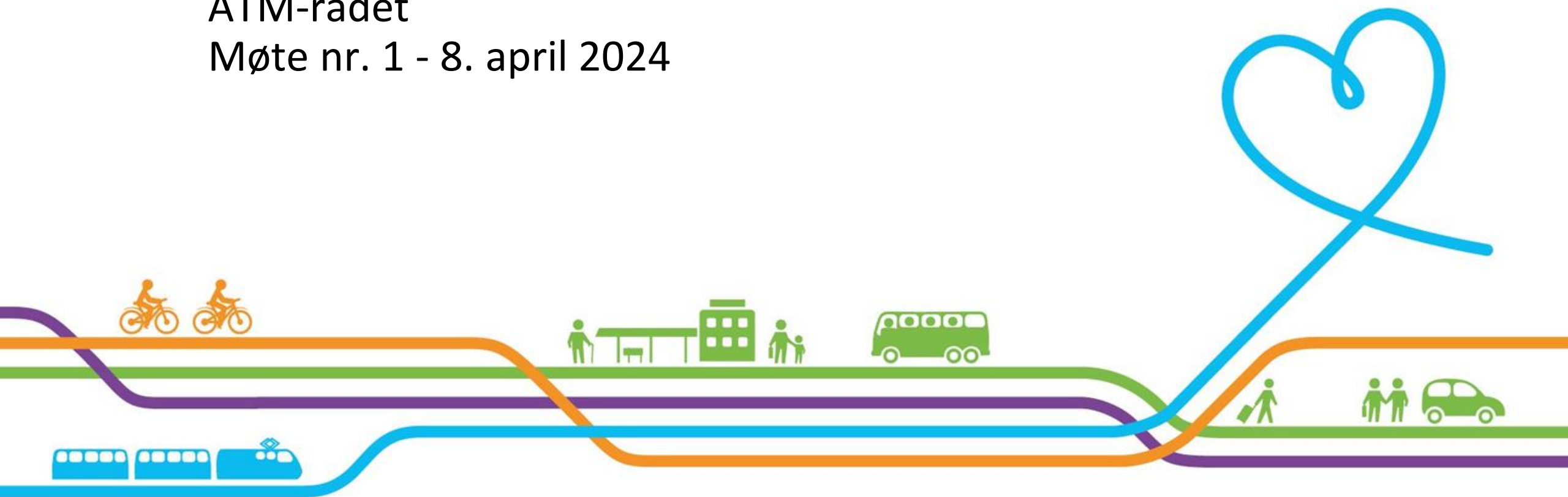


Buskerudbysamarbeidet

ATM-rådet

Møte nr. 1 - 8. april 2024



Forslag til dagsorden

Sak 01/24 Orientering om togutredningen Tiltak for økt frekvens Drammen-Kongsberg v/ Are Kristiansen og Joachim Dyrdaahl, WSP

Sak 02/24 Veien til bypakke og byvekstavtale i Nedre Glomma v/Jostein Haug, sekretariatsleder

Sak 03/24 Orientering om forslaget til ny NTP v/ Benedicte Bruun-Lie fra Jernbanedirektoratet og Ina Abrahamsen fra Statens vegvesen.

Sak 04/23 Orientering om prosjekter i Buskerudbyen v/ Gert Myhren, sekretariatsleder

Sak 05/23 Eventuelt



Sak 01/24

Orientering om utredningen Tiltak for økt frekvens Drammen – Kongsberg





Foto: David Gubler 2021

Utredning av tiltak for økt frekvens *Drammen-Kongsberg*

*Presentasjon for ATM-rådet Buskerudbyen 08.04.2024
Are Kristiansen og Joachim Dyr Dahl*

Oppgaven

Bakgrunn: Dobbeltspor til Hokksund skulle gi flere tog til Kongsberg. Men dobbeltsporet er ikke prioritert i NTP.

Spørsmålet: Kan det likevel **teknisk sett** være mulig å få til økt frekvens til Kongsberg?



Utredning: WSP har utredet spørsmålet basert på ulike forutsetninger om investeringer i infrastruktur. Vi har systematisk søkt etter gode løsninger og vurdert flere alternativer.



Teamet



Are Kristiansen
Oppdragsleder



Joachim Dyr Dahl
Fagansvarlig
kapasitetsanalyser og
jernbaneinfrastruktur



Ulla Marie Vesterås
Seniorrådgiver
Togtilbud og
samfunnsøkonomi



Therese Skåtun
Seniorrådgiver togtilbud
og tilbudsutvikling

Prosess



Situasjonsbeskrivelse og forutsetninger

Trafikk og togtilbud

Dagens trafikk på strekningen (Ruteplan23)	
Regiontog	Ett tog i timen mellom Oslo og Kongsberg 2 ekstra avganger i morgenrush fra Kongsberg 2 ekstra avganger i ettermiddagsrush til Kongsberg*
Fjerntog	8 per døgn per retning, Oslo-Stavanger Reisende mellom Oslo, Drammen og Kongsberg kan bruke fjerntoget Oslo-Stavanger 4 per døgn per retning, Oslo-Bergen
Godstog	5 per døgn per retning, til/fra Stavanger 4-5 per døgn per retning, til/fra Bergen
	Tomtog kommer i tillegg

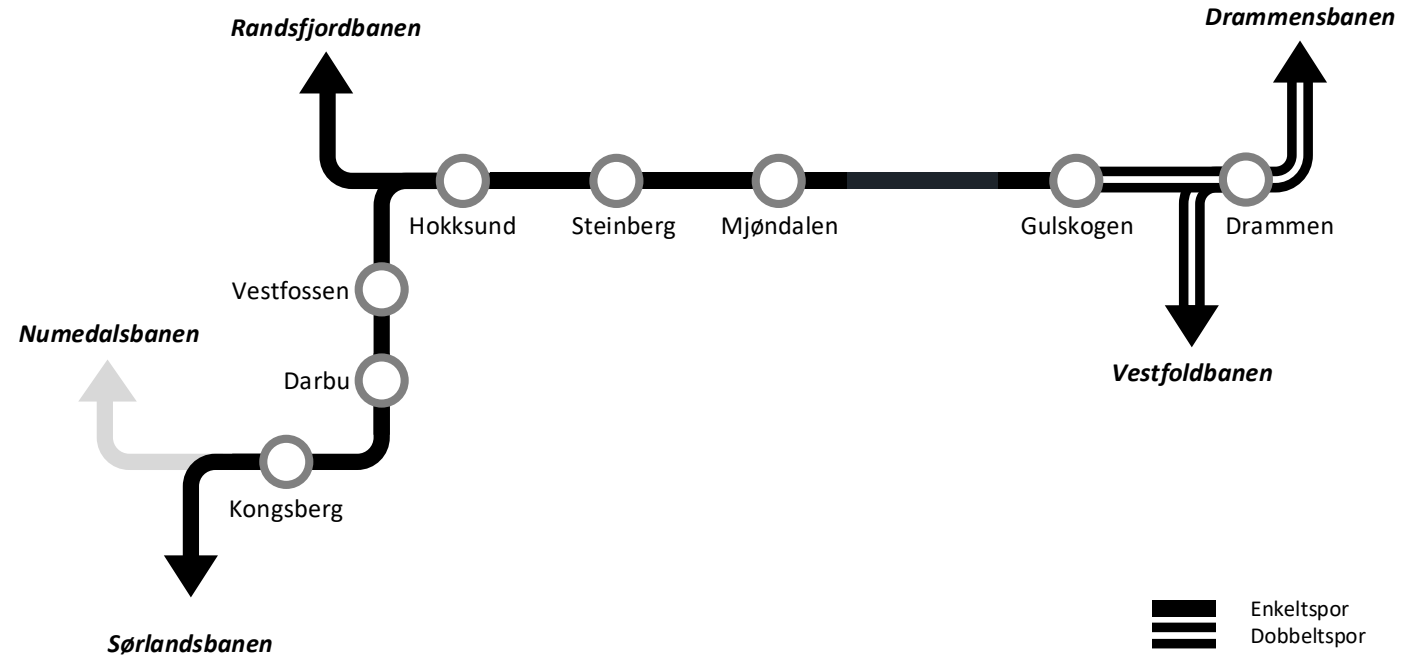
- Strekningen mellom Drammen og Hokksund har i dag høy belastning
- Den høye andelen fjerntog og godstog gjør trafikkavviklingen på strekningen kompleks, spesielt når det oppstår forsinkelser
- Fjerntog, godstog og regiontog har ulike funksjoner og kjøres i ulik hastighet

*Forlenget fra Hokksund i R24, legges til grunn for analysen

Situasjonsbeskrivelse og forutsetninger

Infrastruktur

Infrastruktur i ReferanseNTP2025-36
Dobbeltspor Drammen – Gulskogen
Ny Drammen stasjon
Nytt hensettingsanlegg i Kongsberg
ERTMS



- Etablering av ERTMS Drammen-Hokksund er i ny nasjonal signalplan utsatt fra 2025 til tidligst 2032, Hokksund-Kongsberg fra 2028 til 2030. WSP legger derfor et konvensjonelt signalsystem til grunn for analysene.
- De øvrige planlagte infrastrukturtiltakene vil gi økt kapasitet og færre gjensidige avhengigheter mellom togene på strekningen enn i dag

Situasjonsbeskrivelse og forutsetninger

Punktlighet og forsinkelser

- Andelen forsinkelser og innstillinger av tog på strekningen Drammen–Kongsberg er høyere enn målsetningene for sektoren
- Forsinkelser for fjerntog og godstog utenfor strekningen forplanter seg til regiontogstrafikken
- Regiontogene til Kongsberg kommer fra Eidsvoll og «arver» punktligheten på strekningene på motsatt side av Oslo-området
- Mellom Drammen og Oslo kjøres togene tett og det er begrensede muligheter for å kjøre inn forsinkelser

Mål for punktlighet persontog	90 %
Punktlighet i 2022	
Fjerntog på Sørlandsbanen	74 %
Fjerntog på Bergensbanen	69 %
Mål for punktlighet godstog	80 %
Punktlighet i 2022	
Godstog på sørlandsbanen	82 %
Godstog på Bergensbanen	79 %

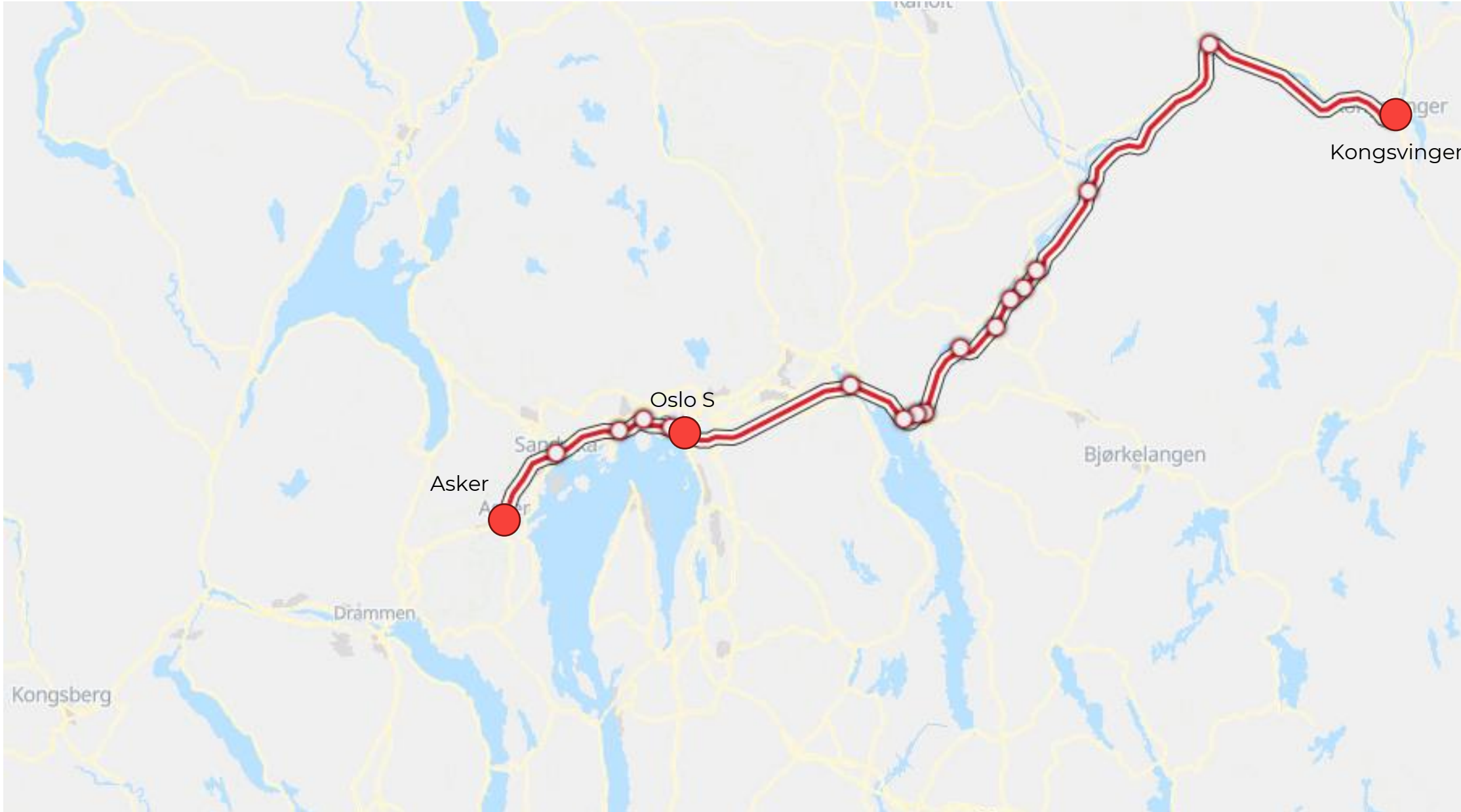
Punktlighet: Godstogs avgang fra Alnabru

