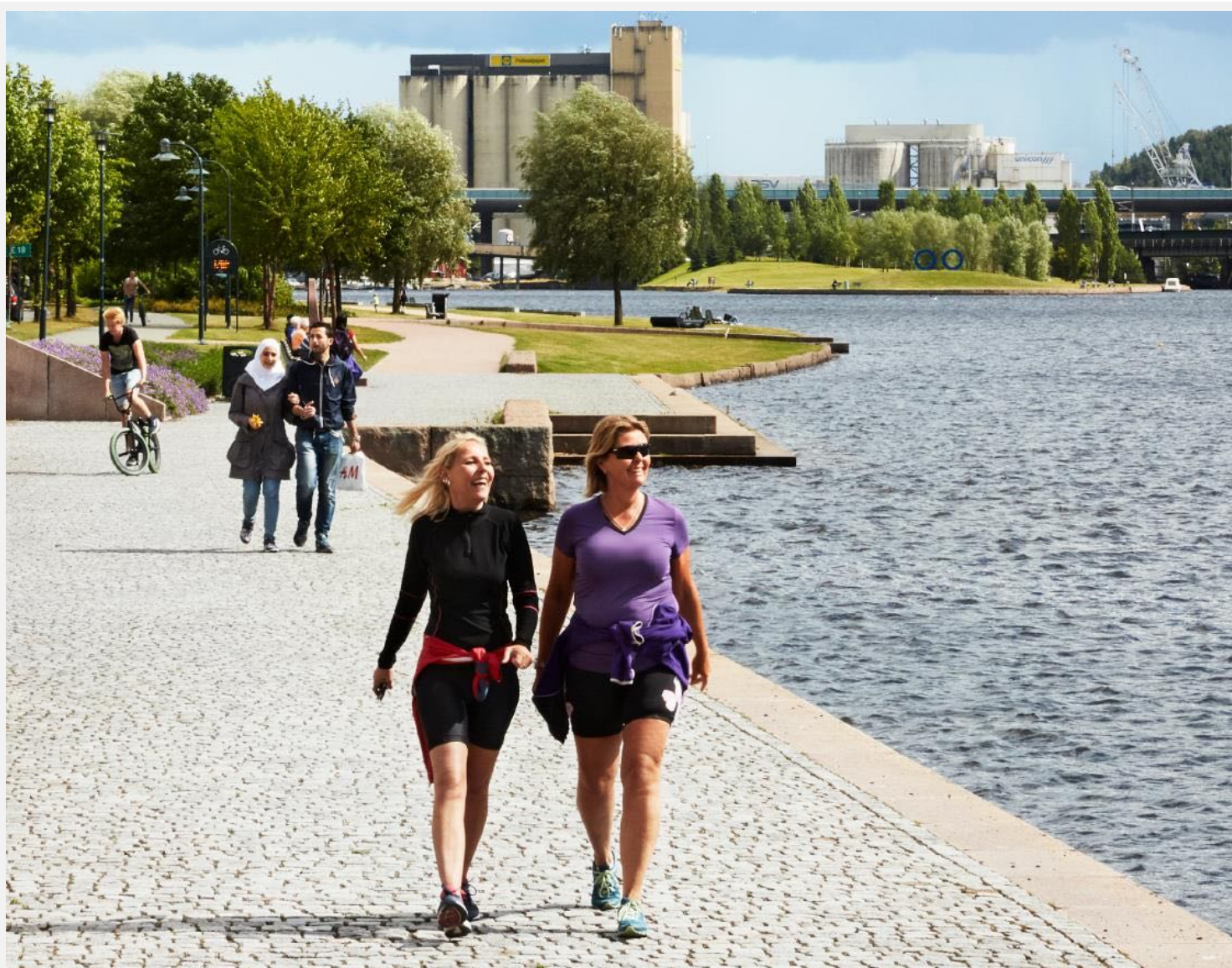




**Administrativt forslag til
justert Buskerudbypakke 2**
Høringsforslag desember 2017

Innhold

Forord	4
Sammendrag	5
1 Innledning	9
1.1 Rask befolkningsvekst og miljøutfordringer	9
1.2 Bred medvirkning	9
1.3 Bygger videre på felles areal- og transportplan	11
1.4 Buskerudbysamarbeidet skaper muligheter	12
1.5 KVV for Buskerudbypakke 2 og statlige føringer	13
1.6 Mål for Buskerudbyen	13
1.7 Rapporten bygger på omfattende utredninger	14
2 Forslag til alternative tiltakspakker	18
2.1 Forslag til fire tiltakspakker	18
2.2 Tiltakspakke 1 – ekstra satsing kollektivtrafikk og sykkel	20
2.3 Tiltakspakke 2 – mer vegtiltak inkl. Tilfartsveg vest del 2	21
2.4 Tiltakspakke 3 – mer vegtiltak inkl. Tilfart Konnerud	22
2.5 Tiltakspakke 4 – større pakke inkl. hele tilfartsvegsystemet	23
2.6 Oversikt over prioritering av tiltak i tiltakspakkene	24
3 Beskrivelser av tiltak i porteføljen	25
3.1 Sterk satsing på kollektivtilbudet i alle tiltakspakkene	25
3.2 Kraftig satsing på sykkel i alle tiltakspakkene	32
3.3 Tiltak som gjør det mer attraktivt å gå	34
3.4 Vegtiltak som er prioritert i alle tiltakspakker	35
3.5 Tiltak som kun er prioritert i noen av tiltakspakkene	38
3.6 Tiltak i porteføljen som foreløpig ikke er prioritert	40

4	Finansiering og bomkonsept	42
4.1	Mange parter bidrar til finansiering	42
4.2	Føringer	43
4.3	Mange bomkonsepter analysert	44
4.4	Takster og rabattordninger	44
4.5	Bomkonsept dagens kommunegrenser og bynære snitt i Drammen	46
4.6	Bomkonsept dagens kommunegrenser og bruer i Drammen	47
4.7	Bomkonsept dagens kommunegrenser	49
4.8	Økonomiske konsekvenser for innbyggere og næringsliv	51
5	Virkninger og måloppnåelse	53
5.1	Bærekraft og konkurransekraft – behov for Buskerudbypakke 2	53
5.2	Ulike tiltakstyper virker forskjellig	54
5.3	Trafikale virkninger av tiltakspakker	56
5.4	Virkninger av ulike bomsystemer	57
5.5	Trafikale virkninger av tre aktuelle bomsystem	59
5.6	Trafikale virkninger av kombinasjoner av tiltakspakker, bomsystem	61
5.7	Vurdering av samlet måloppnåelse for tiltakspakker og bomsystem	63
5.8	Samlet vurdering av måloppnåelse	67
6	Porteføljestyling og videre prosess	70
6.1	Porteføljestylingssystem gir rom for justeringer underveis	70
6.2	Videre prosess	72
6.3	Buskerudbyen klar for byvekstavgift	73
	Vedlegg 1: Sykkeltiltak i handlingsplanen	74
	Vedlegg 2: Detaljert tiltaksliste	78

Forord

Buskerudbyen er et langsiktig samarbeid om areal og transport mellom Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen Region sør, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Buskerud og kommunene Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier.

En viktig oppgave i samarbeidet har vært å utarbeide en felles areal- og transportplan for Buskerudbyen som ble vedtatt i 2013. Annen viktig milepel var Buskerudbypakke 1 med avtale om belønningsmidler for 2014–2017.

Det har vært gjennomført omfattende utredninger som munnet ut i et forslag til Buskerudbypakke 2 som ble vedtatt lokalpolitisk høsten 2016.

Siden kravet om full statlig finansiering av nytt løp i E134 Strømsåstunnelen og rv. 282 Holmenbrua ikke ble innfridd i Nasjonal transportplan 2018–2029, ble det lokalt besluttet å justere Buskerudbypakke 2. Arbeidet er basert på vedtatt utredningsprogram våren 2017.

Politikerne ønsker å involvere innbyggerne i arbeidet. I løpet av høsten 2017 har det vært gjennomført en omfattende innspillsprosess med blant annet folkemøter, ungdomskonferanse og egen dialogportal på buskerudbyen.no. Totalt har det kommet inn over 100 innspill. Alle er vurdert, og har vært med på å danne grunnlaget for de nye pakke- og bomalternativene.

Denne rapporten viser hvilke alternativer som har vært vurdert og kommer med forslag til ulike pakker av tiltak og bomsystem som skal på høring. Etter høringen skal den nye pakka til politisk behandling.

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

Roger Ryberg

Leder av politisk styringsgruppe (ATM-utvalget)

Sammendrag

Målet er en bærekraftig og konkurransedyktig region

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

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

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

Nullvekstmålet for personbiltrafikk som innebærer at framtidig vekst i persontransport må håndteres gjennom sykler, går og benytter kollektivtrafikk, gir klare føringer for arbeidet.

Buskerudbysamarbeidet ønsker innspill på hvordan Buskerudbypakke 2 kan settes sammen på en best mulig måte for å nå målene. Det er derfor laget forslag til fire tiltakspakker med ulike profiler og tre aktuelle bomkonsept som foreslås sendt ut på høring i perioden 20.12.2017 til 5.2.2018.

Mange tiltak er felles i alle tiltakspakkene

Alle tiltakspakkene har stor felles satsing på kollektivtrafikk, sykling og gåing på minimum samme nivå som forslag til Buskerudbypakke 2 fra 2016, men med rimeligere tiltak for buss i Rosenkrantzgata.

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

Alle tiltakspakkene har også flere viktige vegprosjekt for økt sikkerhet, framkommelighet og tilrettelegging for byutvikling. Dette gjelder blant annet nytt løp i Strømsåstunnelen, ny bredere Holmenbru og Tilfartsveg vest del 1. Dette er tiltak det er bred enighet om å gjennomføre uansett profil.

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

Tiltakspakke 1 – ekstra satsing på kollektivtrafikk og sykkel

I Tiltakspakke 1 prioriteres enda flere tiltak for kollektivtrafikk og sykling, og det er færre vegprosjekt enn i de andre tiltakspakkene. I tillegg til fellestilltakene, inngår ny Landfalløybru, ny Mjøndalsbru, tiltak for rimeligere og enklere kollektivreiser og nesten 400 mill. til sykkeltiltak. Anslått totalt finansieringsbehov er 11,8 mrd. kr.

Tiltakspakke 2 – mer vegtiltak inkl. Tilfartsveg vest del 2

I denne pakke er Tilfartsveg vest del 2 og Ny Svelvikveg prioritert istedenfor de ekstra kollektivtiltakene omtalt under Tiltakspakke 1. Anslått finansieringsbehov er 12,3 mrd. kr.

Tiltakspakke 3 – mer vegtiltak inkl. Tilfart Konnerud

Tiltakspakke 3 har heller ikke med de ekstra kollektivtiltakene i Tiltakspakke 1 med unntak av ny Mjøndalsbru. Som i Tiltakspakke 2 er ny Svelvikveg med, men Tilfartsveg vest del 2 er byttet ut med Tilfart Konnerud. Anslått investeringsbehov er 11,8 mrd. kr.

Tiltakspakke 4 – større pakke inkl. hele tilfartsvegsystemet

Her inngår de fleste av tiltakene i forslag til Buskerudbypakke 2 fra 2016, med unntak av full utbygging av Rosenkrantzgata. I tillegg til fellestilltakene, inngår både Tilfartsveg vest del 2, Tilfartsveg Konnerud, ny Svelvikveg, utbedring av Solumstrand – Rundtom, ny Landfalløybru og ny Mjøndalsbru i denne pakke. Dette er den dyreste tiltakspakke med anslått total kostnad på om lag 14,3 mrd. kr.

Bompenger bidrar både til finansiering og måloppnåelse

Av de ni byområdene i Norge som er aktuelle for byvekstavtale som gir økt statlig finansiering, er det bare Buskerudbyen som ikke har vedtatt bompenger. Analyser viser at bompenger er nødvendig både for å finansiere tiltakene og for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken. Bompenger er også et statlig krav for å kunne forhandle om statlige midler i en byvekstavtale. Buskerudbyen har i perioden 2010-2017 mottatt 640 mill. i belønningsmidler fra staten. Belønningsmidler vil Buskerudbyen gå glipp av framover dersom det ikke inngås en byvekstavtale med staten.

Mange ulike bomsystem er utredet. Følgende tre konsepter er vurdert som mest relevante.

Bommer på dagens kommunegrenser

Bomsystem med bommer kun på dagens kommunegrenser reduserer trafikken i bompunktene med 20–25 % og transportarbeidet (utkjørt distanse) i avtaleområdet med 15–20 %.

Dette er likevel mindre trafikkdempende effekt i avtaleområdet og i Drammen sentrumsområde enn bomkonsept med bynære bommer omtalt under. Det henger sammen med at bommer på kommunegrensene ikke fanger opp Drammensinterne reiser. Disse reisene utgjør en vesentlig andel av alle reiser i Buskerudbyen. Halvparten av byinterne reiser er under 4 km. Mange av disse som kunne vært overført til andre transportformer, blir altså ikke berørt av bommer på kommunegrensene.

Trafikknivået i de mest trafikkbelastede områdene i Buskerudbyen som Rosenkrantzgata vil være høyere med kommunegrensebommer. Det vil ha betydning for reisetid. Økt trafikk vil også påvirke trafiksikkerheten og luftkvaliteten negativt.

Bynære bommer med bom på bruer i Drammen

Bomsystem med bommer bruer i Drammen i tillegg til dagens kommunegrenser, oppnår en ytterligere reduksjon i vegtrafikken (kjøretøykilometer) i Drammen på ca. 5 % sammenlignet med alternativet med kun kommunegrensebommer. Dette vil gi økt framkommelighet for alle trafikantgrupper inkludert dem som må reise med bil og bidrar til økt passasjergrunnlag på flere av de viktigste bussrutene i Drammen.

Bynære bommer med tett snitt i Drammen

Bomsystem med kommunegrensebommer og tette snitt i Drammen gir størst trafikkreduksjon av de tre aktuelle bomsystemene. Vegtrafikken i Drammen reduseres med omlag 10 % sammenlignet med kun kommunegrensebommer. Dette vil gi ytterligere forbedret framkommeligheten for alle trafikantgrupper inkludert dem som må reise med bil og bidrar til enda bedre passasjergrunnlag på flere av de viktigste bussrutene i Drammen.

Tiltakspakke 1 i kombinasjon med bynære bomsnitt gir best måloppnåelse

Måloppnåelse for Buskerudbypakke 2 påvirkes både av hvilke tiltak som inngår og hvilket bomsystem og takster som velges. I figuren under er de fire tiltakspakkene og tre bomsystemene vurdert samlet. Forutsatt at Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23 legges til grunn, vil alle tiltakspakkene kunne nå nullvekstmålet med de takstene som er lagt til grunn i figuren under.

Når de andre målene for Buskerudbypakke 2 trekkes inn, vurderes de ulike kombinasjonene av tiltakspakker og bomsystem å gi litt ulik samlet måloppnåelse.

Det har sammenheng med at bomsystemene med bynære bommer har større trafikkdempende effekt på de mest belastede delene av Drammen sentrum. Dette vil gi positiv virkning på luftkvalitet, støy og trafiksikkerhet og legger til rette for attraktiv byutvikling og gode bomiljø. Det vil bedre framkommelighet for alle trafikantgrupper, ikke minst for busser og næringstrafikk. I tillegg vil vegtiltakene i tiltakspakke 2 og særlig 3 og 4 legge til rette for et utbyggingsmønster som er vanskeligere å dekke med kollektivtrafikk, gåing og sykling.

Ut fra en samlet vurdering av effekter av ulike kombinasjoner av tiltakspakker og bomkonsept gir dette følgende vurderinger av måloppnåelse:

1. Tiltakspakke 1 i kombinasjon med bynære bommer i Drammen vurderes å gi best samlet måloppnåelse.
2. Tiltakspakke 1 i kombinasjon med kun bommer på dagens kommunegrenser og Tiltakspakke 2 og 3 i kombinasjon med bynære bommer i Drammen kommer nest best ut.
3. Tiltakspakke 2 og 3 med kun bommer på dagens kommunegrenser og Tiltakspakke 4 i kombinasjon med bynære bommer i Drammen er vurdert som tredje best.

4. Tiltakspakke 4 med kun bommer på dagens kommunegrenser kommer dårligst ut av tiltakspakkene.

	Tiltakspakke 1 <i>Ekstra satsing på sykkel- og kollektivtransport</i>	Tiltakspakke 2 <i>Mer vegtiltak inkl. Tilfartsveg vest del 2</i>	Tiltakspakke 3 <i>Mer vegtiltak inkl. Tilfart Konnerud</i>	Tiltakspakke 4 <i>Større pakke inkl. hele tilfartsvegssystemet</i>
	Grunnpakke	Grunnpakke	Grunnpakke	Grunnpakke
	Sum prioriterte tiltak 11,8 mrd	Sum prioriterte tiltak 12,3 mrd	Sum prioriterte tiltak 11,8 mrd	Sum prioriterte tiltak 14,3 mrd
	Sum ikke-prioriterte tiltak 5,4 mrd	Sum ikke-prioriterte tiltak 4,9 mrd	Sum ikke-prioriterte tiltak 5,4 mrd	Sum ikke-prioriterte tiltak 2,9 mrd
Måloppnåelse	Bynære bommer i Drammen u/bruer. Takst: 12/17	Bynære bommer i Drammen u/bruer. Takst: 14/20	Bynære bommer i Drammen u/bruer. Takst: 14/20	Bynære bommer i Drammen u/bruer. Takst: 16/23
	Bynære bommer i Drammen på bruer. Takst: 14/20	Bynære bommer i Drammen på bruer. Takst: 14/21	Bynære bommer i Drammen på bruer. Takst: 14/21	Bynære bommer i Drammen på bruer. Takst: 18/26
	Dagens kommunegrenser. Takst: 16/24	Dagens kommunegrenser. Takst: 18/26	Dagens kommunegrenser. Takst: 16/24	Dagens kommunegrenser. Takst: 22/33

Figur 0-1 Oppsummering av tiltakspakker og vurdering av måloppnåelse avhengig av hvilke bomkonsept som legges til grunn. Oppgitte takster er estimat utenom og i rush for lette kjøretøy for å finansiere tiltakspakkene. Takstene forutsetter Autopassbrikke som gir 20 % rabatt, timesregel og månedstak. Bakgrunnsfargen gir en indikasjon på vurdering av måloppnåelse – dess mørkere grønn, dess høyere måloppnåelse

Det er ønskelig med høringsuttalelser fra privatpersoner, organisasjoner og næringslivet i høringsprosessen. På grunnlag av mottatte innspill, utredninger og andre vurderinger, skal det settes sammen et endelig forslag til Buskerudbypakke 2 som skal til politisk behandling i kommunene Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier. Deretter skal Buskerud fylkeskommune behandle forslaget, før det til slutt kan vedtas av Stortinget.

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

1 Innledning

Behovet for framtidsrettede transportløsninger

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

1.1 Rask befolkningsvekst og miljøutfordringer

Buskerudbyområdet er Norges femte største byregion. Fram mot 2040 får Buskerudbyen ifølge offisielle prognoser landets nest sterkeste befolkningsvekst i prosent, med rundt 45.000 nye innbyggere.

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

I deler av byområdet har det gjennom flere år vært overskridelse av forurensningsforskriftens grenseverdier for luftkvalitet knyttet til høye årsmiddelverdier for NO₂.

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

1.2 Bred medvirkning

Buskerudsamarbeidet ønsker å involvere innbyggerne, organisasjoner og næringslivet i utforming av Buskerudbypakke 2.

I august og september 2017 ble det blant annet gjennomført folkemøter, ungdomskonferanse og opprettet egen dialogportal på buskerudbyen.no for å få innspill til videre arbeid. Totalt har det kommet inn over 100 innspill. Alle er dokumentert og vurdert i egen Innspillsrapport.

Innspillene har vært viktige bidrag i arbeidet med å sette sammen tiltakspakkene og bomsystemene som foreslås sendt ut på høring og inngår i grunnlaget for videre arbeid med Buskerudbypakke 2. Mange av innspillene blir hensyntatt i pakke- og bomforslagene som foreslås sendt ut på høring.

Under følger en oppsummering av innkomne innspill.

Mange innspill med ønsker om et bedre kollektivtilbud

Det har kommet mange forslag til hvordan kollektivsystemet kan bli mer attraktivt og få flere til å velge miljøvennlige løsninger i hverdagen. Godt over 60 innspill handlet om ønsker om hyppigere avganger, større kapasitet i rush, flere avganger om kvelden og i helgene, reduksjon i pris, samordning av billetter med Ruter og NSB, bedre korrespondanse mellom buss og tog og bedre fremkommelighet for bussen samt pendlerbusser, togstasjoner og kollektivknutepunkt.

Mer attraktive kollektivknutepunkter og flere pendlerparkeringsplasser

Mange innspill går på den vanskelige situasjonen som oppleves ved å få parkert ved jernbanestasjonene. Innspillene går særlig på Mjøndalen stasjon og Lier stasjon. Flere innspill foreslår også etablering av innfartsparkeringer for overgang til buss.

Mange er opptatt av et bedre tilbud for syklende

Mange innspill til arbeidet med Buskerudbypakke 2 nevner sykkel på en eller annen måte. I tillegg var behovet for sykkelsatsing mye nevnt i åpne møter og på ungdomskonferansen.

En gjennomgang av innspillene som omtaler ønske om bedre sykkeltilrettelegging viser nærmer hvilke temaer som er hyppigst nevnt: 27 innspill ønsker bedre, tryggere og mer sammenhengende sykkelinfrastruktur. 12 innspill nevner behov for trygg sykkelparkering. seks innspill ønsker utvidet bysykkelordning. Fire innspill omhandler bedre drift og vedlikehold av sykkelnettet hele året.

Ønske om trygge og hyggelige gangforbindelser

Flere innspill tar til orde for å legge bedre til rette for trygge og hyggelige gangforbindelser. Veginfrastruktur, jernbane og Drammenselva kan være barrierer for effektive gangveier. Enkelte er særskilt opptatt av trygge gangforbindelser på skoleveier.

Mange innspill er opptatt av gjennomgangstrafikk

Flere av innspillene mener det er stor gjennomgangstrafikk gjennom Drammen og at det trengs nye vegforbindelser som går utenom Drammen sentrum. Andre er opptatt av gjennomgangstrafikk i bydeler, f.eks. i Gulslogen bydel, og er mer opptatt av at det ikke legges til rette for nye vegprosjekter som vil belaste bydelen ytterligere med trafikk.

Flere innspill er opptatt av hvordan et bomsystem skal utformes

Det er flere innspill som omtaler bomsystem. Noen ønsker ikke bommer, andre ønsker at bomtakster skal være lavest mulig. Flere er opptatt av at bomsystemet må være mest mulig rettferdig, dette kan omhandle både plassering av bommer og takstnivå. Flere ønsker et bomsystem der flest mulig er med å bidra til finansieringen av tiltak slik at takstene samtidig kan være på et lavest mulig nivå.

