



Innspillsrapport

Justering Buskerudbypakke 2

6. desember 2017

Forord

Denne rapporten oppsummerer innspillene som har kommet til justering av Buskerudbypakke 2. Innspillene er gitt en faglig vurdering av fagetatene hos partnerne i Buskerudbysamarbeidet

Utredningsprogrammet for justering av Buskerudbypakke 2 ble vedtatt av ATM-utvalget i møte 23. juni 2017, sak 20/17.

I ATM-utvalget, som er styringsgruppe på politisk nivå for Buskerudbysamarbeidet og for arbeidet med Buskerudbypakke 2, møter de fem ordførerne i Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, fylkesordfører, fylkesmannen i Buskerud, regionvegsjef for Statens vegvesen region sør og avdelingsdirektør i Jernbanedirektoratet. Utvalget ledes av fylkesordfører Roger Ryberg.

Innspillsperioden varte i 13 uker, fra 3. juli til 30. september 2017. I innspillsperioden ble det avholdt folkemøter i Lier, Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker. Det ble arrangert ungdomskonferanse med 130 ungdommer på Union brygge og åpent kontor på Drammens bibliotek/Papirbredden. Buskerudbysekretariatet innledet på møte for næringslivsforeningene i Drammensregionen og er gjennomført separate møter og workshop med organisasjoner, interessegrupper og enkeltpersoner.

Innspillsrapporten er et viktig underlag for forslag til justering av Buskerudbypakke 2. Rapporten publiseres samtidig som administrativt forslag til høringsdokument justert Buskerudbypakke 2 offentliggjøres.

Drammen 6. desember 2017

Tor Atle Odberg
Daglig leder
Buskerudbysekretariatet

Buskerudbysamarbeidet

Buskerudbysekretariatet, Tollbugata 2, Strømsø Torg, Drammen

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

www.buskerudbyen.no

Innholdsfortegnelse

Nærmere om innspillene	side 3
Oppsummering av innspill på viktige hovedtema	side 5
Oversikt over de som har kommet med innspill	side 17
De enkelte innspill med kommentar	side 20
Vedlegg	side 199



Nærmere om innspillene

I denne oversikten er det journalført 104 ulike innspill til justering av Buskerudbypakke 2. Innspillene kommer fra enkeltpersoner, lag og foreninger og interessegrupper. Noen har levert flere innspill om ulike tema, disse vil da i oversikten vises ved flere dokumentnummer. Andre har levert ett innspill, men dette omhandler i mange tilfelle flere tema. Innspillet har fått bare ett dokumentnummer, men alle forslag i innspillet er faglig vurdert. Dokumentnummer er gitt ved journalføring i Øvre Eiker kommunes arkivsystem. I oversikten over innspill er fire dokumentnummer (8,10,12 og 26) ikke med da disse henviser til dokumenter i arkivmappa som ikke er innspill.

Innspillene har kommet via epost til post@buskerudbyen.no, noen er lagt inn i dialogportalen på www.buskerudbyen.no og noen levert inn skriftlig i forbindelse med folkemøtene og ungdomskonferansen. De skriftlige innspillene fra folkemøtene og ungdomskonferansen er samlet i to dokumenter (Dok 104 og 105). Her fremgår det ikke hvem som har kommet med de enkelte forslag, da dette ikke ble oppgitt på innspillsformularet.

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

Innspillene omhandler veg, fremkommelighet for buss, billettpriser og hyppigere avganger for kollektivtransport, bedre sykkelveger og gangveger, innfartsparkeringer og kollektivknutepunkt, ny teknologi og synspunkter på bompengeinnkreving og bomplasseringer.

Oppsummering av innspill på viktige hovedtema

Innledningsvis er det oppsummert hvordan innspill på noen viktige hovedtema er foreslått fulgt opp i det videre arbeidet med Buskerudbypakke 2. Fire alternative forslag til Buskerudbypakke 2 er nå utarbeidet og skal til høring. Alle innspillene har sammen med faglige vurderinger vært et viktig grunnlag for utarbeiding av alternative forslag til tiltakspakker.

Et bedre kollektivtilbud

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.

Veldig mange av innspillene som gjelder kollektivtilbudet kan i stor grad imøtekommes dersom et av de fire alternative forslag til justert Buskerudbypakke 2 iverksettes.

En grunnleggende tilnærming i alle de 4 alternative forslag til Buskerudbypakke 2 er at når det innføres bompenger for bil i byområdet, så må det etableres et godt alternativt transporttilbud til bil. Sterk satsing på kollektivtilbudet inngår derfor i alle forslag til tiltakspakker i Buskerudbypakke 2. Antall bussavganger øker kraftig, både i rushtid, på kveldstid og i helgene. Infrastrukturtiltak og andre framkommelighetstiltak 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 familiebillett 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, samlet sett, vil øke med mellom 50-100 % sammenliknet med dagens busstilbud. Med det går både ventetida ned og det blir lettere å få plass om bord i bussen.

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

I alle foreslåtte tiltakspakker er det satt av ca 2,3 mrd kr til et styrket busstilbud i byområdet. Det styrkede tilbudet vil bli innført i forkant av at bompenger innføres.



Figur: Bussruter som planlegges med flere avganger i Buskerudbypakke 2

Pendlerbusser

Noen innspill foreslår direkte pendlerbusser til Oslo/Akershus. Forslag til Buskerudbypakke 2 vil i liten grad inneholde slike tiltak. Det satses primært på at de lange reisene mot Oslo/Akershus skal foregå med tog. Med InterCity utbyggingen ved Drammen stasjon og Gulskogen stasjon vil disse stasjonene få meget god togforbindelse mot Oslo/Akershus. Togsatsing er ikke en del av Buskerudbypakke2, men Buskerudbysamarbeidet jobber i tillegg for at det skal legges til rette for to tog i timen til Hokksund så raskt som mulig.

For de som må pendle mellom kommuner i Buskerudbyen er det lagt opp til et sterkt forbedret busstilbud, som beskrevet over.

Fordi plassering av bompunkt henger sammen med kommunegrensene, er det forsøkt å etablere linjer (ekspreslinjer) som går direkte mellom knutepunkter med et begrenset antall stopp slik at disse, sammen med toget, kan være et godt alternativ til de som ikke ønsker å kjøre bil. Ekspreslinjer kjøres langs hovedtransportårene og har et stoppmønster med få stopp, hovedsakelig i byer/tettstedssentrum.

Bedre og billigere: Lavere takster, nye billett-typer og bedre informasjon

Mange av innspillene foreslår reduksjon i bussprisene både for månedskort og enkeltbilletter, noen vil ha rabatterte klippekort slik at det kan være attraktivt å kombinere med sykkel/gange og det er forslag om å la de med honnørbillett få billett som varer hele dagen. Noen ønsker gratis kollektivtransport.

Lavere takster og nye billett-typer

De fleste reiser i Buskerudbyen foregår i dag med bil. For å nå målsettingene for byområdet må flere av disse reisene i fremtiden foregå med kollektivtransport, sykkel eller gange. Når det gjelder kollektivtilbudet bør dette først og fremst innrettes slik at de som i dag bruker bil, i større grad vil velge kollektivtransport i fremtiden. For å få til dette må man se på det samlede konkurranseforholdet mellom personbil og kollektivtransport og forsøke å påvirke dette i favør av kollektivtransporten. Lavere kollektivtakster er da ett av elementene i dette konkurranseforholdet. Andre viktige forhold er kostnader for bilbruk, tidsbruk for kollektivreisende og tidsbruk for bilister.

For de voksne kollektivreisende internt i Buskerudbyen utgjør pris ca 24% av reisebelastningen og andre forhold (reisetid, gangtid, ventetid, forsinkelser, byttekostnad og trengsel) utgjør 76% av reisebelastningen. De ulike reiseelementenes andel av reisebelastningen sier noe om hvilke elementer det er viktig å redusere, og hvilken effekt en endring vil ha på den totale reisebelastningen. (Kilde: Urbanet Analyse notat 104/2016). I befolkningsundersøkelser bekreftes det at økt frekvens oppfattes som viktigere enn lavere priser på spørsmål om: *Hva skal til for at du skulle reise kollektivt oftere i forbindelse med jobb/skole?* De to viktigste tiltakene respondentene nevner er hyppigere avganger (40 %) og bedre kollektivtilbud (34 %). Kun 15 % nevner lavere priser. (Kilde: Epinion 2014 på oppdrag fra Brakar).

For trafikantene vil takstreduksjon redusere reisebelastningen og gi en effekt på etterspørselen. For kollektivselskapet vil inntektene per reise reduseres. Dermed vil kostnadene ved en takstreduksjon avhenge av hvor mange nye reiser takstreduksjonen genererer, og hvilken pris de betaler. Urbanet Analyse (Norheim og Ruud 2007) har i en gjennomgang av norske og internasjonale takstanalyser funnet at 10 % lavere takster gir ca 3 % økt etterspørsel etter kollektivreiser, men ca 7% lavere inntekter. Det betyr at å redusere takstene vil føre til inntektstap. Dette inntektstapet kan gå ut over evnen til å tilby et godt kollektivtilbud med høy frekvens.

I de alternative forslagene til Buskerudbypakke 2 er det vektlagt i større grad å bruke ressurser på å forbedre kollektivtilbudet og øke frekvensen på avgangene enn å redusere billettprisene. Det er imidlertid foreslått også noen pristiltak i Buskerudbypakke 2. I tiltakspakke 1 er det satt av kr 250 mill kr til lavere priser / nye billettkonsepter. I tiltakspakkene 2, 3 og 4 er det satt av kr 160 mill kr til pristiltak.

Den foreløpige faglige vurderingen er at det mest effektive pristiltak for å gjøre kollektivtransport mer konkurransedyktig mot bil er å sette ned prisen noe på enkeltbilletter for voksne og i tillegg innføre familiebillet i helgene. Familiebillet innebærer at 1 betalende voksen vil kunne ta med seg inntil 4 barn gratis. Samordning med Ruter / NSB vil kunne medføre behov for ytterligere justeringer av billettkonsepter.

Det er så langt gjort mer overordnede analyser av takster. Det kan være aktuelt i det videre arbeidet å gjennomføre en mer dyptgående takstanalyse for å synliggjøre hvor en bør målrette takstiltakene for å oppnå ønsket effekt og hvilken kostnad dette vil ha.

Bedre informasjon

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 i alle alternative forslag til Buskerudbypakke 2 satt av kr 130 mill kr til tiltak som vil gi bedre informasjon til kundene; herunder system for sanntidsinformasjon / signalprioritering, billettsystem og øvrige informasjonstiltak.

Mer samordnet: Felles takst- og billettsystem med NSB og Ruter og bedre korrespondanse mellom buss og tog

Mange innspill er opptatt av at bussbilletter i Buskerudbyområdet skal kunne samordnes med NSB, Ruter og mot Vestfold.

Det er i alle alternative forslag til Buskerudbypakke 2 satt av 150 mill. kr i bidrag til et felles takstsystem mellom Brakar og Ruter/NSB 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. Dette vil gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt på lange regionale reiser i retning Oslo/Akershus.

Bedre korrespondanse mellom bussene og tog

Flere innspill peker på at bussene ikke passer inn med togadkomst og -avganger. Det viktigste tiltaket for å sikre bedre korrespondanse mellom buss og tog er å øke frekvensen både på buss og tog, slik at det blir kortere ventetider mellom de ulike transportformene.

Togene på Kongsbergbanen møtes på Hokksund stasjon. Der ligger det godt til rette for gode overganger og med både buss- og togtilbud som korresponderer. Det vil ikke være mulig å oppnå full korrespondanse mellom buss og tog på alle togstasjoner samtidig, noen ganger skyldes dette rett og slett fordi bussen og toget har ulik reisetid på samme strekning. F eks vil ikke bussen som går mellom Mjøndalen og Hokksund kunne korrespondere med tog både på Steinberg stasjon og på Hokksund stasjon. Det er prioritert at korrespondanse skal skje i Hokksund. Ved de andre stasjonene, som f.eks. Steinberg, Mjøndalen, Brakerøya og Lier, vil økte bussfrekvenser kunne lette overganger til tog.

Når nye Gulskogen stasjon er ferdig bygget og med styrket togtilbud, vil det være aktuelt å styrke busstilbudet til/fra denne stasjonen. Ved Drammen stasjon er det høy frekvens på togavganger og ved økt frekvens på bussene vil det gi gode muligheter til rask overgang mellom buss og tog og mellom ulike bussruter.

To tog i timen til Mjøndalen og Hokksund: 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.

Raskere: Full framkommelighet for buss i vegsystemet

Flere innspill tar opp behovet for kollektivtraseer slik at bussene skal kunne holde reisetiden i busstabellene.

Det er planlagt en rekke framkommelighetstiltak for buss. Det gjelder bussfelt eller bussgater, aktiv signalprioritering som gir raskere grønt lys i kryss, ny holdeplass-struktur og andre tiltak for å få fram bussen. Det planlegges blant annet framkommelighetstiltak for buss i Rosenkrantzgate 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 Rosenkrantzgate og Gulskogen.



Figur: Prioriterte strekninger for buss i vegnettet

Infrastrukturtiltak kollektiv

Følgende konkrete prosjekter vil kunne sikre bussen bedre framkommelighet i vegnettet. Det varierer noe hvilke av prosjektene som inngår i de enkelte bypakke-alternativene. Se eget dokument (Administrativt forslag til justert Buskerudbypakke 2, høringsforslag desember 2017) for full oversikt og med kostnader for de enkelte tiltak:

- Rv 282 Ny Holmenbru; planlegges med 4 felt, med sikte på at to av feltene i fremtiden kan benyttes til buss.

- Fv 36, tilfartsveg vest del 1; planlegges med 4 felt, med sikte på at to av feltene i fremtiden kan benyttes til buss.
- Fv 319 Solumstrand – Rundtom (utbedring eksisterende trasé); vil sammen med ny Svelvikvei kunne bedre trafikksikkerheten og framkommeligheten for buss.
- Ny Mjøndalsbru; vil kunne innebære egne felt for buss.
- Bidrag Brakerøya-Sykehuset; planlegges med 4 felt, med sikte på at to av feltene i fremtiden kan benyttes til buss.
- Bidrag til Hagatjernveien (Nedre Eiker); utbedring av vegen vil kunne føre til bedre trafikksikkerhet og framkommelighet for buss
- Fv 282 Rosenkrantzgata; ulike varianter for bussprioritering foreslås.
- Hauges gate; tiltak som prioriterer buss i vegnettet og i kryss på strekningen mellom Bragernes torg og Fylkeshuset.
- Travbanen-Mjøndalen; tiltak som prioriterer buss i vegnettet og i kryss på strekningen mellom Travbanen og Mjøndalen.
- Engene; tiltak som prioriterer buss i vegnettet og i kryss på strekningen mellom Bragernes torg og Brakerøya.
- Hans Hansens vei; tiltak som bedrer framkommeligheten for buss.
- Bidrag til Baker Thoens allé; tiltak som innebærer ny kulvert under jernbanen med 4 felt, med sikte på at to av feltene kan benyttes til buss.
- Ny Landfalløybru; tiltak som innebærer ny bru med 4 felt, der to av feltene kan benyttes til buss.
- I tillegg er det satt av kr 220 mill kr i tiltakspakkene til ny holdeplass-struktur og andre infrastrukturelt tiltak for buss. Dette er også tiltak som vil bidra til å få bussen raskere fram.

Andre tiltak i vegnettet som vurderes i forbindelse med Buskerudbypakke 2, f eks øvrige tilfartsveger til Konnerud (Fv 36, tilfartsveg vest del 2 og Fv 36 tilfart Konnerud) og Fv319 ny Svelvikvei i ny trasé, kan også bidra til bedre framkommelighet for buss. Det er ikke planlagt eget busstilbud på disse vegprosjektene, men tiltakene vil kunne bidra til at bussen får bedre framkommelighet i 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.

Kollektivknutepunkter og pendlerparkering

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.

I forslag til Buskerudbypakke 2 er det foreslått kr 910 mill kr i alle alternativer til utvikling av kollektivknutepunkter og bedre pendlerparkering. 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.



Figur: Tiltak for utvikling av prioriterte kollektivknutepunkt og utvidet tilbud for pendlerparkering

Sykkel

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 tema som er hyppigst nevnt: 27 innspill ønsker bedre, tryggere og mer sammenhengende sykkelinfrastruktur. 12 innspill nevner behov for trygg sykkelparkering. 6 innspill ønsker utvidet bysykkelordning. 4 innspill omhandler bedre drifting av sykkelnettet hele året. Øvrige innspill omhandler behov for; sykkelbroer (ved Holmenbruene og andre), sykkel på kollektivtransport, elsykkel-innkjøpsstøtte, rød malt sykkelinfrastruktur, prioritere sykkel i kryss, fjerne kanter på sykkelveiene, sykkelveginspeksjoner og oppgradere eksisterende nett, bedre del-veien skilting for alle kjørende, pendlerparkering med sykkelfasiliteter, utvide tilbudet med Elsykkelbiblioteket, sykkelvask, sykkelkurs for innbyggere, sykkeløvningspark, piggdekkkampanje, innføre statens satser for tjenestereiser med sykkel.

De aller fleste av forslagene fra innspillsprosessen relatert til sykkel er fanget opp i arbeidet med lokale sykkelplaner, Felles sykkelplan for Buskerudbyen og i forslag til tilhørende handlingsprogram for 2018-23.

Omfattende satsing på sykkel i forslag til Buskerudbypakke 2

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.



Figur: Det regionale sykkelvegnettet i byområdet mellom Lier og Høksund.

Midlene foreslås prioritert i tråd med kriteriene fra sykkelplanen: Dvs strekninger nærmest knutepunkt / prioriterte utviklingsområder definert i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, der hvor potensialet for sykkeltrafikk er størst (tett befolket område) og der det mangler tilrettelegging på en sykkelstrekning.

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.

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, men omfanget av sykkel-satsingen foreslås å holdes fast.

Gange

Ønske om trygge og hyggelige gangforbindelser og å redusere barrierer for gående

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.

Buskerudbypakke 2 legger bedre til rette for gåing

Det er satt av i overkant av 210 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 transportplan 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.

Gjennomgangstrafikk og nye forslag om større vegtiltak

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 Gulskogen bydel, og er mer opptatt av at det ikke legges til rette for nye vegprosjekter som vil belaste bydelen ytterligere med trafikk.

Det meste av vegtrafikken i Drammen er interntrafikk eller trafikk som skal til/fra Drammen.

Hovedandelen av gjennomgangstrafikk i Drammen kommune går på stamvegnettet, henholdsvis E18 og E134. Disse vegene er bygget for å håndtere gjennomgangstrafikk. Når det gjelder gjennomgangstrafikk på lokalvegnettet viser det seg at mye av trafikken som i dag skaper kø i Drammen, er trafikk som har sin destinasjon i Drammen.

På Fv. 28 (Øvre Eikervei) er det 7 % av biltrafikken som er gjennomgangstrafikk gjennom Drammen kommune. Dette tilsvarer ca. 300 kjøretøy pr. døgn. Ca. 93 % av biltrafikken på Fv. 28 (Øvre Eikervei) har sin destinasjon i Drammen (ca. 4400 kjøretøy pr. døgn).

På Fv. 283 (ved Herstrøm), er det ca. 18 % av biltrafikken som er gjennomgangstrafikk gjennom Drammen kommune. Dette tilsvarer ca. 3200 kjøretøy pr. døgn. Ca. 78 % av

biltrafikken på Fv. 283 (Herstrøm) har sin destinasjon i Drammen (ca 13500 kjøretøy pr døgn). Ved Hamborgstrøm er det ca 2/3 av biltrafikken som skal i retning Drammen sentrum. Det vises ellers til trafikkstrømsundersøkelsen for Buskerudbyen.

Gjennomgangstrafikk på Gulskogen

I Gulskogen bydel er trafikkbelastningen størst i Professor Smiths allé, Baker Thoens allé og Nedre Eiker vei. I Professor Smiths allé er ca 40 % av trafikken i morgenrushet gjennomgangstrafikk.

Vegtiltak i Buskerudbypakke 2

Flere prosjekter i Buskerudbypakke 2 omhandler vegtiltak, to av disse er riksvegtiltak:

- Rv 282 Ny Holmenbru; dagens tofelts bru skal erstattes med ny firefelts bru med tosidig tilbud for gående og syklende.
- E134 Strømsåstunnelen; utvidelse fra 2 til 4 felt.

Begge disse riksvegprosjektene inngår i alle foreslåtte tiltakspakker i Buskerudbypakke 2. I Samferdselsdepartementets føringer for arbeidet med Buskerudbypakke 2 fremgår det at det ikke er anledning å foreslå andre, nye, større riksvegprosjekter.

Følgende vegtiltak på fylkesveg og kommunal veg er prioritert i en eller flere foreslåtte tiltakspakker i Buskerudbypakke 2. Se eget dokument (Administrativt forslag til justert Buskerudbypakke 2, høringsforslag desember 2017) for full oversikt og med kostnader for de enkelte tiltak:

- Fv 36, tilfartsveg vest del 1; omfatter ny firefeltsveg fra rundkjøring Øvre Sund til det nye utbyggingsområdet på Sundland.
- Fv 36, tilfartsveg vest del 2; 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.
- Fv 36, tilfartsveg Konnerud; tiltaket innebærer ny tofelts veg fra Konnerudgata til kryss med E134 og forbindelse til planlagt Tilfartsveg vest del 2.
- Fv 319 Ny Svelvikvei i ny trasé; mål for ny veg er blant å bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten for alle trafikantgrupper og redusere støy- og miljøulempene langs eksisterende fv. 319.
- Fv 319 Solumstrand – Rundtom (utbedring eksisterende trasé); vil sammen med ny Svelvikvei kunne bedre trafikksikkerheten og framkommeligheten for alle trafikantgrupper.
- Fv 282 Fire felt Bjørnstjerne Bjørnsonsgate del II; 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. Strekingen som er foreslått finansiert er Anchersensbakken – Rundtom.
- Ny Mjøndalsbru; består i å bygge ny bru mellom Mjøndalen og Krokstadelva som sammen med eksisterende bru skal sikre god framkommelighet for kollektiv, gående og syklende.
- Bidrag Brakerøya-Sykehuset; bidrag til framkommelighetstiltak for buss og bedre tilrettelegging for gåing og sykling mellom Brakerøya og det nye sykehuset.
- Bidrag til Hagatjernveien (Nedre Eiker); bidrag til framkommelighetstiltak for buss og tilrettelegging for gåing og sykling i Hagatjernveien i Nedre Eiker.
- Fv 282 Rosenkrantzgata; ulike varianter for bussprioritering foreslås.

- Hauges gate; tiltak som prioriterer buss i vegnettet og i kryss på strekningen mellom Bragernes torg og Fylkeshuset.
- Travbanen-Mjøndalen; tiltak som prioriterer buss i vegnettet og i kryss på strekningen mellom Travbanen og Mjøndalen.
- Engene; tiltak som prioriterer buss i vegnettet og i kryss på strekningen mellom Bragernes torg og Brakerøya.
- Hans Hansens vei; tiltak som bedrer framkommeligheten for buss.
- Bidrag til Baker Thoens allé; bidrag til tiltak som innebærer ny kulvert under jernbanen med 4 felt, med sikte på at to av feltene kan benyttes til buss.
- Ny Landfalløybru; tiltak som innebærer ny bru med 4 felt, med prioritering av buss, sykkel og gange.

Flere vegprosjekter er spilt inn, men er ikke foreslått å inngå i Buskerudbypakke 2

Også flere andre, større vegprosjekter er foreslått, men disse inngår ikke i de alternative tiltakspakkene i Buskerudbypakke 2, dette gjelder blant annet:

Lang Bragernestunnel (Drammensdiagonalaen)

Nye veger som foreslås er en utvidelse av Bragernestunnelen slik at den kommer helt opp mot grensen til Nedre Eiker, denne skal avhjelpe trafikken i Rosenkrantzgate, og også gi mindre trafikk gjennom krysset på Bangeløkka da de som kommer fra Osloområdet og skal mot Eiker eller videre oppover i midtfylket da vil kunne kjøre på nordsiden av Drammenselva.

Ny veg fra Konnerud (Skogkantveien) og fra Fjell til E18

Flere innspill foreslår nye vegforbindelser fra Konnerud og Fjell mot E 18 slik at de som skal mot Lier, Asker, Oslo og Vestfold kan kjøre ut på E18 i Kobbervikdalen eller ved Eikkrysset.

For nærmere begrunnelse for hvorfor disse prosjektene ikke er foreslått, se Dok 107 med kommentar og vedlegg 1.

Bomsystem

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.

Tre alternative bomsystem er foreslått i forslag til Buskerudbypakke 2

Det er utredet mange ulike bomsystem som er dokumentert av Statens vegvesen i eget notat: Alternative bomkonsept Buskerudbypakke 2 datert 4.12.2017.

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. Dette er:

- Dagens kommunegrenser og bynære snitt i Drammen.
- Dagens kommunegrenser og bruer i Drammen.

- Dagens kommunegrenser.

Alle de foreslåtte bomkonseptene vil kunne finansiere de fire foreslåtte tiltakspakkene, men takstene vil variere i de ulike konseptene avhengig av total kostnad for tiltakspakkene. De ulike alternativene for bomkonsept vil også, sammen med de ulike tiltakspakkene, virke noe ulikt på måloppnåelse.

Nøyaktig bomplasseringer må vurderes i den videre prosessen. Dette gjelder særlig forslag til bomstasjoner i sentrumsnære områder i Drammen, hvor det kan bli vesentlige justeringer for å finne egnede strekninger og best måloppnåelse.

Se også eget dokument (Administrativt forslag til justert Buskerudbypakke 2, høringsforslag desember 2017) for fylldigere omtale av de ulike bomkonsepter.

Oversikt over de som har kommet med innspill

Innspill

Dok 1 Tryggve Imset.....	20
Dok 2 Erik Erix	21
Dok 3 Leif Nesthorne	22
Dok 4 Jon Amundsen	25
Dok 5 Birgitte Seierstad	26
Dok 6 Marianne Gløersen	27
Dok 7 Norunn Myhre Lund.....	28
Dok 9 Arne Høye Rage	29
Dok 11 Liv Evju.....	30
Dok 13 Anita Westby Rygh	33
Dok 14 Siv Janne Skeide.....	34
Dok 15 Dag Tancred Elgvin.....	34
Dok 16 Marte Båtstrand	35
Dok 17 Ole Stampe	37
Dok 18 Jan Erik Green	38
Dok 19 Jan Erik Green	40
Dok 20 Tomas Håheim Mortensen	42
Dok 21 Jorun Jagland.....	42
Dok 22 Svelvik kommune	44
Dok 23 Frode Sundseth	48
Dok 24 Jorun Jagland.....	49
Dok 25 Thorstein Auvi.....	49
Dok 27 Willy Karlsen	52
Dok 28 Jakob Austgulen	54
Dok 29 Jakob Austgulen	56
Dok 30 Jakob Austgulen	56
Dok 31 Jakob Austgulen	56
Dok 32 Jakob Austgulen	57
Dok 33 Jakob Austgulen	58
Dok 34 Jakob Wang	59
Dok 35 Oddvar Larsen	60
Dok 36 Stoppen Sportklubb	63
Dok 37 Gulskogen Vel.....	64

Dok 38 Dag Andersen	73
Dok 39 Olav Gåserød	75
Dok 40 Dag Rosbach.....	75
Dok 41 Hans Kristian Rosbach	77
Dok 42 Ranveig S. Skogly	79
Dok 43 Thomas Børresen.....	82
Dok 44 Syklistenes Landsforbund	84
Dok 45 Gundersen Geir Holm	85
Dok 46 Aksjonsgruppen bevar Steinberg Stasjon.....	87
Dok 47 Utbyggergruppen i Åsen	88
Dok 48 André Sæther	89
Dok 49 Nedre Eiker næringsråd og Mjøndalen Handel- og Serviceforening	92
Dok 50 Aksjonsgruppen Bevar Steinberg stasjon.....	94
Dok 51 Medlemmer i Fjellsveien og Ingvaldsåsen velforening i Skoger	96
Dok 52 Mjøndalen Handel og Serviceforening.....	98
Dok 53 Linda Skjeldrum	99
Dok 54 Morten Hyllseth.....	100
Dok 55 Jan Erik Green	101
Dok 56 Jan Erik Green	104
Dok 57 Kjell Gundersen.....	105
Dok 58 Naturvernforbundet i Drammen	106
Dok 59 Miljøpartiet De Grønne	118
Dok 60 Olav Haugerud	121
Dok 61 Olav Haugerud	122
Dok 62 Olav Haugerud	122
Dok 63 Olav Haugerud	123
Dok 64 M. Dyga.....	124
Dok 65 Tore Askim.....	126
Dok 66 Johanna Hauge.....	127
Dok 67 Sverre og Eva Sand	128
Dok 68 Tangen Velforening.....	130
Dok 69 Jan Erik Tøftum.....	132
Dok 70 Morten Taarland	133
Dok 71 Karl Petter.....	137
Dok 72 Per Ringnes.....	137
Dok 73 Henrik Røren	138
Dok 74 Frode Hansen.....	138

Dok 75 Stefan Appelbad og Guri Haram	139
Dok 76 Arild Nyborg	141
Dok 77 Tomas Mortensen	142
Dok 78 Julie Førriisdal	143
Dok 79 Mona Syversen	143
Dok 80 Stine Waage.....	145
Dok 81 Per-Jan Brekke	145
Dok 82 Bård Robstad	145
Dok 83 Lucy Riley	146
Dok 84 Ingeborg Bye	147
Dok 85 Ivar Munkerud	147
Dok 86 Hanne-Lene Norup Dahlgren	148
Dok 87 Linn Katrin Nødland	149
Dok 88 Tryggve Imset.....	150
Dok 89 Lorna Reberg Nilsen	150
Dok 90 Anders Prytz	151
Dok 91 Per Rasmussen.....	152
Dok 92 Mats Faugli.....	152
Dok 93 Mette.....	153
Dok 94 John Tollefsen	153
Dok 95 Anonym	154
Dok 96 Tore Klyve Andersen	155
Dok 97 Jan Helge Østnæs	156
Dok 98 Næringsforeningen i Drammensregionen	157
Dok 99 Beboere ved Jarlsbergveien.....	159
Dok 100 Ingrid Møller	165
Dok 101 Trine Wengen	165
Dok 102 Norunn Sylva Myhre Lund.....	166
Dok 103 Aleksander Kristung, Konnerud.....	167
Dok 104 Skriftlige innspill levert inn på folkemøtene	168
Dok 105 Skriftlige innspill levert inn på ungdomskonferansen.....	169
Dok 106 Drammen Senterparti	172
Dok 107 Innbyggerinitiativet	178
Dok 108 Trygve Angeltveit.....	208

De enkelte innspillene med kommentarer

Dok 1 Tryggve Imset

Fra: Tryggve Imset timset@getmail.no

Til: BB_post

Mottatt: to 29.06.2017 17:34

En av hovedmålsetningene er:

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

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

Kommentar til innspillet:

Målsettinger

Buskerudbysamarbeidet og Buskerudbypakke2 har tre hovedmålsettinger. I tillegg til den som er nevnt i innspillet er det følgende hovedmålsettinger: «*Transportsystemet skal være miljøvennlig og trafikksikkert og tilrettelegge for attraktiv by- og tettstedsutvikling*» og «*Veksten i persontransporten skal tas av kollektiv, sykkel og gange*».

Stortinget vedtok i juni 2017 Nasjonal Transportplan (NTP 2018-29) og der er det såkalte nullvekstmålet (at personbiltrafikken ikke skal øke og at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og gange) i de store byområdene tillagt stor vekt. Buskerudbyen er et av de ni største byområdene i Norge. Det er avsatt statlige midler i NTP til disse byområdene, men det stilles krav om nullvekst i personbiltrafikken. I Buskerudbyen er det forventet befolkningsvekst i de kommende årene. Det må derfor legges bedre til rette for at flere mennesker kan reise kollektivt, sykle og gå.

Gjennomgangstrafikk

Hovedandelen av gjennomgangstrafikk i Drammen kommune går på stamvegnettet, henholdsvis E18 og E134. Disse vegene er bygget for å håndtere gjennomgangstrafikk. Når det gjelder gjennomgangstrafikk på lokalvegnettet viser det seg at mye av trafikken som i dag skaper kø i Drammen, er trafikk som har sin destinasjon i Drammen.

På Fv. 28 (Øvre Eikervei) er det 7 % av biltrafikken som er gjennomgangstrafikk gjennom Drammen kommune. Dette tilsvarer ca. 300 kjøretøy pr. døgn. Ca. 93 % av biltrafikken på Fv. 28 (Øvre Eikervei) har sin destinasjon i Drammen (ca. 4400 kjøretøy pr. døgn).

