

# Buskerudbysamarbeidet

Møte i politisk råd  
18. november 2024

Drammen, rådhuset



# Dagsorden

## 1. Dette skjer i Buskerudbysamarbeidet framover:

- Ny søknad om belønningsmidler
- Behovsanalyse
- Utredningsprogram

## 2. Fire stopp i timen på Brakerøya stasjon og bedre togtilbud til Kongsberg – hva er status?

- Informasjon fra Jernbanedirektoratet om det fremtidige togtilbudet og ruteplanene for 2025 og 2026

## 3. Eventuelt



# «Hvor trykker skoen mest i Buskerudbyen?»

## Dette skjer framover:

- Ny søknad om belønningsmidler
- Behovsanalyse
- Utredningsprogram



# To parallelle løp pågår:

1. Søke om ny belønningsavtale for 2026-2029
2. Behovsanalyse og mulig utredning av ulike fremtidige alternativ for Buskerudbyen

# Beslutning i politisk styringsgruppe 27. september 2024

1. Nåværende belønningsavtale gjelder for perioden 2022-2025. Arbeidet med ny søknad om belønningsmidler for perioden 2026-2029 settes i gang nå.
2. Det utarbeides en behovsanalyse for samferdsel og by- og tettstedsutvikling i Buskerudbyen. Sentrale organisasjoner i Buskerudbyen involveres i arbeidet. Analysen skal foreligge innen 1. mars 2025.
3. Med bakgrunn i behovsanalysen og prinsippene som ligger i denne saken, legges det frem et utredningsprogram for veien videre for Buskerudbyen. Utredningsprogrammet skal både tydeliggjøre løsningene som skal utredes og den tilhørende prosessen.
4. Utredningsprogrammet skal først behandles i Buskerudbyens organer, og deretter i kommunestyret og fylkestinget før arbeidet med en utredning eventuelt settes i gang.





# Signaler fra statlige myndigheter

- Ikke aktuelt å starte byvekstforhandlinger nå – Samferdselsdepartementet åpner for forhandlinger mot slutten av NTP-perioden
- Buskerudbyen må utrede minst ett alternativ med bompengefinansiering for å komme til forhandlingsbordet, ifølge Samferdselsdepartementet
- Samferdselsministeren positiv til ny belønningsavtale

# Løp 1: Ny belønningsavtale



# Dagens belønningsavtale

- Gjelder for perioden 2022-2025
- I 2024 får Buskerudbyen **116,6 mill. kr** i belønningsmidler og øremerkede midler fra staten
  - 79,6 mill. kr går til drift av busstilbudet (56,4 mill. kr) og lavere billettpriser (23,2 mill. kr)
  - Resten går til fysiske tiltak (tilrettelegging for buss, gående og syklende), kampanjer, datainnhenting (trafikk, ulykker) m.m.
- Staten stiller krav om at vi når nullvekstmålet for at vi skal få belønningsmidler. Vi greide dette i 2023 (2016 er sammenligningsår).



Buskerudbyen



# Søknad om ny lønnsavtale

- Ny avtale antas å dekke perioden 2026-2029
- Proses:
  - Søknaden kan utformes omtrent som sist, dvs. ikke krav om tyngre faglig utredning, men må vise at nullvekstmålet kan nås
  - Ingen forhandlinger. Statens vegvesen vurderer søknaden, Samferdselsdepartementet tar endelig beslutning
- Tidsløp:
  - Søknad klar før sommeren 2025
  - Sluttrapportere for inneværende avtale, januar 2026
  - Antatt ny avtale mars/april 2026 → utfordrende med kontinuitet/gjennomføring i 2026



# Bør ta høyde for økte kostnader

- Søknaden kan ta utgangspunkt i nivået for belønningsmidler i dagens avtale
- Drift av busstilbudet har blitt mye dyrere de senere årene, derfor aktuelt å be om mer belønningsmidler til dette
- Vi ser for oss at løpet med søknad om ny belønningsavtale går sin gang uavhengig av om det blir utredning av ulike fremtidige alternativer for Buskerudbyen eller ikke



# Løp 2: Behovsanalyse og utredningsprogram



# Hvorfor nye analyser nå?

- Krav fra Samferdselsdepartementet for å få forhandlinger om byvekstavtale
- Nye forutsetninger - forhandlingsgrunnlaget er utdatert. For eksempel:
  - Annen økonomisk situasjon for kommunene og fylkeskommunen
  - Hjemmekontor «brukt opp» som virkemiddel
  - Dels andre løsninger som er aktuelle å utrede nå
- Trenger ny, oppdatert kunnskap for å ta gode beslutninger



# Behovsanalysen:

- Formål: Få en oppdatert oversikt over behov og ønsker for samferdsel og by- og tettstedsutvikling i Buskerudbyen. Hvor trykker skoen mest?
- Skal være ferdig innen 1. mars 2025, og presenteres først for politisk råd i Buskerudbyen (antar møte 3. mars)
- Danner grunnlag for forslag til utredningsprogram, som skal behandles lokalpolitisk i mai/juni