Høringsperiode 20.12.2017–5.2.2018

For å skape et godt beslutningsgrunnlag, er det utarbeidet fire alternative tiltakspakker med ulike profiler og tre ulike bomkonsepter som beskrives og analyseres i denne rapporten.

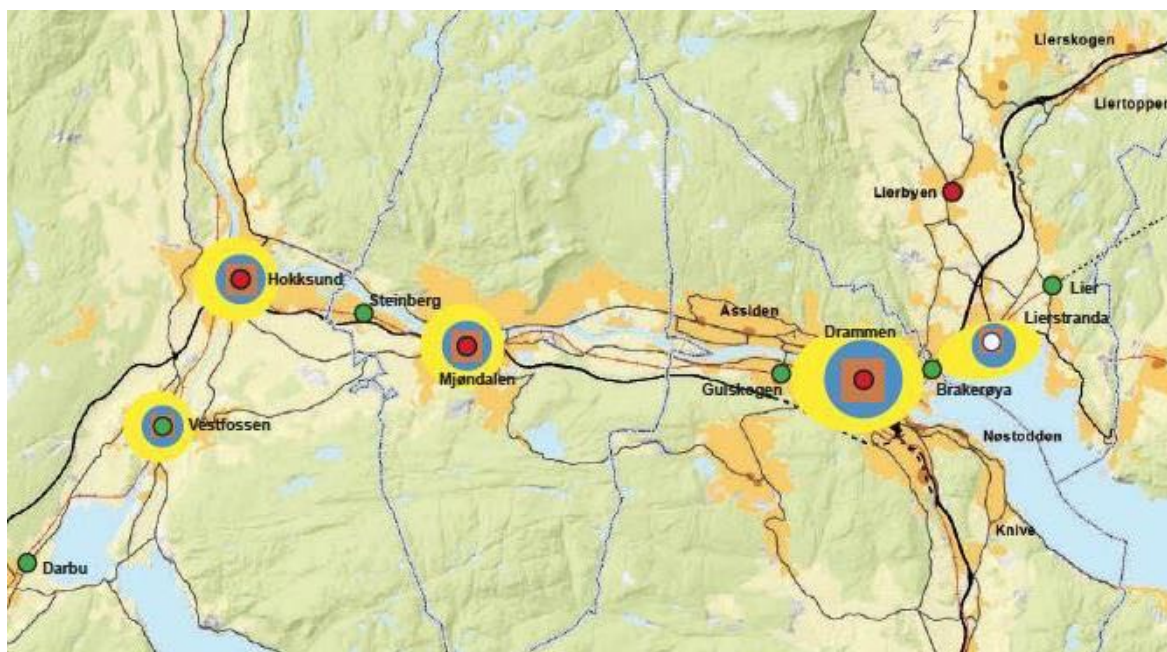
Rapporten er på høring fra 20. desember 2017 til 5. februar 2018.

Det kan være at en av disse tiltakspakkene i kombinasjon med et av bomkonseptene blir valgt slik de presenteres her, men det vil trolig bli gjort endringer på grunnlag av innspill i høringsperioden.

1.3 Bygger videre på felles areal- og transportplan

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

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



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

Planen definerer fire hovedmål:

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

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

1.4 Buskerudbysamarbeidet skaper muligheter

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

Gjennom Buskerudbysamarbeidet samordner staten, fylkeskommunen og kommunene Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg sine virkemidler for en bærekraftig og konkurransekraftig utvikling i vår felles bolig-, service- og arbeidsmarkedsregion.

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

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



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

Buskerudbypakke 1 var en avtale om Belønningsmidler på i alt 638 millioner statlige kroner i perioden 2010-13 og 2014-17 til tiltak som styrker kollektivtilbudet og gjør det enklere å gå og sykle. Buskerudbyen vil søke om ny avtale fra 2018.

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

Alle partene i Buskerudbysamarbeidet er innstilt på å komme fram til enighet om prioriteringer og tiltak i Buskerudbypakke 2 som er en forutsetning for vedtak i Stortinget. Dette vil danne grunnlag for forhandlinger om en byvekstavtale med staten.

1.5 KVV for Buskerudbypakke 2 og statlige føringer

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

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

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

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

1.6 Mål for Buskerudbyen

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



Figur 1-3 Mål for Buskerudbypakke 2

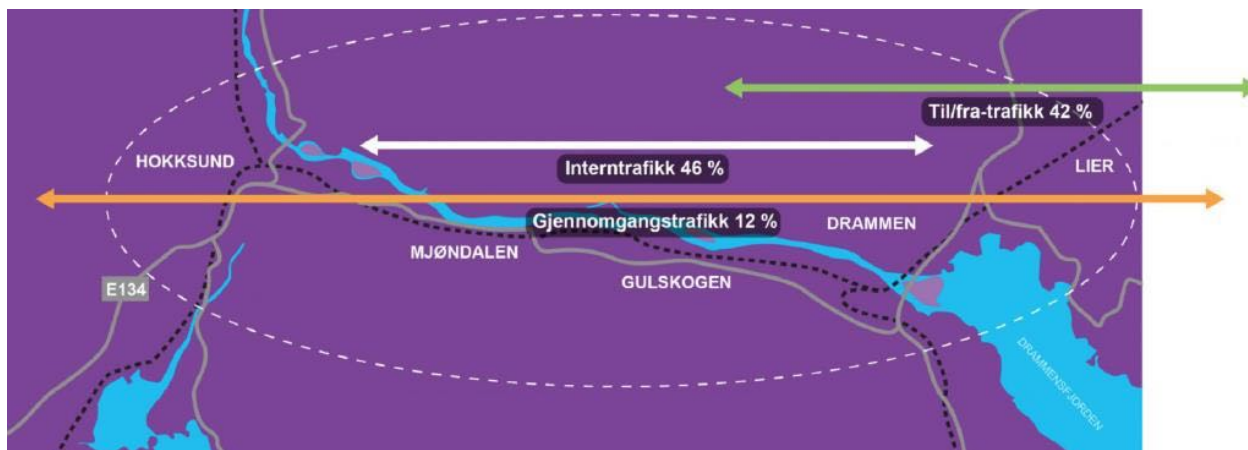
Målstrukturen ivaretar mål om bedre framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og ønsket by- og tettstedsutvikling.

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

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

1.7 Rapporten bygger på omfattende utredninger

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

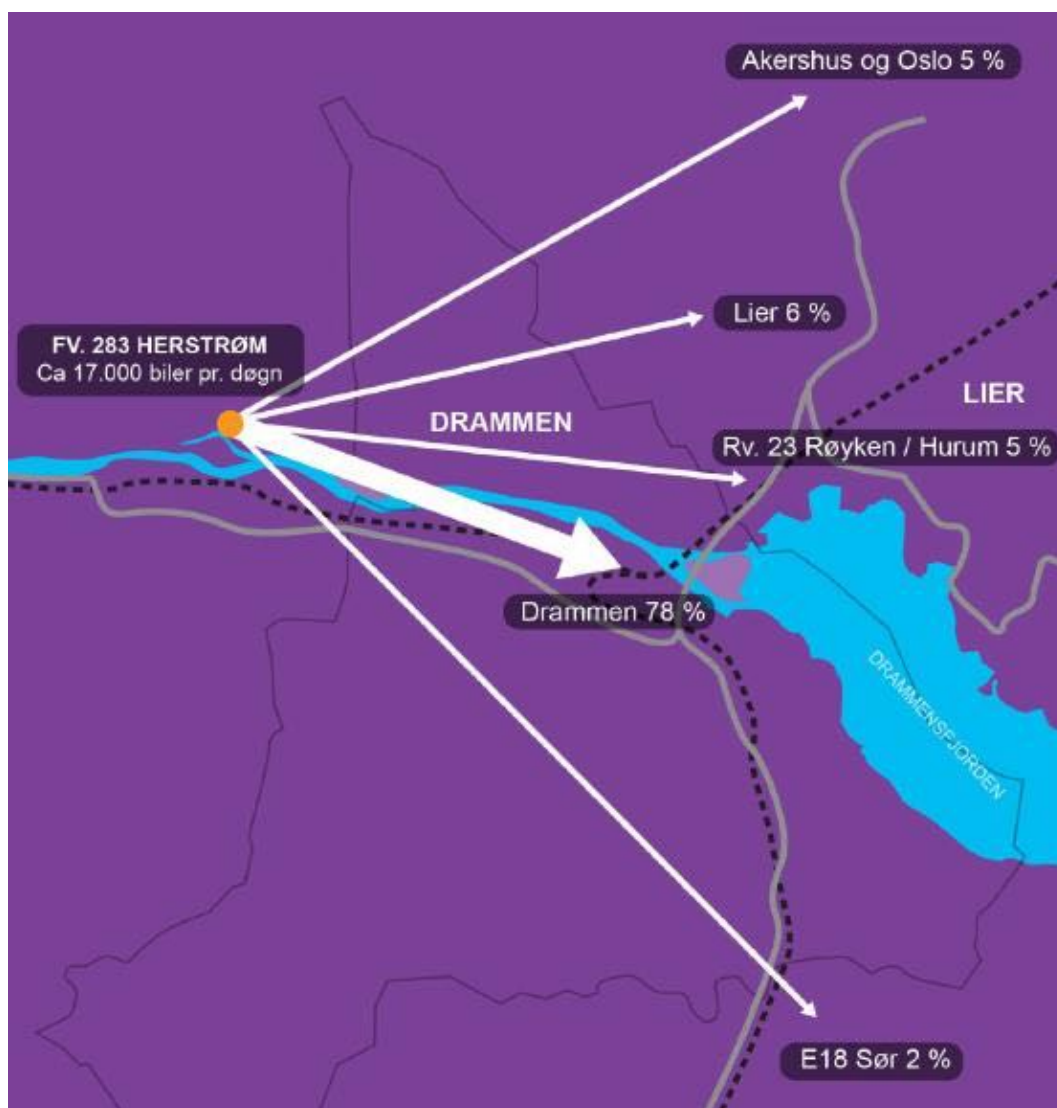


Figur 1-4 Oversikt over trafikkstrømmer til/fra, internt og gjennom bypakkeområdet.

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

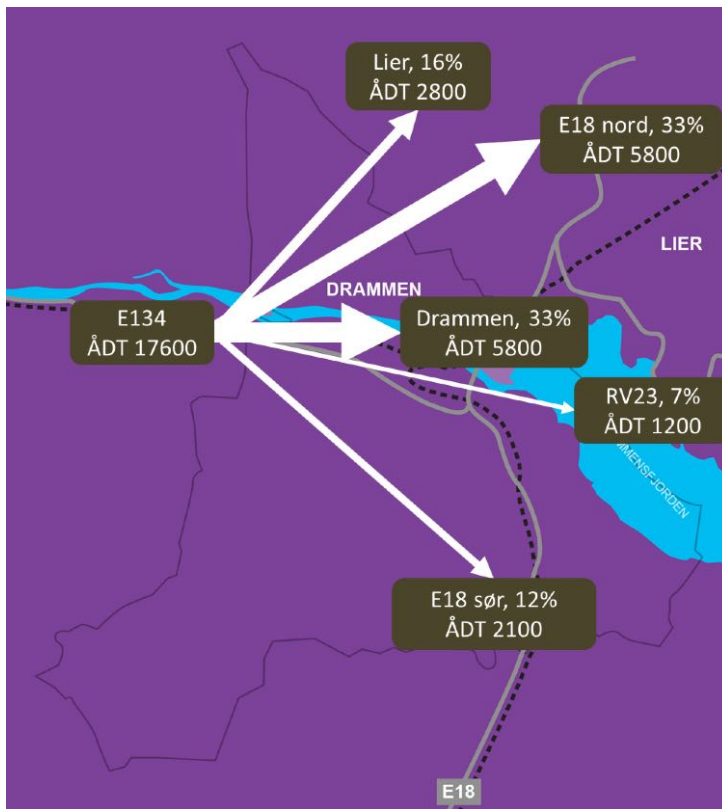
Dette bildet bekreftes når en ser mer detaljert. Figuren under viser hvor biltrafikken som passerer fv. 283 Herstrøm skal til. Av de 17.000 som passerer dette punktet, skal nesten 80

% til Drammen. Rundt 5 % skal til Oslo/Akershus, men bare 2 % skal sørover på E18. Øvrig trafikk skal til Lier (6 %) og Røyken/Hurum (5%).



Figur 1-5 Måpunkter for biltrafikk som passerer E134

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



Figur 1-6 Figur 1-7 Måpunkter for biltrafikk som passerer fv 283 Herstrøm.

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

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

Det er derfor lagt vekt på tiltak som bygger opp om Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23 og som tilrettelegger for byutvikling i de prioriterte utviklingsområdene, styrker kollektivtilbudet og gjør det mer attraktivt å gå og sykle.

Slik reiser vi i dag

$\frac{3}{4}$ av alle reiser i Buskerudbyen skjer med bil.

I 80 % av alle bilturene er det bare én person i bilen.

3 av 10 bilreiser er under 3 kilometer.

Buskerudbyen er i toppsjiktet når det gjelder biltetthet per person.

= Potensialet for mer miljøvennlige reiser er stort!



2 Forslag til alternative tiltakspakker

Forslag til fire tiltakspakker med ulike profiler

- En stor grunnpakke av tiltak er prioritert i alle tiltakspakkene
- Tiltakspakke 1 – ekstra satsing kollektivtrafikk og sykkel
- Tiltakspakke 2 – mer vegtiltak inkl. Tilfartsveg vest del 2
- Tiltakspakke 3 – mer vegtiltak inkl. Tilfart Konnerud
- Tiltakspakke 4 – større pakke inkl. hele tilfartsvegsystemet
- Gjennom porteføljestyling vil foreløpige uprioriterte tiltak kunne tas opp til ny vurdering og eventuelt omprioriteres

2.1 Forslag til fire tiltakspakker

Porteføljestyling

Buskerudbypakke 2 skal styres etter prinsipper for porteføljestyling. Det er et verktøy for blant annet å håndtere usikkerhet og gjør at pakka kan justeres i framtida tilpasset nye behov og situasjoner.

Porteføljestyling gjøres gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer og større revidering etter behov. Tiltaksporteføljen består av både prioriterte og ikke-prioriterte tiltak. Forslag til ikke-prioriterte tiltak kan tas opp til ny vurdering i bypakke-perioden.

Det er utarbeidet fire ulike tiltakspakker med ulik prioritering. Alle inneholder en grunnpakke med en rekke tiltak som er felles for alle tiltakspakker. Alle har en del tiltak som ikke er prioritert i denne omgang, men som kan bli aktuelle å prioritere senere i forbindelse med porteføljestyling.

Portefølje
Prioriterte tiltak innen:
•Veg
•Kollektiv infrastruktur
•Kollektiv drift/tilbud
•Sykkel
•Gange
•Knutepunkt og innfartsparkering
Ikke-prioriterte tiltak:

Figur 2-1 Porteføljen består av prioriterte og ikke-prioriterte tiltak. Gjennom porteføljestyling vil tiltak kunne tas opp til ny vurdering senere

Sammensetningen av tiltakspakkene

Tiltakspakkene består av prioriterte og ikke-prioriterte prosjekt i porteføljen som illustrert i figuren under.



Figur 2-2 Oversikt over profilen og omfang på tiltakspakkene.

En detaljert oversikt over hvilke tiltak som er prioritert og ikke-prioritert i ulike tiltakspakker er vist i Tabell 2-1.

Grunnpakka

Alle tiltakspakkene har en grunnpakke med stor felles satsing på kollektivtrafikk, sykling og gåing minimum på nivå med Buskerudbypakke 2 fra 2016, men med redusert bidrag til Rosenkrantzgata (500 mill. kr mot 2,6 mrd).

Alle tiltakspakkene har også flere viktige vegprosjekt for økt sikkerhet og tilrettelegging for byutvikling som nytt løp i Strømsåstunnelen, utskifting til ny bredere Holmenbru og Tilfartsveg vest del 1.

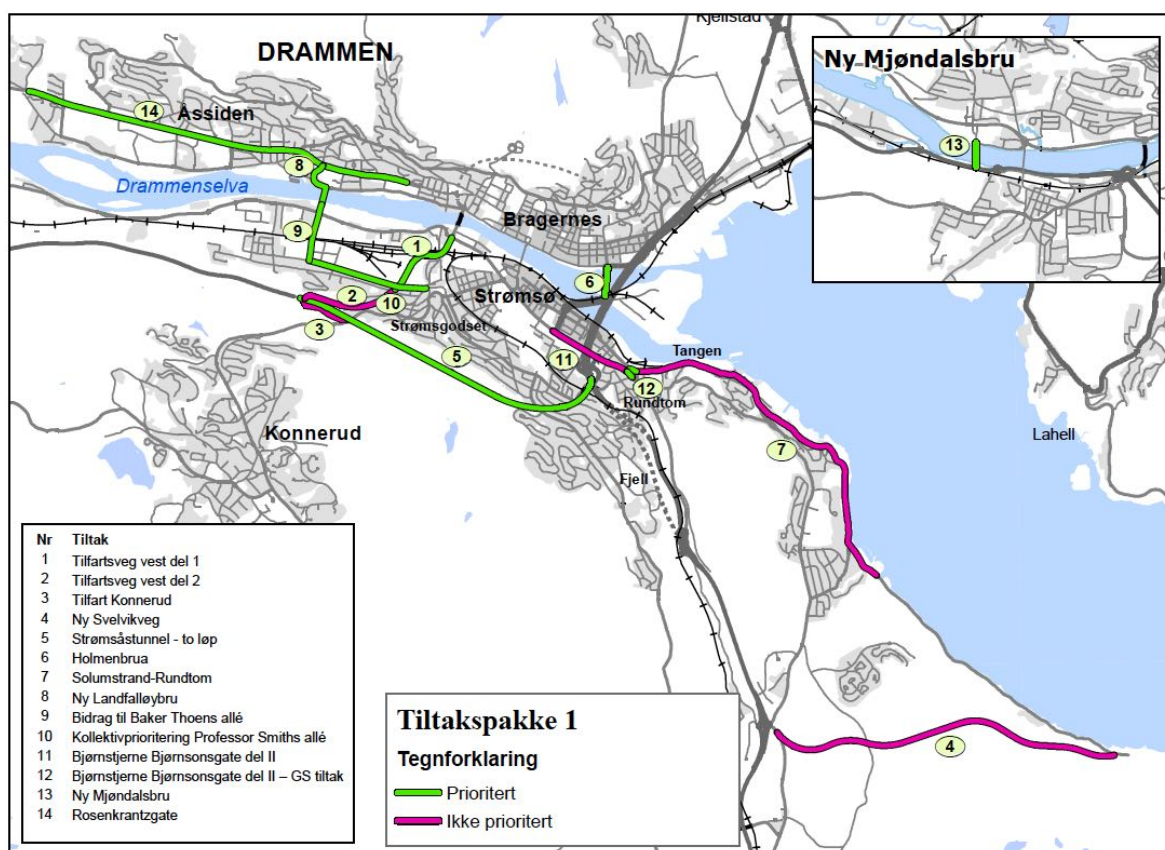
2.2 Tiltakspakke 1 – ekstra satsing kollektivtrafikk og sykkel

I Tiltakspakke 1 prioriteres tiltak for kollektivtrafikk og sykling høyere, og det er færre vegprosjekt enn i de andre tiltakspakkene.

Følgende tiltak utover grunnpakka omtalt over er prioritert i denne tiltakspakken:

- Ny Landfalløybru med prioritering kollektiv, sykling og gåing som støtter opp om utviklingen av Gulskogen knutepunkt/ flytogstasjon
- Ny Mjøndalsbru med prioritering kollektiv, sykling og gåing
- Økt satsing på sykkelvegnettet med ytterligere 380 mill. kr (øker fra 1,55 til 1,93 mrd. kr)
- Midler til lavere priser/nye billettkonsepter økt med 90 mill. kr (øker fra 160 til 250 mill. kr)

Beregnet totalt finansieringsbehov for denne tiltakspakka er på ca. 11,8 mrd. kr.



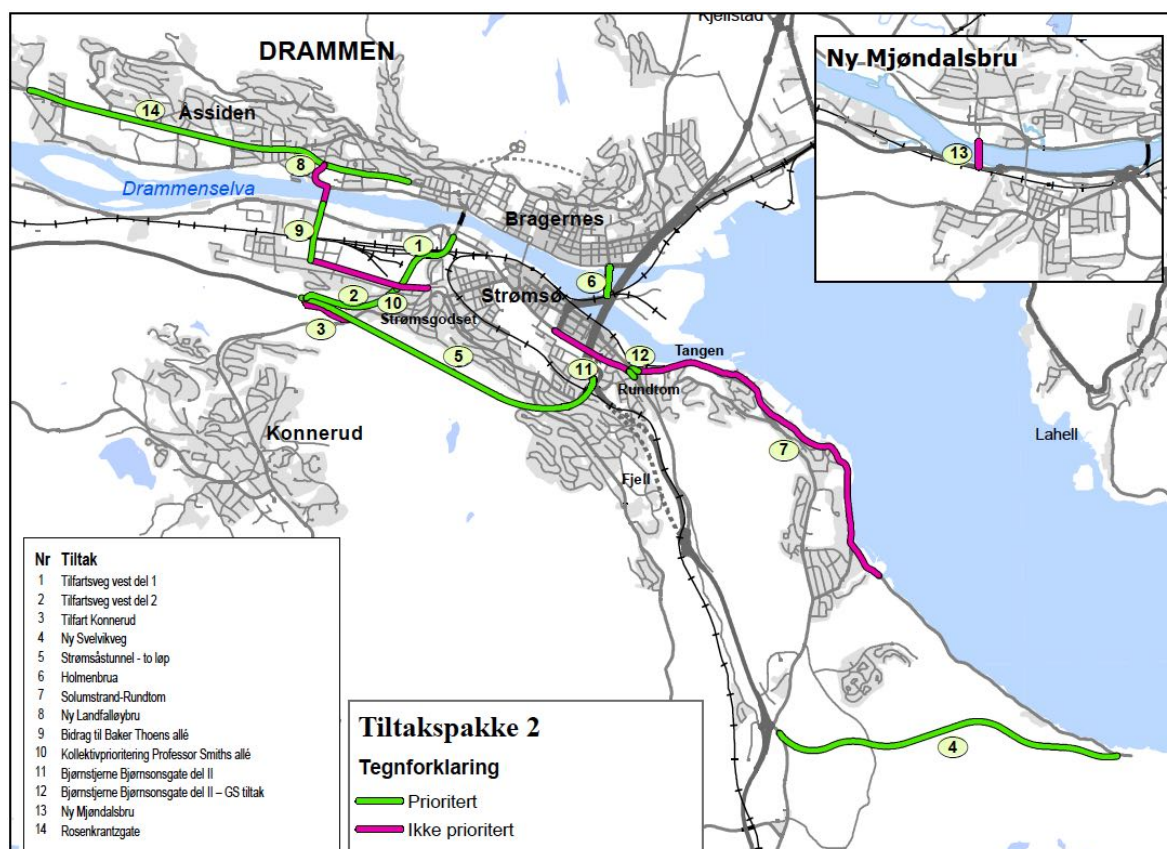
Figur 2-3 Tiltak i Tiltakspakke 1.

