boområder. Det holder vel å vise til vårens avisoppslag om «møkkalukt» i østbygda og skurtresking etter regnfull høst, som blir stoppet av politiet etter tresking utover kvelden...

Skogkantveien krever veiløsning fra Fjell og ned til Kobbervikdalen. Der er det som kjent rimelig bratt, og det vil måtte bli kostnadskrevenende..

En tunell fra Djupdalen som enten kan koble seg på E134 og E18 tilknyttet Strømsåstunellen eller/og ha løp ut til Kobbervikdalen og kollektivknutepunktet som er foreslått der, hadde vært interessant å få utredet.

Jeg har jo ingen forutsetning for å si om det er praktisk og økonomisk mulig, men det ville vært framtidsrettet og spare både boliger, jord- og skogbruk og ikke minst friluftsområder for befolkningen rundt Strømsåsen.

Jeg håper politikere og beslutningstakere ser verdien av det sammenhengende kulturlandskapet, jord- og skogbruksmiljøet og det framtidige matfatet for befolkningen - Skoger-bygda utgjør.

Skoger, 30.09.2017
Linda Skjeldrum

Dok 54 Morten Hyllseth

Fra: Morten Kolbjørn Hyllseth <morten.hyllseth@gmail.com> Til: BB_post
Sendt: lø 30.09.2017 09:57
Emne: Innspill til Buskerudbypakke 2

Hei

Jeg ønsker å benytte anledningen til å komme med innspill. Jeg er kjent med at Skogkantveien er foreslått utredet som en del av veiløsningen i Buskerudbyen, og ønsker å uttrykke min bekymring for dette. Det området som Skogkantveien tenkes ført gjennom er et viktig natur- og friluftsområde som betyr mye for mange mennesker som bor i nærheten. Det er et område fullt av vilt, sopp, blomster og bær og har nye å by på til jegere, matsankere, turgåere, mosjonister og de som søker skogens ro. Jeg er redd for at den planlagte veien vil ødelegge mange av de kvalitetene dette område har i dag. Jeg håper derfor at Buskerudbyen vil finne andre måter å løse de trafikale problemer som vi står overfor.

Med vennlig hilsen
Morten Hyllseth
Grunneier, jeger og friluftsmann

Dok 55 Jan Erik Green

Fra: Jan Erik Green <jan.e.green@ebnett.no>
Til: BB_post
Sendt: lø 30.09.2017 17:55
Emne: Gjennomgangstrafikken bort fra Drammen Sentrum

Forslag til å få gjennomgangstrafikken bort fra Drammen Sentrum. BB2 Tilfartsvei Vest Del 1 og 2, Øvre Sund Bru/Kreftings gate/Sundland/E 134 er totalt unødvendig. Vurder heller tverrforbindelse mellom Rosenkrantz gata, Landfalløybrua, Baker Thons Allè og E 134 med forbindelse til Konnerud. Da får vi ikke alle bilene nede i sentrum. Vi trenger denne tverrforbindelsen når Flytoget får endestasjon på Gulskogen, og NSB skal ha 2 tog i timen til Hokksund. Vi trenger et Parkeringshus på «Arbojordet» først som sist.
Mvh. Jan Erik Green

Gjennomgangstrafikken bort fra Drammen Sentrum og ut på E 134 og Fv. 283



Bygges planskilt kryss K24 på Lierstranda med E 18, (se skisse) og bruker denne over mororveibrua til K25 Baneløkkakrysset, hvor det fortsettes på E 134 mot Mjøndalen.

Fv. 283 benyttes gjennom Bragernes tunellen og fortsetter i Rosenkrantz gata uten innsnevringer til kollektivfelt, men det anlegges store gode busslommer hele veien til Vinnes. Så videre til Herstrøm, bru over til Stryken og opp til E 134 i et planskilt kryss.

Rv. 23 i planskilt kryss K24 for av- og påkjøring til E 18. Og Rv. 282 i planskilt kryss for av- og påkjøring til Rv. 23 på "Strandveien", blivende "Stamvei E 134 øst-vest"



Rør markering er Rv. 23 fra Østre Lignes/Amtmansvingen/Rv. 282 "Strandveien" fram til Bruusgaards vei, hvor det bygges bruer opp over E 18 for et planskilt kryss K24 ved tilknytning til E 18, som brukes til K25 med avkjøring til E 134 og inn i Strømsåstunellen, og vidre til Mjøndalen/Losmoen/Langebru/Hokksund. Blå markeringene er Rv. 282 som brukes for kjøring inn og ut av Drammen, og knyttes sammen med Rv.23 i et plakryss for av- og påkjøring til "Strandveien". Busser til og fra Lier, Reistad, Tranby, Lierskogen, Asker, Røyken og Hurum. For at bussene skal kunne kjøre under motorveibrua må "avkjøringsrampen" fra E 18 mot runkjøringa stenges, p.g.a. at kollektivfeltet må senkes til samme nivå. Kryssing av avkjøringsfeltet fra E 18 vil være meget uheldig p.g.a. vikeplikt-situasjonen som oppstår her for bussene. Derfor må avkjøringsfeltet stenges. Svarte markeringer er steder som må stenges, eventuelt rives slik at trafikken på Rv. 23, som skal inn på E 18, og trafikken fra Drammen og Rv. 282, som skal inn på Rv. 23 kan fungere optimalt og sikkert uten kryssninger og konflikter. Dette gjelder også kjøring til og fra Lierstranda Industriområde. Derfor anbefales kjøring dit via Gilhusveien og inn på Terminalen. (Se egen skisse for kjøring til Terminalen)

Dok 56 Jan Erik Green

Fra: Jan Erik Green <jan.e.green@ebnett.no>

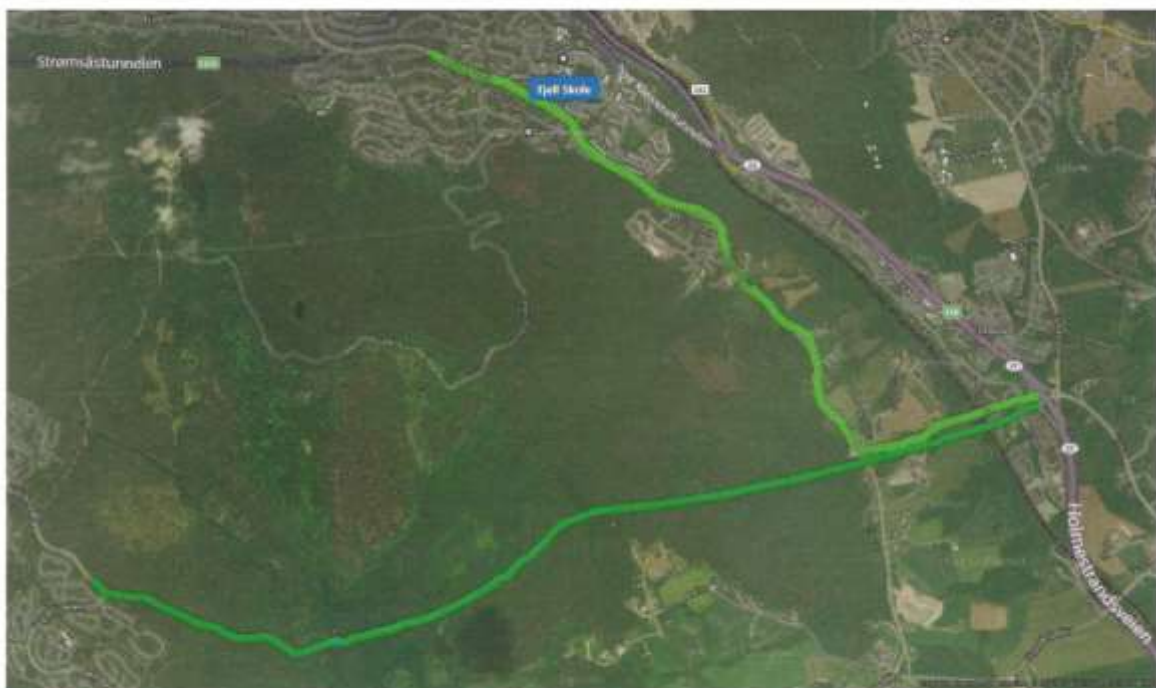
Til: BB_post; Irene Kildebo; Jon Helgheim; Kjell Arne Hermansen; Nils Brandt; Odd Gusrud; Gro Nyhus

Sendt: lø 30.09.2017 20:43:21

Emne: Skisser og forslag til trafikkavvikling i Drammen i forbindelse med revisjon av BBP2

Sender her skisse over Fv. 33 Konnerudgata/Skogkantveien til Nedre Eik/E 18 og det samme for Fv. 34 Fjellsveien til Nedre Eik/E 18. Begge er like aktuelle i forbindelse med opprettelse av en NY Skoger Stasjon.

Skisse av Fv. 34 Fjellsveien og Fv. 33 Konnerudgata fra Djupdalen til nedre Eik/E18.



Fv. 33. Konnerudgata/Skogkantveien fra Djupdalen - Skjeldrum - Melen - Nedre Eik.

Lys grønn er Fv. 34 fjellsveien fra Austad - Fjell - Gunnerud - Nedre Eik - E 18.

Begge veier brukes i dag av kjørende som er avhengig av å komme raskt og uhindret i til og fra E 18 både til Vestfold og Oslo på dagen når det er mye trafikk gjennom Drammen. Trafikken er tilels stor morgen og ettermiddag.

Veiene Fv. 33 og Fv. 34 vil være meget gunstige for reisende som vil søgne til en eventuell bygning av NY Skoger Stasjon. Ett riktig trafikkutepunkt for Konnerud, Fjell, Åskollen, Svelvik, Skoger og Sankt Hansbeget.

"Tverrforbindelse" fra Rosenkrantzgata/Gulskogen/av- og påkjøring til E 134/vidre til Konnerud.



Markerer veien fra Rosekrantzgata/Landfaldøybrua/Baker Thons Allè/Gulskogen Senter/ krysse Profesor Smiths Allè og Skogliveien/med "underliggende rundkjøring" for av- og påkjøring til E 134, fordi at det kreves "planskilt kryss" på Europa- og Riksveier/så til Konnerud. Gul markering er "Fv.36 Konnerudgata" regulert til "Kollektiv- og Miljøgate" fra "Steibruddet" og ned til Strømsø, d.v.s. rundkjøringa Kreftings gate/Bjørnstjerne Bjørnsons gate.

NB: Fordelen med denne løsningen i stedet for "Tilfarsvei Vest, Del 1 og 2/ Øvre Sund Bru/ Sundland/E 134, er at det ikke blir så mange boliger som må rives. Likeledes blir "stigningsprosenten" innenfor 5 % hele veien fra "Skogliveien" til "Fv. 36 Konnerudgata", og heller ingen tunell.

Andre fordeler med denne løsningen er at trafikken ikke dras ned i sentrum, men en god del skal til Gulskogen Senter for å handle.

Denne løsningen vil også fungere for reisende som skal til tog, være seg Flytog når det får endestasjon på Gulskogen Stasjon, og NSB med 2 tog i timen til Hokksund. Da er denne løsningen ideel.

Parkeringsmulighetene ved Gulskogen Stasjon er per i dag sprengt. Derfor må det bygges et parkeringshus på "Arbojordet", med rikelig kapasitet for reisende/pendlere, både med bil og sykkel. Det er det plass til der. "Arbojordet" har kort gangavstand til Gulskogen Stasjon.

Kollektivtransporten vil også falle naturlig inn i dette. Er tilbake i tiden da vi kjørte for SH Busslinjer AS, Rødgata o/Grønland og Rødgata o/Konnerudgata. Holdeplass i Baker Thons Allè

Dok 57 Kjell Gundersen

Fra: Trine Gundersen trinegundersen1@gmail.com

Sendt: lø 30.09.2017 21:22

Til: BB_post

Emne: Buskerudbypakke 2 , runde 2

Hei

Oversender innspill og spørsmål i egen fil

Hilsen

Kjell Gundersen

Drammen

29.09.2017

Til Buskerudbyen ,

Innspill og spørsmål angående planlegging av trafikk i Drammen etter 2017

Buskerudpakke 2 skal settes sammen på nytt , men det er lite diskusjon for planoppstart for fv. 283 Rosenkrantzgata denne gangen. Er det allerede laget en skisse i hvilket omfang det vil være behov for erverv av grunn, eller til hvilken side av Rosenkrantzgata som blir berørt ?

Det ble mange innspill om tunnel i Bragernesåsen ved høring til forrige Buskerudbypakke , men hvorfor har ikke et ønske om en tunnel i Bragernesåsen blitt lagt frem for Samferdseldepartementet ? Tipper de også er lydhøre for innspill. En tunnel vil avlaste for gjennomgangstrafikk i Drammen sentrum.

En konseptvalgutredning kan bestilles av Samferdselsdepartementet. Et utdrag fra regelverket sier dette:

"Formålet med bestemmelsene om konsekvensutredninger er å klargjøre virkningene av planer og tiltak som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Behandlingen av saker etter bestemmelsene skal bidra til at virkningene for miljø og samfunn blir tatt hensyn til når et tiltak planlegges og når det tas stilling til om tiltaket skal gjennomføres. Regelverket skal også sikre en åpen prosess slik at alle berørte parter blir hørt."

I den senere tid har det på nett blitt publisert prosjektert tegning fra området Drammen Travbane. Slik prosjektet så ut , kunne det se ut til at det er ønsket 20- 30 blokker i området. Hvor skal all trafikk fra denne nye bydelen ledes ? Gjennom Drammen sentrum ?

Trafikk målinger gjort i 2015 er etter mitt syn foreldet og det bør på ny gjennomføres og legges frem en som er oppdatert .

Hilsen

Kjell Gundersen

Dok 58 Naturvernforbundet i Drammen

Fra: Roar Carlsen <roacarls@online.no>

Sendt: lø 30.09.2017 23:37

Til: BB_post

Emne: Innspill til Buskerudbypakke 2

Hei !

Vedlagt følger innspill til Buskerudpakke 2 fra Naturvernforbundet i Drammen

Med vennlig hilsen / Best regards

Naturvernforbundet i Drammen

Roar Carlsen

leder

E-mail: roacarls@online.no

Phone: +47 97781720

INNSPILL TIL BUSKERUDPAKKE 2 FRA NATURVERNFORBUNDET I DRAMMEN

Drammen, 30.09.2017

Naturvernforbundet i Drammen ser positivt på innspillsprosessen som Buskerudbyen har lagt opp til. Våre innspill i dette dokumentet inneholder noen av mange forslag vi har til forbedringer i Drammen.

Aller først benytter vi anledningen til å trekke frem Grunnlovens §112 og Naturmangfoldloven:

Grunnlovens §112 sier:

«Enhver har rett til et miljø som sikrer helsen, og til en natur der produksjonsevne og mangfold bevares. Naturens ressurser skal disponeres ut fra en langsiktig og allsidig betraktning som ivaretar denne rett også for etterleken. Borgerne har rett til kunnskap om naturmiljøets tilstand og om virkningene av planlagte og iverksatte inngrep i naturen, slik at de kan ivareta den rett de har etter foregående ledd. Statens myndigheter skal iverksette tiltak som gjennomfører disse grunnsetninger».

Naturmangfoldloven sier:

«Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden».

Disse lovene skal selvfølgelig hensyntas i alle vedtak. Drammen har til tider dårlig luftkvalitet, noe som bl.a. skyldes biltrafikk. Naturvernforbundet i Drammen er usikre på om Drammen sentrum har et miljø som sikrer helsen.

Våre forslag dreier seg om nødvendige grep som vi mener må tas for å sikre alle innbyggenes helse, og bedre alles livskvalitet.

Kort oppsummert mener vi at:

Fossilt brensel for oppvarming og annet stasjonært forbruk må fases ut.

Fossilt brenstoff for kjøretøy må fases ut.

Markagrenser må beholdes, nye bolig- og næringsbygg må føres opp på allerede bebygde områder, ved fornying og fortetting.

Nedbygging av dyrkbar mark må stanses. Det må tilstrebes at det vi har av dyrkbar mark faktisk dyrkes, og en eventuell reduksjon i dyrkede arealer et sted

må reetableres et annet sted, slik at det faktiske totalarealet dyrkbar mark ikke reduseres. Biltrafikken må reduseres betydelig, først og fremst ved å legge til rette for gående og syklende, bedre kollektivtrafikken, men også ved å redusere behovet for bilkjøring gjennom bedre planlegging.

Drammen var tidligere kjent for å være et «trafikkryss», men har gjort mye bra for å bedre sitt rykte og lage en attraktiv by for sine innbyggere og tilreisende. Dersom personbiltrafikken fortsetter å vokse, risikerer vi igjen at byen og regionen fylles opp med biler, som skaper køer, krever svært mye arealer og ressurser, og ikke minst forurensner luften og forringer livskvalitet. Dette gir økte kostnader for næringslivet og andre trafikanter, og det gir høyere helse- og miljøkostnader. Byen står igjen i fare for å bli mindre attraktiv. Et transportsystem som i stor grad baserer seg på personbilen er ikke fremtidens løsning. Drammen kommune sammen med nabokommuner, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen har alle et betydelig ansvar for å gjennomføre tiltak som reduserer klimagassutslipp kraftig.

Dette krever løsninger som reduserer transportomfanget og prioriterer de minst ressurskrevende transportformene.

Den reviderte Buskerudbypakke 2 må derfor baseres på en arealpolitikk som hindrer at byen og tettstedene eser utover, som lokaliserer viktige funksjoner rundt kollektivknutepunkt – og som unngår etablering av flere bilbaserte kjøpesentre. Dette er også viktig for å verne om matjorda og de nære natur- og friluftsområdene, som har stor betydning for rekreasjon og folkehelse.

Det trengs mot til å prioritere gående, syklistene og kollektivtransport framfor privatbiler på veinettet. Dette sammen med andre restriktive grep overfor privatbilene, som bompenger, soner med kjørerestriksjoner, parkeringsrestriksjoner mm, er nødvendig for å gjøre kollektivtransporten effektiv og konkurransedyktig. Å bare øke antall bussavganger eller redusere billettprisene, uten å bedre bussens framkommelighet og begrense bilens tilgjengelighet, kan vise seg å bli dyrt og gi liten miljøeffekt.

Vi legger til grunn at revidert Buskerudbypakke 2 og øvrig transportpolitikk ikke lenger øker kapasiteten for veitransporten eller gjør andre grep som styrker personbilens konkurransekraft. De store veiutbyggingenes tid er forbi. Eksisterende veinett kan utbedres, men dagens trafikk må reduseres de kommende år, selv om antall innbyggere og arbeidsplasser øker.

Sykkelen er et fantastisk transportmiddel, med svært lav miljøbelastning og

store, positive helseeffekter. Med elsykkelens inntreden øker potensialet for at sykkel kan erstatte biltrafikk også over noe lengre distanser. Sykkelen kan nå bli relevant for svært mange som et reelt alternativ til bil i Buskerudbyen. Naturvernforbundet forventer at den reviderte Buskerudbypakke 2 gir et kraftig løft for sykkelen i form av et sammenhengende sykkelveinett som dekker hele regionen.

Et nytt tunnellop i Strømsøåstunnelen vil bli meget kostbart og dermed ta ressurser fra andre viktige tiltak. Krav som stilles i tunnelforskriften, avhenger til dels av trafikkmengder. Vi forstår det slik at forskriften stiller krav om to tunnellop først når antall kjøretøy overstiger 20 000 per døgn i gjennomsnitt. Dette bør ikke skje dersom nullvekstmålet tas på alvor og vi lykkes med omstilling av transportpolitikken. Det er trafikk internt i Drammensregionen som dominerer, også på E134, og denne trafikken påvirkes av den politikken som bestemmes av Buskerudbyen. Vi er overbevist om at midler til et nytt tunnellop her heller bør benyttes på trafikkreduserende tiltak.