På Fv. 283 (ved Herstrøm), er det ca. 18 % av biltrafikken som er gjennomgangstrafikk gjennom Drammen kommune. Dette tilsvarer ca. 3200 kjøretøy pr. døgn. Ca. 78 % av biltrafikken på Fv. 283 (Herstrøm) har sin destinasjon i Drammen (ca 13500 kjøretøy pr døgn). Ved Hamborgstrøm er det ca 2/3 av biltrafikken som skal i retning Drammen sentrum. Det vises ellers til trafikkstrømsundersøkelsen for Buskerudbyen

https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/lokalt/Region+S%C3%B8r/_attachment/2045885?ts=15f585d6688&fast_title=Du+kan+lese+hele+notatet+her

Bruk av bompenger

Stortinget vedtok i mai 2017 en endring i Vegtrafikkloven slik at inntekter fra bomsystem i byområder kan brukes til å finansiere tiltak for buss, samt drift av buss for å bedre det kollektive tilbudet. «Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.» (Vegtrafikkloven)

Dok 2 Erik Erix

Fra: erik@erix.no

Sendt: sø 02.07.2017 16:12

Til: BB_post

Emne: Innspill til Buskerudpakke - kollektivtransport og miljø

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

Legg til rette med store gratis pendlerparkeringer langs hovedvei og jernbanestasjoner hvor folk kan møtes enten flere reiser sammen i samme bil eller reiser kollektivt videre. Se til USA, Canada og andre folkerike områder. Dette gjør kollektivtransporten mer tilgjengelig for folk flest. Legger man i tillegg opp til hyppige avganger og "ekspressruter" til sentrum så går reisetiden ned. Dette kan med fordel også gjøres for oss som skal videre på jobb innover til Oslo både tur og retur. (I dag korresponderer det dårlig og Nettbuss har jo nesten lagt ned ekspressbussene.) Hvert bytte av transportmiddel betyr i dag 10-30 minutter ekstra reisetid og jeg trenger faktisk 3 av de for å komme dør til dør.

Gjør kollektivtransporten gratis.

Enten man bruker den fast eller har mulighet til å bruke den av og til så vil den da være en gulrot for de som velger å ta ulempen med reisetid og dårligere komfort. Samfunnet og miljøet vinner på hver eneste tur. Pr. idag for egen del bruker jeg sjelden kollektivt siden det er "dyrt og dårlig". I tillegg så blir jeg straffet siden jeg ikke har månedskort og ikke liker å bruke app. Resultatet er at jeg kjører selv isteden.

Gjør det enklere og billigere å kjøpe kombinasjonsbilletter for de som ønsker det. Tenker dere over at det koster 2.600.- pr måned å reise Drammen-Oslo? (Eller 374.- pr dag med enkeltbilletter) Og billetten er kun tilgjengelig i app? Hva med oss som har jobbtelefon og ikke ønsker app'n der. Hva med å gjøre kollektivt tilgjengelig for folk flest. Da må vi faktisk innom både NSB og Brakar i den åpningstida de har på Bragernes torg. (Løsningen blir jo egen bil.)

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

Fjern også bøtene mot kollektivselskapene i anbudet for å kjøre forbi forankjørende buss. I dag klarer de overhodet ikke holde rutene og vi har ikke busser men buss-tog hvor de gjerne kommer tre i slengen. Håpløst ! Kan de kjøre forbi hverandre uten å få 10.000 kr i bot kan

kanskje en sterkt forsinket buss få drahjelp ved at bussene bak kan komme raskere forbi og at de ved å plukke "annenhver" holdeplass der ingen må av så kan man faktisk få ned kjøretiden.

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

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

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

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

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

Mvh

Erik

Kommentar til innspillet:

Billigere buss og billettsamordning med tog og buss på tvers av fylkesgrenser

Drift av kollektivtransport er i Norge i stor grad avhengig av delfinansiering gjennom offentlige midler. Dersom enkeltbillett eller periodebillett skal bli billigere må det bevilges mer penger til kollektivselskapene. I en bypakke med bompenger og statlige belønningsmidler vil det være mulighet for å gjøre det. I Oslo/Akershus overføres 73 % av bompenginntektene til kollektivtiltak.

I alternative forslag til justert Buskerudbypakke2 er det satt av til sammen ca 2,6 milliarder over 15 år til driftstiltak for buss. Det innebærer en kraftig økning i busstilbudet i alle fire kommunene i form av økt turtetthet (= tettere frekvens) og lengre driftsdøgn (både på

hverdager mellom 0500 og 2400 og i helgene, 0600 – 24 lørdager og 0900 – 24 søndager). På sentrale ruter i Drammen og sentrale deler av Nedre Eiker som passerer bompunkter kan det bli 10-minutters frekvens. Arbeidet med omlegging til en fremtidsrettet og kundesvennlig betalings- og billettløsning kan fortsette. Her inngår felles billettsystem mellom Brakar og NSB i Buskerudbyen, noe lavere priser der aktuelle tiltak kan være redusert pris på enkeltbilletter, periodekort og familiebillet/rabatt i helgene, bedre trafikkinformasjon og utstyr for aktiv signal-prioritering av buss i kryss. I forslaget inngår også tiltaket ”felles billett” med Oslo/Akershus og Ruter/NSB. Det er et mål å gjøre denne typen kollektivreiser sømløse innen rimelig tid. Det vises ellers til mer utførlig omtale av frekvensøkning, mulighet for prisreduksjoner og samordning av billetter kap. Et bedre kollektivtilbud på side 6.

I forbindelse med jernbanereformen har Jernbanedirektoratet fått ansvaret for å inngå trafikkavtaler og har derfor et ansvar for å inngå takstsamarbeid med andre kollektivselskaper. Jernbanedirektoratet har også fått i oppdrag å lage enklere billett- og reiseinformasjonsløsninger sammen med Entur. Det vil derfor skje mye som gjør det enklere og mer oversiktlig å være kollektivkunde framover.

Pendlerparkeringer

I Areal og transportplan Buskerudbyen 2013-2023 vedtatt i fylkestinget 07.02.2013 heter det at ”Tilrettelegging for pendlerparkering bør være et tiltak som inngår i Buskerudbypakke 2”. I videre arbeid er det utarbeidet en felles innfarts- og pendlerparkeringsstrategi. (Anbefalt av styringsgruppa for Buskerudbysamarbeidet møte 18. desember 2015). Den har som målsetting å bidra til at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner eller et tjenlig busstilbud skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen. Innfarts- og pendlerparkeringer skal fange opp bilister så tidlig som mulig på reisen og gjøre det mulig å kombinere en kollektivreise med andre ærend som for eksempel levering av barn i barnehage.

Innfarts- og pendlerparkering skal primært lokaliseres til steder med et attraktivt kollektivtilbud for pendlerreiser. Det må tas hensyn til jordvern og ønsket byutvikling i valg av løsning og lokalisering. Det skal legges til rette for trygg og effektiv sykkelparkering for å styrke sykkel som tilbringermåte til kollektivsystemet. Sykkelparkeringsplassene skal prioriteres fremfor biler i forhold til en kort avstand til plattform/holdeplass. Det bør videre legges opp til et balansert og samordnet tilbud for å unngå at bilister kjører lengre turer enn nødvendig for å finne et mer attraktivt parkeringstilbud. Dette må ses i forhold til prissoner for kollektivtransport og eventuelle bomstasjoner. Ved kapasitetsproblemer skal alternativer til flateutvidelse vurderes. Dette kan for eksempel innebære etablering av parkeringshus, bedret tilkomst for syklist, oblatordning knyttet til periodekort for kollektivtransport eller moderat brukerbetaling til dekning av drift og vedlikehold av parkeringsanleggene.

Ved tilpassing av innfarts- og pendlerparkeringstilbudet i byområdene må dette ses i sammenheng med øvrig parkeringstilbud i byområdet for å unngå at langtidsparkerende opptar parkeringsplasser i sentrumsområdene.

I byene vil de fleste bo i gangavstand til et godt kollektivtilbud. Et parkeringstilbud for bil skal i første rekke være et supplerende tilbud for de som ved ulike anledninger har behov for å bruke bil på en del av reisen. Byutvikling begrenser muligheten for overflateparkering tett ved stasjoner, og krever at kapasitet i det lokale veinettet prioriteres for buss, gående og syklende framfor bilkjøring. Hovedstrategien skal være å bygge tettere og forsterke kollektivnettet, slik at stadig færre har behov for å kjøre bil til holdeplasser i bybåndet. Eventuell utvidelse av innfarts- og pendlerparkeringstilbudet for bil utenfor byområdene bør skje ved de store

kollektivknutepunktene, særlig ved jernbanestasjoner og langs hovedbuskorridorene.

I Buskerudbyen bor ca 10 prosent av de som benytter innfarts- og pendlerparkering innenfor gangavstand (ca 1 km i luftlinje) til togstasjonen og 40 prosent innen 2 km i luftlinje. I ytre deler av Buskerudbyen er bildet mer sammensatt, med en betydelig høyere andel som bor utenfor gangavstand.

En stor andel bor allikevel innenfor sykkelavstand (3-5 km). Det er behov for å tilrettelegge for trygg og effektiv sykkelparkering for å styrke sykkel som tilbringer til kollektivsystemet. Det jobbes nå for å få sykkelhotell på Lier, Brakerøya, Mjøndalen, Hokksund og Kongsberg stasjon i tillegg til de som allerede finnes på Drammen og Gulsbogen stasjon. Det bør vurderes en økt standard med for eksempel garderobe, låsbare skap for oppbevaring av klær og hjelm, og tilknyttede servicefunksjoner som sykkelverksted.

Det finnes i dag omtrent 1450 registrerte innfarts- og pendlerparkeringsplasser i Buskerudbyen. Tilbudet kan deles inn i tre hovedkategorier:

1. Tog- og busstasjon i bysentra (Drammen, Mjøndalen, Hokksund og Kongsberg)
2. Tog- og busstasjon utenfor bysentra (Lier st, Brakerøya st, Gulsbogen st, Steinberg st, Vestfossen st og Darbu st)
3. Buss omstigningspunkt inkl ekspressbusstopp (Lerberg, Heiatoppen, Langebru, Dunserud, Bangeløkka, Åssiden vgs v/fv283, Mjøndalen v/E134, Kongsbergtoppen v/E134, Teknologiparken v/E134, Knivedalen v/Rv 35)

I tillegg bygger Drammen innfarts- og pendlerparkeringsplasser ved noen av barnehagene i Drammen slik at de som leverer barn i barnehage kan la bilen stå der og reise videre med sykkel eller kollektivtransport. I Kongsberg planlegges tilbud for innfarts- og pendlerparkeringsplass basert på videre transport med sykkel inn til byområdet.

I de alternative forslagene til justert Buskerudbypakke2 er det avsatt 350 millioner til utvikling av pendlerparkeringer.

Bysykkelordning

Da bysykkelordningen ble etablert, var dette ment som en ordning for de sentrale delene av Drammen. Når dagens kontraktperiode går ut, og ny ordning skal etableres, kan det være aktuelt å etablere en bysykkelordning med utvidet geografisk område. Det er startet opp et prosjekt i aksen fra og med Kongsberg og til og med Asker (inkludert Røyken og Hurum). Målet i dette prosjektet er å gjøre kommunene i stand til å rulle ut et felles system for elektriske bysykler. Sykler som også skal kunne bookes via billettløsningene til både Brakar og Ruter og/eller NSB.

Dok 3 Leif Nesthorne

Fra: noreply@tibe.no

Sendt: sø 02.07.2017 20:32

Til: BB_post

Emne: Henvendelse fra nettsiden - Kontaktskjema

Navn: Leif Nesthorne

Telefon: 905 24 499

Epost: leif_nesthorne@hotmail.com

Melding:

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

Kommentar til innspillet:

I felles Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023 heter det i pkt.8.2.1 Miljøvennlig teknologi; *Vi vil legge til rette for miljøvennlige biler og busser.* I handlingsprogrammet for Buskerudbypakke1 – belønningsmidler – er det satt av en liten pott til ReisSmart for å stimulere næringslivet til tiltak i egen bedrift som er med på vri ansattes arbeidsreisevaner i retning av buss, tog, sykkel og gange. Flere prosjekter her har omhandlet el-sykler og lademuligheter. Det har også bevilget belønningsmidler til opparbeiding av innfarts-parkeringer, men det er der så langt ikke tilrettelagt for elbil-lading.

Stortinget har nå endret vegtrafikklovens § 8 om vilkårsparkeering. I bokstav b heter det at det på parkeringsplasser er plikt til å tilby lademuligheter for strøm. Kravet reguleres videre av «Forskrift om vilkårsparkeering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)»

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-03-18-260>). I parkeringsforskriftens § 35 heter det *“På parkeringsområdet skal det tilbys lademulighet for ladbar motorvogn på et tilstrekkelig antall parkeringsplasser, det vil si at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig plass med lademulighet. Virksomheten har likevel ikke plikt til å tilby lademulighet på mer enn seks prosent av det totale antallet plasser. Statens vegvesen kan gjøre unntak fra kravet i første ledd dersom investerings- eller driftskostnadene blir urimelig høye.”* Denne paragrafen i forskriften trår i kraft 1. juli 2018.

Det er ulike måter å oppnå det forskriften beskriver. Det åpenbare er å tilrettelegge for flere plasser for lading. Men en må også vurdere prising, tidsbegrensning, skal det være obligatorisk å lade?

Drammen kommune arbeider med en ny parkeringsstrategi der parkering og lademulighet for el-biler er et av temaene. Denne strategien forventes vedtatt høsten 2018.

Etablering av ladeplasser er kostbart. Oslo har beregnet kostnader på 80-100.000 kroner per ladeplass. Andre byer opererer med 50-60.000 kroner per plass. Selve ladestasjonen er ikke så kostbar (8 000 – 20.000 kroner), men oppretting av ladestasjoner krever blant annet oppgraderinger for at man skal klare å forsyne ladestasjonene med nok strøm.

Batteri- og ladeteknologien er i rask utvikling. En trend går i retning av kortere ladetid. Man kan se for seg at fremtidens løsning er en hurtiglading/«energitanking» som tidsmessig kan sammenlignes med tiden det i dag tar å fylle tanken med bensin eller diesel. Dersom dette blir fremtidens løsning, kan behovet for dagens ladestasjoner på parkeringsplasser gå betydelig ned. En annen trend er at batterikapasiteten øker, slik at man kan kjøre lengre mellom hver lading. Dette kan gjøre at flere velger å lade hjemme og har mindre behov for offentlig tilgjengelige ladeplasser. Med bakgrunn i disse usikkerhetene om fremtidens ladebehov, må man vurdere hvor store investeringer knyttet til dagens ladeteknologi det er riktig å gjøre. Det er kommunene som har ansvaret for å sørge for at parkeringsforskriftens krav tilfredsstilles på kommunale parkeringsplasser. På offentlig tilgjengelige parkeringsplasser som er privateid, er det eieren som har ansvar for at forskriftens krav tilfredsstilles. Det er Bane NOR som har ansvar for pendlerparkeringene ved jernbanestasjonene.

I Buskerudbypakke2 som ble lokalpolitisk vedtatt høsten 2016 var det ikke avsatt midler til miljøvennlig teknologi på egen post. I pakkeforslagene som nå legges ut til høring foreslås det 15 millioner til ITS (intelligent transportsystem).

Dok 4 Jon Amundsen

Fra: Jon Amundsen JA@stians-sport.no

Sendt: ma 03.07.2017 13:31

Til: BB_post

Emne: Forslag Buskerud by pakke 2

Hei,

Takk for at dere satser miljøvennlig og på å bedre kollektivtilbudet.

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

Lykke til i arbeidet med å få kabalen til å gå opp.

Mvh

Jon Amundsen

Kommentar til innspillet:

Det er flott gjort å sykle til og fra jobb over så lang strekning. Når det gjelder billigere busskort og oftere avganger vises til kommentar under Dok 2. Brakars ordning med "Reisepenger" som kan kjøpes med en verdi på hele hundre kroner (minimum kr 200,-), kan være et tilbud for de som vanligvis går eller sykler, slik at de kan ta buss når været eller andre årsaker gjør det vanskelig å gå/sykle (slipper ombordtillegget på 10 kroner).

Dok 5 Birgitte Seierstad

Fra: noreply@tibe.no

Sendt: sø 02.07.2017 20:32

Til: BB_post

Emne: Henvendelse fra nettsiden - Kontaktskjema

Fra: Birgitte Seierstad bseierstad@gmail.com

Sendt: ma 03.07.2017 19:55

Til: BB_post

Emne: Innspill Buskerud bypakke

Innspill fra Drammenser.

Det skal mye til før det kan bli OK å sykle langs en så trafikkert vei som Rosenkratzgata. Dette forstår man etter å ha prøvd i regn, sol og snø. Man blir sprutet ned, biler virvler opp støvskyer med fint støv som går rett ned i lungene og irriterer øynene, og manglende sperrer

mot veibanen gjør det utrygt å sykle der. Det ville hjulpet med et par meter grøntsone og fysisk adskilt sykkelvei. En evt gangvei bør legges i noe avstand fra bilveien. Øvre Storgate kan f.eks. omgjøres til gang/sykkelvei og opprustning av nåværende gangvei langs elva mot Åssiden vil kunne friste mange til å ta sykkel. Mengdetrafikken bør ledes i tunnel, raskt, utenfor byen, for de som bare skal komme seg videre. Konnerud må få egen påkjøring til E18 via Skoger, så man letter trafikalt trykk på Strømsø og kan åpne for større utbygging av boliger på Konnerud. Istedenfor bommer kan man legge dette som ekstra skatt direkte på alle innbyggerne, så slipper man å betale mer enn nødvendig (administrasjon og bommer fordyrer prosessen og skaper splittelse følelsesmessig og geografisk). Alle som bor i Drammensområdet har fordeler av investeringene, uansett om man kjører bil eller ikke.

Mvh Birgitte Seierstad

Kommentar til innspillet:

Rosenkrantzgata er under planlegging, der det blir vurdert hvordan alle trafikantgrupper skal komme trygt og effektivt frem. I «Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet: Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett» 2016, er hovedrutene for sykkel lagt til andre gater enn Rosenkrantzgata. Dette gjelder en rute på sørsiden av Rosenkrantzgata i Buskerudveien – Muusøya – Landfalløya – Øvre Storgate. Det er også en rute på nordsiden av Rosenkrantzgata i Betzy Kjelsbergs vei – Hotvetveien. Det er satt i gang planlegging for å avklare sykkeltraseene nærmere. I alternative forslag justert Buskerudbypakke2 er det foreslått ca 1,5 milliard kr til sykkeltiltak og tiltak på strekningen Åssiden – Bragernes er en av de prioriterte strekningene.

Det er de ulike veieiere som har ansvar for drift og vedlikehold av sykkelveier. Det har stor betydning for om flere vil ønske å sykle eller gå at gang- og sykkelanlegg er mer attraktive å bruke, også vinterstid. Gjennom felles sykkelplan er det satt sterkt fokus på bedre drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg.

I innspillet pekes det på at mengdetrafikken bør ledes i tunnel utenfor byen, slik at disse skal kunne komme seg videre uten å skape trafikk i Drammen sentrum. Gjennom vegvesenets Trafikkstrømsundersøkelse vet vi at svært mange av de som reiser med bil i Buskerudbyen har Drammen som sitt målpunkt, se kommentar til Dok 1.

Se: Identifisering av trafikkstrømmer i Buskerudbyen:

https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/lokalt/Region+S%C3%B8r/_a_tachment/2045885?_ts=15f585d6688&fast_title=Du+kan+lese+hele+notatet+her

Ny vegforbindelse mellom Konnerud og E18 via Skoger er vurdert som en del av Innbyggerinitiativet, se kommentar til Dok 107.

Dok 6 Marianne Gløersen

Fra: noreply@tibe.no

Sendt: to 20.07.2017 15:02

Til: BB_post

Emne: Henvendelse fra nettsiden - Kontaktskjema

Navn: marianne gløersen
Telefon:
Epost: marianne.gloersen@tupran.no

Melding:

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

Kommentar til innspillet:

Det foreligger statlige retningslinjer om at forflytningshemmede helt eller delvis er fritatt for betaling av bompenger i bomringer. Herunder åpnes det for to gratisbrikker for familier med funksjonshemmede barn, og refusjon av bompenger for funksjonshemmede uten egen bil. Det forutsettes at alle som er innvilget fritak må ha brikke. (Statens Vegvesens håndbok V718, kap. 3.2.3 Takstsystem fritaksordninger)

Dok 7 Norunn Myhre Lund

Til: bb_post
Sendt: ma 21.08.2017 18:59
Henvendelse fra nettsiden - Kontaktskjema

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

Melding:

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

Til: Buskerudbyen
Sendt: ma 04.09.2017 07:34
Fra: myhrelu@online.no
Emne: Busstilbud i Drammen by

Busstilbud i Drammen by

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

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

Med hilsen
Norunn Myhre Lund
Johan Sverdrups vei 2

Kommentar til innspillet:

Brakar opplyser at tilbudet i Markusveien/Skogerveien ble svekket da linje 3 endret trase i 2014. Endringen skjedde fordi veibredden i Skogerveien ikke er tilfredsstillende for buss hvert tiende minutt, og spesielt ikke for leddbuss. Området betjenes nå av linje 16, samt at holdeplasser på linje 3 ansees å være innenfor akseptabel gangavstand for mange beboere i området.

Dok 9 Arne Høye Rage

Til: bb_post
Sendt: to 24.08.2017 11:23
Emne: Parkeringssituasjonen på Mjøndalen stasjon
Fra: Arne Høye Rage <arnerage@gmail.com>

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

I går hadde jeg med meg ekstra bagasje så jeg tok bilen til stasjonen. Jeg var der 20 minutter før togavgangen (altså kl 0745) og jeg fikk akkurat tatt den nest siste ledige plassen. I de minuttene jeg ventet på toget kunne jeg se mange biler som kom til og som kjørte rundt på parkeringsplassen og leitet etter ledig plass.

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

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

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

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

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

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

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

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

Kommentar til innspillet:

Buskerudbysamarbeidet er opptatt av at flere skal gå, sykle og reise kollektivt og at det skal være tilrettelagt for dette ved stasjonene. Gjennom midler fra belønningsordningen jobbes det nå med å plassere sykkelhotell (med plass til om lag 40 sykler) på stasjonsområdet i Mjøndalen. I tillegg til dette er det mulighet for ytterligere sykkelparkering i grøntområdene øst for stasjonsbygget. Det er også mulig å benytte deler av overflateparkering eller areal vest for stasjonsbygget til sykkelparkering ved behov..

Hva gjelder bilparkering ved stasjonen så er arealet i dag brukt som overflateparkering regulert til kombinasjonsformål (hvor parkeringshus inngår) i forslag til områderegulering. Ved bygging av parkeringshus kan dagens kapasitet på 186 oppstillingsplasser økes betraktelig. Stasjonsområdet tilhører Bane NOR SF.

Svært mange av de som benytter innfartsparkeringen ved Mjøndalens stasjon bor tett på stasjonen (TØI rapport 1367/2014) og mange av disse kunne kanskje sykle eller gå til stasjonen. Dette er en utfordring vi ser ved mange stasjoner. Derfor er det også viktig at det er godt tilrettelagt for sykkelparkering og gode gangforbindelser til stasjonen. Se ellers kommentar til Dok 2 om pendlerparkeringer generelt.

Dok 11 Liv Evju

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

Hei,

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

1. Det mangler bybusser på Nedre Bragernes. Her kommer ca 600 nye leiligheter, med anslagsvis 1500 beboere. Disse må forholde seg til pendlerrutene med avganger som er tilpasset busser/tog utenfor byen. På spørsmål til Brakar om dette fikk jeg til svar at de seks avgangene pr time (to ca hel time, fire ca halvtime) ikke kunne endres. Noen egen bybussrute er tydeligvis ikke planlagt.

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

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

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

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

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

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

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

Med vennlig hilsen en som gjerne vil reise kollektivt

Liv Evju

Finn Blackstads vei 97

3021 Drammen

Kommentar til innspillet:

Bybusser

Brakar opplyser at nye busslinjer vurderes løpende, og områder der dette behovet er størst prioriteres. I tillegg til trafikkgrunnlaget (antall bosatte, antall arbeidsplasser og andre tyngre handelsunder-visnings-, fritids- eller institusjonsreisemål i nærområdet) vurderes det også i forhold til gangavstand til eksisterende kollektivtrafikk. Lokalk markedet på Bragernes dekkes av regionlinjene fra Lier, Røyken og Hurum. Foreløpig er ikke markedet i det angitte området

vurdert til å være stort nok for en egen lokallinje. Det vises også til kommentar til ringruter under.

Rutetabeller

Utforming av rutetabeller er en utfordring. Der noen ønsker samletabeller for fellesstrekninger ønsker andre (som bor lenger ut) det motsatte. Det jobbes alltid med forbedringer av ruteinformasjonen. Internettbasert informasjon, også apper, gjør det enklere for den enkelte å skaffe begge disse typer informasjon.

Korrespondanse mellom bussene

Korrespondanse prioriteres ved større knutepunkt, eksempelvis bussterminalen på Strømsø og Bragernes torg. Det kan derfor være vanskelig å få til korrespondanse ved mindre overgangspunkter på samme linje. Korrespondanse mellom flere linjer er også utfordrende da manglende fremkommelighet medfører forsinkelser som er vanskelige å planlegge. På samme måte som ved korrespondanse prioriteres mest mulig direkte forbindelse mellom de store reisemålene, slik at enkelte relasjoner (spesielt de som trenger bytte) vil komme dårligere ut i en vurdering av reisetid. Ved økt frekvens på linjene som det legges opp til Buskerudbypakke2 vil overganger mellom busslinjer bli enklere.

Månedskort til honnørpris

Brakar avventer en endelig avgjørelse på nasjonale billett kategorier. Dette arbeidet ledes nå av Jernbanedirektoratet. Det kan bli aktuelt å innføre en honnørbillett dersom vi får på plass sømløs billettering mot Oslo og Akershus i 2018. Det vises for øvrig til kommentarer under Dok 2.

Ringruter

Ringruter er et ønske fra flere. De gir mulighet for kortere gangavstander, men samtidig også lengre reisetid for mange, samtidig som de er sårbare for forsinkelser (de har ikke noe endepunkt der forsinkelse kan innhentes og sjåføren kan få noen minutter til personlige behov).

Skilting mellom Drammen busstasjon og Strømsø Torg

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

Koordinerte avgangstider

Spredning av linjer for at disse samlet skal gi tettere frekvens (i 15, 10 eller 5 minutters intervaller) er et godt prinsipp som tilstrebes langs hovedkorridorer. Det er likevel tilfeller der andre hensyn, f.eks. korrespondanse med andre linjer eller tog, medfører at det kan virke som rutetidene er dårlig koordinert.

Dok 13 Anita Westby Rygh

Til: BB-post

Sendt: on 06.09.2017 16:03

Fra: anita.westby.rygh@unioneiendom.no

Emne: Forslag til Buskerudbypakke 2

Takk for mail.

Hvordan få flere til å sykle til jobb i sentrum?

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

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

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

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

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

Med vennlig hilsen
Anita W Rygh

Kommentar til innspillet:

Sammenhengende sykkelvei mellom Mjøndalen og Strømsø

Strekningen mellom Mjøndalen og Gulslogen er høyt prioritert i «Felles sykkelplan for Buskerudbyen: Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett». Strekningen er også en av ti som er trukket frem som mulig nasjonalt satsning for trygg høystandard sykkelveg for alle (sykkelekspressveg). For detaljplanlegging og iverksetting av tiltak er det nødvendig med finansiering gjennom en bompengepakke. Det er positivt med separate løsninger som skiller syklende fra gående og fra motortrafikken, og en søker å få til dette der det er mulig.

Pendlerparkering

Når det gjelder pendlerparkeringsplasser vises det til at det er utarbeidet en egen strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen (se kommentar til Dok 2). I forslag til BBP2 foreslås det å sette av 350 mill. kr til innfartsparkeringer.

Enklere og billigere å reise kollektivt

Når det gjelder innspill om å gjøre det billigere å reise med buss vises til kommentar til Dok 2. Bussene i Buskerudbyområdet tar ikke betalingskort da validering av slike transaksjoner tar forholdsvis lang tid. Det vil føre til at bussen må oppholde seg lengre på holdeplassene og reisetiden vil øke. Brakar har arbeidet målrettet med å få ned holdeplasstiden de siste årene, og har oppnådd forbedringer på dette området. Brakar oppfordrer til forhåndsbetalte billetter, og økt bruk av app.

Behov for større kapasitet på busslinjene vurderes løpende og sees i sammenheng med frekvensfortetting. Alternative forslag til justert Buskerudbypakke 2 foreslår over 2 milliarder til styrket busstilbud.

Dok 14 Siv Janne Skeide

Til: BB_post

Sendt: to 07.09.2017 10:32

Fra: Siv Janne Skeide sjs@rg.no

Emne: Innspill Buskerudbypakke 2 endringer

Hei

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

Med vennlig hilsen

Siv Janne Skeide

Siviløkonom

Kommentar til innspillet:

Ny vegforbindelse mellom Konnerud og E18 via Skoger er vurdert, det vises til vurdering av Innbyggerinitiativet Dok 107. Når det gjelder trafikkmengden i bydel Gulskogen vises det til eget notat som er lagt ut på [Faktabanken](#) og til kommentar til innspill fra Gulsbogen Vel Dok 37.

Dok 15 Dag Tancred Elgvin

Fra: Dag Tancred Elgvin [dag@elg1.no]

Til: Kommunepost Drammen [Kommunepost.Drammen@drmk.no]

Sendt: 01.09.2017 13:38:54

Emne: til Buskerudbysekretariatet

Til Drammen kommune, v/ Buskerudbysekretariatet,

Jeg søkte på 'Buskerudbysekretariatet' på kommunens nettside, og fikk **null** treff, med tilleggs-spørsmålet: "Mente du: steinar bålsrud ?" . Det bør dere gjøre noe med!

Tor Atle Odberg etterlyser innspill, i Drammens Tidende 30. august. Her skal han få fire stykker:

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

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

2. Kollektiv-prisene må ned.

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

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

3. Samordning av billetter mellom Brakar og Vestfold Kollektivtransport.

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

4. Gratis kollektivtransport i sentrum.

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

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

Hilsen Dag T Elgvin,

Kommentar til innspillet:

Utbygging av Svelvikveien

I tre av de fire forslagene til justert Buskerudbypakke2 er det satt av 560 mill. kr til ny Svelvikvei i ny trase. I ett av de fire alternative forslagene er det i tillegg satt av 540 mill. kr til eksisterende trase på strekningen Solumstrand – Rundtom for utbedring for kollektiv og sykkel/gange. Ny Svelvik vei vil avlaste deler av eksisterende Svelvikvei slik at kollektiv og sykkel/gange kan prioriteres der. I påvente av ny Svelvikvei utføres det nå et arbeid med å oppgradere deler av veien, slik at det blir fortau.

Reduserte priser og økt frekvens kollektiv

Ønske om reduserte priser på kollektivtrafikken og ønske om gratis kollektivtransport i sentrum, se kommentar til Dok. 2. Det er et mål å kunne koordinere takst- og billettering mot nabofylkene. Se for øvrig kommentar til Dok. 2.

Dok 16 Marte Båtstrand

Fra: Marte Båtstrand marte.batstrand@spekter.no

Til: BB_post

Sendt: to 14.09.2017 13:19

Emne: 17/5778 - Innspill til Buskerudbypakke 2

Som innbygger i Lier ønsker jeg å gi mine innspill til Buskerudbypakke 2: Strekningen av Nøsteveien mellom Gluggen og Sandaker er en svært trafikkert strekning som brukes av både barn, ungdom, voksne og eldre fotgjengere og syklister til ulike skole- og fritidsaktiviteter. Dette er en strekning som er godt innenfor skolekretsene rundt 1,5-3 kilometer. Det bor barn som tilhører både Hegg og Høvik som bruker denne daglig til skolevei og kveldsaktiviteter. I tillegg til et høyt antall pensjonister, mosjonister, turgåere med og uten barnevogn og syklister i alle aldre.

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

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

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

Med vennlig hilsen

Marte Båtstrand

Mellomenga 107

3404 Lier

Kommentar til innspillet:

Strekningen som beskrives har ikke noe godt tilbud for gående og syklende. Den er en del av det lokale sykkelnettet i Liers sykkelplan og den er en del av kommunens trafiksikkerhetsliste.