2.3 Tiltakspakke 2 – mer vegtiltak inkl. Tilfartsveg vest del 2

Denne pakka har ikke med de ekstra kollektivtiltakene omtalt under Tiltakspakke 1, men det er heller prioritert mer midler til vegbygging for å finansiere følgende prosjekter:

- Tilfartsveg vest del 2
- Ny Svelvikveg.

Det gir et beregnet totalt finansieringsbehov på ca. 12,3 mrd. kr for denne pakka.



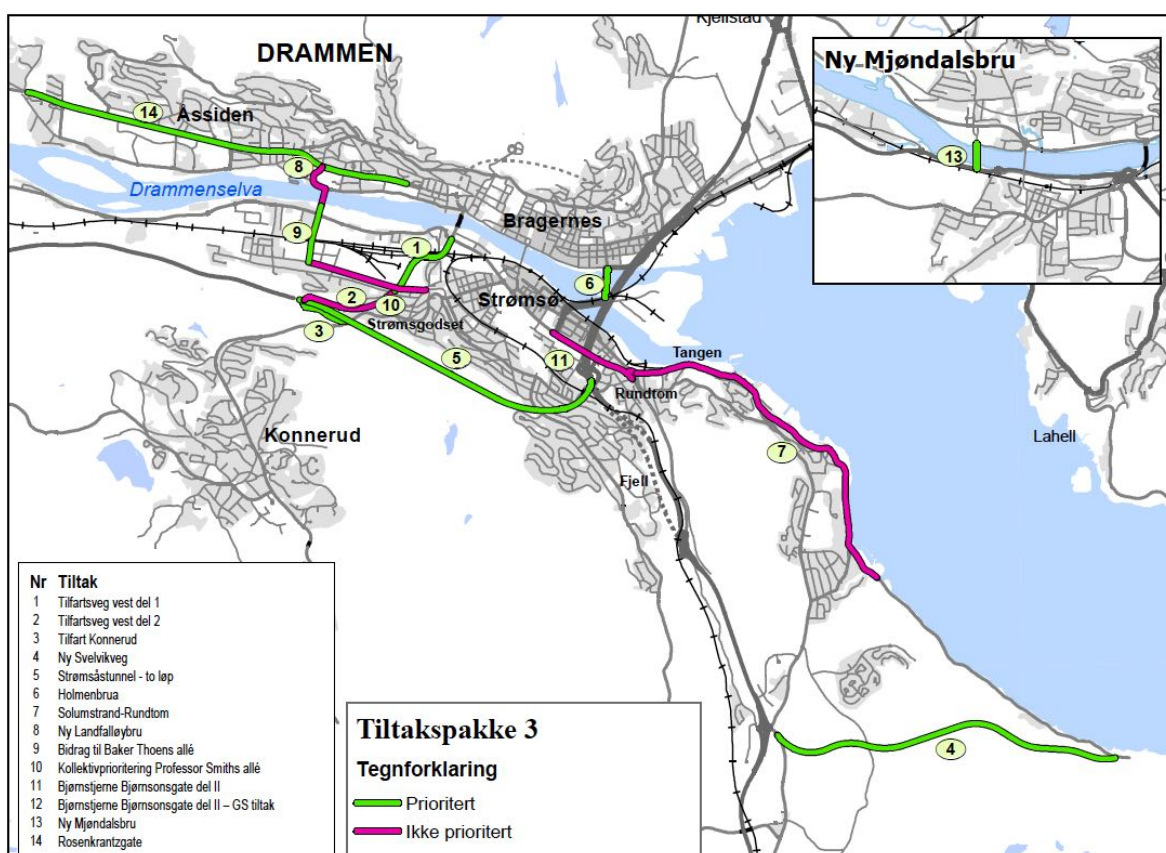
Figur 2-4 Tiltak i Tiltakspakke 2.

2.4 Tiltakspakke 3 – mer vegtiltak inkl. Tilfart Konnerud

Denne tiltakspakka har heller ikke med de ekstra kollektivtiltakene omtalt under Tiltakspakke 1 med unntak av ny Mjøndalsbru, og har med Tilfart Konnerud istedenfor Tilfartsveg vest del 2. Det betyr at følgende tiltak er med ut over grunnpakka:

- Ny Mjøndalsbru
- Tilfartsveg Konnerud
- Ny Svelvikveg

Beregnet totalt investeringsbehov for denne pakka er ca. 11,8 mrd. kr.



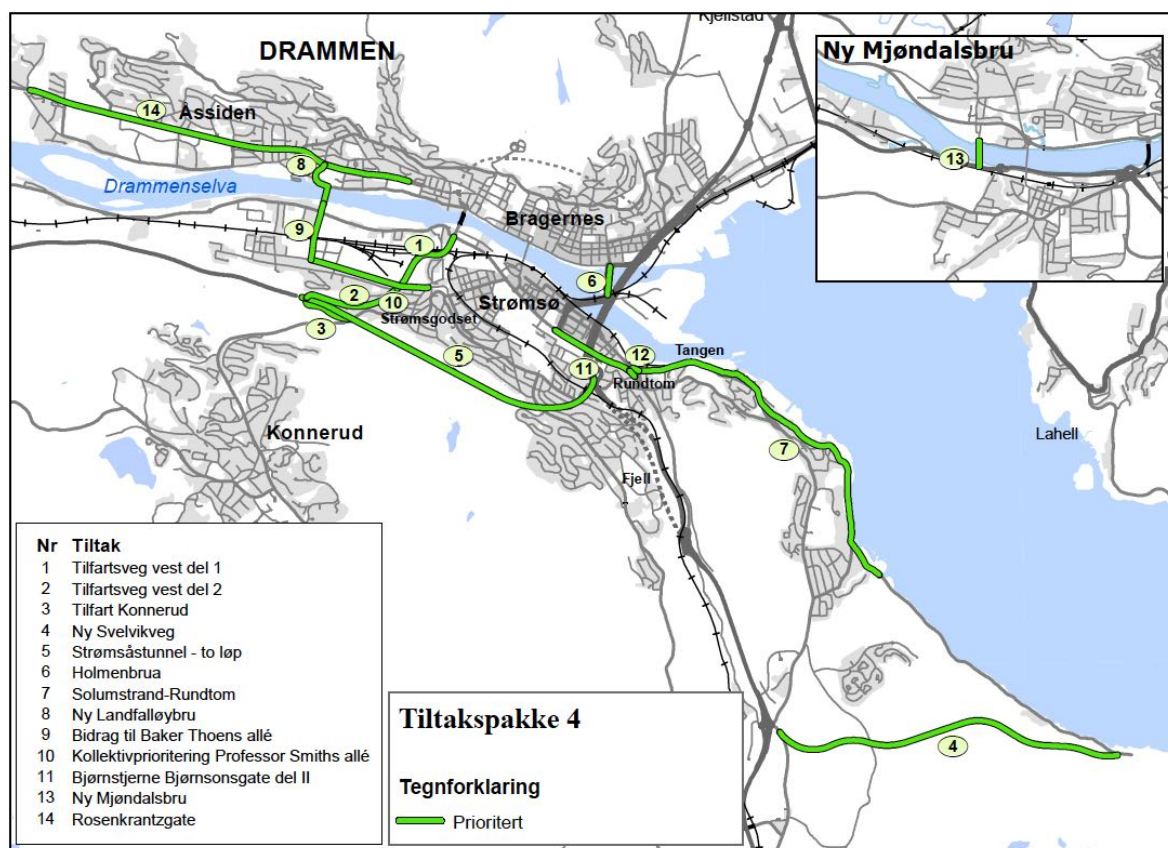
Figur 2-5 Tiltak i Tiltakspakke 3.

2.5 Tiltakspakke 4 – større pakke inkl. hele tilfartsvegssystemet

I tiltakspakke 4 er de fleste av de opprinnelige tiltakene i Buskerudbypakke 2 fra 2016 med, unntatt full utbygging av Rosenkrantzgata. I tillegg er noen nye tiltak med. Følgende tiltak er med i tillegg til grunnpakka:

- Tilfartsveg vest del 2
- Tilfartsveg Konnerud
- Ny Svelvikvei
- Solumstrand – Rundtom (utbedring eks. trasé)
- Ny Landfalløybru
- Ny Mjøndalsbru

Tiltakspakke 4 er med anslått samlet kostnad på 14,3 mrd. kr den dyreste av pakkene.



Figur 2-6 Tiltak i Tiltakspakke 4.

2.6 Oversikt over prioritering av tiltak i tiltakspakkene

Tabell 2-1 Oversikt over prioriterte og ikke-prioriterte tiltak i porteføljen til Buskerudbypakke 2 i de fire tiltakspakkene beskrevet i kap. 2. Tiltak med mørk grå bakgrunn inngår i grunnpakka. Tiltak med lys grå bakgrunn er kun prioritert i noen tiltakspakker. Tiltak i *blå skrift* er nye sammenlignet med forslaget til Buskerudbypakke 2 fra 2016.

Prioriterte tiltak (mill. 2018-kr)	Tiltaks- type	Tiltakspakke			
		1	2	3	4
Rv. 282 Ny Holmenbru	Veg	780	780	780	780
E134 Strømsåstunnelen - utvidelse	Veg	1 630	1 630	1 630	1 630
Fv. 36 Tilfartsveg vest del 1	Veg	800	800	800	800
Fv. 36 Tilfartsveg vest del 2	Veg		1 440		1 440
Fv. 36 Tilfartsveg Konnerud	Veg			410	410
Fv. 319 Ny Svelvikveg i ny trasé	Veg		560	560	560
Fv. 319 Solumstrand - Rundtom (utbedring eks. trasé)	Veg				540
Bidrag til Baker Thoens allé (inkl. undergang jernbane)	Veg	250	250	250	250
Ny Landfalløybru (med pri. gs/koll)	Koll.	500			500
Fv. 282 Firefelt Bjørnstjerne Bjørnsons gt del II	Koll.	230	230	230	230
Ny Mjøndalsbru	Koll/veg	500		500	500
Bidrag Brakerøya - Sykehuset	Koll.	90	90	90	90
Bidrag til Hagatjernveien (Nedre Eiker)	Koll.	90	90	90	90
Fv. 282 Rosenkrantzgata - framkommelighetstiltak for buss	Koll.	500	500	500	500
Haugesgata (bussprioritering Bragernes torg - Fylkeshuset)	Koll.	30	30	30	30
Travbanen-Mjøndalen (bussprioritering i kryss)	Koll.	100	100	100	100
Engene (bussprioritering Bragernes torg - Brakerøya)	Koll.	30	30	30	30
Hans Hansens veg (framkommelighetstiltak buss)	Koll.	20	20	20	20
Kollektivknutepunkt og innfartsparkering	Koll.	910	910	910	910
Ny holdeplasstruktur og andre infrastruktureltiltak buss	Koll.	220	220	220	220
Drift buss (styrket busstilbud)	Koll.	2 290	2 290	2 290	2 290
Sanntidsinformasjon, billettsystem, informasjon, signalpri.	Koll.	130	130	130	130
Lavere priser/nye billettkonsepter	Koll.	250	160	160	160
Felles billettordning NSB/Ruter	Koll.	150	150	150	150
Tiltak for gåing (alle kommuner)	Gange	210	210	210	210
Tiltak for sykling (alle kommuner)	Sykkel	1 930	1 550	1 550	1 550
Ny teknologi inkl ITS (intelligent transportsystem)		15	15	15	15
Etablering av bomsystem		60	60	60	60
Koordinering og planlegging		80	80	80	80
Sum prioriterte tiltak i porteføljen		11 795	12 325	11 795	14 275
Ikke-prioriterte tiltak i porteføljen		1	2	3	4
Ny Svelvikvei i ny trasé	Veg	560	prioritert	prioritert	prioritert
Tilfartsveg Konnerud	Veg	410	410	prioritert	prioritert
Tilfartsveg vest del 2	Veg	1 440	prioritert	1 440	prioritert
Ny Mjøndalsbru	Koll/veg	prioritert	500	prioritert	prioritert
Rosenkrantzgata - full utbygging	Koll.	2 100	2 100	2 100	2 100
Solumstrand - Rundtom (utbedring eks. trasé)	Veg	540	540	540	prioritert
Ny gang/sykkelbru mellom Holmen og Bybrua	GS	prioritert	100	100	100
Ny gang/sykkelbru Holmenokken - Strømsø	GS	prioritert	100	100	100
Ny Landfalløybru (med pri. gs/koll)	Koll.	prioritert	500	500	prioritert
Ny sykkelekspressveg Mjøndalen - Drammen (50 % stat)	Sykkel	230	400	400	400
Bidrag til ny bybru i Drammen	Koll/g/s	100	200	200	200
Tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing	Koll/g/s				
Sum ikke-prioriterte tiltak i porteføljen		5 380	4 850	5 380	2 900
Sum prioriterte og ikke-prioriterte tiltak i porteføljen		17 175	17 175	17 175	17 175

3 Beskrivelser av tiltak i porteføljen

3.1 Sterk satsing på kollektivtilbudet i alle tiltakspakkene

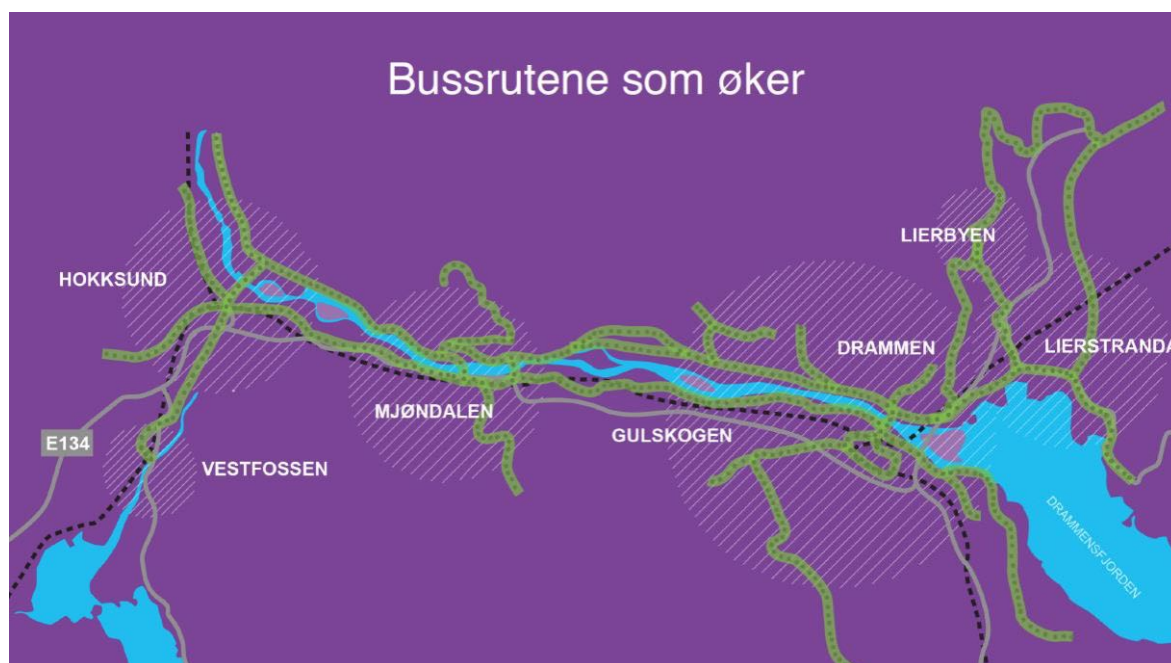
Hovedelementer i kollektivsatsingen

I alle forslag til tiltakspakker i Buskerudbypakke 2 inngår sterk satsing på kollektivtilbudet. Antall bussavganger øker kraftig, både i rushtid, på kveldstid og i helgene. Infrastrukturtiltak skal sikre at bussen kommer raskt og punktlig. Kollektivknutepunkter skal videreutvikles og med bedre tilbud for pendlerparkering. Det arbeides for å samordne billettsystemene med NSB og Ruter. Dette vil kunne innebære nye typer kollektivbilletter for kundene, lavere priser for enkeltbilletter og familiebilletten i helgene.

Oftere: Kraftig økning i antall bussavganger

Busstilbudet på en rekke viktige linjer i Buskerudbyen skal få hyppigere avganger i forkant av innføring av bompenger. Det er lagt opp til om lag 7000 flere avganger hver uke. Det innebærer at dagens busstilbud vil øke med mellom 50 og 100 %. Med det går både ventetida ned og det blir lettere å få plass om bord i bussen.

Antall bussavganger vil øke både i rushtid, på kveldstid og i helgene. Tilbudet vil være markeditilpasset med høyest frekvens på de mest befolkningstette rutene, men også slik at tilbudet i større grad enn i dag finnes i hele byområdet, hele uken. For nærmere detaljer om hvordan busstilbudet er foreslått å forbedres på den enkelte busslinje, se eget kollektivnotat.

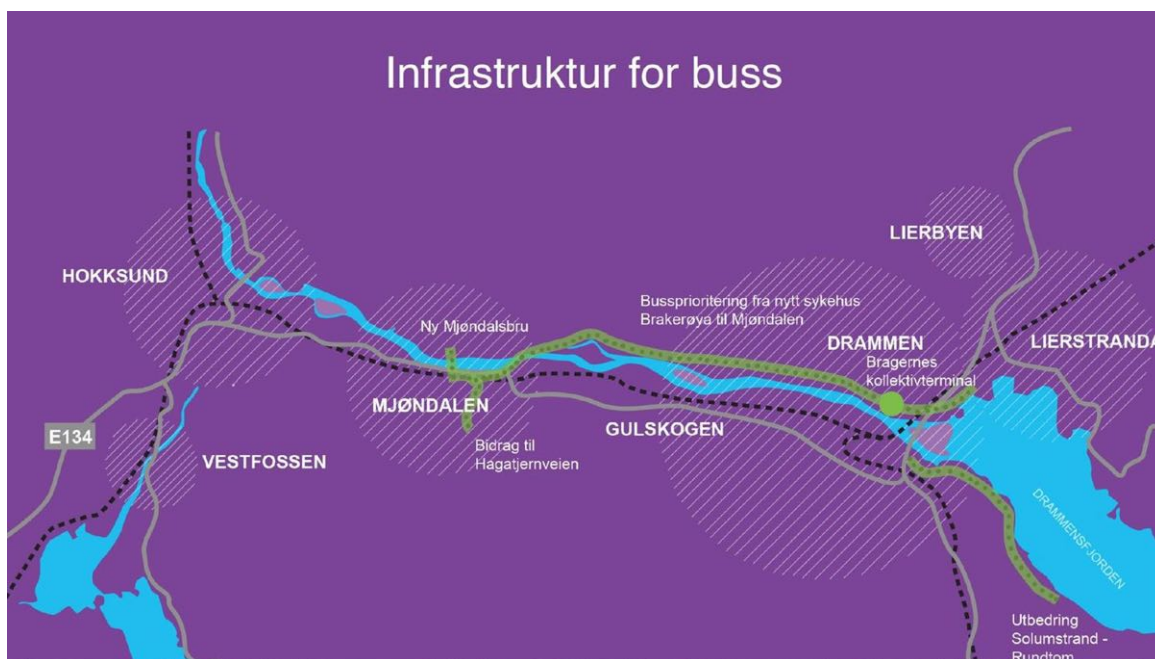


Figur 3-1 Bussruter som planlegges med flere avganger i Buskerudbypakke 2

Raskere: Økt framkommelighet for buss i vegsystemet

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

I tillegg kommer tilrettelegging i kryss/rundkjøringer på strekningen mellom travbanen og Mjøndalen. I enkelte av tiltakspakkene inngår også ny Landfalløybru / forbedringer på strekningen mellom Rosenkrantzgata og Gulskogen. For nærmere detaljer om de enkelte infrastrukturtiltak, se eget kollektivnotat.



Figur 3-2 Infrastrukturtiltak for buss i porteføljen

Enklere: Mer attraktive kollektivknutepunkter og flere pendlerparkeringsplasser

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

I tillegg skal det etableres flere innfartsparkeringsplasser for sykkel og bil ved flere stasjoner, blant annet Mjøndalen og Drammen og ved bussholdeplasser i alle fire kommunene som inngår i bypakken. For nærmere detaljer, se eget kollektivnotat.



Figur 3-3 Tiltak for utvikling av prioriterte kollektivknutepunkt og utvidet tilbud for pendlerparkering

Mer samordnet: Felles takst- og billettssystem med NSB og Ruter

Det er satt av 150 mill. kr i bidrag til et felles takstsystem mellom Brakar og Ruter for mer sømløse reiser. Det skal bli enklere å reise kollektivt og bytte mellom ulike linjer i Buskerudbyen, Akershus og Oslo. Bidraget går til å finansiere takstdifferansen mellom NSB-takst og Ruter-/Brakartakster.

Bedre og billigere: Bedre informasjon, lavere takster og nye billett-typer

Videreutvikling av sanntidsinformasjon og reiseplanleggere vil gi kollektivtrafikantene økte muligheter til å planlegge og gjennomføre reiser. Systemet for sanntidsinformasjon brukes også til å gi bussen bedre framkommelighet gjennom lyskryss basert på bussens posisjon og informasjon om forsinkelser.

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

Det er satt av midler i alle tiltakspakkene til å redusere prisene for kollektivbillettene og lage nye billett-konsepter som er mer gunstig for kundene. I tiltakspakke 1 er det satt av ekstra midler til slik satsing – dette vil gi rom for ytterligere forbedringer i billetttilbudet. De mest aktuelle tiltak er foreløpig vurdert til å være redusert pris på enkeltbilletter og familiebillet/rabatt i helgene. Familierabatt gjør at en voksen med gyldig billett kan ta med seg inntil 4 barn gratis på lørdag og søndag. Dette vil gjøre kollektivtrafikken mer konkurransedyktig mot bil i helgene. Samordning med Ruter / NSB vil kunne medføre behov for ytterligere justeringer av billett-konsepter. Andre typer prisjusteringer vil også bli vurdert fremover.

To tog i timen til Mjøndalen og Høksund: Oppfølging av pågående planarbeid

Det er avsatt midler i Nasjonal transportplan (NTP) 2018-29 for å ferdigstille infrastruktur for InterCity Vestfoldbanen. I dette inngår også tiltak på Drammen stasjon, dobbeltspor til

Gulskogen og ny Gulskogen stasjon. Det er også midler til hensetting av togsett vest for Gulskogen. Det pågår planarbeid (kommunedelplan) for dobbeltspor mellom Gulskogen og Hokksund. Det er imidlertid ikke midler i NTP til å bygge dobbeltspor mellom Gulskogen og Hokksund i perioden 2018-29. Bane NOR skal likevel vurdere om det er mulig å etablere et styrket togtilbud frem til Mjøndalen og Hokksund uten å bygge dobbeltspor på hele strekningen.