# Grunnlag for behovsanalysen :

- Involvering av organisasjoner og interessenter i alle fire kommunene, eksempelvis: LO, NHO, Næringsforeningen i Drammensregionen, Kongsberg Næringsforum, ungdomsrådene, eldrerådene, Byen Vår Drammen, Kongsberg teknologipark, Norges Lastebileier-Forbund, NAF, Naturvernforbundet...
- Involvering av alle partnerne
- Vedtatte kommunale og fylkeskommunale planer
- Fakta om situasjon og utvikling i Buskerudbyen



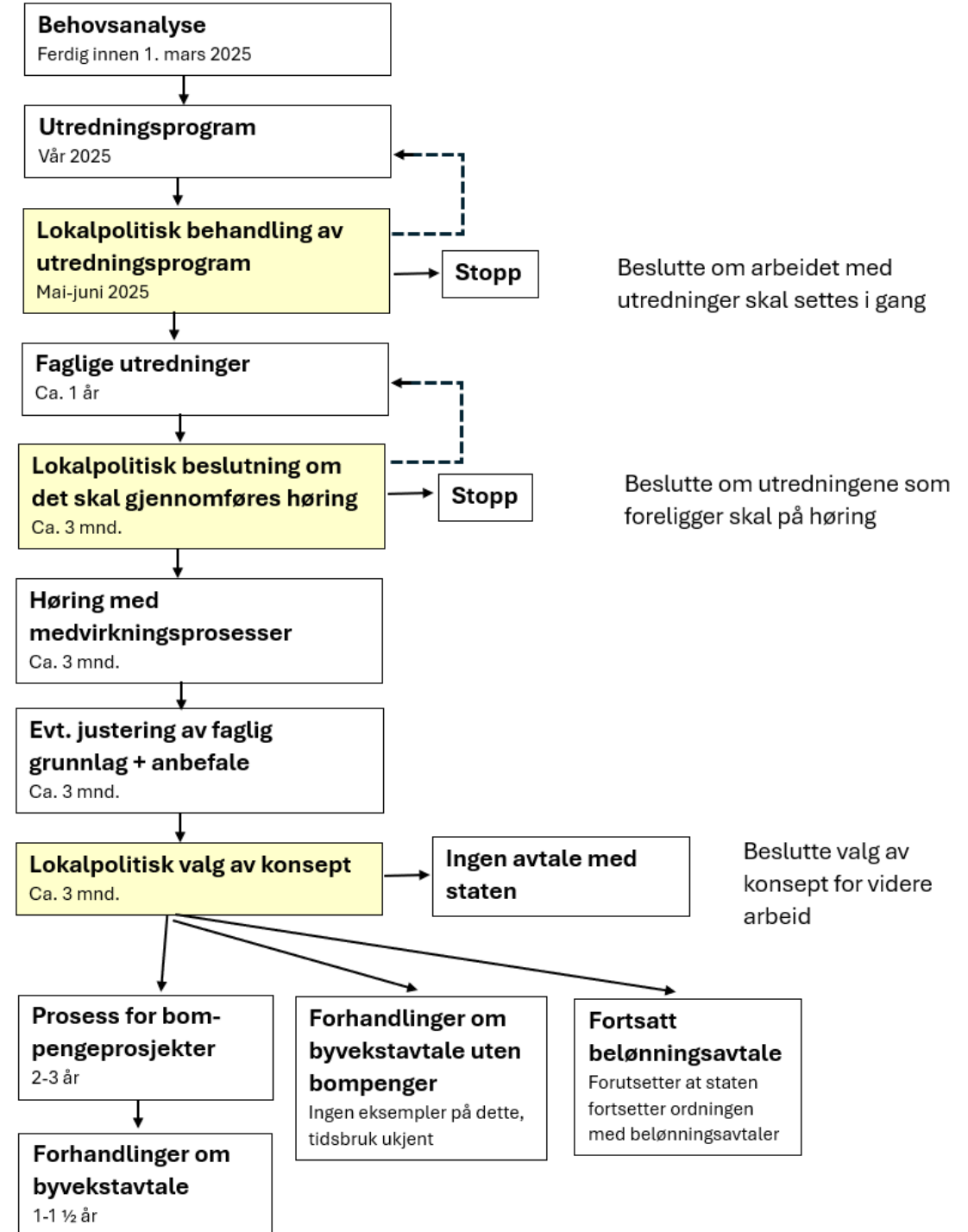
Buskerudbyen



# Mulig prosess

**NB! Tidsanslagene er usikre, særlig langt frem i tid**

- Flere lokalpolitiske behandlinger med «stopp-mulighet»
- Behovsanalyse (kunnskap) og utredningsprogram (konkretisering) før første politiske behandling
- Faglige utredninger (kunnskap) før ny lokalpolitisk behandling
- Høring og medvirkning
- Lokalpolitisk valg av konsept
- Veien videre avhenger av hva som velges