Naturvernforbundet i Drammen har med denne bakgrunnen følgende forslag til Buskerudbyen:

1. Elektrisk, billettløs ringbuss i sentrum

Denne bussen skal være utslippsfri, elektrisk drevet og være billettløs. Den skal kjøre en fast ring i en retning: *Drammen stasjon / Strømsø torg – Jernbanegata – Kreftings gate – Øvre Sund bru – Øvre Storgate – Dronninggata – Drammen sykehus – Welhavens gate – Amtmand Bangs gate – Hauges gate – Engene – Prins Oscars gate – Holmenbrua – Holmen – Strømsøbrua – Telthusgata – Tordenskiolds gate – Tamburgata - Drammen stasjon / Strømsø torg*. Poenget med denne bussruten er at det skal bli enklere å bevege seg i Drammen sentrum, ha en buss som stopper ved sykehusets inngangsdør, få en bussrute over Holmenbrua og Strømsøbrua med stopp på Holmen, og som knytter dette sammen med Drammen stasjon og øvrige bussruter. Vi mener at denne bussen må være billettløs (gratis for passasjerene) for å gjøre den mer attraktiv og effektiv. Vi anbefaler avgang hvert 10. minutt på denne bussruten.

2. Togforbindelse Kongsberg - Lier

Vi mener det bør etableres en dobbeltsporet togforbindelse i hele Buskerudbyområdet, dvs. Kongsberg-Lier, med hyppige togavganger. Det bør gå et tog i hver retning hvert 10. minutt. Dette kan være en kombinasjon av tog som stopper på alle stasjoner og tog som kun stopper på hovedstasjonene. Denne togforbindelsen vil være «hovedpulsåren» i regionen, og suppleres med

bussruter.

3. Pendlerparkering i Drammen

Vi foreslår at det etableres 4 pendlerparkeringer i Drammen: To på Bragernes-siden og to på Strømsø-siden: Bragernes-siden: Åssiden (f.eks. ved Vårveien) og Brakerøya stasjon Strømsø-siden: Rundtom og Gulskogen stasjon. Ved disse pendlerparkeringene skal det være tilrettelagt for lading av elsykler og elbiler, være reserverte plasser for bildelingsordninger, samt at dette blir knutepunkter med bl.a. mulighet for å hente varer som blir levert til dette punktet.

4. Pendlerbusser i Drammen

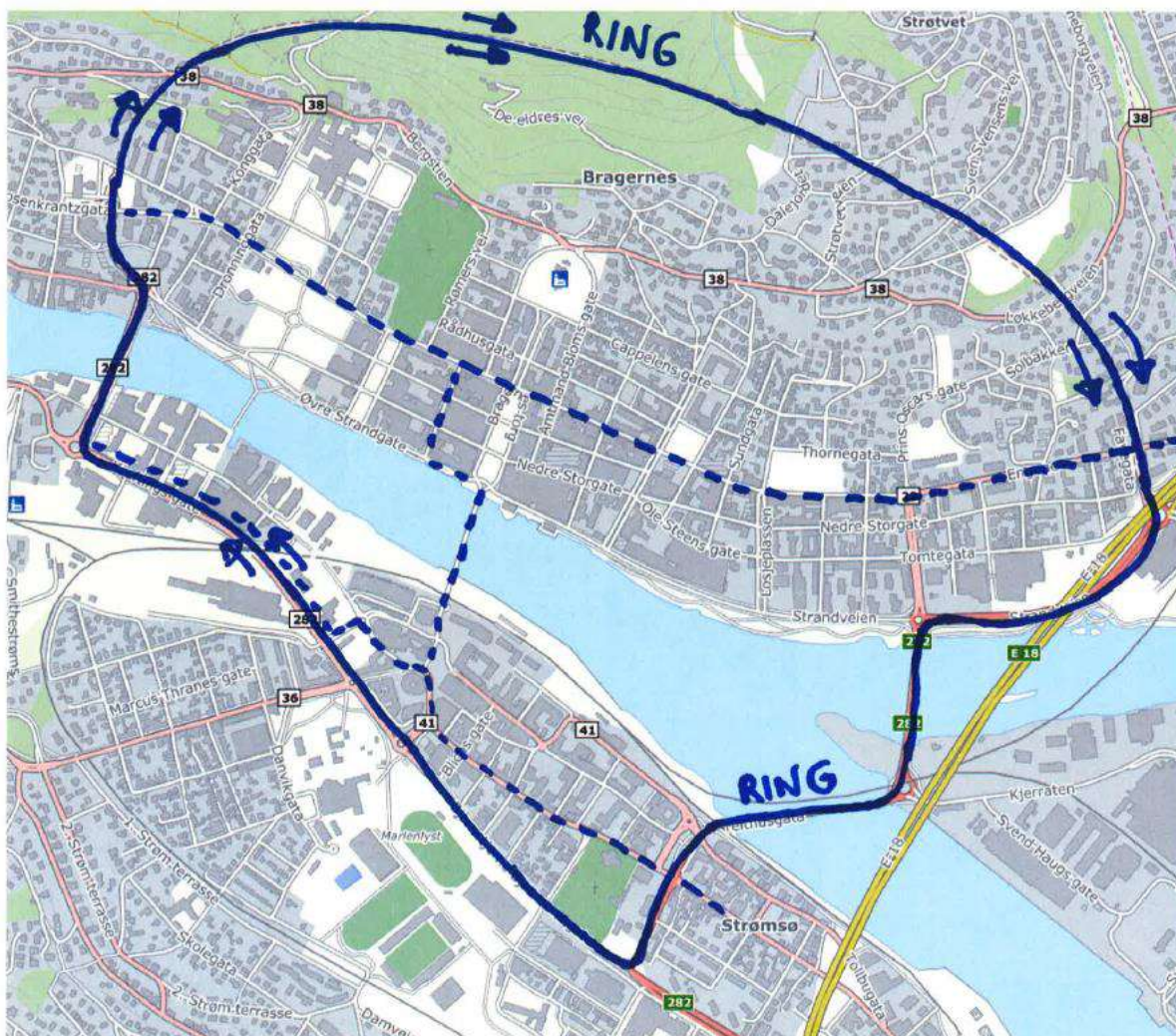
I tilknytning til pendlerparkeringene i punkt 3, foreslår vi at det etableres to nye pendlerbussruter. En på Bragernessiden fra Åssiden til Brakerøya, og en fra Rundtom til Gulskogen stasjon. Disse bussrutene vil ikke krysse Drammenselva, og ha noen stigning, og kan ha elektrisk drift. Den ene ruten vil pendle mellom Åssiden – Bragernes torg -Brakerøya stasjon, og den andre ruten mellom Rundtom – Strømsø torg – Gulskogen stasjon. Vi anbefaler avgang hvert 10. minutt på disse bussene.

5. Splitting av trafikk i sentrum

Vi mener at sentrumsgater i retning langs Drammenselven må splittes med tanke på hvem som kan kjøre der. Vi foreslår at en gate forbeholdes gående og syklende, en annen gate forbeholdes kollektivtransport, og en tredje gate forbeholdes person- og varebiler.

6. Kollektivtraseer

I Drammen har vi en vei merket «Ring». Vi foreslår at denne ensrettes, og at det innføres fire separate soner innenfor denne ringen med restriksjoner på bilkjøringen. Traseen for denne ringen er: *Bragernestunnellen – Strandveien – Holmenbrua – Strømsøbrua – Telthusgata – Bjørnstjerne Bjørnsonsgate – Kreftings gate – Øvre Sund bru – Lajordgata – Bragernestunnellen*. Se kartutsnitt nedenfor. Innenfor denne ringen foreslår vi at enkelte gater reserveres for kollektivtrafikk. Disse gatene er stiplet på kartutsnittet.



Gatene vi foreslår reservert for kollektivtrafikk innenfor denne ringen er:
 Bragernes: Rosenkrantzgata – Hauges gate – Engene. Strømsø: Tordenskiolds gate – Tamburgata – Strømsø torg – Jernbanegata – Kreftings gate (egen fil).

7. Knutepunkt

Det bør etableres flere knutepunkt i byen. Med et knutepunkt menes et sted hvor det er god kollektivforbindelse, parkeringsmuligheter for sykler og biler, dagligvarebutikk, hentepunkt for varer mm. Vi foreslår at det etableres knutepunkt på følgende steder:

- Åssiden (f.eks ved Vårveien, se punkt 3)
- Brakerøya stasjon (se punkt 3)
- Rundtom (se punkt 3)
- Gulskogen stasjon (se punkt 3)
- Fjell -Konnerud
- Åskollen/Eikhaugen

8. Grønn korridor

Naturvernforbundet i Drammen foreslår at det etableres en «grønn korridor» fra Strømsåsen til Bragernesåsen. Med grønn korridor mener vi en mulighet for å gå eller sykle fra Strømsåsen til Bragernesåsen, uten å måtte krysse trafikkerte veier. Dette er nesten mulig i dag, men det er nødvendig med noen trafikkale endringer for å få det til. Vi ser for oss denne traseen: Strømsåsen – Einar Aass vei eller Drafnkollen – Austadveien – «Bikkjestykket» - Marienlyst – Tamburgata – Strømsø torg – Bybrua – Bragernes torg – Kirkegata – Cappelens gate – Albums gate – Bergstien – «Sikk-sakken».



GRØNN KORRIDOR

Vi har følgende forslag til løsning i aktuelle kryss: Austadveien/Styrmoes vei: Helst gangbro over Austadveien, eller sensorstyrt lyskryss. Bjørnstjerne Bjørnsons gate/Tamburgata: Gangbro over Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Øvre Strandgate / Nedre Strandgate: Vi foreslår at det stenges for gjennomkjøring mellom disse veiene. Bilister henvises til «Ring». Gående og syklende kan da passere uhindret mellom bybrua og Bragernes torg. Bragernes torg/Hauges gate/Engene: Hauges gate og Engene har vi foreslått som kollektivtrasee, og vi foreslår et sensorstyrt lyskryss her.

9. Gangbro: Strandveien-Holmennokken-Strømsø

Den grønne korridoren i punkt 8 gir en trygg tverrforbindelse fra Bragernes til Strømsø. Eksisterende Holmenbru/Strømsøbru er en uakseptabel vei for gående og syklende. Vi har her en «missing link» mellom flotte strandpromenader på begge sider av elven. Vi foreslår derfor at det bygges en bro for gående og syklende fra Strandveien til Holmennokken, og en bro fra Holmennokken over til jernbanebrua, og videre langs jernbanebrua til

Strandpromenaden på Strømsø. Bygg gangbru langs jernbanebrua.



10. Gangbro: Sølvfastøya-Langesøy-Buskerudveien

Det finnes en gangbro fra Øvre Eiker vei til Sølvfastøya. Vi foreslår at det også bygges en gangbro fra Sølvfastøya til Langesøya, og fra Langesøya til Åssiden ved Buskerudveien 175. Dette for å etablere enda en trygg tverrforbindelse for gående og syklende.

11. Gjennomgående sykkelveier

Vi har foreslått 3 tverrforbindelser for gående og syklende (Punkt 8, 9 og 10). Vi mener det også er helt avgjørende for å øke andelen syklende at det etableres gjennomgående, sammenhengende sykkelveier. Langsgående sykkelveier på Bragernes- og Strømsøsidene, i kombinasjon med de 3 foreslåtte tverrforbindelsene vil gi et svært godt, effektivt og trygt sykkelveinett. Det bør ikke tillates sykling i vei eller på fortau langs disse sykkelveiene. Vi er kjent med at det planlegges sammenhengende sykkelveier, men per i dag er det svært dårlige forhold for syklister i Drammen.

12. Gjennomgående sykkelveier

Utenfor sykkelhotellet ved Drammen stasjon er det en kort sykkelvei. I den ene enden stopper sykkelveien i en kombinert vei/parkeringsplass (se bildet). I den andre enden stopper den i Strømsø torg. Til tross for at den er svært kort, har man klart å få til en kryssing mellom sykkelvei og bilvei. Slike løsninger er ikke gjennomtenkt og må unngås.



Utenfor sykkelhotellet ved Drammen stasjon



13. Bysykkelordning

Naturvernforbundet i Drammen mener bysykkelordningen i Drammen er et positivt tiltak. Vi kjenner ikke til statistikk på bruk, eventuell kostnad for Drammen kommune, mener at dette er et populært og bra tiltak. Vi foreslår at bysykkelordningen utvides med 100 stk. elektriske Podbike. Disse kan

stasjoneres på de 7 knutepunktene foreslått i punkt 7, i tillegg til Bragernes torg og Strømsø torg. Det må være registrerte brukere og en betalingsordning for disse syklene. En ordning hvor frivillige får litt betalt for å sykle de tilbake «mot rushtrafikken» ved behov bør vurderes.



WWW.PODBIKE.COM

14. Vestfoldbanen konverteres til sykkelvei

Når Vestfoldbanen etter hvert blir lagt i ny tunnell i Strømsåsen foreslår vi at dagens trasee frigjøres til sykkelvei fra Kobbervikdalen til Strømsø sentrum. Vi foreslår i den forbindelse også en bro for gående og syklister i Kobbervikdalen, over E18, som knytter sammen turveien rundt Nordbykollen, med denne nye sykkelveien og videre til Fjell.

15. Sykkelvei langs Svelvikveien

Naturvernforbundet i Drammen har ved flere anledninger gått inn for at det etableres en sammenhengende sykkelvei langs Drammensfjorden, fra Svelvik til Rundtom i Drammen. Fra Rundtom og videre mot Drammen sentrum finnes en flott sykkelvei. Langs store deler av den eksisterende Svelvikveien er det farlig å sykle. Det finnes noen bruddstykker av gang-/sykkelvei, av svært varierende kvalitet og litt tilfeldig plassert på den ene eller andre siden av Svelvikveien. Dette er ikke forenlig med ønsket om å få flere over på sykkel. Vi foreslår strakstiltak på denne strekningen.

16. Fossilfri varedistribusjon

Vi foreslår at Drammen kommune tar grep for å sikre en fossilfri varedistribusjon i byen. I første omgang ved at det etableres en virksomhet som benytter elektriske varebiler til å levere varer hjem til privatpersoner, bedrifter eller utleveringssteder på knutepunktene eller post i butikk o.l. Med en slik ordning satt i system vil det ikke være behov for å benytte privatbil for å få med varer hjem. Etter at varene er kjøpt blir de hentet av denne

transportvirksomheten og levert til ønsket adresse på ønsket tid. Henting og levering må være basert på «rutetider», slik at varer hentes i løpet av åpningstiden, og leveres i løpet av samme kveld, neste dag eller neste kveld. Denne tjenesten må kunden betale for, men satt i et system kan dette bli til en overkommelig pris. På sikt kan varedistribusjonen mellom knutepunktene skje i et rørpost-system.

17. Reduserte parkeringsmuligheter i sentrum

Bilkjøring i sentrum innenfor «Ring» bør reduseres i størst mulig grad. Sentrumsarealene er for verdifulle til å fortsette med å gi plasskrevende personbiler fortrinnsrett slik det er i store deler av sentrum i dag. Vi foreslår at alle parkeringsplasser langs vei innenfor «Ring» fjernes og at disse parkeringsarealene frigjøres for gående og syklende. I tillegg til å bedre luftkvaliteten vil dette også medføre ett tryggere trafikkbilde. Som erstatning for disse parkeringsplassene langs vei foreslår vi at det etableres flere parkeringshus, om nødvendig. Parkeringsplasser på bakkeplan er svært dårlig utnyttelse av sentrumsarealer.

18. Kjøpesenter og bilkjøring

Det er flere kjøpesenter i Drammen. Dessverre er disse godkjent og etablert med store, dominerende parkeringsanlegg. Vi foreslår at det ikke tillates nyetablering av kjøpesenter med mindre gående, syklende og kollektivreisende gis førsteprioritet når det gjelder adkomst. Eksisterende kjøpesenter bør bygges om, slik at det kun er noen få parkeringsplasser for handikappede i nærheten av inngangen, at gående, syklende og kollektivreisende deretter prioriteres ved inngangen.

19. Fossilfrie kjøretøy

Drammen kommune, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen henger ikke med i den teknologiske utviklingen. Vi vet ikke årsaken til dette. Kjøretøy som benytter fossilt drivstoff må fases ut snarest, og vi foreslår følgende fremdriftsplan: Eksisterende dieseldrevne bybusser byttes ut med miljøvennlige elektriske busser snarest mulig. Vi foreslår at dette skal være utført innen 2025, men at de dieseldrevne bussene kan erstattes av biogassbusser i første omgang. Biogassbusser er ikke utslippsfrie som elektriske, men de er fossilfrie og kan benytte lokalprodusert biogass som drivstoff. Det er helt uakseptabelt at det gjøres innkjøp av dieseldrevne busser i 2017. Vi mener at alle dieseldrevne busser må være fjenet innen utgangen av 2018. Vi er klar over at det ikke er Drammen kommune som kjøper busser. Når det gjelder kommunale kjøretøy, så kjenner vi til at Drammen kommune har

noen elektriske kjøretøy. Det er svært positivt. Vi mener at samtlige kommunalt eide/leide/leasede kjøretøy må være fossilfrie innen utgangen av 2020. Når det gjelder personbiler så foreslår vi en bomavgift og prisdifferansiering for å kjøre innenfor «Ring» fra 2020 (per passering): (Månedsabonnement med samme prisdifferensiering bør også tilbys) A. Dieserbiler: 50,- B. Bensinbiler: 50,- C. Hybridbiler, ikke ladbare: 50,- D. Hybridbiler, ladbare: 40,-, E. Hybridbiler, ladbare som ikke er mulig å kjøre fossilt under 60km/t: 30,- F. Elektriske biler med batteri: 20,- G. Elektriske biler med brenselcelle: 20,- For kategori A-D foreslår vi en årlig økning på 20%, for kategori E-G foreslår vi en årlig økning i henhold til konsumprisindeksen.

20. Tomgangskjøring

Det er forbudt med unødvendig tomgangskjøring. Fra Drammen bystyre 04.01.2016, spørsmål 1/2016 fra Billy Taranger: Svar fra rådmannen: Naturvernforbundet i Drammen opplever at dette forbudet ikke tas alvorlig av ansvarlige myndigheter. Forbudet brytes daglig bl.a. ved Drammen stasjon. Vi foreslår derfor at private aktører, f. eks. vekterselskaper eller parkeringsselskaper gis fullmakt til å dokumentere og bøtlegge slike lovbrudd.

21. Bybane

Vi foreslår også at det etableres en bybane på Strømsø siden. Den bør gå i en ring, med to løp – ett i hver retning, på følgende strekning: *Drammen stasjon – Rundtom – St.Hansberget/Nordbykollen – Fjell – Konnerud – Gulskogen – Drammen stasjon*. Dette bør være et hybridtog som leverer strøm til nettet ved kjøring nedover og ved bremsing. En slik løsning vil være mer fremtidsrettet enn en ny bilvei fra Konnerud til sentrum.

22. Bussrute på Konnerud

Vi foreslår at det går en buss mellom Drammen sentrum og Konnerud sentrum hvert 10. minutt. Fra Konnerud sentrum og etter hvert Konnerud «bybanestasjon» foreslår vi at det er egne lokalbusser til de forskjellige delene av Konnerud. Vi foreslår at disse bussene, f.eks. på søndagene ikke kjøres til faste rutetider, men står klare i Konnerud sentrum, bestilles via en app, og kjører ved behov mellom Konnerud sentrum og fastlagte traseer på Konnerud.

23. Elektrisk drevne taxier.

Naturvernforbundet i Drammen foreslår at det kun gis nye og fornyede løyver til elektrisk drevne taxier. I tillegg foreslår vi at det på Bragernes torg, Strømsø torg, samt de 7 knutepunktene nevnt i punkt 7 alltid skal være en taxi

tilgjengelig, døgnet rundt. Dersom den siste taxien kjører fra et av disse stedene skal en annen bli dirigert dit umiddelbart.

Med vennlig hilsen Naturvernforbundet i Drammen Roar Carlsen leder

Dok 59 Miljøpartiet De Grønne

Fra: Torbjørn Faber Geirbo <Pol.Thorbjorn.Faber.Geirbo@drmk.no>

Til: BB_post

Kopi: Odberg, Tor Atle

Sendt: lø 30.09.2017 23:55

Emne: MDGs innspill til ny Buskerudbypakke 2

Som avtalt med Tor Atle Odberg har vi justert vårt dokument.