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

Følgende konkrete kollektivtiltak er planlagt i alle tiltakspakkene:

Bidrag Brakerøya – Sykehuset

Det er foreslått satt av 90 mill. kr fra Buskerudbypakke 2 som bidrag til framkommelighetstiltak for buss, og bedre tilrettelegging for gåing og sykling mellom Brakerøya og det nye sykehuset. Resterende kostnader for tiltakene dekkes gjennom sykehusprosjektet.

Bidrag til Hagatjernveien (Nedre Eiker)

90 mill. kr er foreslått satt av fra Buskerudbypakke 2 som bidrag til framkommelighetstiltak for buss og tilrettelegging for gåing og sykling i Hagatjernveien i Nedre Eiker. Prosjektet forutsetter at det inngås egen avtale mellom Nedre Eiker kommune og utbygger.

Rosenkrantzgata - framkommelighetstiltak for buss

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

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

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

Foreløpige trafikkmodellberegninger viser at innføring av bommer på kommunegrensen mellom Drammen og Nedre Eiker vil redusere biltrafikken med 20–25 %. Dette vil gi

bedre framkommelighet for både buss og bil. Effekten er ventet å vare i flere år. Siden busstilbudet blir forsterket, vil kollektivtilbudet bli et mer attraktivt alternativ enn i dag. Dette sammen med øvrige tiltak i Buskerudbyen og en kompakt arealutvikling, er ventet å gjøre det mulig å nå nullvekstmålet. Det betyr i så fall at vegtrafikken ikke vil nå dagens nivå igjen før 2030. Et bomsystem med bynære bommer i Drammen vil gi ytterligere trafikkreduksjon nærmere sentrum.

Hauges gate (bussprioritering Bragernes torg - Fylkeshuset)

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

Travbanen - Mjøndalen (bussprioritering i kryss)

Det er behov for å øke framkommeligheten for busstrafikken mellom Travbanen og Mjøndalen. I forslaget ligger det inne 100 mill. kr for å få bussene raskere fram, særlig gjennom kryssene.

Engene (bussprioritering Bragernes torg - Brakerøya)

Det foreslås satt av 30 mill. kr til trafikkregulering som sikrer bussen hinderfri framkommelighet i gatenettet mellom Bragernes torg og Brakerøya.

Hans Hansens veg (framkommelighetstiltak buss)

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

Bidrag til Baker Thoens allé (inkl. undergang jernbane)

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende kulvert under jernbanen ved Gulsbogen og med egne bussfelt. Det er satt av 250 mill. kr som bidrag til prosjektet fra Buskerudbypakke 2. Resterende kostnad er forutsatt dekt av utbygger. Det er store besparelser å gjennomføre prosjektet samtidig med jernbaneutbyggingen. Det er planlagt at flytoget blir forlenget til Gulsbogen i fremtiden. Tiltaket er et ledd for å bygge opp om planlagt byutvikling på Gulsbogen og styrke kollektivknutepunktet.

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

Kollektivknutepunkt og innfartsparkering

Kollektivknutepunktene i Høksund, Mjøndalen og Lierstranda skal oppgraderes for å få til gode helhetlige løsninger som legger bedre til rette for overgang fra tog til andre transportmidler. I tillegg skal det etableres flere innfartsparkeringsplasser for sykkel og bil ved flere stasjoner, blant annet Mjøndalen og Drammen og ved bussholdeplasser i alle fire kommunene som inngår i bypakken.

Ny holdeplasstruktur og andre infrastruktureiltak buss

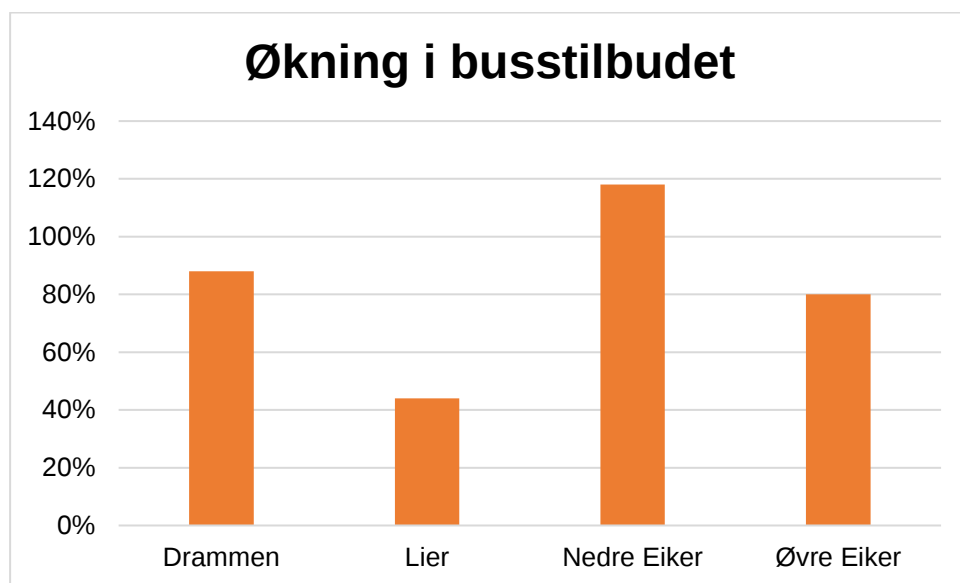
Det er foreslått satt av 220 mill. kr til tiltak på holdeplasser og andre infrastruktureiltak for buss. Etablering av flere høystandard holdeplasser og lehus med blant annet tak og skilt som viser neste avganger i sanntid, verdsettes høyt av kollektivtrafikanterne.

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

Drift buss – kraftig styrking av busstilbudet

Det er foreslått satt av 2290 mill. kr i avtaleperioden til et kraftig forbedret busstilbud. Noen av tiltakene er videreføring av tiltak fra Buskerudbypakke 1 (belønningsmidler), men de fleste er ytterligere forbedringer sammenlignet med dagens tilbud.

En kraftig økning i busstilbudet iverksettes i alle fire kommunene før bompunktene settes i drift. Forslaget innebærer nesten en dobling av busstilbudet i Drammen og Øvre Eiker, mer enn dobling i Nedre Eiker og over 40 % økning i Lier som vist i Figur 3-4.



Figur 3-4 Planlagt økning i busstilbudet (antall rutekilometer) med nytt tilbud i Buskerudbyen 2 sammenlignet med dagens tilbud.

De viktigste busslinjene som passerer bompunkter, får et vesentlig økt tilbud. Dette innebærer blant annet 10-minutters frekvens på sentrale ruter i Drammen og sentrale deler av Nedre Eiker. Det vil også bli flere bussavganger på kveldstid og i helger.

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

Tabell 3-1 Linjer med planlagt økt busstilbud i rush i dagens situasjon og med Buskerudbypakke 2 (minutter mellom hver avgang). Dess mørkere grønnfarge, dess høyere frekvens og kortere ventetid.

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

Sanntidsinformasjon, billettsystem, informasjon og signalprioritering

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

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

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

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

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

Lavere priser/nye billettkonsepter

Det foreslås satt av 160 mill. kr i alle tiltakspakkene unntatt tiltakspakke 1, til å redusere prisene for kollektivbillettene og lage nye billettkonsepter som er mer gunstig for kundene.

I tiltakspakke 1 er beløpet foreslått økt til 250 mill. kr, noe som gir rom for ytterligere forbedringer i billetttilbudet.

Aktuelle tiltak kan være redusert pris på enkeltbilletter og familiebillet/rabatt i helgene. Samordning med Ruter/NSB vil kunne medføre behov for noen justeringer av billettkonsepter.

Erfaring tilsier at lavere priser gir økt kollektivreiser på bekostning av bil, og delvis også sykkel og gange. Urbanet Analyse¹ viser til erfaringstall som tilsier at dersom billettprisene reduseres med 10 %, vil antall kollektivreiser øke med 3,5 % (elastisitet for kollektivtakst på -0,35). Særlig i en situasjon med innføring av bompenger, vil lavere billettpriser for kollektivtrafikken gi et viktig insentiv for dem som kjører bil om å prøve ut kollektivtilbudet.

Det kan også redusere uønskede fordelingsvirkninger av innføring av bompenger, ved at de økonomiske konsekvensene av å endre reisevaner blir mindre. Vanligvis har de som kjører bil høyere gjennomsnittlig inntekt enn dem som reiser kollektivt. Både nye og gamle kollektivtrafikanter vil ha nytte av reduserte priser.

Felles billettordning NSB/Ruter

Det er satt av 150 mill. kr i bidrag til et felles takstsystem mellom Brakar og Ruter for mer sømløse reiser. Målet er å gjøre det enklere å bytte mellom ulike kollektivruter i Buskerudbyen, Akershus og Oslo, uavhengig om det er med buss, tog, t-bane, trikk eller båt.

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

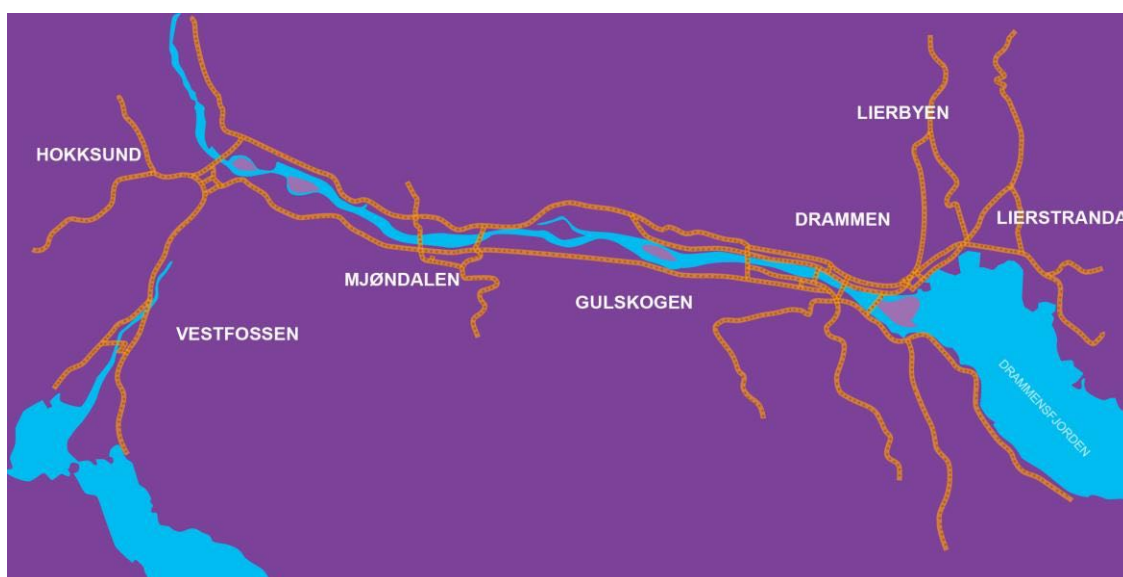
I november 2017 ble det lansert en felles reisepanlegger for kollektivtransport i Norge kalt EnTur. Målet er å gi mulighet til å få reiseinformasjon og kjøpe billetter i samme app.

3.2 Kraftig satsing på sykkel i alle tiltakspakkene

Det er satt av 1550 mill. kr til et løft for sykkel i alle tiltakspakkene. I tiltakspakke 1 er beløpet økt med ytterligere ca. 400 mill. kr.

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

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



Figur 3-5 Et framtidig regionalt sykkelvegnett (vist i oransje) vil innebære sammenhengende løsninger for syklist i hele byområdet med tiltak i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker.

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



Figur 3-6 Heltrukne lysegrønne linjer viser prioriterte strekninger fra Handlingsprogram 2018-23. Mørkegrønne linjer viser deler av regionalt sykkelvegnett som har eksisterende og eldre sykkelinfrastruktur (sees på som del av sykkelveginspeksjoner). Oransje strekninger viser manglende sykkelinfrastruktur og har sykling i blandet trafikk innenfor regionalt sykkelvegnett.

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

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

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

3.3 Tiltak som gjør det mer attraktivt å gå

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

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

Viktige tiltak framover er:

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

3.4 Vegtiltak som er prioritert i alle tiltakspakker

Vegtiltak omfatter tiltak for bedre trafiksikkerhet, fremkommelighet, miljø og som tilrettelegger for ønsket byutvikling. Følgende tiltak inngår i alle tiltakspakkene.

Rv. 282 Ny Holmenbru

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

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

Planstatus: Under regulering, forventet vedtak høst 2018

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

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



Figur 3-7 Holmenrbua er viktig forbindelse mellom hovedvegssystemet og Drammen havn.

E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellop

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

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



Figur 3-8 Nytt løp i Strømsåstunnelen vil gå parallelt med eksisterende tunnelløp. Illustrasjon Statens vegvesen.

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

Planstatus: reguleringsplan vedtatt 2016.

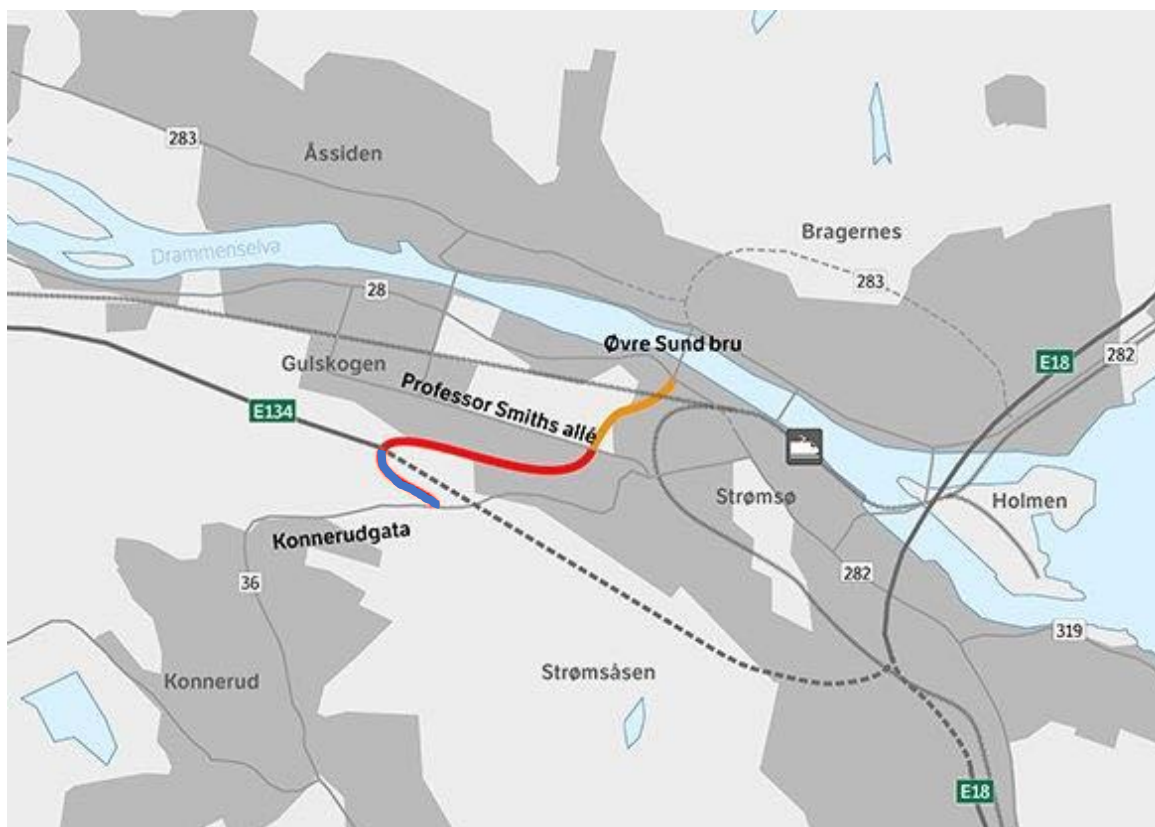
Kostnadsoverslag: 1,6 mrd. kr med usikkerhet +/- 10 %

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

Fv. 36 Tilfartsveg vest del 1

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

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



Figur 3-9 Tilfartsvei vest del 1 (oransje), Tilfartsvei vest del 2 fra Prof. Smiths allé til E134 (rød) og Tilfartsvei Konnerud fra E134 til Konnerudgata (blå). Illustrasjon: Statens vegvesen.

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

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

Planstatus: Reguleringsplan vedtatt 2015

Kostnadsanslag: 800 mill. kr. Pga noe mangelfullt planmateriale er usikkerheten noe større enn 10 % som er krav til reguleringsplaner.

Fv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsons gt. del II

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

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

Planstatus: reguleringsplan vedtatt 2016

Kostnadsoverslag: 230 mill. kr med usikkerhet +/- 10 %. (for strekningen som beskrevet over)



Figur 3-10 Bjørnstjerne Bjørnsons gt del II er vist som rødt i kartet. Illustrasjon: Statens vegvesen.

3.5 Tiltak som kun er prioritert i noen av tiltakspakkene

Under er en gjennomgang av prosjekter som kun er prioritert i noen av tiltakspakkene i tillegg til fellesprosjekter som inngår i grunnpakke på om lag 8,6 mrd kr (jf. omtale over).

Fv. 36 Tilfartsveg vest del 2

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

Prosjektet er ventet å avlaste Øvre Eiker vei, Nedre Eiker vei og Rosenkrantzgata i Drammen samt Drammensveien i Nedre Eiker. Samtidig vil tiltaket gi økt kapasitet og raskere reisetid med bil på mange reiser. Det vil gjøre det mer attraktivt å bruke bil sammenlignet med kollektivtrafikk, gåing og sykling, om ikke andre virkemidler tas i bruk. Aktuelle virkemidler kan være innføring av bynære bomsnitt og økt prioritering av buss i Rosenkrantzgata.

Kostnadsoverslaget basert på planen fra 2001 er oppdatert i henhold til nye krav til utforming av veger og tunneler.

Planstatus: Under regulering, forventet vedtak 2018.

Kostnadsanslag: 1440 mill. kr med usikkerhet +/- 40 %. Dersom tiltaket skal bygges før tilfart Konnerud, vil kostnader for ramper på om lag 200 mill. kr komme i tillegg.

Endret rekkefølge med Tilfart Konnerud kan vurderes.

Fv. 36 Tilfart Konnerud

Tiltaket innebærer ny tofelts veg fra Konnerudgata til kryss med E134 og forbindelse til planlagt Tilfartsveg vest del 2 som vist i Figur 2-6.

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

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

Kostnadsanslag basert på planen fra 2001 er oppdatert i tråd med nye krav til utforming av veger og tunneler. Kostnadene er beregnet til 380 mill. kr med usikkerhet på +/- 40 %. Dersom tiltaket skal bygges etter Tilfartsveg vest del 2, vil kostnader for ramper trekkes fra, dvs 200 mill. kr.

Endret rekkefølge med Tilfartsveg vest del 2 kan vurderes.

Fv. 319 Ny Svelvikvei Tørkop – Eik

Dagens veg fra Svelvik til Drammen er smal, svingete og lite trafikksikker. Den mangler delvis fortau og sykkelveg, og er også dårlig tilrettelagt for buss.

Mål for ny veg er blant å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten for alle trafikantgrupper og redusere støy- og miljøulempene langs eksisterende fv. 319. (Ombygging av dagens Svelvikvei for prioritering av kollektivtrafikk, gående og syklende inngår i tiltakspakke 4, se omtale under).

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

Kostnadsanslag: 560 mill. kr med usikkerhet på +/- 25 %.



Figur 3-11 Vedtatt trasé for ny fv. 319 mellom Tørkop og Eik. Illustrasjon: Statens vegvesen.

(Fv. 319) Solumstrand – Rundtom

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

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

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

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

Ny Landfalløybru

Det foreslås satt av 500 mill. kr til Ny Landfalløybru med prioritering av buss, sykkel og gange i tiltakspakke 1 og 4. Dagens Landfalløybru har ett bilfelt i hver retning. Når flytoget etter planen forlenges til Gulskogen stasjon, er det aktuelt å legge om flere bussruter til å betjene stasjonen. Det gir økt behov for å sikre bussen god framkommelighet for å gi god korrespondanse mot tog. Det er behov for å få fram bedre beslutningsgrunnlag ved å utrede mulige alternative løsninger med kostnader og effekter.

Ny Mjøndalsbru

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

Det er gjennomført en mulighetsstudie for tiltaket. En forenklet kostnadsvurdering er gjort som viser store kostnadsforskjeller avhengig av hvilken løsning for ny bru som velges. Prosjektet er prioritert med 500 mill. kr i tiltakspakke 1, 3 og 4, men det er behov for å få fram bedre beslutningsgrunnlag ved å utrede mulige alternative løsninger med kostnader og effekter. Det er behov for å se planen i sammenheng med andre planarbeider i området, bl.a. sentrumsplan for Mjøndalen.

3.6 Tiltak i porteføljen som foreløpig ikke er prioritert

Følgende tiltak er med i porteføljen, men foreløpig ikke prioritert i noen av tiltakspakkene:

Ny sykkelbru med bredt fortau mellom Holmen og Bybrua

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

Ny sykkelbru med bredt fortau Holmennokken - Strømsø

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

Ny sykkeleक्सpressveg Mjøndalen - Drammen

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

Bidrag til ny bybru i Drammen

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

4 Finansiering og bomkonsept

Bompenger bidrar både til finansiering og måloppnåelse

- Mange bidrar til finansiering
- Alle tiltakspakker kan finansieres med alle bomkonsept
- Takstene påvirkes av valg av bomkonsept og tiltakspakke
- Tidsdifferensierte takster, tovegsinnkreving og rabattordninger gir flere muligheter til å redusere prisen

4.1 Mange parter bidrar til finansiering

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

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

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

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

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

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

4.2 Føringer

Forutsetninger for beregninger

Følgende finansieringskilder er lagt til grunn i beregningene av nødvendige bompenginntekter for de ulike tiltakspakkene:

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

Resterende finansieringsbehov for valgt tiltakspakke må dekkes av netto bompenginntekter (etter at midler til etablering og drift av bomstasjoner og finansieringskostnader for evt. lånefinansiering av tiltak er dekket)

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

Finansieringspotensialet som er vist i denne rapporten er foreløpige tall og vil bli beregnet på nytt og kvalitetssikret av Vegdirektoratet før lokalpolitisk sluttbehandling.

Nytteprinsippet

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

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

Investerings- og driftskostnader

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

4.3 Mange bomkonsepter analysert

Det er utredet mange ulike bomsystem som er dokumentert av Statens vegvesen i Vedleggsnotat: Alternative bomkonsept Buskerudbypakke 2 datert 6.12.2017.

Det er blant annet vurdert bomringer rundt hvert kommunesenter, bommer på nye kommunegrenser og en kombinasjon av bommer på dagens kommunegrenser, bruer i Drammen og bynært bomsnitt. På grunnlag av ulike utredninger og vurderinger, er det valgt ut tre bomkonsepter som er vurdert som mest relevante for Buskerudbypakke 2. Disse beskrives i de neste delkapitlene.

Nøyaktig bomplasseringer må vurderes i den videre prosessen.

Ved fylkesgrensen mot Vestfold kan det bli aktuelt å plassere bomstasjoner slik at husstander i Sande ikke må betale for å komme til sitt kommunesenter. Det er imidlertid vanskelig å unngå at enkelte boliger hjemmehørende i Drammen kommune må passere bomstasjoner for å komme til Drammen sentrum.