År	Resultat
2019	87,4%
2020	86,7%
2021	83,9%
2022	75,6%
2023	70,8%

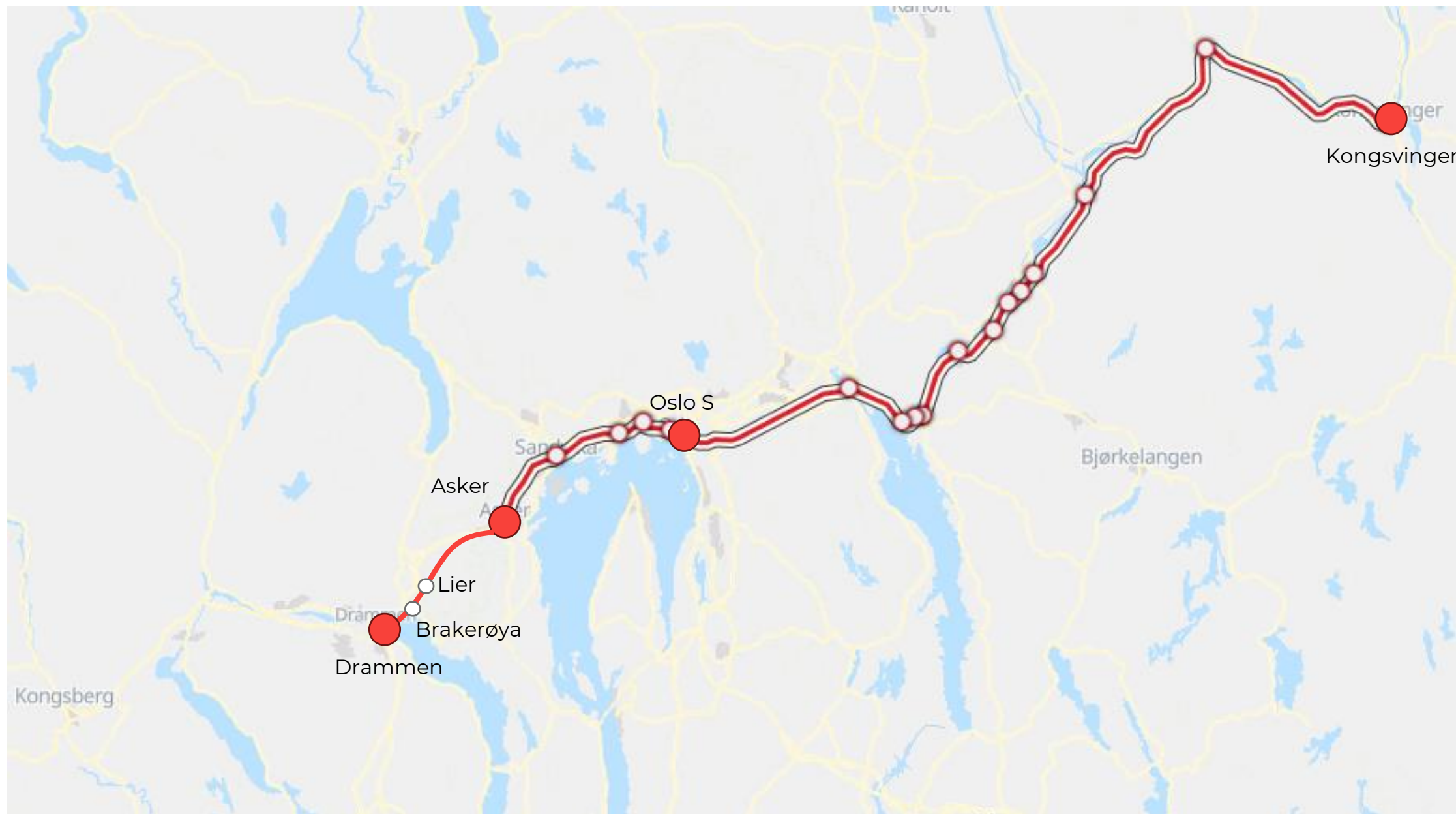
Punktlighet: Godstog

År	Resultat
2019	78,1%
2020	82,2%
2021	79,9%
2022	76,2%
2023	75,5%

R14 Kongsvinger-Asker (Dagens tilbud)

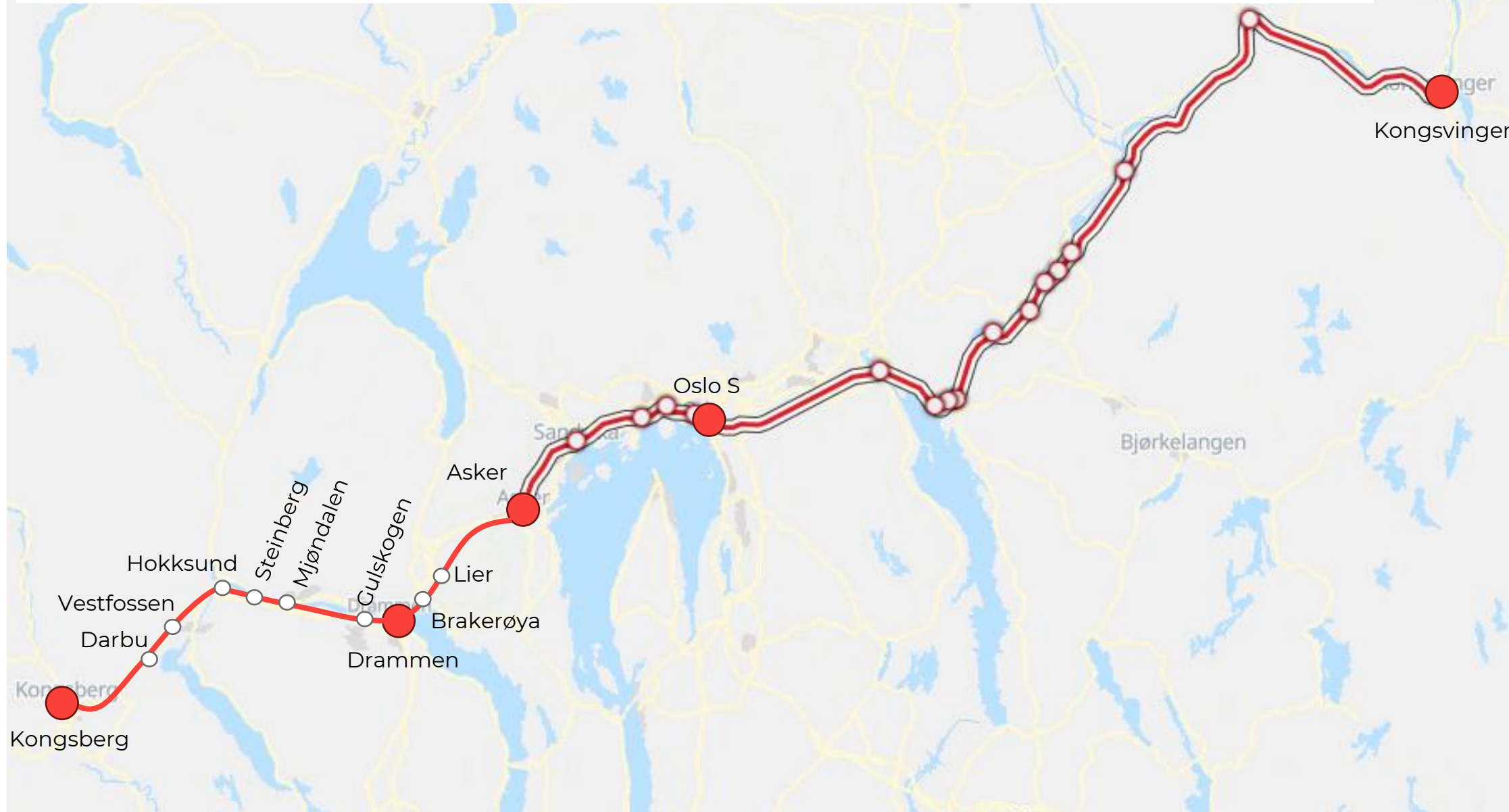


R14 Kongsvinger-Drammen fra 2025 (Når ny Drammen stasjon er åpnet)- Dette er lagt til grunn som referanse)

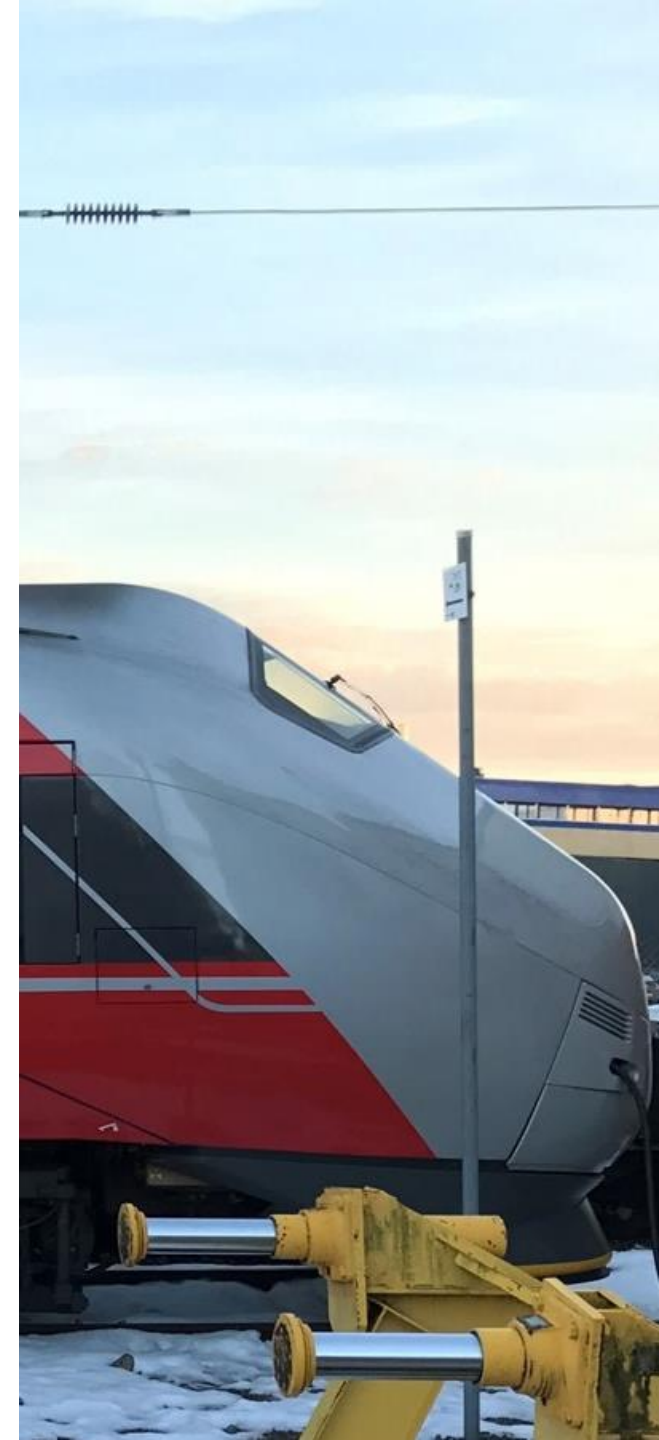


R14 Kongsvinger-Kongsberg?

- WSP har undersøkt om linjen kan forlenges til Kongsberg
- sammen med R12 Kongsberg-Eidsvoll vil dette gi 2 tog i timen



Resultater



	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4
Togtilbud	To tog i timen med fast halvtimesintervall til Kongsberg	To tog i timen med fast halvtimesintervall til Hokksund	Utvidet rushtidstilbud (4 timer) med bruk av fjerntog	Forbedret togtilbud i rush (2 timer) til Kongsberg
Infrastrukturtiltak	Dobbeltspor til Mjøndalen Ny stasjon: Gomsrud Samtidig Innkjør Steinberg Vestfossen Krekling Skollenborg Stasjonstiltak Hokksund Sporforlengelse Krekling	Samtidig innkjør Gulskogen-Hokksund + Vestfossen Stasjonstiltak* Hokksund	Samtidig innkjør Daler, Vestfossen, Skollenborg Stasjonstiltak Hokksund	Samtidig innkjør Daler, Vestfossen, Skollenborg Stasjonstiltak Hokksund
Infrastrukturkostnad (MNOK)	5,6 mrd.	400 mill.*	340 mill.	0-340 mill.
Konsekvenser for øvrig trafikk	Flere togmøter med regiontog på enkeltsporet gir noen minutters økt kjøretid	Justering av ruteleier for fjern- og godstog mellom regiontog	Tilpasning av ruteleier for fjerntog til rush på strekningen Økt kjøretid for fjerntog i rush Godstog må flyttes ut av rush R14 Drammen-Oslo konflikt	Ingen ved 1 ekstra tog Kan kreve flytting av godstog ved 2 ekstra tog

Alternativ 1 - To tog i timen

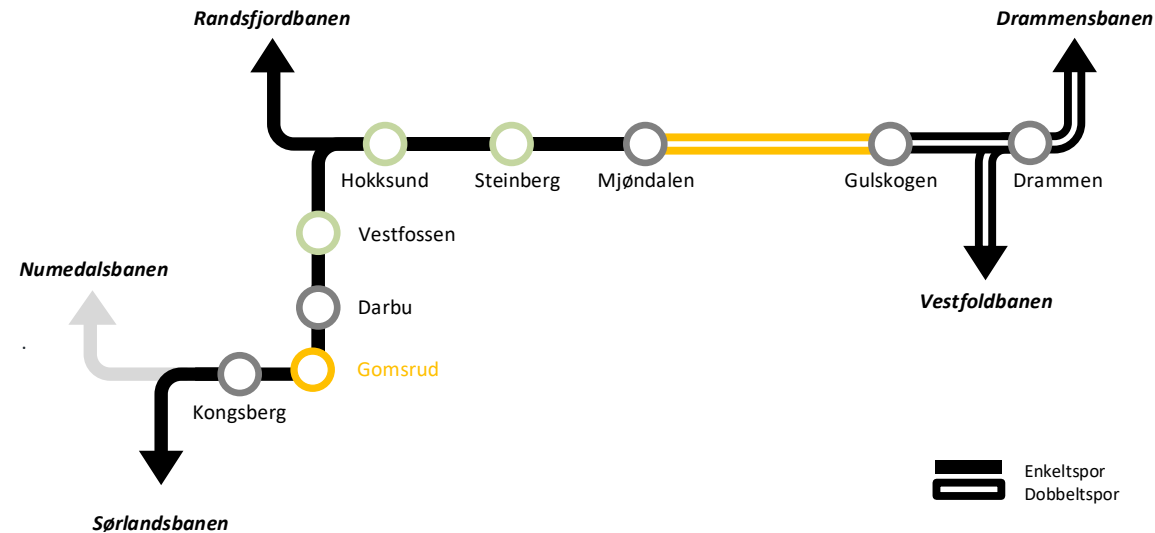


To tog i timen med fast halvtimesintervall gjennom driftsdøgnet

Tilbudsforbedring

- Pendelforlengelser til Kongsberg gjennom driftsdøgnet (R14)
 - Dette gir to tog i timen med fast halvtimesintervall mellom Oslo og Kongsberg.
 - I foreslått konsept stopper regiontoget på ny stasjon på Gomsrud i tillegg til dagens stoppesteder.
-

Alternativ 1 - To tog i timen



Infrastruktur	Funksjon og begrunnelse
Dobbeltspor fra Gulskogen til og med Mjøndalen stasjon	Betydelig økt kryssingskapasitet
Samtidig innkjør på stasjonene Steinberg, Vestfossen og på Skollenborg	Mindre tidstap til kryssinger. Etablering av ERTMS erstatter i de fleste tilfeller behovet for samtidig innkjør.
Forlengelse av spor på Hokksund stasjon	Dette gir mulighet for å krysse to lange godstog og økt robusthet ved avvik
Forlengelse av kryssingsspor på Krekling	Kryssing av lange godstog på Krekling (over 570 m)
Kryssingsspor/ny stasjon på Gomsrud	En ny stasjon på Gomsrud gir nødvendig kryssingskapasitet og vil samtidig åpne for passasjerutveksling i et område med økende antall arbeidsplasser.

Alternativ 1 - To tog i timen



Konsekvenser for øvrig trafikk

- Konsekvens for øvrig trafikk**
- Analysene viser at det vil være mulig å kjøre togtilbudet uten store konsekvenser for annen trafikk.
 - Selv om det kjøres flere tog gir analysene ingen stor økning i kjøretider fra dagens situasjon.
 - Flere kryssinger med regiontog gir noen minutter økt kjøretid for fjerntog og godstog. Konsekvensene for fjerntog og godstog utenfor strekningen må utredes nærmere.
 - Trafikken på strekningen vil som i dag være sårbar for forsinkelser utenfra strekningen
 - Påvirker ikke rutemodellen mellom Oslo og Drammen.