Med vennlig hilsen

Thorbjørn Faber Geirbo

Miljøpartiet De Grønne Drammen

99001813

Miljøpakke Drammen – Miljøpartiet De Grønnes innspill til ny Buskerudbypakke 2

Endelig versjon, presisert og justert etter møter med Buskerudbysekretariatet 26.06.2017 og 22.08.2017.

Sammenfatning

Miljøpartiet De Grønne ønsker endringer av Buskerudbypakke 2 som skal utredes av Buskerudbysekretariatet. I vårt forslag opprettholdes hovedgrepene i Buskerudbypakke 2 beholdes når det gjelder bombetaling, men et gjennomgående bomsnitt i Drammen gjør at bilkjøring fra ytre bydeler gjennom det sentrale Drammen blir pålagt bompenger. Høyere inntekter og innsparinger som er tatt i pakka ved at tilfartsvei vest del 2 utgår kommer sykkel, gang og kollektivtrafikk til gode.

Tilfartsvei vest

Tilfartsvei vest del 2 tas ut av pakka, del 1 (Øvre Sund – Prof. Smiths allé) og del 3 (Konnerud – E134) beholdes.

Bom plasseringer og satser

For å få færre ”gratispassasjerer med bil” og større trafikkdempende effekt etableres det et gjennomgående bomsnitt nærmere sentrumskjernen i Drammen. Vi er kjent med at det jobbes administrativt med effekten av alternative bomkonsepter. I utredningen av vårt forslag bes derfor administrasjonen finne en variant av et bomkonsept som følger opp intensjonen i forslaget vårt. Bomsnittet på grensen mellom Drammen og Nedre Eiker opprettholdes.

Det ses på et mer progressivt system for rushtidsavgift med større trafikkdempende tiltak enn det som ligger i forrige forslag til Buskerudbypakke 2. Det innebærer at prisen i rushtiden økes og prisen utenfor rushtiden senkes. I utredningen av vårt forslag gis administrasjonen frihet til å konkretisere prisdifferansen i tråd med intensjonen.

Andre endringer

Gratis handlebuss

For å motvirke negative følger for handelen gjøres bussturer gratis på torsdag kveld og på lørdag formiddag og ettermiddag. Alle reiser med buss og båt innenfor takstsonen Drammen er gratis på torsdager 1700-2100 og på lørdager 0700-1500.

Elektrisk byferge

Det etableres elektrisk byferge i rute i Drammenselva. Ferga går i sikkssakk fra Åssiden til Drammen stasjon og det nye sykehuset. Vi ser for oss følgende anløpssteder:

- Ved Langesøy (Travbanen)
- Øvre Eikervei 14 (Landfallbrua)
- Centalgaragen (transformasjonsområde)
- Biblioteket
- Bragernes torg
- Drammen stasjon
- Sykehuset

Ruten er illustrert under. I utredningen av vårt forslag kan administrasjonen tilpasse anløpsstedene til eventuelle andre forslag innenfor samme strekning. Administrasjonen vurderer frekvens og reisetid nærmere.

Sykkel

Bidrag til sykkel og gange i pakka økes.

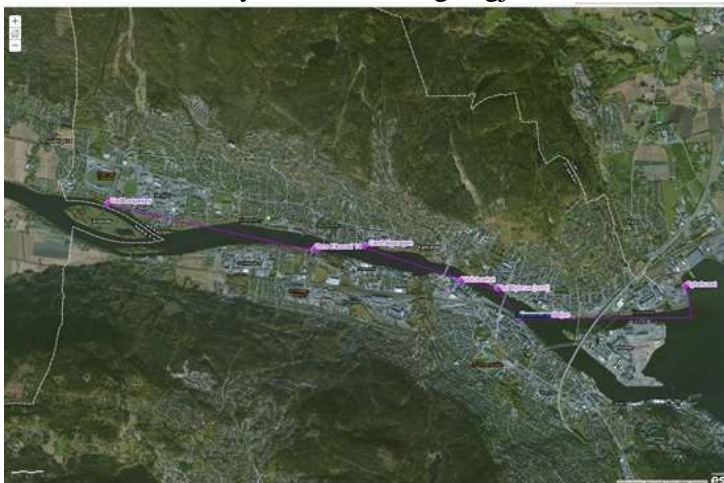
Kollektiv

Bidrag til drift av kollektivtrafikken økes innenfor pakka.

Behov for endringer i Areal- og transportplan for Buskerudbyen

Samferdselstiltakene i vårt innspill til Buskerudbypakke 2 er bare den ene halvdelen av Miljøpartiet De Grønnes politikk for Buskerudbysamarbeidet. For at Buskerudbyen skal kunne bidra til å innfri Norges forpliktelser i Parisavtalen, vil Miljøpartiet De Grønne arbeide for følgende endringer i Areal- og transportplan for Buskerudbyen:

- Utbygging av nye boligfelt på Konnerud skal opphøre. En utvikling av Konnerud sentrum som supplerer bydelen med andre boligtyper tillates.
- Areal- og transportplanen for Buskerudbyen utvides til å omfatte Svelvik kommune. Dette innebærer at samme prinsipper om knutepunktutvikling som gjelder i Buskerudbysamarbeidet også gjelder Svelvik.



Dok 60 Olav Haugerud

Fra: Olav Haugerud <haugerud.olav@gmail.com>
Sendt: lø 30.09.2017 07:50
Til: BB_post
Emne: **Av og påkjøringsrampe E134 Drammen nord**

Hvorfor

En av og påkjøringsrampe for trafikk til og fra Drammen nord vil redusere trafikkmengden på hele Strømsøsidan av Drammen. Dette vil redusere behovet for andre tiltak. Dette er et miljømessig godt alternativ fordi kjørelengden og utslippene reduseres. Mindre trafikk i sentrum. Krysset vil i stor grad avlaste Bangeløkkakrysset som aldri vil kunne ta unna alene.

Hvordan

Planer for av og påkjøringsramper i Nordenden av Strømsøstunnelen finnes allerede. God mulig de kan brukes. Det etableres her også en stor pendlerparkering og stopp for Expressbuss. Fra pendlerparkeringen etableres det skyttelbuss inn til sentrum.

Mvh
Olav Haugerud

Dok 61 Olav Haugerud

Fra: Olav Haugerud <haugerud.olav@gmail.com>
Sendt: lø 30.09.2017 09:33
Til: BB_post
Emne: **Pendlerparkering innspill til BB2**

Pendlerparkering er et flott tiltak.

Forbedringer som ønskes:

Det må være overkapasitet på pendlerparkering. Er det risiko for at man ikke finner parkeringsplass velger man å kjøre bil.

Det er jo ønskelig at flest mulig reiser kollektivt. Da må pendlerparkeringen være gratis. Ikke la Bane Nor, Rom eiendom eller andre prøve å tjene penger på pendlerparkering. Finansier parkeringsplassen med statlige eller fylkeskommunale penger.

Pendlerparkering er et billig tiltak.

mvh
Olav Haugerud

Dok 62 Olav Haugerud

Fra: Olav Haugerud <haugerud.olav@gmail.com>

Sendt: lø 30.09.2017 08:08

Til: BB_post

Emne: **Innspill av og påkjøring E18 i Brakerøya-Jensvoll området**

Hvorfor

1. En komplett løsning for av og påkjøring til E18 mangler.
2. Dagens kjøremønster resulterer i store omveier, stor tidsbruk, store utslipp og store kostnader for private og for næringslivet.
3. Nytt sykehus vil gjøre kaoset større om ingenting gjøres
3. Redusert trafikk i Drammen
4. Redusert trafikk i Lier

Hvordan

Det må etableres en påkjøringsrampe slik at biler fra RV 23, Brakerøya, Lierstranda etc. kan komme seg direkte opp på E18 isteden for å kjøre gjennom Drammen eller helt bort til Kjellstad. Dagens mangelfulle løsning er skylden i mye av dagens ettermiddagskaos. Det må etableres en avkjøringsrampe slik at de som kommer fra Vestfold eller fra Eiker-Kongsberg ikke må kjøre gjennom Drammen, belaste bruene og lage kø når de faktisk kunne kjørt rett av E18 i Brakerøyaområdet.

Mvh Olav Haugerud

Dok 63 Olav Haugerud

Fra: Olav Haugerud <haugerud.olav@gmail.com>

Sendt: lø 30.09.2017 08:30

Til: BB_post

Emne: **Lierdiagonalen**

Kjempebra initiativ fra Statens vegvesen. Ta det fram igjen!

Hvorfor

Lierdiagonalen er det mest effektive alternative for å få trafikken til og fra E18 retning Oslo knyttet til E134. Traseen går i stor grad i tunnel og reduserer belastningen på mennesker og natur.

1. Færre kjørte km, mindre utslipp, mindre tidsbruk
2. Mindre støy med tunnel
3. Mindre sår i naturen med tunnel
4. Unngå å sende trafikken over noen av Drammensbruene og skape kaos i Bangeløkkakrysset

Hvordan

Hvordan man traseen skal føres inn til fjelltunnelen er det eneste som man er uenige om ved denne løsningen. En nedsenket kuvert (miljøtunnel) i Jensvoll området vil opprettholde og faktisk forbedre bokvaliteten i området Jensvoll-Lierstranda . RV19 innkjøringen til Horten er et godt eksempel på hvor bra en slik miljøtunnel fungerer. Dette trafikksystemet vil redusere trafikken i store deler av området fordi man lager et mer effektivt trafikksystem som fjerner all trafikklekkasje til småveier i rushtiden.

Mvh Olav Haugerud

Dok 64 M. Dyga

Fra: M. Dyga <mm.dyga@gmail.com>

Til: BB_post

Sendt: lø 30.09.2017 11:19

Emne: Sykkelparkering, sykkelstiene og offentlig transport...

Hei,

Dere ønsker at flere går og sykler og bruker offentlig transport, men...

Drammen kommune klarer ikke å holde i orden sykkelstiene som er i byen pr. dagsdato.

Veldig mange steder har merking av sykkelstiene blitt borte (busser og biler kjører på de), og slik var det i de siste årene jeg har brukt de stiene - ingen vedlikehold!!! Tydeligvis har ikke Drammen kommune rutiner for å sjekke slike ting. Om de har det så er det bare på papir for det er ikke i realiteten. Betaler de kanskje for denne tjenesten til et firma, og ikke har oppfølging at jobben ble gjort? Det er heller ikke gjort rent på sykkelstiene - det ligger kvister, stein, sand, knust plast og glass, løver og vokser ugras! På noen av sykkelstiene kommer voksende busker som henger i veien for syklistene. Alt dette gjør at syklistene velger å sykle i bilbanene, noe som skaper ikke bare irritasjon, men også mulighet for ulykker. Om vinter er gå- og sykkelstiene ikke prioritert med snørydding og strøing med grus - på noen steder kommer det kanskje dag eller to etter snøfall... Mange av gå- og sykkelstiene er dekket med is i flere dager i vinterperiode før det kommer strøing! Det dreier seg om sikkerhet for både de som går og sykler, men også alle andre som deltar i trafikken i Drammen som kanskje får ekstra uventet trafikk der det ikke forventes. Tiltakene bør være på plass allerede nå, sammen med oppfølging. Hvorfor skal man tro at Drammen kommune gjør det bedre etter innføring av Buskerudbypakke?

Det er ikke nok med ordentlig parkeringsmuligheter for syklene i Drammen sentrum (og ikke bare sentrum). Mange av eksisterende "sykkelholdere" ikke egner seg for å feste en sykkel til dem - for eksempel ved Torget Vest. De ved Magasinet er mye bedre, men de er alt for få. Noen offentlige kontorer, butikker og spisesteder/kaféer ikke har mulighet til å feste/parkere en sykkel. Hvem har ansvar for en slik situasjon? Slik man stiller krav for at det skal være tilgang til handikappe mennesker til alle steder bør det være krav for mulighet for å feste en sykkel når man kommer til et eller annet sted. Dette dersom det er meningen at flere skal la bilen stå og skal begynne å bruke sykkel. Dere kan ikke tenke bare sykkelparkeringene ved togstasjonene, men mulighet for å parkere sykler generelt. Pendlere er ikke bare de som skal ta tog, men også de som sykler til og fra jobben, og trenger å handle på veien hjem.

Jeg var vitne til at bussjåfør nektet å ta på bussen to damer med barnevogn for det stod en liten barnevogn i bussen allerede fra før. De hadde sikker klart å plassere vognene, men bussjåfør mente at det ikke var plass for det – skulle hatt godt gjennomgang på bussen... Dette skjedde på en søndag når det var kun en buss i timen som gikk i denne strekningen. Dammene hadde ventet på bussen på et stund allerede også får de vite at de ikke kan komme på bussen også må de vente en time til... - For en slik tjeneste er minste betaling kr. 45 (jeg er usikker om man betaler noe ekstra for å ha barnevogn på bussen). Det er hårreisende, synes jeg. Det firster over hodet ikke å bruke offentlig transport...

Det er ikke nok at noen få personer ønske at flere går, sykler eller bruker offentlig transport når samtidig kommunen ikke kan tilby noe som gjør at man er i stand til å gjøre det på en ordentlig måte. Det må først og fremst stilles mer krav til kommunen som ikke gjør god nok arbeid pr. dagsdato.

Jeg håper at det blir behjelpelig i videre planleging av Buskerudbypakken slik at det ikke er kun politikerne som er tilfredstil med løsningen, men også vi som bor i Drammen.

Med vennlig hilsen

M. Dyga

Dok 65 Tore Askim

Fra: Tore Askim tore.askim@gmail.com

Sendt: ma 02.10.2017 13:40

Til: BB_post

Kopi: Kjenseth, Gun - Buskerudbyen <gun@buskerudbyen.no>

Emne: Innspill BBP2

Hei

Viser til oversendt epost fra meg innen fristen 30.09.17. som innspill til BBP2 om «Rev Buskerudbypakke 2 og jernbane». Her kommer den angitte eposten i noe mer håndterbart format.

Hilsen Tore

Til post@buskerudbyen.no dato: 30.09.2017.

Innspill til BBP2.

REV. BUSKERUDBYPAKKE 2 OG JERNBANE

Økt togtilbud med to tog i timen Drammen – Mjøndalen – Hokksund og vesentlig oppgradering/nybygging av kollektivknutepunkt/stasjonene Mjøndalen og Hokksund er meget viktig for å nå målene i BBP2 og vedtatt regional AT-plan for Buskerudbyen/Nedre Eiker/Øvre Eiker.

Selv om direkte jernbanetiltak (finansiert av Jernbanedir. /BaneNor) ikke inngår i BBP2, er det meget viktig at samvirke mellom BBP2-tiltak og jernbanetiltak også inngår i revidert BBP2.

Av den grunn må revidert BBP2 opprettholde og forsterke følgende:

1. Tydeliggjøre og ansvarliggjøre koordinering av jernbanetiltak (som nye Mjøndalen og Hokksund stasjoner) og alle tiltak på Mjøndalen og Hokksund stasjoner som inngår i eksisterende BBP2 (alle disse tiltakene må videreføres i revidert BBP2)
2. For Mjøndalen kollektivknutepunkt/stasjon innebærer dette at følgende må videreføres som prioriterte tiltak i revidert BBP2:
 - Utvidet standard for undergang under jernbanespor – for sykkel og gange.
 - Sykkelhotel (med utbyggingsmuligheter)
 - Bidrag til P-hus for togpendlere
 - Oppgradering av bussholdeplass og kiss&ride.
 - Nytt tiltak: bidrag til takoverbygg på nye tog/jernbaneperronger slik at togpassasjerer får «tak over hode» på nye Mjøndalen stasjon. (Dette tiltaket tas med fordi det ikke er avklart om dette inngår i finansieringen av nye Mjøndalen stasjon).

Lykke til med å få revidert BBP2 vedtatt i alle instanser !

Innbyggerinnspill fra Tore Askim, Mjøndalen

Dok 66 Johanna Hauge

Fra: Johanna Hauge <johanna.hauge@gmail.com>
Sendt: ma 02.10.2017 15:33
Til: BB_post
Emne: Forslag for ungdomsevent på Union Scene

Hei! Litt sent, men her kommer forslaget som ble stemt fram på ungdomseventet for transport og miljø på Union Scene forrige onsdag.

Drammens-området bør bli ledende i landet på kollektivtransport.

Vi bør innføre alt i ett kortet - Et grønt kort for ungdom i hele Buskerud opp til 25 år, der man kan reise gratis med både buss, tog og bysykkel. I tillegg til hyppigere og billigere bussavganger for folk flest.

Mvh Johanna Hauge (24 år).

Dok 67 Sverre og Eva Sand

Mottatt fra Sverre og Eva Sand
Møte 22. august 2017 kl 13:00
Tilstede: Eva Sand, Sverre Sand, Tor Atle Odberg og Gun Kjenseth
Tor Atle Odberg innledet kort om Buskerudbysamarbeidet og arbeidet med Buskerudbypakke2 og videre prosess.

Sverre Sand åpnet med å si at han ut fra tidligere erfaringer var skeptiske til høringer, det var sjelden de innspill som ble gitt fikk noen betydning.

Følgende forslag ble presentert:

Offentlig kommunikasjon

- **Billett på offentlig kommunikasjon innen byens grenser skal ikke bare gjelde for en time, men for hele dagen.**
- **Hvis, i tillegg, billettprisen blir vesentlig redusert, kan dere anta at de ikke bare blir nullvekst av bilbruk innen Drammen, men nedgang.**
- **Pensjonister og trygdede reiser gratis på offentlig kommunikasjon mellom klokken 0900 og 1500 på hverdager samt hele weedenden. (Slik er det i Australia).**
- **Gratis sirkelbuss (elektrisk eller gass) som går i 8-tall over de tre bybruene, hvert kvarter.**

Har det noen gang vært utført en konsekvensanalyse hvor billettpris er et parameter? For eksempel, om billettprisen blir halvert, vil da antall passasjerer mer enn doble seg? Hvis så er tilfelle vil både buss-selskapet og miljøet tjene på det. For oss ser det ut som om man tror at løsningen for å øke inntjeningen er å øke prisene. Har vi tatt disse forslagene

ut av lufta, eller finnes liknende scenario andre steder i verden? Nei, disse løsningene er i bruk andre steder i verden. Eksempelvis: Perth, Western Australia.

Angående busspriser, trenger dere ikke se lenger enn til Haugesund.

Det ble framvist er Smart Riders kort som kan brukes både på buss, tog og båt.

Tilkomstvei Konnerud

Skogkantvei fra enden fra Konnerudgata til Fjellveien videre ned til rundkjøringene på Eik med direktegang med E18 mener vi er en meget god løsning.

Gjenåpning av Skoger stasjon bør vurderes.

Busslommer

Å asfaltere igjen busslommer er ingen løsning på noen ting. Lang kø av biler på tomgang vil slippe ut mer eksos enn om de kunne passere bussen og komme raskere dit de skal. For å få bedre flyt i trafikken.

Kollektivfelt

Åpne kollektivfelt for all trafikk utenom rushtida (0700-0900 og 1500-1700) i weekenden.

Bompenger

Dersom kommunen selv stod for innkreving av bompenge kunne vi muligens ha godtatt et slikt system for å nedbetale veier i "verdens rikeste land". Men å la et privat selskap stå for drift av bommer hvor mesteparten av pengene går til drift av selskapet er ikke noen god løsning. Bomavgiften skulle avstemmes etter antall personer i bilen. For eksempel, mer enn en person i bilen 50% rabatt. Med dagens teknologi skulle ikke dette være et uløselig problem.

Fartshumper

Sett opp speed-kamera isteden, slik at de som kjører for fort får betale istedenfor at dumpekjøringen skal gå ut over alle.

Rundkjøringer

Fotgjengerfelt over veier forbundet med rundkjøring ødelegger effekten av e rundkjøring

T-kryss

Gjenomgående trafikk (den horisontale linja i T-en) bør ha forkjørsrett.