Det legges til grunn at berørte nabokommuner og Vestfold fylkeskommune blir høringspart ved lokalpolitiske behandlinger

4.4 Takster og rabattordninger

Det er lagt til grunn noen felles forutsetninger for alle tre alternative bomkonseptene.

15 års avtaleperiode

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

Tovegsinnskrevning

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

Alle bomstasjonene vil være automatiske og passeringer faktureres etterskuddsvis.

Tidsdifferensiering

I alle alternativene er det lagt inn lavere pris utenom rush enn i rush. Prisforskjellen er om lag 10 kr. Rushperiodene er satt til kl 0700–0900 og 1500–1700 på hverdager. Det kreves ikke inn rushtidstillegg på helgedager (lørdag og søndag), offisielle fridager og i juli. I tillegg er julaften, nyttårsaften og onsdag før påske fritatt for rushtidstillegg.

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

Brikkerabatt

Takstgruppe 1 (lette kjøretøy under 3500 kg og bobiler) med gyldig Autopassavtale vil få 20 % rabatt på takstene. Det er obligatorisk for takstgruppe 2 (tunge kjøretøy over 3500 kg) å bruke Autopassbrikke, slik at begrunnelsen for brikkerabatt ikke lenger er til stede for denne kjøretøygruppen.

Timesregel og månedstak

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

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

Fritak for HC og andre grupper

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

Takster

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

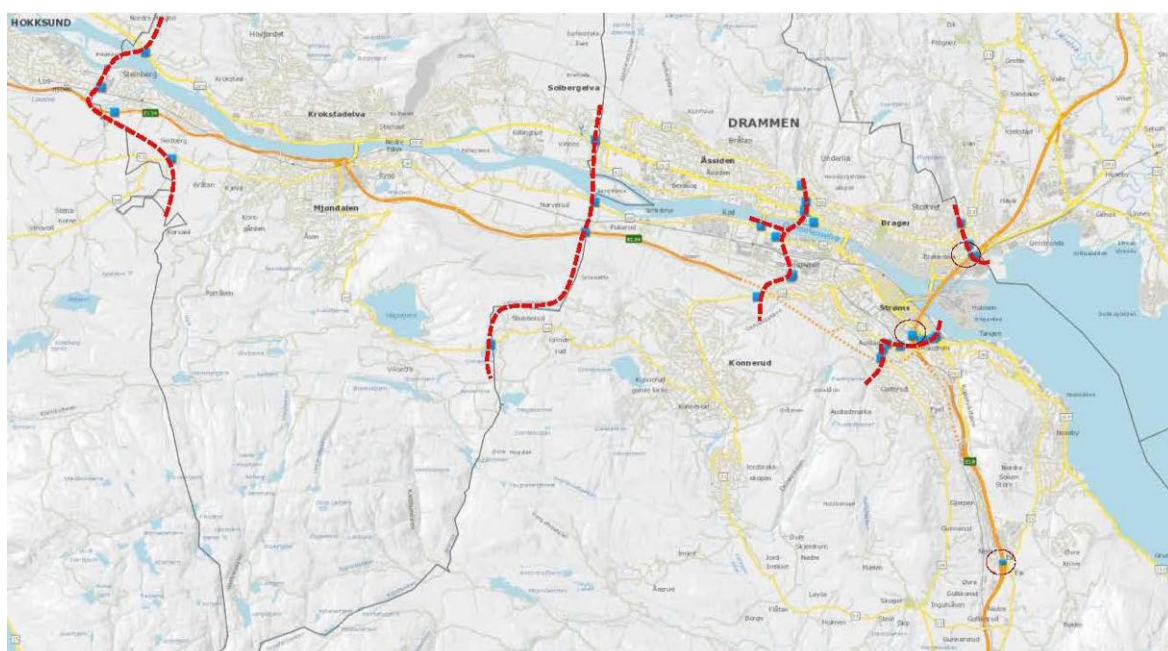
Det er lagt til grunn at nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler) har halv takst av takstgruppe i tråd med Stortingets vedtak. «Det etableres en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy når det gjelder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

Det er i disse analysene ikke lagt til grunn ytterligere miljødifferensiering. Stortinget har imidlertid åpnet for at det kan søkes om miljødifferensierte takster som er beskrevet i eget notat.

4.5 Bomkonsept dagens kommunegrenser og bynære snitt i Drammen

Dette alternativet har bomstasjoner på dagens kommunegrenser og langs et byinternt snitt Konnerud – Gulsbogen – Åssiden og området Austad – Fjell i Drammen som illustrert på kartet under. Det kreves ikke inn bompenger for gjennomgående trafikk på E18, men på av- og påramper. Nøyaktig plassering av bomstasjoner kan bli endret noe i videre planlegging.

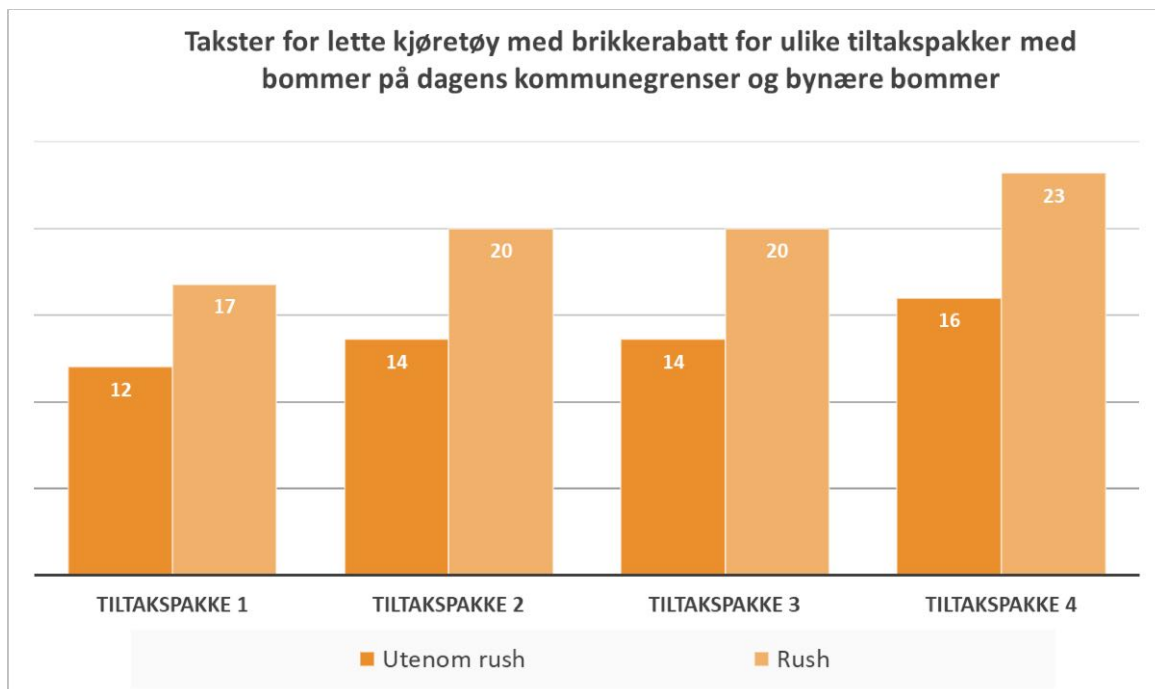
Dette alternativet vil innebære om lag 45 bomstasjoner med samlet trafikk på om lag 210.000 passeringer pr dag. Estimert andel av passeringene som omfattes av timesregel (og dermed er gratis) er 42 %.



Figur 4-1 Bomkonsept dagens kommunegrenser og bynære snitt i Drammen. Illustrasjon Statens vegvesen.

Tabell 4-1 Takster (med brikkerabatt for lette kjøretøy) for ulike takstgrupper som kan finansiere de ulike tiltakspakkene (foreløpige estimat, 2018-kr)

	Lette kjøretøy		Lette nullutslipps-kjøretøy		Tunge kjøretøy	
Tiltakspakke	Ikke-rush	Rush	Ikke-rush	Rush	Ikke-rush	Rush
Tiltakspakke 1	12	17	6	8	30	42
Tiltakspakke 2	14	20	7	10	34	50
Tiltakspakke 3	14	20	7	10	34	50
Tiltakspakke 4	16	23	8	12	40	58

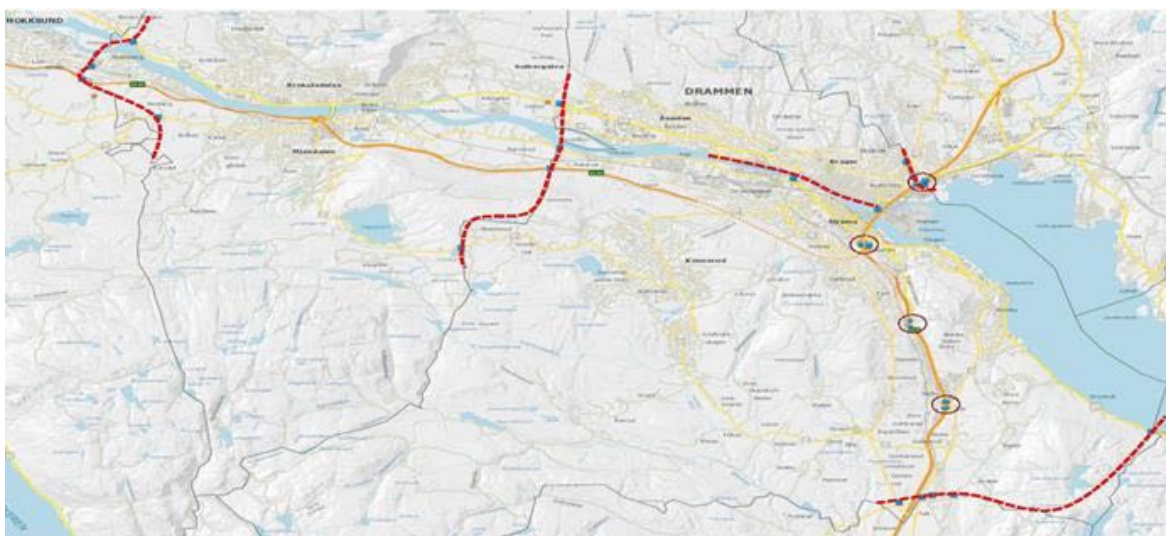


Figur 4-2 Takster for Takstgruppe 1 (lette kjøretøy og bobiler) med brikkerabatt (20%) i og utenom rush for de fire tiltakspakkene.

4.6 Bomkonsept dagens kommunegrenser og bruer i Drammen

Dette alternativet har bomstasjoner på dagens kommunegrenser og på bruene i Drammen som illustrert på kartet under.

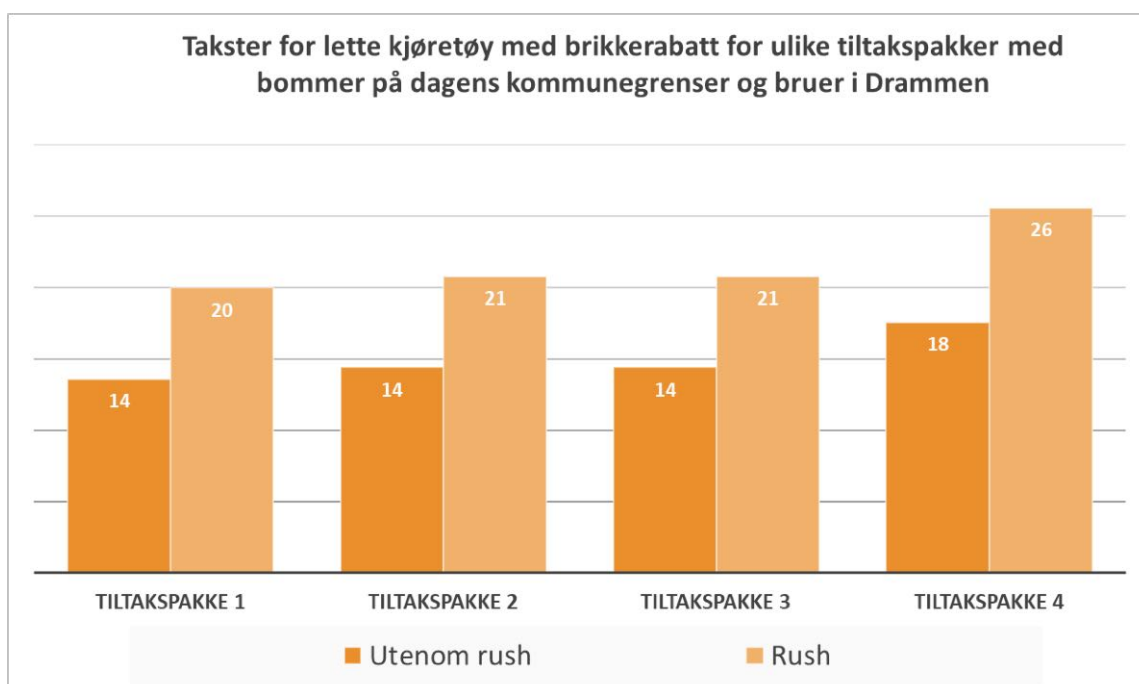
Dette alternativet vil innebære om lag 31 bomstasjoner med samlet trafikk på rundt 170.000 passeringer pr dag. Estimert andel av passeringene som omfattes av timesregel er 36 %.



Figur 4-3 Bomkonsept dagens kommunegrenser og bruer i Drammen. Illustrasjon Statens vegvesen.

Tabell 4-2 Takster (med brikkerabatt for lette kjøretøy) for ulike takstgrupper som kan finansiere de ulike tiltakspakkene (foreløpige estimat, 2018-kr)

Tiltakspakke	Lette kjøretøy		Lette nullutslipps-kjøretøy		Tunge kjøretøy	
	Ikke-rush	Rush	Ikke-rush	Rush	Ikke-rush	Rush
Tiltakspakke 1	14	20	7	10	34	50
Tiltakspakke 2	14	21	7	10	36	52
Tiltakspakke 3	14	21	7	10	36	52
Tiltakspakke 4	18	26	9	13	44	64

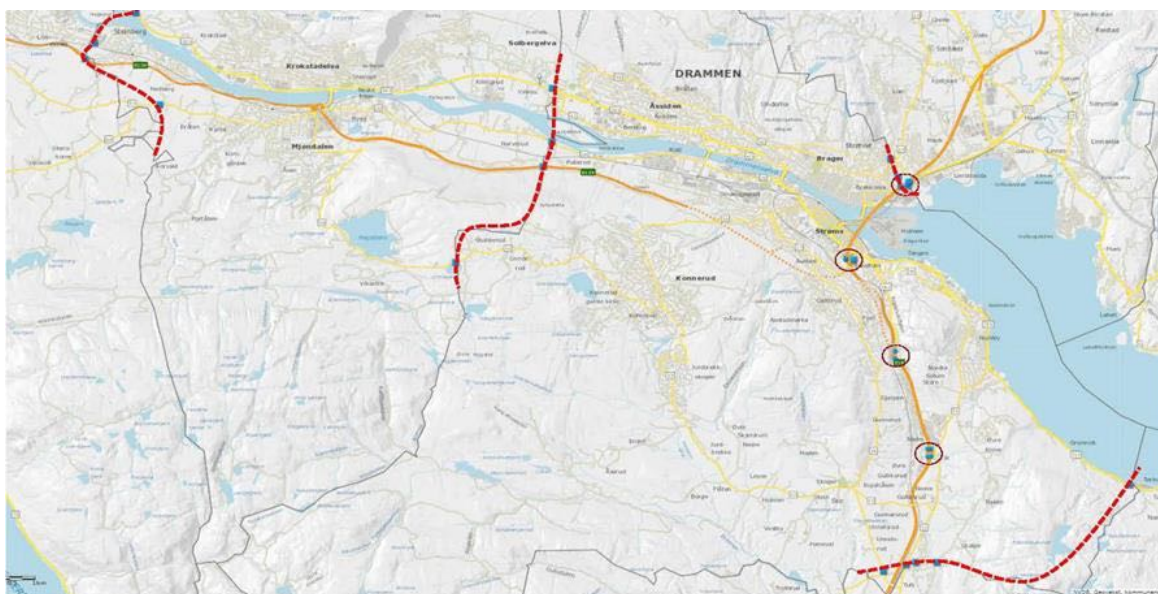


Figur 4-4 Takster for Takstgruppe 1 (lette kjøretøy og bobil) med brikkerabatt (20%) i og utenom rush for de fire tiltakspakkene.

4.7 Bomkonsept dagens kommunegrenser

Dette alternativet har kun bomstasjoner på dagens kommunegrenser som illustrert på kartet under.

Dette alternativet vil innebære om lag 29 bomstasjoner med samlet trafikk på rundt 130.000 passeringer pr dag. Estimert andel av passeringene som omfattes av timesregel er 31 %.

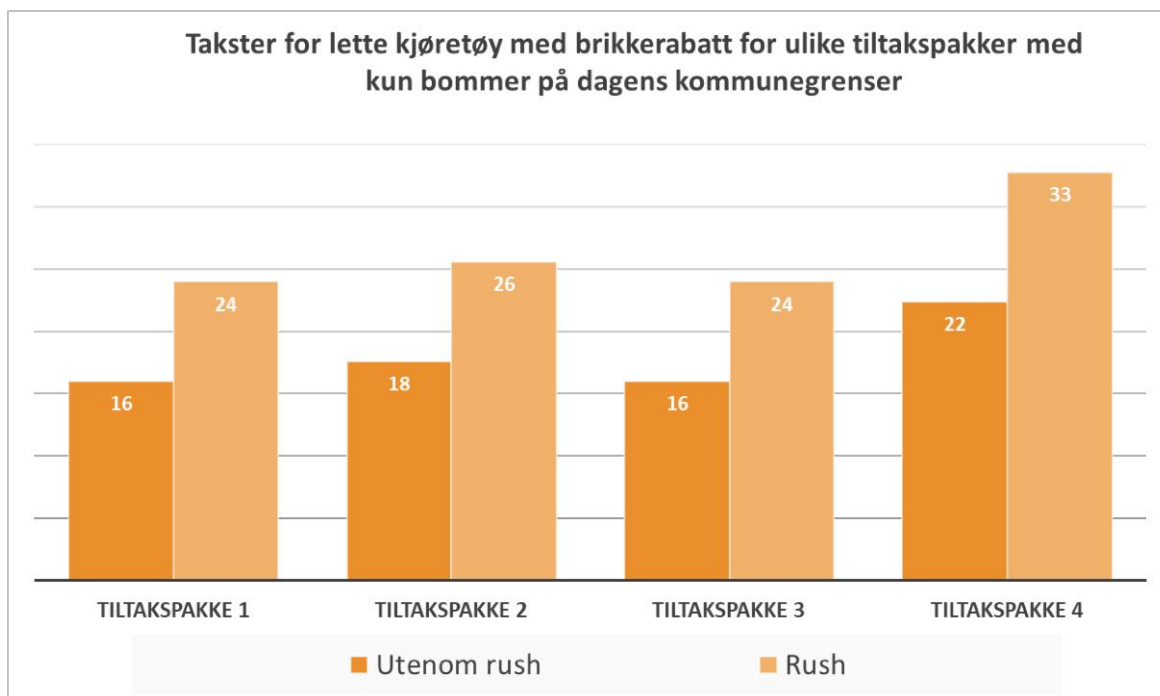


Figur 4-5 Bomkonsept dagens kommunegrenser. Illustrasjon Statens vegvesen.

Tabell 4-3 Takster (med brikkerabatt for lette kjøretøy) for ulike takstgrupper som kan finansiere de ulike tiltakspakkene (foreløpige estimat, 2018-kr)

Tiltakspakke	Lette kjøretøy		Lette nullutslipps-kjøretøy		Tunge kjøretøy	
	Ikke-rush	Rush	Ikke-rush	Rush	Ikke-rush	Rush
Tiltakspakke 1	16	24	8	12	40	60
Tiltakspakke 2	18	26	9	13	44	64
Tiltakspakke 3	16	24	8	12	40	60
Tiltakspakke 4	22	33	11	16	56	82

Figur 4-6 Takster for Takstgruppe 1 (lette kjøretøy og bobiler) med brikkerabatt (20%) i og utenom rush for de fire tiltakspakkene.



4.8 Økonomiske konsekvenser for innbyggere og næringsliv

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

Månedstak betyr at det settes en maksimalgrense for hvor mange bompasseringer det skal betales for pr. måned. Med tidsdifferensiert takst vil månedstaket på 70 passeringer gi ulik maksimal månedlig utgift avhengig av hvor mange av reisene som foretas i eller utenfor rushtidene kl 07-09 og kl 15-17. Hvorvidt man kjører lett eller tung bil påvirker også maksimalregningen (takst for lette kjøretøy gjelder biler under 3500 kg og bobiler). Etter at månedstaket er nådd, passerer man gratis ved samtlige bompunkter resten av kalendermåneden. Erfaringen fra Kristiansand er at om lag 5 % når månedstaket der.

Dersom det legges til grunn et reisemønster med daglige jobbreiser i rush og øvrige passeringer utenfor rush, vil månedstaket for lettbil gi en maksimal utgift på mellom 1000 og 2000 kr avhengig av hvilken tiltakspakke og bomsystem som velges.

Et eksempel på beregning for Tiltakspakke 1 med bynært bomsnitt:

40 bompasseringer i rush a ca. kr 17 (inkl. 20 % rabatt)	672 kr
30 bompasseringer utenom rush á ca. 12 kr (inkl. 20 % rabatt)	360 kr
Sum:	1032 kr

Den eksakte månedlige maksimale utgiften vil variere med andelen bompasseringer som skjer innenfor rushtiden med høyere takster.

Tabell 4-4 Regneeksempler på maksimal kostnad pr måned med vanlig kjøremønster med ulike bomkonsept og takster.