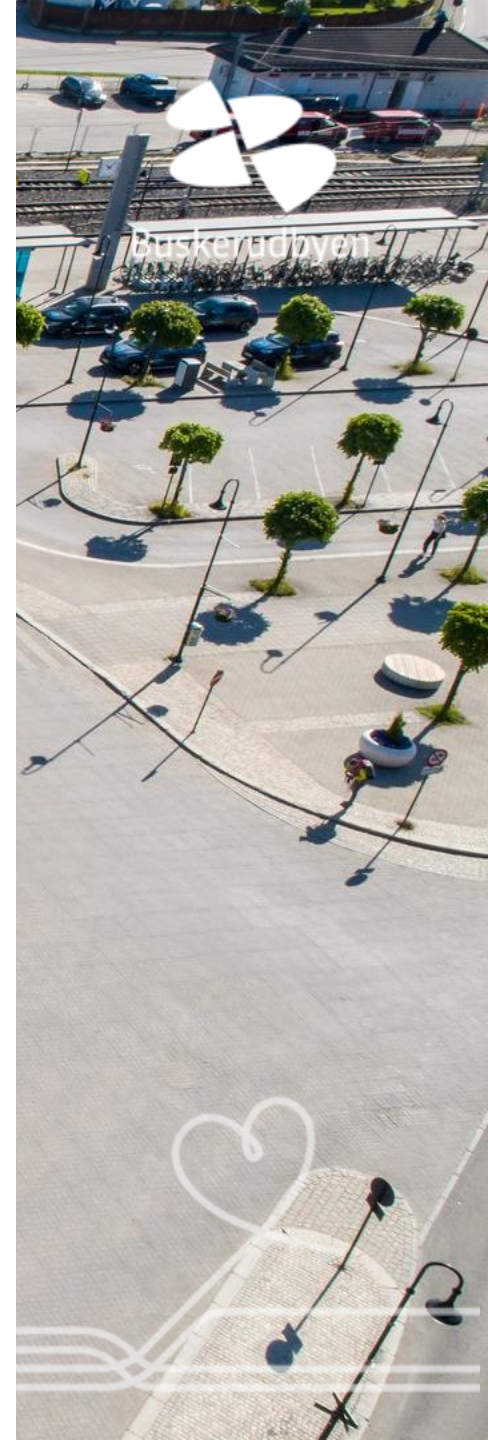


# Utredningsprogram

- Tar utgangspunkt i behovsanalysen
- Hovedinnhold:
  - Hvilke alternativer skal utredes
  - Hvilke konsekvenser skal utredes
  - Prosess
- Selve utredningen settes kun i gang etter et ev. positivt vedtak av utredningsprogrammet i kommunene og fylkeskommunen

# Klare signaler fra politisk styringsgruppe:

- Viktig å vise handlingsrommet, må ha med et bredt spekter av løsninger i forslag til utredningsprogram
- Ønsker fakta på bordet før det tas valg





# Forskjell på belønningsavtale og byvekstavtale med bompenger

Eksempel Nedre Glomma:

- I belønningsavtalen fikk byområdet 63,9 mill. kr i belønningsmidler + 23,2 mill. kr til lavere kollektivpriser = **87,1 mill. kr** fra staten i 2023 (kroneverdi 2024)
- Byvekstavtalen som er fremforhandlet gir **173,8 mill. kr** fra staten i 2024. Dvs. en dobling sammenlignet med det Nedre Glomma fikk i belønningsmidler + midler til lavere kollektivsatser
- Byvekstavtalen er 10-årig, og beløpet indeksreguleres årlig
- Bypakke fase 2 inngår som en del av byvekstavtalen. Pakka er på ca. **10,8 mrd. kr** og finansieres slik:
  - Egenandel: 1,1 mrd. kr (60 % fylkeskommunen, 20 % på hver kommune)
  - Mva.-kompensasjon: 1,6 mrd. kr
  - Bompenger: 8,1 mrd. Kr
- Byvekst-midlene fra staten kommer i tillegg til Bypakke fase 2

Konklusjoner:

- Det er potensial for å få mer penger fra staten med en byvekstavtale
- De store pengene er likevel i bypakka





Forslag til innhold i utredningsprogrammet:

# Innovative løsninger og ny teknologi

- Når løsningene konkretiseres, bør det undersøkes om innovative løsninger og ny teknologi kan gi enklere og billigere løsninger

Eksempler:

- Tilfartskontroll, systemer for prioritering
  - Sømløse reiser – billettsystem
- 
- Bør også løfte frem mer tradisjonelle tiltak som koster lite penger



Forslag til innhold i utredningsprogrammet:

# Aktuelle alternativer å utrede

- Ingen avtale med staten knyttet til belønningsmidler/byvekstavtale
  - Belønningsavtale (forutsetter at staten fortsetter med ordningen)
  - Bypakke og byvekstavtale uten bompenger
  - Bypakke og byvekstavtale med bompenger – ulike varianter
- 
- Se på mulige sosiale tilpasninger for økonomisk vanskeligstilte innbyggere dersom man skal kreve inn bompenger