Det er fylkesveg, og ikke definert som en del av den regionale sykkelplanen. I de alternative forslagene til Buskerudbypakke2 er det avsatt 120 millioner til sykkeltiltak i Lier. I forslag til den regionale sykkelplanens handlingsprogram for første seksårsperioden er tre andre sykkeltiltak til en anslått kostnad av tilsammen 40 millioner, foreslått iverksatt i Lier.

Dok 17 Ole Stampe

Fra: Ole Stampe ole.stampe@yara.com

Til: BB_post

Kopi: Karine Stampe

Sendt: ma 18.09.2017 08:30

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

Se vedlagte innspill til Buskerudbypakke 2.

Med vennlig hilsen

Ole Stampe



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

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

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

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

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

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

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

Lier 3. september 2017

Med vennlig hilsen



Ole Stampe
Nøsteveien 107, 3402 Lier

Kommentar til innspillet:

Innspillet er identisk med Dok 16, og det vises til kommentar til dette innspillet.

Dok 18 Jan Erik Green

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

Til: BB_post

Sendt: ma 18.09.2017 17:42

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

Sender mine forslag til å få gjennomgangstrafikken bort fra Drammen sentrum, og til Rv. 23 «Drammensdiagonalen i Bragernesåsen», og «E134 i Strømsåsen». Tverrforbindelse mellom

disse 2 via Olaf Bergers vei, Stasjonsgata/Baker Thons Allè, krysse Professor Smiths Allè, Skogliveien og opp til E 134 for av- og påkjøring i et «planskilt kryss» i form av en «underliggende rundkjøring» under E 134. Denne vil også kunne brukes for av- og påkjøring for trafikk fra Fv. 36 «Konnerudgata» for trafikk på E 134 og lokalt til Gulsbogen, samt forbindelse fra Åssiden til Konnerud og Skoger.

Mvh.

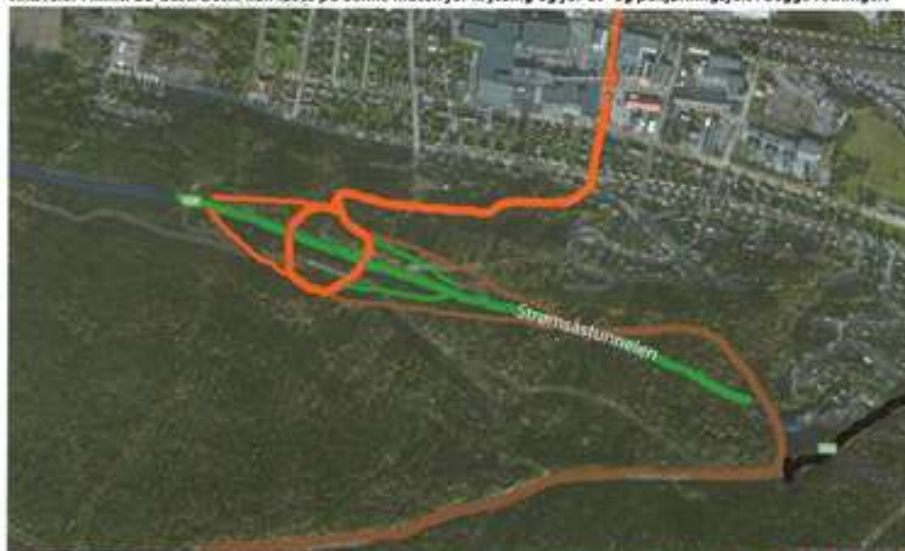
Jan Erik Green

Original skisse for å få gjennomgangstrafikken utenom Drammen sentrum på Riksvei 23 Drammensdiagonalen / Long Hansen til Vinnes videre til Herstrøm hvor det bygges bru over Drammenselva til Stryken og opp på Ryggkollen til E 134.
E 134 fra Bangeløkka - Strømsåsen - Bjørkelia/Gulskogen og kobles på Tverrforbindelsen og Tilfartsvei Konnerud fortsetter til Daler - Ytterkollen - Ryggkollen - og Rv. 23 kobles på, videre til Mjendalen - Steinberg - Losmoen - Lassebru / Hokksund - Kongsberg - Telemark -



Side 1

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



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

Side 1

Kommentar til innspillet:

Gjennomgangstrafikk

Når det gjelder innspillet om gjennomgangstrafikk vises det til kommentar til Dok 1.

Lang Bragernestunell

Forslaget om en lang Bragernestunell vil være å anse som et riksvegprosjekt, og staten har vært tydelig på at det i Buskerudby2 bare skal være med to statlige vegprosjekter; nytt løp i Strømsåstunellen og ny Holmenbru. Det vises ellers til egen vurdering av Innbyggerinitiativets forslag om Bragernes tunnel, se Dok 107

Tverrforbindelse

Når det gjelder forslag om tverrforbindelse mellom «Drammensdiagonalen i Bragernesåsen» og «E134 i Strømsåsen» vil en slik forbindelse evt. måtte avsluttes i Rosenkrantzgate dersom lang Bragernestunell ikke bygges. Det er ikke sett spesielt på hvordan en slik løsning vil virke trafikalt. Men ut fra analyser og beregninger som er gjort for andre prosjekter i området kan det synes som en slik løsning vil gi en god del biltrafikk, ikke minst i den del av Rosenkrantzgate som allerede er sterkt trafikkert. Forbindelsen er videre lagt rett forbi Gulsfogensenteret der det i dag er mye trafikk. Dersom det er tenkt gjennom forslaget at man skal følge dagens forbindelse gjennom Gulsfogen på Baker Thoens allé og Landfalløybrua, må det her bygges betydelig vegkapasitet for at denne forbindelsen skal kunne håndtere den økte mengden trafikk.

En underliggende rundkjøring under E134 vil være kostbar og gi høye fjellskjæringer, særlig på sørsiden av E134.

I de alternative forslagene til Buskerudbypakke2 ligger det inne 500 mill. kr til ny Landfalløybru, men da som tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange. I to av pakkeforslagene er det også foreslått utvidelse av jernbaneundergang på Gulsfogen og kollektivprioritering i Baker Thoens allé.

Dok 19 Jan Erik Green

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

Til: BB_post

Sendt: ma 18.09.2017 18:07

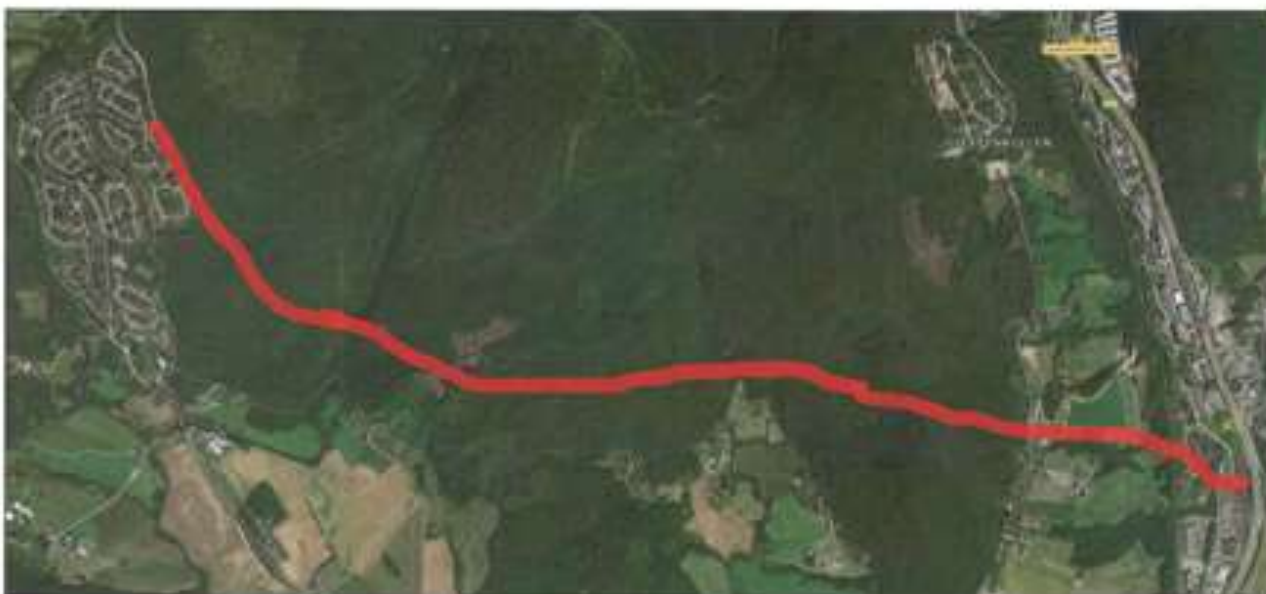
Emne: Ny vei til- og fra Konnerud, Fv. 33 "Skogkantveien"

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

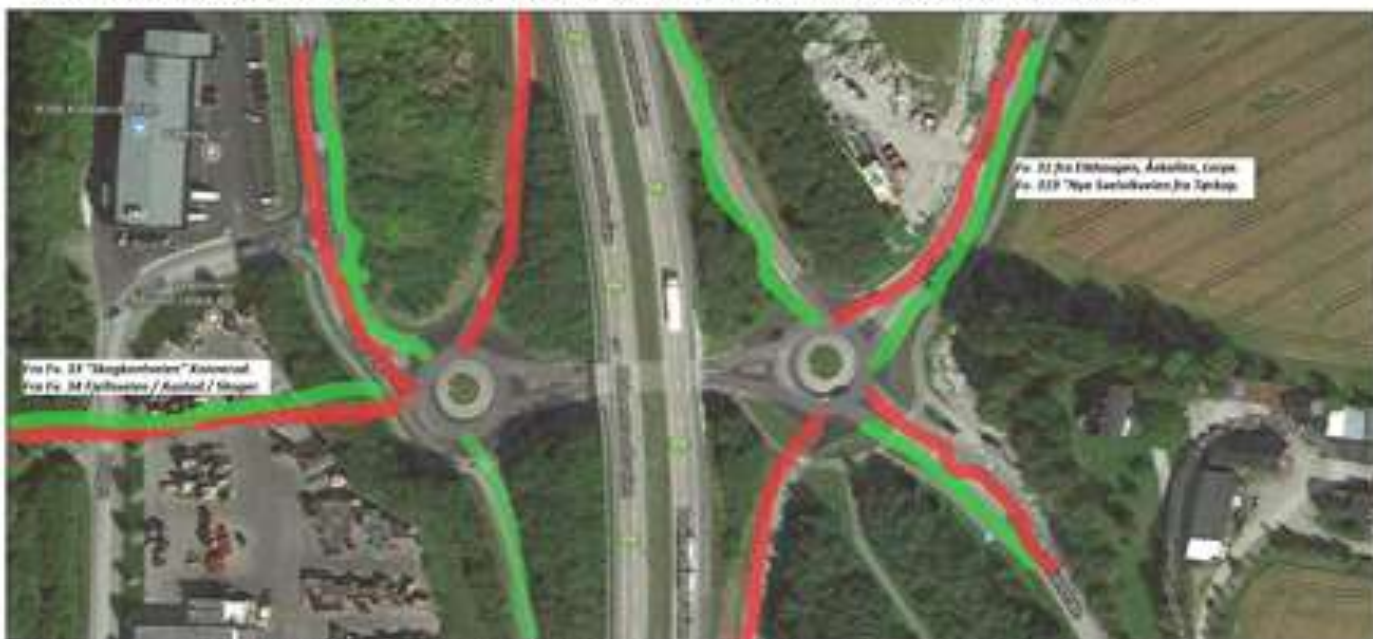
Mvh.

Jan Erik Green

Fv. 31, Konnerudgata / "Skogkantveien" fra krysset Valleriveien / Konnerudgata til Dunkedalen - Skjeidrum - Møllebakkane - Mølen - Nedre Eik / E-18.



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



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

Kommentar til innspillet:

Ny vegforbindelse mellom Konnerud og E18 via Skoger er vurdert som en del av Innbyggerinitiativets forslag, se kommentar til Dok 107.

Dok 20 Tomas Håheim Mortensen

Fra: tomas.mortensen@gmail.com

Til: BB_post

Sendt: on 20.09.2017 20:57

Emne: 17/5778 – Innspill

Hei,

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

Fortsett med brukerinvolvering, gjerne i flere kanaler og enda mer kontinuerlig. Ikke bare offentliggjør rapporter, men også rådata og modeller. Det er mye høy kompetanse blant innbyggerne, og et godt datagrunnlag kan hjelpe oss å bidra mere.

Vær kreativ. Forsøk å tenke ut av boksen. Eksempel: Kan vi incentivere arbeidsgivere til å gi hjemmekontor og fleksitid? Utfør eksperimenter. Ikke alle ideer lar seg evaluere på tegnebrettet.

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

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

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

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

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

Med vennlig hilsen

Tomas Håheim Mortensen

Kommentar til innspillet:

Takk for tilbakemeldinger og eksempler på framtidsrettede løsninger Det jobbes for nye og smarte løsninger i Buskerudbysamarbeidet. Det ligger godt til rette for f.eks. bussprioritering i kryss når Brakar nå tar i bruk sanntidsinformasjonssystemer i bussene i Buskerudbyen. I forslag til BBP2 er det satt av 70 millioner til videreutvikling av sanntidsinformasjon og ASP (Aktiv Signal prioritering). Selvkjørende busser skal utprøves på Kongsberg i 2018 og Brakar vil bruke erfaringene der til å vurdere videre utvikling.

Når det planlegges for etablering av bomstasjoner i Buskerudbyen, er en hensikt også at systemet skal virke avvisende og gi mindre biltrafikk. Det utredes mange ulike bomsystemer, for å kunne avklare hvordan systemene virker med tanke på avvisning av trafikk, rettferdighet, inntekter med mer. Dette for å gi et best mulig opplyst politisk beslutningsgrunnlag.

Hva gjelder rapporter, samt rådata – ligger det mye tilgjengelig på nett både hos Statens vegvesen og Buskerudbyen. Under følger en liten liste med aktuelle rapporter og kilder til trafikkdata:

Trafikkregistreringer:

<https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer>

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport:

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39511>

Trafikkstrømsundersøkelsen:

https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/lokalt/Region+S%C3%B8r/Buskerud/_attachment/2004719?_ts=15ea46bc9a8&fast_title=Hele+unders%C3%B8kelsen+kan+du+lese+her

Identifisering av trafikkstrømmer i Buskerudbyen:

https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/lokalt/Region+S%C3%B8r/_attachment/2045885?_ts=15f585d6688&fast_title=Du+kan+lese+hele+notatet+her

Faktabanken, Buskerudbyen: <https://www.buskerudbyen.no/faktabank/>

Dok 21 Jorun Jagland

Fra: Jorun Jagland <jorun-jagland@hotmail.com>

Til: BB_post

Sendt: on 20.09.2017 22:54

Emne: 17/5778 - Forslag til Buskerudbypakke 2

Hei!

Jeg har et forslag til Buskerudbypakke 2. For å løse byens kø, kaos og dårlig luftkvalitet, mener jeg vi må få folk til å benytte kollektivløsninger istedenfor bil. Jeg hører mange si at det er for dyrt å benytte kollektive løsninger sånn som satsene er i dag. Mitt forslag er derfor å redusere prisene på kollektive transportmiddel med 20 %. Dette har Haugesund gjort, og busser som før nesten var tomme er nå fulle. Så må vi ha hyppige bussavganger, særlig i rushtiden.

Med vennlig hilsen

Jorun Jagland

Tlf. 47028032

Kommentar til innspillet:

Gjennom den kollektivsatsingen som blir foreslått i BBP2 vil det bli et mye bedre busstilbud. Når det gjelder forslag til prisreduksjoner vises til kommentar til Dok2.

Dok 22 Svelvik kommune

Fra: postsvelvik@svelvik.kommune.no

Sendt: to 21.09.2017 14:41

Til: BB_post

Kopi: eirin.nygard@svelvik.kommune.no

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

VÅR REFERANSE: Saksnr: 17/1312-4 Løpenr: 14031/17 Saksbehandler: Eirin
BråtenNygård Deres ref.:
Oversender vedlagte dokument.

Hei

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

Dokumentene blir også sendt pr.post.

Med vennlig hilsen

Saksbehandlers navn: Marianne Aadne

Saksbehandlers tittel: konsulent

Organisasjonsenhet: Post, Arkiv og Politisk Sekretariat

Kommentar til innspillet:

Ny Svelvikvei i ny trase var foreslått med 525 mill. kr som en del av BBP2 i den pakka som ble lokalpolitisk vedtatt høsten 2016. I 3 av 4 alternative forslag til justert Buskerudbypakke 2 er ny Svelvikvei i ny trase foreslått med 560 mill.kr.

Buskerudbyen
P.b. 76

3301 HOKKSUND

BUSKERUDBYPASSE 2 - INNSPILL FRA SVELVIK KOMMUNE

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

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

Med hilsen


Andreas Muri
Ordfører

Vedlegg:
Saksprotokoll – Buskerudbypasse 2
Brev fra Ordfører datert 19.04.17; Raskest mulig realisering av Svelvikvei (FV 319)

Postadresse: Ågaten 24, 3060 Svelvik
E-post: postmottak@svelvik.kommune.no

Telefon: 33 78 01 00
Org.nr: 939516107



Svelvik
kommune

Saksprotokoll

Utvalg: Formannskapet
Møtedato: 12.09.2017
Sak: 52/17

Resultat: Innstilling vedtatt

Arkivsak: 17/1312
Tittel: SAKSPROTOKOLL - BUSKERUDBYPAKKE 2

Behandling:
Forslag/voting:
Enstemmig vedtatt.

Vedtak:

VEDTAK:

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



Svelvik
kommune

Dato: 19.04.2017

Vår ref.:

Arkiv:

Buskerudbyen
v/ordførere og sekretariat
Postboks 76
3301 Høkk Sund

Raskest mulig realisering av ny Svelvikvei (FV 319)

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

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

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

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

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

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

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

Vennlig hilsen,

Andreas Muri
Ordfører

Postadresse: Åsgaten 24, 3000 Svelvik
Besøksadresse: Rådhuset, Åsgaten 24, 3000 Svelvik
E-post: postmottak@svelvik.kommune.no

Telefon: 33 78 01 00
Org.nr: 939516107

Dok 23 Frode Sundseth

Fra: Frode Sundseth <Frode@backupshipping.com>

Sendt: ma 25.09.2017 11:40

Til: BB_post

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

Emne: Bussruter i Lier

Hei

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

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

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

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

Best Regards/Med vennlig hilsen
Frode Sundseth

Kommentar til innspillet:

Takk for konkrete forslag til bedre kollektivbetjening av Reistad og Gjellebekk, nåværende linje 73. Dagens ruteopplegg har timesfrekvens og er tilpasset skoleskyssbehov og ikke toget på Lier stasjon. I kollektivnotatet som følger forslagene til BBP2 er foreslått busstilbud økt til halvtimesfrekvens på dagtid og i rush. Om det er mulig å få til bedre korrespondanse med toget på Lier stasjon bør undersøkes nærmere. I forslag til BBP2 ligger det ikke inne frekvensøkning eller linjeforlengelse på linjer til Asker stasjon.

Dok 24 Jorun Jagland

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

Hei!

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

Med vennlig hilsen
Jorun Jagland
Tlf. 47028032

Kommentar til innspillet:

Den generelle byutviklingen i Drammen har allerede trukket byen noe i retning av innspillerens ønsker om bilfritt sentrum, grønne lunger, møteplasser, flere gang- og sykkelveier m.m, om enn i noe mer moderat grad enn det tas til orde for i innspillet. Buskerudbypakke 2 skal også bygge opp om en mer trivelig by, med grønne lunger, mer moderat biltrafikk, og bedre bymiljø.

Innspillet om at bommer «må fordeles rettferdig i alle bydelene» vil bli ivaretatt i minst ett av bomsystemene som legges ut på høring. Når det gjelder innspill om hyppigere og billigere kollektivtransport vises det til kommentar til Dok 2.

Dok 25 Thorstein Auvi

Fra: Thorstein Auvi (consula@online.no)

Sendt: 26.09.2017

Til: BB_post

Hei

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

Sykehus, travbane, Gulskogen etc.

Vennlig hilsen Thorstein Auvi

Buskerudbypakke 2

Hvordan opplever de fleste Drammensere dagens trafikkbilde ???

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

Dette ”trafikkaoset” skyldes ikke bare Drammensere. Jeg har bodd i Drammen over 40 år og opplevd det meste på godt & vondt. Det har alltid vært store diskusjoner mellom befolkning, politikere og ikke minst Handelstanden i Drammen, som i alle år har vært redd for at den **STORE** trafikken skulle gå utenfor bykjernen. Jeg mener det er derfor dagens veisystem er som den er, og stort sett ligger i dag. Jeg kan ikke forstå at dagens politikere og Statens veivesen ikke kan se 20 til 30 år lengere fram i sine øyne.

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

Hvorfor skal Drammens befolkning belastes for masse bompenger da vi ligger i dette

veikrysset. Det kan vel ikke være rettferdig at all gjennomgangstrafikk skal vi betale for.

Jeg er **IKKE MOT** bompengefinansiering men jeg mener at trafikken som **IKKE skal til Drammen** bør betale for de største prosjekene. Da ny Strømsøås-tunnel sto ferdig håpet jeg at trafikken skulle avta i Rosenkrantzveien, men ikke nevneverdig. Det gikk kun 14 år så var det like mye trafikk i ”Rosen” igjen. (iflg. Statens veivesen)

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

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

Forslag bompengestasjoner:

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

Hva løser dette:

Iflg. Statens veivesen er jo brukere av Rosenkrantzveien og rikv.134, 8 av 10 som skal til Drammen. Personer som i dag bruker bil til sentrum vil finne det mer lønnsomt å kjøre kollektivt.

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

Drammen, 26.09.2017 Thorstein Auvi, beboer på Åssides

”Rosenkrantzgata”

Buskerud fylkeskommune og Drammen kommune har sammen kommet fram til at Drammens mest belastete tilfart/gjennomfarts vei skal innskrenkes til 2 kollektivfelt og kun 2 bilfelt. Med denne innskrenkingen av privatbilisme skal Drammens befolkning tvinges over på buss, sykkel eller ta bena fatt iflg. Statens vegvesen Etter over 30 år som Åssia beboer er ”ROSEN” eneste vei for å komme til byen eller mot Vestfold/ Røyken/Oslo.

Da R134 ble åpnet håpet jeg at kø, spesielt i rushtid skulle avta. Den gjorde sikkert det, men ikke merkbart. Nå skulle det vise seg at det tok kun 14 år etter Statens målinger, at det i dag er like stor trafikk som tidligere. Etter ombyggingsplanene som tar 5 år (ferdig i 2027) er det flyttet mange mennesker til denne regionen og privatbilismen vil bli meget vanskelig å få ned, selv om ”våre” politikere ønsker det av hele sitt ”grønne hjerte”.

På møtet på Øren skole var det vel ingen av publikum som hadde noe særlig tro på dette prosjektet. Her ble det lagt fram eksempler fra Trondheim, sikkert en studietur. Der hadde de meget gode erfaringer med å kutte ut filer for privatbiler og egne kollektivfelt. Etter flere besøk hos familie i Trondheim er det kun sykkelfilene som innbyggerne er fornøyd med. Sammenligne Trondheim og Drammen blir fullstendig galt i denne sammenheng. Trondheim har all hovedtrafikk (nordover/sørover utenom byen.) Som alle vet har Drammen det stikk motsatte. Hvorfor??? Kartet og dagens veisystem og hele regionen som bor her er tvunget ”nesten” til sentrum, selv om du ikke skal til byen.

Nå har det også kommet **STORE** planer om et gigantisk bolig/næring prosjekt på travbanen med opptil 1500 boliger (dato 1.08.2016). Når Rosenkrantz planene ble framlagt på Øren var det ingen som opplyste om dette. Var det glemt? eller..... Når dette kommer, blir det kanskje i samme tidsrom 2022-2027 som gjennomførelse av ”rosen” Med 1500 boliger blir det vel minst 3000 biler som skal ut av dette området en eller annen gang i døgnet. Det er en økning på mer enn 10 % av dagens trafikk.

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

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

Muligheter/løsninger for "ROSEN"

Statens vegvesen og politikere må se lengre enn hva dette foreslåtte prosjektet medfører. Ta fram gamle planer med en **"Lang Hansen"** og jeg regner med at noen eldre i etaten husker hva det var. R23 kommer om noen få år og den skal inn på E18. Her må en **"Lang Hansen"** være en naturlig forbindelse vestover, eller har Statens vegvesen planer om å føre den også inn til byen.

Med bomstasjoner rundt hele byen vil slike større prosjekter som starter opp, som ikke er "luftslott" blir bompengebetaling for folk flest lettere å svelge. Når vi får en **"Lang Hansen"** er det foreslåtte prosjektet Fv.283 Rosenkrantzgata gjennomførbart, hvis ikke..... Stakkars mange av Drammens befolkning og omegn.

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

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

Drammen, juni 2017 / Drammen, 26.09.2017

Thorstein Auvi

Veldig bekymret Åssia beboer

Kommentar til innspillet:

I innspillet foreslås «Lang Hansen» som tiltak i revidert Buskerudbypakke 2. Vegforbindelsen vil få riksvegfunksjon, og Buskerudbysamarbeidet har ikke mandat til å foreslå flere riksvegprosjekter inn i revidert Buskerudbypakke 2. Det vises ellers til vurdering av Innbyggerinitiativets forslag om lang Bragernestunell, se kommentar til Dok 107

Rosenkrantzgate

Rosenkrantzgate er under planlegging, der blir det vurdert hvordan alle trafikantgrupper skal komme trygt og effektivt frem. Gjennom prosjektet skal det legges særlig til rette for at bussen skal få god fremkommelighet, slik at det blir enkelt å ta buss i Buskerudbyen. Et viktig mål for prosjektet er å bidra til at Buskerudbyen oppnår nullvekstmålet. Nullvekstmålet er definert gjennom Nasjonal Transportplan (2018-2029) og innebærer at veksten i persontrafikken i de store byområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Personbiltrafikken skal altså ikke øke, heller ikke i Buskerudbyen. Det er derfor nødvendig at det legges til rette for at flere mennesker kan benytte seg av et effektivt og godt tilbud - enten det gjelder for gående, syklende eller kollektivreisende. Nullvekstmålet gjelder, selv om det er forventet en vekst i antall innbyggere i byområdet.

Ny asfalt i Rosenkrantzgata mellom Vårveien og Hamborgstrøm, kom på plass sommeren 2017 i forbindelse med oppgraderinger i gata.

Bomsystem

Innføring av bomsystem i Buskerudbyen er det viktigste tiltaket for å kunne oppnå nullvekstmålet. Bomsystemet virker avvisende på biltrafikken, og inntektene går til ulike tiltak som bidrar til nullvekstmålet, ved at det blir mer attraktivt å gå, sykle og benytte kollektivtrafikken. Det er utredet ulike bomsystemer, for å kunne avklare hvordan systemene virker med tanke på avvisning av trafikk, rettferdighet, inntekter med mer. I de ulike pakkealternativene foreslås det tre ulike bomalternativ; et alternativ med bom bare på dagens kommunegrenser, et alternativ der det i tillegg til på kommunegrensene er bom på bruene i Drammen og et alternativ der en i tillegg til kommunegrensene får en indre ring i Drammen. Hvert enkelt bomsnitt kan ikke sees på isolert sett, men må kunne fungere godt i en sammenheng for hele bompengesystemet i bypakkeområdet.

Dok 27 Willy Karlsen

Fra: karlsenwilly@hotmail.com

Sendt: ti 26.09.2017 16:05

Til: BB_post

Emne: Byskerudbypakke 2

Forslag vedr. Buskerudbypakke 2 - Innspill/forslag

Dagens veisystem mellom Drammen er helt sprengt. Trafikk ifra E-18 glir gjennom Bragernes tunnelen for så å stoppe opp i Rosenkrantzgata som er lysregulert og blandes med øvrig sentrums trafikk. De fleste byer rundt i verden har ringvei system som tar trafikk som går uten for sentrum. Drammen har åsrygger på begge sider vil en tunnel løsning være det beste alternativet. Strømsø åsen har idag tunnel som ifølge EU krav skal / må utvides med nytt løp med kopling med vei til og fra Konnerud / Strømsø. Regningen skal og bør være 100 % dekning ifra staten. (ref. ordfører Tore O Hansen / Lise Christoffersen AP / FRP samt rep. / ny Holmen bro som staten også må dekke 100 % For Drammen by er infrastruktur i veier allerede etablert -så løsning må være med veiløsning utenfor sentrum.

Løsning må være for Bragernes siden å fortsette å utrede Lierdiagonalen - samt forslag på tunnel løsning ifra Gro Nyhus som store deler av byen står bak Viktig at den løsning man velger er i et perspektiv hvor vi snakker om 50 til 100 år. Kostnads estimat på over 11milliarder høres vanvittig høyt ut. Alternativene bør komme opp først med kostnad estimerer for hovedgrupper ned brutt samt hvordan de forventes å bli finansiert.

Unngå bomring - bilister som skal være med på spleise bør begrenses til betaling for bruk av f. eks Bragernes tunnel - ikke til å betale for buss / drivstoff o.s.v. Bomring vil være negativt for å få folk utenfor Buskerud byene å komme hit for å handle samt å stenge områder inne med bomber. Forøvrig vil alt av varer og tjenester dyrere. Man må ta med i beregningen at vekst av antall nye innbyggere vil bidra skattemessig samt at synergi av sammenslåing av kommuner vil og bør gi en gevinst for kommunen.

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

Mvh

Kommentar til innspillet:

Lierdiagonalen er en vegforbindelse som evt. vil få riksvegfunksjon, og Buskerudby-samarbeidet har ikke mandat til å foreslå flere riksvegprosjekter inn i revidert Buskerudbypakke 2. Se ellers vurdering av Innbyggerinitiativets forslag om lang tunell i Bragernesåsen, kommentar til Dok 107.

Når det gjelder 100 % statlig finansiering av nytt løp i Strømsåstunnelen og ny Holmenbru, slår Nasjonal Transportplan (2018-2029) som ble vedtatt i Stortinget i juni 2017 at disse prosjektene kun dekkes 50 % med statlige midler, og at resten må dekkes av bompengepakke for Buskerudbyen. Slike premisser gjelder også for de andre store byområdene. Buskerudbyen er ikke i noen særstilling som skal kunne føre til 100 % statlig finansiering av disse prosjektene.

Inntektene fra bommer i byområder kan brukes til å finansiere både drift av buss og tiltak for å få bussene raskere fram på vegene for å gi et godt kollektivtilbud. «Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tilta for drift av kollektivtrafikk.» (Vegtrafikkloven)

I følge til Nasjonal Transportplan (2018-2029) er bommer et effektivt virkemiddel for å kunne sikre at personbiltrafikken i Buskerudbyen ikke øker.

Dok 28 Jakob Austgulen

Fra: Jakob Austgulen jakob@austgulen.no

Sendt: ti 26.09.2017 20:12

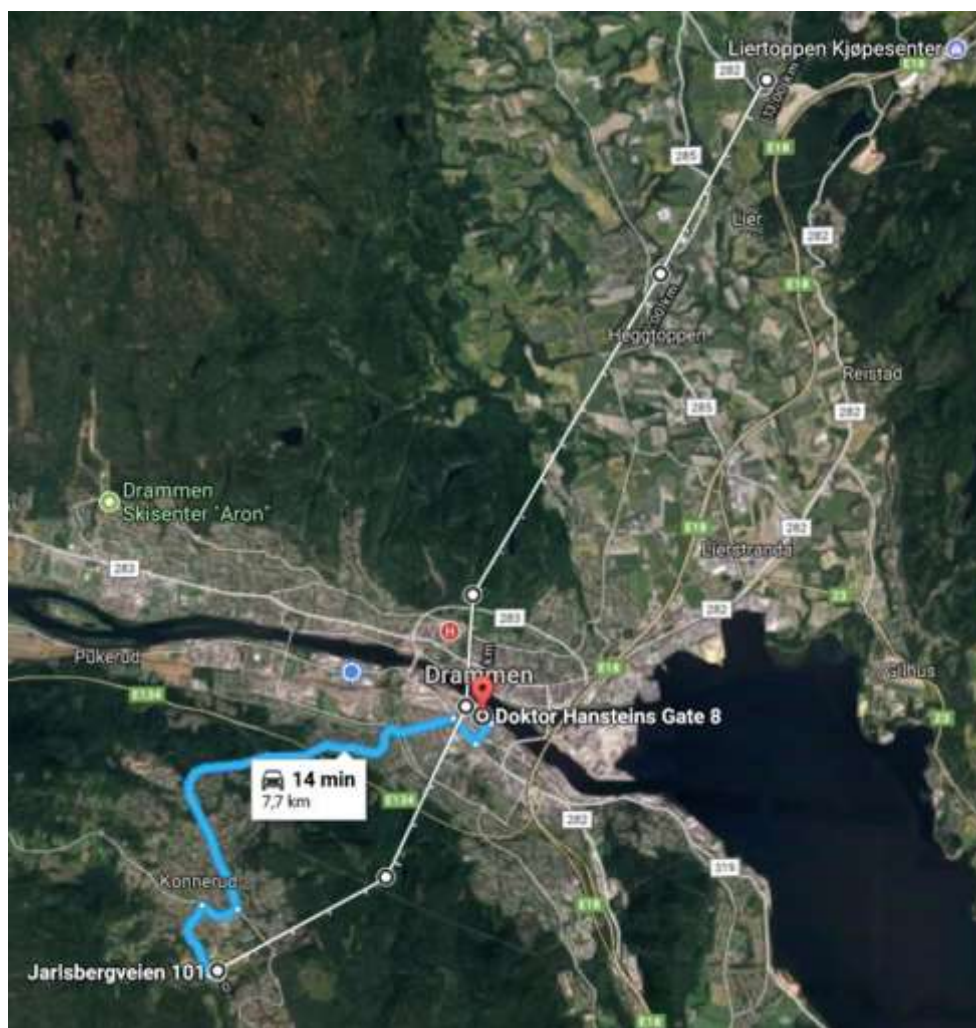
Til: BB_post

Emne: Buskerudpakke 2, innspill Gondol

Det burde bygges gondol fra Konnerud, med stopp på Kølabbonn, Strømso torg, Spiralen og videre til Lierbyen, muligens også opp til Tranby. Dette vil koste omkring 500 mill, og gi et godt bidrag til å reise kollektivt i tillegg til å frakte folk ut i skogen. Driftskostnadene er små i forhold til busser og gondolen kan kjøres døgnet rundt, da den er ubemannet. Bruker idrettsplassen på Konnerud som startpunkt, fordeler er parkeringsplass, skiløyper er på plass.