Bomkonsept	Tiltakspakke 1		Tiltakspakke 2		Tiltakspakke 3		Tiltakspakke 4	
	i/uten rush	Maks pr mnd*	i/uten rush	Maks pr mnd*	i/uten rush	Maks pr mnd*	i/uten rush	Maks pr mnd*
Bynært bomsnitt uten bruer	12/17	1 032	17/25	1 208	17/25	1 208	20/29	1 408
Bynært på bruer	14/20	1 208	18/26	1 264	18/26	1 264	22/32	1 552
Dagens kommunegrenser	16/24	1 440	22/32	1 552	20/30	1 440	28/41	1 984

*Forutsetninger: Månedstak 70 passeringer fordelt på 40 reiser i rush (20 dager med t/r arbeidsreise) og 30 passeringer utenom rush og brikkeraba

5 Virkninger og måloppnåelse

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

- Ulike kombinasjoner av tiltakspakker og bomkonsept gir ulik måloppnåelse.
- Valg av bomkonsept er det enkelttiltak som har sterkest effekt på veksten i personbiltrafikken.
- Tiltakspakke 1 i kombinasjon med bynære bomsnitt i Drammen gir best måloppnåelse

5.1 Bærekraft og konkurransekraft – behov for Buskerudbypakke 2

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

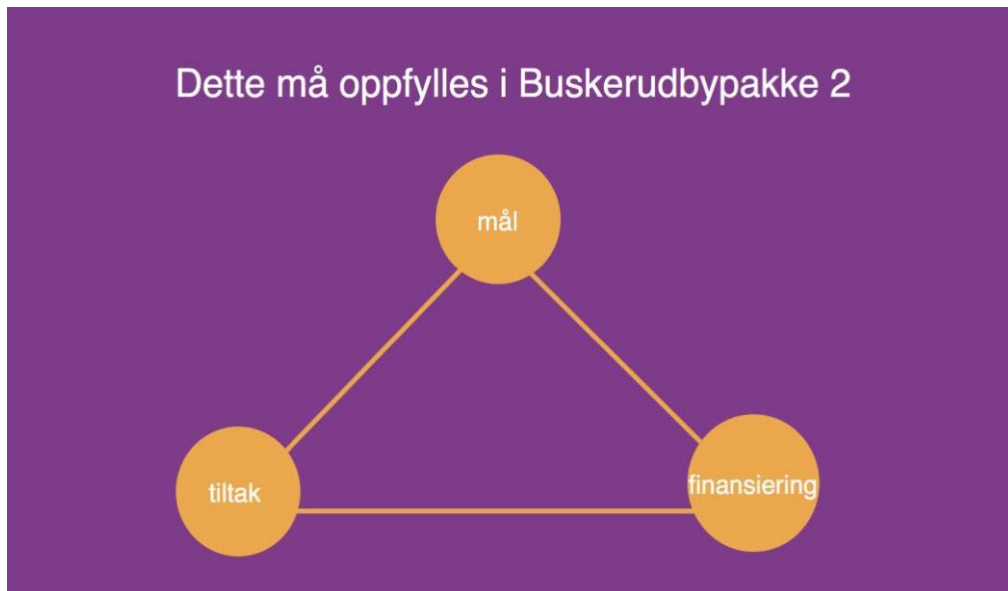
Kunnskapsgrunnlaget viser at det er behov for kraftige grep i Buskerudbypakke 2 både for å begrense bilbruk og klimagassutslipp og for å sikre god mobilitet i framtiden – enten man ønsker å reise med bil, kollektivtransport, sykkel eller til fots.

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

Med en bypakke kan Buskerudbyen motvirke en slik trendutvikling og i stedet både få finansieringskraft til å gjennomføre effektive tiltak, tilrettelegge for ønsket byutvikling og i tillegg bli kvalifisert for ytterligere statlig finansiering av tiltak i form av en byvekstavtale. Spørsmålet er derfor ikke hvorvidt det er behov for en bypakke eller ei, men hvordan tiltak og bomsystem best kan utformes for å nå målsettingene for Buskerudbyen.

Effektene av tiltakspakkene vil være påvirket av både hvilket bomsystem som velges og hvilke tiltak som inngår. De alternative forslagene til innretning av bypakke bør alle

oppfylle målsettingene for bypakkearbeidet, men dette kan skje på ulikt vis avhengig av innretning av tiltak og valg av bomsystem. Figuren under viser sammenhengen mellom mål, tiltak (inkludert bomsystem) og finansiering (inkludert alle finansieringskilder, også bominntekter). Det må være balanse mellom tiltak og finansiering, og tiltakene må bidra til best mulig samlet måloppnåelse.

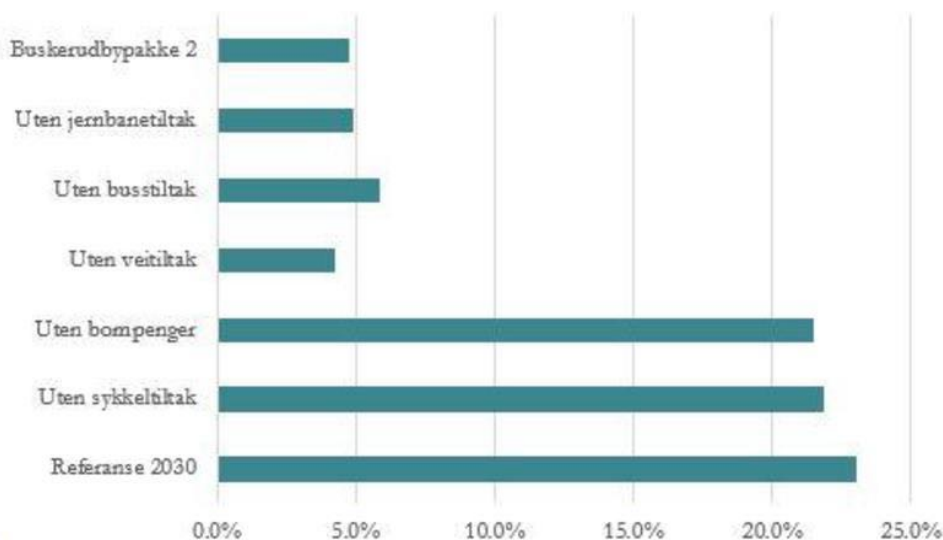


Figur 5-1 Mål, tiltak og finansiering må henge sammen

Det er i det etterfølgende gjort en overordnet vurdering og sammenstilling av hvordan de ulike tiltakspakkene med bomsystem bidrar til å oppfylle målsettingene for Buskerudbypakke 2.

5.2 Ulike tiltakstyper virker forskjellig

Figuren under viser hvordan ulike tiltakstyper virker inn på biltrafikkveksten i byområdet. Virkninger er her beregnet med en regional transportmodell. Figuren illustrerer først og fremst i hvilken retning ulike typer tiltak virker, mer enn nøyaktig hvor sterkt de ulike tiltakene virker. Transportmodellen er best egnet til å beregne biltrafikkvekst i en trendsituasjon; altså om man ikke iverksetter vesentlige tiltak. Transportmodellen har utfordringer med å synliggjøre full effekt av kollektivtiltak og tiltak for gående og syklende.



Figur 5-2 Beregnet effekt i 2030 av ulike virkemidler. Figuren viser at bompenger er det sterkeste virkemidlet for redusert vegtrafikkvekst.

Den nederste søylen viser hvordan biltrafikkveksten forventes å bli i byområdet (Lier til Hokksund) i 2030 dersom Buskerudbypakke 2 ikke iverksettes. Som det fremgår av figuren forventes da en trafikkvekst på over 20 %. Denne veksten skyldes i hovedsak forventninger om sterk vekst i antall innbyggere og økt aktivitet i næringslivet (jfr. SSB-prognose).

Den øverste søylen viser trafikkvekst i 2030 i byområdet (Lier til Hokksund) med de tiltak og det bomsystem som lå inne i den lokalpolitisk vedtatte Buskerudbypakke 2 fra 2016. Som det fremgår ville Buskerudbypakke 2 fra 2016 bidratt til en sterkt begrenset trafikkvekst i 2030, anslagsvis i underkant av 5 %.

De to nest øverste søylene viser at dersom man tar bort kollektivsatsingen i Buskerudbypakke 2, så vil trafikkveksten bli sterkere enn om man ikke har kollektivsatsing. Særlig vil satsingen i Buskerudbypakke 2 på et bedre busstilbud virke positivt.

Den fjerde søylen viser at dersom man tar bort vegtiltak i Buskerudbypakke 2, så vil man få mindre vekst i biltrafikken enn om vegtiltakene er med. Dette er den eneste tiltakstypen som gir mer vekst i biltrafikken. De ulike vegtiltakene vil kunne ha ulike virkninger.

Den femte søylen ovenfra viser at det er innføring av bompenger som isolert sett har størst effekt på biltrafikken. Dersom man fjerner bompengene vil trafikkveksten bli langt sterkere. Trafikantbetaling vil altså i stor grad kunne bidra til å begrense veksten i biltrafikken.

Den nest nederste søylen viser at også sykkeltiltak virker begrensende på biltrafikken. Dersom sykkeltiltak fjernes vil veksten i biltrafikken bli sterkere. Som nevnt over har transportmodellen utfordringer med å synliggjøre full effekt av kollektivtiltak og tiltak for gående og syklende.

5.3 Trafikale virkninger av tiltakspakker

I dette kapittelet vurderes trafikale virkninger på bakgrunn av sammensetningen av de fire foreslåtte tiltakspakkene. Det betyr at tiltakspakkene vurderes opp mot hverandre i forhold til hvordan de påvirker trafikkstrømmene uavhengig av hva slags bomsystem som legges til grunn.

De fire alternative tiltakspakkene har ulike trafikale virkninger hovedsakelig som følge av ulik satsing på større vegtiltak. Satsing på gange, sykkel og kollektivtransport er omtrent på samme nivå i alle tiltakspakker og gir derfor mindre utslag. Disse tiltakstypene vil imidlertid gi et alternativ til bilbruk når bompenger innføres.

Trafikale virkninger av tiltakspakke 1

Tiltakspakke 1 innebærer ekstra satsing på kollektivtrafikk og sykling og det er færre vegprosjekt enn i de andre tiltakspakkene. Det betyr blant annet at det legges opp til kollektivprioritering i Rosenkrantzgata uten at Tilfartsveg vest del 2 er utbygd. Dette vil medføre at færre velger å kjøre fv. 283 Rosenkrantzgata. Bragernestunnelen får dermed mindre trafikk, mens trafikken på fv. 28 og E134 øker noe. Hvor mye trafikk som overføres avhenger av bomsystem og taksnivå og type kollektivprioriteringstiltak i Rosenkrantzgata.

Kollektivprioritering i Rosenkrantzgata uten Tilfartsveg vest del 2 også føre til endrede reisevaner. Siden busstilbudet blir forsterket med økt bussfrekvens og fremkommelighetstiltak for buss, vil kollektivtilbudet bli et mer attraktivt alternativ enn i dag. Med vesentlig bedret busstilbud og kollektivprioritering i Rosenkrantzgata, vil trafikanter tilpasse sin reisevirksomhet og kjøre buss, sykle, gå samt samkjøre.

Trafikale virkninger av tiltakspakke 2

Tiltakspakke 2 innebærer bygging av Tilfartsveg vest del 2 og ny Svelvikveg. Med kombinasjonen av Tilfartsveg vest del 2 og kollektivprioritering i Rosenkrantzgata, overføres ytterligere trafikk fra fv. 283 til E134 i forhold til med tiltakspakke 1. Økningen på E134 er knyttet til strekningen fra Mjøndalen til kryss med Tilfartsveg vest del 2. E134 Strømsåstunnelen får noe mindre trafikk enn med Tiltakspakke 1 som følge av at flere benytter Tilfartsveg vest del 2 mot sentrum. Fv. 28 Øvre Eiker vei får vesentlig mindre trafikk enn i tiltakspakke 1. Bragernestunnelen får derimot økt trafikk.

Utbygging av tilfartsveg vest del 2 vil gjøre det raskere enn i dag å reise med bil mellom Eiker og Drammen, dette vil kunne svekke kollektivtransportens konkurransekraft overfor bil på denne reiserelasjonen.

Ny Svelvikveg vil avlaste dagens Svelvikveg. Samtidig vil ny Svelvikveg kunne realisere utbygging av boligområder på Knive/Lolland i Drammen. Utbygging i disse områdene vil kunne medføre høyere andel bilbruk og mindre andel gåing og sykling enn om veksten i stedet kommer innenfor de prioriterte utviklingsområdene i Drammen jfr. Areal- og transportplan Buskerudbyen.

Trafikale virkninger av tiltakspakke 3

Tiltakspakke 3 innebærer bygging av Tilfartsveg Konnerud og ny Svelvikveg, og vil gi noe økt trafikk på E134 i Strømsåstunnelen sammenliknet med tiltakspakke 1 og 2. Dette skyldes at trafikk fra Konnerud mot E18 ikke ledes gjennom sentrum. Denne avlastningen av sentrum medfører mindre trafikk fra Bjørnstjerne Bjørnsons gate inn mot Bangeløkka. På E134 i retning Mjøndalen vil trafikken øke noe i forhold til tiltakspakke 1, men ikke like mye som med tiltakspakke 2. Fv. 283 Rosenkrantzgata, fv. 28 Øvre Eiker vei og Bragernestunnelen vil få trafikkmengde på om lag samme nivå som med tiltakspakke 1.

I likhet med tiltakspakke 2 vil ny Svelvikveg avlaste dagens Svelvikveg, og gi samme trafikale virkninger som beskrevet over.

Trafikale virkninger av tiltakspakke 4

Tiltakspakke 4 innebærer bygging av hele tilfartsvegssystemet. Kombinasjonen av Tilfartsveg vest del 2 og Tilfartsveg Konnerud samler sentrumsrettet trafikk fra Mjøndalen og Konnerud via Tilfartsveg vest del 2 mot sentrum. Dette muliggjør kollektivprioritering i dagens Konnerudgate. Trafikkmengden på E134 Strømsåstunnelen vil være marginalt lavere enn med tiltakspakke 1, og ligge på et nivå mellom tiltakspakke 2 og 3. Fv. 28 Øvre Eiker vei får vesentlig mindre trafikk enn i tiltakspakke 1.

Bragernestunnelen får mer trafikk enn i tiltakspakkene 1 og 3, men kun marginalt mer enn det tiltakspakke 2 gir.

Tiltakspakke 4 innebærer både ny Svelvikveg og hele tilfartsvegssystemet. Dette kan gi realisering av nye større boligfelt på Konnerud og dermed legge til rette for ytterligere utbygging utenfor prioriterte utviklingsområder i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23 med de potensielle virkningene omtalt over. I tillegg gjør opprusting av strekningen Solumstrand – Rundtom det mulig å realisere full utbygging på Nøsted/Glassverket i Drammen.

Nye vegtiltak, f.eks. hele tilfartsvegssystemet og Svelvikvei i ny trasé, kan bidra til å gi bedre framkommelighet for buss på andre deler av vegnettet, f.eks. i Konnerudgata, i Rosenkrantzgata og på eksisterende Svelvikvei. Med hensyn til å bedre konkurranseforholdet mellom bil og kollektivtransport, må disse vegprosjektene vurderes i lys av at de også gjør det raskere å reise med bil på strekninger der kollektivtransport og bil konkurrerer på reisetid

5.4 Virkninger av ulike bomsystemer

Trafikale virkninger av bomsystem påvirker måloppnåelsen på ulike måter og er et viktig aspekt for valg av bomsystem. Slike virkninger påvirkes både av utforming av bomsystemet, vegsystemet og hvor gode alternative reisemåter til bil er. Dermed kan også tiltaksporteføljen bety en del for hvilke trafikale virkninger et bomsystem vil ha.

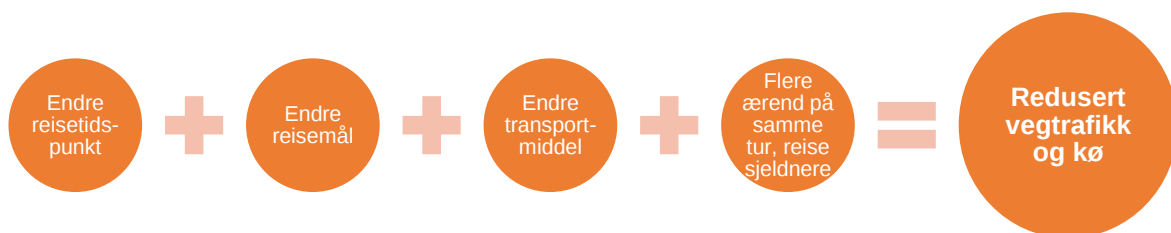
Valg av bomsystem og takster i et byområde vil påvirke konkurranseforholdet mellom bil og andre transportformer i ulik grad. Dette er en ønsket effekt for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken.

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

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

Typiske måter en kan gjøre tilpasninger, er:

- **Endre reisetidspunkt** (dersom tidsdifferensiering)
- **Endre reisemål.** Typisk lettere å endre reisemål for fritidsreise eller innkjøpsreise, enn arbeidsreiser. Men over tid vil noen ta hensyn til dette når de bytter bolig eller jobb.
- **Endre transportmiddel.** Kan reise kollektivt, gå eller sykle oftere. Dersom bare noen endrer reisemåte av og til, kan dette gi utslag i trafikkreduksjon. Dette handler ofte om at noen har mulighet til å endre reisevaner av og til, f.eks. en gang annenhver uke.
- **Økt samkjøring.** Dersom to eller flere som tidligere kjørte hver sin bil istedenfor kjører sammen, reduseres bomkostnader og andre kjørekostnader tilsvarende.
- **Bytte til elbil.** Det har etter hvert blitt et større utvalg nye og brukte elbiler slik at flere kan finne en elbil som passer til sitt bruksmønster.
- **Kombinere flere ærend** på samme tur, f.eks. handle på veg fra jobben, istedenfor å dra ut på egen handletur
- **La være å gjennomføre en reise.** Dette er turer som ikke oppfattes som viktig nok til at en føler de er verdt kostnaden.



Figur 5-3 Det er mange måter noen kan tilpasse seg nytt bomsystem. Når flere gjør mindre eller større tilpasninger, gir det en samlet effekt i form av redusert vegtrafikk og bedre framkommelighet.

Generelt vil det være større grad av tilpasninger dess høyere bomprisene er og dess bedre de alternative måtene å reise på er. En del av disse tilpasningene fanges godt opp i transportmodellberegningene basert på erfaringstall og studier, men ikke alle. Det er for

eksempel vanskeligere å regne på endret reisetidspunkt eller samkjøring enn på endret transportmiddel og la være å reise. Det gjør det vanskeligere å anslå forventet effekt.

Fordelingsvirkninger

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

Ved å forsøke å legge bomsnittene på kommunegrenser reduseres antall følge- og omsorgsreiser som må krysse bomsnitt. Dette kan for eksempel gjelde til barnehage og skole, samt mange fritidsaktiviteter og kommunale tjenester. Mange fritidsaktiviteter som korps og idrett er også knyttet til skolekretser. De fleste vil også ha enkel tilgang til vanlig innkjøp og service innad i egen kommune.

I bomkonsept med bynære bommer eller på bruer i Drammen, er det forsøkt å unngå å splitte bydeler og skolekretser. Dette er dessverre ikke alltid mulig å få til pga måten vegnettet og grensene er trukket opp på. Dette gjelder særlig for bynære bommer uten bruer i Drammen. På den andre siden vil ofte avstandene være kortere og alternativene til bruk av bil i bynære områder er bedre, slik at færre er avhengig av å bruke bil. Skolebarn og andre grupper som ferdes på vegnettet vil også ha nytte av at vegtrafikken reduseres som følge av nye bomstasjoner.

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

5.5 Trafikale virkninger av tre aktuelle bomsystem

Med innføring av bommer vil trafikkbelastningen i byområdet reduseres kraftig. Uten tiltakspakke og bomsystem vil man få en svært krevende framtidig trafikal situasjon med sterk trafikkvekst på om lag 22 % som følge av kraftig befolkningsvekst. Sammenliknet med denne situasjonen vil virkningen av alle tiltakspakkene med aktuelle bomsystemer være svært positiv for byregionen.

Kommunegrensebommer

Bomsystem med bommer på dagens kommunegrenser reduserer trafikkvolumet (ÅDT) i bompunktene med ca. 20-25 % og det totale transportarbeidet (kjøretøykm) i avtaleområdet reduseres med 15-20 %.

Kommunegrensebommer gir generelt høyere trafikkvekst både i avtaleområdet og i Drammen sentrumsområde enn bomsystemer med bynære bommer. Dette henger sammen med at dette bomsystemet ikke fanger opp Drammensinterne reiser, og dermed får begrenset trafikkregulerende effekt. Disse reisene utgjør en vesentlig andel av alle reiser i Buskerudbyen, og halvparten av disse byinterne reisene er under 4 km. De mange korte

byinterne bilreisene i Drammen som potensielt kunne vært overført til andre transportformer blir altså ikke berørt av bommer på kommunegrensene.

Dette bomkonseptet bidrar også i mindre grad til økt passasjergrunnlag på flere av de viktigste bussrutene i Drammen. I tillegg blir trafikknivået på kritiske belastede punkter i Rosenkrantzgata høyere enn for bomsystemer med tettere bomsnitt i Drammen.

Generelt vil trafikknivået i de mest trafikkbelastede områdene i Buskerudbyen vil være høyere med kommunegrensebommer. Det vil ha betydning for fremføringshastighet (reisetid), kødannelse og parkeringstilgjengelighet. Økt trafikk vil også påvirke trafikksikkerheten og luftkvaliteten negativt.

Bynære bommer med bom på bruer i Drammen

Med bomsystem med bommer også på bruer i Drammen får man en ytterligere trafikkreduksjon sammenliknet med kommunegrensebommer. Størst endring får man i Drammen med en reduksjon i trafikkarbeidet (kjtkm) på ca. 5 %. Dette gir trafikale virkninger som beskrevet over.

Bomkonseptet bidrar til økt passasjergrunnlag på flere av de viktigste bussrutene i Drammen.

Mange bommer og høye takster vil ha en sterkt biltrafikkreduserende effekt og øker framkommeligheten for alle trafikantgrupper inkludert dem som må reise med bil.

Bynære bommer med tett snitt i Drammen

Bomsystem med tett snitt i Drammen som beskrevet i kapittel 4.5, gir større trafikkreduksjon enn de to andre aktuelle bomsystemene. Det innebærer en reduksjon i trafikkarbeidet i Drammen på ca. 10 % i forhold til kommunegrensebommer.

Bomkonseptet bidrar til økt passasjergrunnlag på flere av de viktigste bussrutene i Drammen.

Mange bommer og høye takster vil ha en sterkt biltrafikkreduserende effekt og øker framkommeligheten for alle trafikantgrupper inkludert dem som må reise med bil.

Bomtakster

Gjennomgangen av trafikale virkninger av vegtiltakene i tiltakspakkene og de aktuelle bomsystemene viser relative forskjeller mellom alternativene. Resultatene blir imidlertid påvirket av takstnivået som legges til grunn for å kunne finansiere de ulike tiltakspakkene med alternative bomsystem.

I innledende studier av ulike bomsystemer ble det sett på hvordan ulike bomtakster gir ulik trafikale virkninger. Disse beregningene viste at en takstøkning på 50 % gir om lag 6 % redusert trafikkvekst. Bomtakster er et sterkt trafikkregulerende virkemiddel som kan påvirke de ulike tiltakspakkenes trafikale virkninger vesentlig. Dette betyr at endrede takster kan utjevne relative forskjeller mellom tiltakspakkenes og bomsystemenes virkninger.

Dersom takster økes i et bomssystem med bommer kun på kommunegrensene, vil kun trafikken til/fra Drammen reduseres og dermed påvirkes trafikknivået i sentrum mindre.

I et bomssystem med bommer på kommunegrensene og bynært snitt med lavere takster, vil til/fra trafikken over kommunegrensene påvirkes i noe mindre grad. Dette vil imidlertid bli mer enn oppveid av at bynære bommer påvirker byintern trafikk i Drammen. Effektene vil være avhengig av takstnivået.