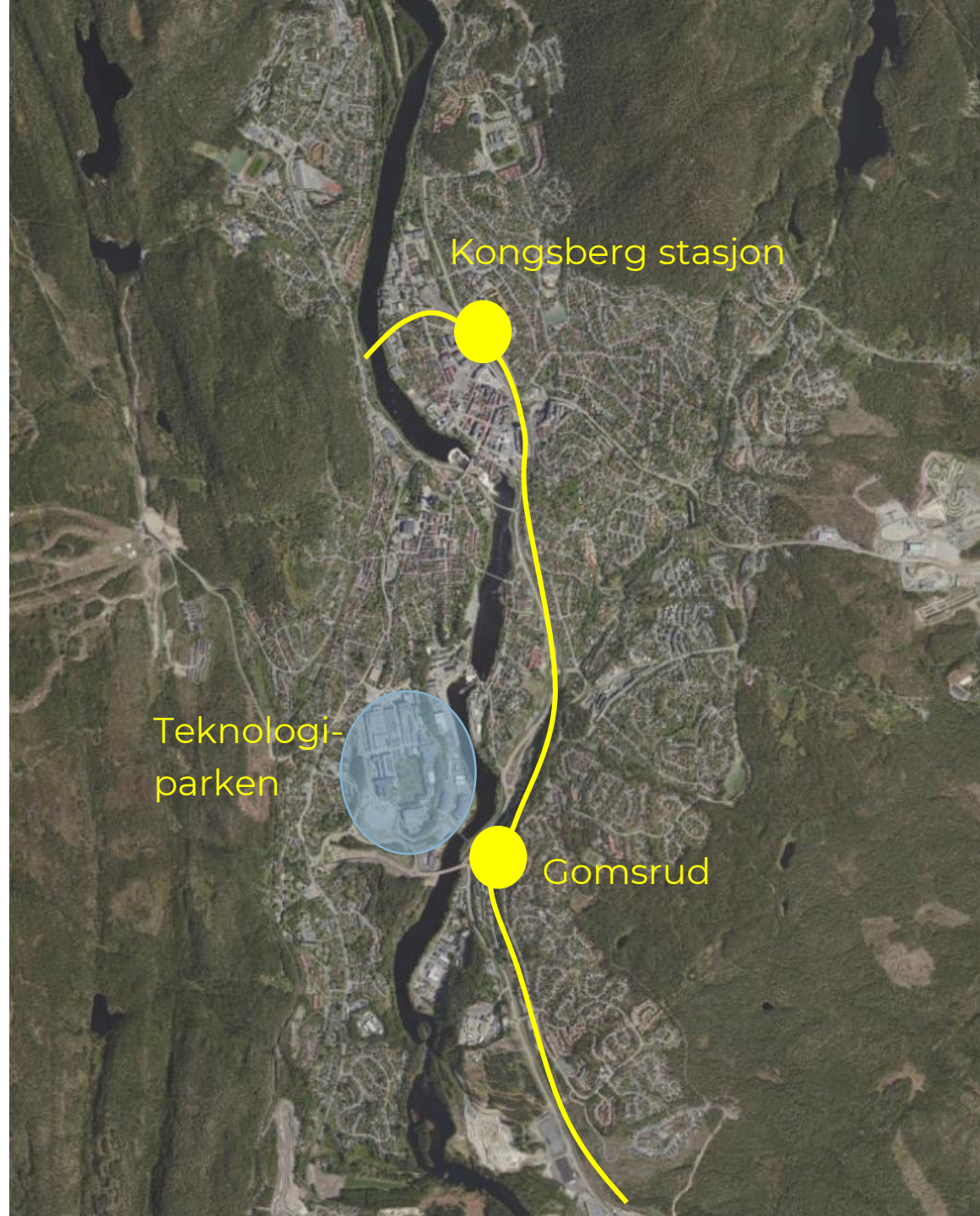
Alternativ 1 - To tog i timen

Type tiltak	Sted	Høyt ambisjonsnivå	Kilde og byggekloss
Dobbeltspor	Gulskogen-Mjøndalen	4 710	JDir. 2021.
Samtidig innkjør	Steinberg	60	AV 2020. SI.
	Vestfossen	60	AV 2020. SI.
	Krekling	60	AV 2020. SI.
	Skollenborg	60	AV 2020. SI.
Stasjons-tiltak	Hokksund, krysse lange godstog	150	AV 2020. SI+B3+A5.
Ny stasjon	Gomsrud	310	Hamre 2021. Estimat for Gomsrud.
Forlengelse x-spor	Krekling	200	AV 2020. E16
Sum		5 610 MNOK	

Gomsrud

3 km sør for Kongsberg stasjon

500-1000 meter fra
Teknologiparken



Ny stasjon Gomsrud

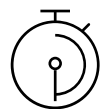
Gomsrud stasjon mellom Kongsberg og Skollenborg løser behovet for kryssingskapasitet inn mot Kongsberg og utvikler trafikkgrunnlaget ved å gjøre toget mer tilgjengelig i Kongsbergområdet.

Oppe til venstre på kartet ligger Kongsberg næringspark. Gangavstand mellom næringsparken og toget er et viktig element for å styrke økonomien i et nytt tog tilbud.

Kryssingsporet er ca 1 km langt, har samtidig innkjør og brukes til kryssing mellom lokaltog og fjerntog pr annen time i hver retning



Alternativ 2- To tog i timen til Hokksund



To tog i timen med fast halvtimesintervall mellom Oslo og Hokksund

Tilbudsforbedring

- Pendelforlenger til Hokksund (R14)
 - De nye avgangene stopper på alle stasjoner på alle stasjoner frem til Hokksund.
-

Alternativ 2- To tog i timen til Hokksund

Nødvendig infrastruktur

Infrastruktur	
Samtidig innkjør på stasjonene Daler, Mjøndalen, Steinberg og Vestfossen. Krever sannsynligvis sanering av planovergang på Daler.	Mindre tidstap til kryssinger. Etablering av ERTMS erstatter i de fleste tilfeller behovet for samtidig innkjør.
Forlengelse av spor på Hokksund stasjon	Krysse to lange godstog og samtidig vende regiontog på Hokksund stasjon.

Forventede kostnader

Type tiltak	Sted	To tog i timen med fast timesintervall til Hokksund	Kilde og byggekloss
Samtidig innkjør	Daler	70	AV 2020. SI+D2.
	Mjøndalen	60	AV 2020. SI.
	Steinberg	60	AV 2020. SI.
	Vestfossen	60	AV 2020. SI.
Stasjons-tiltak	Hokksund, krysse lange godstog	150	AV 2020. SI+B3+A5.
	Hokksund, vende regiontog	*	
Sum		400	

* Det forutsettes vending ved plattform. Dersom det i videre analyser viser seg ikke gjennomførbart, vil vendespor eller andre tiltak tilkomme.

Alternativ 2- To tog i timen til Hokksund

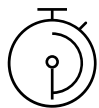


Konsekvens for øvrig trafikk

Konsekvens for øvrig trafikk

- Analysene viser at det vil være mulig å kjøre togtilbudet uten å redusere driftsstabiliteten
- Selv om det kjøres flere tog til Hokksund øker ikke kjøretiden for fjerntog og godstog
- Rutemodellen påvirker ikke trafikken mellom Oslo og Drammen
- Den foreslåtte rutemodellen er sårbar for store forsinkelser fordi den samlede trafikken til Hokksund øker
- Avsatt tid for vending av tog i Hokksund er 11 minutter i foreslått rutemodell, mens anbefalt minste vendetid er 12 minutter for dobbeltsett.
 - Om nødvendig kan nødvendig tid til vending reduseres ved å utføre personellbytte på Hokksund eller vendetiden kan økes ved å ikke ha stans på Steinberg på nye avganger

Alternativ 3- Utvidet rushtidstilbud til Kongsberg ved bruk av fjerntog

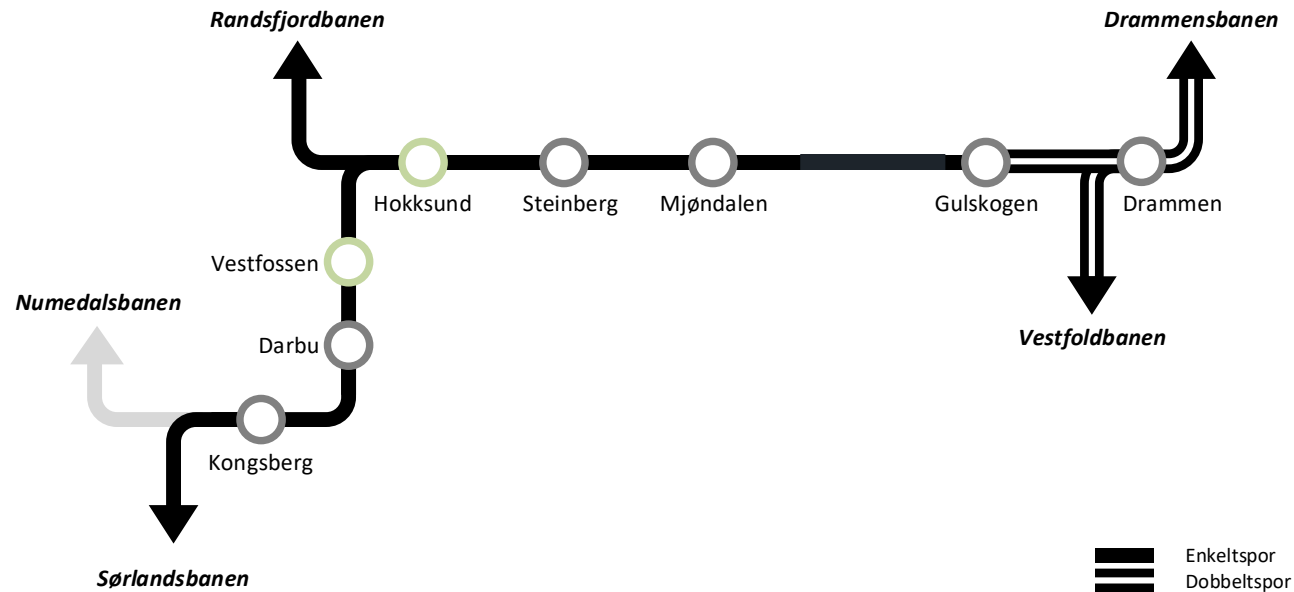


To tog i timen med fast halvtimesintervall i en utvidet rushperiode
Fjerntog benyttes til regionale reiser

Tilbudsforbedring

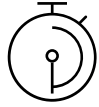
- Regionale reiser får høyest prioritet på strekningen
- **Rushtidsperiode: 05-09 og 15-19**
- Fjerntoget tilpasses fast halvtimesintervall mellom Drammen og Kongsberg i utvidet rushperiode. Fjerntogene til Stavanger stopper i Hokksund og Mjøndalen i tillegg til Drammen og Kongsberg, med av- og påstigning på alle fire stasjoner.
- Innledende analyser viste at et utvidet rushtidstilbud uten å benytte fjerntoget vil kreve investeringer i infrastruktur tilsvarende konseptet med høyt ambisjonsnivå

Alternativ 3- Utvidet rushtidstilbud til Kongsberg ved bruk av fjerntog



Infrastruktur	Funksjon og begrunnelse
Samtidig innkjør på Daler og stasjonene Vestfossen og Skollenborg	Mindre tidstap til kryssinger. Etablering av ERTMS erstatter i de fleste tilfeller behovet for samtidig innkjør.
Forlengelse av spor på Hokksund stasjon	Dette gir mulighet for å krysse to lange godstog

Alternativ 3- Utvidet rushtidstilbud til Kongsberg ved bruk av fjerntog



Konsekvenser for øvrig trafikk

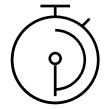
Konsekvens for øvrig trafikk

- **Analysene viser at det vil være mulig å kjøre togtilbudet uten å redusere driftsstabilitet på strekningen**
- Togtilbudet med de foreslåtte tiltakene vil ha store konsekvenser for øvrig trafikk, både innenfor og utenfor strekningen.
- Fjerntoget får endret ruteleie tilpasset rush Drammen-Kongsberg og godstogene må flyttes ut av rushtidsperioden ettermiddag
- Fjerntog og regiontog vil få noen minutter økt kjøretid (i rush) på grunn av flere kryssinger og flere stopp for fjerntogene
- Bruken av fjerntog som regiontog med halvtimesfrekvens i rush gjør at ruteleier for fjerntog i rush samsvarer med ruteleier for R14. Konseptet påvirker dermed trafikken mellom Oslo og Drammen og løsning på dette **må utredes nærmere**.
- Siden fjerntoget til Stavanger benyttes til regionale reiser vil tilbudet være sårbart for store forsinkelser på disse avgangene.

Alternativ 3 - Utvidet rushtidstilbud til Kongsberg ved bruk av fjerntog

Type tiltak	Sted	Lavt ambisjonsnivå	Kilde og byggekloss
Samtidig innkjør	Daler	70	AV 2020. SI+D2.
	Vestfossen	60	AV 2020. SI.
	Skollenborg	60	AV 2020. SI.
Stasjons-tiltak	Hokksund, krysse lange godstog	150	AV 2020. SI+B3+A5.
Sum		340 MNOK	

Alternativ 4 – Forbedret togtilbud i en begrenset rushtidsperiode til Kongsberg



To tog i timen om morgenen (kl. 05-07) i retning Kongsberg
To tog i timen om ettermiddagen (kl.15-17.30) i retning Oslo

- Planlagte infrastrukturtiltak gir noe bedre kapasitet på strekningen enn i dagens situasjon. WSP finner at de planlagte tiltakene i referanse gjør det mulig å tilby rushtidsavganger i retning Kongsberg.
- Forutsetter 2 regiontogforlengelser morgen og ettermiddag, mens det ordinære fjerntogtilbudet utgjør en av avgangene i hver retning (stopper kun i Drammen og Kongsberg).
- Investering i infrastruktur vurderes å ikke være strengt nødvendig for det foreslåtte tilbudet. Likevel øker antall tog i rush, så stasjonstiltak på Hokksund og samtidig innkjør på Vestfossen, Skollenborg og Daler anbefales også her for å øke robustheten på strekningen.
 - I ettermiddagsrushet vil det være svært tett trafikk mellom Gulsbogen og Hokksund, tilvarende dagens situasjon.
 - Forlengelsen i rush gir behov for bruk av ekstra materiell
 - Rutemodellen gir noen minutters økt framføringstid for regiontog og fjerntog i rush grunnet økning i antall kryssinger på enkeltsporet.
- Kostnader vil være innenfor rammen av kostnader ved lavt ambisjonsnivå (0-340 MNOK)

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4
Togtilbud	To tog i timen med fast halvtimesintervall til Kongsberg	To tog i timen med fast halvtimesintervall til Hokksund	Utvidet rushtidstilbud (4 timer) med bruk av fjerntog	Forbedret togtilbud i rush (2 timer) til Kongsberg
Infrastrukturtiltak	Dobbeltspor til Mjøndalen Ny stasjon: Gomsrud Samtidig Innkjør Steinberg Vestfossen Krekling Skollenborg Stasjonstiltak Hokksund Sporforlengelse Krekling	Samtidig innkjør Gulskogen-Hokksund + Vestfossen Stasjonstiltak* Hokksund	Samtidig innkjør Daler, Vestfossen, Skollenborg Stasjonstiltak Hokksund	Samtidig innkjør Daler, Vestfossen, Skollenborg Stasjonstiltak Hokksund
Infrastrukturkostnad (MNOK)	5,6 mrd	400 mill.*	340 mill.	0-340 mill
Konsekvenser for øvrig trafikk	Flere togmøter med regiontog på enkeltsporet gir noen minutters økt kjøretid	Justering av ruteleier for fjern- og godstog mellom regiontog	Tilpasning av ruteleier for fjerntog til rush på strekningen Økt kjøretid for fjerntog i rush Godstog må flyttes ut av rush R14 Drammen-Oslo konflikt	Ingen ved 1 ekstra tog Kan kreve flytting av godstog ved 2 ekstra tog