Fra	Til	Avstand (Km)	Tid (min)	Tid Buss i dag	Spart mot buss	Tid Bil
Snittfart Gondol	Fra Stavanger gondol		20,0	01:00		
Konnerud idrettslag	Kølabbonn		2,3	00:06		
Konnerud idrettslag	Sparebankbygget strømsø		4,6	00:13		
Konnerud idrettslag	Spiralen		5,9	00:17		
Konnerud idrettslag	Lierbyen		10,4	00:31		

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



Kommentar til innspillet:

Gondolbane i Drammen er et spennende forslag og ville kunne bli en turistattraksjon. Men kollektivtrafikkmessig vil en gondolbane ha en dårlig arealdekning (få stasjoner), og høy etableringskostnad i forhold til et busskonsept. Bussens fordel i form av hyppig stoppmønster og fleksibilitet gjør at denne må opprettholdes i tillegg til en evt. gondolbane. De gondolbanene som finnes i Norge er bygd for friluftsliv, eller turistformål, ikke som noe vesentlig og kapasitetssterkt innslag i kollektivtrafikken i og rundt byer.

Dok 29 Jakob Austgulen

Fra: Jakob Austgulen jakob@austgulen.no

Sendt: ti 26.09.2017 20:18

Til: BB_post

Emne: Buskerudpakke 2, Konnerud nedføring

Nå tar det minimalt med ekstra tid å kjøre fra Konnerud til Kjellstad, Lierbyen eller Liertoppen. For å få trafikk fra Konnerud til Drammen, bør det lages en vei som tilkobles E18 i Kobbervikdalen. Reise fra Konnerud til Lierbyen:

<https://goo.gl/maps/DkxCf1CVRxE2> Konnerudbakkene 16,2 Km og 24 minutter

<https://goo.gl/maps/e7eeiC5PQTu> om Skoger 22,4 Km og 25 minutter

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

MVH

Jakob

Kommentar til innspillet:

Ny vegforbindelse mellom Konnerud og E18 (Eik) via Skoger er vurdert som en del av Innbyggerinitiativet, se kommentar til Dok 107.

Dok 30 Jakob Austgulen

Fra: Jakob Austgulen jakob@austgulen.no

Sendt: ti 26.09.2017 20:23

Til: BB_post

Emne: Buskerudpakke 2, kan kommunen lage planer som gir økt trafikk?

Når Drammen kommune ønsker å flytte idretten fra Marienlyst til Åssiden, vil det skape trafikk fra andre bydeler til Åssiden. Det burde fra Buskerudpakke 2 sin side vært imot å flytte idretten, da det vil øke trafikk i Drammen. Det vil alltid være en forbindelse fra bydelen til Strømsø grunnet NSB og langtreisende busser, derfor kan man sende ungen sin med 1 buss og føle seg trygg som foreldre at en buss og rett på idrettsbanen bør gå bra, derimot å sende ungen sin på en buss, for å bytte buss i byen for å reise til Åssiden vil skape frykt og ende med å kjøre bil i stedet. Det samme gjelder jo også returen som vil være senere på kvelden.

MVH

Jakob

Kommentar til innspillet:

Innspillet tas til orientering.

Dok 31 Jakob Austgulen

Fra: Jakob Austgulen jakob@austgulen.no

Sendt: ti 26.09.2017 20:34

Til: BB_post

Emne: Buskerudpakke, kø på veier

Det er etter min mening mye kø å spare på om man fjerner og utbedrer avkjøringer fra hovedveier. Når man kjører oppover Rosenkrantz gata, er det et betydelig antall avkjøringer (ofte med lyskryss). Dersom man stenger disse vil det gi noen enkeltkjøretøy en annen vei å kjøre, men det store flertallet vil se at det blir mindre kø.

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

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

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

MVH

Jakob

Kommentar til innspillet:

Gjennom prosjektet med å oppgradere Rosenkrantzgata jobbes det med å sikre god fremkommelighet for trafikken, og et av virkemidlene er å vurdere stenging av avkjørsler.

Dok 32 Jakob Austgulen

Fra: Jakob Austgulen jakob@austgulen.no

Sendt: ti 26.09.2017 20:42

Til: BB_post

Emne: Buskerudpakke 2, busser og stoppesteder

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

Jeg har forståelse for at 101 bussen ikke skal stoppe mellom Sentrum og Vårveien, da det går nok av andre busser der. Men hvorfor man ikke skal kunne gå av før yrkesskolen på vei ut av byen, når man har gått på bussen på Farmen (101 bussen) når man dro til byen etter å ha levert bil til service. Dette skaper et uryddig grensesnitt og gjør brukere irritert når man da føler at man ikke kan ta den bussen man tok til byen og har stilt seg opp for å bruke.

Når det i København (dot.dk) kan kjøpes klippekort billett på APP, lurer jeg på hvorfor det ikke er mulig på Brakar (og eventuelt andre selskap). Det burde også være mulig å betale med kort på Brakar sine busser, det er det på Vestfold bussene.

MVH

Jakob

Kommentar til innspillet:

Ved økte tilførte ressurser (eller omfordeling av ressurser til Buskerudbyen) vil tettere frekvens på tyngre linjer kunne bli prioritert. Dette fordi det er det tiltaket som gir best effekt. Optimal holdeplassavstand der en ser på den kombinerte effekten av tidsbesparelser for de som er på bussen opp mot ulempen ved å måtte gå lenger er (teoretisk) 5 -600 meter. Hovedutvalg for samferdsel (Buskerud fylkeskommunen) har i 2017 vedtatt at ideell holdeplassavstand i by i Buskerud er ca. 500 meter. Trafikksikkerhet, topografi og gangakser skal tas hensyn til ved plassering av holdeplasser.

Linje 101 benytter de samme holdeplassene i begge retninger nettopp for å unngå at tilbudet skal oppleves uryddig.

Innspill om klippekortbillett på APP tas til orientering og vil bli vurdert i framtidig arbeid med takst og billettsystem. Det vises til kommentar til Dok 13 når det gjelder bruk av bankkort.

Dok 33 Jakob Austgulen

Fra: Jakob Austgulen jakob@austgulen.no

Sendt: ti 26.09.2017 21:09

Til: BB_post

Emne: Buskerudpakke 2, bompenger og bomplasseringer

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

Åskollen

Der vil en bom mellom Slippen og Rundtom, gi en vridning av trafikken ut over Eik og inn på E18. Det samme ville skje om det var en bom også på Eik, men med en lavere takst en bommen på Svelvikveien.

Konnerudnedføringen

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

Rosenkrantz gata

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

MVH

Jakob

Kommentar til innspillet:

Det blir utredet et titalls systemer for bompengeneinnkreving i bypakkeområdet, basert på innspill og faglige vurderinger. Hvert enkelt bomsnitt kan ikke sees på isolert sett, men må kunne fungere godt i en sammenheng for hele bompengesystemet i bypakkeområdet. Det vil være viktig at plassering av bommene bygger opp under nullvekstmålet – altså at veksten i persontransporten skal tas ved kollektiv, sykkel og gange. Det er derfor viktig at bomsystemet

virker avvisende på personbiltrafikken og ikke gir omkjøring på veier som ikke er egnet for det.

Dok 34 Jakob Wang

Fra: Jakob Wang[Jakob_Jilani@hotmail.com]

Sendt: 27.09.2017 15:03:05

Til: BB_post

Tittel: innspill til buskerudbyen

Hei, se vedlegg for innspill.

Med vennlig hilsen

Jakob Jilani Habib Wang

94251101

Innspill til Buskerudbyen ang pakke.

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

1. Hvorfor går det ikke buss før kl 05.00 og 23.35 i Drammen. Alle de som jobber på fylkeskommunen og sykehuset tar vel bil pga at det ikke går buss når de skal på jobb mange jobber skift hvorfor går ikke bussene 24/7 i Buskerudbyen fordi dette er ikke bare et problem i Drammen at folk jobber skift.
2. Jeg ser fra årsrapport at det er ca 3,5 mil reisende som går av i Drammen og hvorfor går det da gikk flere busser forbi Strømsø torg videre ut til der folk bor uansett om det er Fjell eller Konnerud eller Åssiden eller Mjøndalen
3. Hva med skolebusser ved de store vgs i Drammensregion. Egne skolebusser som tar av seg det hadde hjulpet masse på bussen og den hadde gått når den skulle.
4. Hva gjør man med køen i Drammens region Bangeløkka, Lierstranda, Rosen. Sett opp express busser/tog som går fra Nedre Eiker og inn mot Oslo fordi det blir kø når man kommer i Rosen pga alle lys kryssene man har.
5. Bompengene skal man IKKE ha i Drammen. Sett opp flere busser senk prisene og oftere avganger fra årsrapporten 2016 53 sier at hvis bussen går oftere så velger man det.
6. Hvorfor er så det dårlig buss tilbud ved barnehagene i distriktet.
7. Få opp buss trafikken ved kjøpesentre for eksempel Gulskogen få vekk bilene må sette opp bilfri veier.
8. Senk prisene på månedskort og vi som reiser med NSB sparer 200 kroner så hvorfor betale mer hvis vi ikke reiser med NSB.
9. Få opp flere skilter som gjør at bussen kommer frem og bilen må snu.
10. vekk veien mellom power og 282 det er stort problem.

11. Konnerud folka kan kjøre over Skoger og inn på E18 via der utenom å ramme Skoger
12. sett opp flere busser mot Røyken og Lier.
13. gjør om sentrum til at buss og taxi kan kjøre der ikke øvrig trafikk.
14. Man må vanskeligere med bilen.
15. Bedre samarbeid mellom fylkene når det kommer til soner osv.
16. **hvorfor lager man 282 utvidelse køen forsvinner ikke lyskryssene forsvinner køen forsetter og vi kommer til få MEGET DÅRLIG LUFT I DRAMMEN, tenk på de har asma osv.**
17. 282 for eksempel over 27000 - kjør busser isteden.
18. 15 minutter reise 15 kroner for enkelt billett. Det var for 10 år siden.
19. få vekk at man må lese av på bussen. Få maksimalt inn på bussen så slipper man å gå på foran.
20. få brøya bedre slik at man kan sykle på vinteren som på sommeren.
21. Når vi bygger traser i Buskerud så må vi tenkte på at bussen skal frem.
22. flere rushtid busser.

Konklusjonen min er følgende:

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

Kommentar til innspillet:

1. Økt driftsdøgn vurderes på de mest sentrale strekningene, se kommentarer til Dok 2.
2. Fjellbussene er pendelsatt til Åssiden, mens Konnerud, Mjøndalen og Lierlinjene ender i Drammen (Strømsø). Dette er ikke optimalt, men et resultat av at framkommeligheten er for dårlig gjennom sentrum. Lange pendler får, slik det er i dag problemer med å holde rutetabellen.
3. Skolebuss settes i dag opp der det er et vedvarende kapasitetsproblem på ordinære linjer.
4. Det foregår en egen utredning av Rosenkrantzgate og hvordan bussene kan få bedre framkommelighet her. Det settes av 500 millioner i de alternative pakkeforslagene til tiltak.
5. Et system med bompenger vil bidra til å finansiere tiltak for kollektiv, sykkel og gange og er nødvendig for at målet om null vekst i personbiltransporten skal nås. Det vil også gi bedre framkommelighet for næringstrafikk og de som ikke har til å reise kollektivt, gå eller sykle.
6. Barnehager representerer ikke isolert sett et så stort målpunkt at det forsvarer egne linjer. God kollektivbetjening av barnehager er derfor avhengig av at disse plasseres gunstig i forhold til eksisterende kollektivtrafikk.

7. Gulskogen senter betjenes i dag av linje 25, med halvtimesfrekvens. Dette er i overensstemmelse med dagens belegg. I Buskerudbypakke2 legges det opp til økte frekvenser. I tillegg planlegges styrket togbetjening fra Gulskogen stasjon.
8. For kommentarer knyttet til pris- og takstdiskusjon henvises det til Dok2. Årsaken til at NSB er billigere enn Brakar er at NSB pr i dag har månedskort basert på reisestrekning (km-baserte soner), og at NSB-kort ikke gir overgangsrett til Brakar.
9. Fremkommelighetstiltak for kollektiv er en viktig satsing i Buskerudbypakke2.
10. Det er litt vanskelig å forstå hva som menes her.
11. Dersom innspillet gjelder forslag om ny veg fra Konnerud til E18 vises det til kommentar gitt til Innbyggerinitiativets forslag, se Dok 107.
12. Øk rutetilbud til Røyken og Lier vurderes løpende ut fra utvikling i markedet. Tilbudet fra Røyken ble forsterket i 2014 og 2015. Foreløpig, og på kort sikt vurderes frekvenstiltak på tyngre linjer i Drammen som mest aktuelt, men utbygging av sykehuset på Brakerøya og evt. utvikling av Gullaugområdet vil styrke markedet for økt frekvens denne vegen. Det bemerkes at Røyken og Hurum ikke er med i Buskerudbysamarbeidet og kan dermed ikke få midler til økt rutetilbud i Buskerudbypakke2.
13. og 14. Drammen kommune er i ferd med å utarbeide en gatebruksplan for Drammen sentrum.
- 14.
15. Se kommentarer til Dok 2. Ønske om økt samordning gjelder både i retning Oslo /Akershus og Vestfold.
16. Økt tilbud medfører ikke automatisk at bilister velger kollektivt. Eksempelvis fører en fordobling av tilbudet erfaringsmessig til ca 40 % trafikkvekst, og lite av veksten vil komme fra tidligere bilbrukere dersom det ikke også settes inn restriktive tiltak i forhold til bilbruk. Målsettingen om flere kollektivreisende er det stor enighet om. Best resultat oppnås ved koordinerte tilbudspakker slik man nå gjør i Buskerudbyen. Frekvensfortetting er en av flere virkemidler.
17. Det er stor biltrafikk på Fv 282. Med Buskerudbypakke 2 vil busstilbudet bli økt.
18. Se kommentarer til Dok. 2.
19. Brakar ønsker ikke denne teknologien. Vi har ikke lovhjemmel til å be kundene validere billett og poenget blir dermed borte. Det vil også skape kø ved påstigning. Ny teknologi som Beacons er mer aktuell å benytte i fremtiden. I dag kan alle som betaler med app bruke alle dører.
20. Hva gjelder bedre vedlikehold av sykkelveger, så er dette noe som det jobbes kontinuerlig med å forbedre. Vi vet at dette har stor betydning for om flere vil ønske å sykle eller gå, derfor er det viktig at sykkelvegene er mer attraktive å bruke, også vinterstid.
21. Det er viktig at bussen kommer frem. Buskerudbypakke2 vil inneholde tiltak som gir bedre fremkommelighet for bussen. Brakar har god dialog med SVV og kommunene om brøyting/strøing for å sikre at bussen kommer frem også når det er skikkelig vintervær.
22. Se kommentarer til Dok2

Dok 35 Oddvar Larsen

Oddvar Larsen
Mælen 176
3039 Drammen

Buskerudbyen
Torggata 2
3044 Drammen

Mælen, 28.09.2017

Innspill til Buskerudbypakke 2

Det vises til invitasjon til innbyggerne gjennom Buskerudbypakke 2 om å engasjere seg og å komme med innspill til planen. Det er i den sammenheng jeg ønsker å komme med noen merknader. Jeg er gjort kjent med at Skogkantalternativet på nytt er foreslått for å løse trafikkutfordringen mellom Konnerud og E18, dette som et privat innspill i planprosessen. Som grunneier i området og berørt part, vil jeg uttrykke min klare motstand mot dette forslaget.

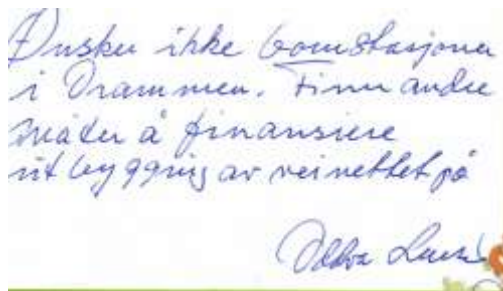
Mine begrunnelser for dette er:

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

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

Med vennlig hilsen
Oddvar Larsen

Kopi:
Drammen kommune



Dusker ikke bomstasjonene i Drammen. Finns andre måter å finansiere sitt leg 99mg av vei nettlet på

Oddvar Larsen

Kommentar til innspillet:

Ny vegforbindelse mellom Konnerud og E18 via Skoger er vurdert som en del av Innbyggerinitiativet, se kommentar til Dok 107.

Dok 36 Stoppen Sportklubb

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

Sendt: to 28.09.2017 08:25

Til: BB_post

Emne: Gangvei Lier

Hei,

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

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

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

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

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

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

Med vennlig hilsen

Stoppen Sportsklubb

Christin Ruth – Daglig leder

Tlf: 997 44 362

glede – mestring - utvikling



e-post: christin.ruth@stoppensk.no

Adresse: Postboks 29, 3401 Lier

Url: www.stoppensk.no

Kommentar til innspillet: (samme som til dok 16 og 17)

Strekningen som beskrives har ikke noe godt tilbud for gående og syklende. Den er en del av det lokale sykkelnettet i Liers sykkelplan og den er en del av kommunens trafiksikkerhetsliste. Det er fylkesveg, og ikke definert som en del av den regionale sykkelplanen. I de alternative forslagene til Buskerudbypakke2 er det avsatt 120 millioner til sykkeltiltak i Lier. I forslag til den regionale sykkelplanens handlingsprogram for første seksårsperioden er tre andre sykkeltiltak til en anslått kostnad av tilsammen 40 millioner, foreslått iverksatt i Lier.

Dok 37 Gulskogen Vel

Fra: Irene Kildebo <Kildebo@advokatkildebo.no>

Sendt: to 28.09.2017 21:27

Til: BB_post

Emne: Innspill til Buskerudbypakke 2 fra Gulskogen vel

Hei

Gulskogen vel oversender med dette innspill til Buskerudbypakke 2.

A Løsningsforslag

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

Gulskogen vel støtter innbyggerinitiativets hovedhensikt, nemlig å legge gjennomgangstrafikk utenom Drammen sentrum ved ny lang tunnel i Bragernesåsen og nytt felt på E 134.

Gulskogen vel mener i tillegg det må gjøres noe med Bangeløkka-krysset, slik at dette får tilstrekkelig kapasitet.

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

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

Gulskogen vel ønsker likevel at Konnerudnedføringen (Tilfartsvei del III) skal kobles til E 134. En slik løsning vil sikre at gjennomgangstrafikken legges utenom bysentrum, ved at

trafikken fra Konnerud går på E 134 direkte videre til Oslo eller Eikerbygdene. De som skal til sentrum, må benytte kollektivt, Skogkantveien eller eksisterende Konnerudnedføring.

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

B Trafikktelling

Innbyggerne i Drammen kjenner seg ikke igjen i de trafikktall som presenteres av SVV. Vi merker oss at det lages mye politisk matematikk, ved å legge til grunn andre områder enn Drammen kommune for å beregne gjennomgangstrafikken. Det sentrale for innbyggerne i Drammen, er først og fremst å se på gjennomgangstrafikken i Drammen kommune. Mulig vi er bedre tjent med å stå alene i en bypakke, dersom en beregning viser at Staten da skal dekke betydelig mer av pakka.

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

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

Gulskogen vel legger til grunn følgende opplevde problemstillinger:

- a. Den trafikken som kommer fra Konnerud i rushtiden fra 06.00 til 09.00 og tilbake 15.00 til 17.00 skal hovedsakelig gjennom Drammen sentrum mot Oslo eller Eiker
- b. Den trafikken som kommer fra Bangeløkka på Bj Bjørnsonsgate i rushtiden fra 06.00 til 09.00 og fra 15.00 til 17.00 skal også i stor grad gjennom Drammen sentrum, mot Eikerbygdene og tilbake
- c. Den trafikken som kommer fra Eiker til Rosenkrantzgata i rushtiden fra 06.00 til 09.00 skal igjennom sentrum og mot Lier/Oslo, og tilbake kl 15.00 til 17.00.
- d. Det er betydelig trafikklekkasje fra Fylkesveiene inn på kommunale veier på Strømsø. Dette gir feil målinger og rammer i særlig grad Danvik og Gulskogen.

Nummerskiltregistrering for Gulsbogen viser at 60 % av trafikken som svinger inn i Professor Smiths alle fra Konnerudgata skal igjennom Gulsbogen. Disse bilene skulle ha kjørt i Bj. Bjørnsonsgate og Kreftingsgate.

- e. Det er også betydelig trafikk som går på Øvre/Nedre Eiker vei. Her bør det også telles, slik at man kan danne seg et helhetlig bilde.

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

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

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

C Særlig om Tilfartsvei Vest del II (TV2)

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

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

Resultatet av en slik veiløsning vil medføre fraflytting fra bydelen og lave levekårstall. Dette vil igjen gjenspeile skatteinngangen for kommunen i et mer langsiktig perspektiv. I stedet for å skape en by med satsing på trivsel og velferd, vil en slik veiløsning rasere nok en side av Strømsø. Vi så jo alle hvordan det gikk med de boligområdene som lå tett på motorveibrua.

Vi forstår at det må gå med hus til nye og godt planlagte veier, men det er mye vanskeligere å oppgi husene våre til fordel for veiløsninger vi ikke forstår.

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

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

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

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

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

En oversiktsplanlegging skal inneholde:

- Prosjektets berettigelse i det samlede veg- og transportsystem i området må være vurdert. Eventuelle nasjonale transportøkonomiske og miljømessige hensyn og statlige budsjettmessige virkninger bør inngå i vurderingene.
- Prosjektets virkninger for miljø, naturressurser, framkommelighet, trafikk-sikkerhet, områdemessige virkninger og gjennomførbarhet må være vurdert.
- Barn og unges interesser må være vurdert, jf "Rikspolitiske retningslinjer for å ivareta barns og unges interesser i planleggingen" gitt ved Kgl res 1. september 1989.
- Mulighetene for samling og minimalisering av naturinngrep skal være vurdert, jf St meld nr 31 (1992-93).
- Det bør utarbeides reelt sett forskjellige alternativer, med ulik vektlegging av de hovedhensyn som skal veies mot hverandre som eksempelvis transportøkonomi, trafiksikkerhet, støyforhold, luftkvalitet, bomiljø, naturmiljø mm. Rimeligste realistiske alternativ må være vurdert.
- Eksisterende situasjon bør være lagt til grunn som referansealternativ. Dette referansealternativet kan utvides til å omfatte noe mer enn eksisterende situasjon

dersom det foreligger vedtatte planer for tiltak som med stor sikkerhet vil bli gjennomført.

- Kostnadene for alle alternativene må være vurdert. Kostnadsoverslaget skal ha en nøyaktighetsgrad på + 25 %.
- Konsekvensene innen de ulike alternativene må være sammenstilt på en oversiktlig måte. De ulike alternativene må være vurdert opp mot hverandre, og det må gis en begrunnet anbefaling om valg av alternativ.

Dersom det skal utarbeides reguleringsplan uten forankring i oversiktsplan, skal det gjennomføres oversiktsplanvurderinger som ledd i reguleringsplanleggingen (se T-1057 pkt 5.1(25)).

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

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

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

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

D Finansiering

Den tidligere Buskerudbypakke forutsatte en finansiering via bompenger på 12 milliarder kroner. Dette skal innkreves i en tidsperiode på 15 år, noe som vil innebære at det skal innkreves bompenger på nær 1 milliard i året. Til sammenligning er Drammen kommunes skatteinntekter ca 1,5 milliarder. Gulskogen vel mener at det ikke er realistisk at befolkningen i Drammen og omegn vil klare en slik tilleggsskatt.

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

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

konkurranse. Egentlig er det nokså utrolig at næringslivet i Drammen ikke mener noe om dette.

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

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

Fra planprogrammet pkt 6.1 har vi hentet ut følgende tekst:

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

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

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

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

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

E Kollektivtransport

Gulskogen vel mener lokale myndigheter må utfordre NSB slik at de får opp øynene for vår region. Buskerudbyen er en region med høy befolkningstetthet, og i alle fall sett i sammenheng med forventet vekst. Vi bør sørge for at de lokale stasjonene i vårt område beholdes, og at det etableres nye, f.eks på Eek og ved nytt sykehus. Det vises til løsningen for

Asker og Bærum, hvor NSB har satset stort på lokale stasjoner. Vi minner om at Drammensbanen ble etablert som en av Norges første jernbaner i 1869. Tiden er inne for ytterligere satsing i vår region.

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

Kommentar til innspillet:

Når det gjelder innspillet støtte til forslag om å legge gjennomgangstrafikken utenom Drammen sentrum med ny lang tunnel i Bragernesåsen, etablering av Skogkantveien med påkobling av trafikken fra Fjell og pendlerstasjon på Eik vises det til kommentarer til Innbyggerinitiativets forslag Dok 107.

Når det gjelder påpeking av at det må gjøres noe med Bangeløkkakrysset vises det til kommentar til Dok 106 Drammen Senterparti

Når det gjelder prosjektet i Rosenkrantzgate, vil gjennomføringen av prosjektet samt omfanget avhenge av vurderinger og prioritering av hvilke tiltak som skal inngå i revidert Buskerudbypakke 2.

Tilfartsvei Vest del II

Tilfartsveg vest del 1, tilfartsveg vest del II og tilfartsveg Konnerud kan sees på i sammenheng slik at man kan få frigjort Konnerudgata og kan prioritere denne for buss og sykkel. Resultater fra [Trafikkstrømsundersøkelsen](#) viste at ca. 66 % av trafikken i Konnerudgata har Drammen som destinasjon.

I to av forslagene til justert Buskerudbypakke2 er tilfartsveg vest del 2 ikke blant de prioriterte tiltakene. Dette innebærer at Konnerudgata fortsatt holdes åpen for biltrafikk og at det må iverksettes andre tiltak for å få flere til å kjøre kollektiv og sykkel i gata. Eksempelvis kan ulike tiltak for å få kollektivtrafikken raskere frem i Konnerudgata (eget kollektivfelt m.m) være interessant dersom trafikken øker.

Tilfartsveg Vest del I må også betjene Fjell, Danvik og Konnerud

Når det gjelder innspillet fra Gulskogen Vel om at tilfartsveg Vest del I må også betjene Fjell, Danvik og Konnerud forstås det slik at «Tilfartsvei vest del 1» foreslås bygd som vist i Innbyggerinitiativet: fra rundkjøringa på Grønland, via ny rundkjøring rett sør for Randsfjordbanen, med avgreningsvei til Sundland, derfra videre sørover opp på ny jernbanekulvert, til nytt kryss med Prof. Smiths alle, og evt. videre opp til Konnerudgata. Når det foreslås at denne veien også skal betjene Fjell, Danvik og Konnerud, innebærer det at trafikken i Konnerudgata videre i retning Konnerud opprettholdes omtrent på dagens nivå (kan reduseres litt dersom Tilfartsvei Konnerud bygges separat), og at trafikken fra Danvik og Fjell ledes via 2. og 3. Strøm terrasse og Styrmoes vei. Strøm-terrassene er enveisregulerte 1-felts boligater som er svært uegnet til å ta økt trafikk, og det er heller ikke ønskelig med økt trafikk i Konnerudgata eller Styrmoes vei. Forslaget kan fjerne noe trafikk fra Prof. Smiths

allé, men en totalvurdering m.h.t. nærmiljø tilsier at alternativet vil opprettholde og til dels øke de trafikkskapte nærmiljøproblemene for nærmiljøet i Gulskogen - Danvikområdet.

Traséforslaget gir uheldig nærføring til Smithestrom gård, som har stor kulturhistorisk verdi. Denne nærføringen er en av årsakene til at ny Vestfoldbane vil bli lagt i kulvert på strekningen.

Det er så langt ikke konkludert om den foreslåtte løsningen lar seg løse geometrisk, samt om løsningen lar seg kombinere med Vestfoldbanekulverten. Avstanden fra foreslått rundkjøring sør for undergangen under Randfjordbanen og opp til Prof. Smiths alle er forholdsvis kort, og det er en betydelig høydeforskjell. Forslaget om å etablere rundkjøringen så tett som vist opp til jernbanekryssingen er sannsynligvis problematisk og kostbart, uansett om veien krysser jernbanen i bru eller kulvert. Den lille veistubben fra Prof Smiths alle til Konnerudgata er antageligvis den vanskeligste delen m.h.t. stigningsforhold.

Løsningen lar seg vanskelig kombinere med en senere utbygging av Tilfartvei vest – del 2, både m.h.t. kapasitet (2 felt) og linjeføring. Uavhengig av om det prioriteres å finansiere utbygging av Tilfartsvei vest del 2 innen tiltakspakke for Buskerudbypakke 2 eller ikke, bør de løsninger som bygges ha fleksibilitet m.h.t. fremtidige behov. Dersom det skulle bygges vei etter den foreslåtte traséen, bør veien gis et annet navn enn «Tilfartsvei vest – del 1»

I innspillet sies det også «Gulskogen Vel legger vekt på at alle nye veier tilrettelegges for lave hastigheter og tilpasses lave trafikkmengder og ikke som fremtidige høyhastighets motorveier inn mot sentrum». Det må her presiseres at den planlagte Tilfartsvei vest del 1 (fra Grønland til Sundland, inngår i reguleringsplanen for Sundland) ikke er planlagt som motorvei. I Sundland er veien forutsatt bygd med bygatestandard med 4 felt, design og skilting for 50 km/t fartsgrense, og lysregulert kryss i plan på Sundland, og regulerte fotgjengerkryssinger i plan. Veiføringen for Tilfartsvei vest gjennom Sundland-området (slik den er vist i reguleringsplan for Sundland) kan sammenlignes med Kreftings gate på Grønland når det gjelder utforming.

Trafikksituasjonen i Gulskogen bydel

Trafikktellinger i Gulskogen bydel

Det er gjort flere trafikktellinger i Gulskogen bydel de senere årene. Tellingene er utført av Rambøll, Norsam og Statens vegvesen. Alle registreringene er utført med radar eller sløyfe i bakken. De fleste tellingene har hatt varighet en uke. Av tellingene fremgår det at lokalveiene på Gulskogen har relativt lav trafikkmengde (ca 300-1240 kjøretøy/døgn på ukedagene), mens trafikkmengden på de større veiene gjennom bydelen er betydelig høyere. Trafikken i Baker Thoens allé ligger i størrelsesorden 15 – 16 000 kjøretøy/døgn på ukedagene, Professor Smiths allé ligger rundt 10 000 kjøretøy/døgn.

Trafikkanalyse basert på nummerskilt

I 2015 utarbeidet Drammen kommune og Via Trafik Rådgivning AS rapporten

«Trafikkanalyse Gulskogen». Det følgende er basert på denne analysen, samt ytterligere analyse av dataene som ble samlet inn i 2015 utført av Via Trafik Rådgivning i 2017.