Rushtidstakst

Rushtidstakst vil dempe trafikken når trengselen er størst på vegnettet. Dette gir positiv effekt på framkommelighet og kan utsette behov for når andre tiltak må gjennomføres.

Oppsummering

Alle tre bomkonseptene vil kunne gi tilstrekkelig finansiering for tiltakspakkene. Takstene må imidlertid være høyere ved kun bomsnitt på dagens kommunegrenser for å få samme inntekt som følge av at dette systemet vil ha færre passeringer.

Ved å legge bomsnitt på dagens kommunegrenser og forsøke å unngå at bomsnitt krysser skolekretser og bydelsgrenser i Drammen, vil en unngå at mange må krysse et bomsnitt for å hente barn i barnehage, skole eller fritidsaktiviteter. De fleste vil også kunne gjøre vanlige innkjøp uten å måtte krysse et bomsnitt. Dette reduserer uønskede fordelingsvirkninger.

De aller fleste innbyggerne og i næringslivet i Buskerudbyen vil på ulike måter, enten direkte eller indirekte, ha nytte av tiltakene i Buskerudbypakke 2. Samtidig er det et mål i nytteprinsippet at flest av dem som har nytte av tiltakene også er med og finansierer tiltakene. Dette taler for at bomkonseptet med bynære bomsnitt i Drammen er å foretrekke.

Alternativet med bynært snitt uten bruer fanger opp noe større andel av trafikken enn alternativet med bruer. Dette gir dermed også lavest pris pr passering som er gunstig sett ut fra fordelingsmessige virkninger.

Dess større andel av biltrafikken i området som blir omfattet av nytt bomssystem, dess flere får insentiver til å endre reisevaner eller bytte til elbil som er fordel for lokal luftkvalitet og klima. I tillegg er andelen korte bilreiser høyere over bynære snitt, og flere av disse kan enklere erstattes med sykling og gange. Som analysene i rapporten viser gir dermed bomkonsept med bynære snitt gjennomgående høyere måloppnåelse enn bomkonsept med kun bommer på dagens kommunegrenser.

5.6 Trafikale virkninger av kombinasjoner av tiltakspakker, bomsystem og takstnivå

I mai 2017 Stortinget vedtok endringer i paragraf 27 i Vegloven for bompenger i byområder. Finansiering av infrastrukturtiltak er fortsatt viktig i byområdene, men regulering av trafikk på veginfrastrukturen kan nå komme som en mulighet i tillegg der det foreligger sammensatte behov, særlig i de større byene.

Bomtakster er et sterkt trafikkregulerende virkemiddel som gjør det mulig med bynære bommer å ha lavere takster og samtidig oppnå samme trafikale effekt i avtaleområdet. De ulike takstnivåene som er vist i tabellen under ivaretar hensynet til nullvekstmålet i avtaleområdet og gir samtidig grunnlag for å finansiere tiltakspakkene.

Tabell 5-1 Tiltakspakker med nødvendige takster med ulike bomsystem for å finansiere prioriterte tiltak i tiltakspakkene. Takster er oppgitt med rabatt for gyldig brikke med Autopassavtale (20%) utenom rush/i rush

Tiltakspakke 1 <i>Ekstra satsing på sykkel- og kollektivtransport</i>	Tiltakspakke 2 <i>Mer vegtiltak inkl. Tilfartsveg vest del 2</i>	Tiltakspakke 3 <i>Mer vegtiltak inkl. Tilfart Konnerud</i>	Tiltakspakke 4 <i>Større pakke inkl. hele tilfartsvegssystemet</i>
Grunnpakke	Grunnpakke	Grunnpakke	Grunnpakke
Sum prioriterte tiltak 11,8 mrd	Sum prioriterte tiltak 12,3 mrd	Sum prioriterte tiltak 11,8 mrd	
Sum ikke-prioriterte tiltak 5,4 mrd	Sum ikke-prioriterte tiltak 4,9 mrd	Sum ikke-prioriterte tiltak 5,4 mrd	Sum prioriterte tiltak 14,3 mrd
			Sum ikke-prioriterte tiltak 2,9 mrd
Bynære bommer i Drammen u/bruer. Takst: 12/17	Bynære bommer i Drammen u/bruer. Takst: 14/20	Bynære bommer i Drammen u/bruer. Takst: 14/20	Bynære bommer i Drammen u/bruer. Takst: 16/23
Bynære bommer i Drammen på bruer. Takst: 14/20	Bynære bommer i Drammen på bruer. Takst: 14/21	Bynære bommer i Drammen på bruer. Takst: 14/21	Bynære bommer i Drammen på bruer. Takst: 18/26
Dagens kommunegrenser. Takst: 16/24	Dagens kommunegrenser. Takst: 18/26	Dagens kommunegrenser. Takst: 16/24	Dagens kommunegrenser. Takst: 22/33

I det videre er det gitt en omtale av forslag til tiltakspakker med aktuelle bomsystemer og takster som både oppfyller krav til finansiering og nullvekstmål.

Resultatene under viser størst nedgang i beregnet trafikk for kommunegrensebommer for alle tiltakspakker. Dette skyldes at takstnivået som kreves for å finansiere tiltakspakkene med kun bommer på kommunegrenser er høyere og dermed avvises mer trafikk samlet for bypakkeområdet, selv om trafikkreduksjonen er mindre i sentrale deler av Drammen. Dersom takstnivået også hadde vært hevet for de andre bomsystemene ville nedgangen i beregnet trafikk økt tilsvarende.

Alle takstene er inkludert rabatt på 20 % knyttet til bruk av Autopassbrikke med gyldig avtale som de fleste bilene er utstyrt med. Autopassavtale er også en forutsetning for å få timesregel og månedstak.

Tiltakspakke 1

Med kommunegrensebommer og takst med brikkerabatt på kr 16/24 (hhv utenom rush/i rush) vil beregnet trafikkvekst bli ca. -1 % i 2030. Dette viser at takst påvirker trafikkveksten.

For tiltakspakke 1 med bynære bommer på bruene i Drammen med takst 14/20 gir en trafikkvekst i 2030 på i underkant av 1 %.

Tiltakspakke 1 med bynært bomsnitt (uten bruer) med takst 12/17 gir en beregnet trafikkvekst i 2030 på om lag 1 %.

Tiltakspakke 2

Med kommunegrensebommer og takst på 18/26 vil trafikkveksten ligge mellom -1 og -2 % i 2030. Takstnivået er nødvendig for å finansiere tiltakspakke 2.

For tiltakspakke 2 med bynære bommer på bruene i Drammen med takst 14/21 gir en trafikkvekst i 2030 på om lag 1 %.

Tiltakspakke 2 med bynært bomsnitt (uten bruer) med takst 14/20 gir en beregnet trafikkvekst i 2030 på om lag 1 %.

Tiltakspakke 3

Med kommunegrensebommer og takst på 16/24 vil beregnet trafikkvekst bli 0 % i 2030.

For tiltakspakke 3 med bynære bommer på bruene i Drammen med takst 14/21 gir en trafikkvekst i 2030 på om lag 1 %.

Tiltakspakke 3 med bynært bomsnitt (uten bruer) med takst 14/20 gir en beregnet trafikkvekst i 2030 på om lag 1 %.

Tiltakspakke 4

Med kommunegrensebommer og takst på 22/33 vil beregnet trafikkvekst bli rundt -4 % i 2030. Den store nedgangen i beregnet trafikk skyldes det spesielt høye takstnivået sammenliknet med de andre tiltakspakkene som er nødvendig for å finansiere denne tiltakspakken med bommer kun på kommunegrenser.

For tiltakspakke 4 med bynære bommer på bruene i Drammen med takst 22/32 gir en trafikkvekst i 2030 på om lag -2 %.

Tiltakspakke 4 med bynært bomsnitt (uten bruer) med takst 16/23 gir en beregnet trafikkvekst i 2030 på om lag -2 %.

5.7 Vurdering av samlet måloppnåelse for tiltakspakker og bomssystem

Det overordnede målet er å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion. Det er formulert tre hovedmål som bygger opp under det overordnede målet. De to første handler om å utvikle et raskere, enklere, mer miljøvennlig og trafikksikkert

transportsystem som tilrettelegger for ønsket byutvikling. Det siste er et mål om at framtidig vekst i persontransport skal dekkes av kollektivtrafikk, sykling og gåing (nullvekstmålet for personbiltrafikk). Under følger en gjennomgang av hvordan måloppnåelser er vurdert for de ulike kombinasjonene av tiltakspakker og bomkonsept. Det vises til Byutredningen for Buskerudbyen for en mer detaljert gjennomgang av måloppnåelse (Statens vegvesen 2017).

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

Miljøvennlig

Dette knyttes til nasjonalt og lokalt vedtatte målsettinger om redusert klimagassutslipp og redusert utslipp av lokal helseskadelig luftforurensing av nitrogendioksider (NO_x) og svevestøv (PM₁₀) fra transport.

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

Analysene viser at innføring av bompenger gir en vesentlig reduksjon i trafikk i hele byområdet sammenlignet med en referansesituasjon uten bompenger. Trafikkreduksjonen i sentrale områder av Drammen med dårlig luftkvalitet er størst med bynære bomsnitt i Drammen, noe mindre med bomsnitt på bruene, og minst reduksjon med bommer kun på dagens kommunegrenser.

Trafikksikkerhet

Det er bred enighet om at trafikkmengde er en viktig faktor for trafikksikkerhet. Legger man dette kriteriet til grunn, kommer alle tiltakspakkene godt ut sammenlignet med Nullalternativet 2030. Det skyldes at de alle gir en kraftig reduksjon i trafikkveksten. Tiltakspakke 1 synes å komme noe bedre ut enn de andre pakkene, da denne gir lavest vekst i biltrafikken. I tillegg er det i denne pakken sterkere satsing på kollektivtiltak og sykkel. Generelt er ulykkesrisikoen lav for kollektivtrafikk, og tiltak som øker kollektivandelen vurderes som positiv også for trafikksikkerheten. Økt satsing på sammenhengende sykkelvegnett forventes også å bidra til økt trafikksikkerhet.

På den andre siden vil ny Svelvikveg, Tilfartsveg Konnerud og Tilfartsveg vest del 2 avlaste eksisterende veger med dårlig trafikksikkerhet i dag. Vi har foreløpig ikke grunnlag for å skille de ulike tiltaksalternativene når det gjelder netto virking på trafikksikkerhet, med unntak av at referansealternativet uten nye tiltak og med kraftig trafikkvekst framstår som det dårligste alternativet for dette temaet.

Attraktiv by- og tettstedsutvikling

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

Gjennomgangen av tiltakspakkenes trafikale virkninger viser at tiltakspakke 1 er den tiltakspakken som i størst grad legger opp til kompakt arealutvikling. Tiltakspakke 1 bygger opp under utviklingen av Sundland/Gulskogen området med ny Gulskogen stasjon. Samtidig har tiltakspakken ingen vegtiltak som legger til rette for utbygging av større boligområder utenfor prioriterte utviklingsområder. Tiltakspakke 4 skiller seg ut som dårligst fordi den i størst grad åpner opp for utbygging av større boligområder utenfor prioriterte utviklingsområder.

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

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

Det er i vurderingene her lagt vekt på om noen av vegprosjektene vil kunne oppheve rekkefølgebestemmelser i kommunenes arealplaner og dermed muliggjøre større boligutbygging utenfor de prioriterte utviklingsområdene. Dette vil kunne gi dårligere måloppnåelse enn om tilsvarende antall boliger bygges innenfor de prioriterte utviklingsområdene. Dette gjelder følgende vegprosjekter:

- Ny Svelvikvei: Nødvendig for å realisere utbygging av boligområder på Knive/Lolland i Drammen.
- Ny vegforbindelse til Konnerud: Nødvendig for kunne realisere nye større boligfelt på Konnerud.
- Ny Svelvikvei/Opprusting av strekningen Solumstrand-Rundtom: Nødvendig for å kunne realisere full utbygging på Nøsted/Glassverket i Drammen.
- Hagatjernveien: Nødvendig for å kunne realisere videre boligutbygging i Åsen, i Nedre Eiker kommune.

Reisevaneundersøkelsen 2013/14 for Buskerudbyen viser at bosatte i områder som Knive/Lolland, Nøstet/Glassverket, Konnerud og Åsen har høyere bilhold og bilbruk enn bosatte i mer sentrumsnære områder. Samtidig er disse områdene lengre unna viktige målpunkt i byområdet. Utbygging i disse områdene kan medføre mer bilbruk enn om veksten i stedet kommer innenfor de prioriterte utviklingsområdene.

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

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

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

Alle kombinasjoner av tiltakspakker og bompengekonsepter gir langt bedre måloppnåelse for framkommelighet for busser, næringstrafikk og øvrig vegtrafikk enn referansesituasjonen. Det har sammenheng med at alle tiltakspakker inneholder mange tiltak for å øke framkommeligheten for buss og sykkel, samtidig som bomsystemet med tidsdifferensiering vil bedre framkommeligheten for alle trafikanter, også for dem som kjører bil. Det vil gi både kortere reisetid og bedre punktlighet. Begge deler bidrar til enklere og raskere reiser i Buskerudbyen og til/fra Oslo.

Rosenkrantzgata fremstår som det viktigste enkelttiltaket for å bedre framkommeligheten for buss og ligger inne i alle tiltakspakker. Tiltakspakke 1 og 4 har i tillegg lagt til rette for bedre framkommeligheten for buss med betjening av Gulskogen stasjon med kollektivprioritering på ny Landfalløybru og videre gjennom Baker Thoens allé og Professor Smiths allé. Disse to tiltakspakkene er derfor vurdert å gi bedre måloppnåelse når det gjelder framkommelighet enn de andre tiltakspakkene.

Gjennomgangen over av de aktuelle bomsystemenes trafikale virkninger viser at bynære bomsnitt gir generelt bedre framkommelighet for bil og buss i sentrale deler av Drammen hvor utfordringene er størst i dag.

Redusert vekst i vegtrafikk gir også bedre framkommelighet for gående og syklende. Det blir lettere å gå og sykle og kortere tid å vente for å krysse gater og veger. Tiltakspakke 1 har større rom for investeringer i et sammenhengende sykkelvegnett og evt. i kombinasjon med nye gang- og sykkelbruer. Tiltakspakke 1 har derfor også best måloppnåelse når det gjelder tilrettelegging for syklende.

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

Flere pendlerparkeringsplasser for bil og sykkel gjør det både enklere og mer effektivt å kombinere bruken av ulike transportformer. For mange vil det kunne bety en enklere hverdag og en mindre tidkrevende reise til og fra jobb. I alle fire tiltakspakker er det satt av like mye midler til innfartsparkeringer. Det gir dermed samme grad av måloppnåelse, mens det i Referansealternativet er satt av lite til denne type tiltak.

Det er lagt opp til betydelige investeringer i nye sykkelanlegg i alle fire tiltakspakker, men aller mest i Tiltakspakke 1. Den får dermed høyest måloppnåelse på dette punktet.

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

Nullvekst i personbiltrafikken er vedtatt lokalt og er en forutsetning for å kunne inngå byvekstavtale med staten. For å nå dette målet for hele avtaleområdet, må veksten i persontransporten tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling.

Trafikkberegninger viser at i en referansesituasjon uten tiltak vil vegtrafikken i bypakkeområdet øke med over 20 % fram mot 2030, grunnet sterk befolkningsvekst. Dette betyr at det ikke er mulig å nå nullvekstmålet uten en tiltakspakke med bomsystem.

De trafikale analysene av tiltakspakker med bomsystem viser at alle foreslåtte tiltakspakker med aktuelle bomsystemer kan nå nullvekstmålet dersom Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23 legges til grunn. Det forutsetter at man legger seg på et taksnivå som kreves for å finansiere pakkene.

Om man også får nullvekst i Drammen avhenger av bomsystem og takster. Bomsystem med bynære bommer gir best effekt her.

5.8 Samlet vurdering av måloppnåelse

I figuren under er de fire tiltakspakkene og tre bomsystemene vurdert samlet. Forutsatt at arealbruk som i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 legges til grunn, vil alle tiltakspakkene kunne nå nullvekstmålet med de bomsystemer og takster som er lagt til grunn i tabellen under.

Når de øvrige målene trekkes inn, vurderes graden av måloppnåelse å være ulik for de ulike kombinasjonene av tiltakspakker og bomsystem. Det har sammenheng med blant annet at bomsystemene med bynære bommer har større trafikkdempende effekt på de mest trafikkbelastede delene av Drammen sentrum. Dette vil gi positiv virkning på luftkvalitet, støy, trafiksikkerhet og framkommelighet og legger til rette for attraktiv byutvikling og gode bomiljø. Dette gir bedre framkommelighet og tilgjengelighet for gjenværende trafikk inkludert næringstrafikk og derfor bedre måloppnåelse enn bommer kun på dagens kommunegrenser.

Vegtiltakene i tiltakspakke 2, 3 og spesielt 4 legger til rette for et utbyggingsmønster som er vanskeligere å dekke med kollektivtrafikk, gåing og sykling. Samtidig vil vegbygging gjøre det raskere å bruke bil og vil kunne vanskeliggjøre konkurranseforholdet mellom kollektivtransport og bil på visse reiserelasjoner.

Tiltakspakke 1 i kombinasjon med bynære bommer i Drammen er vurdert til å gi best samlet måloppnåelse grunnet mer kompakt byutvikling, redusert vegtrafikk i sentrum som gjør det enklere og raskere å reise med alle transportmidler og økt satsing på kollektivtrafikk og sykling.

Tiltakspakke 1 i kombinasjon med kun bommer på dagens kommunegrenser og Tiltakspakke 2 og 3 i kombinasjon med bynære bommer i Drammen er vurdert til å gi tilnærmet samme måloppnåelse. Tiltakspakke 1 har ekstra satsing på kollektivtrafikk og sykkel og legger til rette for kompakt byutvikling. Tiltakspakke 2 og 3 med bynære bommer vil bidra til økt framkommelighet og mindre trafikkbelastning i Drammen sentrum.

Tiltakspakke 2 og 3 med kun bommer på dagens kommunegrense og Tiltakspakke 4 i kombinasjon med bynære bommer i Drammen er vurdert å gi tredje best samlet måloppnåelse.

Tiltakspakke 4 med kun bommer på dagens kommunegrense er vurdert til å gi dårligst måloppnåelse. Denne kombinasjonen av tiltak og bomsystem legger til rette for mer spredt utbygging og gir begrenset avvisning av biltrafikk i de mest sentrale bydelene i Drammen hvor utfordringer mht miljø, støy og trengsel er store.

Alle de forslåtte tiltakspakkene gir lang bedre måloppnåelse enn referansealternativet. Uten tiltakspakke med bomsystem vil Buskerudbyen oppleve en sterk vekst i vegtrafikken, noe som gir dårligere framkommelighet for alle trafikanter, økt ulykkesrisiko, høyre lokale og globale utslipp og dårlig grunnlag for å utvikle attraktive by- og tettstedsområder.

Ut fra en samlet vurdering av effekter av ulike kombinasjoner av tiltakspakker og bomkonsept gir dette følgende konklusjoner for måloppnåelse:

5. Tiltakspakke 1 i kombinasjon med bynære bommer i Drammen vurderes å gi best samlet måloppnåelse.
6. Tiltakspakke 1 i kombinasjon med kun bommer på dagens kommunegrenser og Tiltakspakke 2 og 3 i kombinasjon med bynære bommer i Drammen kommer nest best ut.
7. Tiltakspakke 2 og 3 med kun bommer på dagens kommunegrense og Tiltakspakke 4 i kombinasjon med bynære bommer i Drammen er vurdert som tredje best.
8. Tiltakspakke 4 med kun bommer på dagens kommunegrense kommer dårligst ut av tiltakspakkene.

6 Porteføljestyling og videre prosess

Porteføljestyling gir muligheter for å justere kursen ved behov

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

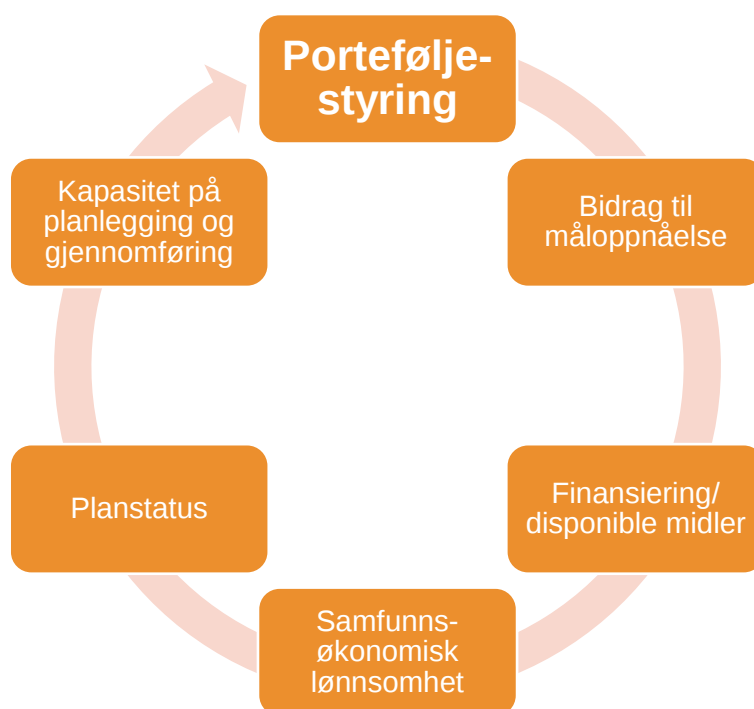
6.1 Porteføljestylingssystem gir rom for justeringer underveis

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

Porteføljestyling innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av flere elementer som illustrert i figuren under:

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

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



Figur 6-1 Elementer som inngår i porteføljestyling av Buskerudbypakke 2

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

Porteføljestyling gjøres gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer som behandles i kommunestyre og fylkesting. I tillegg legges det opp til større revidering av avtalen etter behov, for eksempel i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan hvert fjerde år.

Det gir oppdatert beslutningsgrunnlag og mulighet til å korrigere kursen ved behov.

Mål- og resultatstyringssystemet vil være et viktig underlag for arbeidet med handlingsprogrammer og langsiktige prioriteringer. Dette innebærer at det er nødvendig å vurdere hvordan ulike tiltak bidrar til oppfyllelse av målene for Buskerudbypakke 2. Samtidig skal det være rom for å gjøre lokalpolitiske vurderinger som er nødvendige for å skape enighet om tiltak og aksept for bompengerekrutering.

Alle tiltak er med i tiltaksporteføljen, både prioriterte og ikke-prioriterte tiltak. Forslag til ikke-prioriterte tiltak kan tas opp til ny vurdering i bypakke-perioden.

Buskerudbypakke 2 forutsetter delfinansiering med bompenger. Alle bompengeprojekter må behandles i Stortinget. Før behandlingen må en del krav være oppfylt. Det må være gjennomført KVV/KS1 av bypakka og det må foreligge en felles areal- og transportplan. Det må også foreligge vedtatte reguleringsplaner og godkjente kostnadsanslag for større

prosjekter i de første årene av bypakkeperioden. Dette er krav som er tilfredsstilt for Buskerudbypakke 2.