Nordic Rail Advisory

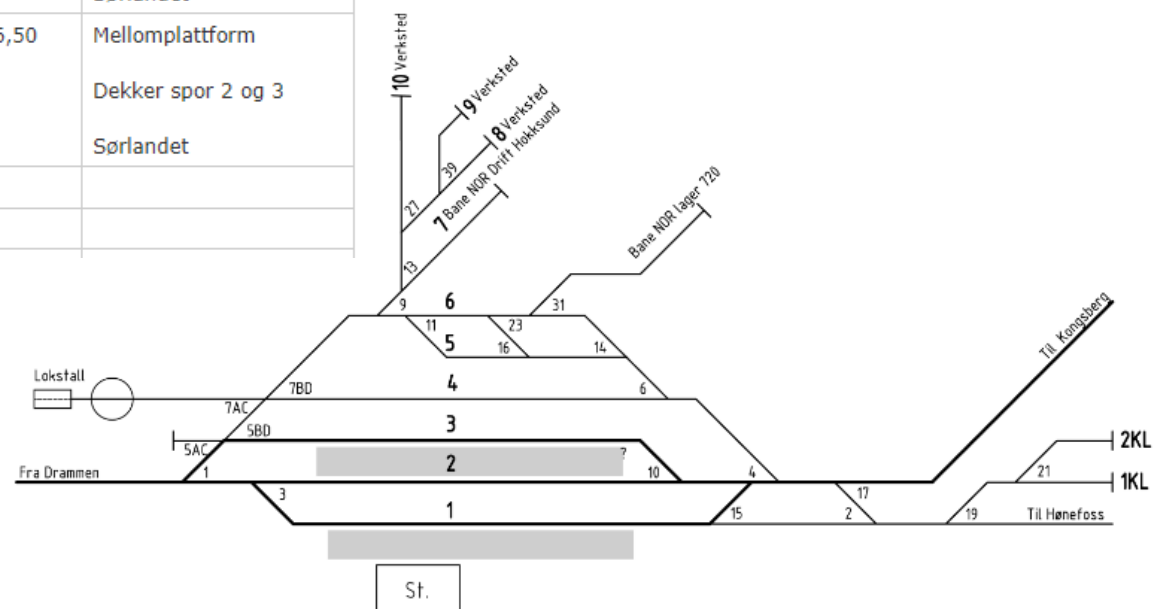


World leading sector expertise

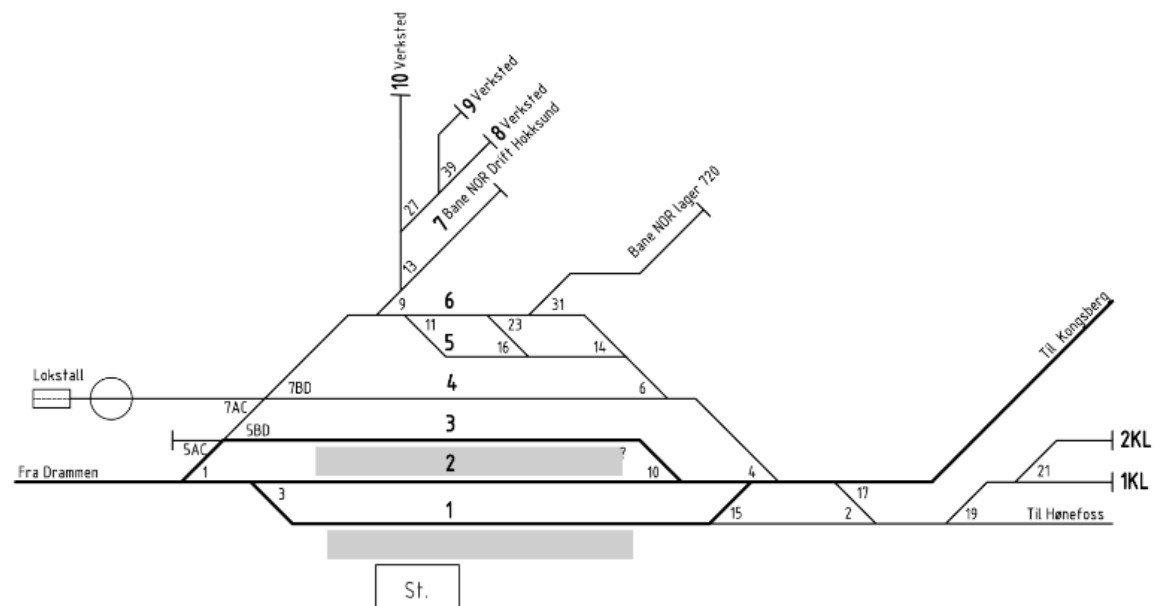
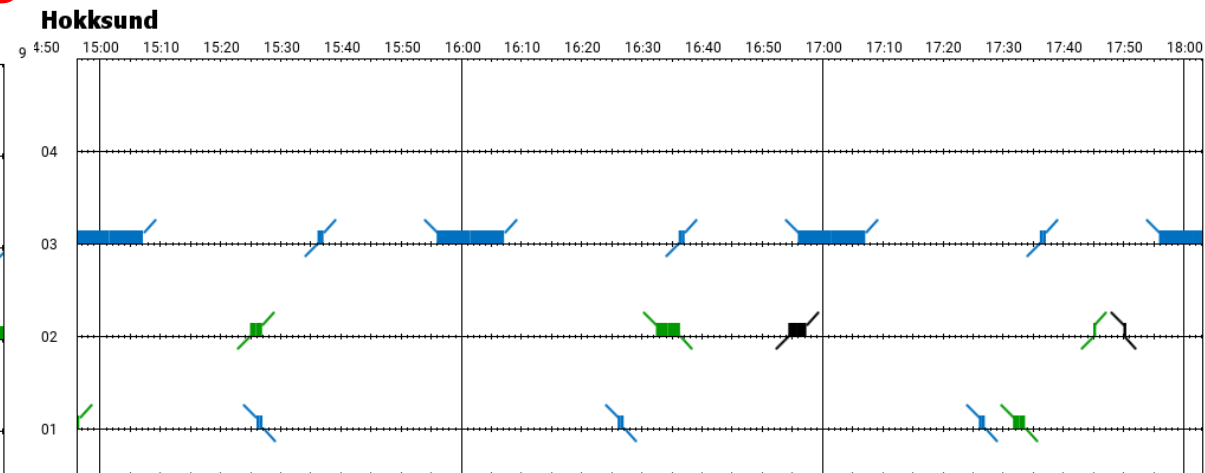
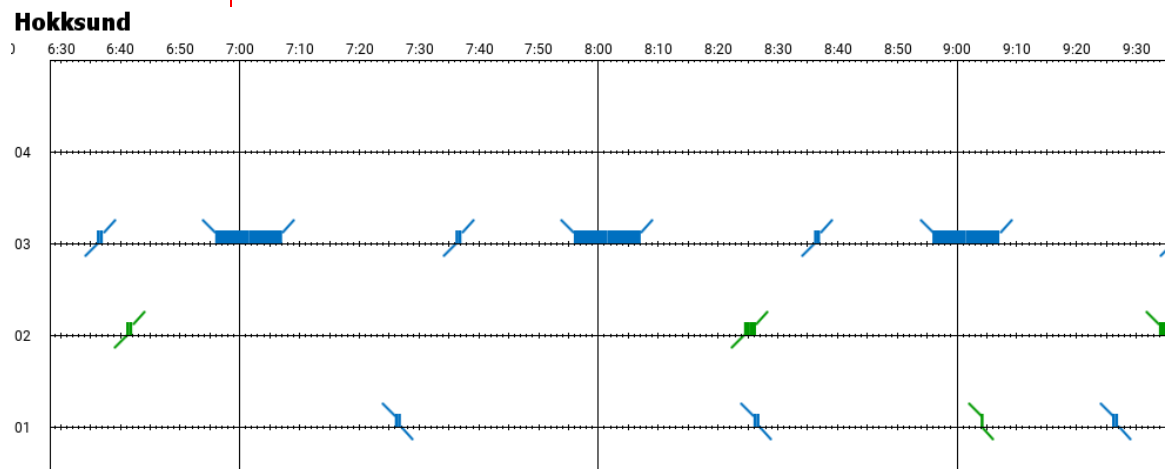
Hokksund Stasjon

Vending av 1 tog per time i Alternativ 2

Spor/Track					Plattform			Merknader/Comments
Nr. No.	Type Type	Lengde Length (m)	Kryssingssporlengde Passing loop length (m)	Forlengt Extended option (m)	Lengde Length (m)	Høyde Height (mm)	Bredde Width (m)	
1	Hovedtogspor	1270			353	550/250	6	Sideplattform Ransfjord
2	Hovedtogspor	1585	448		216	300/270	6,50	Mellomplattform Dekker spor 2 og 3 Sørlandet
2	Hovedtogspor				216	300/270	6,50	Mellomplattform Dekker spor 2 og 3 Sørlandet
3	Togspor	516	418					
4	Togspor		457					



Hokksund Stasjon, vending alt 2



Videre arbeid med tog

To av alternativene foreslås ikke utredet videre nå:

- To tog i timen til Kongsberg (med dobbeltspor til Mjøndalen) har høy kostnad (5,6 mrd. kr). Ikke realistisk innenfor gjeldende NTP-periode. Begrenset nytte av mer detaljert utredning nå
- Alternativet med utvidet rushtidstilbud til Kongsberg ved bruk av fjerntog medfører så store negative konsekvenser for fjerntog og godstog at det synes lite realistisk



De to alternativene som foreslås undersøkt videre:

- To tog i timen med fast halvtimesintervall til Hokksund, anslått til 400 mill. kr
- Forbedret togtilbud til Kongsberg i rush (kl. 05-07 og kl. 15:00-17:30), anslått til 0-340 mill. kr



Videre arbeid med tog

Tema det er relevant å se videre på i disse to alternativene:

- Nødvendigheten av tiltak som er lagt inn i alternativene
 - Er tiltakene i de to alternativene stengt nødvendige?
 - Hvilke tiltak er ikke nødvendige når ERTMS kommer?
- Kombinasjon av løsninger
 - Kombinere de to alternativene
 - Kan man legge til Gomsrud stasjon?
- Nærmere vurdering av kostnader
- Vurdering av nytte
 - Antall reisende som får nytte
 - Betydning for bo- og arbeidsregionen
 - Nytte vs. kostnad (grov vurdering)





Buskerudbyen

Sak 02/24

Veien til bypakke og byvekstavtale i Nedre Glomma

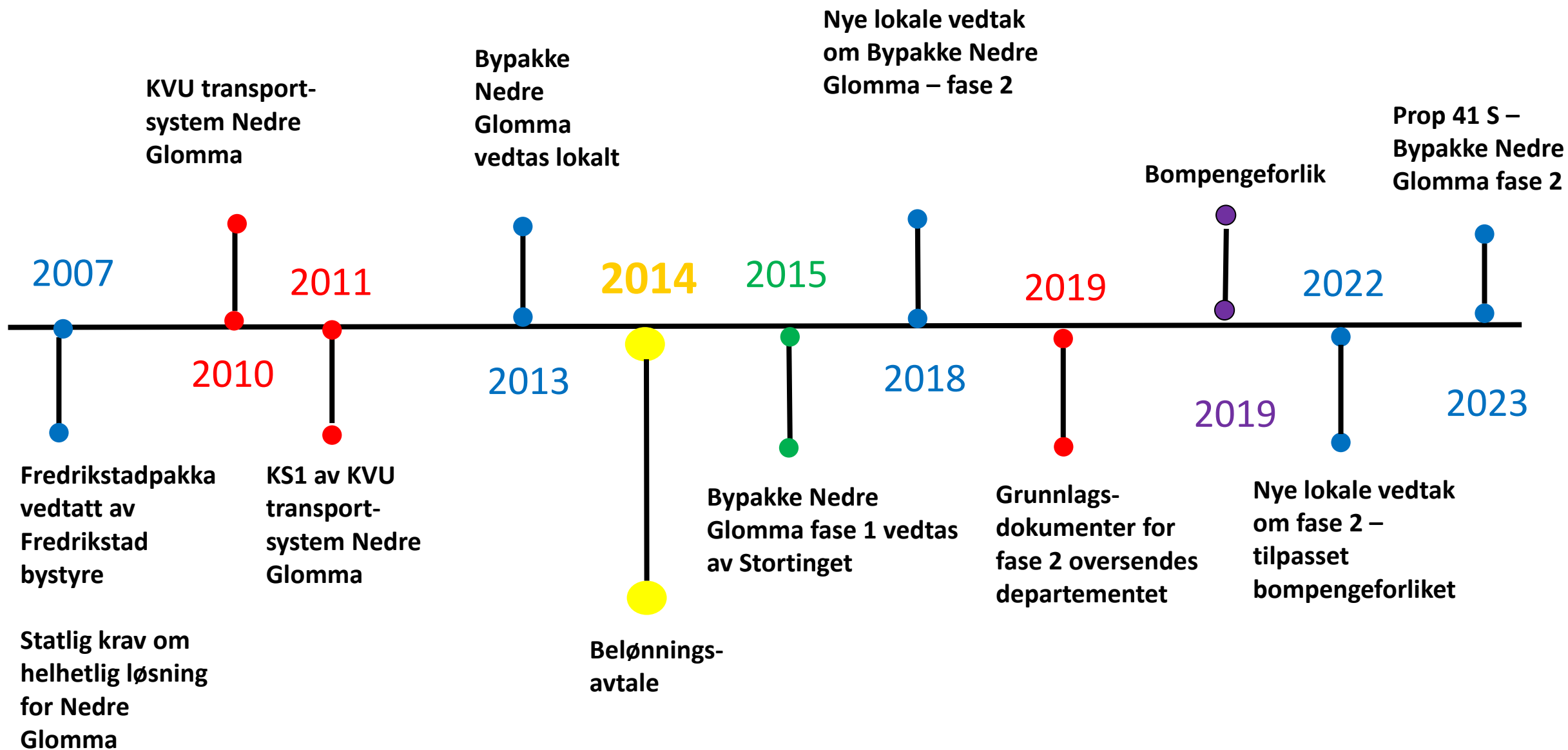




Bypakke Nedre Glomma

Buskerudbyen 8. april 2024

Historikk - prosess



Visjon

Sammen skaper vi Norges beste byer.

Nullvekstmålet

Klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Nullvisjon

Følge opp statens visjon for trafiksikkerhet: Innen 2030 skal det være maksimalt 350 drepte og hardt skadde i trafikken. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.





MÅLSETTINGER

- Kollektivandelen skal øke.
- Sykkelandelen skal øke.
- Utslippene fra veitrafikken skal reduseres.
- Det skal utvikles gode knutepunkter.
- Fremkommeligheten for kollektiv- og næringstransporten skal bedres.