I tillegg ble det tatt opp forslag om at spesielt offentlige kontorer kunne legge bedre rette til fleksitid og ulike åpningstider for slik at trafikken kan spres bredere utover morgen og kveld.

Dok 68 Tangen Velforening

Fra: Tangen Velforening tangen.velforening@gmail.com

Til: BB_post

Sendt: ma 18.09.2017 14:35

Kopi: lars-ok@online.no; Margit Eidal Briskerud margit.briskerud@drmk.no; Gro Gevelt gro.gevelt@gmail.com; Svein Prytz svein.prytz@jm.no; Jan Erik Stokke ja-estok@online.no;

Emne: Re: Fagverksted 19.09?

Hei,

Vi takker for tilbakemelding.

Vi stiller oss imidlertid undrende til at Tangen Velforening som startet aksjonen "Nei til bom på Rundtom" og som var pådriver og sterkt engasjert i diskusjonen rundt BBP2 ble utelatt fra å delta i dette forum.

Siden det har stått annonsert at " interessegrupper, organisasjoner osv inviteres til fagverksted" har vi tatt det for gitt at Tangen Velforening vil bli en naturlig part i diskusjonen.

Vi antok at fagverkstedet vil bli åpent for alle interesserte organisasjoner og ventet kun på presisering av sted og tidspunkt. Det var ingen informasjon om eksklusive invitasjoner å finne på Deres sider.

Mandag forrige uke ble det sendt et spørsmål per epost fra styremedlem Svein Prytz angående tidspunktet. Dette ble dessverre ikke besvart.

Nå er det umulig for oss å stille i arbeidstiden på så kort varsel.

Derfor vil vi nå på vegne av Tangen Velforening sende formelt vårt forlag til justering av BBP2:

Vi mener at uansett valgt løsning for bom-plassering, så bør den baseres på tre prinsipper:

1. Ikke splitte skolekretser.
2. Ikke splitte lokalmiljø/bydeler.
3. Ikke utestenge enkelte bydeler.

I tillegg foreslår vi at det foretas kvalitetssikret trafikkteiling siden det var sådd tvil om bildet av gjennomgangstrafikken ble korrekt beregnet.

Dette er viktig for å kunne identifisere faktisk trafikkbelastning og for å ha korrekt grunnlag til å utarbeide riktige løsninger.

Vi håper at våre synspunkter vil bli tatt til vurdering.

Med vennlig hilsen

Styret i Tangen Velforening v/Afrodyta Papadopulu

Dok 69 Jan Erik Tøftum

Fra: Tøftum, Jan Erik jan.erik.toftum@certego.no

Til: BB_post

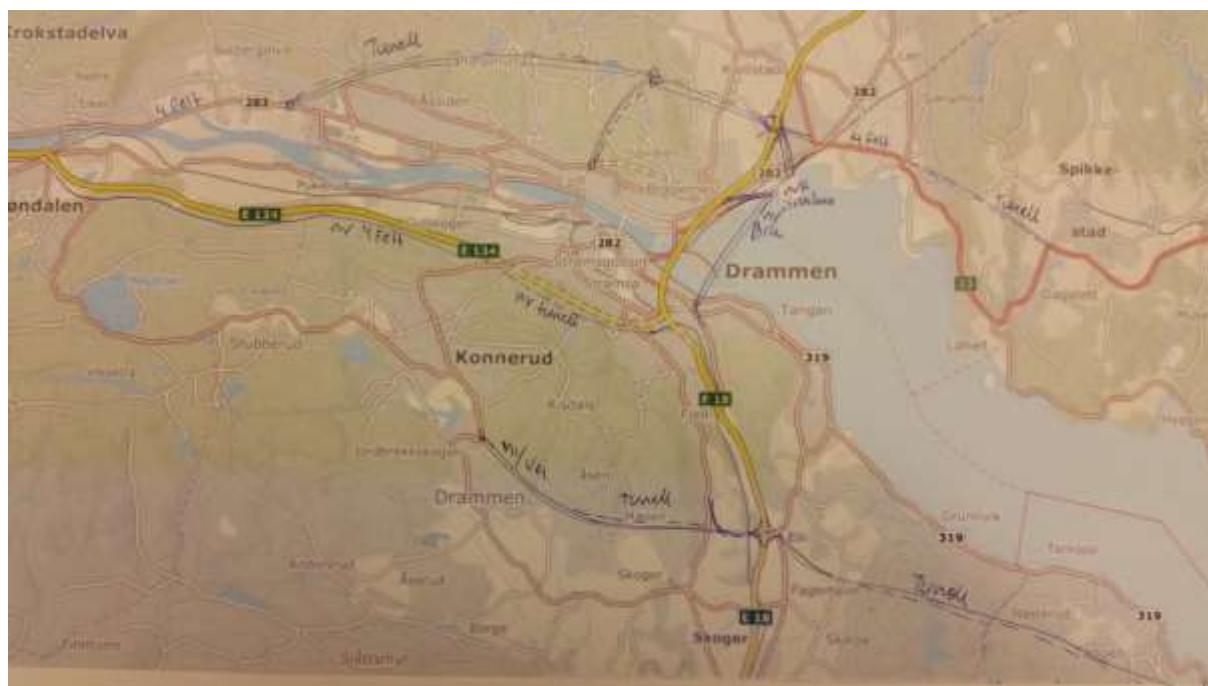
Sendt: on 06.09.2017 13:58

Kopi: post@nfdi.no

Emne: innspill til veiløsning i Drammens regionen

Vedlagt er en kartskisse som jeg mener vil bidra til mindre kø i Drammen

Med vennlig hilsen
Jan Erik Tøftum



Dok 70 Morten Taarland

Morten Taarland
mtaarland@gmail.com

Mange forslag!

Skrevet av Morten Taarland den **02. OKTOBER 2017, KL. 01:29**

Som jeg oppfatter det så har prioriteringene vært helt opp-ned: Først se hvordan man kan få penger fra staten, så bestemmer man at man må ha bompenger, og så putter man ting inn i pakka. Her bør det ses helt omvendt: Først finne ut hva man ønsker å oppnå, og så hvordan man vil gjøre det.

Man kan ikke ha som utgangspunkt at bilen skal forbys når man skal legge planer, da vil de ikke virke og det vil bli stor motstand. Hva slags trafikk vil man fjerne?

Gjennomgangstrafikken må vekk først. Kapasiteten i rundkjøringa ved enden av Strømsåstunnelen må opp på noe vis så den trafikken som skal til Drammen kan komme seg ut av E18, og den som skal ut på E18 kommer seg ut av tunnelen. Må virkelig all trafikken gjennom samme rundkjøring? Burde gå an å få til et bedre kryss her, av modell fra større veisystemer i f.ex. USA. Lierdiagonalen høres ut som en rimelig god ide for trafikken på motsatt side og bør i alle fall utredes på en skikkelig måte.

Konnerudnedføring må på plass, og jeg liker godt alternativet til «Pakk om pakka»-initiativet – Skogkantveien. Men jeg synes ikke man skal bygge både vei og gang/sykkelvei på samme sted som er spilt inn for å utløse miljømidler fra staten – når mesteparten av trafikken forsvinner fra strekningen Vestbygda-Skoger, så kan den eksisterende veien fungere fint for syklistene. Såkalt sykkelsti er uansett ofte ikke det beste alternativet for sykler, så de ender i mange tilfeller uansett opp i veibanen.

Skal man få mindre trafikk i sentrum må man ta innover seg at folk ofte ikke ønsker å bruke buss for å handle. I noen tilfeller er det begrensninger på hva man kan ta med seg på kollektivt, og det er ugunstig å gå og bytte busser med mye tungt å bære. Hvis man ikke vil jage alle handelskunder til kjøpesenter må man ha mulighet til å handle i sentrum med bil. Det vil si korttidsparkeringer i sentrum.

Jeg foreslår å lage en sone med gratis eller rimelig parkering i en sirkel rundt sentrumskjernen. Et godt tilbud her vil oppfordre folk til å sette igjen bilen i utkanten og gå/sykle/bruke buss eller bysykkel i sentrum.

Man må og ta innover seg at mange har behov for å kjøre barn til barnehager osv om morgenen eller av andre grunner ikke har tid eller mulighet til å starte reisen med bussen. Det må gå an å sette igjen bilen og kjøre videre med kollektivt. Det betyr et MYE større tilbud på pendlerparkeringer. Disse trenger ikke være i sentrumskjernen. Naturlige steder for det kan være Bragernes, Gulskogen?, den nye tog-stasjonen det er snakk om i Kobbervikdalen, og Lier?

Min ide er å i stedet for å begrense parkering på kjøpesentrene, be de lage MANGE parkeringsplasser når de skal etablere seg, og bruke disse til pendlerparkering på dagtid. Sentrene får dermed mange kunder som skal hjem fra jobb, og parkeringsproblemer løser seg, og kollektivknutepunkt kan opprettes på sentrene.

Hva med en underjordisk jernbanestasjon under Liertoppen, stor parkering på senteret, heis ned til stasjonen, lokalbusser på gateplan?

Sånn som kollektivtrafikk prises i dag må man velge enten-eller. Det lønner seg sjelden eller aldri å velge kollektivt hvis man ikke bruker det hver dag. Kanskje burde prising endres hvis målet er å øke antall mennesker som bruker det, sånn at det også lønner seg å bruke det tre ganger i uka eller av og til? Burde og oppfordre Brakar og NSB til å snakke sammen. Per i dag er det f.eks. 90% mismatch mellom tog fra Oslo til Drammen og buss opp til Konnerud – 22-bussen har akkurat gått hver gang.

Sykkel er en annen ting. Det må være trygt både å sykle og å parkere sykkelen hvis sykling skal være attraktivt. Man må kunne sette igjen sykkelen uten å lure på om den er der om ettermiddagen. Jeg mener å ha hørt at f.eks. Japan har en del gode løsninger for dette, men kjenner ikke godt nok til dem selv.

For å få bukt med konflikter mellom syklistene og andre reisende (biler, men også gående) må det være nok plass. Det foreligger sikkert data på hvor mange mennesker sykler fra og til. Hvis ikke bør de skaffes. Definer traseer gjennom byen som primært er for sykkel, og som sammenfaller med trafikkbehov for sykkel, andre for bil, andre for buss. Alle trenger ikke bruke samme rute (så derfor trenger hverken busser eller sykler få plass i akkurat Rosenkrantzgt, de kan få en annen trasè).

Traseene for sykkel må tilrettelegges med nok plass, og de som er flatest mulig egner seg best for sykkelen, sikre at andre trafikanter ikke er i veien (gående), egne trafikklys, godt skiltet hvor de forskjellige rutene går, sikre klare vikepliktsregler på rutene (i dag er syklistene ganske rettighetsløse hvis de ikke kjører i veibanen). Danmark har sikkert en del gode ideer for praktisk gjennomføring? Men i Norge har vi og vinteren. Kanskje burde det være undervarme i de valgte sykkeltraseene om vinteren så snø og is smelter? Det er ikke nok å slå seg på brystet og hevde at man har bygd så og så mange meter gang- og sykkelvei hvis disse ikke fungerer godt for syklistene, eller er krøkkete å bruke. En sykkeltrase bør ikke stoppe i en fotgjengerovergang, for eksempel, eller bytte side av veien, og heller ikke plutselig bare forsvinne ett eller annet ukjent sted ut til siden, som mange sykkelstier gjør.

Man kan og tenke på scenariet sykle-til-sentrum, men ta med sykkelen på bussen hjem? Hvis man slipper å sykle opp bakkene til hhv Åssiden, Fjell eller Konnerud kan det hende mange flere kunne tenke seg å bruke sykkel om morgenen. I dag vil det ikke være plass på bussen til noe sånt, og å sykle opp Konnerudbakkene er litt for spesielt interesserte. Sykkel-tilhenger på bussen om ettermiddagen, kanskje?

Og til slutt – vi er i denne situasjonen fordi det ikke har vært planlagt for og lagt til side penger til den i mange år allerede. Det må folkevalgte ta innover seg og ikke bare knuse bilistenes sparegriser til alt man ønsker å endre på. Det bør gå an å løse infrastrukturproblemer uten bompenger, og hvis ikke, konsentrere disse til gjennomgangstrafikken. Kanskje det vil bety at det tar lengre tid å implementere. Men infrastruktur er et offentlig anliggende, og bør betales via skatt. Bompenger nærmer seg et smertepunkt. Det rammer allerede svake grupper på en svært uheldig måte. Og bompenger er en svært dyr måte å finansiere på. Finn. Bedre. Finansieringsløsninger!

Dok 71 Karl Petter

Karl Petter (Mangler etternavn)
karlpetter1@hotmail.com

Privat: Pakkens omfang!

Skrevet av karl petter den **01. OKTOBER 2017, KL. 03:43**

Pakken er for omfattende, og det var med undring at det ble hevdet at kun 12 prosent av trafikken er gjennomgangstrafikk. Når man ser i Drammen ser man at dette er feil. En betydelig større % kommer utenfra og kjører i transitt gjennom Drammen. Jeg vil hevde at å få transitttrafikken utenom sentrum i Drammen er et hovedfokus. Det betyr tunneler på begge sider av elven, slik at blant annet Rosenkranzgaten spares for denne trafikken. Tunneler gjør dette mulig. Det betyr tunneler fra grensen Drm/N Eiker på begge sider.

Dok 72 Per Ringnes

Per Ringnes

pe-ring@online.no

Privat: Sykkelstier, fortau, sykkelveier!

Skrevet av Facebook - perringnes den **30. SEPTEMBER 2017, KL. 09:24**

Tilrettelagte sykkeltraseer er nå for mye på bilistenes premisser. (Jeg biler mer enn jeg sykler). Hvis flere skal sykle noe som monner, må syklistene ha «flyt» og sammenhengende, logiske veier.

Ikke legg skarpe steinkanter på tvers av sykkeltraseer. Disse hindrer også bevegelsehemmede med mini-crossere/Scootere/rullestoler.

Nå ledes/kastes snø og regnvann fra bilenes del av veien inn på syklistenes del. Ikke bra!

Innkjørsler og sideveier som krysser fortau og gang- og sykkelveier må ikke føre til innsnevring i sykkelveienes bredde. Mange steder brukes buede kantsteiner som gir bilen fin svingbue, men begrenser den reelle bredden for sykler, tilhengere, barnevogner og rullestoler.

Privat: Bomstasjoner!

Skrevet av Facebook - perringnes den **30. SEPTEMBER 2017, KL. 09:14**

Jeg synes ikke vi skal se for mye på kommunegrenser. De står for fall, og er uansett ikke så egnet. Entimes-regelen gjør at **mange** bommer gjør fordelingen mellom oss mer rettferdig. Man må jo vurdere kost/nytte, men prinsipielt er mange bommer mest rettferdig. Alle som kjører, må være med å betale.

Elbiler bør også betale i bom. De opptar plass. Kanskje halv pris? (Jeg har elbil)

Dok 73 Henrik Røren

Henrik Røren

1847851458859876@facebook.com

Privat: El-sykkel!

Skrevet av Facebook - henrikroren den **30. SEPTEMBER 2017, KL. 10:58**

Jeg ønsker støtte til el-sykler, slik at flere, spesielt unge, velger dette tilbudet. I tillegg bedre sykkelveier slik at el-sykkel blir det beste tilbudet på skoleveien

Dok 74 Frode Hansen

Frode Hansen

frodeabh@gmail.com

Privat: Buss struktur sentrum!

Skrevet av Frode Hansen den **29. SEPTEMBER 2017, KL. 12:28**

I Drammen sentrum skal alle busser ned via sentrum (Busstasjonen/Bragernes torg) med gjennomgående linjer videre. Det jeg synes mangler er en bussring som går utenom dette. For eksempel en buss som går via Gulskogen og Holmenbrua i en sirkel (begge retninger) på både Bragernes og Strømsø. Dermed kan man slippe å bytte buss og sikre at Drammenserne i sentrum bruker bussen mer.

Dok 75 Stefan Appelbad og Guri Haram

Stefan Appelbad og Guri Haram

appelblad.stefan@gmail.com

Privat: Bysykkel!

Skrevet av Stefan Appelblad den **28. SEPTEMBER 2017, KL. 10:07**

Denne ordningen må utvides langt utenfor Drammens bykjerne. I sentrum er det tross alt ikke like stort behov for sykkel, der man når de fleste avstander til fots.

Eksempel på strekninger bysykkel vil være kjærkomment er; Åssiden- Brakerøya, og gjerne videre ut. Som det ble nevnt på folkemøtet på Nedre Eiker bibliotek, 28.09.17, kan et slikt forslag testes ut med EL-sykkel og dermed rekke større geografiske områder. El-sykkel forhindrer at man blir svett, og vil gjøre det anvendelig med tanke på bruk hvis man skal i møter etc. Dette vil dessuten kunne avlaste bussbehovet noe.

Med vennlig hilsen,

Stefan Appelblad og Guri Haram

Privat: Buss fra Drammen stasjon til Åssiden!

Skrevet av Stefan Appelblad den **28. SEPTEMBER 2017, KL. 10:08**

Bussen må synkronisere med toget.

Å bo på Åssiden og benytte kommunal forbindelse til Oslo og hjem igjen, fungerer ikke med familieliv i dag. Ofte må man vente 30 minutter på bussen, kanskje mer, på Strømsø torg etter endt arbeidsdag fra Oslo. Videre tar det ganske lang tid å sitte på buss, med alle lyskryss (se tidligere punkt). Med bysykkel vil dette behovet bli noe mindre igjen.

Med vennlig hilsen,

Stefan Appelblad og Guri Haram

Privat: ROSENKRANTZGATE!

Skrevet av Stefan Appelblad den **28. SEPTEMBER 2017, KL. 09:41**

Ingen innsnevring av Rosenkrantzgate. Lag heller bredde til fem kjørefelt. I rushtiden på morgenen så kan da det femte feltet (midtfeltet) benyttes av rushtrafikken inn mot Drammen, og på ettermiddagen ut fra Drammen. Et femte felt ut- øker plass til utrykningskjøretøy. Ingen sykkelvei langs Rosenkrantzgate, dette bør heller legges ned mot elven eller opp i liene. Da slipper man innsnevring, og syklistene vil likevel ikke sykle langs en bilkø og puste inn avgasser. Altså får man raskere veier og bedre miljø. Mindre kø = mindre utslipp.

Bort med alle de fem lyskryssene som kun er for fotgjengere. Erstatt de med gang- og sykkelnett der det behøves. Dette vil øke trafikkflyt for bil, buss, fotgjengere og syklister. Viderefør gjerne denne tankegangen til flere steder i byen.

I stedet for bare å tenke buss, bør det også tenkes på båt i Elvebyen Drammen. Båt kan benyttes som buss på elv og fjord. Fylkesordfører i Akershus, Anette Solli har stemt frem et forslag om å bruke mer båt i Oslofjorden, dette skal ha vært i sammen med ordføreren i Hurum. Forhør dere gjerne med dem i denne sammenhengen.

Med vennlig hilsen, Stefan Appelblad og Guri Haram

Privat: Bompenger!

Skrevet av Stefan Appelblad den **28. SEPTEMBER 2017, KL. 09:52**

Bompassering fra Øvre Eiker til Lier må gjelde i to timer i rushtrafikken, og visa versa. Dette på grunn av at kø fra Brakerøya varer i hele 50 minutter fram til Rosenkrantzgate ved travbanen i Åssiden, i dag. Spesielt i ettermiddagstrafikken. Derfor blir 1 time gyldighet for bompassering for hele Buskerudbyen i rushet for lite. Og spesielt med tanke på innsnevring av Rosenkrantzgate og en ikke gjennomført Lier Terrasse, vil dette bli uhyre dyrt.

Ingen bompenger for å forlate byen (som er normal Europa-praksis). Kun ved innfart.

Med vennlig hilsen,

Stefan Appelblad og Guri Haram

Privat: LIER TERRASSE!