Professor Smiths allé

Nummerskiltundersøkelsen dekker ikke alle veier i Gulskogen bydel, og gir ikke grunnlag for å si noe om den totale trafikkb belastningen i bydelen. Professor Smiths allé en av strekningene i bydelen som har mest trafikk. Gata oppleves som trafikkb belastet, samtidig som det er mye bebyggelse nær gata og den er skolevei. I Professor Smiths allé ble det gjort registreringer i

nummerskiltundersøkelsen. Vi kan derfor bruke dataene fra nummerskiltundersøkelsen til å finne ut hvor mye av trafikken som passerte registreringspunktene i Professor Smiths allé som var henholdsvis intern trafikk i bydelen, inn-trafikk til bydelen, ut-trafikk fra bydelen og gjennomgangstrafikk gjennom bydelen.

Tabell: Ulike typer trafikk registrert i Professor Smiths allé 17. mars 2015 i morgenrush

Trafikk i Professor Smiths allé 17. mars 2015 kl. 07:45 – 08:45

Type trafikk	Antall	Prosent av totalt antall
Totalt antall	655 kjøretøyer	100 %
Internttrafikk i bydelen	27 kjøretøyer	4 %
Inn-trafikk til bydelen	233 kjøretøyer	36 %
Ut-trafikk fra bydelen	124 kjøretøyer	19 %
Gjennomgangstrafikk	271 kjøretøyer	41 %

Tabell: Ulike typer trafikk registrert i Professor Smiths allé 17. mars 2015 i ettermiddagsrush

Trafikk i Professor Smiths allé 17. mars 2015 kl. 15:45 – 16:45

Type trafikk	Antall	Prosent av totalt antall
Totalt antall	917 kjøretøyer	100 %
Internttrafikk i bydelen	66 kjøretøyer	7 %
Inn-trafikk til bydelen	210 kjøretøyer	23 %
Ut-trafikk fra bydelen	323 kjøretøyer	35 %
Gjennomgangstrafikk	318 kjøretøyer	35 %

Det totale antallet kjøretøy som passerte i Professor Smiths allé var større på ettermiddagen enn om morgenen. Den bydels-interne trafikken er relativt beskjeden både om morgenen og om ettermiddagen (henholdsvis 4 % og 7 %). Trafikkstrømmen som kommer utenfra bydelen og har målpunkt inne i bydelen (inn-trafikk) og trafikkstrømmen som har startpunkt inne i bydelen og målpunkt utenfor bydelen (ut-trafikk) er begge relativt store både morgen og ettermiddag. Inn-strømmen er størst om morgenen, ut-strømmen er størst om ettermiddagen.

Trafikkstrømmen som hverken har start- eller målpunkt i bydelen, gjennomgangstrafikken, utgjør 41 % av totaltrafikken i morgenrushet og 35 % i ettermiddagsrushet. Det vil samtidig si at 59 % av trafikken som ble registrert i Professor Smiths allé i morgenrushet og 65 % av trafikken som ble registrert i ettermiddagsrushet er trafikk som har start- og/eller målpunkt i bydelen (internttrafikk, inn-trafikk og ut-trafikk).

Gulskogen bydel har flere målpunkter som trekker til seg reiser, både arbeidsplasser og handelstilbud. Av disse er Gulskogen Senter det største enkeltmålpunktet.

Når det gjelder trafikkmodellene går disse gjennom flere kvalitetssikringer. RTM-modellen som er det verktøyet som er tilgjengelig er basert på data fra 2014, men modellen kalibreres ut i fra historiske data for å kunne si noe om forventet trafikkvekst, samt at det blir lagt inn en økning i befolkningen i henhold til SSB sine framskrivninger. Trafikkmodellene er et verktøy for å kunne si noe om ulike framtidsscenarioer, gjennom ulike analyser. Trafikkmodellene gir ikke et svar på alt, men er et verktøy som det er pålegg om å bruke for å blant annet få fram politisk beslutningsgrunnlag for bompengesaker. Informasjon fra trafikkmodellene suppleres med faglige vurderinger og erfaringer <http://www.ntp.dep.no/transportanalyser>

Finansiering

Hva gjelder 100 % statlig finansiering av nytt løp i Strømsåstunnelen og ny Holmenbru, er ikke dette en mulighet. Vi må forholde oss til statlige føringer gjennom Nasjonal Transportplan (2018-2029), om at disse prosjektene kun dekkes 50 % med statlige midler, og at resten må dekkes av bompengepakke for Buskerudbyen. Disse premissene gjelder også for de andre store byområdene, Buskerudbyen er her ikke i noen særstilling som skal kunne føre til 100% statlig finansiering av disse prosjektene.

Togstasjoner

Jernbanen utgjør ryggraden i transportsystemet i Buskerudbyområdet. I Drammen kommune er det i dag tre togstasjoner. Ved Inter City satsingen vil Drammen stasjon og Gulslogen stasjon bli ombygd og istandsatt til å håndtere et enda bredere togtilbud. Når det gjelder en evt. ny stasjon på Eik vises til kommentar til Innbyggerinitiativets innspill Dok 107. I de alternative forslagene til Buskerudbypakke2 er det satt av til sammen 540 millioner til bidrag til knutepunktsutvikling ved Hokksund stasjon, Mjøndalen stasjon og Lierstranda. Det er store forventninger til at staten vil bidra inn i disse prosjektene.

Dok 38 Dag Andersen

Fra: Dag Andersen dag.andersen@sra.no

Sendt: to 28.09.2017 22:37

Til: BB_post

Emne: VS: Innspill BBP2

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

Eksisterende Buskerudbypakke 2 inneholder bla. følgende to viktige tiltak:

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



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



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

Vennlig hilsen
Dag Andersen

Kommentar til innspillet:

Det er et mål å binde Krokstadelva og Mjøndalen tettere sammen, noe som vil kreve ny bru. En forutsetning for å oppnå intensjonen om å binde Krokstadelva og Mjøndalen tettere sammen er at ny(e) bruløsninger løser kommunikasjons- og transportbehovet over elva for alle trafikantgrupper; gående, syklende kollektiv og bil.

Det er utarbeidet en mulighetsstudie til ny(e) bru for alle trafikantgrupper samt plassering av denne. Mulighetsstudien anbefaler lokalisering av ny bru for alle trafikantgrupper ved rundkjøringen inn til Steinberg.

I tre av fire alternative forslag til justert Buskerudbypakke2 ligger det 500 millioner kr til realisering av bruløsninger. Det er stor usikkerhet rundt kostnader og løsninger. Det må settes i verk videre utredningsarbeid for framtidig bruløsning. Det er satt av belønningsmidler til å starte et slikt arbeid.

Kommunen har i egen mulighetsstudie for sentrum forutsatt undergang under jernbanen. Dette vurderes å være avgjørende for at arealene nord for jernbanen utvikles som sentrumsområder, slik de er regulert og som vil styrke utvikling av bolig og arbeidsplasser nær knutepunktet Mjøndalen stasjon. Det er Bane Nor som er ansvarlig for 'stasjonstekniske'

tiltak; dvs. opparbeidelse av perronger, venteareal, underganger, billettautomater mv. Bane Nor har startet planarbeid for knutepunktet Mjøndalen stasjon, hvor blant annet kryssing av jernbanesporene er et av hovedtemaene.

Dok 39 Olav Gåserød

Fra: Olav Gaserød <OLAV.GASEROD@fmc.com>

Sendt: fr 29.09.2017 09:14

Til: BB_post

Emne: Innspill til Buskerudpakke 2

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

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

Mvh

Olav Gåserød

Kommentar til innspillet:

Forslaget er en god idé som bl.a. Teknologiparken i Kongsberg har gjennomført med stor suksess. Økt bruk av elsykkel og sykkel kan stimuleres på andre måter også. I Buskerudbyen er det tre sesonger på rad gjennomført en kampanje for å få flere til å prøve vintersykling ved å gi støtte til kjøp av piggdekk til vintersykling, samt gratis omlegging og vintersjekk av sykkel. Nærmere 700 personer har latt seg friste av dette tilbudet. Gjennom tiltaket Reis Smart har enkelte bedrifter og Buskerudbyen inngått samarbeid om å nå felles mål om mer bruk av gange, sykkel og kollektivt blant de ansatte ved å støtte forskjellige elsykkel-tiltak og utlån, med egne prøvedager med et utvalg av elsykler i en lunch på en arbeidsplass. Elsykkelbiblioteket i Drammen og BUA i Lier er gode eksempler som kommunene og Buskerudbysamarbeidet har gitt støtte til elsykkelutleie

Dok 40 Dag Rosbach

Fra: Dag Rosbach <drosbach@yahoo.no>

Sendt: fr 29.09.2017 09:15

Til: BB_post

Emne: Innspill Buskerudbyen

Buss: Dere ønsker at flere skal ta bussen og oppfordrer til at man skal bytte ut bil med buss en dag i uka. Da skjønner jeg ikke at det skal være så vanskelig å være passasjer den ene dagen i uka. Ved at dere gjør det ekstra dyrt å kjøpe en billett på bussen vil jo skremme en uerfaren bruker fra å prøve det igjen. Å kjøpe billett på app er ikke aktuelt for alle, og når man leser i avisa at hvis du kjøper billett på app og så ikke får blitt med bussen (fordi den er full og ikke har plass til flere barnevogner), så får du ikke igjen pengene, så frister det ikke å prøve. Hvorfor skal noen ha rabatter mens andre ikke får? Hvis jeg vil kjøpe en periodebillett så er det vel fordi jeg vil ha det enkelt, ikke nødvendigvis fordi det skal være dyrere å kjøre uten? Hvis jeg skal kjøre buss en dag i uken, hvilken rabattordning kan jeg da benytte meg av for å

slippe den dyre billetten, når jeg ikke har app? Hvor er det gode, gamle klippekortet? Hvordan skal dere friste nye brukere til å bruke buss, en dag i uka?

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

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

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

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

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

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

Dag Rosbach, Elgveien 30, 3039 Drammen

Kommentar til innspillet:

Når det gjelder ønsker om billigere enkeltbillett, evt. klippekort, tas dette til orientering og vil bli vurdert i framtidig arbeid med takst og billettsystem, det vises ellers til kommentar til Dok 2. Lengden på driftsdøgnet vil bli vurdert. Se kommentarer til Dok. 2.

Hva gjelder 100 % statlig finansiering av nytt løp i Strømsåstunnelen og ny Holmenbru, er ikke dette en mulighet. Vi må forholde oss til statlige føringer gjennom Nasjonal Transportplan (2018-2029), om at disse prosjektene kun dekkes 50 % med statlige midler, og at resten må dekkes av bompengepakke for Buskerudbyen. Disse premissene gjelder også for de andre store byområdene, Buskerudbyen er her ikke i noen særstilling som skal kunne føre til 100 % statlig finansiering av disse prosjektene. Når det gjelder bom ved Landfalltjern, vil ikke denne inngå i det nye bomsystemet i forbindelse med revidert Buskerudbypakke 2.

Dok 41 Hans Kristian Rosbach

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

Sendt: fr 29.09.2017 11:17

Til: BB_post

Emne: Innspill til buskerudbyen prosjektet

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

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

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

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

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

Antagelig ble disse bussene forsinket på rutene sine pga dette, og da har det faktisk en direkte negativ virkning på kollektivtrafikken, og ikke den positive som man påstår det skal ha.

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

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

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

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

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

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

Forurensning: Kun veier med en viss fartsgrense (60+ feks) eller helt særskilte behov (korte strekninger der kombinasjon av bakke+sving gjør det farlig for buss å kjøre på glatt vei feks) burde bli saltet. Saltede sentrumsveier bidrar til å øke forurensning fordi det sliter mer på gummien i dekkene, samtidig som asfalten blir slitt. Hvis veiene istedet hadde ett tynt dekke med hardpakket snø/is, så er det snø/isen som blir slitt, som kun vil gi "svevestøv" i form av damp. For 20 år siden klarte vi å kjøre på snø/isdekte veier, siden den gang har både bilene og dekkene blitt bedre, så hvorfor klarer vi det ikke lenger? Saltede veier gir også høyere hastighet fordi veiene ser ut til å være bare, men i noen tilfeller er det blitt ett lag is på toppen som ikke synes (såkalt "sort is"), og da har man en falsk sikkerhet, noe som skaper farlige situasjoner. Spesielt siden folk ikke blir vant til å kjøre på glatt vei og dermed ikke vet hvordan bilen reagerer på glatt føre, så dette er en farlig trend.

Mine personlige bekymringer:

Bomring vil bli en ekstrakostnad som kanskje vil tvinge meg ut av arbeidslivet, da jeg pga uførhet kun jobber ca 2 timer om dagen. Da sier det seg selv at transportkostnader (og reisetid) til og fra jobb vil ha en stor innvirkning. Pga sykdom kan jeg ikke benytte buss, så da er jeg avhengig av en personbil (som kjøres lite, ca 10-15min pr dag totalt) til og fra jobb. Kostnaden ved bomring slik den er presentert vil redusere inntekten min så mye at det ikke lenger er verdt å jobbe. (Dette hadde forøvrig ikke vært noe problem hvis ikke uførereformen

(som kostet meg 3200kr pr mnd, fordi jeg har så mye gjeld..) og alle de fjernede rettighetene de siste årene hadde redusert hva jeg sitter igjen med over 60k i året).

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

Jeg er spent på hva som kommer ut av dette prosjektet, men jeg har ærlig talt ingen tiltro til at det blir en løsning som ikke vil slå hardt utover økonomien for min familie.

Hva jeg skal gjøre da, det vet jeg ikke, men pga behov for hyppige sykehusbehandlinger så kan jeg ikke flytte fra byen heller. Politikerne har skuffet meg gang på gang, og det ser ikke ut til å slutte med det første.

Lykke til i prosjektet.

Mvh.

Hans Kristian Rosbach
Nordbyveien 105
3038 Drammen

Kommentar til innspillet:

Når det gjelder innspill om vesentlig billigere bussbilletter, se kommentar til Dok 2.

Når det gjelder bruk av bompenger til drift av busstrafikk, se kommentar til Dok 1.

Buskerudbypakke2 vil inneholde tiltak som gir bedre fremkommelighet for bussen. Brakar opplyser at de har god dialog med Statens vegvesen og kommunene om brøyting/strøing for å sikre at bussen kommer frem også når det er skikkelig vintervær.

Busstopp i gata er med på å korte ned den tiden bussen trenger for å plukke opp eller sette av passasjerer.

Hovedandelen av gjennomgangstrafikk i Drammen kommune går på stamvegnettet, henholdsvis E18 og E134, se kommentar til Dok 1.

Når det gjelder forslag om bommer på E18 der inntektene skal gå til tiltak i Buskerudbypakke 2, vil det vanskelig kunne forsvares da nytten av tiltakene for mange av de som kjører på E18 vil være liten.

Når det gjelder innspill til bomsystem i Buskerudbypakke2 tas disse til orientering.

Dok 42 Ranveig S. Skogly

Fra: Ranveig S Skogly rskogly@hotmail.com

Til: BB_post

Sendt: fr 29.09.2017 12:38

Emne: Ting som bør vektlegges i Buskerudbypakke 2

Hei,

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

- avganger og ankomster med buss og tog må tilpasses slik at når man ankommer f.eks Mjøndalen stasjon, så er det kun få minutter til bussene til f.eks Åsen og Hovjordet går. Gjelder selvfølgelig også andre veien; bussankomster til stasjonen må koordineres med togavgang.
- ankomst med siste tog til f.eks Mjøndalen må koordineres med siste bussavgang til f.eks Hovjordet; jeg tar tidvis sene tog fra Oslo og da blir det taxi hjem om jeg ikke gidder å gå, siden siste buss for lengst er gått.
- lysregulere den gamle Mjøndalsbrua for buss, slik at denne gis prioritet over brua.
- utvikle stasjonsområdene; innendørs oppvarmet venterom og toalett som er åpent hele dagen (fra første buss/togavgang til siste).
- trygg sykkelparkering, i Mjøndalen er stasjonen et populært område for "byens løse fugler" og man tør ikke sette fra seg f.eks. sykkel uten å ta med sete og hjul videre- og da er jo litt av vitsen borte..
- større pendlerparkering i Mjøndalen; hva med å bygge et underjordisk parkeringshus?
- oppstramming av jernbanenettet/Bane Nor; grunnen til at mange heller sitter i kø er fleksibilitet ift.når man kan dra hjemmefra/fra jobb- og at det tidvis er mye signalfeil, stopp og forsinkelser på et jernbanenett som vel allerede nå er stappfullt.
- de gangene jeg har tatt morgentogene til Oslo, så ser jeg jo at majoriteten av de som tar tog, pendler til Bærum/Oslo. Rushtidsavgangene i Mjøndalen er stappfulle og perrongen er svart av folk-går man på Kongsbergtoget i Drammen, må man stå innover. Kan NSB sette inn lengre tog/utvide perrongene? Er det gjort målinger/tellinger av hvor mange som daglig bruker toget fra hvilke stasjoner her i nærheten og hvor langt? Dette kan man vel se ut i fra salg av periodekort/billetter, og det vil vise hvor/når det er viktig å sette opp ekstra avganger.
- billettpriser på tog/buss-veldig dyrt for familier å dra f.eks. til Oslo. Ellers er enkeltbillettene på både tog og buss dyre, dette må det gjøres noe med for at flere skal velge et miljøvennligere transportalternativ. Kombinasjonsbilletter med buss og tog hadde vært topp, slik som Ruter har det- og evt. et samarbeid med Ruter for de kundene som har behov for transport til/i Asker, Bærum og Oslo.
- ikke legg ned Steinberg stasjon; skal man ha folk til å ta tog/buss, så må disse også stoppe der folk bor.
- er dobbeltspor Gulskogen-Hokksund nødvendig? Bergensbanen skal vel etterhvert legges om Sollihøgda og ellers er det vel foreløpig ett tog i timen til Kongsberg tur/retur og et par tog tur/retur Kr.sand/Stavanger pr. dag. Jeg er veldig kritisk til Bane Nor sitt forslag om søndre korridor, det ødelegger altfor mye verdifull matjord. Kan man ikke heller legge et evt. dobbeltspor i tunnel? Det blir dyrt, men vi er jo verdens rikeste land og har råd til det om vi vil..
- for f.eks. barnefamilier lar det seg ikke alltid gjøre å droppe bilen; det er endel logistikk mht. levering av barn i barnehage etc. Hva med alle firmabiler som kjører rundt, skal det ikke være noen begrensninger på dem? Tror nok endel av de som har tilgang på firmabil, bruker den for det den er verd.
- i Nedre Eiker må det legges bedre til rette for sykkelstier og god fremkomst på begge sider av og over elva.

- vi må innse at folk bor spredt og at for enkelte er det lang vei til kollektivknutepunkt, derfor bruker de heller bil. Ta f.eks. de som bor mellom Mjøndalen og Vestfossen, type Horne-der bor det ikke så mange, det går buss én gang om dagen og mange er pensjonister. Det er mao ikke noe særlig kundegrunnlag for å sette inn ekstra bussruter-og lønnsomhet for busselskapene vet vi jo allerede er viktig. Har de ikke kunder, så legges rutene ned-samme hvor miljøvennlig det er å ta bussen.
- bompenger; hva med å legge på veiavgiften med kr. x pr. bil (både for bedrifter og private) pr. år, så er man sikker på at alle betaler? Er bomavgiften ment å finansiere veiutbygging eller virke avskrekkende på bilbruk?
- belønning av de som bruker kollektivt; f.eks. at kjøper man og bruker periodebillett innen den og den dato, så får man avslag i pris. Eller om man har et kundekort og registrerer så og så mange reiser pr. måned, så får man noen kroner ekstra å kjøre for neste måned.
- en ball som kan spilles videre til politikere og næringsliv; hvorfor legges alle arbeidsplasser til byene? Hvorfor kan ikke større bedrifter ligge i motsatt ende av dagens pendlerakse, slik at man får trafikk begge veier og ikke bare én vei? Alt MÅ jo ikke ligge i Oslo, Asker/Bærum eller Drammen. En slik endring ville også skapt synergier for mindre næringsliv som allerede ligger utenfor byene, f.eks. mer handel.

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

Mvh. Ranveig S. Skogly

Kommentar til innspillet:

Det er i utgangspunktet ønskelig å best mulig tilpasse bussene til togets avgangstider. I Mjøndalen er det 12 minutter mellom togene i retning Oslo og Kongsberg, noe som gjør det vanskelig å få til god korrespondanse i begge retninger så lenge bussene bare går hver halvtime. Ved økt frekvens som det legges opp til med Buskerudbypakke2 kan dette tilpasses bedre, det vises til kommentar til Dok 2.

Når det gjelder å lysregulere den gamle Mjøndalsbrua for buss, slik at denne gis prioritet over brua, arbeider Nedre Eiker kommune med å få på plass egnet tiltak på Mjøndalsbrua. Det er et eget prosjekt med midler fra Buskerudbysamarbeidet.

Når det gjelder å utvikle stasjonsområdene med innendørs oppvarmet venterom og toalett som er åpent hele dagen (fra første buss/togavgang til siste) finansierer Nedre Eiker kommune i dag en ordning for at stasjonen kan ha åpent venterom. Ansvar for en utvidelse av denne ordningen må rettes til Bane Nor Eiendom.

Det er en utfordring at togene allerede i dag er fulle på flere avganger, når vi vet at framtidens vekst i persontrafikk skal tas med kollektive transportmidler. Togene på linje L12 er i rushtiden i dag 220 m lange, tilsvarende plattformlengden på stasjonene på strekningen. Fra Drammen kan linje L13 benyttes om man ønsker sitteplass til Oslo. Bane NOR jobber kontinuerlig med vedlikehold av jernbanen og fornye deler som det er behov for å bytte ut. Det er likevel en kjensgjerning at behov for fornyelse og vedlikehold er stort.

Det er startet arbeid med å etablere sykkelhotell på Mjøndalen stasjon, og dette vil bidra til trygg sykkelparkering og flere sykkelparkeringsplasser.

Nedre Eiker kommune legger til rette for å kunne bygge parkeringshus i områderegeringsplan for Mjøndalen sentrum, men det trengs en finansieringsordning for å kunne bygge parkeringshus.

Når det gjelder Steinberg stasjon vises det til Nedre Eiker *kommunes* høringsuttalelse til Dobbeltspor Gulskogen-Hokksund, som angår Steinberg stasjon.

Når det gjelder innspill om dobbeltsporet er dette under Bane NORs ansvarsområde. Det vises til Øvre Eiker og Nedre Eiker kommunes høringsuttalelser til Dobbeltspor Gulskogen-Hokksund.

I de alternative forslagene til Buskerudbypakke2 er Nedre Eiker prioritert med 420 millioner til sykkeltiltak på kommunale veger, fylkeskommunale veger og riksveger. Felles sykkelplan sammen med sykkelplan for Nedre Eiker kommune 2017 viser hvordan veiene og gatene kan forbedres for syklistene.

Nedre Eiker kommune arbeider med å tilrettelegge for bygg som kan brukes til arbeidsplasser på steder hvor det er mulig å reise kollektivt. Områderegering for Mjøndalen sentrum er et eksempel på dette.

Når det gjelder forslag om belønninger for kollektivtrafikkbruk, rabatt ved tidlig bestilling osv. tas innspillet med som et forslag inn i arbeidet med framtidig endringer i takst og billettordninger. Når det gjelder pris og kombibilletter vises det til kommentarer gitt under Dok 2.

Dok 43 Thomas Børresen

Fra: Thomas Børresen <tborresen@unionconsult.no>

Til: BB_post

Sendt: fr 29.09.2017 13:41

Emne: Innspill til Buskerudbypakke2

Innspill til Buskerudbypakke 2:

Finansiering:

For det første så mener jeg at en finansieringsløsning må sees på i lys av de endelige grensene på en ny storkommune. Dette for at ingen av bydelene i nye «Drammen» etter 2020 skal føle seg ekskludert. Et konkret forslag til finansiering er å sette bommer på grensen rundt den nye kommunen, og så legge på en drivstoffavgift på pumpeprisen innenfor denne ringen. På denne måten vil betalingen på veipakken stå i forhold til bruken av veinettet, og miljøvennlige tiltak som el-bil, hybridbil o.l. belønnes i form av at de bruker mindre drivstoff. Denne løsningen medfører etablering av færre bompunkter, og således en lavere kostnad til etablering, drift og evt. avvikling av bompunkter.

Veier:

Når det gjelder veier, så har jeg følgende innspill.

- Det må etableres en kontinuerlig ringvei rundt Drammen. For å få til dette må det bli av og påkjøring (retning nord og syd) på E18 ved Brakerøya. På grunn av dårlig plass ville

det da også være naturlig å se på muligheten av å etablere ny Brakerøya togstasjon under bakken i forbindelse med nytt sykehus. E18-Brakerøya må knyttes effektivt sammen med Bragernestunellen som må økes til 4 felt og forlenges til Travbanen/Vinnes. Videre fra Travbanen etableres det 4-felt til bro i Mjøndalen. Fra Mjøndalen til Bangeløkka utvides E134 til 4-felt. Hvis E18 mellom Brakerøya og Bangeløkka kan inngå i en ringvei er denne elvekryssingen allerede på plass, hvis ikke må det etableres en ny bro fra Brakerøya til Bangeløkka med 4-felt (eller senketunnel under elven???). Denne Ringveien må ha tilfartsveier til alle bydeler som ligger i nærheten av «ringen». Resultatet vil bli at gjennomgangstrafikk ledes utenfor sentrum, og trafikk som starter eller ender i en bydel og som passerer bygrensen effektivt blir ledet utenom sentrum.

- Konnerud burde beholde eksisterende konnerudbakke, og så burde det etableres «Skogkantvei» fra Konnerud til E18 i Kobbervikdalen, og denne burde også ha en avstikker som går til Fjell. Videre så burde veien fra Konnerud til Mjøndalen over Hagatjern rustes opp betraktelig.

Kollektivt:

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

Sykle/gå:

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

Med vennlig hilsen,

Thomas Børresen

Til «Kollektivt»:

Kommentar til innspillet:

Det ligger tre alternative forslag til bompengefinansiering av Buskeurdbypakke2 som legges ut til høring. Bommer på de nye kommunegrensene er ikke et av disse da det ville gitt forholdsvis mindre inntekter og ikke gitt et stort nok bidrag til måloppnåelse i forhold til nullvekstmålet.

Når det gjelder forslag om å finansiere tiltak ved å legge på drivstoffavgiften innenfor en bomring på nye kommunegrenser er lokal drivstoffavgift er vurdert som lite hensiktsmessig i Buskerudbyen pga lite inntekspotensial og nærhet til andre byområder gjør at bensinstasjoner

i Buskerudbyen er svært konkurranseutsatt.

Når det gjelder forslag om nye veier for å unngå gjennomgangstrafikk vises til vurdering av Innbyggerinitiativets forslag Dok 107 og til kommentar til Dok 1.

Når det gjelder reduksjon av pris på kollektivtrafikken vises det til kommentar til Dok 2.

Ang stengning av gater i sentrum er gjennomgangstrafikken for det meste allerede ledet ut av Drammen sentrum, gjennom Strømsås tunnelen og sentrumsringen. Det er forholdsvis begrensede muligheter for å stenge ytterligere gater i sentrum helt for biltrafikk, men ytterligere prioritering av kollektivtransport i enkelte bygater er aktuelt. Drammen kommune arbeider med en gatebruksplan for sentrum som vil være et godt fundament for å vurdere dette videre.

Privat næringsliv kan delta i å etablere grønne forbindelser for persontransport, som taubane eller tilbringerbuss. Imidlertid er alle slike tilbud i praksis avhengig av offentlig tilskudd for å kunne etableres og driftes. Det vises også til kommentar til Dok 28.

Det legges opp til økt frekvens på mange bussruter i Buskerudbypakke2, når det gjelder ønsket om utvidet driftsdøgn og nattbuss i helgene vises til kommentar til Dok 34.

Ang. «reduisert pris på buss for personer med sykkel»: Det er både plass- og tidkrevende å ta med sykkel på buss, d.v.s. at sykkel på buss lett fører til forsinkelser og dårlig kapasitet for bussene. Dette vil særlig være et problem i rushtiden, da bussene har flest passasjerer og størst vanskeligheter med å rekke rutetidene.

Etablering av sykkelveier langs elva, og ut til bydelene, er svært aktuelle tiltak i Buskerudbypakke 2. Elsykkelbiblioteket skal holde på i totalt tre år. Tiltaket har vært vellykket, med mange utlån. En utvidelse av ordningen kan være interessant å vurdere.

Dok 44 Syklistenes Landsforening

Fra: Mats Larsen mats@syklistene.no

Til: BB_post

Sendt: fr 29.09.2017 13:45

Emne: Innspill til Buskerudbypakke2

Innspill til Buskerudbypakke 2

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

I faggrunnlaget for Nasjonal transportplan ble det beregnet at det vil koste 60 milliarder kroner å bygge ut sammenhengende sykkelveinett i de ni største byområdene. For å øke sykkelandelen i tråd med de nasjonale ambisjonene, må det bygges ut et sammenhengende sykkelveinett som så langt det er mulig er fysisk separert er fra andre trafikanter (herunder

skilt også fra gående). Alle forvaltningsnivåer må ta sin del av ansvaret for å virkeliggjøre dette.

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

For å gjøre det mulig å bygge ut et sammenhengende sykkelveinett, og for å gjøre det mer attraktivt å sykle, må biltrafikken i sentrum av de store områdene i Buskerudbyen reduseres betraktelig. Oslo er allerede på vei mot å gjøre sentrum bilfritt. Dette gjør de for å skape en mer levende og renere by, der gående og syklende kan ferdes på en trygg måte, og der forretninger og næringsliv kan blomstre. Det vil være ulike utfordringer i ulike byer. Det finnes imidlertid en lang rekke virkemidler for å begrense biltrafikken i sentrumsområdene, eksempelvis bruk av enveisregulering, utvikling av sykkelgater, fjerning av parkeringsplasser, parkeringsavgifter med mer.

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

Morgan Andersson
Generalsekretær
Syklistenes Landsforening

Med vennlig hilsen
Mats Mikael Larsen
Fagpolitisk rådgiver

Kommentar til innspillet:

Det er mange som nå ser at sykkel er en større del av løsningen for Buskerudbyen. Med Buskerudbypakke 2 på plass vil man kunne satse på sykkelinfrastruktur i en skala som aldri før har vært gjort i området vårt. Modellkjøringer for nullvekstmålet fra Byutredningen for Buskerudbyen, som foregår parallelt med arbeidet med pakka, har tatt med restriksjoner på både parkering og gjennomkjøring for motorkjøretøy. Dette er tiltak som må vurderes videre når det skal bygges og tilrettelegges for sykkelinfrastruktur. Nye NTP-mål for sykling vil også spille inn i prioriteringene her.

Buskerudbyen er positiv til separate løsninger som skiller syklende, gående og motorkjøretøy, og vi søker å få til dette der det er mulig. Dette er også videre beskrevet i felles sykkelplan. Et av de justerte tiltakspakkene til Buskerudbypakke 2 har økt satsning på sykkel og gange. Videre politisk behandling av ny pakke vil avgjøre hvilken løsning som blir valgt

Dok 45 Gundersen Geir Holm

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

Hei!

Kommer her med et privat innspill kalt «Konnerudpakka».

Hilsen

Geir

Konnerudpakka

Innspill til ny Buskerudbypakke

Jeg har noen tanker om hvordan Buskerudpakka kan løses på en måte som kanskje kan aksepteres av befolkningen. Bommer og rettferdighet er her et stikkord. Planlagt bom til Konnerud har jo ført til store protester. Kanskje mitt forslag er med spiselig?

Foreslår at Konnerudnedføringa tas ut av pakka og opprettes som et eget bompeng prosjekt, f.eks. med navn Konnerudpakka.