ORGANISERING

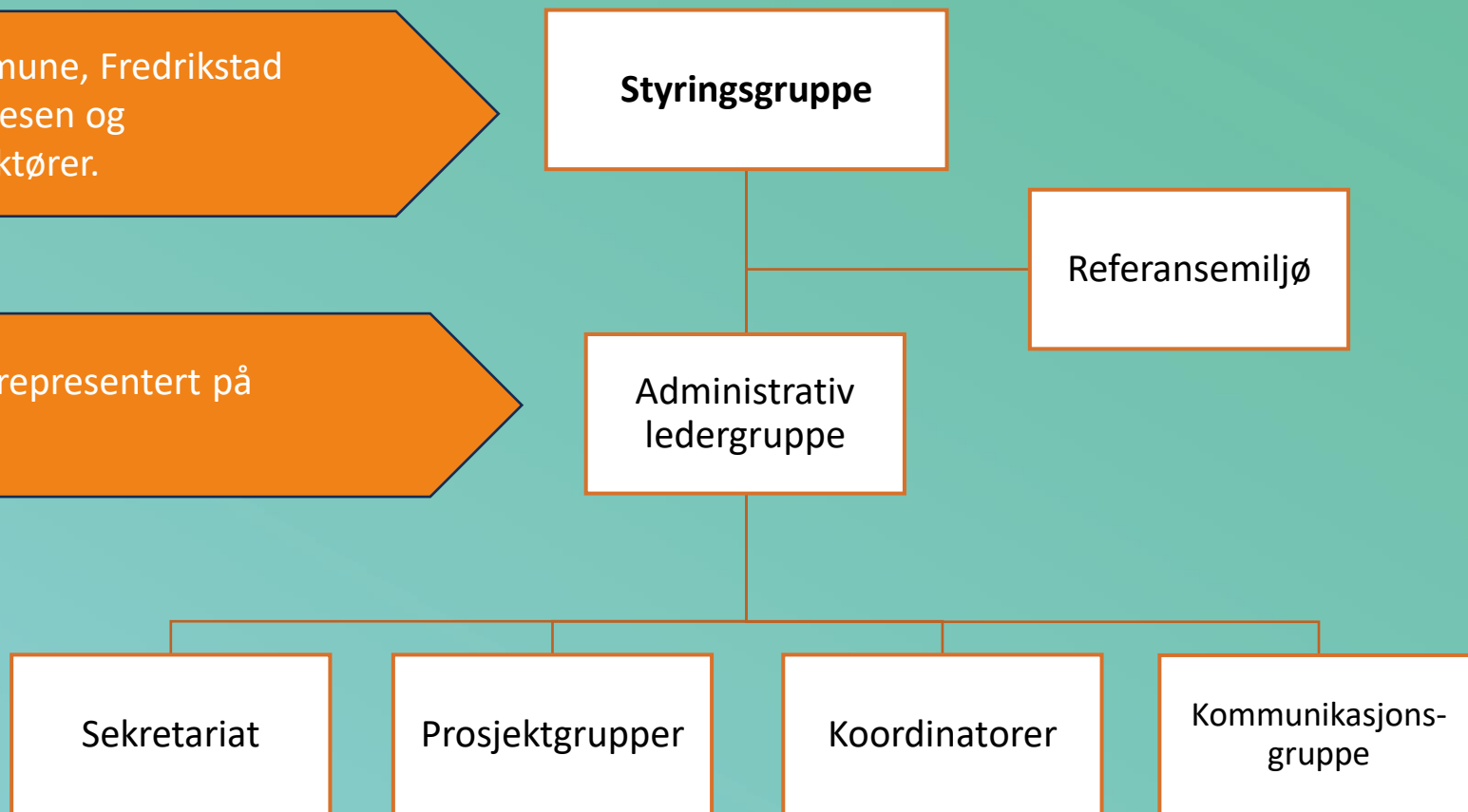
Styringsgruppa: Politisk ledelse fra Sarpsborg kommune, Fredrikstad kommune og Østfold fylkeskommune. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet representeres ved regiondirektører.

Administrativ ledergruppe: Partene i samarbeidet representert på kommunedirektørnivå.

Koordinatorer fra hver av partene.

Kommunikasjonsressurser fra hver av partene.

Prosjektgrupper: Opprettes og bemannes av partene etter behov.



Bompengeforlik i 2019

Januar 2020

Brev fra Samferdselsminister Jon Georg Dale

Februar 2020

Opprettelse av politisk arbeidsgruppe – revidering av portefølje

Desember 2021

Lokalpolitiske vedtak i bystyrene av grunnlagsdokument fase 2



Fremdrift etter lokalpolitiske vedtak feb. 2022

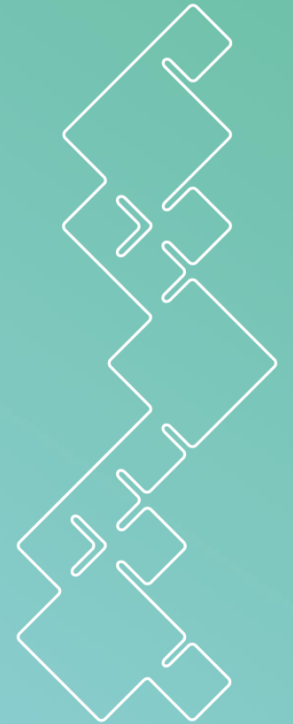


Prop. 41 S (2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av Bypakke Nedre Glomma fase 2 i Viken

- Oktober 2022 - Leveranse av KS2 (departementene)
- Desember 2022 - Utkast til Stortingsprop. levert Samferdselsdepartementet
- Januar 2023 - Stortingsprop. behandles i Statsråd
- April 2023 - Stortinget vedtar Prop. 41 S
- August 2023 - Valgkamp - «budsjettlekkasje» 867 friske millioner



Bypakke
Nedre
Glomma

Byvekstavtale



Statsbudsjettet: Setter av 174 millioner til kollektiv, sykkel og gange i Nedre Glomma neste år



Faksimile Fredriksstad Blad, 6. oktober 2023

Jostein.Haug@sarpsborg.com

www.bypakkenedreglomma.no

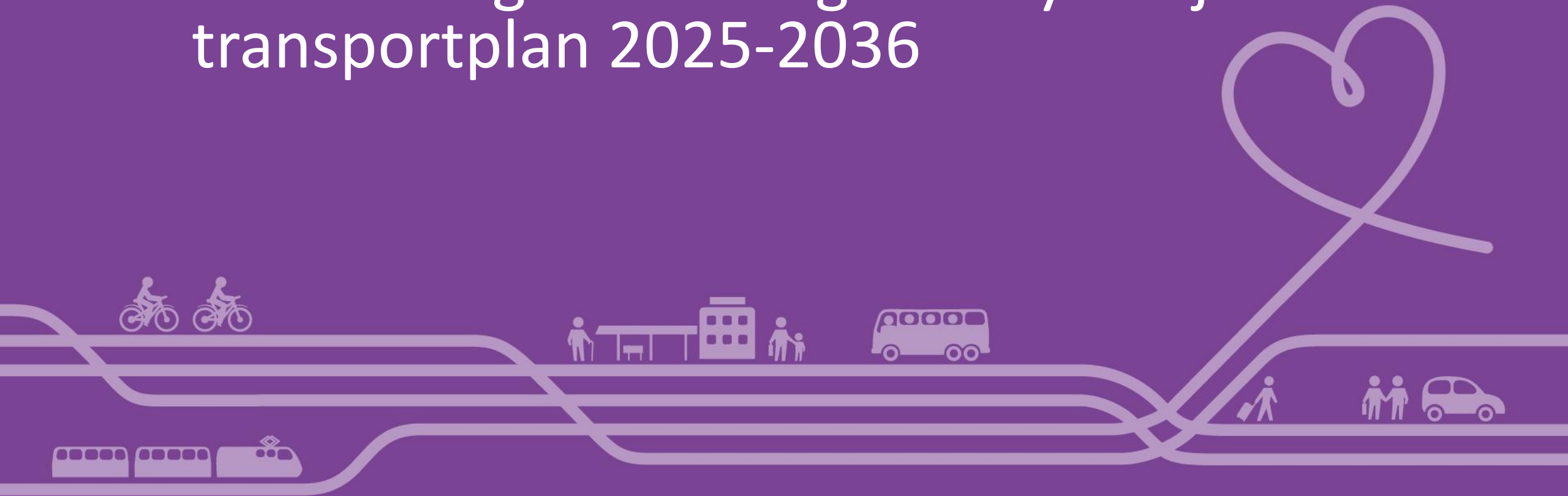
facebook.com/bypakkenedreglomma



Buskerudbyen

Sak 03/24

Orientering om forslaget til ny Nasjonal transportplan 2025-2036





Jernbane-
direktoratet

Nasjonal transportplan 2025–2036

Benedicte Bruun-Lie

April 2024



De transportpolitiske målene for 2025–2036

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Enklere reise-
hverdag og økt
konkurranssevne
for næringslivet



Bidra til
oppfyllelse av
Norges klima-
og miljømål



Nullvisjon for
drepte og
hardt skadde



Effektiv bruk av
ny teknologi



Mer for
pengene



Regjeringens prinsipper for utvikling



Vi skal ta vare på det vi har,



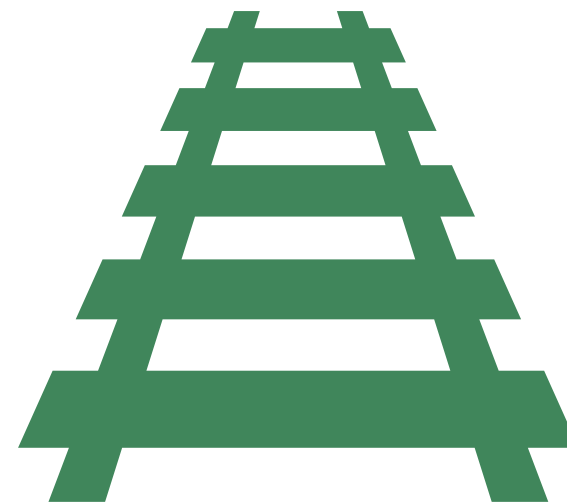
Vi skal utbedre der vi kan, og utnytte kapasiteten i eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre



Vi skal bygge nytt der vi må.

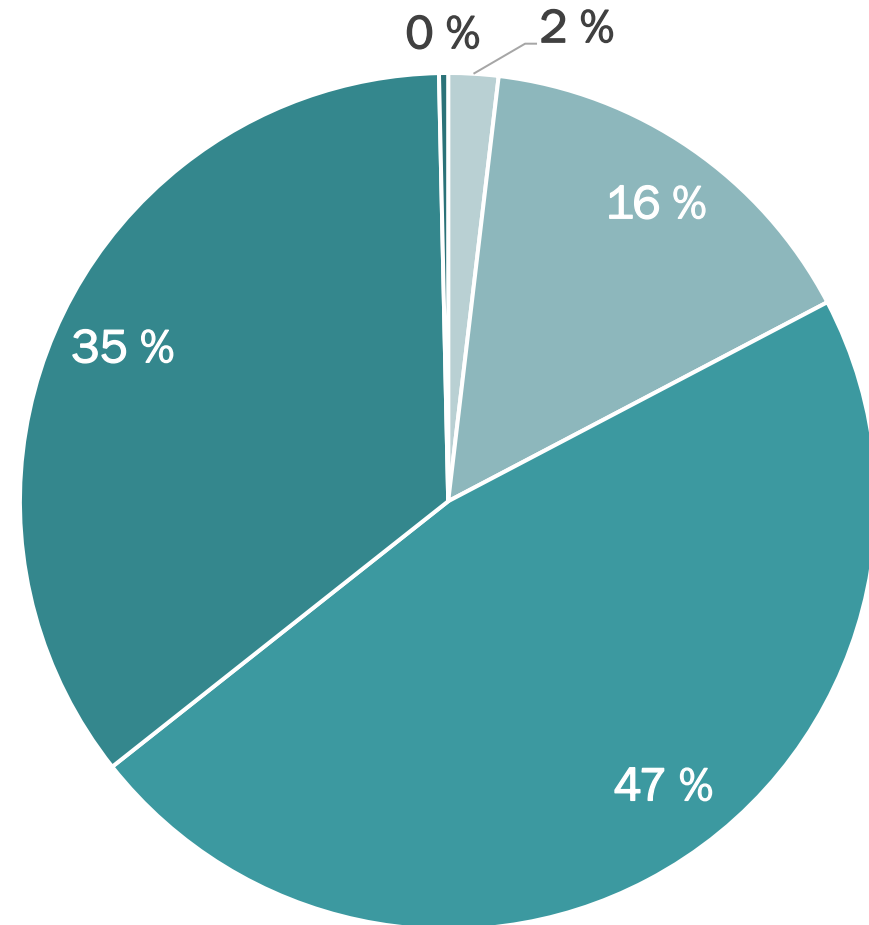
Hovedprioriteringer jernbane

1. Ruste opp og vedlikeholde for å sikre punktlighet
2. Ferdigstille pågående prosjekter
3. Øke kapasitet i byområdene fremover
4. Økt kapasitet for godstransport og militær mobilitet
5. Digital satsing for bedre sømløshet og bedre bruk av data
6. Økte kapasiteten på lang sikt
7. Oppstart av sentrale utredninger for å prioriteringer til neste NTP



Mest til drift, vedlikehold, fornyelse og mindre investeringer

- Til sammen 435,7 mrd.kr til jernbaneformål
- Bane NOR skal legge frem en konkretisert plan for vedlikehold og fornyelse
- Særsilt innsatspakke for økt punktlighet og regularitet i Oslo-navet



■ Forvaltning jernbanesektoren

■ Store investeringer

■ Kjøp av persontransport med tog ■ DVF og Mindre investeringer

■ Tilskudd

ERTMS

- Dagens signalsystem må fornyes
- Heldigitalt signal system
- Europeisk standard
- Ny infrastruktur, ny trafikkstyringssystem og utrusting i togene
- Revidert signalplan lagt til grunn – ferdig i 2034

Om lag 28,6 mrd.kr til innføring av ERTMS



Prioriterte effektpakker – første seks år

1. Fellesprosjektet Arna–Stanghelle
2. Flere tog i Oslo-Navet
3. Utvikling av Østfoldbanen
4. Flere tog på Trønderbanen
5. Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim
6. Økt kapasitet for kombigods Oslo–Narvik
7. Innføring av mer kapasitetssterke togtyper på Østlandet
8. Oppfølging av KVVU Green
9. Ny Rikstunnel

Prioriteringer siste seks år

1. Økt kapasitet for kombigods Trondheim–Bodø
2. Økt kapasitet for kombigods Oslo–Bergen
3. Flere tog på Vossebanen (Myrdal–Bergen)
4. Utvikling av Hovedbanen Nord
5. Utvikling av Kongsvingerbanen
6. Flere tog på Jærbanen: Fra kvarters- til timinuttersintervall Stavanger–Skeiane
7. Utvikling av godsterminaler
 - I. Trondheim (Heggstadmoen)
 - II. Oslo (Alnabru)

Ambisjoner for gods

- Regjeringen vil legge til rette for fortsatt vekst i godstransport på bane, særlig lange strekninger
- Økning av strekningsvis kapasitet fra og med første periode
- Samlokalisering og økning av terminalkapasitet Trondheim og Oslo siste seks år
- Utvikling av Ofotbanen i henhold til anbefalt konsept fra KVV
- Satsing som understøtter redundans, klimatilpasning, samfunnssikkerhet og beredskap innenfor mindre investeringstiltak og vedlikehold og fornyelse



Ny Rikstunnel

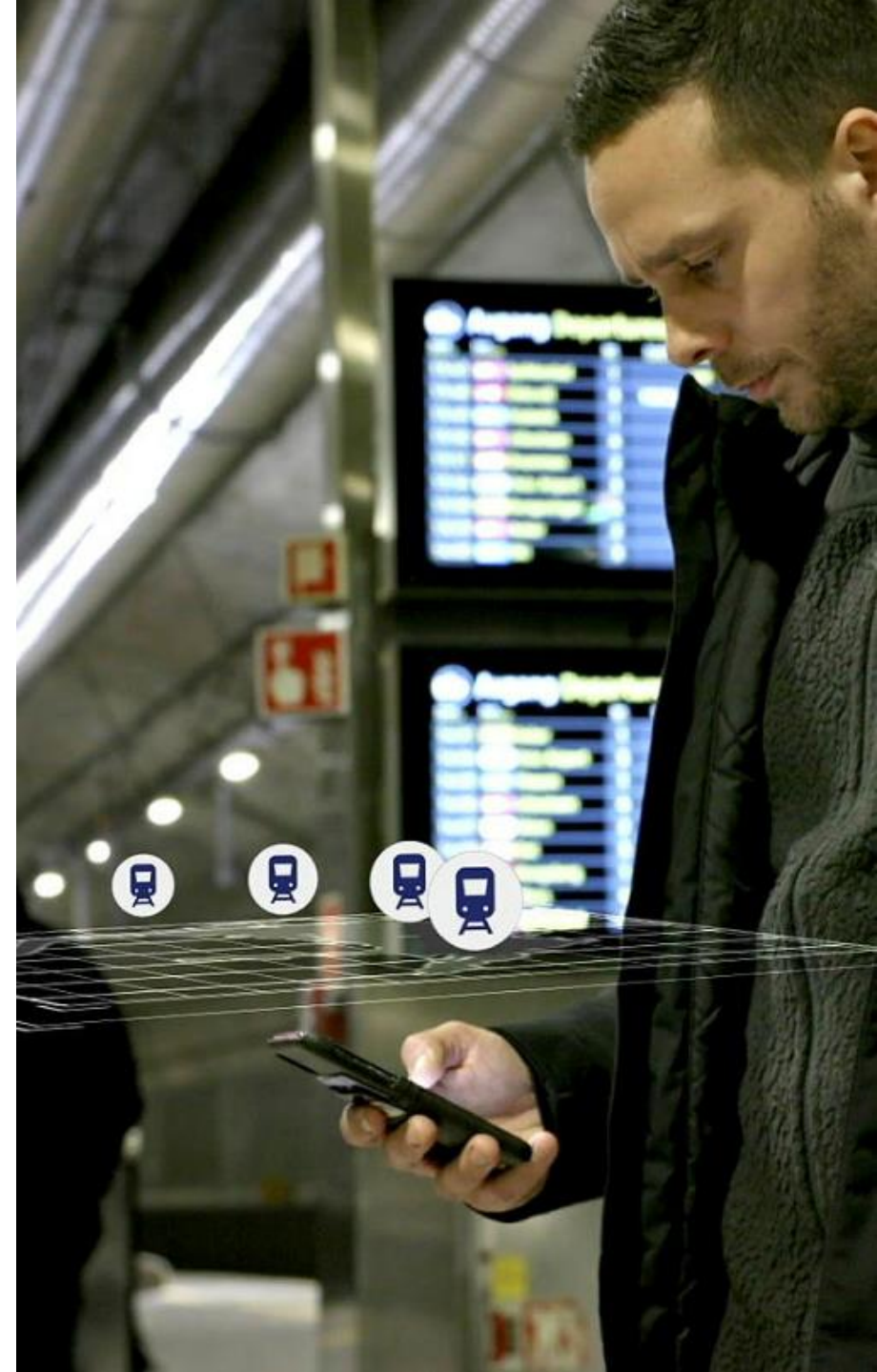
- Regjeringen vil bygge ut kapasiteten på jernbane på lengre sikt
- Starte planlegging nå
- Med sikte på bygging og ferdigstillelse på 2040-tallet
- Skal møte befolkningsvekst på Østlandet, legge til rette for økt godstransport og videreutvikling av fjerntogtilbudet