Skrevet av Stefan Appelblad den **28. SEPTEMBER 2017, KL. 10:02**

28.09.17 på folkemøtet i Mjøndalen, ble det presentert at 10 prosent av trafikk (hver tiende bil) i Buskerudbyen er forbipasserende, og at denne kommer inn i Lier, så fortsetter videre inn i Drammens bykjerne før den passerer Øvre Eiker. Dette betyr at – bygger man Lier Terrasse (fra Lier til Nedre Eiker) så får man bort 10 prosent av gjennomgangstrafikken i Drammen. I tillegg bør Lier Terrasse være et statlig prosjekt da det burde sees som en forlengelse av E23 fram til E134 videre mot Kongsberg.

Det er et faktum at Konnerudpassasjen E134, allerede var underdimensjonert som ferdigbygget. Dette takket være at bystyret sa «nei» til firefeltsvei – og dermed gikk imot Statens vegvesens opprinnelige prosjektforslag.

Dette setter ytterligere press på at byggingen av Lier Terrasse må gjennomføres raskt.

Uten Lier Terrasse blir Drammen igjen Norges største veikryss.

Med vennlig hilsen,

Stefan Appelblad og Guri Haram

Dok 76 Arild Nyborg

Arild Nyborg

arild.nyborg@ebnett.no

Privat: Trafikk bort fra sentrum.!

Skrevet av Arild Nyborg den **29. SEPTEMBER 2017, KL. 07:56**

Bygg vei fra Øvre sund bru og fram til Sundland/Gulskogen raskes mulig. Bygg veien som tofeltsvei og egen vei for syklister og gode forhold for gående. Utbyggere i området bør bidra økonomisk. Veien vil bedre forholdene i nedre del av Konnerudgata.

Tilførselsvei del 2 og 3 bør ikke bygges.

Ny forbindelse fra E134 bør bygges vest for Gulskogen industriområde. Denne veien kan med fordel knyttes sammen med Fv283 med ny bru over Drammenselva.

Ny vei fra Konnerud.

Bygg rundkjøring i krysset Konnerudgata/Djupdalsveien. Følg bekken fram til turvei/skiløype. Bygg miljøtunnel under disse og tunnel fram til Danserud, ca4km. Ny veien knyttes til E18.

For å avlaste Bangeløkka bygg tunnel fra Danserud som knyttes til Strømsåstunnelen. Trafikk fra Austad – Fjell området kan knyttes til denne tunnelen ved å anlegge en tilførselsvei (spiraltunnel) fra Austadveien ved Drafnkollen

Dok 77 Tomas Mortensen

Tomas Mortensen

tomas@mortensen.com

Privat: Publisere grunnlagsdata fra trafikkstrømsundersøkelsen!

Skrevet av Facebook - toasmortensen den **28. SEPTEMBER 2017, KL. 09:01**

Det har vært utført en grundig tragikkstrømsanalyse [1], der en av konklusjonene var at det er lite gjennomgangstrafikk [2].

På folkemøtet på biblioteket i Drammen ble det stilt spørsmål til om gjeldende definisjonen av gjennomgangstrafikk er en hensiktsmessig.

Jeg kunne gjerne tenke meg at vi får tilgang til anonymiserte rådata slik at andre kan gjøre egne analyser.

1. https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/lokalt/Region+S%C3%B8r/Buskerud/_attachment/2004719?_ts=15ea46bc9a8

2. <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/lokalt/Region+Sør/Buskerud/lite-gjennomgangstrafikk-i-buskerudbyen>

Dok 78 Julie Førriisdal

Julie Førriisdal

julie-99@live.no

Privat: Busstilbud og sykkelveier!

Skrevet av Julie Førriisdal den **28. SEPTEMBER 2017, KL. 11:21**

Det er behov for bedre busstilbud da bussene særlig i rushtidene er overfylte og forsinkede og da må vi ha hyppigere avganger. Selv erfarer jeg hver dag frem og tilbake fra Drammen VGS at det sårt trengs større buss på linje 52 Hokksund-Mjøndalen-Drammen i rushtidene da denne hver dag er overfylt av mennesker.

Sykkelvei mellom Mjøndalen-Gulskogen er ikke-eksisterende i dag. Syklister sykler i dag på veien sammen med bilene hvor mange bilister gjør farlige og hensynsløse forbikjøringer. På denne veien er det strekninger med både 60km/t og 70 km/t. Vi trenger en trygg og god sykkelvei som sammenkobler Ryghkollen med Pukerud.

Dok 79 Mona Syversen

Mona Syversen

monasyve@gmail.com

Busstilbudet til/fra Hovjordet må bedres!

Skrevet av Mona Syversen den **26. SEPTEMBER 2017, KL. 10:54**

Elever ved Åssiden videregående skole slutter som oftest dagen kl. 15, må i praksis vente opptil en time på 54-bussen. Årsaken er at 55-bussen som går direkte til Hovjordet nesten alltid er full, og derfor kjører forbi holdeplassen når den kommer forbi tidligst kl 15.23. Neste 54-buss kommer da tidligst kl. 15.56 såfremt den ikke er forsinket. Dermed bruker man 75-90 minutter på en strekning på drøye 7 km mellom skole og hjem.

Det er også svært ofte at 54-bussene ikke venter på 51-bussene som kommer fra Drammen. Her må det nødvendigvis være en øvre tidsgrense, men som passasjer er det provoserende å bli stående igjen langs riksveien når bussene hadde «øyekontakt» i det 54-bussen velger å kjøre før 51-bussen rekker å stoppe. Må tas tak i av Brakar.

54-bussen korresponderer også dårlig med de fleste togavgangene på Mjøndalen stasjon, og kan derfor ikke være eneste transportalternativ mellom hjem og stasjon.

Privat: Felles billettsystem for buss og tog!

Skrevet av Mona Syversen den **26. SEPTEMBER 2017, KL. 11:00**

I påvente av flere tog i timen på mellom Drammen – Hokksund/Kongsberg og ytterligere forbedret busstilbud i Drammensregionen vil innføring av felles billettsystem for buss og tog gjøre det enklere for alle å benytte seg av hele det eksisterende kollektivtilbudet, slik som vi kan i Oslo og Akershus. Skal dette fungere, må prisene både på enkeltbilletter og periodebilletter innenfor Drammensregionen/Buskerud og på tvers av fylkesgrensene være så fordelaktig at man kanskje investerer i en periodebillett selv om man av og til kjører bil. På sikt tror jeg dette vil bidra til at flere velger kollektivtilbudet.

Vi må kunne stole på Brakars bussruter!

Skrevet av Mona Syversen den **26. SEPTEMBER 2017, KL. 10:26**

Familiemedlemmer har flere ganger erfart at bussene ikke stopper på tydelig signal om avstigning. Dette medfører at man blir utrygg på om man kommer seg dit man skal uten å måtte gå en lengre og kanskje ukjent strekning. Jeg ser via media at dette problemet gjelder flere ruter i fylket.

Vi har også erfart at en del busser som står i rutetabellene, uten forvarsel på holdeplass eller i app, likevel ikke kommer. Når man da tar kontakt med Brakar, bekrefter de at de ikke hadde satt opp buss på nevnte avgang. Dette medfører at vi alle må ha egen bil eller noen som kan stille opp og kjøre på kort varsel, og da er hele hensikten med kollektivtilbud borte.

For oss som stort sett har timesavganger også på nærmeste buss, får det konsekvenser dersom en buss ikke kommer med tanke på oppmøte på skole, jobb eller andre avtaler. Vi må derfor kunne stole på Brakars bussruter. Dersom noen av bussene i rutetabellene i praksis aldri kjøres må de tas ut av tabellen slik at det reelle busstilbudet blir synlig for oss forbrukere samt fylkeskommunen som eier.

Parkeringsstilbudet på Mjøndalen stasjon for togpendlere må forbedres!

Skrevet av Mona Syversen den **26. SEPTEMBER 2017, KL. 10:06**

For oss togpendlere er det nå ikke parkeringsplass å oppdrive etter at 7.24-toget til Oslo har gått. Dette skaper problemer bl.a. mhp. ønsket oppfølging av barn på morgenen og gjør at vi nå vurderer å bytte ut periodebilletten med parkeringsplass i Oslo, og begynne å kjøre igjen. Vi har elbil og er to personer som kan kjøre sammen.

Kapasiteten har vært presset lenge, men ble helt sprengt etter overgang til app-basert betaling for parkering sist sommer. Bedre kontroll med parkerte biler og utvidelse av parkeringstilbudet etterlyses.

Buss er ikke et alternativ så lenge 54-bussen, som vi bor nærmest, i praksis ikke korresponderer med togene verken til eller fra stasjonen.

Dok 80 Stine Waage

Stine Waage

stine_waage@hotmail.com

Buss!

Skrevet av Stine Waage den **27. SEPTEMBER 2017, KL. 08:43**

Jeg syntes det er rart at 15 og 16 bussen går så sjelden på kvelden og helgen. Kunne ønske i alle fall 15 bussen gikk oftere. Videre er undergangen fra Marienlyst til Strømsø liten og vanskelig å sykle gjennom

Dok 81 Per-Jan Brekke

Per-Jan Brekke

Perjanb@gmail.com

Gang- og sykkelbro ved Holmen!

Skrevet av per-jan den **26. SEPTEMBER 2017, KL. 02:53**

Hei! Jeg foreslå en ny gang- og sykkelbro over Drammenselva, like ved Holmenbrua (Strømsøbrua), gjerne med adkomst via Holmennokken.

pj

Dok 82 Bård Robstad

Bård Robstad

brobstad@gmail.com

Bård Robstad den 27. september 2017, kl. 10:37 ([Edit](#))

Det burde ikke være noe problem å utvide parkeringen ved f.eks. å bygge et parkeringshus i kombinasjon med kontorlokaler.

Skal målene til Buskerudbyen nås, så må det legges tilrette med hyppige og korresponderende kollektivavganger, KOMBINERT med gode muligheter for å parkere bil (og sykkel) ved knutepunkter.

Dere politikere og byråkrater må forstå at vi velger det som er mest praktisk! I Oslo er det knapt nødvendig med bil når kollektivtransporten har avgang hvert 10 minutt eller oftere. Jeg ser ikke for meg 6 avganger i timen fra Hovjordet eller Åsen. Ergo bruker vi bil til stasjonen. Dere får ikke «folk flest» til å sykle til toget hele året. Uansett sykkelveier og elsykkel. Det er bare ikke praktisk!

Personlig har jeg parkeringsplass på jobbe og bruker litt kortere tid dør til dør med de fleste dagene. Like fult tar jeg toget da det er mer mindre stress og mer behagelig, men det fortsetter ikke om parkering ved stasjonen blir nærmest umulig!

Dok 83 Lucy Riley

Lucy Riley

saxyriley@hotmail.com

Sykkelsti Rundtom-Strømsø!

Skrevet av Facebook - lucyriley den **26. SEPTEMBER 2017, KL. 01:52**

Behøv er stort mellom Rundtom – Strømsø med mer tydelig merket sykkelsti langs fjord/elva – gjerne med farget asfalt – fotgjengere har en tendens å stadig går i sykkelstien der – tipper det er delvis fordi stien er ikke synlig nok merket dessverre.

mvh Lucy Riley

Dok 84 Ingeborg Bye

Ingeborg Bye

ingeborg.bye@hotmail.com

Buskrudbyen 2 Innspill til økt busstilbud i Øvre del av Lier!

Skrevet av Facebook - ingeborgbye den **26. SEPTEMBER 2017, KL. 01:25**

Hei, Sylling har ikke mange avganger i time i rush tiden til Drammen. Dette burde økes slik at det gikk i hvert fall en buss i halvtimen til Drammen enten med 63 eller 62 med korrespondanse med 71 bussen. Det samme gjelder i rush tiden på vei hjem.

63 bussen går om Fagerliåsen /Kanada og vi som bor langs veien til Tronstad har ikke noe busstilbud til pendlere eller skoleelever som skal på videregående skole. Vi må enten komme oss til Delekant eller Opsalsvingen for å ta bussen. Hvorfor kan ikke 63 bussen gå om Tronstad noen avganger om dagen? I enkelte avganger kunne det gått annenhver time om Fagerliåsen/Tronstad.

Dok 85 Ivar Munkerud

Ivar Munkerud

ivar@munkerud.com

Master transport plan i Drammen!

Skrevet av Ivar Munkerud den **25. SEPTEMBER 2017, KL. 06:24**

Hvorfor skal man legge all trafikk gjennom sentrum og sentrums nære strøk bare se på utbyggingen av Bjørnstjerne Bjørnsons gate denne kommer kun til å lage mere kø da det ikke er noen vei som tar av trafikken på en effektiv måte det samme gjelder trafikken til Åskollen og Konnerud, Drammen har en geografi som ikke gjør det enkelt å planlegge veier men det virker som at vi som bor utenfor sentrum skal straffes ekstra for dette. Bare se på de to hovedkryssene inn til Drammen. Disse er ikke bygd for å ta unna trafikk, men skape kø og farlige situasjoner på E18/E134.

Drammen kommune har heller ikke lagt til Rette for at det ikke skal bli kjøring mellom bydelene da f.eks mangel idrettshaller gjør at vi må kjøre rundt for å levere barna på trening. Det nytter ikke å sende 6-7 åringer rundt med buss med alle de farer dette medfører.

Drammen er en pendlerby hvor mange jobber innover mot osloområdet, og pga tidsklemme gjør dette at mange må kjøre for å i det hele tatt få dagen til å gå i hop.

Ny vei til Åskollen og Kommerud kan fint lages ut i fra Kobbervikdalen, med der er det byggey så mye industri at dette ikke lengre er lett å få til. Skoglinje-alternativet til Konnerud er heller ikke noen god løsning for dyrelivet i området. Dette er den siste frie veien for dyrene i Strømsåsen slik at å lage en ny veg i tillegg til eksisterende vei vil ødelegge dette, det er da bedre å ruste opp Jarlsbergveien med den traseen den har i dag.

Det kunne også vært et forslag i og med vestfoldbanen skal lages ny. Denne kunne gå under Konnerud slik at det kan lages en egen stasjon i fjellet på lik linje med Holmestrand st.

Dok 86 Hanne-Lene Norup Dahlgren

Hanne-Lene Norup Dahlgren

hldahlgren@gmail.com

Parkeringsplasser ved togstasjonene!

Skrevet av Facebook - hanne-lenenorup dahlgren den **24. SEPTEMBER 2017, KL. 10:21**

Det er en kjent sak at det er store problemer med parkering på Brakerøya og Lier stasjon, og det er ikke mulig å parkere senere enn 7:30/8:00 om morgenen. Det betyr at pendlere med barn i barnehage må levere rett over 7 for å rekke jobb i Oslo med tog fra Brakerøya. Det gjør at flere ikke orker det stresset og enten kjører selv, eller må bytte jobb. Det er ikke fordelaktig, da pendlere ofte bringer inn godt med skatt til kommunen.

Fiks parkeringsplasser slik at alle, selv skiftarbeidere kan ta toget, og få NSB til å legge inn stopp på Lier og Brakerøya oftere.

Det som er synd er at bussene er altfor trege i forhold til tog, da de skal innom så mange steder før Oslo. Skulle ønske det gikk en buss direkte til Oslo med kun en holdeplass sentralt i Lier med gode parkeringsmuligheter.

Dok 87 Linn Katrin Nødland

Linn Katrin Nødland

lknodland@hotmail.com

Sats kollektivt!

Skrevet av Linn Katrin Nødland den **23. SEPTEMBER 2017, KL. 12:01**

Hei, vi er et par som nå flytter fra Oslo til Lierskogen. En av oss jobber i Sandvika, og den andre jobber på Bjerkåsholmen. Pga vår boplassering i Oslo som fører til lang tid med kollektivt til jobb, kjører vi én bil sammen til og fra jobb. Nå når vi flytter til Lierskogen, er planen at den ene tar bilen til Bjerkåsholmen, og den andre tar buss til Sandvika. Men vi vurderer å lease en elbil nummer to i stedet for kollektivt, pga prisene på buss fra Lierskogen til Sandvika. Vi kommer også begge til å dra inn til Oslo ofte. Så, ved å flytte til Lierskogen, slipper vi unna bompengene inn til Oslo hver dag, men vi må faktisk betale mer for den ene

personen som må ta buss i 15 minutter i tillegg til turene inn til Oslo med kollektivt. Vi håper det vil kunne lønne seg å ta kollektivt i stedet for å få flere biler på veiene!

Dok 88 Tryggve Imset

Tryggve Imset
tryggveimset@gmail.com

Rosenkrantzgate!

Skrevet av Tryggve Imset den **21. SEPTEMBER 2017, KL. 06:43**

Ble det foretatt en tidsstudie i sommer da det var innsnevring i Rosenkrantzgate?

Det var i hvertfall fullt kaos med råkjørere oppe i åsen i 30 sonen i Jonas Lies vei og Henrik Ibsens gate mellom 1530 og 1700De skulle vel unngå stående kø på hovedveien. Hvilke tiltak er det tenkt å gjøre for oss som bor og har barn i 30 sonen? Det hjelper ikke oss mye at Rosen innsnevres uten at det sørges for brede, gode alternative veier

Dok 89 Lorna Reberg Nilsen

Lorna Reberg Nilsen
lorna.reberg.nilsen@gmail.com
BUSSER TIL LIER STASJON!

Skrevet av Facebook - lorna rebergnilsen den **23. SEPTEMBER 2017, KL. 01:27**

Busstilbudet i Lier er under enhver kritikk. Det gjelder både hyppighet på avgangene og rutene. I Lier har vi ett stort kollektivknutepunkt, med hundrevis av reisende mot Asker og Oslo daglig, men hit går det ikke en eneste buss. Alle kjører rett forbi på RV 23 rett til og fra Drammen. Det gjelder både rute 81 og 85 fra Sætre, samt rute 63 fra Lierbyen. Det er ca. 1 km fra Rv 23 til stasjonen og det ville tatt noen få minutter for bussen å ta en sving innom stasjonen på sin tur til og fra Drammen.

Når det gjelder rute 73, som har sin holdeplass ved Lier stasjon, har ikke Brakar tatt seg bryet med å sørge for at den bussen korresponderer med toget. Dette innebærer at vi som innbyggere i Lier er helt avhengig av privatbilen for å komme oss til og fra jobben inn mot Osloområdet. Dette medfører kaotiske parkeringsforhold på Lier stasjon, hvor folk som er avhengig av å komme seg på jobb, ikke får parkeringsplass. Har sett at det er kommet forslag om etablering av matebusser til og fra stasjonen i rushtiden, men for å slippe å benytte både ekstra materiale og sjåfører hadde det vel vært bedre at de bussene som allerede går hadde tatt seg en sving innom stasjonen på sin tur til og fra Drammen. Da ville vi som innbyggere hatt et tilbud til stasjon vi kunne benytte hele dagen, ikke bare i rushtiden.

Ser frem til at vi i Lier får ett busstilbud i fremtiden, slik at vi slipper å benytte bilen hver gang vi trenger å benytte toget.

Mvh Lorna Reberg Nilsen, Engersand Havn

Dok 90 Anders Prytz

Anders Prytz
anprytz@gmail.com

Bom plassering internt i Drammen!

Skrevet av Anders Prytz den **19. SEPTEMBER 2017, KL. 04:29**

Bomsnitt kan ikke være innenfor skolekretser i grunnskolen (barne/ungdomsskole). Hvis de plasseres innenfor vil det skapes forskjeller i nærmiljøet og det er ingen tjent med. Er skolekretser åpne vil barn også kunne gjøre mye av det sosiale innenfor sin krets. Om man f.eks. kunne sette bommer på bruene i Drammen vil man skape minst mulig skille og innbyggere på begge sider av elven vil ha noen kommunale tilbud tilgjengelig uten å måtte passere bomsnitt.

Dok 91 Per Rasmussen

Per Rasmussen
pekster1@gmail.com

Fortsatt støtte til piggdekk!!