Forslag til innhold i utredningsprogrammet:

# Rushtidsavgift

- Det er kun i rush vi har utfordringer med kapasitet
- Hvis vi kan redusere biltrafikken i rush, kan vi spare store investeringer
- Kan være lettere å forstå behovet for en rushtidsavgift enn bompenger generelt
- Dersom bompenger skal utredes, anbefales det at man også undersøker muligheten for et bomsystem med betaling kun i rush eller svært lav takst utenfor rush



# Fire stopp i timen på Brakerøya stasjon og bedre togtilbud til Kongsberg – hva er status?

Informasjon fra Jernbanedirektoratet om det fremtidige togtilbudet og ruteplanene for 2025 og 2026





Jernbane-  
direktoratet

# Videreutvikling av togtilbudet

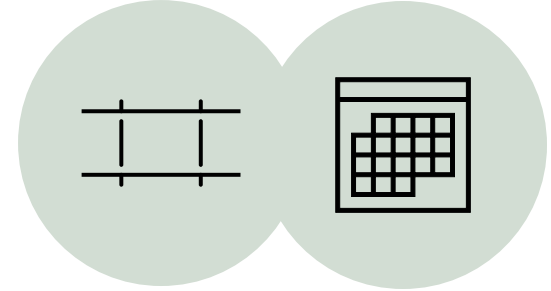
Sefrid Jakobsen, Jernbanedirektoratet

18. november 2024





# Hvem beslutter togtilbudet og ruteplanen?



## Jernbane- direktoratet

Gir faglige råd om den strategiske og helhetlige utviklingen av togtilbudet, basert på samfunns-økonomiske analyser.

## SD

Legger overordnede målsettinger og rammer for utvikling av togtilbudet, i hovedsak gjennom Nasjonal transportplan og budsjettforslag (st.prop. 1).

## Jernbane- direktoratet

Gjennomfører regjeringens politikk ved å inngå avtaler med Bane NOR om drift og utvikling av infrastrukturen, og med togselskapene om offentlig kjøpt persontogtrafikk.

## Bane NOR

Fordeler kapasiteten på infrastrukturen, i tråd med jernbaneforskriften, og beslutter de årlige ruteplanene. Verken Jernbanedirektoratet eller politisk ledelse har instruksjonsmyndighet.