Digital satsing for mer sømløse reiser

- Utnytte restkapasiteten ved økt og bedre bruk av data
- Prediksjon av reisestrømmer, tilstand og fyllingsgrad
- Bedre avvikshåndtering
- Bedre reiseinformasjon og planlegging
- Målrettet prising

Videreføre prioriteringen som startet i statsbudsjett 2024



Utvikling i Buskerudbyen

Ferdigstille pågående utbygging

- Fra fem til seks tog i timen Oslo–Drammen
- Kapasitetssterk stasjon Drammen

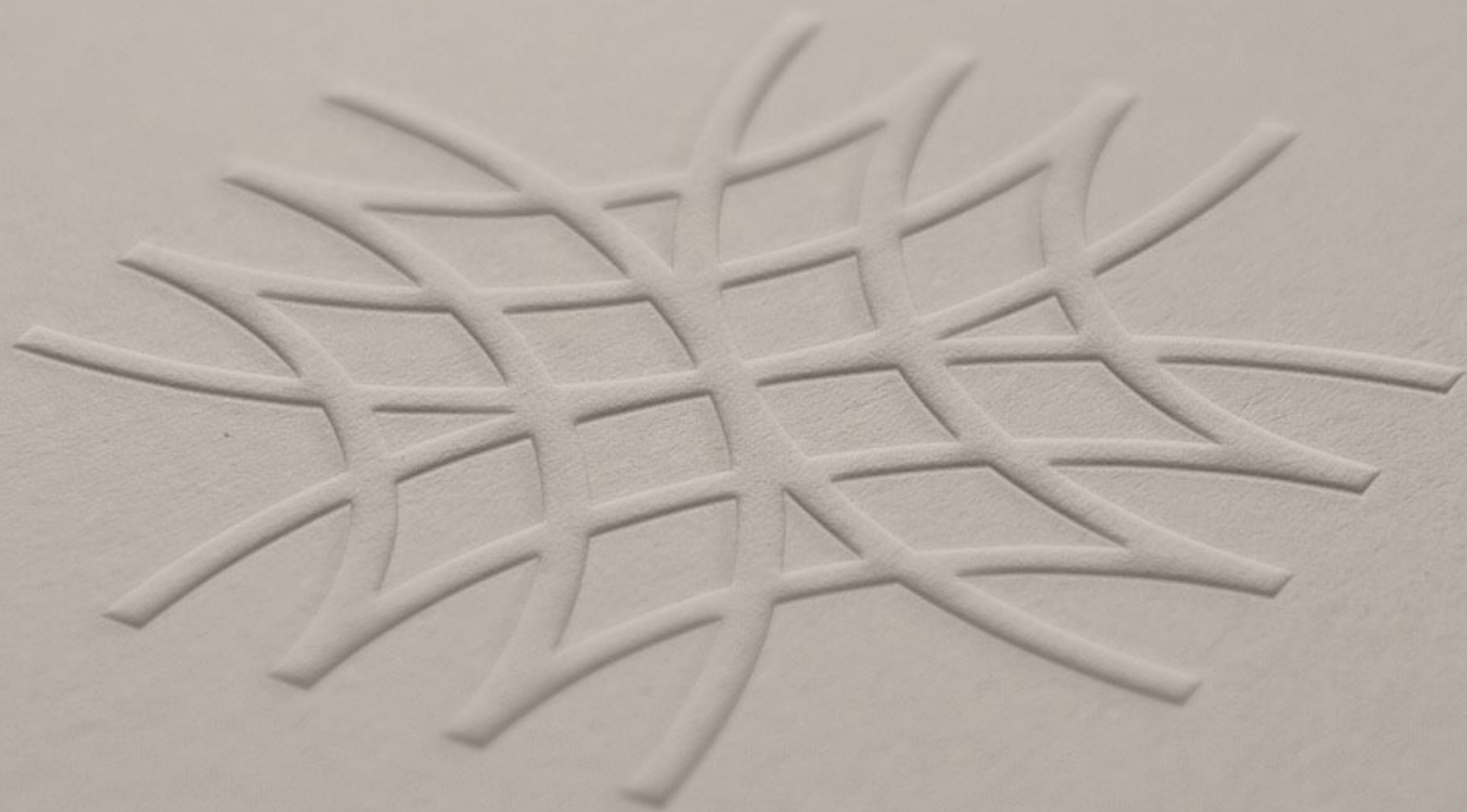
Videre planer for tilbudsforbedringer mot Hokksund og Kongsberg ikke prioritert

- Fornyelse i Oslo-området



Nye oppdrag – grunnlag for neste NTP

- Kollektivstudie
 - I samråd med SVV skal Jdir og de sentrale fylkeskommunene på Østlandet se rutetilbud, takstsamarbeid og digital infrastruktur i sammenheng på tvers av kollektiv
- Fjerntogstrategi
 - Hvor mye og på hvilke strekninger bør det satses på utvikling av fjerntog? Inkludere vurderinger av Ringeriksbanen og ytre IC-strekningene
- Godsstrategi
 - Peke ut retningen for utvikling av godstransport på bane til neste NTP





Nasjonal transportplan 2025-2036

Ina Abrahamsen
Statens vegvesen

8.april 2024

God fremkommelighet i hele landet

Transportformene har hver **sin rolle**

Veitransport står for 86 pst. av persontransportarbeidet og 54 pst. av godstransportarbeidet innenlands

Ambisjonen om overføring av gods har ikke vært hensiktsmessig eller realistisk, og videreføres ikke. Det skal legges til rette for at **hver transportform utvikler sine fortrinn**



Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Prioriterte områder:

- Totalforsvaret og ny sikkerhetspolitisk situasjon
- Transportberedskap
- Sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner
- Digital sikkerhet
- Tilpasning til fremtidens klima - fra tidlig planfase til utbygging, drift og vedlikehold
- Nordisk samarbeid

Riksvei:

- Oppgradere kritiske bruer
- Fysiske sikringstiltak på viktige veiobjekter
- Militær klassifisering og skilting av viktige bruer
- Tilpasse veinettet til allierte styrker som skal til Finland og Sverige

Fylkesvei:

- Nytt øremerket tilskudd til fylkeskommunene for opprusting av 14 kritiske bruer (600 mill. kr.)



Foto: Frode L. Hansen, Statens vegvesen

Økonomiske rammer – Statens vegvesen

Mill. kr	2024	2025-2030 Årlig	2031-2036 Årlig	2025-2036 Totalt
Administrasjon	7 000	4 800	4 800	57 600
Drift og vedlikehold	9 700	11 600	12 800	146 300
Trafikant og kjøretøy		2 500	2 500	30 100
Store investeringer	9 500	11 400	13 700	150 500
Mindre investeringer	4 700	5 700	7 200	77 100
Ferjedrift	2 600	2 300	2 200	26 900
Bompenger-tilskudd	700	700	600	7 800
Sum Statens vegvesen	34 300	38 800	43 900	496 200
Bompenger anslag, Statens vegvesen	14 800			69 900

Økonomiske rammer - fylkesvei

	2024	2025-2030 Årlig	2031-2036 Årlig	2025-2036 Totalt
Rammetilskudd til fk:	3 700	4 700	5 600	62 200
- opprusting og fornying av fv	2 200	3 000	3 800	41 100
- ras- og skredsikring fv	900	1 100	1 200	13 800
- kompensasjon forskrift om tunnelsikkerhet	600	600	600	7 300
Øremerkede tilskudd	400	300	100	2 900
Sum fylkesvei	4 100	5 000	5 700	65 100

Økonomiske rammer: 88 mrd. kr til byområder

Samlet ramme i 2025-2036: 88 mrd. kr

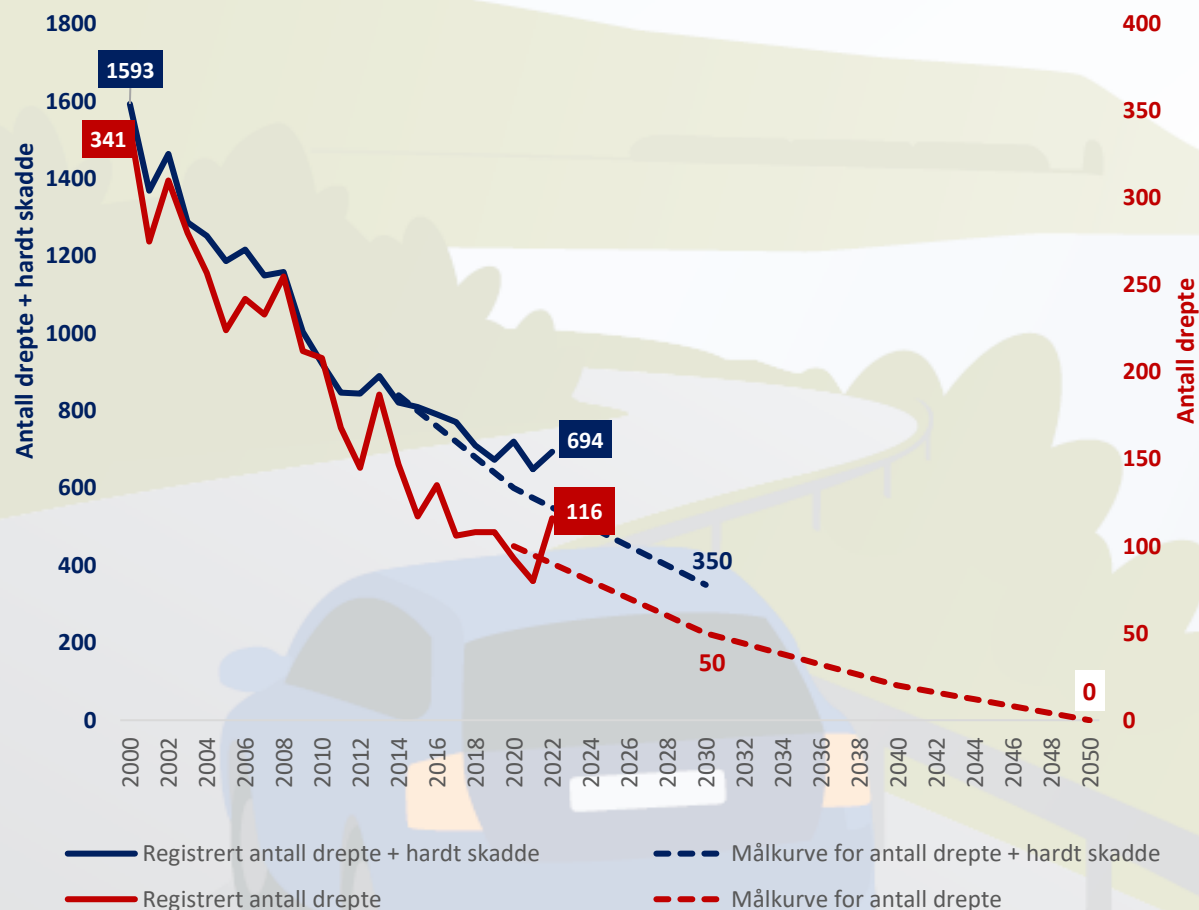
I tillegg aktuelt å prioritere statlige midler til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen

Store statlige investeringer på vei og jernbane inngår ikke i forhandlinger om byvekstavtaler, men er avgjørende for å løse utfordringene i byområdene

	2025-2030 Årlig	2031-2036 Årlig	2025-2036 Totalt
Store investeringer rv – E39 Fløyfjellstunnelen nord	315	288	3 618
Tilskudd store kollektivprosjekter	2015	2004	24 114
Mindre investeringer rv/fv	1494	2488	23 892
Øvrige tilskudd byområder	3437	2622	36 354
Sum byområder	7 261	7 402	87 978

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.