Skrevet av Facebook - perrasmussen den **13. SEPTEMBER 2017, KL. 07:39**

Fjorårets ordning hvor man kunne få sponset ett piggdekk til sykkel dersom man kjøpte ett selv burde videreføres. Veldig fin ordning som gjør at flere prøver seg på syklingen om vinteren også.

Dok 92 Mats Faugli

Mats Faugli
mats.faugli@gmail.com

Mats Faugli den 17. september 2017, kl. 11:56 ([Edit](#))

Som helårssyklist har jeg blitt skremt over mangel på trygg sykkelvei i Konnerudgata. Her er det mange oppstykkede strekninger med kun humpete fortau og uendelig mange fortauskanter, og man blir tvunget ut i bilveien – helt til man kommer ned på flata, der er det i hvertfall en veldig fin sykkelfil på vei inn mot byen (hvorfor er den ikke laget like fin andre veien?)

Dok 93 Mette

Mette
Mangler fullt navn og epost
Spiralen2 / Konnerud, jernbanestasjon!

Skrevet av mette den **01. OKTOBER 2017, KL. 01:57**

- 1 Heis til konnerud fra jernbanetunnel, om den svinger litt.
- 2 Pendlerparkering i fjellet.
- 3 Den kunne gå i spiraltunell til Konnerud – fra Bangeløkka,
- 4 Drammen stasjon kunne godt ligge der ved inngangen til Strømsåsen.

Dok 94 John Tollefsen

John Tollefsen
Mangler epost

Trafikk m.m.!

Skrevet av John Tollefsen den **30. SEPTEMBER 2017, KL. 12:23**

I forbindelse med ny bomring må det være mulig å innføre en en-sjåførsavgift for matpakkekjørerere, mens de som kjører sammen til og fra jobben får rabatt.

Vi trenger mindre parkeringsplasser og flere parker, gjerne bare noen titalls kvadratmeter. Jeg tror det er lettere å få godkjent mange små parker framfor en stor.

Det bygges altfor mange leilighetsbygg hvor det ser ut som kommunen ikke har stilt krav til at en by skal være trivelig og ikke bare for utbyggere. De byggene som settes opp er identitetsløse og samlebåndpreget. Kommunen må kunne stille krav til utbyggerne.

Det trengs flere broer for fotgjengere: over Drammenselva mellom Holmenbrua og Bybrua, over jernbanesporene ved Drammens stasjon, over Bjørnstjerne Bjørnsons gate, og sikkert flere steder jeg ikke kommer på nå.

Byen trenger flere gågater, spesielt på Strømsø.

Bussene kan kjøre på naturgass fra Lindum.

Gratis skyttelbuss som går fra Holmenbrua til Landfalløybrua.

Før trafikken utenom byen.

Ikke bygg flere kjøpesentere og si nei til utvidelse av de eksisterende.

Måk fortauene og ikke sleng snø fra bilveien opp på fortauene.

Hva gjør Drammen kommune for at byen skal bli blågrønn og tåle høyere vannstand i Drammensfjorden og Drammenselva samt økt nedbør?

Bevar Finnemarka Ikke flytt bygrensa høyere opp i åsen.

Sett gjerne opp flere fartsdempere.

Dok 95 Anonym

Mangler navn og epost

Forslag for Konnerud!

Skrevet av meg den **27. SEPTEMBER 2017, KL. 09:46**

I rushtiden, særlig om morgenen, er det kø ned Konnerudbakken og bussene er fullstappet.

For å senke biltrafikken i disse tidsrommene, kan man prøve å gjøre kollektivtrafikken til et alternativ som gjør det mulig, billig, og praktisk å la bilen stå hjemme. Her er noen forslag:

Ha enda flere bussavganger ned bakken i rushtiden

Senke billettprisene på bussen i morgen- og ettermiddagsrushet

Bruke leddbusser eller dobbeltdekkere for å få plass til flere mennesker

En annen ide kan være å bygge **taubane**/gondolbane i Konnerudbakken.

Jeg synes også at det burde opprettes en busslinje som går mellom Konnerud og Gulskogen.

Sykkel er ikke en spesielt god løsning når det gjelder strekningen Konnerud-Drammen, siden det er en lang oppoverbakke som er tung å sykle hver dag (ca. 6 – 7 km lang).

Til slutt vil jeg tilføye at jeg synes at å gjerde inn hele Konnerud bydel med bommer er urettferdig. Ikke alle har kontorjobber i Drammen sentrum: Noen har jobber langt unna og må bruke ekstra lang tid hvis de skal bytte busser hele tiden. Andre trenger bilen til arbeidet og til transport av større ting man ikke kan dra med seg på bussen. Dessuten er busstilbudet *i dag* for dårlig til at folk flest kan kvitte seg med bilen. Derfor bør man starte med å *først* bedre

alternativene, ikke med å straffe bilistene. Hvis man gjør det, vil det sannsynligvis ende med at folk allikevel kjører og må betale svindyrt for å kunne gjøre helt hverdagslige ting som å komme seg til jobb, skole, fritidsaktiviteter eller på butikken.

Ungdomsseminaret 27.09 var forresten veldig interessant og informativt ☐

Dok 96 Tore Klyve Andersen

Tore Klyve Andersen
Mangler epost

Bompenger og ambisjonsnivå !!

Skrevet av Tore klyve Andersen den **25. SEPTEMBER 2017, KL. 11:18**

Hei !

Er skeptisk til at veibygging i Norge som i alt for stor grad finansieres ved hjelp av bompenger (min mening)- kan vanskelig bli rettferdig – men slik er det !

Mine innspill:

Bompenger: Uavhengig om det er elbil eller ikke:

«Alle skal med» da må alle betale som bruker veien!

Kort avstand mellom betalingspunkt (med lav takst) – betaler for distanse – er mer rettferdig og jeg «føler» da at jeg betaler for min kjørestrekning. Eks. Strømsø til Hallermoen – bør ikke koste det samme som Str. – til Jordbrekkskogen! Plassering av bom på Rundtom var totalt skivebom og viser hvor urettferdig det kunne blitt.

Alle må betale for parkering !

For å bedre miljøet i Nybyen og nedre del av Konnerudgata – forbindelse mellom E-134 og Øvre Sund bru må prioriteres!

Og kanskje ambisjonsnivået er urealistisk –bla. busstilbud: Det ble brukt som eksempel på møtet i Drammen – Er det behov for buss hvert 5 minutt ? Hvor mye subsidieres hver bussbillett i dag – f. eks. til Konnerud?

Hvis ønsket mål om redusert biltrafikk oppnås – går regnestykket da opp ??

Kanskje ønskelisten over alle gode løsninger i BBP 2 er en «Rolls R» versjon – kanskje behovet kan være en «folkevogn» ??

Dok 97 Jan Helge Østnæs

Fra: Jan Helge Østnæs <jostnaes@gmail.com>

Sendt: on 04.10.2017 09:33

Til: BB_post

Emne: Bomringen - Buskerudbypakke 2

Hei. Dette er et innspill til selve plassering av bomringen/bomstasjonene i Drammensområdet.

For det første tror jeg de fleste innser at innføring av bompenger er nødvendig i forbindelse med Buskerudbypakke 2. Mitt innspill retter seg direkte mot plassering av bomstasjonene. For å få størst mulig aksept for bruk av bompenger vil det være viktig at de som skal betale opplever at det blir en rettferdig belastning på innbyggerne/brukerne. Slik det i utgangspunktet var tenkt i Buskerudbypakke 1 var det, slik jeg forstår, ingen bomstasjon innenfor Drammens grenser, kun på kommunegrensene. Dette tilsier at all bilkjøring innenfor Drammen kommune (nåværende) ikke vil bli belastet med noen form for avgift, mens en som

kommer fra eksempelvis Krokstadelva og skal ned til Åssiden må betale begge veier. I Oslo skal en etter hvert innføre flere bomstasjoner i nærområder innenfor den eksisterende bomring. Dette vil medføre et større inntektsgrunnlag (event velge lavere satser) samtidig som det får det rettferdighetsprinsipp om at alle brukere skal bidra, ikke minst de som i hovedsak bruker bilen innfor en fastsatt bomring i et tett byområde. Dette bør vel også være tema for Buskerudbypakke 2.

mvh

Jan Helge Østnæs

Dok 98 Næringsforeningen i Drammensregionen

Fra: Næringsforeningen i Drammensregionen post@nfdi.no

Til: BB_post

Sendt: ti 03.10.2017 13:24

Emne: Innspill til Buskerudbyen

Til Buskerudbyen

Vedlagt oversendes innspill ifm høringsprosessen som er gjennomført frem til 30.09.17.

Med vennlig hilsen

Hans-Petter Tonum

daglig leder

Næringsforeningen i Drammensregionen

Chamber of Commerce

Bragernes Torg 13, 3017 Drammen

Tlf: 915 96 153

hans.petter.tonum@nfdi.no

www.nfdi.no



Næringsforeningen i Drammensregionen Bragernes Torg 13 3017 Drammen

Buskerudbyen Postboks 76 3301 Hokksund post@buskerudbyen.no

Drammen, 30. september 2017

INNSPILL TIL BEHANDLINGEN AV BUSKERUDBYPAKKE 2

Næringsforeningen i Drammensregionen understreker i dette innspillet noen overordnede målsetninger som er viktige for den videre prosessen. Vi går ikke inn på mer tekniske eller reguleringsmessige saker, det vil vi legge frem muntlig for Buskerudbyen.

1) Langsiktighet. Trafikksituasjonen i området for Buskerudbyen kan ikke beskrives som kritisk nå. På den bakgrunn kan tiltak tilsynelatende vente. Det advarer vi sterkt mot. Skal de foreslåtte, dels meget omfattende, tiltak gjennomføres er det ingen tid å miste. Et års utsettelse, som er opplevd, er mer enn nok. Vi krever handling nå.

2) Tempo. Næringsforeningen understreker behovet for fremdrift, tempo og utvikling i arbeidet. Dette er et omfattende prosjekt med mange parter involvert. Det er naturlig med dels motsatte innspill til ulike forslag som fremmes. Men Buskerudbyen kan gå seg helt bort ved å lytte og akseptere omkamper. Vi anmoder sterkt om å holde den oppsatte fremdriftsplanen.

3) Belønningsmidler. Staten har bevilget 638 mill. kr. i belønningsmidler i perioden 2010 – 2017. Dette er i hovedsak brukt for å bedre kollektivtilbudet, minske bilbruken og få flere til å sykle. Selv om midlene er delt på mange dels mindre tiltak er dette av betydning mhp synlighet og konkrete resultater. Vi forutsetter at det i arbeidet blir fremdrift og nye forpliktelser dersom midlene fra Staten fortsatt skal bevilges.

4) Brukerbetaling / bompenger. Næringsforeningen er en sterk tilhenger av brukerbetaling. Dersom prosjektet skal fullfinansieres og gjennomføres er det viktig å sikre den store finansieringsandelen som bompenger utgjør – 11 mrd. kr. av samlet 15 mrd. kr. Det kan med god grunn beklages at Staten ikke bidrar med større midler i prosjektet. Dette forhindrer imidlertid ikke at prosjektet må gjennomføres med fasthet innen de rammene som nå ligger.

5) Tilrettelegge prosjektet i mindre og flere faser. Vi advarer mot å dele arbeidet i mindre, kanskje unødige, delprosjekter. Å utsette deler av prosjektet kan skape langvarige og vanskelige forsinkelser som kan være utfordrende å gjennomføre på senere tidspunkter. Det kan lett skapes en forståelse av tilfredshet selv om viktige, men kanskje kontroversielle tiltak gjenstår. Hvis det er hensiktsmessig som del av gjennomføringen å lage delprosjekter, er det selvsagt kurant.

Vi supplerer dette innspillet muntlig med flere vurderinger i et snarlig møte med Buskerudbyen.

Med vennlig hilsen

NÆRISFORENINGEN I DRAMMENSREGIONEN

Hans-Petter Tonum daglig leder

Dok 99 Beboere ved Jarlsbergveien

Til medlemmer i ATM-utvalget, daglig leder i Buskerudbyen, prosjektleder og planleggingsleder i Statens Vegvesen

Vi er 3 beboere ved Jarlsbergveien som ønsker å komme med et innspill til den prosessen som pågår med ny hovedadkomstvei til Konnerud.

Vedlegg 1 er en melding om fakta, hva vi tror resultatet kan bli og et ønske om tiltak.

Vedlegg 2 sier noe om hva planleggere og beslutningstakere trodde i 1976.
Vedlegg 3 sier noe om nåværende støynivå

Med vennlig hilsen
Ingeborg Røed, Gunnar J. Steen, Anders Chr. Juel

Vedl nr 1

"Lokalveien" Jarlsbergveien - melding - HMS

Hvordan ble utviklingen med trafikk på Jarlsbergveien mellom Skoger kirke og Konnerud?

Jarlsbergveien fra Svingen til Skoger kirke ble i 1979 utbedret til en vesentlig bedre standard enn tidligere. Denne utbedringen ble vedtatt i formannskapets møte 17.02.1976, og i saksframlegget presiseres det:

"Det er videre en klart uttalt forutsetning fra alle hold at Jarlsbergveien skal bevares som en lokalvei og ikke tjene som hovedadkomst for Konnerud syd".

Jarlsbergveien på denne strekningen fremstår i dag som noe annet enn en lokalvei. Trafikken er i dag betydelig med store støyplager for mange. Konsekvensene er bl.a. at det er blitt en farefull vei med høy hastighet, som beboerne kvier seg for å gå eller sykle langs.

Vi tror at selv om det etableres ny vei fra Konnerud til E134, vil trafikken på Jarlsbergveien fortsette å øke fordi Konnerud syd, ferdig utbygd, vil benytte Jarlsbergveien.

Vi ber derfor om at alternative løsninger for trafikk til/fra Konnerud utredes, slik at vi får tilbake lokalveien vår slik den var ment å være.

Skoger, 27.06.2017



Ingeborg Røed

Jarlsbergveien 483



Gunnar J. Steen

Jordbrekkveien 4



Anders Chr. Juel

Jarlsbergveien 457

DRAMMEN KOMMUNE



TEKNISK RÅDMANN

TELEFON 81 29 80

A. 504.4/76 HS/TGS

Formannskapet

Drammen

9. februar 1976

Vedlegg 2

Vedr. reguleringsforslaget for Jarlsbergveien mellom Svingen og Skoger kirke, jfr. bystyresak nr. 190/74.

Bystyret vedtok den 10.12.74 å regulere Jarlsbergveien med 7 meter kjørebane og 0,75 m bankett på hver side.

./.. I vedlagte brev av 12.11.75 har fylkesmannen funnet det riktig å be om at behovet for og ønskeligheten av en utbedring av denne vei-parsellen blir vurdert på båg grunn av de synspunkter som er fremkommet i generalplanarbeidet. Fylkesmannen har funnet forståelige de sterke innvendinger og reaksjoner som er fremkommet mot reguleringsforslaget og har av den grunn holdt reguleringssaken tilbake, i påvente av en avklaring av de generalplanmessige forhold.

Fylkesmannens brev er blitt behandlet i vegplanutvalget og byplanrådet som har opprettholdt kravet om 7 meter kjørebane og 0,75 m banketter.

C./.. Teknisk rådmann viser til sakens samtlige dokumenter som følger vedlagt

Når det gjelder forsterkningen av nåværende trasé hersker det ingen uenighet om at dette er en nødvendighet, striden dreier seg i alt vesentlig om veibredden. Det er videre en klart uttalt forutsetning fra alle hold at Jarlsbergveien skal bevares som en lokalvei og ikke tjene som hovedatkomst for Konnerud syd. Teknisk rådmann vil i den anledning fremholde at veibredden bør være avhengig av lokaltrafikkens karakter og mengde samtidig som det ved regulering av lokalveier av denne karakter kan være større grunn til å lytte til de lokale brukeres synspunkter enn ellers.

Bortsett fra byingeniørens henvisning i brev av 15.12.75 til brede landbruksredskaper, skurtreskere etc., savner teknisk rådmann en nærmere analyse av lokaltrafikkens karakter og mengde i denne omgangen.

Under reguleringsbehandlingen ble det i byplankontorets innstilling

til byplanrådets møte den 7.1.74 henvist til statens veinormaler med gjengivelse av maksimale hastigheter og trafikkmengder for de forskjellige veibredder. Den foreslåtte veibredde (7,0 m kjørebane + 2 x 0,75 m skulder) ble antatt tilstrekkelig for trafikkmengder opp til 5000 ADT. Byplankontoret uttalte den gang:

"Byplankontoret vil ikke betvile at veien synes å være gitt en dimensjon som kan klare gjennomgangstrafikken i mange år fremover, det gjelder både bredde og kurvatur. Imidlertid synes det hastighetsnivå det legges opp til å være uforenlig med bruken av Jarlsbergveien som lokalvei."

- Teknisk rådmann vedlegger til formannskapetets orientering kopi av
- ./.. Vegdirektoratets rundskriv av 15. juli 1974 om de reviderte veinormaler hvorav det fremgår at veiklasse II d (6,0 m kjørebane og 2 x 0,5 m skulder) er tilstrekkelig for trafikkmengder opp til 4000 ADT. Dette er en fordobling i forhold til tidligere veinormal. For å gi et tilnærmet bilde av hva dette innebærer av trafikk tillater teknisk
 - ./.. rådmann seg å henvise til veiplanutvalgets analyseberetnings kartbilag 10 som angir antatte trafikkbeklastningstall for 1973. Uten å ta hensyn til trafikkomlagringer ved hjelp av kapasitetsvurderinger og nye veivalg ble analyseberetningens fremstilling basert på en direkte oppskrivning av Dahlen & Toftenes trafikktellinger fra 1971/72.

Ved en betraktning av nevnte kartbilag 10 fremstår rent umiddelbart nødvendigheten av en høyere veistandard enn klasse 2 d som unødvendig ut fra de gitte forutsetninger. Det foreligger ikke trafikktellinger fra Jarlsbergveien, jfr. analyseberetningens side 77:

"Som kalibreringssnitt ble Austadveien, Skogerveien, øverste del av Konnerudveien og Holmen benyttet. Disse veisnittene adskiller typiske boligstrøk med få arbeidsplasser (Fjellsområdet og Konnerud) fra resten av Drammen, mens det i Holmen er funnet et område med bare arbeidsteder og ingen boliger. Det ble sett bort fra trafikken sydover til Skoger over Fjellsveien og Jarlsbergveien, da denne er meget lav."

Selv om det ikke skulle komme noen Åskantvei, eller alternativ til den, fremstår muligheten for en overskridelse av kapasitetsgrensene for Klasse 2 d på Jarlsbergveien som usannsynlig under en betraktning av kjente veivalgsmodeller selv med en relativt sterk utbygging på Konnerud. Dette har sammenheng med de alternative reiseavstander.

En opprustning av Jarlsbergveien som kapasitetsmessig vil sette den i stand til å ta mye av Konnerud-
trafikken vil være forfeilet ut fra kjennskap til kjente veivalg-
modeller, som veiplanutvalget legger stor vekt på som begrunnelse

for Askantveien. I dette perspektiv synes også frykten for stor trafikk i Jarlsbergveien overdrevet.

I betraktning av den beskjedne trafikk det er og fortrinnsvis vil bli i Jarlsbergveien synes ulempen ved brede landbruksmaskiner å ha forholdsvis liten betydning.

Under reguleringen av Jarlsbergveien har tidsmomentet spilt sterkt inn, idet man vil benytte tilgjengelig tunnelmasse fra E-18 mellom Frydenhaug og Eik til den omfattende masseutskiftingen. Situasjonen er imidlertid slik å forstå at man har et overskudd på masser som det gjelder å få plassert bort. Også av ressurs hensyn er det derfor nødvendig å begrense veibredden til det som er nødvendig for å dekke realistiske behov.

I lys av de reviderte veinormaler og hva som ellers er blitt tilgjengelig av data og vurderinger siden regulerings saken sist var oppe til behandling i formannskap og bystyre foreslår teknisk rådmann at formannskapet samtykker i at reguleringsbredden for Jarlsbergveien reduseres til veiklasse 2 d.