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

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

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

Forslag til innhold:

- Ny Konnerudnedføring som starter i rundkjøring på tunneltaket av Strømsåstunnelen.
- Kobles til E134 med ramper i tunnel mot Oslo og i dagen retning Mjøndalen.
- Avsluttes mot Konnerud i ny rundkjøring ved Hagbart Kyllands vei.
- Pga. stigning bygges krabbefelt hele veien oppover.
- Det bygges kollektivfelt nedover fra rundkjøring ved Hagbart Kyllands vei langs eksisterende Konnerudgata til «gamle Fabrikkutsalget».
- Det bygges midtrekkverk.
- Langs eksisterende Konnerudgata fra «gamle Fabrikkutsalget» til Setervegen beholdes dages innerkant av GS-vegen. All utvidelse gjøres i fylling nordover (masseoverskuddet kan brukes her).
- Gangsykkelvegen utvides slik at det kan skilles på gående og syklende.
- GS-vegen langs Konnerudgata forlenges fra Seterveien nord til stopplomme før Bekkedalsveien.
- Seterveien nord stenges for trafikk ut og inn i Konnerudgata.
- Ny adkomst gjøres ved å bygge en ny forbindelse mellom Seterveien og Konnerudgata Med kryss ved Trosteveien.
- GS-vegen i Konnerudgata svinges noe vekk fra Konnerudgata og i kulvert under denne nye adkomst.
- GS-vegen har dermed ikke kryss med bilveger fra Seterveien syd til «gamle Fabrikkutsalget»

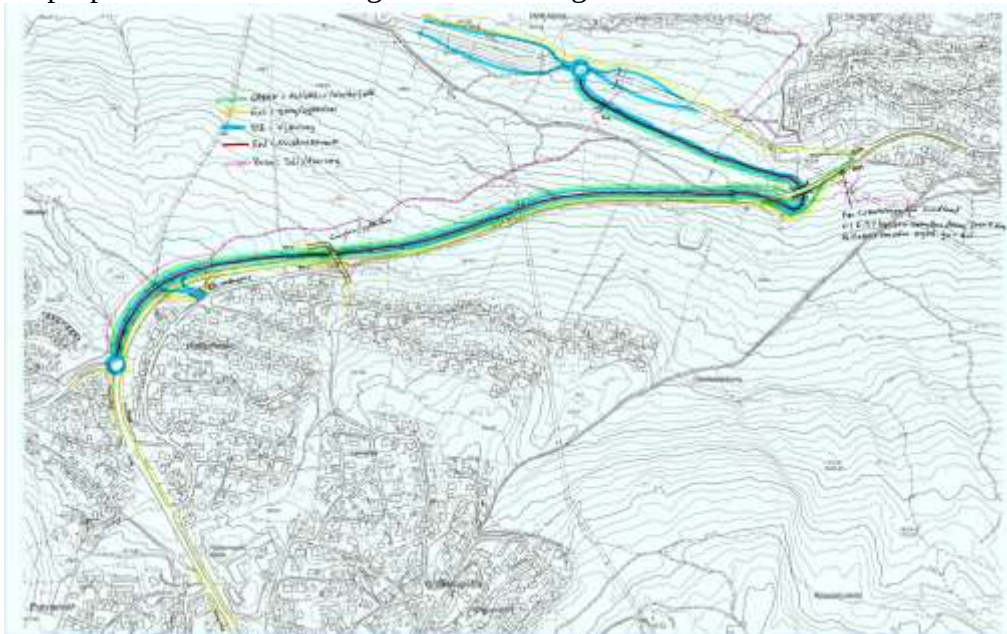
- I svingen mellom Konnerudgata 117 til 105 bør GS-vegen utvides og frisikt etableres for syklist i 50 km/t (som er farten man får ved å trille ned Konnerudbakken).
- Busslomma i Konnerudgata ved Seterveien nord må få en planfri kryssing. Kan gjøres ved å bygge en bro (trebru er fint) fra Tiurveien over den krappe svingen nederst i Seterveien og over Konnerudgata. Kan ha en forbindelse ned til busslomma på sydsiden.
- Undergang/eller overgang straks nord for rundkjøring Hagbart Kyllands vei.
- Det bør bygges fortau på vestsiden av Konnerudgata fra Hagbart Kyllands vei til Lønnerudveien (der er det mye gangtrafikk).
- Fortau fra busslomme ved Bekkedalsveien til Prøiserudbakken.

Andre tiltak som bør inngå i pakka kan være:

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

Forøvrig mener jeg at den såkalte «Lierdiagonalen» må på banen på et eller annet vis. Men ikke i pakka, denne må være et eget bomprosjekt utenfor «pakka». Men den må planlegges og omtales i «pakka». Den må utredes og det må gjøres trafikkberegninger også på denne. Og selv om kryss i tunnel er «fy», så burde denne tunnelen ha et kryss ca. midt på i nærheten av Drammen sentrum.

Svelvikveien fra Vestfold grense til Eik er også et prosjekt som kan holdes utenfor pakka. Rosenkrantzgata må beholdes innenfor dagens eiendomsgrenser. Det er vanvidd å ekspropriere ei husrekke langs det meste av gata.



Kommentar til innspillet:

Buskerudbyen må ses på som et helhetlig byområde, der all transport og arealbruk må ses i sammenheng. Det er ikke hensiktsmessig å skille ut Konnerud som et eget bompenggeområde med egen tiltakspakke. Hovedtyngden av de tyngste trafikklproblemerne i Drammensområdet

er i det sentrale byområdet mellom Åssiden/Gulskogen i vest og Lierstranda/Tangen/Åskollen i øst. Trafikk til og fra Konnerud bidrar, i likhet med trafikk fra andre områder, til disse trafikkproblemene. I et slikt lys bør trafikk fra Konnerud bidra på lik linje i en bomordning som skal finansiere tiltak i hele byområdet. Enkelte tiltak av det som foreslås kan være interessant å vurdere, men bør i tilfelle vurderes og prioriteres i sammenheng med sekkepostene for kollektiv, sykkel og gange. Eksempelvis kan ulike tiltak for å få kollektivtrafikken raskere frem i Konnerudgata (eget kollektivfelt m.m) være interessant dersom trafikken fra bydelen øker uten at det blir bygd ny tilfartsvei.

Bedre forhold for gående og syklende i Konnerudgata er påpekt som utbedringspotensiale i sykkelinspeksjonene og prioritert i både lokal og felles sykkelplan.

Dok 46 Aksjonsgruppen bevar Steinberg Stasjon

Fra: steinbergstasjon.no post@steinbergstasjon.no

Til: BB_post

Sendt: fr 29.09.2017 14:19

Emne: Innspill til Buskerudbypakke 2

Hei,

Bane Nor sin utredning av dobbeltspor mellom Gulskogen og Hokksund har hatt 160 km/t som styrende ramme for utbyggingen. Dette har gitt et forslag med høy kostnad, uten at det kan spare særlig mye tid. Særlig kommer dette til syne ved en stor og svært inngripende brokonstruksjon på Nordre trase ved Loesmoen som kun kan spare få sekunder for tog som allerede skal ha høy hastighet gjennom Hokksund stasjon. Brorparten av togtrafikk, godstog og persontog med stans i Hokksund vil ikke kunne spare noe tid selv med en bro dimensjonert for 160 km/t. Vi foreslår at utredningen justeres til å ha dagens standard for hastighet, 130 km/t, som styrende ramme, i hvertfall for strekningen Mjøndalen - Hokksund. Traseen vil også med 130 km/t kunne gjøres smalere, noe som vil begrense inngrep på antall boliger og eiendommer.

Vennlig hilsen

Olav Gåserød, Aksjonsgruppen Bevar Steinberg Stasjon, Mobil: 41511362

Kommentar til innspillet:

Bane NOR gjennomfører for tida planlegging av dobbeltspor Gulskogen – Hokksund. Bane NOR har fått i oppdrag å svare ut om det er nødvendig med dobbeltspor på hele strekningen mellom Gulskogen og Hokksund for å ha to tog i timen til Hokksund. Bane NOR skal også svare ut hvilke konsekvenser og effekter det vil ha å velge 130 km/t eller 160 km/t som dimensjonerende hastighet. Dette svaret ventes i forbindelse med annen gangs behandling av kommunedelplan.

Dok 47 Utbyggergruppen i Åsen

Fra: Fredrik Edvardsen <FEvardsen@eurojuris.no>

Til: BB_post

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

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

<Soren.Halck.Johannsen@BlockWatne.no>

Sendt: fr 29.09.2017 14:33

Emne: Innspill Buskerudbypakke 2

ÅSENUTBYGGINGEN OG BUSKERUDBYPAKKE 2 - INNSPILL

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

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

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

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

På vegne av utbyggergruppen i Åsen

Med vennlig hilsen

Fredrik Edvardsen

Advokat (H) - Partner

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

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

<http://www.svenssonnøkleby.no>

Kommentar til innspillet:

Innspillet blir vurdert i det videre arbeidet med revidert Buskerudbypakke 2. I alle de fire pakkealternativene som foreslås ligger bidrag til Hagatjernveien for GS/koll (NEK) inne med 90 mill. kr. Utbyggingsavtale inngås mellom kommunen og utbyggere. Evt. delfinansiering gjennom Buskerudbypakke2 er et forhold mellom Buskerudbyen og Nedre Eiker kommune.

Dok 48 André Sæther

Fra: André Sæther - Greenspeed andre@greenspeed.no

Til: BB_post

Kopi: Solem, Trond Trond@buskerudbyen.no

Sendt: fr 29.09.2017 15:03

Emne: Innspill til Buskerudbypakke 2

Hei.

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

- Gi prioritet/ forkjørsrett til syklende og gående fremfor til bilistene.
- Hyppigere feiing av plasser, gater, sykkelveier, sykkelstier samt fortau.
 - Idag utføres dette altfor sjelden og altfor dårlig. (Særlig merkbart er dette etter en periode med lite nedbør.)

- Snørydding av sykkel- og gang-infrastruktur bør foretas med feieutstyr fremfor plog.
- Det er særlig viktig med vintervedlikehold av sykkelinfrastrukturen! Om sommeren sykler mange på tross av dårlig tilrettelegging, men om vinteren ville mange fler syklet om vedlikeholdet var bedre!
- Unngå alle former for skarpe kanter som syklistene må forsere!
 - Selv ny sykkelinfrastruktur bygges med granittsteiner med unødvendige kanter i overgangene til veinettet.
 - Her må entreprenørene også læres opp slik at disse «kant»-steinene legges slik at de ikke blir en kant, men bare det visuelle skillet de er tenkt å være.
 - Syklister velger ofte å sykle i veien sammen med trafikken nettopp på grunn av alle kantene de møter om de velger å sykle på sykkelveiene.
 - Og hvorfor kan ikke bilene med sine solide dekk forsere disse små kantene fremfor at syklistene skal gjøre det med sine «skrøpelige» dekk?.. (Se gjerne på «skrekkeksempelen» utenfor Drammen Jernbanestasjon hvor sykkelveien krysser bilveien, og hvor syklistene må over to partier med rennesteiner, mens bilistene har slett fin asfalt hele veien..)
- Bilistene i byen har tilgang på vaskefasiliteter «på hvert gatehjørne». Syklistene har derimot i stor grad ingen mulighet til å få vasket (og tørket) sykkel sin.
 - Dette bør det offentlige se på som et samfunnsansvar de har, og bygge slike fasiliteter. Og da med tilgang på reparasjonsstativ og sykkelpumpe med mer i tillegg.
- Dropp «sløyden» og «håndarbeidstimene» i grunnskolen! Innfør heller et Vedlikeholdsfag!
 - Lær barna å ta vare på det vi har! «Ingen» kommer til å lage noe likevel, så det er mye bedre om de lærer å reparere alt fra sykler til sko og mobiltelefoner! Og lær de i det minste å lappe eller bytte en slange på sykkel!
- Tilby kurs i sykkelvedlikehold og reparasjoner.
 - Og sykkelkurs for innvandrerkvinner.
 - Dette har jeg hatt direkte forespørsler om. Grunnen til dette er at mange innvandrerkvinner kommer fra kulturer hvor kvinner ikke tillates å sykle, og dermed aldri har lært det. Som regel har de ikke førerkort heller, og dermed mener mange i dette miljøet at disse innvandrerkvinnene blir «isolert» og lite integrert da de ikke har den samme friheten som andre til å reise dit de vil.
 - Sykkelkurs for eldre.
- Opprette sykkelanlegg ala det de har etablert i Heggedal.
- Innfør krav om (egnet!!) sykkelparkering ved alle offentlige og ny-regulerte eiendommer.
 - Idag er det ikke engang egnet sykkelparkering utenfor Postkontoret, og det er et ansvar Staten burde påtatt seg.. Men dersom kommunen påpeker eller pålegger de dette vil det garantert bli utbedret.
 - Også her viktig at sykkelparkeringen feies/ måkes om vinteren så den faktisk er mulig å bruke.. Ofte ser man at sykkelparkering (og sykkelfelt) benyttes til snø-lagring..
- Tilby sykkelbokser for sikker sykkelparkering uten fare for at noen stjeler deler og utstyr fra sykkel.
- Tilby betjent sykkelparkering med servicetilbud (verksted/ vask) på knutepunkter og handelssentra.
- Opprett enveiskjørt «Miljøgate»/ flerbruksgate eller gågate i forlengelsen av Gågata i Drammen og helt til CC kjøpesenter. Dette vil knytte sentrum og sentrumshandelen til «innfartsparkeringen» på CC og etterhvert det nye sykehuset og Fjordbyen i Lier. Vi trenger ikke fire «gjennomfartsveier» midt i sentrum, så Ole Steens gate og Tomtegata (alternativt Nedre Storgate og Bragerhagen bør tas fra bilistene og «gis tilbake til byen»!
- Opprett enveiskjørt «Miljøgate»/ flerbruksgate i Engene fra Erik Børresens allé til Hauges Gate.

- Denne gata ligger midt i byen, men er «ødelagt» av biltrafikk. Her har det de siste ti-årene knapt vært mulig å drive butikker eller serveringsteder/ utesteder. Med redusert trafikk, og kanskje tilogmed flere korttidsparkeringer dersom det «må til», gode sykkelparkeringer og en mer avslappet atmosfære enn idag vil handelsstanden blomstre igjen.
 - PS: Hvor ble det av sykkelfeltene da Engene ble «pusset opp» for noen år siden?..
- Bybrua bør utvides til maksimal bredde slik at Bragernes Torg og Strømsø Torg henger naturlig sammen med en ny Bybro med boder og servering og folkeliv (og aller helst uten busser og taxier). Vind- og værskjerming bør også vurderes!.. I konkurransen med kjøpesenterne burde man kanskje tilogmed lagt et glasslokk over Bybrua så folk også velger å bruke byen når ikke været er på topp..
- Opprett sykkelpatruljer
 - Dedikerte patruljer som kartlegger vedlikeholdsbehov og forbedringspotensiale.
 - Vegvesenet har kontinuerlig «patruljer» ute som sjekker veinettet, men de få patruljeringene jeg har sett av sykkelveinettet har også foregått med bil... Inspeksjon av sykkelinfrastruktur MÅ foregå med sykkel!
- Opprett og markedsfør emneknagger på sosiale medier for lavterskel tilbakemeldinger om «tingenes tilstand». Skjema på nett og «Meld inn feil»-appen har for høy brukerterskel.
 - PS: Jeg har også en veldig konkret app-tjeneste som skal forenkle rapportering om noen er interessert..
- Gjennomfør allerede vedtatte tiltak!
 - F.eks. ble det i 2012 vedtatt at avløpsristene i undergangen mellom Fayeparken og Brakerøya skulle byttes til en type hvor man ikke risikerer å kile fast smale sykkelhjul.. Dette var varslet ferdigstilt i 2013, men er fremdeles ikke utført!
- Opprett (minst) en 100% stilling som sykkelansvarlig i Kommunene. I Drammen har vi vel en på 50%? I Oslo har de tilogmed slått på stortromma og opprettet stillingen «Sykkeldirektør».
 - Gi sykkel status både i administrasjonen og ute blant folk!
 - Involver sykkelansvarlig i kommunen i alle veiprosjekter!
- Innfør støtteordninger for kjøp av elsykkel
 - Dette har Oslo Kommune allerede gjort i to omganger med svært god effekt.
- Bytt ut dagens bysykkelsystem med en elektrisk variant.
 - Da kan folk tilogmed benytte disse syklene helt opp til boligområdene oppe i åssidene, og ikke som idag hvor folk knapt nok klarer å krysse elva da brua føles i bratteste laget..
- «Bygg sykkelkultur»!
 - Alle kjenner til den fantastiske sykkelkulturen i f.eks. Danmark og Nederland. Men i Norge er sykling i utgangspunktet bare en trenings- og konkurranseform.
 - Sykling som transportform og livsstil trenger høyere status!
 - Det er først når venner og naboer snakker varmt om sykkel og sykling at folk flest «tør» å velge sykkel fremfor andre transportformer.
 - Veldig sammenlignbart med elsykkelmarkedet i Norge, hvor den såkalte «ketchup-effekten» nå er veldig tydelig: «Ingen» vil ha elsykkel før naboen har kjøpt, eller noen foreldre i barnehagen viser at det er mulig å levere unger med sykkel, eller elsykkelen omtales med positivt fortegn i selskaper..
- Kursing og holdningskampanjer hos entreprenørene.
 - Sykkelinfrastrukturen bygges av «bilister» og da blir ikke feil og mangler som ellers raskt ville blitt lagt merke til av en «syklist» oppdages i tide.
 - Dette gjelder i like stor grad i forhold til fotgjengere, barnevogner, rullestoler og rullatorer som sykkel.
- Grønt sykkellys i noen sekunder før motorkjøretøy får grønt lys.

- På denne måten kan syklistene komme seg ut av blindsonen og ut av krysset før bilene begynner å kjøre.
- Stimulér næringslivet til å satse på sykling og syklistler.
 - Støtt kommersielle prosjekter som fremmer sykling
 - F.eks. sykkelbutikker og sykkelverksteder i sentrum og ved trafikknutepunkter.
- Bygg opp sykling som stadionsport
 - BMX/ dirt bike/ pump track baner. Velodrom.
 - Et slikt tilbud og miljø vil også avlaste veinettet og marka og senke konfliktnivået der.
 - God rekruttering til hverdagssykling og generell sykkelfokus/ kultur.
- Etabler ny gang- og sykkelvei over Drammenselva parallelt med «Holmenbruene». Dagens løsning er hverken særlig innbydende eller trafiksikker. Man blir sprutet ned av trafikken når det er vått føre, og støvet er en kjempeutfordring når det er tørt..
 - Bygg en egen bro adskilt, eller flytt vindskjermingen inn mot veibanen slik at denne skiller biltrafikken og de myke trafikkantene.
- Gang og sykkelvei under Holmenbrua mellom Bragernes Strand og Fjordparken.
 - Brua er en barriere mot Fjordparken, og fotgjengerovergangen der er en av byens farligste!..
 - Da får byen en sammenhengende promenade fra Øvre Sund Bru og helt ut i Fjordparken og videre til Lier.
 - Idag er det et svært tydelig skille når man ser på hvor mange som bruker parken på Bragernes Strand kontra Fjordparken.
- Bilfrie lørdager/ søndager/ helger.
 - Dette er prøvd med stort hell i byer som Paris og Bogota med flere.
 - Det har aldri vært så mye folk på Champs Elysees som da de stengte gata for biler.
- Tilby sykkeltilhengere for varetransport.
- Kommunale virksomheter og kommunalt ansatte bør gå foran som gode eksempler og bruke sykkel aktivt når de reiser rundt i byen.

Osv osv ;-)

André Sæther

Kommentar til innspillet:

Innspiller kommer med en rekke gode forslag til tiltak som blir med i det videre arbeidet for å øke sykkelandelen i Buskerudbyen.

Drammen kommune vedtok som en del av kommuneplanens arealdel i 2015 også en sykkelstrategi. Denne har som mål at sykkelandelen i Drammen skal være 14 % i 2036 (mot 4 % målt i reisevaneundersøkelsen i 2013/2014). Formannskapet i Drammen har siden signalisert at de ønsker et høyere ambisjonsnivå i Handlingsplan for sykkel som nå er under utarbeidelse. Det fokuseres på fysiske tiltak, drift og vedlikehold og sykkelkultur. Flere av de forslag som innspiller kommer med er foreslått er tatt med. Forslag er også tatt med i utkast til handlingsprogram for felles sykkelplan for hele Buskerudbyen. For å svare ut noen av hovedpunktene:

- Allerede i 2009 skrev Samferdselsdepartementet brev til Vegdirektoratet der de klart ga retningslinjer for at syklende skulle prioriteres i kryss mellom vanlig veg og sykkelveg/gang- og sykkelveg. Dette skal Buskerudbyen ha fokus på også.

- Helårsdrift er utfordrende, men det gjøres mye. Drammen kommune har sett på driftskontraktene sine, og det vil gradvis føre til forbedring. Herunder må man også se på nye løsninger for vinterdrift, som “sopsalting” og utstyr bedre tilpasset sykkelinfrastruktur.
- Kanter og hindringer må man finne bedre løsninger for. Det er ikke gode nok retningslinjer i dagens håndbøker for sykkelinfrastruktur. Saken tas opp i det nasjonale sykkelbynettverket, og det må arbeides frem gode standarder som det kan gis opplæring i og som skal følges av entreprenørene.
- Parkering og vaskemuligheter. Handlingsplanen for felles sykkelstrategi tar som et egent punkt opp bedre parkeringsfasiliteter, her skal innspillens kommentar med verksted, vaskefasiliteter og egne sykkelbokser tas med. Bane NOR ønsker også å støtte slike fasiliteter.
- Nye kurs og fag er gode ideer som Buskerudbysamarbeidet skal prøve å prioritere. Aktiv på skoleveien og samarbeid med Syklistenes Landsforening er kampanjer/aktiviteter som kan ta med forslagene.
- Sykkelanlegg med treningsarena for syklist er et innspill som det kan jobbes videre med. Her må man se på mulige plasseringer og finansieringskilder.
- Nedre Storgate og Bragerhagen er foreslått både i lokal sykkelstrategi og felles sykkelplan.
- Engene vil få større fokus som en gate for kollektivtransport med mange bussavganger i Buskerudbypakke 2. Dette er noe Brakar og Drammen kommune må se på sammen, og finne løsninger som gjør at bussen kommer raskt og effektivt frem.
- Bybrua: I forbindelse med ombygging av jernbanen ved Drammen stasjon må man endre på Bybrua. Det kan være aktuelt å skifte ut hele Bybrua. Dersom det besluttes at det skal bygges ny Bybru, vil tilbudet til gående og syklende på brua være et sentralt punkt i planleggingen.
- Sykkelpatruljer og økt fokus på tilbakemeldinger fra syklist vil fortsette i regi av Sykkelvegsinspeksjoner og markedsføring. Dette er beskrevet i handlingsprogrammet.
- Fortsatt fokus på Elsykkel med støtte til innkjøp gjennom Reis smart - for næringslivet - og Feie for egen dør – mot egne arbeidsplasser, Elsykkelbiblioteket, BUA og gjennom et nytt prosjekt med elektriske bysykler.
- Fortsette med kampanjer. Det samme gjelder kurs og opplæring. Igjen er dette nevnt i handlingsprogrammet.

Statens vegvesen planlegger ny Holmenbru mellom Bragernes og Holmen. Som en del av denne planleggingen har Vegvesenet utarbeidet et eget forprosjekt om løsning for gående og syklende. Forprosjektrapporten konkluderer med at sykkelvei og fortau både på oppstrøms og nedstrøms side av brua er den beste løsningen. Prosjektet ny Holmenbru inkluderer også planskilt kryssing under brua, både på Bragernes og på Holmen. Det er så langt ikke satt i gang planlegging av løsning for gående og syklende mellom Holmen og Strømsø, men forprosjektet for Holmenbrua omtaler noen mulige løsninger.

Innspiller peker på at kommunale virksomheter og ansatte bør gå foran som gode eksempler og bruke sykkel aktivt når de reiser rundt i byen. Drammen kommune jobber for å få større

sykkelandel blant de ansatte. Eksempelvis tilbys det utlånssykler og parkeringsplasser til ansatte på rådhuset, og i løpet av vinteren 2018 vil innendørs sykkelparkering være på plass i rådhuset.

Dok 49 Nedre Eiker næringsråd og Mjøndalen Handel- og Serviceforening

Fra: Bjørn Breian <bjorn.breian@bermingrud.no>

Til: BB_post

Sendt: fr 29.09.2017 15:30

Emne: Innspill til Buskerudbypakke 2

NÆRINGSLIVET I NEDRE EIKER STØTTER TILTAK I BUSKERUDBYPAKKE 2

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

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

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

Vennlig hilsen

Bjørn Breian

Leder

Nedre Eiker næringsråd

Aina Henninen

Leder

Mjøndalen Handel- og Serviceforening

Kommentar til innspillet:

Det er et mål å binde Krokstadelva og Mjøndalen tettere sammen, noe som vil kreve ny bru. En forutsetning for å oppnå intensjonen om å binde Krokstadelva og Mjøndalen tettere sammen er at ny(e) bruløsninger løser kommunikasjons- og transportbehovet over elva for alle trafikantgrupper; gående, syklende kollektiv og bil.

Det er utarbeidet en mulighetsstudie til ny(e) bru for alle trafikantgrupper samt plassering av denne. Mulighetsstudien anbefaler lokalisering av ny bru for alle trafikantgrupper ved rundkjøringen inn til Steinberg.

I tre av fire alternative forslag til justert Buskerudbypakke2 ligger det 500 millioner kr til realisering av bruløsninger. Det er stor usikkerhet rundt kostnader og løsninger. Det må settes i verk videre utredningsarbeid for framtidig bruløsning. Det er satt av belønningsmidler til å starte et slikt arbeid.

Kommunen har i egen mulighetsstudie for sentrum forutsatt undergang under jernbanen. Dette vurderes avgjørende for at arealene nord for jernbanen utvikles som sentrumsområder,

slik de er regulert og som vil styrke utvikling av bolig og arbeidsplasser nær knutepunktet Mjøndalen stasjon. Det er Bane Nor som er ansvarlig for 'stasjonstekniske' tiltak; dvs. opparbeidelse av perronger, venteareal, underganger, billettautomater mv. Bane Nor har startet planarbeid for knutepunktet Mjøndalen stasjon, hvor blant annet kryssing av jernbanesporene er et av hovedtemaene.

Dok 50 Aksjonsgruppen Bevar Steinberg stasjon

Fra: steinbergstasjon.no post@steinbergstasjon.no

Til: BB_post

Sendt: fr 29.09.2017 15:30

Emne: Innspill til Buskerudpakke 2

Hei,

Se vedlagt innspill til Buskerudbypakke 2.

Mvh Olav Gåserød

Aksjonsgruppen Bevar Steinberg Stasjon

Mobil: 41511362

Innspill til Buskerudbypakke 2

Fra: Aksjonsgruppen Bevar Steinberg stasjon v/ Olav Gåserød

Steinberg som satsingsområde i Buskerudbyen

Dagens situasjon

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

Vekst og framtidsmuligheter

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

To ulike scenarier

1. Steinberg stasjon sikres og det satses på utvikling av Steinberg. Da vil stedet gi et relativt stort bidrag til Buskerudbyens målsetning om å få veksten i trafikken over på kollektivtrafikk.

Folk har over lang tid og i økende grad flyttet til Steinberg nettopp for å kunne togpendle. Stasjonens sentrale plassering, samt dagens høye svært høye kollektivbruk, tilsier at enda større del av befolkningsveksten nettopp vil velge kollektive transportmetoder.

2. Steinberg stasjon legges ned. Vi vet at Bane Nor, og enkelte i Kongsberg og Buskerud Fylkeskommune fortsatt mener at dette bør skje. Vi har erfaringer fra 3 år (2012-2015) med nedlagt stasjon som sier noe om hva som da vil skje.
 - a. Mange vil måtte flytte for å få hverdagen til å gå opp.
 - b. Mange færre vil bruke toget, eller kollektiv transport til nabostasjonen. Vi så i 3 år at kun et fåtall av tidligere passasjerer valgte å bruke oppsatt matebuss til Mjøndalen. Rutebuss til tog blir altfor tidkrevende.
 - c. Mange vil bruke bil enten til jobb, fritidsaktiviteter, eller til og ytterligere fylle opp parkeringsplassen ved Mjøndalen stasjon. 25 -30 biler på parkeringsplassen er i dag vanlig på Steinberg, sannsynligvis er mange fra Steinbergs omegn.
 - d. Befolkningsveksten vil stanse slik den gjorde i 2012.
 - e. Man kan ønske at mange ville sykle til Mjøndalen stasjon (3 km), men i realiteten vil dette kun bli en liten andel av befolkningen.

Konklusjon

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

Kommentar til innspillet:

BaneNor utarbeider nå forslag til kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Gulskogen – Hokksund. Det er varslet at planforslag til andre gangs behandling vil foreligge i februar 2018. Nedre Eiker kommune har i kommuneplanens arealdel 2015-2026 lagt til rette for en vesentlig fortetting rundt Steinberg stasjon. Kommunen har gitt sterkt uttrykk for at en vil ha stasjon på Steinberg også i fremtiden. Dette er gjort i forbindelse med uttalelsene til planprogram og kommunedelplan for dobbeltspor Gulskogen Hokksund.

Dok 51 Medlemmer i Fjellsveien og Ingvaldsåsen velforening i Skoger

Fra: Marit Holmen marit.holmen@gmail.com

Til: BB_post

Sendt: fr 29.09.2017 20:42

Emne: Innspill til Buskerudpakke 2

Hei!

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

mvh

Marit Holmen

Innspill til planen for Buskerudbypakke 2.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Statens vegvesen har i bakgrunn og begrunnelse for valg av trasè sagt at Skogkantveien heller ikke tilfredstiller målsettingene i prosjektet Tilfarstveg vest del 2 og Tilfartsveg Konnerud. Alternativet er heller ikke ansett som nyttig i forhold til en enhetlig løsning Sundland-Konnerud. Vi ønsker at Buskerudbypakke 2 skal ta opp i seg løsninger som sees i en større sammenheng og der miljø og jordvern tillegges større vekt enn kortsiktige økonomiske besparelser i en krevende sak som det her gjelder.

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

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

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

Veien vil også medføre støy og forurensning i området.

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

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

På vegne av styret i Fjellsveien og Ingvaldsåsen velforening,
Skoger 28/9-17, Marit Holmen

Kommentar til innspillet:

Ny vegforbindelse mellom Konnerud og E18 via Skoger er vurdert som en del av Innbyggerinitiativets forslag, det vises til kommentar til Dok 107.

Dok 52 Mjøndalen Handel og Serviceforening

Fra: aina henninen <henninendesign@yahoo.no>
Til: BB_post
Sendt: fr 29.09.2017 22:51
Emne: Innspill til Buskerudbypakke2

P-HUS OG PENDLERPARKERING I MJØNDALEN

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

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

Med vennlig hilsen
Mjøndalen Handel og Serviceforening
v/ Aina Henninen

Kommentar til innspillet::

Hva gjelder bilparkering ved stasjonen så er arealet i dag brukt som overflateparkering regulert til kombinasjonsformål (hvor parkeringshus inngår) i forslag til områderegulering. Ved bygging av parkeringshus kan dagens kapasitet på 186 oppstillingsplasser økes betraktelig.

Det er i områdeplanen for Mjøndalen sentrum foreslått egen pendlerparkering nord for jernbanestasjonen. Det er i tillegg foreslått to arealer i områdeplanen for Mjøndalen sentrum, hvor det tillates opparbeidet parkeringshus, samt at muligheten for gateparkering opprettholdes. I tillegg foreslås det i samme plan å kunne opparbeide P-hus på dagens pendlerparkering ved jernbanestasjonen.

Nedre Eiker vurderer nå om de skal bli parkeringskommune. Det vil si at kommunal håndheving av parkeringsbestemmelser skal erstatte dagens statlige håndheving gjennom lensmannskontoret. Dette vil trolig utløse en rask minskning i 'overtredelser' av parkeringsbestemmelsene i sentrum.

Dok 53 Linda Skjeldrum

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

Hei!
Oversender innspill i forbindelse med Buskerudbypakke 2 og Skogkantveien.
Mvh
Linda Skjeldrum

Innspill vedrørende planen for Buskerudbypakke 2 – Skogkantveien

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

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

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

Under punkt 6 Hovedmål og satsningsområde står det følgende:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Skoger, 30.09.2017
Linda Skjeldrum

Kommentar til innspillet:

Ny vegforbindelse mellom Konnerud og E18 via Skoger er vurdert som en del av Innbyggerinitiativets forslag, det vises til kommentar til Dok 107.

Dok 54 Morten Hyllseth

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

Hei

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

Med vennlig hilsen
Morten Hyllseth
Grunneier, jeger og friluftsmann

Kommentar til innspillet:

Ny vegforbindelse mellom Konnerud og E18 via Skoger er vurdert som en del av Innbyggerinitiativets forslag, det vises til kommentar til Dok 107.