# Endringer i togtilbudet påvirker tilbudet i hele landet og må vurderes nøye



Samfunns-  
økonomisk  
vurdering



Kapasitets-  
utnyttelse og  
driftsstabilitet



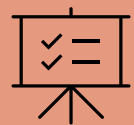
Investeringer i  
infrastruktur



Konsekvens for  
godsmarkedet



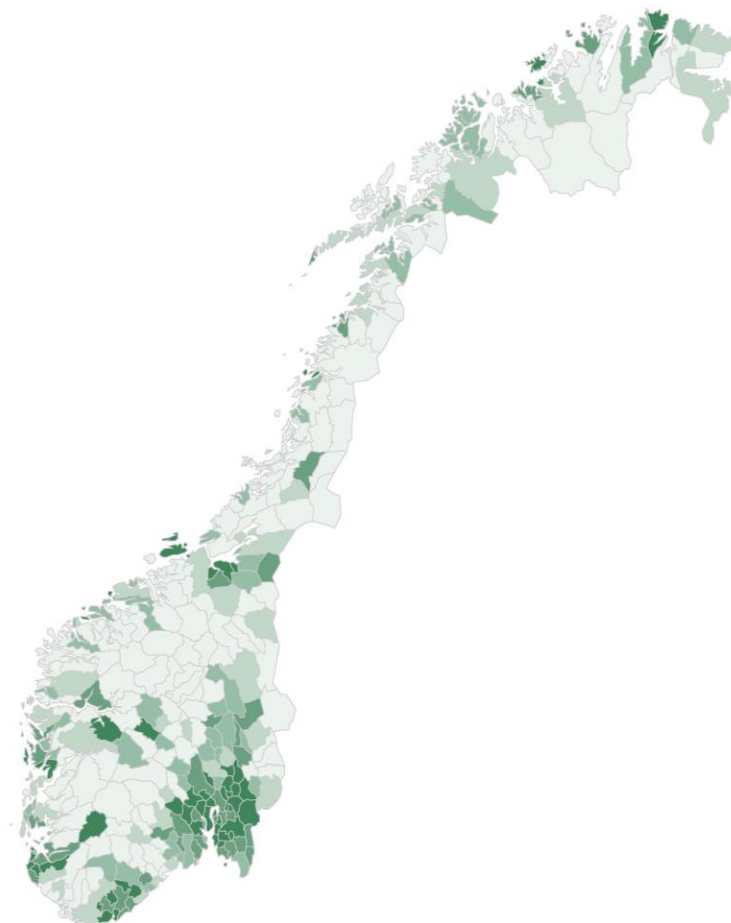
Markeds-  
potensial



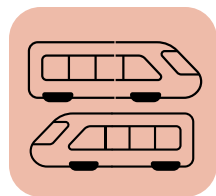
Gjennom-  
førbarhet



Langsiktige ambisjoner og føringer



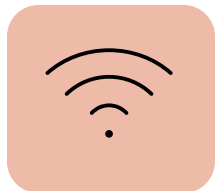
# Innspill til justert togtilbud



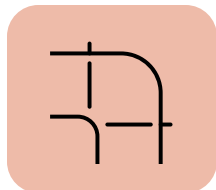
Innspill fra fylkeskommunene



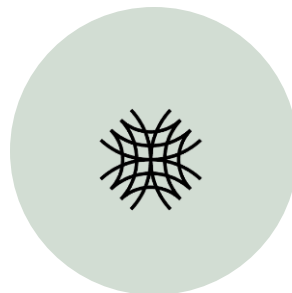
Innspill fra togoperatørene



Aktuelle opsjoner



Innspill fra Jernbanedirektoratet



- Jernbanedirektoratet vurderer innspillene i samhandling med Bane NOR
- Jernbanedirektoratet innlemmer aktuelle justeringer i trafikkavtaler med operatørene