TEKNISK RÅDMANN I DRAMMEN, den 9. februar 1976

Johs. Sanderud
Johs. Sanderud

Halvør Storemoen
Halvør Storemoen

DRAMMEN
1970 - 1975
FORMANNSKAP

Sendes herr- *W. W. W.* rådmannen i
Drammen

I formannskapets møte idag ble Deres forslag av *9.2* d. å. vedtatt.

DRAMMEN FORMANNSKAP *17. februar 1976*

Ordfører *Peter Deltun*
W. W. W.

504.4 | 19/2-76

Støy "Lokalveien" Jarlsbergveien

Jeg leser:

Kommuneplanens arealdel 2014-2025 Asplan Viak 21.09-15

Kommuneplanens arealdel 2014-2036 vedtatt Bystyret 05.10-15

Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) legges til grunn for all planlegging og byggesaksbehandling i kommunen.

): Støygrensen er 55 dB

I dag ca kl 07.30 målte jeg på en liten luftebalkong utenfor soverom Jarlsbergveien 457:

72-70-80-68-81-72-71-71-78-69-73-75 dB. Det var tett trafikk og målingen tok ca ett minutt. Flest biler fra Konnerud, men også noen til Konnerud.

Dette er kun en indikasjon på støybildet. Instrumentet som ble benyttet er GA109 Sound level meter. Støymåling bør utføres av spesialister.

20.06-17 ACJ

Dok 100 Ingrid Møller

05. SEPTEMBER 2017, KL. 09:32

Hei, Buskerudbyen!

Jeg har noen forslag til hvordan man kan få flere til å ta sykkelen fatt i Drammen!

1. Nå finnes det en del sykkelstier i Drammen allerede, men jeg opplever stadig at den stopper halvveis fremme til målet mitt! Det virker nesten som om man ikke tenker på sykkelstier i sentrum, bare til og fra? I en ideell verden legger man til rette for sykkelsti hver gang man lager ny vei. Sykkelstiene bør også merkes annerledes og bedre, like greit å male dem i en annen farge, sånn som i Danmark- det synes bedre for bilistene og de gående, og er billigere å vedlikeholde.

2. Det hadde vært skikkelig kult om flere bedrifter hadde sørget for (delvis) sponsing av sykler til sine ansatte, eller sørget for at man kunne få en slags sykkel/gågodtgjørelse på lik linje som man ofte får kompensasjon for å måtte kjøre.

3. Mange har fancypants sykler, eller kostbare elsykler, og da blir man jo redd for å sette dem fra seg. Hva med sykkelskur, med kort/kodelås plassert på de travleste stedene? Man kunne evt sette opp et abonnement for å låse sykkelsen sin trygt der?

Ingrid Møller

Dok 101 Trine Wengen

28. AUGUST 2017, KL. 08:16

Kjære Buskerudbyen,

Det er fantastisk at kollektivtilbudet skal bygges ut og at det skal bli enklere å reise kollektivt. Når det likevel koster mer å ta bussen tur / retur Drammen for 2 stykker enn det det koster å parkere i byen en dag, er det lett å ty til bilen. Er det noen sjanse for at billettprisen for buss kan senkes for å også ha en finansiell motivasjon for å reise kollektivt?

Flere barnehager og skoler blir passert av biltrafikk og kollektivtrafikk daglig uten at veien til barnehagen / skolen har fortau eller gangfelt hvor barna kan passere. Hva med som et minimum sikre at det finnes gangfelt ved hver skole barnehage for å sørge for en trygg skolevei for barna?

Trine Wengen

Dok 102 Norunn Sylva Myhre Lund

Fra: Norunn Sylva Myhre Lund [mailto:myhrelu@online.no]

Sendt: 27. september 2017 21:00

Til: Odberg, Tor Atle; Langeland, Jomar Lygre; Kjenseth, Gun - Buskerudbyen; Ingunn Larsen; Solem, Trond
Emne: Broer i Drammen

Broer i Drammen

Det kan være godt og tjenlig med flere gang-og sykkelbroer i Drammen. Å reise kollektivt kan også være en løsning. Men det lar seg ikke gjøre effektivt til alle tider og til alle reisemål. Befolkningen vokser, og det trengs uansett flere kjørebroer. Avstanden mellom de kjørebroene som finnes i dag er for stor, og den er en vesentlig årsak til kødannelse på begge sider av elven. Folk må kjøre unødig langt på købelastet hovedvei for å kunne krysse elven og komme seg dit de egentlig skal.

Løs opp køene, få bilene vekk fra langveiene og til endemålet, før alt tetter seg til: bygg to kjørebroer til, én på Åssiden (et sted mellom Vinnes og Drammen camping). Og hvor skal den andre gå? Rundtom – Strandveien via Holmen?

Tenk kommunikasjon på tvers av elven og planlegg veier og broer før alle muligheter blir belagt av andre byggeprosjekter.

Med hilsen
Norunn Myhre Lund
Johan Sverdrups vei 2

Dok 103 Aleksander Kristung, Konnerud.

aleksander.kristun@icloud.com

Det er i hovedsak snakk om veiløsninger som kan være ferdige om 10-15 år. Det hjelper ikke oss her og nå i hverdagen. Det er nødvendig med strakstiltak i tillegg.

Mine forslag:

- Det må brøytes bedre på sykkelveiene. Det brøytes helt spesifikt for dårlig nederst i Konnerudgata. Det blir vanskelig og utrygt å ta seg frem. I realiteten blir man presset til å sykle/stille seg ut i trafikken. Dette gjelder morgenvisten spesielt, og er rett og slett skummelt. Jeg elsyklet i fjor vinter, og det var overraskende mange andre som gjorde det også. Men på grunn av den dårlige brøytingen kommer jeg ikke til å sykle i vinter. Det var for øvrig også mye dårlig brøyting på småveiene på Konnerud.
- Det bør lages en egen sykkeltrase til Konnerud, hvor syklistene er helt trygge for biltrafikken.
- Bussen må bli billigere. Bra at toget er så rimelig; koster 1000 kr for månedskort. Men bussen koster 600 kroner. Det er uforholdsmessig dyrt i forhold til toget. I dag er det billigere å ta bilen og parkere i sentrum enn det f.eks er for to voksne og ett barn å ta bussen til byen. Det koster fort oppi 160-170 kroner tur-retur, mens i parkeringshuset på Strømsø koster det 105 kroner å parkere i ett døgn.

Jeg foreslår å lage trygge sykkelparkeringer ved barnehagene, slik at foreldre kan sette fra seg sykkelen der og gå videre til bussen. Evnt sette fra seg sykkelvognen og sykle videre. Dette kan fungere spesielt godt i områdene utenfor sentrum, nærmere bestemt i boligfelt med mye barn, og hvor det er kort vei til barnehagen for mange. Mitt forslag er å teste et pilotprosjekt ved en barnehage/skole først. Det må være et dedikert område folk respekterer med tak og ordentlige fasiliteter. Må være helt trygt å sette fra seg sykkelen/vognen d

Dok 104 Skriftlige innspill levert inn på folkemøtene

Drammen:

1. Fokus på rettferdig fordeling av kostnader, ikke forskjellsbehandle bydeler.
2. Gratis buss mellom 07-09 og 15-17.
3. Tilgjengeliggjøre ikke bare rapporter, men også rådata og mådeller. Mye høy kompetanse blant befolkningen.
4. Husk at bompenger har flere hensikter: 1. Finansiering. 2. Endre brukeradferd. Fokus på dette tror jeg kan gi bedre løsninger.

Øvre Eiker:

1. Parkeringshus i Hokksund.

Dok 105 Skriftlige innspill levert inn på ungdomskonferansen:

1. Vi burde få t-bane/trikk i Drammen.
2. Bedre og hyppigere busstilbud mellom Lier-Tranby/Lierskogen og Drammen. Gratis buss for videregående elever. Bedre elsykkel-muligheter.
3. Bedre busser til og fra Hokksund og nærområdet, for eksempel Ormåsen og Skotselv.
4. Billigere bussbilletter. Fleksible busstider. Snillere bussjåfører.
5. Få 96-bussen (Drammen-Skoger-Sande) i Drammen til å komme oftere, og kanskje slå seg sammen med en Brakar-buss, som for eksempel en Konnerud-buss eller Mælen-bussen.
6. Det bør bli mulig å betale med kort på bussen.
7. Satse mer på kollektivtrafikk og sykkelveier – slik at det lønner seg å ta bussen eller sykkelstedenfor bil. Busser som går én gang i timen bør gå oftere, for eksempel Mælen, og 96 og 91.
8. Bedre kollektivtilbud for lengre avstander. Også annet enn buss, altså tog etc.
9. Flere og billigere busser. Direktebusser Asker-Tranby og Drammen-Tranby. Busser frem til kl. 02.00.
10. 91 og 96-bussen må gå oftere og senere på kvelden. Lavere priser på bussen. Et bussløft som gjelder for Svelvik/Sande (91 og 96-bussen) og Drammen/Buskerud. Det blir dyrt med to, eller busskort og enkeltbilletter.
11. Vi burde få lokal t-bane og hyperloop.
12. Et bedre kollektivnett som gir bedre transportmuligheter til folk som bor på avsidesliggende steder. Flere sykkelveier i hele Buskerud. Og så hadde det vært kult med et hyperloop-nett som kobler sammen tettstedene i Buskerud.
13. Sett voksenbillett på bussen opp til 20 år igjen.
14. Bedre og flere sykkelveier.
15. Brakar har ikke avganger på linje 73 etter kl. 19.19. Bussen går hver time. Hvis jeg ikke rekker bussen til skolen, eller bussen er for sen, får jeg ugyldig fravær. I helgen så går bussen hver 2. eller 3. time. Det tar langt over én time fra Lier til Hokksund med buss, mens det tar 20 minutter med bil. For å få flere til å kjøre kollektivt må det bli flere og kjappere busser.

16. Bedre samarbeid mellom buss og tog. Ta også hensyn til transport mellom kommunene, folk som kommer til Drammen fra andre deler av Buskerud (både i ukedagene og helgene).
17. Flere busser. Billigere priser. Det er sinnsykt dyrt med 620 kroner for månedskort!
18. Billigere buss! Bussene burde være mer presise og gå oftere til steder den ikke går like ofte til som for eksempel Fjell/Åssiden.
19. Bedre sykkelveier, og som går over lengre strekninger. Sykkelbruer. Gangbruer.
20. Kollektivtilbudet må bli bedre. Det er for dyrt! For ca 10 år siden kostet det 10 kroner for barn og 20 for voksne. Nå er prisene det dobbelte. Bussene er ofte for fulle og kommer for sent. Bussene må være flere/lengre, og komme tidsnok.
21. Kan ikke lage byring med bommer! Bussene i Lier får for sjelden. Folk er avhengig av bil.
22. Få voksne til å endre holdninger gjennom kampanjer. Få flere til å slutte å ta den «letteste» løsningen og gjøre kollektiv til det enkleste.
23. Nye busstider for 96-bussen, og flere busser for 96-bussen.
24. Bomfritt – fordi bompenger rammer de fattige. Kjell Inge Røkke kan betale 500 kr i bom. Bygge ut veier slik at hybridbiler kan benytte dem. Førerløse el-busser. Bussen tar deg fra et sted du ikke er til et sted du ikke skal.
25. Billigere bussbilletter.
26. Billigere kollektiv. Ingen gidder å ta buss for 45 kroner! Månedskort kan også bli billigere. Flere nattbusser. Billigere nattbusser.
27. Billigere kollektivtransport, så vi som velger bil kan utnytte transport. Billigere drivstoff. Flere bussavganger sent på kvelden.
28. Innfør flere direkte bussruter og hyppigere avganger innen drammensområdet og distriktene. Tilpass etter forespørsel, spesielt for skoleelever og i rushtrafikk. Sett kollektivtransport øverst i hierarkiet, egne bussfelt!

Dok 106 Drammen Senterparti

INNSPILL TIL NY BUSKERUDBYPAKKE FRA DRAMMEN SENTERPARTI

Drammen Senterparti er svært fornøyd med at den tidligere vedtatte Buskerudbypakke 2 har blitt forkastet.

Det er tre grunner til det:

Først og fremst fordi vi vil lage nye løsninger for å unngå å få unødvendig trafikk inn i og gjennom bykjernen.

Dernest synes vi at det var urettferdig at enkelte bydeler skulle bli stengt ute fra sentrum med bommer.

Sist men ikke minst mener vi at statens tilskudd til hele prosjektet var altfor lite.

Det er satt et mål om å oppnå nullvekst i privatbilismen dersom området vårt skal kvalifisere seg til tilskudd fra staten. Dersom man skal kunne danne et grunnlag for hvordan trafikkmengden i realiteten er per i dag og hva nullvekst vil si tallmessig, må man ha klart for seg hva som defineres som gjennomgangstrafikk i dette området. Med det mener vi hvem som omfattes av begrepet og hvilke områder i Buskerudbyen vi snakker om.

Vi forventer at Statens Vegvesen foretar kontinuerlige trafikkte­llinger via skiltregistrering på høyt trafikkerte veier over en lengre periode. Vi mener her veier som for eksempel Rosenkrantzgata, Professor Smiths Alle, Baker Thoens Alle, Konnerudgata, Strandveien mellom Brakerøya og Holmenbrua, Bjørnstjerne Bjørnsonsgate, Bangeløkkakrysset og Øvre Sund Bru, som alle er meget belastede veier i dag.

Drammen Senterparti har forstått at det er slik at dess mer av den totale trafikken i Drammen som man kan påvise er gjennomgangstrafikk, dess større byutviklingsmidler vil Drammen være berettiget til. Det er Drammen sentrum som utgjør de største trafikkutfordringene i Buskerudbyen. Vi mener at dette momentet langt på vei utgjør sakens kjerne.

Det råder stor forvirring om hvilke prosjekter som skal gå inn i en ny pakke og hva som skal finansieres av hvem. Denne kabalen ser ikke ut til å være ferdig lagt og vi vil derfor ikke foreslå noen form for finansiering foreløpig. Det eneste vi påpeker i så henseende, er at statens foreslåtte bidrag på 1,5 milliarder er altfor lite sett i lys av at prosjektet BB2 var beregnet til om lag 14,5 milliarder.

Følgende punkter vil Drammen Senterparti ha med i innspill til Ny Buskerudbypakke:

Hovedprinsipp er at trafikken gjennom Drammen må ledes utenom bykjernen. Det vil minske trafikken både i Rosenkrantzgata, i Bragernestunnelen, på Gulskogen, på Bangeløkka, i Bjørnstjerne Bjørnson gate og i rundkjøringen på Bragernessiden av Holmenbrua.

Bangeløkkakrysset er allerede i dag svært overbelastet. Dette er et av hovedproblemene i trafikkbildet.

Skal det gjøres noe her, ser vi tre alternativer:

- Å utvide krysset? Det er ikke mulig ifølge Statens Vegvesen.
- Kan man flytte trafikken utenom krysset? Neppe realistisk.
- Eller skal man rett og slett redusere trafikken inn til krysset? Svaret må ligge i det siste alternativet.

Vi har noen forslag som vi mener kan være gode bidrag til å løse problemene:

1. Tilfartsvei Vest del 2 mellom professor Smiths alle og E 134 må ikke bygges, fordi man ikke ønsker ytterligere belastning på Gulskogen bydel med trafikk fra Konnerud. Det vil kunne føre til at trafikken inn til sentrum øker og at man ikke oppnår noen reduksjon av gjennomgangstrafikken.
2. Tilfartsvei vest del 3 ser Senterpartiet som en god løsning. Det forutsettes at bilistene ikke kan fortsette ned til Drammen sentrum direkte fra Konnerud, men kun videre vestover eller østover på E134.. Dette er for øvrig helt i tråd med Statens Vegvesen sitt forslag.
3. Senterpartiet ønsker å få utredet en avkjøring i tunell fra E134 og inn på E18 sørgående mot Vestfold. Slik slipper alle som kommer fra E 134 og som skal videre mot Vestfold å kjøre ned på Bangeløkka. Dette vil avlaste Bangeløkkakrysset.
4. Vi ber om å få utredet en vei fra Fjell til Eikkrysset ved E18 i Kobbervikdalen. Dette vil også redusere belastningen på Bangeløkkakrysset, fordi det blir enklere å komme fra Fjell til det foreslåtte knutepunkt med pendlerparkering på Eik.
5. Ny Svelvikvei bygges som planlagt.
6. Trafikk fra Konnerud som skal mot sør og øst eller eventuelt mot Oslo, foreslår vi å legge til en ny vei fra Konnerud gjennom Skoger og videre ned til Eik på E18. Denne veien,

som ikke må forveksles med en eldre modell av den såkalte «Skogkantveien». Veien må legges slik at den ikke ødelegger turveiene i området og heller ikke kommer i konflikt med tømmerdrift og viltkorridorer. Veien må anlegges i skogsområdene fra Konnerudgatas nåværende kryss med Vallersveien og i tunnel under Fjellsveien ned til E 18. Stigningen på tunnelen mellom Fjellsveien og Eik, som er den bratteste strekningen, blir cirka 5 %, hvilket er innenfor regelverket. En slik vei vil avlaste Bangeløkkakrysset ytterligere og vil gi mulighet for fremtidig utbygging på Konnerud. Vi foreslår videre å legge begge disse veiene som kommer fra hhv. Fjell(punkt 4) og Konnerud (punkt6) inn i samme tunnel mot Eikkrysset.

Senterpartiet ser klart viktigheten av at trafikken som kommer fra Oslo og skal videre mot Hokksund, må ledes gjennom en fire felts vei fra Brakerøya til Nedre Eiker. Denne kan eventuelt føres videre til Øvre Eiker og videre til Kongsberg. Denne veien velger vi å kalle Drammensdiagonalen. Drammensdiagonalen må ha et innslag på Brakerøya og det andre innslaget i området nær Nedre Eiker kirke, hvor det er hensiktsmessig med forlengelse med en bro over Drammenselva inn mot E 134.

Drammensdiagonalen kan legges helt eller delvis i tunnel eller i åpent lende via Finnemarka. En slik vei er ikke planlagt verken i BB2 eller NTP, men vi tar den likevel med som et fremtidig prosjekt for på sikt å få redusert trafikken i Drammen by ytterligere. Trafikken i Rosenkrantzgata og en stor del av trafikken mot Mjøndalen vil bli kraftig redusert med denne etableringen. For å få det til, trengs det store statlige tilskudd, samt at man ser en delfinansiering med bompenger på et rimelig nivå.

Drammen Senterparti ønsker selvfølgelig at togtilbudet utvides til 2 tog i timen fra Hokksund og til Drammen. Vi forventer i den forbindelse at Bane Nor bygger store parkeringshus i Hokksund, på Steinberg, og i Mjøndalen slik at det blir enklere å benytte seg av tog enn det det er i dag. Det vil i så fall bety en mye enklere hverdag for pendlere, et oppsving for utkantene av Buskerudbyen, og redusert trafikk i Drammensområdet.

Drammen Senterpartiet vil hevde at Buskerudbyen er i en helt spesiell situasjon på grunn av sin beliggenhet i forhold til Osloområdet, Vestfold/Sørlandet og Øvre Buskerud. Buskerudbyen fungerer i realiteten som et stort veikryss, og det kan ikke være riktig at beboerne i regionen skal belastes tungt for det, enten det er i form av forurensing og støy eller behov for finansiering av infrastruktur. Vi mener derfor at det økonomiske bidraget fra staten i forbindelse med et slikt stort løft som det Buskerudbyen trenger, må være betydelig større enn det som tidligere er foreslått.

Norge har et Pensjonsfond Utland, også kalt oljefondet, på 8000 milliarder kroner. Vi synes at det vil være fornuftig å bruke litt av dette for å få orden på infrastrukturen i Buskerudbyen en gang for alle.