Dok 55 Jan Erik Green

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

Til: BB_post

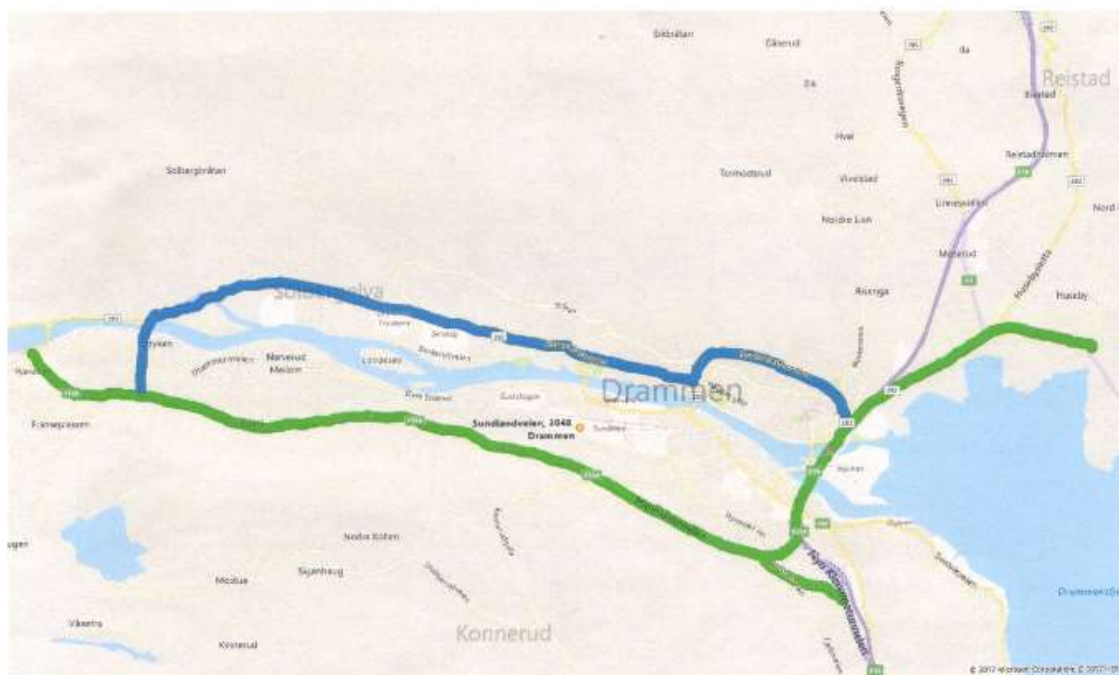
Sendt: lø 30.09.2017 17:55

Emne: Gjennomgangstrafikken bort fra Drammen Sentrum

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

Mvh. Jan Erik Green

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



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

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

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



Rør markering er Rv. 23 fra Østre Linnes/Amtmansvingen/Rv. 282 "Strandveien" fram til Bruusgaards vei, hvor det bygges bruer opp over E 18 for et planskilt kryss K24 ved tilknytning til E 18, som brukes til K25 med avkjøring til E 134 og inn i Strømsåstunellen, og videre til Mjøndalen/Losmoen/Langebru/Hokksund.

Blå markeringene er Rv. 282 som brukes for kjøring inn og ut av Drammen, og knyttes sammen med Rv.23 i et plakryss for av- og påkjøring til "Strandveien".

Busser til og fra Lier, Reistad, Tranby, Lierskogen, Asker, Røyken og Hurum. For at bussene skal kunne kjøre under motorveibrua må "avkjøringsrampen" fra E 18 mot runkjøringa stenges, p.g.a. at kollektivfeltet må senkes til samme nivå. Kryssing av avkjøringsfeltet fra E 18 vil være meget uheldig p.g.a. vikeplikt-situasjonen som oppstår her for bussene. Derfor må avkjøringsfeltet stenges.

Svarte markeringer er steder som må stenges, eventuelt rives slik at trafikken på Rv. 23, som skal inn på E 18, og trafikken fra Drammen og Rv. 282, som skal inn på Rv. 23 kan fungere optimalt og sikkert uten kryssninger og konflikter. Dette gjelder også kjøring til og fra Lierstranda Industriområde. Derfor anbefales kjøring dit via Gilhusveien og inn på Terminalen. (Se egen skisse for kjøring til Terminalen)

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



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

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

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

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

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

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

Kommentar til innspillet:

Forslaget oppfattes å være en nærmere detaljering av innspill fra samme forslagsstiller i Dok 18. Det vises derfor til kommentar til Dok 18.

Det er tre jernbanestasjoner innen Drammen kommunes grenser, Gulskogen, Drammen stasjon og Brakerøya. Drammen stasjon er den viktigste av disse, med god tilknytning til lokalbussene. Brakerøya og Gulskogen stasjoner er viktige avlastningsstasjoner for Drammen stasjon. Med flere tog som går til Gulskogen, vil denne stasjonen få økt betydning. Det er ønskelig at flest mulig togreisende skal komme til stasjonen til fots, på sykkel eller med buss, men noen vil også måtte kjøre bil. Om parkeringsbehovet knyttet til stasjonen skal løses ved å

bygge et nytt parkeringshus, eksempelvis på Arbojordet, eller på annen måte, må vurderes nærmere gjennom en egen prosess.

Dok 56 Jan Erik Green

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

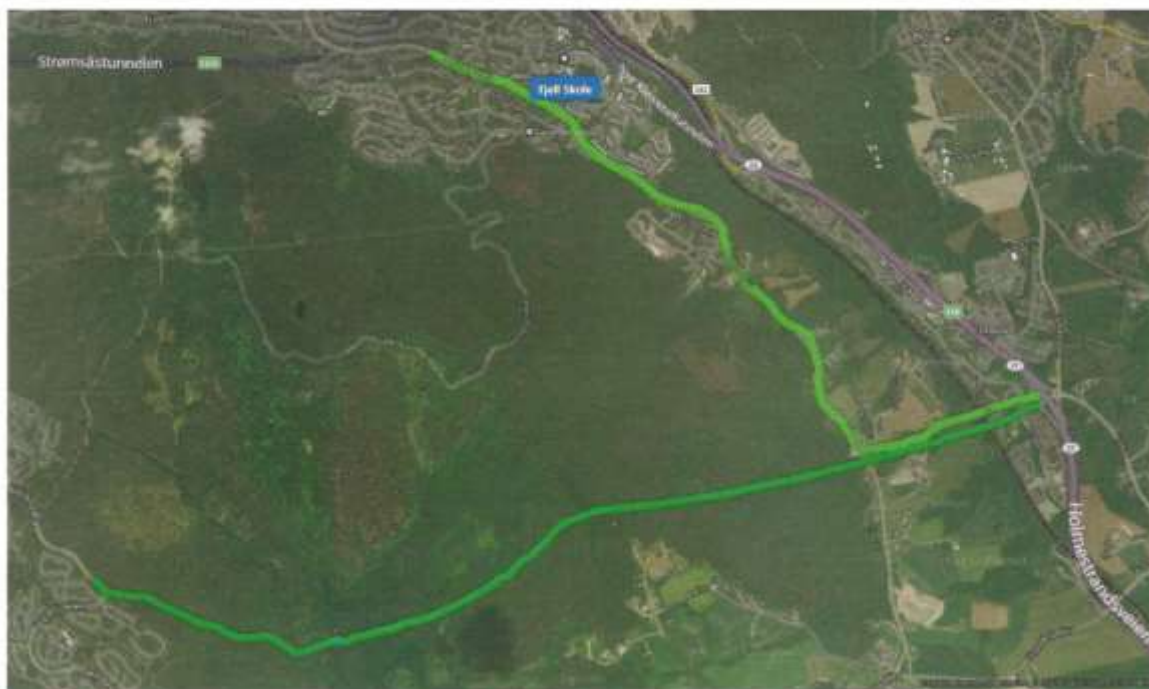
Til: BB_post; Irene Kildebo; Jon Helgheim; Kjell Arne Hermansen; Nils Brandt; Odd Gusrud; Gro Nyhus

Sendt: lø 30.09.2017 20:43:21

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

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

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



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

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

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

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

Kommentar til innspillet:

Ny vegforbindelse mellom Konnerud og E18 via Skoger og fra Fjell til E18 er vurdert som en del av Innbyggerinitiativets forslag, det vises til kommentar til Dok 107.

Dok 57 Kjell Gundersen

Fra: Trine Gundersen trinegundersen1@gmail.com

Sendt: lø 30.09.2017 21:22

Til: BB_post

Emne: Buskerudbypakke 2 , runde 2

Hei

Oversender innspill og spørsmål i egen fil

Hilsen

Kjell Gundersen

Drammen

29.09.2017

Til Buskerudbyen ,

Innspill og spørsmål angående planlegging av trafikk i Drammen etter 2017

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

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

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

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

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

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

Hilsen

Kjell Gundersen

Kommentar til innspillet:

Det lages nå en kommunedelplan og det ses på ulike alternativer for trasé og løsninger. for Rosenkrantzgata. Dersom planen blir vedtatt, vil den båndlegge det alternativet til trasé som det gjøres vedtak om. En slik kommunedelplan gir ikke grunnlag for erverv av eiendom. Det er derfor ikke utarbeidet en oversikt eiendommer som kan bli berørt av tiltak i Rosenkrantzgata. Det vises ellers til kommentar om Rosenkrantzgt til Dok, 88.

Statens vegvesen utarbeidet konseptvalgutredning for Buskerudbypakke2 som ble lagt fram i 2013. Med bakgrunn i konseptvalgutredningen, høringsuttalelser og kvalitetssikringen gav Samferdselsdepartementet i brev av 8. mai 2015 føringer for videreutvikling av transportsystemet i Buskerudbyen. Der heter det: "Samferdselsdepartementet har – etter drøftelser med regjeringen – besluttet at transportsystemet i Buskerudbyen skal utvikles etter bl.a. følgende hovedlinjer

«Ved fremleggelse av én bompengepakke (bypakke) for Buskerudbyen skal den begrenses til å omfatte tiltak innenfor bybåndet som strekker seg fra Lier til Hokksund. Det tas ikke nå stilling til en eventuell slik bypakke. Det er opp til lokale myndigheter å vurdere om det vil være aktuelt å skulle ta initiativ til et opplegg med bompengefinansiering. Det må i så fall utarbeides et bompengeopplegg for en eventuell bypakke i tråd med følgende:

o Det er opp til lokale myndigheter å vurdere innretning, omfang og innfasing av de lokale tiltakene de har ansvar for.

o Det legges til grunn at større statlige riksveitiltak begrenses til å omfatte E134 Strømsåstunnelen».

Når det gjelder boligbygging og befolkningsvekst på Åssiden, forutsettes det at økning i persontrafikken tas med kollektiv, sykkel og gange. Boligområder knyttet til Rosenkrantzgt. vil få et meget godt kollektivtilbud dersom kollektivsatsingen i Buskerudbypakke2 iverksettes som foreslått.

Statens vegvesen gjennomfører kontinuerlige trafikktellinger, gjennom ulike tellepunkter i vegnettet. For hvert av disse punktene kan det hentes ut data om hvor mange kjøretøy som passerer og det foreligger oppdaterte trafikktellinger. Dette er datagrunnlag som brukes til å gjøre framskrivninger, slik at man kan si noe om forventet vekst for trafikken i fremtiden.

Dok 58 Naturvernforbundet i Drammen

Fra: Roar Carlsen <roacarls@online.no>

Sendt: lø 30.09.2017 23:37

Til: BB_post

Emne: Innspill til Buskerudbypakke 2

Hei !

Vedlagt følger innspill til Buskerudpakke 2 fra Naturvernforbundet i Drammen

Med vennlig hilsen / Best regards

Naturvernforbundet i Drammen Roar Carlsen (leder)

E-mail: roacarls@online.no Phone: +47 97781720

INNSPILL TIL BUSKERUDPAKKE 2 FRA NATURVERNFORBUNDET I DRAMMEN

Drammen, 30.09.2017

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

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

Grunnlovens §112 sier:

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

Naturmangfoldloven sier:

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

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

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

Kort oppsummert mener vi at:

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

Fossilt brenstoff for kjøretøy må fases ut.

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

Nedbygging av dyrkbar mark må stanses. Det må tilstrebes at det vi har av dyrkbar mark faktisk dyrkes, og en eventuell reduksjon i dyrkede arealer et sted må reetableres et annet sted, slik at det faktiske totalarealet dyrkbar mark ikke reduseres. Biltrafikken må reduseres betydelig, først og fremst ved å legge til rette for gående og syklende, bedre kollektivtrafikken, men også ved å redusere behovet for bilkjøring gjennom bedre planlegging.

Drammen var tidligere kjent for å være et «trafikkryss», men har gjort mye bra for å bedre sitt rykte og lage en attraktiv by for sine innbyggere og tilreisende. Dersom personbiltrafikken fortsetter å vokse, risikerer vi igjen at byen og regionen fylles opp med biler, som skaper køer, krever svært mye arealer og ressurser, og ikke minst forurenses luften og forringer livskvalitet. Dette gir økte kostnader for næringslivet og andre trafikanter,

og det gir høyere helse- og miljøkostnader. Byen står igjen i fare for å bli mindre attraktiv. Et transportsystem som i stor grad baserer seg på personbilen er ikke fremtidens løsning. Drammen kommune sammen med nabokommuner, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen har alle et betydelig ansvar for å gjennomføre tiltak som reduserer klimagassutslipp kraftig.

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

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

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

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

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

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

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

1. Elektrisk, billettløs ringbuss i sentrum

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

2. Togforbindelse Kongsberg - Lier

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

3. Pendlerparkering i Drammen

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

4. Pendlerbusser i Drammen

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

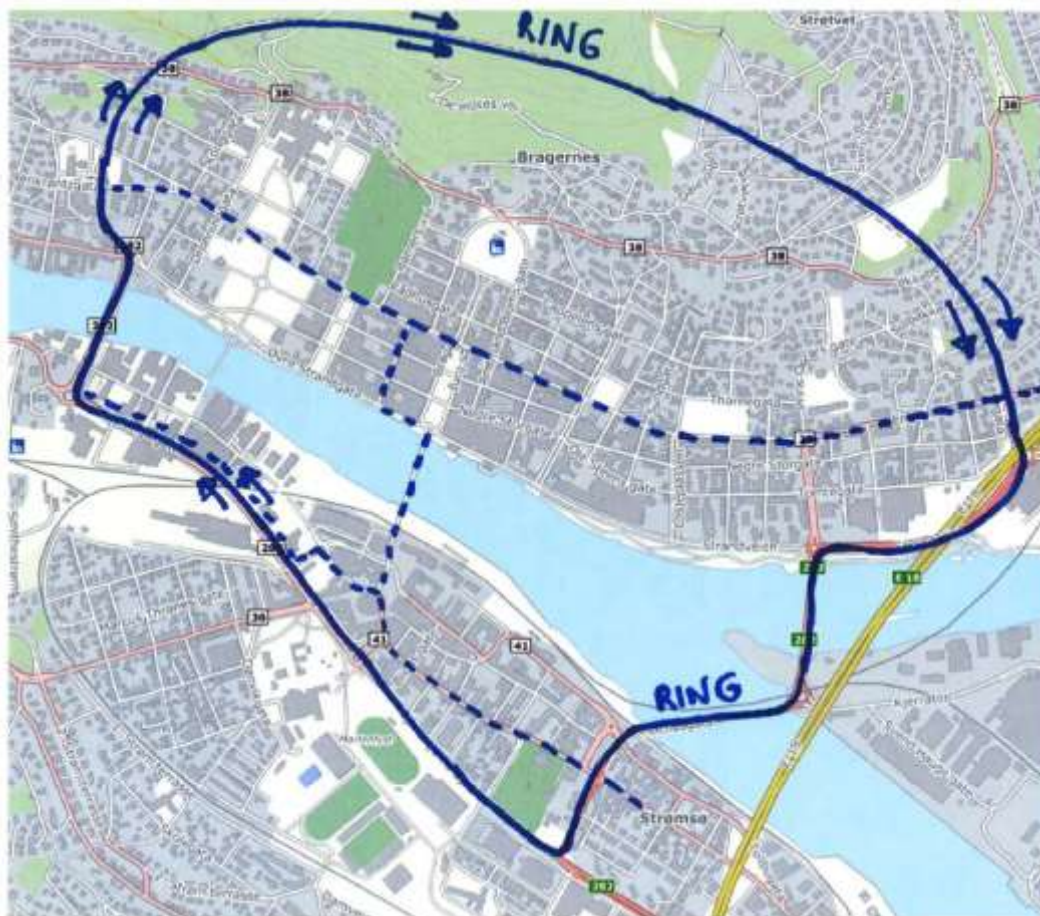
5. Splitting av trafikk i sentrum

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

6. Kollektivtraseer

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

gater reserveres for kollektivtrafikk. Disse gatene er stiplet på kartutsnittet.



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

7. Knutepunkt

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

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

8. Grønn korridor

Naturvernforbundet i Drammen foreslår at det etableres en «grønn korridor» fra Strømsåsen til Bragernesåsen. Med grønn korridor mener vi en mulighet for å gå eller sykle fra Strømsåsen til Bragernesåsen, uten å måtte krysse trafikkerte veier. Dette er nesten mulig i dag, men det er nødvendig med noen trafikkale endringer for å få det til. Vi ser for oss denne

traseen: Strømsåsen – Einar Aass vei eller Drafnkollen – Austadveien – «Bikkjestykket» - Marienlyst – Tamburgata – Strømsø torg – Bybrua – Bragernes torg – Kirkegata – Cappelens gate – Albums gate – Bergstien – «Sikk-sakken».



GRØNN KORRIDOR

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

9. Gangbro: Strandveien-Holmennokken-Strømsø

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



10. Gangbro: Sølvfastøya-Langesøy-Buskerudveien

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

11. Gjennomgående sykkelveier

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

12. Gjennomgående sykkelveier

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



Utenfor sykkelhotellet ved Drammen stasjon



13. Bysykkelordning

Naturvernforbundet i Drammen mener bysykkelordningen i Drammen er et positivt tiltak. Vi kjenner ikke til statistikk på bruk, eventuell kostnad for Drammen kommune, mener at dette er et populært og bra tiltak. Vi foreslår at bysykkelordningen utvides med 100 stk. elektriske Podbike. Disse kan stasjoneres på de 7 knutepunktene foreslått i punkt 7, i tillegg til Bragernes torg og Strømsø torg. Det må være registrerte brukere og en betalingsordning for disse syklene. En ordning hvor frivillige får litt betalt for å sykle de tilbake «mot rushtrafikken» ved behov bør vurderes.



WWW.PODBIKE.COM

14. Vestfoldbanen konverteres til sykkelvei

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

15. Sykkelvei langs Svelvikveien

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

16. Fossilfri varedistribusjon

Vi foreslår at Drammen kommune tar grep for å sikre en fossilfri varedistribusjon i byen. I

første omgang ved at det etableres en virksomhet som benytter elektriske varebiler til å levere varer hjem til privatpersoner, bedrifter eller utleveringssteder på knutepunktene eller post i butikk o.l. Med en slik ordning satt i system vil det ikke være behov for å benytte privatbil for å få med varer hjem. Etter at varene er kjøpt blir de hentet av denne transportvirksomheten og levert til ønsket adresse på ønsket tid. Henting og levering må være basert på «rutetider», slik at varer hentes i løpet av åpningstiden, og leveres i løpet av samme kveld, neste dag eller neste kveld. Denne tjenesten må kunden betale for, men satt i et system kan dette bli til en overkommelig pris. På sikt kan varedistribusjonen mellom knutepunktene skje i et rørpost-system.

17. Reduserte parkeringsmuligheter i sentrum

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

18. Kjøpesenter og bilkjøring

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

19. Fossilfrie kjøretøy

Drammen kommune, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen henger ikke med i den teknologiske utviklingen. Vi vet ikke årsaken til dette. Kjøretøy som benytter fossilt drivstoff må fases ut snarest, og vi foreslår følgende fremdriftsplan: Eksisterende dieseldrevne bybusser byttes ut med miljøvennlige elektriske busser snarest mulig. Vi foreslår at dette skal være utført innen 2025, men at de dieseldrevne bussene kan erstattes av biogassbusser i første omgang. Biogassbusser er ikke utslippsfrie som elektriske, men de er fossilfrie og kan benytte lokalprodusert biogass som drivstoff. Det er helt uakseptabelt at det gjøres innkjøp av dieseldrevne busser i 2017. Vi mener at alle dieseldrevne busser må være fjenet innen utgangen av 2018. Vi er klar over at det ikke er Drammen kommune som kjøper busser. Når det gjelder kommunale kjøretøy, så kjenner vi til at Drammen kommune har noen elektriske kjøretøy. Det er svært positivt. Vi mener at samtlige kommunalt eide/leide/leasede kjøretøy må være fossilfrie innen utgangen av 2020. Når det gjelder personbiler så foreslår vi en bomavgift og prisdifferansiering for å kjøre innenfor «Ring» fra 2020 (per passering): (Månedssabonnement med samme prisdifferensiering bør også tilbys) A. Dieseler: 50,- B. Bensiner: 50,- C. Hybridbiler, ikke ladbare: 50,- D. Hybridbiler, ladbare: 40,-, E. Hybridbiler, ladbare som ikke er mulig å kjøre fossilt under 60km/t: 30,- F. Elektriske biler med batteri: 20,- G. Elektriske biler med brenselcelle: 20,- For kategori A-D foreslår vi en årlig økning på 20%, for kategori E-G foreslår vi en årlig økning i henhold til konsumprisindeksen.

20. Tomgangskjøring

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

21. Bybane

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

22. Bussrute på Konnerud

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

23. Elektrisk drevne taxier.

Naturvernforbundet i Drammen foreslår at det kun gis nye og fornyede løyver til elektrisk drevne taxier. I tillegg foreslår vi at det på Bragernes torg, Strømsø torg, samt de 7 knutepunktene nevnt i punkt 7 alltid skal være en taxi tilgjengelig, døgnet rundt. Dersom den siste taxien kjører fra et av disse stedene skal en annen bli dirigert dit umiddelbart. Med vennlig hilsen Naturvernforbundet i Drammen Roar Carlsen leder

Kommentar til innspillet:

Naturvernforbundet har nedlagt et stort arbeid og kommet med mange forslag til innspill til justering av Buskerudbypakke 2. De kommenteres slik:

Elektrisk, billettløs ringbuss

Buskerudbyen blir ett av de første områdene i landet med elektriske busser i rutedrift i 2018. Bussene settes inn på linje 51 mellom Drammen og Mjøndalen. Ladestasjoner i Mjøndalen og Drammen er allerede installert. Dersom dette viser seg vellykket, vil det være aktuelt å bytte til elektrisk drift på flere bybussruter. Dette kan også gjennomføres uavhengig av Buskerudbypakke 2. Utredninger som er gjort viser at økt frekvens på linjer der det bor mye folk bør prioriteres når det gjelder tiltak for å flere til å reise med buss. Den foreslåtte ringbussruten omfatter et relativt lite område i sentrum, hvor avstanden mellom ytterpunktene ligger i gangavstand fra hverandre (2 km). Bussruten vil trolig først og fremst gi overgang fra gange/sykkel til kollektiv, og i mindre grad fra privatbil til kollektiv. Det at bussen er foreslått å gå kun 1 retning er også lite passasjervennlig for de fleste forbindelser. Se ellers kommentarer til Dok. 2 og Dok. 11 pkt. 6.

Togforbindelse Kongsberg – Lier

I felles Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 slås det fast at jernbanen er ryggraden i transportsystemet i Buskerudbyområdet. I handlingsprogrammet til planen tas det til orde for

en utredning av kvarters frekvens på tog til/fra Kongsberg i et lengre tidsperspektiv. BaneNor utarbeider nå kommunedelplan for dobbeltspor mellom Gulskogen og Hokksund. Det er ventet at forslag til annen gangs behandling i kommunene vil bli oversendt i februar 2018. I Buskerudbypakke 2 er det lagt inn midler til bidrag til kollektivknutepunktsutvikling i Hokksund, Mjøndalen og Lierstranda. Jernbanetiltak skal ikke inngå i Buskerudbypakke2, det har staten bestemt. Men statlige midler til jernbanetiltak kan være aktuelt å forhandle om ved en byvekstavtale. Noe som også ble understreket av Transport- og kommunikasjonskomiteen da Nasjonal Transportplan ble behandlet i Stortinget i juni 2017.

Pendlerparkering

Kollektivknutepunkt og pendlerparkering er det eget satsingsområde i Buskerudbypakke2. Det er utarbeidet en strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbysamarbeidet, se kommentar til Dok 2. Konseptet der er imidlertid noe annerledes m.h.t. antall og lokalisering enn det Naturvernforbundet foreslår. Når det gjelder forslaget om større pendlerparkering ved jernbanestasjonene, er dette lite effektivt bruk av verdifulle arealer nær stasjonene. Parkeringshus for pendlerparkering kan være aktuelt, men er svært dyrt. Det jobbes nå med å få trygge sykkelparkeringer ved alle jernbanestasjonene.

Pendlerbusser

Forslaget om pendelbuss Åssiden – Brakerøya er interessant, særlig etter at nytt sykehus på Brakerøya blir åpnet. Dette ligger noen år frem i tid, og det er ikke behov for å ta stilling til dette i.f.b.m. Buskerudbypakke 2 nå. Behovet for busspendel Rundtom – Strømsø torg – Gulskogen er noe mer uklart.

Splitting av trafikk i sentrum

Det er en betydelig funksjonsdeling mellom de ulike gatene i deler av sentrum allerede, med dedikerte gågater og kollektivtrasé. Til en viss grad må allikevel de fleste gater være tilgjengelig med bil for varetransport, beboere m.m. Ytterligere prioritering av trasé for syklende gjennom sentrum og for busstrafikk kan være aktuelt, men dette må avgjøres gjennom gatebruksplan for sentrum, ikke gjennom Buskerudbypakke 2.

Kollektivtraseer og ensretting av trafikk på sentrumsringen

Dersom sentrumsringen blir enveiskjørt, ville dette føre til at mange må ha kjøre lange omveier. Veisystemet vil bli lite oversiktlig, og trafikk som trenger å kjøre motsatt vei av trafikken på ringen vil måtte belaste sekundærgatenettet.

Knutepunkt

De foreslåtte knutepunktene samsvarer for en stor grad med bydelssentrene i Drammen, og flere av har de funksjonene som foreslås. Forslaget om å anlegge pendlerparkering på knutepunktene er imidlertid arealkrevende, og kan fortrenge andre knutepunktfunksjoner. De variantene av bompengesystem som har bommer internt i Drammen mellom bydelene, vil kunne stimulere til økt handel i bydelssentrene/knutepunktene, på bekostning av regionale handelssentra.

Grønn korridor

Forslaget bygger i stor grad på byaksen i Drammen fra Bragernes kirke via Bragernes torg, bybrua og Strømsø torg til Marienlyst, med utvidelse av aksen til skogsområdene i sør og nord. Forslagene om gangbroforbindelser over h.h.v. Bjørnstjerne Bjørnsons gate og Austadveien fremstår som vanskelig å tilpasse byen på noen god måte. Stengning av Strandgata for gjennomkjøring v/Bybrua kan være et i overkant sterkt grep for å redusere

biltrafikken i sentrum, som vil skyve trafikken over i andre gater, og vil gi uakseptabelt store avviklingsproblemer de gangene Bragernestunnelen er stengt.

Gangbru Strandveien – Holmennokken – Strømsø

Naturvernforbundet har rett i at dagens kryssing over elva via Holmenbrua og Strømsøbrua er utilstrekkelig. Det oppleves som utrivelig å ferdes over bruene, og trafikksikkerheten er ikke tilfredsstillende. Statens vegvesen planlegger ny Holmenbru, og i den forbindelse er det gjennomført et eget forprosjekt som ser på ulike løsninger for gående og syklende. Konklusjonen i forprosjektrapporten er at den beste løsningen er sykkelvei med fortau både på oppstrøms og nedstrøms side av ny Holmenbru. Forprosjektet ser også på separate bruer for gående og syklende til Holmennokken. Disse har imidlertid noen ulemper. Bruer til Holmennokken vil beslaglegge mye areal på Holmennokken, både til å lande selve brua og til tilknytningsveier. Holmennokken vil dermed bli redusert og forringet som rekreasjonsområde. En annen ulempe er at kryssingen vil bli en omvei for noen grupper gående og syklende, for eksempel de som skal fra det nye sykehuset på Brakerøya til Strømsø. Da kan man risikere at noen i stedet velger å sykle, eventuelt også gå, i kjørebana over bilbrua. Det er ikke ønskelig med hensyn på trafikksikkerhet. Forprosjektrapporten tar også for seg kryssing av Strømsøløpet for gående og syklende. Her kan en mulighet være ei separat bru for gående og syklende, men den bør trolig ligge nærmere bilbrua, ikke ute på Holmennokken, både med tanke på arealbeslag og opplevelsen av omvei. Hvordan løsningen skal bli for Strømsøløpet må avklares i en egen fremtidig planprosess.

Gjennomgående sykkelveier

Det er behov for å skape bedre sammenheng og mer helhetlig standard på sykkelveinettet i hele Buskerudbyområdet. Det er derfor vedtatt en egen sykkelstrategi og utarbeidet et forslag til handlingsprogram. Dette ligger til grunn for den store sykkelsatsingen som er foreslått i Buskerudbypakke 2. Eksempelet det vises til utenfor stasjonen vil bli mye bedre etter nybyggene som oppføres i disse dager, da vil det bli en sammenhengende trase, med kun ett skifte, fra Strømsø torg til sykkelfeltene i Dr. Hansteins Gate.”

Bysykkelordning

Dagens bysykkelordning beholdes frem til eksisterende kontraktperiode går ut. Det vil da være aktuelt å erstatte den med en ny bysykkelordning. Det vises til kommentar til Dok 2.

Vestfoldbanen konverteres til sykkelvei

Det er igangsatt et prosjekt for å se på etterbruk av dagens Vestfoldbane-trasé. Ulike alternativ er aktuelle, herunder sykkelvei. Hvorvidt dette bør finansieres innenfor sekkeposten til sykkel i Buskerudbypakke 2 eller på annet vis, er det ikke behov for å ta stilling til nå.

Sykkelvei langs Svelvikveien

Ombygging av dagens Svelvikvei fra Rundtom til Solumstrand er et av tiltakene i den opprinnelige Buskerudbypakke 2, etter at ny Svelvikvei er bygd. Tiltaket kan også være aktuelt nytt forslag til Buskerudbypakke 2. I forbindelse med den kommende kommunesammenslåingen har Kommunal- og moderniseringsdepartementet bevilget penger til et forprosjekt som skal se på mulighetene for en sykkelvei mellom Svelvik og Drammen.

Fossilfri varedistribusjon

Det pågår ulike prosjekt for å se på potensialet for grønn varedistribusjon i sentrum. Dette er relativt komplekst å få etablert, og betinger kommersiell interesse. Et slikt prosjekt foreslås imidlertid ikke prioritert som del av Buskerudbypakke 2, men kan evt. etableres med annen finansiering.

Reduserte parkeringsmuligheter i sentrum

Parkeringsregimet i sentrum vil ikke direkte inngå i Buskerudbypakke 2. Parkering er allikevel et av flere virkemiddel som kan benyttes for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Drammen kommune igangsatt eget arbeid med å revidere parkeringsstrategien, med forventet ferdigbehandling i 2018. Bruk av parkering som virkemiddel for å oppnå nullvekstmålet for personbiltrafikk må veies opp mot hensynet til at sentrum skal være konkurransedyktig med kjøpesentrene.

Kjøpesenter og bilkjøring

Det skal ikke etableres nye kjøpesentra i byregionen, med mindre de er lokalisert i by- eller tettstedssentra. For øvrig har ikke innspillet betydning m.h.t. sammensetning av Buskerudbypakke 2.

Fossilfrie kjøretøy

Innspillet berører flere forhold ang. fossilfrie kjøretøy, men viktigst i.f.t. Buskerudbypakke 2 er forslaget om teknologiavhengig prisdifferensiering i bomsystemet. Naturvernforbundets forslag er komplisert, med flere ulike takstnivå, og dermed vanskelig å formidle. I forslagene til Buskerudbypakke 2 som blir lagt frem til behandling, vil det være mest aktuelt å ha en fast takst for personbil, men med halv takst for elbil og andre nullutslippsbiler.

Tomgangskjøring

Ansvarlig for håndheving av forbudet er politiet. Det er lite aktuelt med tiltak gjennom Buskerudbypakke 2 mot tomgangskjøring.

Bybane

Bybane er en svært kostbar kollektivtrafikk-løsning både i investering og drift. Bybane er bare aktuelt der befolkningsgrunnlaget er stort; langt høyere enn på den foreslåtte traséen. I 2015 ble det gjort en mulighetsstudie om bybane på strekningen Lierstranda - Krokstadelva. Konklusjonen var da at det ikke er et markedsgrunnlag for bybane på strekningen. Det ble anbefalt at det heller ble vurdert å etablere en trase som har kollektivprioritet der det kan kjøres buss. Ut fra markedsgrunnlaget er det ingenting som tyder på at en bybane på Strømsø siden vil komme bedre ut enn strekningen Amtmannsvingen – Åssiden (- Krokstadelva).