- Regjeringen vil videreføre en langsiktig ambisjon om at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere på sikt skal ha en minstestandard mht. utforkjøringsulykker
- Møteulykker er den største utfordringen på riksveinettet, og utforkjøringsulykker på fylkesveinettet
- Veien har vært medvirkende årsak i 28 pst. av dødsulykkene - målrettede investeringstiltak
- Fart, rus, uoppmerksomhet og risikoadferd – kontroll og kampanjer



Digitalisering og teknologiske muligheter

Teknologi skal hjelpe oss til å:

- Utføre oppgavene mer effektivt
- Få mer ut av infrastrukturen og transporttilbudet
- Utnytte transportdata bedre for å styre og påvirke trafikk og reiseatferd

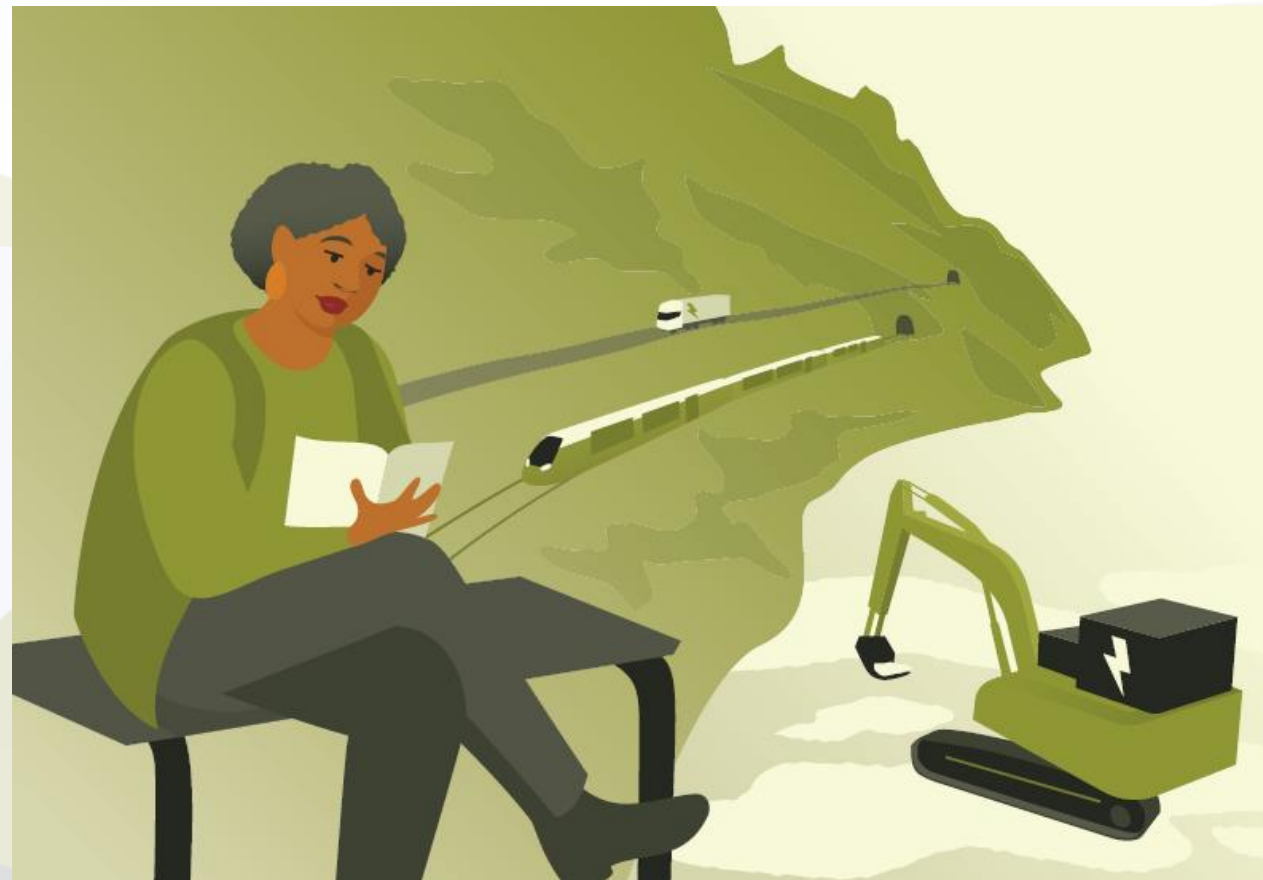
Fire hovedtrender:

- Automatisering/autonomi
- Delingsmobilitet
- Samhandlende intelligente transportsystemer
- Elektrifisering og nullutslippsmobilitet



Mer klima- og miljøvennlig transport

- Forsere utbedring og nyetablering av raste- og døgnhvile-plasser m/**lading**
- Vurdere plikt for offentlige myndigheter til å stille nullutslippskrav ved kjøp av tjenester med **langdistanse-busser**
- Vurdere reduserte takster for store nullutslippkjøretøyer på **ferje**
- Ikke åpne for **bompenger** for tunge nullutslippkjøretøyer frem til 2030
- Videreføre tilskuddsordningen for utslippsfrie **anleggsplasser** til og med 2027
- Vurdere **mål eller krav** til nullutslipp på anleggsplasser
- Så langt som mulig unngå prosjekter gjennom **naturområder** med nasjonal eller regional interesse
- Veileder for å synliggjøre avveininger mhp **tiltaks-hierarkiet**
- **Før- og etterundersøkelser**
- Videreutvikle **arealregnskap** og indikatorer for natur



Veisektoren

- Ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må
- Prioritere drift og vedlikehold
- Sikre åpne veiforbindelser
- Digitalt, navigerbart veinett
- Forsterket innsats for å kutte utslipp fra tungbiler
- Effektiv bruk av ny teknologi gjennom den digitale veien, digitalisert verdikjede for vei og digitale kundetjenester



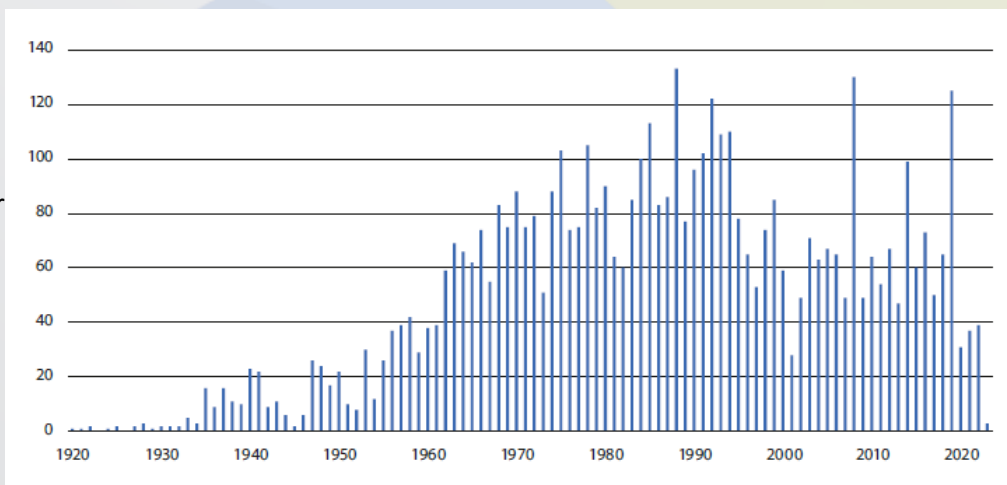
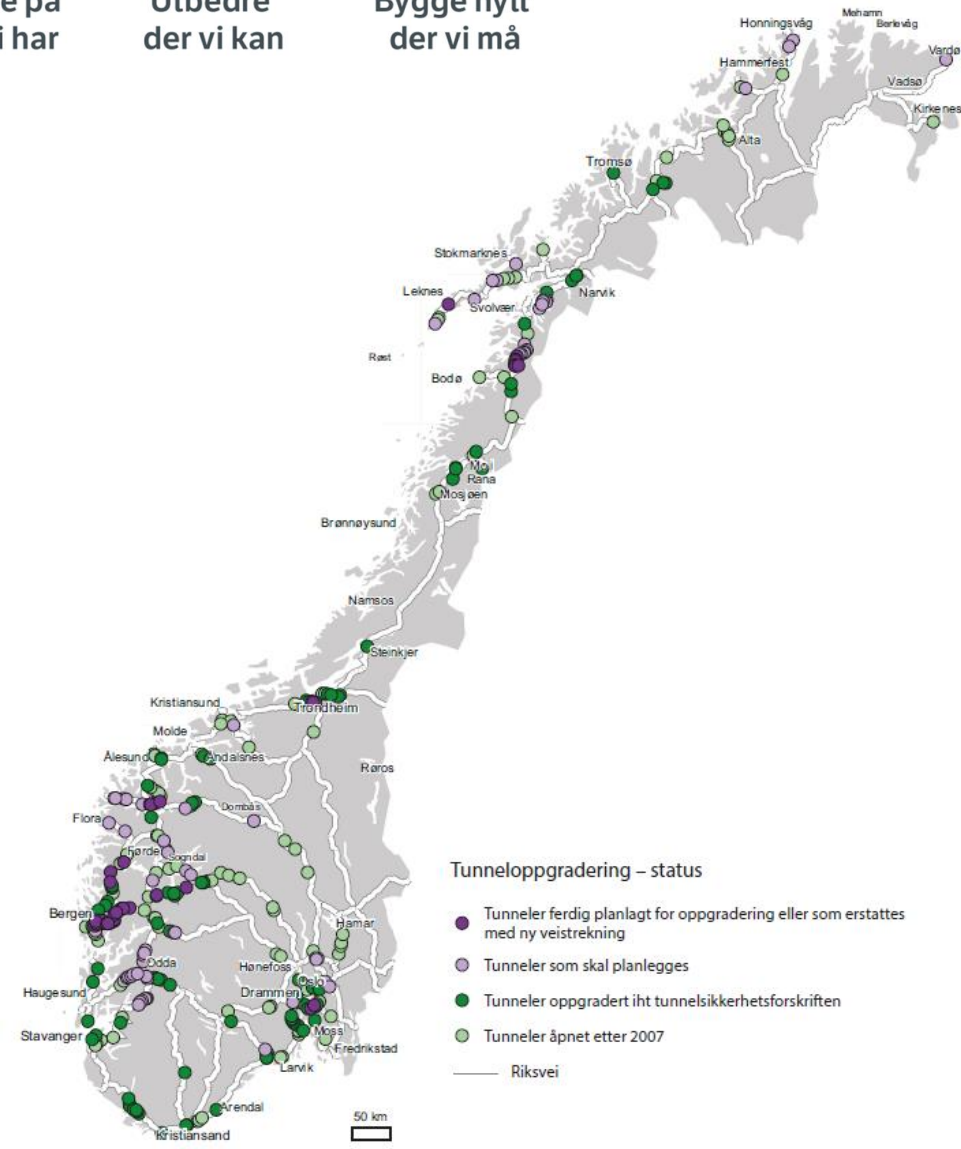
Ta vare på
det vi har



Utbedre
der vi kan



Bygge nytt
der vi må



Byområdene

Om lag samme ramme som i NTP 2022-2033, 88 mrd. kr

Arbeidet med byvekstavtaler fortsetter, men ressursbruken rettes i større grad mot å utnytte eksisterende infrastruktur, restriksjoner mot biltrafikk og foretting



Mer målstyring og enklere finansieringsstruktur

- Arealbruk og parkering integreres bedre i porteføljestyringen
- Ny indikator for trafiksikkerhet
- Utnytte eksisterende infrastruktur viktig i porteføljestyringen

På sikt vil det være to tilskuddsordninger i byvekstvtalene:

1. *Tilskudd til store kollektivprosjekter* - knyttes tettere til gjennomføringen av prosjektene. Årlig bidrag ca 70 pst.

2. Belønningsmidler
Tilskudd til reduserte billettpriser
Tilskudd til mindre inv. langs lokale veier

Tilskudd til byvekstvtaler



Forsterket virkemiddelbruk og mer lokal handlefrihet

- Kraftig trafikkvekst med uendret virkemiddelbruk
- Forsterket bruk av kjente virkemidler gir størst effekt
- Restriktive tiltak mot biltrafikk er avgjørende, fortetting rundt knutepunkter avtales
- Rom for å øke bompenger for lette elbiler på sikt og/eller innføre tidsdifferensiering
- Kan innføres mer treffsikre bompengelopplegg i samråd med SVV
- Felles løsninger for helhetlige reisekjeder og sømløs mobilitet
- Aktuelt å prioritere bedre drift og vedlikehold av gang- og sykkelveier i byvekstavtalene



Oppfølging av og forhandlinger om byvekstavtaler

Regjeringen prioriterer Fornebubanen, Bussveien og Metrobuss frem til 2029 og statlige forpliktelser i inngåtte byvekstavtaler. Full opptrapping av mindre investeringer er ikke realistisk.

I kommende reforhandlinger vil det være rom for å forlenge avtalene ut hele planperioden til 2036

Prioriterer midler til å reforhandle og forlenge byvekstavtalen for Tromsø utover dagens avtaleperiode, det samme kan på sikt bli aktuelt for Kristiansandsregionen og Nedre Glomma

Buskerudbyen og Grenland er aktuelle for forhandlinger om byvekstavtaler utover i perioden

Viderefører tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i de «fem neste» byområdene, som ikke er omfattet av byvekstavtalene



Oppdatert faglig grunnlag

Behov for å oppdatere byutredningene:

- Prognoser, trender og drivkrefter kan ha endret seg
- Strammere økonomiske rammer - revurdere porteføljene
- Vurdere hva som er nødvendig for å nå nullvekstmålet

Skal som hovedregel foreligge før staten inviterer til forhandlinger/reforhandlinger av byvekstavtaler

Utredningsbehovet kan variere mellom byområdene



Buskerudbyen - hva vet vi?

- Veiprosjekt i området i 2025-2036:
 - E134 Dagslett- E18, Vikør: 6 mrd i planperioden; 2,5 mrd stat og 3,5 mrd bom
 - Rv. 291 Holmenbrua: 1,3 mrd i planperioden
- Ikke prioritert med oppstart i første periode
- Ikke tidfestet når byområdet blir invitert til byvekstforhandlinger
- Fremdeles aktuell for videreføring av belønningsavtalene som byområdet har i dag.



Videre prosess

- Behandling i komiteen (kan stille spørsmål til statsråden, ofte høring med interessenter)
 - Ved forrige behandling stilte Stortinget rundt 300 spm. om NTP
- Antatt stortingsbehandling i juni





Buskerudbyen

Sak 04/24

Orientering om prosjekter i Buskerudbyen



1. Ny undersøkelse: Hjemmekontor, kontorfelleskap, digitale møter og mer fleksibel arbeidstid



Bakgrunn

- I faglig grunnlag for forhandlinger om byvekstavtale fra 2021 er «Tilrettelegging for hjemmekontor, digitale møter og kontorfelleskap» virkemiddelet med anslått størst effekt for å nå nullvekstmålet
- Anslått effekt: Reduksjon i biltrafikken på 3,3 %

Referansesituasjon og effekt av tiltak	Beregnet endring i personbiltrafikken	Kommentar
Referanse 2030	+4,5%	Fremtidssituasjon uten nye transporttiltak. Beregnet trafikkvekst er hovedsakelig som følge av forventet vekst i befolkning og arbeidsplasser. Kilde: TØI.
Arealbruk i tråd med regional plan	-0,9%	Denne reduksjonen forutsetter at kommunenes arealbruk i enda større grad enn i dag (SSB-trend) følger opp regional plan med knutepunktsutvikling i prioriterte vekstområder. Kilde: TØI.
Ny busslinje til Brakerøya/Lierstranda	-0,2%	Innføring av en ny, høyfrekvent busslinje mellom Mjøndalen og nytt sykehus på Brakerøya/Lierstranda vil gi en nedgang i personbiltrafikken. Kilde: TØI.
Økte kostnader for å parkere	-0,2%	Det er lagt til grunn 20% økte parkeringskostnader i sentrumsområder og bedre håndheving. Kilde TØI.
Reduserte fartsgrenser i sentrumsområder	-1,7%	Reduserte fartsgrenser fra 40/50 km/t til 30 km/t i sentrumsområder vil kunne ha en svært god effekt på personbilbruken. Kilde: TØI.
Økt framkommelighet og bedre bytter	-0,2%	Effekt av bedre framkommelighet for busstrafikken og bedre løsninger for å bytte fra et transportmiddel til kollektivtransport eller effektive bytter mellom kollektive transportmidler. Kilde: Asplan Viak.
Økt bruk av mikromobilitet	-0,4%	Her er det forutsatt at mikromobilitet bidrar til å redusere tiden det tar å komme til og fra holdeplassene på en av fem kollektivreiser. Kilde: Asplan Viak.
Bedre sykkelinfrastruktur	-0,1%	Bedre sykkelinfrastruktur vil bidra til at flere vil sykle, men dette bidrar ikke så mye for å redusere biltrafikken (trafikkarbeidet). Dette skyldes at andelen som sykler er forholdsvis liten og sykkelturene er forholdsvis korte sammenliknet med bilturer. Det er likevel mange grunner til å satse på sykkelinfrastruktur. Økt sykkelandel bidrar også til bedre folkehelse, bedre miljø og er mindre plasskrevende enn privatbilen. Kilde: Asplan Viak.
Tilrettelegging for el-sykler	-0,1%	Økende andel elsykler kan bidra til at flere velger å sykle og at sykkelturene blir noe lenger enn i dag. Kilde: Asplan Viak.
Tilrettelegging for hjemmekontor, digitale møter og kontorfelleskap	-3,3%	Arbeidstakere har etter pandemien større kunnskap om bruk av verktøy for å jobbe hjemmefra eller i lokale kontorfelleskap og delta i digitale møter. Mange virksomheter endrer sin policy til mer fleksible løsninger. Analysen er basert på spørreundersøkelse med data fra informanter i Buskerudbyen. Kilde: Asplan Viak.
Samlet effekt med tiltakspakke	-2,7%	Forutsatt at alle tiltak over gjennomføres fullt ut, vil personbiltrafikken kunne reduseres med 2,7% i 2030.