Drammen, 12.10.2017
Marianne Lundteigen
Gruppeleder Drammen Senterparti
Medlem av Drammen Bystyre og Drammen Formannskap

Dok 107 Innbyggerinitiativet

Innbyggerinitiativ: Buskerudbypakke 2 tilbake til tegnebrettet “Nei til bommer innenfor Drammens Kommunegrenser”

Buskerudbypakke 2 tilbake til tegnebrettet

- Innbyggerinitiativ Drammen og omegn
 - Underskriftskampanjens krav
 - Buskerudbypakke 2 tilbake til tegnebrettet
- Underskrift.no
 - 5.072 underskrifter per 28. mars (se vedlagt pdf)

Vi krever på grunnlag av underskriftskampanjen og våre argumenterte motforslag at vedtaket om å gjennomføre Buskerudbypakke 2 annulleres. Det betyr at by-og miljøpakka går tilbake til sitt opprinnelsessted for en fullstendig revidering både av løsningene og de vedtatte bomsnitt.

Overordnede ankepunkter

1. Ingen utpekte bydeler ei heller områder skal betale mer for å bevege seg til sentrum enn andre
2. Bilistene skal ikke tilnærmet ene og alene stå for finansieringen
 - a. Det er ikke tatt høyde for realiteten før og etter kommunesammenslåingen
 - b. Utvalgte bydeler og områder belastes i større grad enn andre
 - c. Bilistene som sådan skal ta størstedel av regningen for hele samferdselsøfttet
 - d. Modellen baserer seg ikke på spleiselag i ordets rette forstand
3. Flere av Buskerudbypakke 2's mange løsninger er
 - a. Uforholdsmessig dyre
 - b. Ikke optimale nok
 - c. Ivaretar ikke godt nok det miljømessige perspektivet
 - d. Sikrer ikke at forurensningsproblemene reduseres

Optimale veiløsninger forstår vi som

- Mindre gjennomgangstrafikk inn til sentrumskjernen
- Bedre trafikkflyt, mindre press på veier i boligområdene
- Mindre kø gir mer optimal samfunnsøkonomi
- Større fokus på verdien av tid
- Inngående forståelse for hva innbyggerne og byen egentlig behøver

Kollektivtilbud og økt benyttelse forstår vi som

- Grunnleggende innsikt mellom pris, inntekter og benyttelse av tilbud
- En helhetlig oversikt over hvilke tiltak som gjør at folk vil benytte seg i større grad av kollektivtilbudet og ikke basert på antagelser
- Busstilbud og kapasitet må tilpasses behovene gjennom døgnet
- Vi mener at selskapet Ruter har forstått, og vi refererer fra deres eget handlingsprogram som en referanse: *Ruter: Handlingsprogram med økonomiplan 2016-2019*

Utgangspunkt i markedsbehov. Nøkkelen til suksess er alltid å ta utgangspunkt i markedets behov og potensial. Utbygging av infrastruktur må aldri bli et mål i seg selv, men kun en konsekvens av en markedsrettet tilbudsutvikling.

Altfor mange samferdselsprosjekter starter med utgangspunkt i en idé om et infrastrukturprosjekt. Hvis vi ikke starter med å vurdere markedsbehov risikerer vi å gjøre investeringer i store infrastrukturprosjekter som gir liten nytte for samfunnet.

Den vedtatte Buskerudbypakke 2 (BB2)

Våre initiale argumenter mot BB2 (I)

- Kommunesammenslåingen, og det at Svelvik og Nedre Eiker effektivt blir en del av Drammen i 2020 (i etterkant av vedtatte BB2) bør veie mye tyngre i vurderingen om både veiløsninger og bomsnittenes plassering
- Innbyggerinitiativet kan ikke se at flere av løsningene i BB2 skal kunne løse de utfordringene denne by-og miljø-pakka er tenkt å skulle løse
 - Eksisterende veikapasitet er vurdert å skulle reduseres, tross det faktum at man i dag erfarer store utfordringer i trafikkbildet gitte tider på døgnet med det antallet biltrafikk vi allerede har
 - Gjennomgangstrafikken er tenkt fremdeles å skulle gå innenfor det vi anser å være bykjernen i Drammen
 - Underliggende tallgrunnlag i flere analyser utført i forkant av vedtaket, synes ikke å være robuste og grundige nok
 - Potensielle problemer/utfordringer bør i så stor grad som mulig identifiseres og utredes før vedtak blir fattet

Våre initiale argumenter mot BB2 (II)

- Ett av de aller viktigste mål i BB2 er å få til en 0-vekst i antall biler, og derav at kommende befolkningsvekst sitt behov for samferdsel, skal dekkes av kollektiv benyttelse, sykkel og gange
- E134 har blitt vedtatt å skulle være en av 3 hovedfartsårer over til Vestlandet. Det vil øke sannsynlighet for at gjennomgangstrafikken i så måte vil øke også i fremtiden. Alle fremtidige statistiske analyser tilsier det
- Drammen Havn er vedtatt å skulle utvide sin drift, i tillegg til å ha en bekreftet viktighet for fremtidig transport via sjøveien. Det er derfor å anta at økt innførsel av varer også vil føre til økt biltrafikk, og det er derfor nødvendig å ta hensyn til dette i løsningene

Våre initiale argumenter mot BB2 (III)

- I de aller fleste større byer og tettsteder planlegger man gjennomgangstrafikken utenom bykjernen. BB2 har derimot gjort motsatt løsning og siler denne fremdeles for nærme sentrum
- Ingen av løsningene vil sikre samferdsel for både det nye sykehus eller til Fjordbyens. Så også gjelder det Lierdiagonalen
- Ingen av BB2's totale planer har noen løsning på det vi anser som en nødvendig utvidelse for det å kunne komme seg til E18 - sørgående felt fra Bragernessiden. Denne trafikken

vil fremdeles måtte kjøre over til Strømsø siden, noe som vil bety fortsatt stor grad av benyttelse av Bangeløkka som igjen betyr stor grad av gjennomgangstrafikk i bykjernen

Tilfartsveg Vest 2 og Tilfartsveg Konnerud

Fordrer investering på 2480 millioner (+/- 40% på Vest 2 og Konnerud) - potensielt 3172 millioner

- Løsningene lagt til grunn er og blir en 4 felts "motorvei" fra E 134 gjennom Gulskogen og Strømsø. Veien vil ha en kapasitet på 40.000 biler, og vil være en snarvei for trafikken til og fra E134. Til sammenligning gikk det i 2016 36.500 biler per døgn over E18 brua
- Opprinnelig plan er fra slutten av 1990 tallet og er dermed mer enn 25 år gammel. Det antas å bety at en stor del av forutsetninger fra dengang er endret
- Det samfunnsøkonomiske aspektet anses ikke ivaretatt i og med at vedtaket dreier seg om en enkelt løsning for de trafikkmessige utfordringer
- Tilfartsvei Vest 2 er planlagt som tunnel hvor stigning vil ligge nærmest 2 % over det tillatte i EU sitt regulativ. Tross en eventuell dispensasjon er det større sannsynlighet for ulykker jo mer stigning
- Den foreslåtte plassering av bomsnitt for Konnerudbeboerne, ansees å være på svært avvikende front når det gjelder kost/nytte-prinsipp som skal gjelde for bomfinansiering. Det gjelder også i de vurderinger man er påkrevd å foreta i forbindelse med å utestenge bydeler med bomsnitt
- Vårt motargument for en slik bomplassering er helt enkelt grunnet hva løsningen er tiltenkt å skulle dekke, og det faktum at det kan ikke kalles annet enn skjevfordeling av kostnader på sitt aller verste
- Slike iverksettelse av bompengavgift som med denne planen har lagt frem, er for oss ikke å være i henhold til et normativt rettferdighetsprinsipp eller et såkalt "spleiselag" som BB2 har referert det å være.

Rosenkrantzgata - transformasjon til såkalt miljøgate

Fordrer investering på 2310 millioner (+/-40%) - potensielt 3234 millioner

- Stor risiko for en økt kødannelse
- Sannsynlighet for at valg av alternative veier øker betraktelig, også over på veiene i nærmiljøet
- Gjennomgangstrafikken til E 134 vil måtte gå andre veier hvor alternativet Bangeløkka allerede er overbelastet
- Den foreslåtte løsningen vil måtte føre til at en stor del av de lokale trafikantene velger å kjøre over til Bangeløkka
- Ved å redusere kapasiteten i Rosenkrantzgata vil det være minimale omkjøringsmuligheter i forbindelse med nødvendige eller uforutsette stengninger på E134 som går via Strømsåstunnelen
- Det eksisterer ingen statistiske tall som viser til en nedgang i bruk av bil totalt sett i Norge, og derav er det stor sannsynlighet for at gjennomgangstrafikken vil øke - helt uavhengig BB2's overordnede målsettinger

Oppgradering av og bygging av ny Svelvikvei

Utvidelse av Bjørnstjerne Bjørnsons gate

Svelvikveien: Fordrer investering på 1025 millioner (+/25%) - potensielt 1281 millioner

Bjørnstjerne Bjørnsons gate: Fordrer investeringer på 400 millioner (+/-10%) - potensielt 440 millioner

- Den foreslåtte plassering av bomsnitt for innbyggere fra blant annet Skoger, Åskollen, Svelvik, Tangen, Strømsø m.fl. ansees å være på svært avvikende front når det gjelder kost/nytte-prinsipp som skal gjelde for bomfinansiering. Det gjelder også i de vurderinger man er påkrevd å foreta i forbindelse med å utestenge bydeler med bomsnitt
- Vårt motargument for en slik bomplassering er helt enkelt grunnet hva løsningen er tiltenkt å skulle dekke, og det faktum at det ikke kan kalles annet enn skjjevfordeling av kostnader på sitt aller verste
- Slike iverksettelse av bompengavgift som med denne planen har lagt frem er for oss ikke å være i henhold til et normativt rettferdighetsprinsipp eller et såkalt "spleiselag" som BB2 har referert det å være
- Gruppen har derimot ingen vesentlige innvendinger for veiplanene som er lagt til grunn for de to nevnte områdene

Kollektivsatsingen

Drift kollektiv/støttesystemer fordrer investeringer på 2625 millioner (1920 millioner til styrket tilbud før bomplasseringer)

Infrastruktur/fremkommelighet/annet fordrer investeringer på 1570 millioner (miljøgate Rosenkrantzgata fratrukket)

Kollektivknutepunkt og pendlerparkering fordrer investeringer på 860 millioner

(Kollektivknutepunkt: Hokksund, Mjøndalen, Lierstranda samt pendlerparkering i alle kommuner, Drammen inkludert)

- 1920 millioner for styrket kollektivtilbud før bommene kommer opp. Dette synes for oss som et voldsomt beløp (ref. Ny Oslofjordtunnel estimert til 1600 millioner) og vi kan ikke se at dekkende og detaljert informasjon er å finne i grunnlagene
- Drammen er ikke tilgodesett noe eget kollektivknutepunkt i BB2 så vidt vi kan bedømme, noe vi stiller stort spørsmålstegn ved
- Opprettholdelse av basistilbud på 270 millioner synes irrelevant inkludert i en by-/miljø pakke. Dette er, såvidt vi kan bedømme, et fylkeskommunalt ansvar
- Felles billettsystem med NSB "prosjektet" til 160 millioner. Det fremgår lite detaljer hvilken andel kost/nytte en slik samhandling skal gi, og ikke minst hva slags effekter
- Vi synes det er helt uholdbart å tillate finansielle henvisninger som såkalte sekkeposter. I kollektivdokumentet vises det til "Andre infrastruktur tiltak" på totalt 70 millioner. Alle vedtak om finansieringsgrunnlag bør avkreves å kunne henvises til faktisk nødvendige initiativer og ikke annet Ny bru over elva i Mjøndalen er lagt inn i kollektivoppsettet og er estimert til 440 millioner, og det er for oss usikkert om dette betyr midler til egen bru for kollektivt. Uansett bør en slik post registreres som veisatsing og ikke stå som enkeltstående post i et kollektivsatsning dokument – tilsynelatende ekskludert fra alle andre veitiltak

Veipakke Drammen - Våre alternative forslag

Våre overordnede argumenter for kravet

- BB2 tilbake til tegnebrettet og våre motforslag
- Ingen av veiene som BB2 inneholder i dag, vil sikre at den trafikk som ikke har behov for inn, ned eller mot Drammen sentrum, faktisk har alternative veier
- Sannsynligheten for et fremtidig økt transportbehov, dreier seg ikke kun om lokalbefolkningens reisevaner
- Hovedfartsårene E18 og E134 og fremtidig behov vil ikke reduseres ved å anlegge flere sykkelstier eller gangveier
- De foreslåtte veiløsninger har ingen tiltak som reduserer forurensningen i byens mest forurensede områder - snarere synes det tvert imot
- På lang sikt vil det med våre løsninger være større sannsynlighet både for flere og bedre løsninger for miljøgater i Drammen

Drammensdiagonalen - gjennomfartsåren til og fra E 134 (via Fv283)

Fordrer investering på: UKJENT

Et helt klart statlig ansvar grunnet vedtak om E 134, en av tre hovedveier over til Vestlandet
Statlig finansiering bør ligge på 50 % sett i lys av en samfunnsøkonomisk gevinst på flere plan

- Vil sikre at en stor del av gjennomgangstrafikken over til Vestlandet går utenom bykjernen
- Vil øke tilgjengelighet for å komme seg på E18 begge retninger fra Bragernessiden
- Vil sikre mer optimal fremkommelighet for den nødvendige godstrafikk fra Drammen Havn
- Vil kunne koble veitilknytning til det planlagte nye sykehus på Bragerøya
- Vil sikre den nødvendige tilgjengelighet for fremtidige innbyggere i Fjordbyen
- Vil kunne realisere et større potensiale for kollektivknutepunkt i området
- Vil være med på å minimere trafikken over dagens belastede Bangeløkka
- Vil være nødvendig med en rask initiering av alternative veier som sikrer at mest mulig gjennomgangstrafikk, internt og eksternt, går utenfor bykjernen
- Vår foreslåtte Drammensdiagonal har et større potensiale for å løse de trafikale problemer for Drammen by enn Lierdiagonalen

Ny E 134 Brakerøya øst-vest





● ● ● Ny tunell









Tilfartsvei Konnerud

(Skogkantveien), Tilfartsvei Fjell og kollektivknutepunkt Eik Stasjon

- 1) Tilfartsvei Konnerud og Fjell fordrer investeringer på mellom 800 og 1200 millioner
- 2) Kollektivknutepunkt fordrer investeringer på: UKJENT

- Tilgang til E 18 i begge retninger uten å måtte bevege seg ned til sentrum
- Planlegges med 2 felt, men bør sikres mulighet for fremtidig 4 felt
- Utgjør et vesentlig større potensiale for utvidelse av boligfelt enn BB2's forslag for Tilfartsvei Konnerud via E134 eller inn i Tilfartsvei Vest 2
- Vil ikke medføre rasering av hus, føre til ulemper for innbyggere eller inngripen i dyrka mark

- Vil bedre forholdene for beboerne langs Jarlsbergsveien mellom Konnerud og Skoger
- Sikrere skolevei til Skoger skole
- Redusere trafikkmengde ved Skoger kirke
- Konnerudgata får økt potensiale for kollektivt/sykkel/gange



Kollektivknutepunkt - Eik Stasjon

Eik i Kobbervikdalen peker seg ut som et nytt kollektivknutepunkt for Drammen Sør. Det er planlagt store utbygginger og dermed tilsvarende befolkningsøkning langs vestsiden av Drammensfjorden. Den nye Svelvikveien skal ende ved Eik i Kobbervikdalen. Sammen med

Skogkantveien fra Konnerud og ny vei fra Fjell til Kobbervikdalen, peker Eik seg dermed ut som et mulighetenes sted for et nytt kollektivknutepunkt.

Ved å anlegge en pendlerstasjon i forbindelse med den nye Vestfoldbanen på Eik, vil forholdene ligge til rette for å samle trafikk fra Konnerud, Fjell, Svelvik, Nordre Sande, Åskollen, Tangen og Rundtom som skal videre mot Oslo. I BB2 blir det lagt vekt på klima og kollektive løsninger. For å oppnå det må vi unngå unødig trafikk til Drammen sentrum som ikke har dette som endemål. Etablere bussruter fra de ovennevnte områder til/fra denne pendlerstasjonen og som korresponderer med togavganger spesielt i rushtiden. Det vil redusere rushtidstrafikken på Strømsø betydelig og vil medvirke til å få trafikk over fra bil til buss og bane.

Vestfoldbanen vil med utbyggingen få stor kapasitet slik at det må kunne satses også på rushtidstog som tar trafikk fra punkter utenom bysentrene, nettopp for å fjerne unødig biltrafikk fra disse. Dette bør ikke være til hinder for at det også går direkte tog mellom bysentrene. Målet må være å transportere flest mulig med jernbane og da må toget stoppe der det naturlig kan tilrettelegges for kollektivtrafikk og pendlerparkering.



Tilfartsvei Sunland og Gulskogen

Løsningen fordrer investeringer på: UKJENT

- Om BB2 med dette går tilbake til tegnebrettet for en total revidering fordrer det at man også må vurdere Sunland og Gulskogen, sett i lys av planlagt boligbyggingsprosjekter i området
- For å fjerne trafikken fra Nybyen, foreslås det å legge en ny vei på lokket av ny Intercity-trasè. Denne veien vil da ta den delen av Konnerud-trafikken som skal til sentrum, direkte ned på Øvre Sund bru og Kreftingsgate
- Innbyggerinitiativet har identifisert 2 potensiale løsninger

- Nedre del av Konnerudgata kan på sikt vise seg mulig som miljøgate.



Vurderinger over finansiering av en fremtidig vei- og tilgjengelighetspakke

Betaling for samferdselsløft - våre ankepunkter

- Hvorfor skal tilsynelatende eksisterende og kommende innbyggere som benytter bil være de som tar mesteparten av kostnadene?
 - Hva med utbyggerne?
 - Hva med selskapet Drammen Havn?
 - Hva med eksisterende gjennomgangstrafikk?

o Hva med fylkeskommunens tilnærmede ikke eksisterende investeringer i veivedlikehold over flere år?

- På hvilket grunnlag har man identifisert bilisters innbetalinger som tilnærmet eneste inntektskilde for å øke et kollektivtilbud?
- Belønningsmidler avgitt av staten er avhengig av tiltakene som er planlagt, ikke at det eksisterer verken bypakker eller bompenger. I hvilken grad kan dagens utfordringer løses med ytterligere belønningsmidler?

Våre innspill

- Utbyggingsavtaler som innført i Oslo bør innføres i Drammen
 - o Oslo-modellen
 - Eiendoms- og byfornyelsesetaten – Spleiselag
 - Særlig aktuell i områder der det er mange utbyggere og mange offentlige tiltak
 - Forhandlingsmøter
 - To varianter av avtaler
 - o Realytelse eller kontantbidrag
- Selskapet Drammen havn
 - o Får goder av bedre infrastruktur videre
- Kollektivtilbudet må basere seg på andel av en markedsøkonomi og nødvendig kollektivsatsing bør revideres i henhold til dette
- Om bompenger viser seg nødvendig for visse prosjekter, må kostnader for passering settes mye lavere
- For administrasjon av potensiell bominnkrevning, bør det vurderes å benytte anbudsmodell for å holde administrasjons- og driftskostnader på et minimum
- Det bør foretas en fullstendig revidering i hvilken grad bilister skal dekke kollektivsatsingen sett i lys av et rettferdighetsprinsipp, kost/nytte perspektiv og ikke minst spleiselag i ordets rette forstand

BUSKERUDBYPAKKE 2 KREVES MED DETTE Å SENDES TILBAKE TIL TEGNEBRETET

- All unødvendig gjennomgangstrafikk skal for all fremtid legges utenfor sentrumskjernen
- Bydeler skal ikke stenges ute fra sentrum med bomsnitt
- Finansieringsmodeller skal reflektere rettferdighet og ikke minst kost/nytte
- Trafikale pakker skal i fremtiden briljere i målet med å ivareta bymiljø og minimere forurensningsproblemene
- Fremtidig samferdselspakke skal overbevise som de klart beste løsninger

“Veglovens § 1 a. Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å skape størst mogeleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles”

SLUTT