Det legges opp til at Buskerudbypakke 2 vil ha fireårige handlingsprogram som rulleres årlig. Handlingsprogrammet skal omtale status på igangsatte og planlagte tiltak, rapportere på måloppnåelse, oppdaterte prognoser for kostnader og inntekter, prioritering av tiltak og forventet måloppnåelse.

Handlingsprogrammet vil bli behandlet hvert år av kommunestyre og fylkesting. Dette vil danne et viktig grunnlag for omtale i statsbudsjettet for påfølgende år. Vedtatt statsbudsjett er en forutsetning for statsetater og lokale myndigheter kan disponere bompenger til prioriterte tiltak. Årlig rullering sikrer et oppdatert beslutningsgrunnlag for porteføljestyling av pakke.

Porteføljestyling er et element som gir nødvendige justeringsmuligheter i pakkene over tid. Det innebærer at tiltak vurderes ut fra hvordan de bidrar til målene. Samfunnsøkonomi skal inngå i vurderingene. Det samme skal planstatus, kapasitet på planlegging og gjennomføring og ikke mist disponible midler. Prioriteringene må tilpasses tilgjengelige økonomiske rammer, mulig framdrift på planlegging og bygging.

Dette er et virkemiddel for at Buskerudbysamarbeidet skal kunne gjøre nødvendige justeringer. Aktuelle vurderinger som må gjøres underveis kan være:

- Behov for å revurdere målene?
- Går utviklingen i riktig retning og tempo?
- Prioriteres de rette tiltakene?
- Kreves flere eller andre tiltak?

Porteføljestyling gjøres gjennom årlige revideringer av handlingsprogram og større reforhandlinger ved behov, for eksempel knyttet til rullering av Nasjonal transportplan hvert fjerde år.

6.2 Videre prosess

Statens vegvesen vil utarbeide et faglig grunnlag til den lokalpolitiske sluttbehandlingen basert på bestilling fra ATM-utvalget etter høringsrunden på denne rapporten. Høringsrunden bør derfor ta stilling til hvilket/hvilke bompengekonsept som skal legges fram og premisser for dette, herunder valg av takstnivå og/eller forutsetninger om finansieringspotensial som beregningene skal baseres på.

Forutsatt lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for bompengeneinnkreving, tiltaksportefølje og opplegg for porteføljestyling, vil dette gi grunnlag for å fremme forslaget for Stortinget.

De endelige lokale vedtakene må ved sluttbehandling inneholde følgende punkter:

- Valg av bomkonsept (plassering bomstasjoner og eventuelle trafikkregulerende tiltak som stenging av gater, oppstart og varighet)
- Bomtakster

- Rabattordninger og fritak i henhold til takstretningslinjer
- Innholdet i prosjektporteføljen
- Organisering av porteføljestyling
- Garanti for opptak av lån
- Vedtak om fylkeskommunale og kommunale bidrag til finansiering av bypakka

Videre saksgang ivaretas av Statens vegvesen, og deretter av Samferdselsdepartementet. Stortinget fatter endelig vedtak om iverksettelse av Buskerudbypakke 2.

6.3 Buskerudbyen klar for byvekstavtale

Buskerudbysamarbeidet har som mål å inngå en byvekstavtale med staten. Ordningen med bymiljøavtaler ble lansert i Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. Det er et viktig virkemiddel for staten til å realisere nullvekstmålet for personbiltrafikk og andre mål for transport- og arealutviklingen i ni prioriterte byområder inkludert Buskerudbyen.

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

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

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

Vedlegg 1: Sykkeltiltak i handlingsplanen

Sykkeltiltak fra felles sykkelplan prioritert etter vegeiers vurdering av når de kan gjennomføres i perioden 2018–23. Strekningene er delt opp etter kommune.

Kv = kommunale veg, fv = fylkesveg og rv = riksveg.

Tiltak som inngår i en riksvegrute er markert. En riksvegrute kan få statlige midler til å bygge sykkelinfrastruktur. Rutene kan gå ved kommunale, fylkeskommunale eller statlige veger. Forutsetningen er at det finnes en formelt vedtatt plan for hvor riksvegruter bør gå og at vegeierne og staten er enige. Lokalt er tiltakene synliggjort i Handlingsprogrammet for NTP 2018-2013 og riksvegruter vil kunne få statlig delfinansiering gjennom en byvekstavtale.

Øvre Eiker

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

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

Nedre Eiker

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

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

Drammen

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

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

12-1-6	Konnerudgata	340	1		Kv. *
12-1-5	Konnerudgata	810	1		Kv. *
15-3	Grønland	540	1		Kv.
12-1-4	Konnerudgata	1020	2		Kv. *
12-1-3	Konnerudgata	930	2		Fv. 36
7-16-4	Nedre Strandgate	660	2		Kv.
7-16-6	Strandveien	230	2	X	Rv. 282
7-14-2	Muusøya	480	2		Kv.
7-14-1	Buskerudveien	520	2		Kv.
7-13	Buskerudveien	1960	2		Kv.
9-11-1	Engene /Tomineborgveien	240	2		Fv. 23
9-11-4	Tomineborgveien	70	2		E18
1-23-4	Holmestrandveien	220	2	X	Fv. 39
1-24	Skippergata	390	2		Fv. 319
13-1-1	Austadveien	2540	2		Fv. 35

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

Lier

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

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

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

 Buskerudbyen

Forslag til justert Buskerudbypakke 2

Mili kr 2018		FORSLAG TIL TILTAKSPAKKE 1		Mili kr 2018		FORSLAG TIL TILTAKSPAKKE 2		Mili kr 2018		FORSLAG TIL TILTAKSPAKKE 3		Mili kr 2018		FORSLAG TIL TILTAKSPAKKE 4		Mili kr 2018			
AKTUELLE TILTAK:		60 Forbedrølsør / bygging av bomstasjoner 80 koordinering og planlegging (sekretariat ++)		AKTUELLE TILTAK:		60 Forbedrølsør / bygging av bomstasjoner 80 koordinering og planlegging (sekretariat ++)		AKTUELLE TILTAK:		60 Forbedrølsør / bygging av bomstasjoner 80 koordinering og planlegging (sekretariat ++)		AKTUELLE TILTAK:		60 Forbedrølsør / bygging av bomstasjoner 80 koordinering og planlegging (sekretariat ++)		AKTUELLE TILTAK:			
VEGITILTAK:		Tilførsveg vest del 1 1440 Tilførsveg vest del 2		VEGITILTAK:		Tilførsveg vest del 1 1440 Tilførsveg vest del 2		VEGITILTAK:		Tilførsveg vest del 1 1440 Tilførsveg vest del 2		VEGITILTAK:		Tilførsveg vest del 1 1440 Tilførsveg vest del 2		VEGITILTAK:			
Støpsåstunnelen og Holmenbrua		Støpsåstunnelen og Holmenbrua		Støpsåstunnelen og Holmenbrua		Støpsåstunnelen og Holmenbrua		Støpsåstunnelen og Holmenbrua		Støpsåstunnelen og Holmenbrua		Støpsåstunnelen og Holmenbrua		Støpsåstunnelen og Holmenbrua		Støpsåstunnelen og Holmenbrua			
INFRASTRUKTUR BUSS:		Bildrag til Baker Theims alle (inkl 4-felt undergang under jernbane) 350 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 230 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 90 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 30 Pågesgate (busprioritering Bragerens torg-Fylkesbuert) 100 Traben-Mjndalen (busprioritering i lys / rundkjøringer) 30 Egene (busprioritering Bragerens torg-Baneroya) 30 Lierstranda; knutepunktutvikling (framkommeligtestat for buss) 60 Ny bildegang ved framkommeligtestat for buss) 90 Andre partitalk (busprioritering sekkepost) 70 Andre infrastrukturtiltak buss (eksepost f eks Gulslogen, Komerudgata)		Bildrag til Baker Theims alle (inkl 4-felt undergang under jernbane) 350 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 230 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 90 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 30 Pågesgate (busprioritering Bragerens torg-Fylkesbuert) 100 Traben-Mjndalen (busprioritering i lys / rundkjøringer) 30 Egene (busprioritering Bragerens torg-Baneroya) 30 Lierstranda; knutepunktutvikling (framkommeligtestat for buss) 60 Ny bildegang ved framkommeligtestat for buss) 90 Andre partitalk (busprioritering sekkepost) 70 Andre infrastrukturtiltak buss (eksepost f eks Gulslogen, Komerudgata)		Bildrag til Baker Theims alle (inkl 4-felt undergang under jernbane) 350 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 230 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 90 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 30 Pågesgate (busprioritering Bragerens torg-Fylkesbuert) 100 Traben-Mjndalen (busprioritering i lys / rundkjøringer) 30 Egene (busprioritering Bragerens torg-Baneroya) 30 Lierstranda; knutepunktutvikling (framkommeligtestat for buss) 60 Ny bildegang ved framkommeligtestat for buss) 90 Andre partitalk (busprioritering sekkepost) 70 Andre infrastrukturtiltak buss (eksepost f eks Gulslogen, Komerudgata)		Bildrag til Baker Theims alle (inkl 4-felt undergang under jernbane) 350 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 230 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 90 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 30 Pågesgate (busprioritering Bragerens torg-Fylkesbuert) 100 Traben-Mjndalen (busprioritering i lys / rundkjøringer) 30 Egene (busprioritering Bragerens torg-Baneroya) 30 Lierstranda; knutepunktutvikling (framkommeligtestat for buss) 60 Ny bildegang ved framkommeligtestat for buss) 90 Andre partitalk (busprioritering sekkepost) 70 Andre infrastrukturtiltak buss (eksepost f eks Gulslogen, Komerudgata)		Bildrag til Baker Theims alle (inkl 4-felt undergang under jernbane) 350 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 230 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 90 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 30 Pågesgate (busprioritering Bragerens torg-Fylkesbuert) 100 Traben-Mjndalen (busprioritering i lys / rundkjøringer) 30 Egene (busprioritering Bragerens torg-Baneroya) 30 Lierstranda; knutepunktutvikling (framkommeligtestat for buss) 60 Ny bildegang ved framkommeligtestat for buss) 90 Andre partitalk (busprioritering sekkepost) 70 Andre infrastrukturtiltak buss (eksepost f eks Gulslogen, Komerudgata)		Bildrag til Baker Theims alle (inkl 4-felt undergang under jernbane) 350 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 230 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 90 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 30 Pågesgate (busprioritering Bragerens torg-Fylkesbuert) 100 Traben-Mjndalen (busprioritering i lys / rundkjøringer) 30 Egene (busprioritering Bragerens torg-Baneroya) 30 Lierstranda; knutepunktutvikling (framkommeligtestat for buss) 60 Ny bildegang ved framkommeligtestat for buss) 90 Andre partitalk (busprioritering sekkepost) 70 Andre infrastrukturtiltak buss (eksepost f eks Gulslogen, Komerudgata)		Bildrag til Baker Theims alle (inkl 4-felt undergang under jernbane) 350 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 230 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 90 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 30 Pågesgate (busprioritering Bragerens torg-Fylkesbuert) 100 Traben-Mjndalen (busprioritering i lys / rundkjøringer) 30 Egene (busprioritering Bragerens torg-Baneroya) 30 Lierstranda; knutepunktutvikling (framkommeligtestat for buss) 60 Ny bildegang ved framkommeligtestat for buss) 90 Andre partitalk (busprioritering sekkepost) 70 Andre infrastrukturtiltak buss (eksepost f eks Gulslogen, Komerudgata)		Bildrag til Baker Theims alle (inkl 4-felt undergang under jernbane) 350 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 230 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 90 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 30 Pågesgate (busprioritering Bragerens torg-Fylkesbuert) 100 Traben-Mjndalen (busprioritering i lys / rundkjøringer) 30 Egene (busprioritering Bragerens torg-Baneroya) 30 Lierstranda; knutepunktutvikling (framkommeligtestat for buss) 60 Ny bildegang ved framkommeligtestat for buss) 90 Andre partitalk (busprioritering sekkepost) 70 Andre infrastrukturtiltak buss (eksepost f eks Gulslogen, Komerudgata)		Bildrag til Baker Theims alle (inkl 4-felt undergang under jernbane) 350 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 230 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 90 Bildrag til Brakerøy Sykehust 90 Bildrag til Hagaveien for GS-koll (NEX) 30 Pågesgate (busprioritering Bragerens torg-Fylkesbuert) 100 Traben-Mjndalen (busprioritering i lys / rundkjøringer) 30 Egene (busprioritering Bragerens torg-Baneroya) 30 Lierstranda; knutepunktutvikling (framkommeligtestat for buss) 60 Ny bildegang ved framkommeligtestat for buss) 90 Andre partitalk (busprioritering sekkepost) 70 Andre infrastrukturtiltak buss (eksepost f eks Gulslogen, Komerudgata)	
DRIFT BUSS:		Oppetthold basistilbud (dagens bruk av belønningsmidler) 280 Sykkel tilbud i forkant av kompenner (+50% på viktigste ater)		DRIFT BUSS:		Oppetthold basistilbud (dagens bruk av belønningsmidler) 280 Sykkel tilbud i forkant av kompenner (+50% på viktigste ater)		DRIFT BUSS:		Oppetthold basistilbud (dagens bruk av belønningsmidler) 280 Sykkel tilbud i forkant av kompenner (+50% på viktigste ater)		DRIFT BUSS:		Oppetthold basistilbud (dagens bruk av belønningsmidler) 280 Sykkel tilbud i forkant av kompenner (+50% på viktigste ater)		DRIFT BUSS:			
STØTTESYSTEMER KOLLEKTIVTRANSPORT:		Nye betalingsedler og nyt billettssystem (investering) 20 Implementering av TD, trafikkfor og design (investering) 70 SIS, Samtidisinformasjon og ASP, Aktiv SignaPrioritering (investering) 20 Sykkel benanning og markedsføring (driftskostnad) 250 Laver priser / nye billettkonsepser (driftskostnad) 150 Felles billett med NSB/Ruter (forutsetter nytt billettssystem)		STØTTESYSTEMER KOLLEKTIVTRANSPORT:		Nye betalingsedler og nyt billettssystem (investering) 20 Implementering av TD, trafikkfor og design (investering) 70 SIS, Samtidisinformasjon og ASP, Aktiv SignaPrioritering (investering) 20 Sykkel benanning og markedsføring (driftskostnad) 250 Laver priser / nye billettkonsepser (driftskostnad) 150 Felles billett med NSB/Ruter (forutsetter nytt billettssystem)		STØTTESYSTEMER KOLLEKTIVTRANSPORT:		Nye betalingsedler og nyt billettssystem (investering) 20 Implementering av TD, trafikkfor og design (investering) 70 SIS, Samtidisinformasjon og ASP, Aktiv SignaPrioritering (investering) 20 Sykkel benanning og markedsføring (driftskostnad) 250 Laver priser / nye billettkonsepser (driftskostnad) 150 Felles billett med NSB/Ruter (forutsetter nytt billettssystem)		STØTTESYSTEMER KOLLEKTIVTRANSPORT:		Nye betalingsedler og nyt billettssystem (investering) 20 Implementering av TD, trafikkfor og design (investering) 70 SIS, Samtidisinformasjon og ASP, Aktiv SignaPrioritering (investering) 20 Sykkel benanning og markedsføring (driftskostnad) 250 Laver priser / nye billettkonsepser (driftskostnad) 150 Felles billett med NSB/Ruter (forutsetter nytt billettssystem)		STØTTESYSTEMER KOLLEKTIVTRANSPORT:		Nye betalingsedler og nyt billettssystem (investering) 20 Implementering av TD, trafikkfor og design (investering) 70 SIS, Samtidisinformasjon og ASP, Aktiv SignaPrioritering (investering) 20 Sykkel benanning og markedsføring (driftskostnad) 250 Laver priser / nye billettkonsepser (driftskostnad) 150 Felles billett med NSB/Ruter (forutsetter nytt billettssystem)	
SYKKEL OG GANGE:		150 Lier 150 Lier 720 Drammen 420 Nedre Elker 140 Øvre Elker 440 Oppgradering av eksisterende sykkelinfrastruktur alle kommuner 60 Sykkel driftsykkel alle kommuner 210 Egne tiltak for gående i de 4 kommunene KOLLEKTIVWILTEPUNKT OG PENDERPARKERING: Hokksund; herunder: 60 Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafikkoplass / tog 80 Bidrag til utvidet kulvert (Haugveien g/s) Mjndalen; herunder: 90 Uvidet standard (også for sykkel) i kulvert under sporene 50 Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafkkoplass / tog 260 Lierstranda; knutepunktutvikling 370 Pendlerparkinger i alle 4 kommuner 15 ITS SUM PRIORITERTE TILTAK 11795		SYKKEL OG GANGE:		150 Lier 150 Lier 720 Drammen 420 Nedre Elker 140 Øvre Elker 440 Oppgradering av eksisterende sykkelinfrastruktur alle kommuner 60 Sykkel driftsykkel alle kommuner 210 Egne tiltak for gående i de 4 kommunene KOLLEKTIVWILTEPUNKT OG PENDERPARKERING: Hokksund; herunder: 60 Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafikkoplass / tog 80 Bidrag til utvidet kulvert (Haugveien g/s) Mjndalen; herunder: 90 Uvidet standard (også for sykkel) i kulvert under sporene 50 Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafkkoplass / tog 260 Lierstranda; knutepunktutvikling 370 Pendlerparkinger i alle 4 kommuner 15 ITS SUM PRIORITERTE TILTAK 11795		SYKKEL OG GANGE:		150 Lier 150 Lier 720 Drammen 420 Nedre Elker 140 Øvre Elker 440 Oppgradering av eksisterende sykkelinfrastruktur alle kommuner 60 Sykkel driftsykkel alle kommuner 210 Egne tiltak for gående i de 4 kommunene KOLLEKTIVWILTEPUNKT OG PENDERPARKERING: Hokksund; herunder: 60 Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafikkoplass / tog 80 Bidrag til utvidet kulvert (Haugveien g/s) Mjndalen; herunder: 90 Uvidet standard (også for sykkel) i kulvert under sporene 50 Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafkkoplass / tog 260 Lierstranda; knutepunktutvikling 370 Pendlerparkinger i alle 4 kommuner 15 ITS SUM PRIORITERTE TILTAK 11795		SYKKEL OG GANGE:		150 Lier 150 Lier 720 Drammen 420 Nedre Elker 140 Øvre Elker 440 Oppgradering av eksisterende sykkelinfrastruktur alle kommuner 60 Sykkel driftsykkel alle kommuner 210 Egne tiltak for gående i de 4 kommunene KOLLEKTIVWILTEPUNKT OG PENDERPARKERING: Hokksund; herunder: 60 Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafikkoplass / tog 80 Bidrag til utvidet kulvert (Haugveien g/s) Mjndalen; herunder: 90 Uvidet standard (også for sykkel) i kulvert under sporene 50 Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafkkoplass / tog 260 Lierstranda; knutepunktutvikling 370 Pendlerparkinger i alle 4 kommuner 15 ITS SUM PRIORITERTE TILTAK 11795		SYKKEL OG GANGE:		150 Lier 150 Lier 720 Drammen 420 Nedre Elker 140 Øvre Elker 440 Oppgradering av eksisterende sykkelinfrastruktur alle kommuner 60 Sykkel driftsykkel alle kommuner 210 Egne tiltak for gående i de 4 kommunene KOLLEKTIVWILTEPUNKT OG PENDERPARKERING: Hokksund; herunder: 60 Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafikkoplass / tog 80 Bidrag til utvidet kulvert (Haugveien g/s) Mjndalen; herunder: 90 Uvidet standard (også for sykkel) i kulvert under sporene 50 Ny kollektivterminal, sykkelhotell og bidrag til trafkkoplass / tog 260 Lierstranda; knutepunktutvikling 370 Pendlerparkinger i alle 4 kommuner 15 ITS SUM PRIORITERTE TILTAK 11795	
IKKE PRIORITERTE TILTAK:		Ny Svelvekl i ny trase Tilførsveg vest del 2 2100 Rosenkantsgate full utbygging 540 Solumstrand-Rundtom (utbedring eksisterende trase) Nye GS bru: Holmenokken-Strems 100 Ny GS bru: mellom Holmen og bybrua 100 Ny GS bru: Holmenokken-Strems 500 Ny Landfyllbru med prioritering av GS-kollektivtransport 230 Ny sykkelspreserv Mjndalen - Drammen (50 % statlig andel) 200 Bildrag til ny bybru Drammen		IKKE PRIORITERTE TILTAK:		Ny Svelvekl i ny trase Tilførsveg vest del 2 2100 Rosenkantsgate full utbygging 540 Solumstrand-Rundtom (utbedring eksisterende trase) Nye GS bru: mellom Holmen og bybrua 100 Ny GS bru: Holmenokken-Strems 500 Ny Landfyllbru med prioritering av GS-kollektivtransport 230 Ny sykkelspreserv Mjndalen - Drammen (50 % statlig andel) 200 Bildrag til ny bybru Drammen		IKKE PRIORITERTE TILTAK:		Ny Svelvekl i ny trase Tilførsveg vest del 2 2100 Rosenkantsgate full utbygging 540 Solumstrand-Rundtom (utbedring eksisterende trase) Nye GS bru: mellom Holmen og bybrua 100 Ny GS bru: Holmenokken-Strems 500 Ny Landfyllbru med prioritering av GS-kollektivtransport 230 Ny sykkelspreserv Mjndalen - Drammen (50 % statlig andel) 200 Bildrag til ny bybru Drammen		IKKE PRIORITERTE TILTAK:		Ny Svelvekl i ny trase Tilførsveg vest del 2 2100 Rosenkantsgate full utbygging 540 Solumstrand-Rundtom (utbedring eksisterende trase) Nye GS bru: mellom Holmen og bybrua 100 Ny GS bru: Holmenokken-Strems 500 Ny Landfyllbru med prioritering av GS-kollektivtransport 230 Ny sykkelspreserv Mjndalen - Drammen (50 % statlig andel) 200 Bildrag til ny bybru Drammen		IKKE PRIORITERTE TILTAK:		Ny Svelvekl i ny trase Tilførsveg vest del 2 2100 Rosenkantsgate full utbygging 540 Solumstrand-Rundtom (utbedring eksisterende trase) Nye GS bru: mellom Holmen og bybrua 100 Ny GS bru: Holmenokken-Strems 500 Ny Landfyllbru med prioritering av GS-kollektivtransport 230 Ny sykkelspreserv Mjndalen - Drammen (50 % statlig andel) 200 Bildrag til ny bybru Drammen	
SUM PRIORITERTE TILTAK		5380		SUM PRIORITERTE TILTAK		5380		SUM PRIORITERTE TILTAK		5380		SUM PRIORITERTE TILTAK		5380		SUM PRIORITERTE TILTAK			
TOTAL SUM PORTE-ØLE		17175		TOTAL SUM PORTE-ØLE		17175		TOTAL SUM PORTE-ØLE		17175		TOTAL SUM PORTE-ØLE		17175		TOTAL SUM PORTE-ØLE			

buskerudbyen.no