Buskerudbyen

Bakgrunn

Samferdselsministeren i brev av 12.05.2022:

«Buskerudbyen har i sitt grunnlagsmateriale bl.a. forutsatt en betydelig nedgang i trafikken som følge av hjemmekontor, digitale møter og kontorfellesskap. Jeg mener det er behov for å vinne mer erfaring med de totale effektene av hjemmekontor, digitale møter og kontorfellesskap og hvordan disse påvirker målformuleringer og måloppnåelse.»



Metode for undersøkelsen:

- Gjennomført av Norconsult på oppdrag fra Buskerudbyen
- Spørreundersøkelse til arbeidstakere og studenter
- Spørreundersøkelse til virksomheter
- Kvalitative intervjuer med arbeidsgivere



Viktigste funn:

- Hjemmekontorbruk i Buskerudbyen har redusert antall bilreiser med **2-2,5 %**
- Antall arbeidsreiser med bil er redusert med **9 %**. Fritidsreiser, handlereiser m.m. påvirkes ikke. Prosentvis virkning på totalt antall reiser blir derfor mindre
- Det er færre som har hjemmekontor i Buskerudbyen enn i Asker og Bærum. Buskerudbyen har en større andel industri og andre ikke-kontorbaserte arbeidsplasser



Viktigste funn:

- Bruken av hjemmekontor ser ut til å ha stabilisert seg på dagens nivå. Både arbeidstakere og arbeidsgivere oppgir at de stort sett er fornøyde med dette
- Det er svært lite potensial for økt bruk av hjemmekontor fremover



Hva betyr dette for oss?

- Anslaget i det faglige grunnlaget for byvekstavgift var litt optimistisk, men traff ganske bra (anslått 3,3 % mot faktisk 2-2,5 %)
- Hjemmekontor som virkemiddel for å redusere biltrafikken er «brukt opp»
- Andre virkemidler enn hjemmekontor må til for fortsatt å oppnå nullvekstmålet
- Det blir sannsynligvis mer krevende å oppnå nullvekstmålet fremover

2. Status nullvekstmålet





Rapportering på nullvekstmålet

- Nullvekst sammenlignes med trafikknivået i referanseåret 2016
- I 2023 lå trafikknivået 0,8 % lavere enn i 2016
- Fra 2022 til 2023 økte trafikken med 0,5 %



3. Endringer i busstilbudet



Bakgrunn

- Buskerud fylkeskommune må kutte med 45 mill. kr i busstilbudet i 2024
- Kuttet medfører både nedlegging av linjer og redusert antall avganger på andre linjer
- Ordførerne i Buskerudbyen ga i brev av 8. mars følgende innspill til fylkeskommunen:

«Buskerudbyen har i dag en av landets laveste priser for enkeltbillett innenfor én sone, såkalt bytakst. Dette er et meget positivt tiltak. Samtidig hjelper det lite med lave takster hvis bussen kommer svært sjelden eller ikke går i det hele tatt. Kommunene i Buskerudbyen mener derfor det må ses nærmere på om det er mulig å beholde mer av busstilbudet dersom man aksepterer en viss takstøkning. Som en del av dette vil det være naturlig å gå i dialog med staten om bruken av de øremerkede midlene til reduserte billettpriser (23,2 mill. kr i Buskerudbyen i 2024).»



Statlige midler via Buskerudbyen til Brakar i 2024:

- 51,7 mill. kr til forsterket rutetilbud
 - 23,2 mill. kr til reduserte billettpriser (øremerket)
 - 0,5 mill. kr til stolper med sanntidsinformasjon
 - 3,0 mill. kr til drift av sanntidssystemer
 - 1,2 mill. kr til drift av mobilbillett
 - **SUM: 79,6 mill. kr**
- Dette utgjør 68 % av midlene Buskerudbyen får fra staten



Signaler i NTP 2025-2036

«Finansieringen av byvekstavtalene består i dag av mange øremerkede tilskudd, og strukturen oppleves av mange som uoversiktlig og vanskelig å sette seg inn i. Øremerking av midler legger begrensninger for virkemiddelbruken som kan virke negativt på måloppnåelsen. Regjeringen legger til grunn at avtalepartene skal ha stor frihet til å vurdere hvilke virkemidler og tiltak som er nødvendige for å nå nullvekstmålet i det enkelte byområde.

[...]

De øvrige tilskuddsordningene i byvekstavtalene slås sammen ved at belønningsmidler, tilskudd til reduserte billettpriser og tilskudd til mindre investeringer langs lokale veier samles i en ny tilskuddsordning, *Tilskudd til byvekstavtaler.*»



Signaler i NTP 2025-2036

Tilsvarende argumenter kan brukes for områdene med belønningsmidler, men NTP omtaler ikke samme tema for disse områdene.

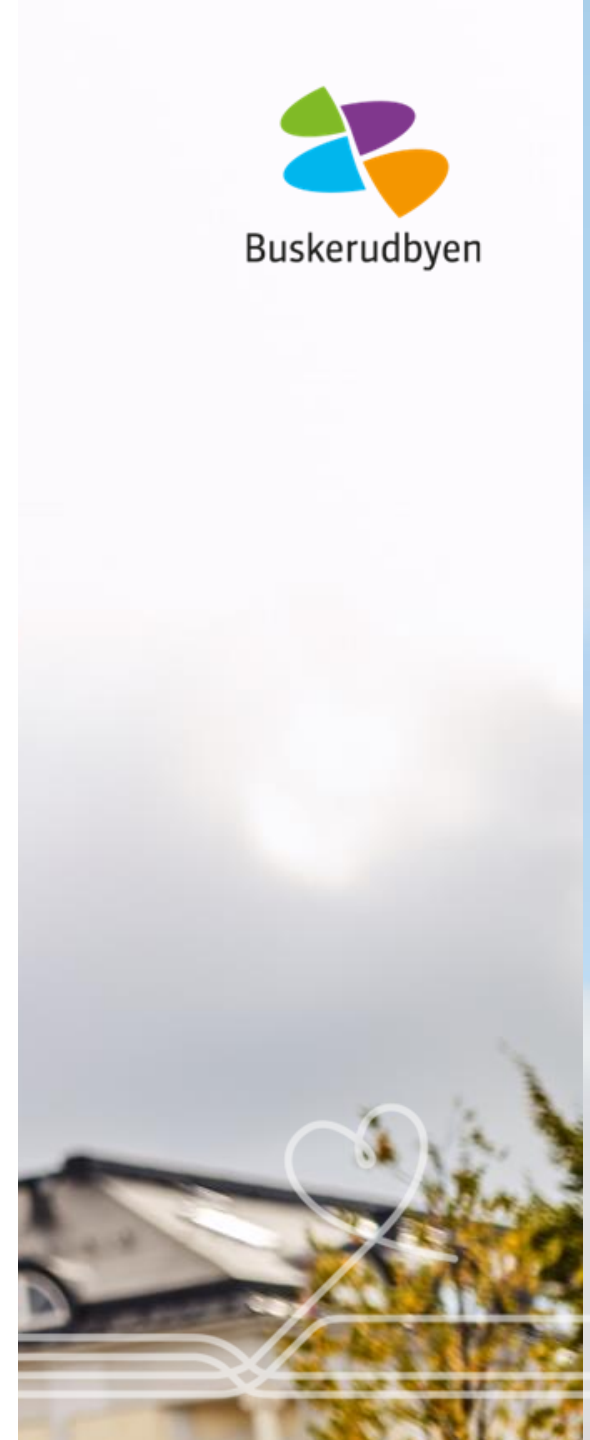
Buskerudbyen har i brev av 5. april bedt Samferdselsdepartementet om avklaring:

- Kan midlene som er øremerket til lavere billettpriser benyttes til andre virkemidler og tiltak for å oppnå nullvekstmålet?
- Kan dette i så fall gjøres nå i 2024, eller gjelder det fra 2025?



Godt busstilbud er viktigst for våre mål

- Antall bussreiser og bidrag til nullvekstmålet er mer avhengig av at busstilbudet er godt enn at takstene er lave
 - Man må ha et busstilbud
 - Bussen må gå ofte nok til at den er attraktiv
- Når busstilbudet er der, er det positivt med lave takster



Sammenligning av takster



Område	Enkeltbillett 1 sone voksen	Enkeltbillett 2 soner voksen	Periodebillett 30 dager 1 sone voksen
Buskerudbyen	25 kr	52 kr	890 kr
Resten av Buskerud	42 kr	52 kr	890 kr
Oslo og Akershus	42 kr	69 kr	897 kr
Bergen	44 kr	67 kr	785 kr
Trondheim	46 kr	92 kr	970 kr (HjemJobbHjem: 710 kr)
Nord-Jæren	45 kr	80 kr	680 kr (HjemJobbHjem: 565 kr)
Nedre Glomma – Fredrikstad og Sarpsborg	35 kr	60 kr	420 kr
Østfold ellers	45 kr	70 kr	840 kr
Grenland – Porsgrunn og Skien	26 kr		460 kr
Telemark ellers	38 kr	47 kr	540 kr

Ekstrabetaling for å bruke kontanter, samt eventuelle rabatter og kampanjer, er ikke tatt med.

Kan busstilbudet i Buskerudbyen opprettholdes?

- Dersom de 23,2 mill. kronene som i dag brukes til reduserte billettpriser i stedet brukes til å opprettholde busstilbudet, kan deler av tilbudet for innbyggerne i Buskerudbyen opprettholdes
- Brakar må melde endringer av busstilbudet til bussoperatøren innen 1. mai. Operatøren må ha tre måneders frist for å tilpasse busstilbudet

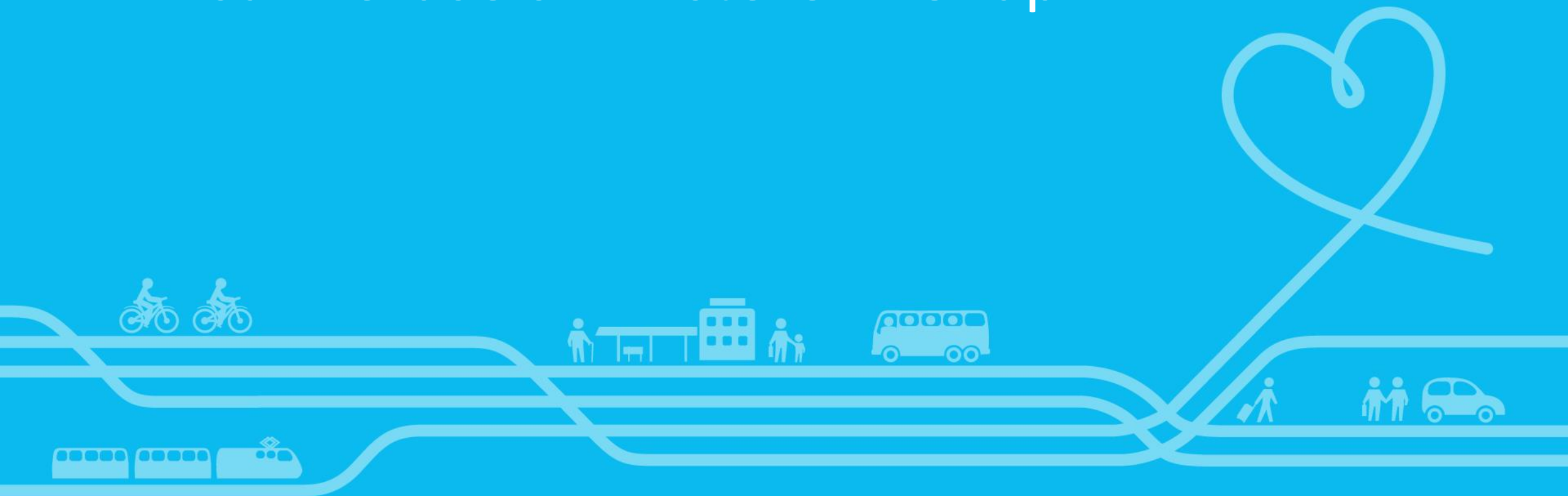


Videre arbeid

- Nødvendig med avklaring av handlingsrommet fra Samferdselsdepartementet
- Dersom Samferdselsdepartementet tillater annen bruk av midlene, kan det være aktuelt å omdisponere pengene fra å gå til lavere billettpriser til å gå til å opprettholde deler av busstilbudet som ellers vil måtte legges ned eller bli redusert
- Dette vil å så fall bli fremmet som en egen sak når avklaringen foreligger



4. Møte med samferdselsministeren 15. april



Temaer på møtet:

1. Byvekstavtale

- a) Belønningsmidler, jf. NTP. Får Buskerudbyen ny avtale for 2026-2029?
- b) Når kan Buskerudbyen få forhandlinger om byvekstavtale?
- c) Hva innebærer ministerens uttalelse om at det ikke er krav om bompenger, men at man må ha bilrestriktive tiltak?

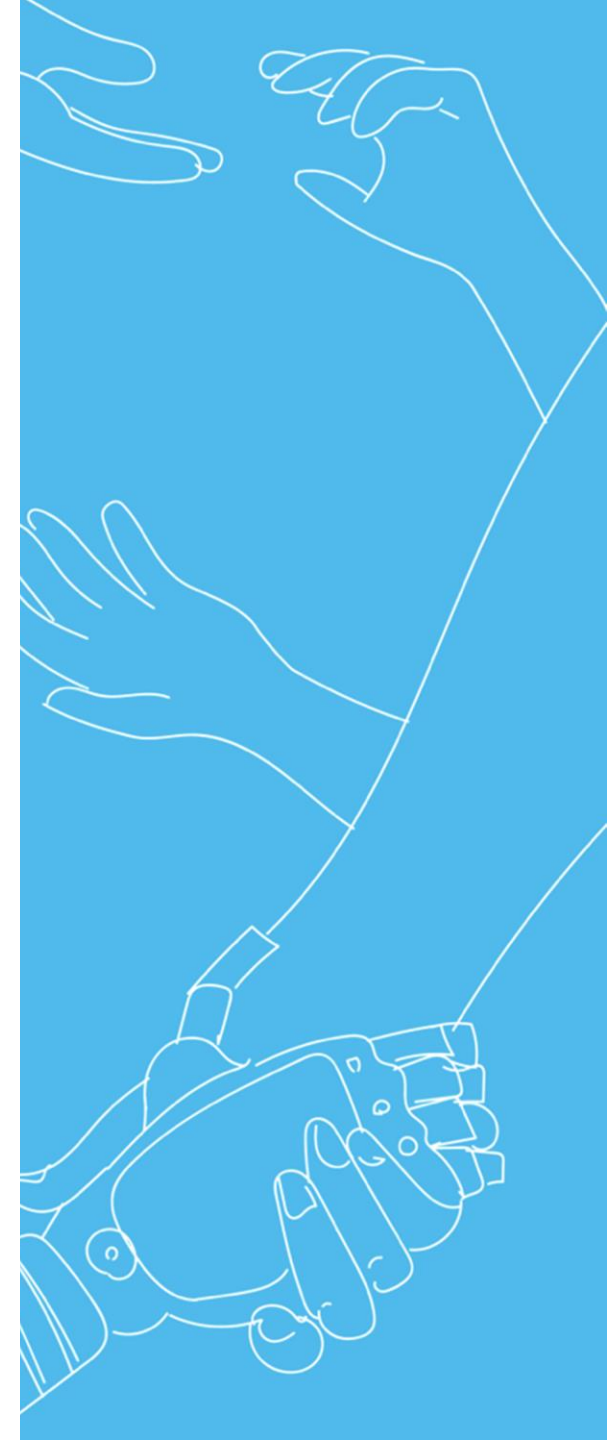
2. Busstilbudet – bruke øremerkede midler til lavere billettpriser til andre tiltak?

3. To tog i timen til Kongsberg

4. Fire tog i timen til Brakerøya

5. Holmenbrua

6. E134 Dagslett – E18, Vikar



Sak 05/24 Eventuelt





Buskerudbyen



buskerudbyen.no