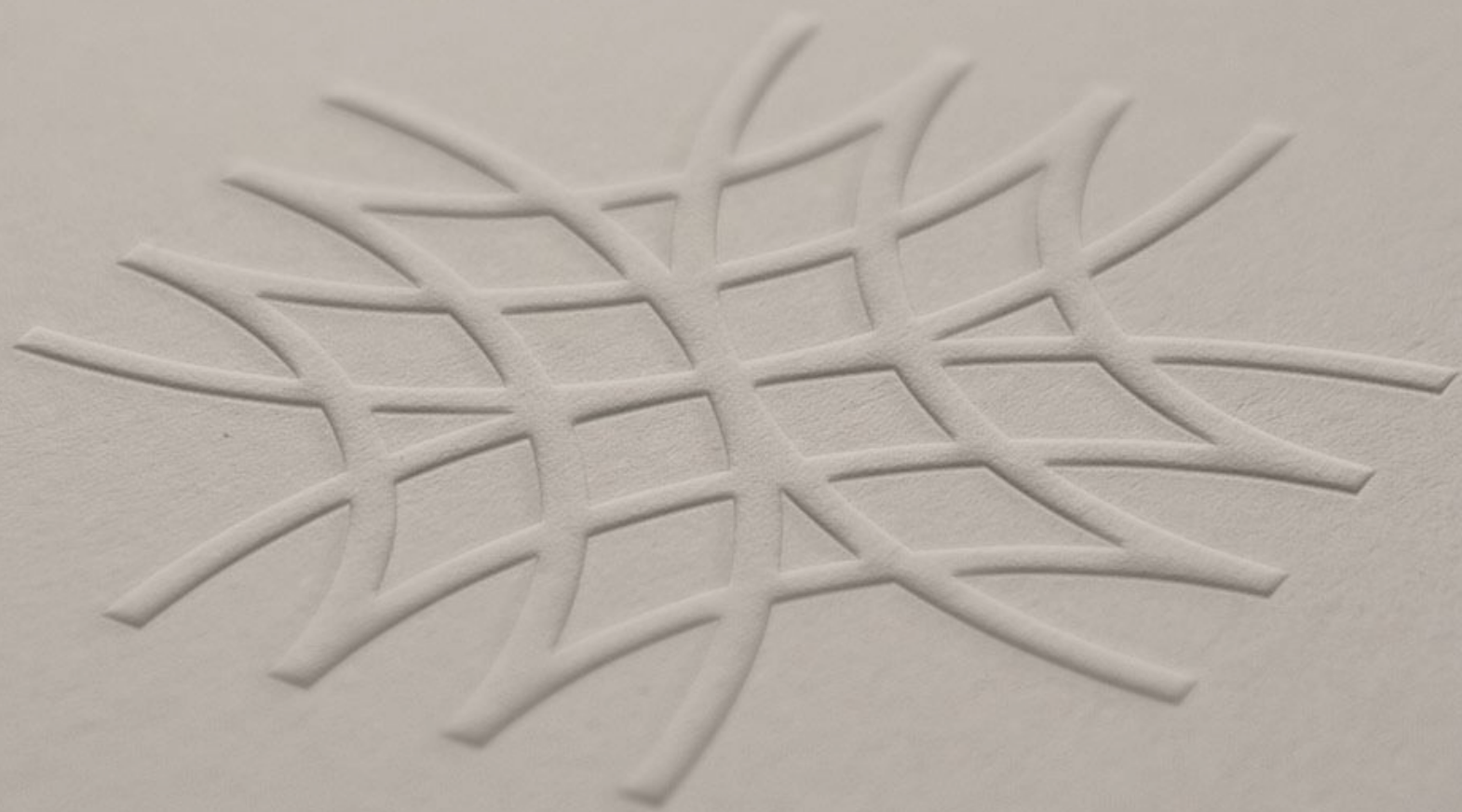


# Togoperatørene søker ruteleier hos Bane NOR



**BANE NOR**

Bane NOR fastsetter endelig  
togtilbud i  
kapasitetsfordelingsprosessen



# ➔ Orientering for politisk råd

Buskerudbyen

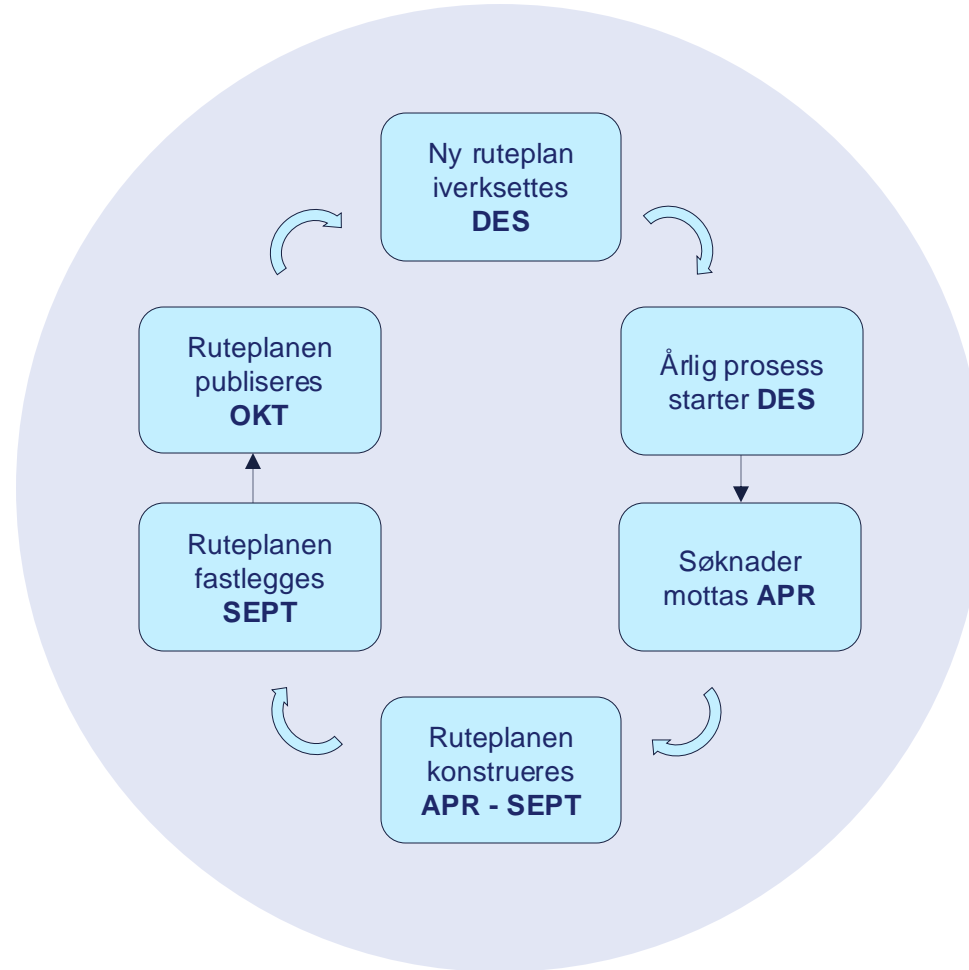


## → Agenda

- Årlig kapacitetsfordelingsprosess
- Overbelastet infrastruktur
- Kapasitetsanalyse og kapasitetsforbedringsplan
- Spørsmål?

# ➔ Årlig kapacitetsfordeling

# Årlig kapasitetsfordelingsprosess



# Årlig kapasitetsfordeling

## Overordnede føringer - Jernbaneforskriften

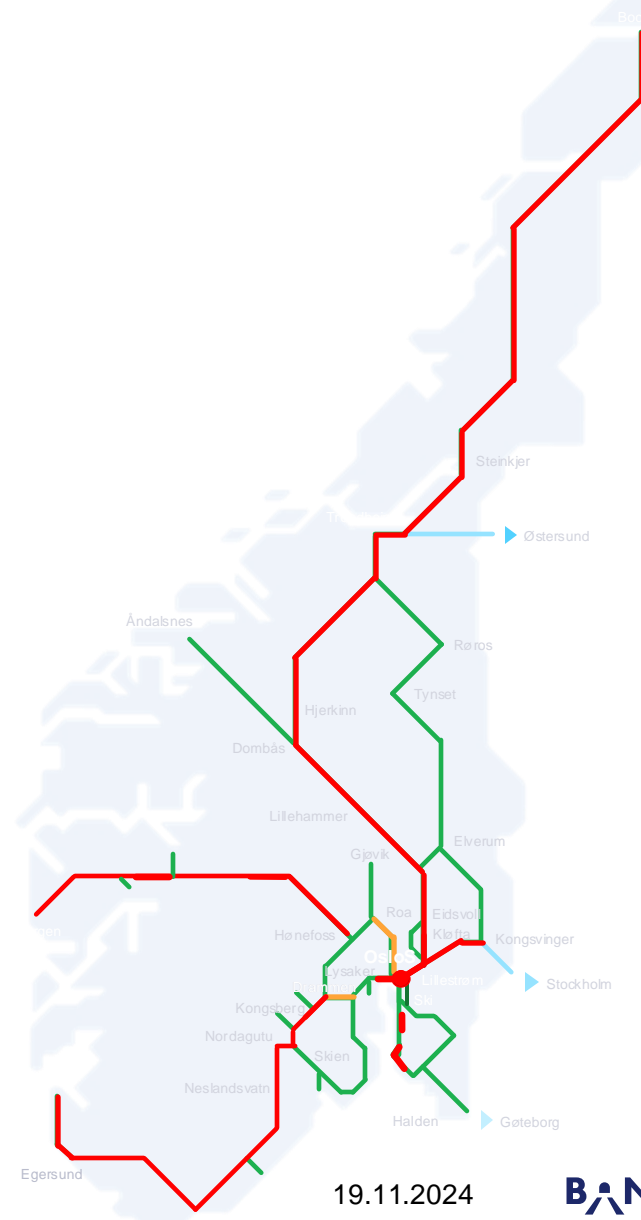
- § 8-1 Rett til kapasitet mv.
  - [1] ..... Infrastrukturforvalteren skal sikre at infrastrukturkapasiteten fordeles på en rettferdig og ikke-diskriminerende måte, og i samsvar med EØS-retten
- § 3-4 Infrastrukturforvalters (Bane NOR) uavhengighet
  - [1] ..... Verken jernbaneforetak eller andre skal, direkte eller indirekte, kunne utøve avgjørende innflytelse på infrastrukturforvalters beslutninger i forbindelse med ivaretagelsen av de grunnleggende funksjonene angitt i § 1-7 bokstav i.
- § 8-6 Behandling av søknader
  - [1] Infrastrukturforvalter skal så langt som mulig imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet .....[..]

# → Overbelastet infrastruktur



# Overbelastning på jernbanen

- Følger av at Bane NOR ikke kan imøtekomme alle søknader
- Sørlandsbanen
- Bergensbanen
- Østfoldbanen
- Kongsvingerbanen
- Dovrebanen
- Nordlandsbanen



# Jernbaneforskriften §9-5

Det følger av jernbaneforskriften § 9-5 at ved overbelastet infrastruktur skal følgende prioriteringskriterier benyttes:

## §9-5(1)

- 1) tjenester som inngår i kontrakt med staten om offentlig tjenesteyting
- 2) nasjonal og internasjonal godstransport
- 3) bestemte typer trafikk på strekninger som nevnt i § 8-8 annet ledd
- 4) persontransport for øvrig
- 5) Vedlikeholdsarbeider

## §9-5(2)

Hvis det oppstår konflikt som ovennevnte retningslinjer ikke imøtekommer, eller dersom en annen prioritering enn den som følger av jernbaneforskriften § 9-5 medfører en høyere samlet utnyttelse av den totale infrastrukturkapasitet, vil Bane NOR benytte "metode for samfunnsøkonomisk modell for verdsetting av infrastrukturkapasitet" som er utarbeidet og vedlagt Network Statement.

# ➔ Kapasitetsanalyse og kapasitetsforbedringsplan

# Kapasitetsanalyse

- Bane NOR skal innen 6 måneder utføre en kapasitetsanalyse
- Denne skal inneholde:
  - Årsak til overbelastning
  - Hvilke tiltak som kan treffes på kort og mellomlang sikt for å redusere overbelastningen
  - Beskrive jernbaneinfrastrukturen, driftsprosedyrer, de ulike transporttjenestene samt virkningen av disse faktorene på infrastrukturkapasiteten

# Kapasitetsforbedringsplan

- Bane NOR skal innen 6 måneder etter at kapasitetsanalysen er avsluttet ha utarbeidet en kapasitetsforbedringsplan – denne skal utarbeides i samråd med brukerne (togselskap) på den aktuelle jernbaneinfrastrukturen.
- Den skal angi:
  - Årsaken til overbelastningen
  - Den sannsynlige fremtidige trafikkutvikling
  - Begrensninger på infrastrukturutviklingen
  - Muligheter for og kostnader ved å forbedre kapasiteten, herunder sannsynlige endringer av infrastrukturavgifter



→ **Spørsmål?**

**BANE NOR**

Vi forbedrer og moderniserer  
for at flere kan ta mer tog



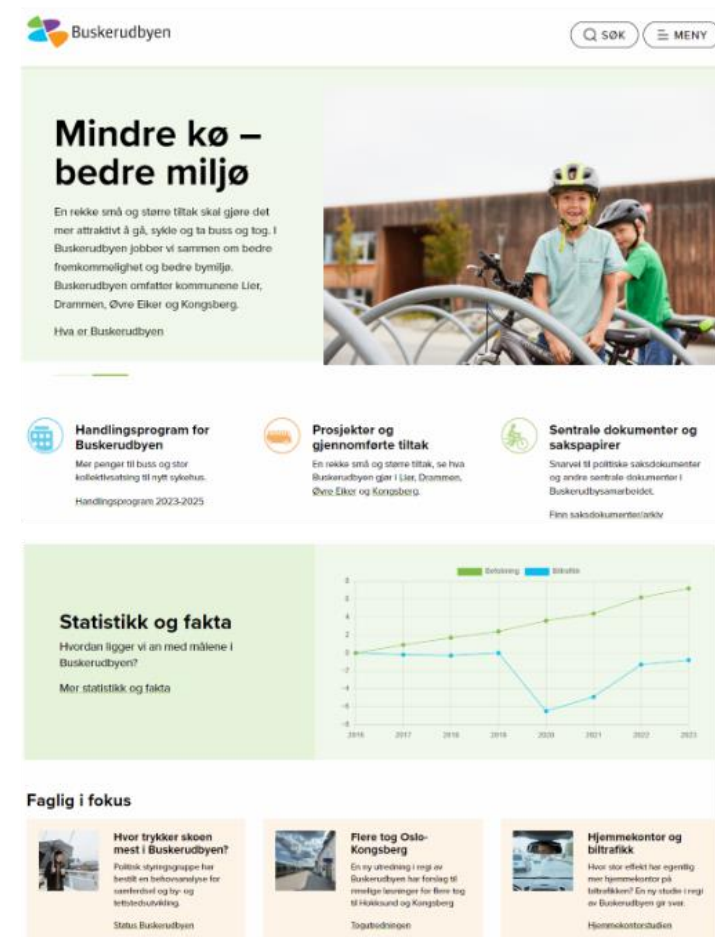
Buskerudbyen

# Eventuelt



# Ny nettside for Buskerudbyen

- Mer tilgjengelig arkiv - og oversikt over viktige dokumenter og utredninger
- Lettere å navigere rundt
- Lett å finne frem til hva Buskerudbyen har gjennomført – og planlegger
- Egne kommunesider
- Ny statistikk-side



The screenshot shows the new website for Buskerudbyen. At the top, there is a search bar with 'SØK' and a menu icon with 'MENY'. The main content area features a large hero section titled 'Mindre kø – bedre miljø' with a photo of two people on bicycles. Below this are three columns of featured content: 'Handlingsprogram for Buskerudbyen', 'Prosjekter og gjennomførte tiltak', and 'Sentrale dokumenter og sakspapirer'. A 'Statistikk og fakta' section includes a line chart comparing 'Behov' and 'Situas' from 2016 to 2023. At the bottom, there is a 'Faglig i fokus' section with three articles: 'Hvor trykker skoen mest i Buskerudbyen?', 'Flere tog Oslo-Kongsberg', and 'Hjemmekontor og biltrafikk'.

## Mindre kø – bedre miljø

En rekke små og større tiltak skal gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og ta buss og tog. I Buskerudbyen jobber vi sammen om bedre fremkommelighet og bedre bymiljø. Buskerudbyen omfatter kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg. Hva er Buskerudbyen

### Handlingsprogram for Buskerudbyen

Mer penger til buss og stor kollektivutvikling til nytt sykkelhus. Handlingsprogram 2023-2025

### Prosjekter og gjennomførte tiltak

En rekke små og større tiltak, se hva Buskerudbyen gjør i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg.

### Sentrale dokumenter og sakspapirer

Svarer til politiske sakdokumenter og andre sentrale dokumenter i Buskerudbyensamarbeidet. Finn sakdokumenterarkiv

## Statistikk og fakta

Hvordan ligger vi an med målene i Buskerudbyen? Mer statistikk og fakta

År	Behov	Situas
2016	0	0
2017	1	0
2018	2	0
2019	3	0
2020	4	-5
2021	5	-2
2022	6	-1
2023	7	-1

### Faglig i fokus

#### Hvor trykker skoen mest i Buskerudbyen?

Publikk styringsgruppe har bestilt en belastningsanalyse for samferdsel og by- og tettstedutvikling. Status Buskerudbyen

#### Flere tog Oslo-Kongsberg

En ny utredning i regi av Buskerudbyen har ført til innledende forslag til nye togstasjoner mellom Oslo og Kongsberg. Togutbedingen

#### Hjemmekontor og biltrafikk

Hvor stor effekt har egentlig hjemmekontor på biltrafikk? En ny studie i regi av Buskerudbyen gir svar. Hjemmekontorstudien



# Buskerudbyen



[buskerudbyen.no](http://buskerudbyen.no)