Bussrute på Konnerud

Det er i dag seks avganger i timen mellom Konnerudsenteret og Bragernes torg (avgangsintervall 5-15 minutt). Konnerud sentrum skal utvikles de neste årene og det vil da være naturlig å se på det interne rutetilbudet i bydelen. Egne lokalbusser videre til de forskjellige delene av Konnerud er en relativt kostbar ordning.

Elektrisk drevne taxier

Evt. krav om elektrisk drevne taxier kan vurderes av løyvmyndigheten, d.v.s. Buskerud fylkeskommune. Spørsmålet vil derved ikke være aktuelt å vurdere som tiltak i Buskerudbypakke 2.

Dok 59 Miljøpartiet De Grønne

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

Til: BB_post
Kopi: Odberg, Tor Atle
Sendt: lø 30.09.2017 23:55
Emne: MDGs innspill til ny Buskerudbypakke 2
Som avtalt med Tor Atle Odberg har vi justert vårt dokument.
Med vennlig hilsen
Thorbjørn Faber Geirbo
Miljøpartiet De Grønne Drammen
99001813

Miljøpakke Drammen – Miljøpartiet De Grønnes innspill til ny Buskerudbypakke 2
Endelig versjon, presisert og justert etter møter med Buskerudbysekretariatet 26.06.2017 og 22.08.2017.

Sammenfatning

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

Tilfartsvei vest

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

Bomplasseringer og satser

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

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

Andre endringer

Gratis handlebuss

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

Elektrisk byferge

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

- ☐ Ved Langesøy (Travbanen)
- ☐ Øvre Eikervei 14 (Landfallbrua)

- ☐ Centalgaragen (transformasjonsområde)
- ☐ Biblioteket
- ☐ Bragernes torg
- ☐ Drammen stasjon
- ☐ Sykehuset

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

Sykkel

Bidrag til sykkel og gange i pakka økes.

Kollektiv

Bidrag til drift av kollektivtrafikken økes innenfor pakka.

Behov for endringer i Areal- og transportplan for Buskerudbyen

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

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



Kommentar til innspillet:

Når det gjelder forslagene om bomsnitt og bompenger vises det til byutredningens utredning om alternativer.

Utfordringen for Konnerud i dag er at dagens veger dit ikke har kapasitet til vesentlig økning i biltrafikken. Omfattende nybygging kan bare gjennomføres dersom veiforbindelsen bedres og/eller at langt flere bruker kollektiv. Ca 66 prosent av trafikken i Konnerudgata har Drammen som destinasjon, noe som tilsier at en stor andel av de som reiser kan velge buss framfor bil ved et godt busstilbud. Tilfartsvegene vurderes sammen med andre tiltak, slik at man i sum vil nå nullvekstmålet.

Hvordan Svelvik kommune, som i dag ligger i Vestfold fylke og ikke er en del av Buskerudbyen, skal integreres i Buskerudbyen når Svelvik, Drammen og Nedre Eiker kommuner slås sammen i 2020, må avklares gjennom sammenslåingsprosessen.

Når det gjelder forslaget om gratis tidsbegrenset handlebuss er det en interessant variant av gratisbuss hele driftsdøgnet. Det vises til kommentaren til Dok 2.

Ett av de justerte tiltakspakkene til Buskerudbypakke 2 har økt satsning på sykkel og gange.

Når det gjelder elektrisk byferge vises det til at bystyret i Drammen i møte 26.09.2017 behandlet en egen sak om «Bruk av Drammenselva som samferdselsåre». Som forberedelse til denne saken ble det utarbeidet en rapport som omtaler eksempler fra andre byer og drøfter noen mulige fergeforbindelser på Drammenselva. Bystyret vedtok følgende: «Etablering av ferge på Drammenselva vurderes på et senere tidspunkt når utbygginger langs elva og fjorden har kommet lenger. Det kan da være aktuelt å se et større område i sammenheng etter at kommunene Nedre Eiker, Svelvik og Drammen har dannet en ny kommune.» (Se <https://innsyn.drammen.kommune.no/motekalender/motedag/4004874511/sak/4004895331>.)

Dok 60 Olav Haugerud

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

Sendt: lø 30.09.2017 07:50

Til: BB_post

Emne: Av og påkjøringsrampe E134 Drammen nord

Hvorfor

En av og påkjøringsrampe for trafikk til og fra Drammen nord vil redusere trafikkmengden på hele Strømsøsiden av Drammen. Dette vil redusere behovet for andre tiltak.

Dette er et miljømessig godt alternativ fordi kjørelengden og utslippene reduseres. Mindre trafikk i sentrum. Krysset vil i stor grad avlaste Bangeløkkakrysset som aldri vil kunne ta unna alene.

Hvordan

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

Mvh
Olav Haugerud

Kommentar til innspillet:

Det vises til kommentar til Dok 18.

Dok 61 Olav Haugerud

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

Sendt: lø 30.09.2017 09:33

Til: BB_post

Emne: **Pendlerparkering innspill til BB2**

Pendlerparkering er et flott tiltak. Forbedringer som ønskes: Det må være overkapasitet på pendlerparkering. Er det risiko for at man ikke finner parkeringsplass velger man å kjøre bil.

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

mvh
Olav Haugerud

Kommentar til innspillet::

Det vises til kommentar til pendlerparkering i Dok 2. Innfartsparkering ved jernbanestasjoner kan være et virkemiddel for å få flere til å reise kollektivt. Samtidig er det å avsette store områder ved stasjonene som ofte ligger midt i byen, til parkering sjeldent god arealbruk, da man ønsker å bruke disse arealene til andre formål. Parkeringsplasser fylles delvis opp av biler som har kjørt kort og hvor de reisende alternativt kan komme seg til stasjonen med buss, sykkel eller til fots. Prisregulering er derfor et viktig virkemiddel for å gjøre parkering tilgjengelig for dem som trenger det mest. Parkeringsavgift vil kunne føre til at personer som bor nær stasjonen velger å la bilen stå, slik at denne plassen blir tilgjengelig for noen som bor lenger unna. Det er også kostnader knyttet til både etablering og vedlikehold av parkeringsplasser. Parkeringsavgift ved jernbanestasjonene benyttes derfor til å dekke investeringskostnader og drift av parkeringsplassene.

Dok 62 Olav Haugerud

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

Sendt: lø 30.09.2017 08:08

Til: BB_post

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

Hvorfor

1. En komplett løsning for av og påkjøring til E18 mangler.

2. Dagens kjøremønster resulterer i store omveier, stor tidsbruk, store utslipp og store kostnader for private og for næringslivet.
3. Nytt sykehus vil gjøre kaoset større om ingenting gjøres
3. Redusert trafikk i Drammen
4. Redusert trafikk i Lier

Hvordan

Det må etableres en påkjøringsrampe slik at biler fra RV 23, Brakerøya, Lierstranda etc. kan komme seg direkte opp på E18 isteden for å kjøre gjennom Drammen eller helt bort til Kjellstad. Dagens mangelfulle løsning er skylden i mye av dagens ettermiddagskaos.

Det må etableres en avkjøringsrampe slik at de som kommer fra Vestfold eller fra Eiker-Kongsberg ikke må kjøre gjennom Drammen, belaste bruene og lage kø når de faktisk kunne kjørt rett av E18 i Brakerøyaområdet.

Mvh Olav Haugerud

Kommentar til innspillet:

Statens vegvesen er i gang med å utarbeide en kommunedelplan for strekningen rv. 23 Linnes til E18. Du kan lese mer om dette prosjektet <https://www.vegvesen.no/Riksveg/rv23linnese18>

Dok 63 Olav Haugerud

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

Sendt: lø 30.09.2017 08:30

Til: BB_post

Emne: **Lierdiagonalen**

Kjempebra initiativ fra Statens vegvesen. Ta det fram igjen!

Hvorfor

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

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

Hvordan

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

Mvh Olav Haugerud

Kommentar til innspillet:

Innspiller nevner Lierdiagonalen som forslag til tiltak i revidert Buskerudbypakke 2. Vegforbindelsen vil få riksvegfunksjon, og Buskerudbysamarbeidet har ikke mandat til å foreslå flere riksvegprosjekter inn i revidert Buskerudbypakke 2. Det vises også til kommentar til Innbyggerinitiativet Dok 107 og kommentar til Dok 57.

Dok 64 M. Dyga

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

Til: BB_post

Sendt: lø 30.09.2017 11:19

Emne: Sykkelparkering, sykkelstiene og offentlig transport...

Hei,

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

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

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

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

Jeg var vitne til at bussjåfør nektet å ta på bussen to damer med barnevogn for det stod en liten barnevogn i bussen allerede fra før. De hadde sikker klart å plassere vognene, men bussjåfør mente at det ikke var plass for det – skulle hatt godt gjennomgang på bussen... Dette skjedde på en søndag når det var kun en buss i timen som gikk i denne strekningen. Dammene hadde ventet på bussen på et stund allerede også får de vite at de ikke kan komme på bussen

også må de vente en time til... - For en slik tjeneste er minste betaling kr. 45 (jeg er usikker om man betaler noe ekstra for å ha barnevogn på bussen). Det er hårreisende, synes jeg. Det fister over hodet ikke å bruke offentlig transport...

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

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

Med vennlig hilsen

M. Dyga

Kommentar til innspillet:

Drammen kommune har de siste årene brukt 5-6 mill. kr. i året på masseutskiftning og ny asfalt på kommunale gang- og sykkelveier. Det er forskjell på gang- og sykkelveier, som er separate veier for gående og syklende, og sykkelfelt, som er felt for syklist langs bilveien. De fleste sykkelfelt ligger langs fylkesveiene som driftes av Statens vegvesen.

Drammen kommune erstatter slitt merking av gang- og sykkelveier, gangfelt og fartsdempere hele året gjennom ut fra meldinger fra inspeksjoner og henvendelser fra publikum gjennom Driftsweb (app for å melde inn feil, se <https://www.drammen.kommune.no/vei-trafikk-og-parkering/vei-trafikk-og-parkering/meld-om-feil/>).

Alle gang- og sykkelveier, fortau og bilveier blir feid til 1. mai. Feiebilten går ellers hele sommerhalvåret etter henvendelse gjennom Driftsweb og egne inspeksjoner. I tillegg blir «indre sone» av byen (sentrum) feid 5 ganger i uka mellom 15. april og 15. oktober, og ved behov resten av året. Vegetasjonsrydding starter opp midt i juni og foregår frem til vinteren. Alle kanter blir klippet i 120 cm bredde og større trær/busker blir også klippet ut fra innmeldinger fra brukere.

Vinterdrift er mer utfordrende enn sommerdrift. Sykkeltrassene i Drammen går ofte inn i boliggate med lavere standard for brøyting enn standarden er for gang- og sykkelveier og fortau. Ved neste kontrakt for drift av de kommunale veiene i Drammen (fra 2019) vil det bli lagt opp til egne brøyteroder med egen standard for hovedsykkeltraseene, slik at man opprettholder en enhetlig driftsstandard på hovedsykkeltraseene også der de går gjennom boligveier/-gater. Drammen kommune legger til grunn en høy standard for brøyting av fortau og gang- og sykkelveier: utkalling av brøytebil ved 2-3 cm løs snø, maks tid mellom hver brøyting på 3 timer og friksjonskrav større enn 0,3. Klager på brøyting kommer oftest under selve værhendelsen (når det snør eller fryser på is). Mens snøfallet pågår, vil det komme mer snø etter at brøytebilen har kjørt, og standarden på veien vil gradvis bli dårligere fram til brøytebilen kommer igjen. Mens det snør, må brøytebiler/traktorer kjøre gjennom brøyterodene gang på gang, men så lenge det faller snø, vil det være noe ubrøytet snø på veien. Opprydding og tilbakeføring til normal standard lar seg ikke gjøre før det har sluttet å snø. Kommunen mottar lite klager på brøyting og strøing av gang- og sykkelveier og fortauer. De fleste klagene kommer fra bilister og beboere i boligfelt.

Drammen kommune har ansvaret for sykkelparkeringen i offentlige rom, gater og torg, samt at det sikres sykkelparkering i nye utbyggingsprosjekter i Drammen. I 2016 og 2017 har kommunen fått på plass noe mer sykkelparkering i tilknytning til bussholdeplasser, og i 2018 kommer det et lite sykkelhotell på Brakerøya stasjon.

Det er likevel riktig som det fremgår av innspillet, at det er for liten kapasitet i sentrum. Det arbeides nå med en handlingsplan for sykkel hvor det foreslås å utvide sykkelparkeringen i sentrum. Handlingsplanen skal behandles politisk i løpet av vinteren 2018.

Ansvaret for sykkelparkering utenfor butikker, forretninger, boliger og i tilknytning til kjøpesentra er knyttet til eier av bygningen.

Når det gjelder sykkel på buss er ikke bussene pliktig til å ta med sykler eller annet utstyr. Dette tas med dersom det er plass og dersom sjåfør mener det er forsvarlig i forhold til sikkerhet om bord. Det er sjåfør som har ansvar for sikkerheten. Det vil derfor kunne forekomme frakjøringer eksempelvis ved for mange sykler, rullestoler eller barnevogner. De to siste prioriteres foran sykler.

Dok 65 Tore Askim

Fra: Tore Askim tore.askim@gmail.com

Sendt: ma 02.10.2017 13:40

Til: BB_post

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

Emne: Innspill BBP2

Hei

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

Hilsen Tore

Til post@buskerudbyen.no dato: 30.09.2017.

Innspill til BBP2.

REV. BUSKERUDBYPAKKE 2 OG JERNBANE

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

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

Av den grunn må revidert BBP2 opprettholde og forsterke følgende:

1. Tydeliggjøre og ansvarliggjøre koordinering av jernbanetiltak (som nye Mjøndalen og Hokksund stasjoner) og alle tiltak på Mjøndalen og Hokksund stasjoner som inngår i eksisterende BBP2 (alle disse tiltakene må videreføres i revidert BBP2)

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

Lykke til med å få revidert BBP2 vedtatt i alle instanser!
Innbyggerinnspill fra Tore Askim, Mjøndalen

Kommentar til innspillet:

I felles areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 slås det fast at jernbanen er ryggraden i transportsystemet i Buskerudbyen. Økt togtilbud til hele Buskerudbyområdet er et viktig satsingsområde i Buskerudbysamarbeidet. I alle fire alternative forslag til justert Buskerudbypakke 2 forslås 140 millioner kr til utvikling av hver av kollektivknutepunktene Mjøndalen og Hokksund. Det vises ellers til kommentar til Dok 49.

Dok 66 Johanna Hauge

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

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

Drammens-området bør bli ledende i landet på kollektivtransport.

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

Mvh Johanna Hauge (24 år).

Kommentar til innspillet:

Det er svært positivt at så mange ungdommer er opptatt av busstilbudet og har høye ambisjoner for kollektivtilbudet i Buskerudbyområdet.

Ungdomsbillett er en 30 dagers periodebillett som er gyldig til og med den dagen kunden fyller 20 år. Billetten gjelder 30 døgn fra det klokkeslettet den blir validert første gang. Ved førstegangsutstedelse tilkommer en kortavgift på kr 50,-. Gyldig ungdomskort gir adgang til å reise ubegrenset med alle linjer som kjører for Brakar, unntatt nattbuss. Billetten gjelder også på lokaltog og korte regiontog innenfor Buskerud fylke, samt med tilbringer- / bestillingsturer

der slike er opprettet. Enkelte voksne studenter har rett til bruk av ungdomsbillett fram til fylte 24 år. Dette skal dokumenteres med brev fra skole med stempel og underskrift.

Brakar solgte billetten Brakar 20/25 som var en 30-dagers periodebillett for aldersgruppen 20 til 25 år fra 2013 til 2016. Billetten krevde en bevilgning på 2,5 MNOK i året, og dette ble kuttet i fylkeskommunens budsjett for 2016. Billetten ga ingen stor vekst i reiser, men fungerte for det meste som en enda billigere studentbillett. Det vises ellers til kommentarer til Dok 2.

Dok 67 Sverre og Eva Sand

Mottatt fra Sverre og Eva Sand

Møte 22. august 2017 kl 13:00

Tilstede: Eva Sand, Sverre Sand, Tor Atle Odberg og Gun Kjenseth

Tor Atle Odberg innledet kort om Buskerudbysamarbeidet og arbeidet med Buskerudbypakke2 og videre prosess.

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

Følgende forslag ble presentert:

Offentlig kommunikasjon

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

Har det noen gang vært utført en konsekvensanalyse hvor billettpris er et parameter? For eksempel, om billettprisen blir halvert, vil da antall passasjerer mer enn doble seg? Hvis så er tilfelle vil både buss-selskapet og miljøet tjene på det. For oss ser det ut som om man tror at løsningen for å øke inntjeningen er å øke prisene. Har vi tatt disse forslagene ut av lufta, eller finnes liknende scenario andre steder i verden? Nei, disse løsningene er i bruk andre steder i verden. Eksempelvis: Perth, Western Australia.

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

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

Tilkomstvei Konnerud

Skogkantvei fra enden fra Konnerudgata til Fjellveien videre ned til rundkjøringene på

Eik med direkte tilgang med E18 mener vi er en meget god løsning.

Gjenåpning av Skoger stasjon bør vurderes.

Busslommer

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

Kollektivfelt

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

Bompenger

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

Fartshumper

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

Rundkjøringer

Fotgjengerfelt over veier forbundet med rundkjøring ødelegger effekten av en rundkjøring

T-kryss

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

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

Kommentar til innspillet:

Tiltak som gjør det billigere å kjøre buss i byen er sterkt etterspurt.

De fleste reiser i Buskerudbyen foregår i dag med bil. For å nå målsettingene for byområdet må flere av disse reisene i fremtiden foregå med kollektivtransport, sykkel eller gange. Når det gjelder kollektivtilbudet bør dette først og fremst innrettes slik at de som i dag bruker bil, i større grad vil velge kollektivtransport i fremtiden. For å få til dette må man se på det samlede konkurranseforholdet mellom personbil og kollektivtransport og forsøke å påvirke dette i favør av kollektivtransporten. Lavere kollektivtakster er da ett av elementene i dette konkurranseforholdet. Andre viktige forhold er kostnader for bilbruk, tidsbruk for kollektivreisende og tidsbruk for bilister.

For de voksne kollektivreisende internt i Buskerudbyen utgjør pris ca 24% av reisebelastningen og andre forhold (reisetid, gangtid, ventetid, forsinkelser, byttekostnad og trengsel) utgjør 76% av reisebelastningen. De ulike reiseelementenes andel av reisebelastningen sier noe om hvilke elementer det er viktig å redusere, og hvilken effekt en

endring vil ha på den totale reisebelastningen. (Kilde: Urbanet Analyse notat 104/2016). I befolkningsundersøkelser bekreftes det at økt frekvens oppfattes som viktigere enn lavere priser på spørsmål om: *Hva skal til for at du skulle reise kollektivt oftere i forbindelse med jobb/skole?* De to viktigste tiltakene respondentene nevner er hyppigere avganger (40 %) og bedre kollektivtilbud (34 %). Kun 15 % nevner lavere priser. (Kilde: Epinion 2014 på oppdrag fra Brakar).

For trafikantene vil takstreduksjon redusere reisebelastningen og gi en effekt på etter-spørsele. For kollektivselskapet vil inntektene per reise reduseres. Dermed vil kostnadene ved en takstreduksjon avhenge av hvor mange nye reiser takstreduksjonen genererer, og hvilken pris de betaler. Urbanet Analyse (Norheim og Ruud 2007) har i en gjennomgang av norske og internasjonale takstanalyser funnet at 10 % lavere takster gir ca 3 % økt etterspørsel etter kollektivreiser, men ca 7 % lavere inntekter. Det betyr at å redusere takstene vil føre til inntektstap. Dette inntektstapet kan gå ut over evnen til å tilby et godt kollektivtilbud med høy frekvens.

I de alternative forslagene til Buskerudbypakke 2 er det vektlagt i større grad å bruke ressurser på å forbedre kollektivtilbudet og øke frekvensen på avgangene enn å redusere billettprisene. Det er imidlertid foreslått også noen pristiltak i Buskerudbypakke 2. I tiltakspakke 1 er det satt av kr 250 mill kr til lavere priser / nye billettkonsepter. I tiltakspakkene 2, 3 og 4 er det satt av kr 160 mill kr til pristiltak.

Den foreløpige faglige vurderingen er at det mest effektive pristiltak for å gjøre kollektivtransport mer konkurransedyktig mot bil er å sette ned prisen noe på enkeltbilletter for voksne og i tillegg innføre familiebillet i helgene. Familiebillet innebærer at 1 betalende voksen vil kunne ta med seg inntil 4 barn gratis. Samordning med Ruter / NSB vil kunne medføre behov for ytterligere justeringer av billettkonsepter.

Det er så langt gjort mer overordnede analyser av takster. Det kan være aktuelt i det videre arbeidet å gjennomføre en mer dyptgående takstanalyse for å synliggjøre hvor en bør målrette taksttiltakene for å oppnå ønsket effekt og hvilken kostnad dette vil ha.

Ny vegforbindelse mellom Konnerud og E18 (Eik) via Skoger er vurdert som en del av Innbyggerinitiativet. Det vises til kommentar til Dok 107.

Innspill om rundkjøring uten gangfelt i nær tilknytning og fotobokser i stedet for fartshumper og opphøring av kollektivfelt utenom rushtid, tar vi med oss videre inn til vurderingen når revidert Buskerudbypakke 2 skal utformes.

Det utredes nå mange ulike bomsystemer, for å kunne avklare hvordan systemene virker med tanke på avvisning av trafikk, rettferdighet, inntekter med mer. Dette for å gi et best mulig opplyst politisk beslutningsgrunnlag. Her vurderes også takster.

Dok 68 Tangen Velforening

Fra: Tangen Velforening tangen.velforening@gmail.com

Til: BB_post

Sendt: ma 18.09.2017 14:35

Kopi: lars-ok@online.no; Margit Eidal Briskerud margit.briskerud@drmk.no; Gro Gevelt gro.gevelt@gmail.com; Svein Prytz svein.prytz@jm.no; Jan Erik Stokke ja-estok@online.no; Emne: Re: Fagverksted 19.09?

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

Siden det har stått annonsert at "interessegrupper, organisasjoner osv inviteres til fagverksted" har vi tatt det for gitt at Tangen Velforening vil bli en naturlig part i diskusjonen. Vi antok at fagverkstedet vil bli åpent for alle interesserte organisasjoner og ventet kun på presisering av sted og tidspunkt. Det var ingen informasjon om eksklusive invitasjoner å finne på Deres sider. Mandag forrige uke ble det sendt et spørsmål per epost fra styremedlem Svein Prytz angående tidspunktet. Dette ble dessverre ikke besvart. Nå er det umulig for oss å stille i arbeidstiden på så kort varsel. Derfor vil vi nå på vegne av Tangen Velforening sende formelt vårt forlag til justering av BBP2:

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

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

I tillegg foreslår vi at det foretas kvalitetssikret trafikkteiling siden det var sådd tvil om bildet av gjennomgangstrafikken ble korrekt beregnet. Dette er viktig for å kunne identifisere faktisk trafikkbelastning og for å ha korrekt grunnlag til å utarbeide riktige løsninger. Vi håper at våre synspunkter vil bli tatt til vurdering.

Med vennlig hilsen
Styret i Tangen Velforening v/Afrodyta Papadopulu

Kommentar til innspillet:

I forslag til justert Buskerudbypakke2 legges det nå fram tre ulike forslag til bomkonsept. Alternativet 1 har bomsnitt på dagens kommunegrenser og et byinternt snitt Gulsbogen – Åssiden og området rundt Austad i Drammen, alternativ 2 har bomsnitt på dagens kommunegrenser og bomsnitt på bruene i Drammen og alternativ 3 Bomsnitt på dagens kommunegrenser. I alle tre alternativene for bomkonsept for Buskerudbyen, er det forsøkt å unngå å splitte skolekretser og bydeler og unngå uheldig konkurransevidning for sentrumshandelen og kjøpesentre. 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.

Hovedandelen av gjennomgangstrafikk i Drammen kommune går på stamvegnettet, henholdsvis E18 og E134. Hovedhensikten med at disse vegene er bygget er for å håndtere gjennomgangstrafikk, det er derfor riktig at den skal være en høy andel gjennomgangstrafikk på disse vegene. Når det gjelder gjennomgangstrafikk på lokalvegnettet som er rettet inn mot

Drammen, som fv. 28 (Øvre Eikervei), er det 7% av biltrafikken som er gjennomgangstrafikk gjennom Drammen kommune. Dette tilsvarer ca. 300 kjøretøy pr. døgn. Ca. 93% av biltrafikken på fv. 28 (Øvre Eikervei) har sin destinasjon i Drammen. (Ca. 4400 kjøretøy pr. døgn.) På fv. 283 (Herstrøm), er det ca. 18% av biltrafikken som er gjennomgangstrafikk gjennom Drammen kommune. Dette tilsvarer ca. 3200 kjøretøy pr. døgn. Ved Hamborgstrøm er det ca. 2/3 av biltrafikken som skal i retning Drammen sentrum. Ca. 78% av biltrafikken på fv. 283 (Herstrøm) har sin destinasjon i Drammen. (Ca. 13500 kjøretøy pr. døgn.) Dette viser at mye av trafikken som i dag skaper kø i Drammen er trafikk som har sin destinasjon i Drammen, andelen gjennomgangstrafikk er mindre belastende for vegnettet.

Trafikkstrømsundersøkelsen:

https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/lokalt/Region+S%C3%B8r/Buskerud/attachment/2004719?ts=15ea46bc9a8&fast_title=Hele+unders%C3%B8kelsen+kan+du+lese+her

Identifisering av trafikkstrømmer i Buskerudbyen:

https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/lokalt/Region+S%C3%B8r/attachment/2045885?ts=15f585d6688&fast_title=Du+kan+lese+hele+notatet+her

Det gjennomføres døgnkontinuerlige trafikktegninger ved faste tellepunkter i vegnettet. Her kan vi hente ut oppdaterte og faktiske data, som igjen brukes som grunnlag for å kunne beregne forventet vekst i trafikken som må håndteres gjennom bypakkearbeidet. Under ligger en lenke til en oversikt over trafikktegninger som er hentet fra tellepunkter i Buskerud.

<https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer>

Dok 69 Jan Erik Tøftum

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

Til: BB_post

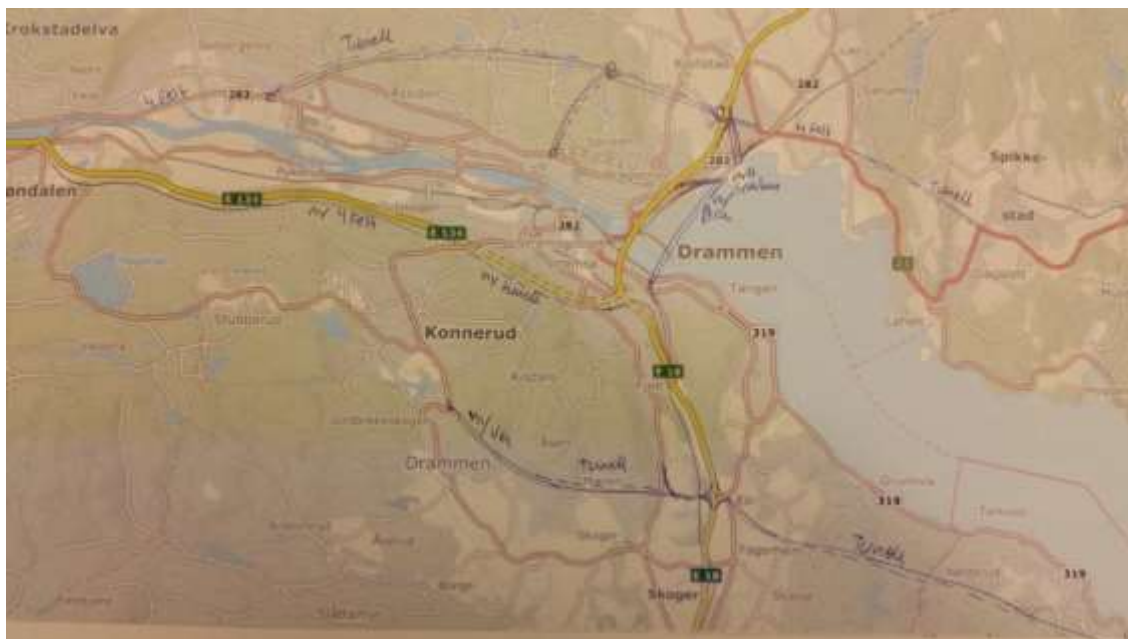
Sendt: on 06.09.2017 13:58

Kopi: post@nfdn.no

Emne: innspill til veiløsning i Drammens regionen

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

Med vennlig hilsen
Jan Erik Tøftum



Kommentar til innspillet:

Ny vegforbindelse mellom Konnerud og E18 (Eik) via Skoger og lang Bragernestunell er vurdert som en del av Innbyggerinitiativet. Det vises til kommentar til Dok 107.

Hovedandelen av gjennomgangstrafikk i Drammen kommune går på stamvegnettet, henholdsvis E18 og E134. Hovedhensikten med at disse vegene er bygget er for å håndtere gjennomgangstrafikk, det er derfor riktig at den skal være en høy andel gjennomgangstrafikk på disse vegene. Når det gjelder gjennomgangstrafikk på lokalvegnettet som er rettet inn mot Drammen, som fv. 28 (Øvre Eikervei), er det 7% av biltrafikken som er gjennomgangstrafikk gjennom Drammen kommune. Dette tilsvarer ca. 300 kjøretøy pr. døgn. Ca. 93% av biltrafikken på fv. 28 (Øvre Eikervei) har sin destinasjon i Drammen. (Ca. 4400 kjøretøy pr. døgn.) På fv. 283 (Herstrøm), er det ca. 18% av biltrafikken som er gjennomgangstrafikk gjennom Drammen kommune. Dette tilsvarer ca. 3200 kjøretøy pr. døgn. Ved Hamborgstrøm er det ca. 2/3 av biltrafikken som skal i retning Drammen sentrum. Ca. 78% av biltrafikken på fv. 283 (Herstrøm) har sin destinasjon i Drammen. (Ca. 13500 kjøretøy pr. døgn.) Dette viser at mye av trafikken som i dag skaper kø i Drammen er trafikk som har sin destinasjon i Drammen, andelen gjennomgangstrafikk er mindre belastende for vegnettet. Ny vegforbindelse mellom Konnerud og E18 via Skoger blir vurdert som en del av Innbyggerinitiativets forslag, det vises til kommentar til Dok 107.

Det er vedtatt plan for ny Svelvikvei mellom Tørkop og Eik. I tre av fire forslag til alternative revidert Buskerudbypakke 2 ligger det inne 560 mill. kr til bygging. På Rv. 23 er det et prosjekt som ligger utenfor Buskerudbyens mandat, som gjelder strekningen Dagslett – Linnes. Her er det planlagt å bygge en ny firefelts riksveg.

Dok 70 Morten Taarland

Morten Taarland
mtaarland@gmail.com

Mange forslag!

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

Som jeg oppfatter det så har prioriteringene vært helt opp-ned: Først se hvordan man kan få penger fra staten, så bestemmer man at man må ha bompenger, og så putter man ting inn i pakka. Her bør det ses helt omvendt: Først finne ut hva man ønsker å oppnå, og så hvordan man vil gjøre det. Man kan ikke ha som utgangspunkt at bilen skal forbys når man skal legge planer, da vil de ikke virke og det vil bli stor motstand. Hva slags trafikk vil man fjerne?

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

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

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

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

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

Min ide er å i stedet for å begrense parkering på kjøpesentrene, be de lage MANGE parkeringsplasser når de skal etablere seg, og bruke disse til pendlerparkering på dagtid. Sentrene får dermed mange kunder som skal hjem fra jobb, og parkeringsproblemer løser seg, og kollektivknutepunkt kan opprettes på sentrene. Hva med en underjordisk jernbanestasjon under Liertoppen, stor parkering på senteret, heis ned til stasjonen, lokalbusser på gateplan?

Sånn som kollektivtrafikk prises i dag må man velge enten-eller. Det lønner seg sjelden eller aldri å velge kollektivt hvis man ikke bruker det hver dag. Kanskje burde prising endres hvis målet er å øke antall mennesker som bruker det, sånn at det også lønner seg å bruke det tre ganger i uka eller av og til? Burde og oppfordre Brakar og NSB til å snakke sammen. Per i

dag er det f.eks. 90 % mismatch mellom tog fra Oslo til Drammen og buss opp til Konnerud – 22-bussen har akkurat gått hver gang.

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

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

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

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

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

Kommentarer til innspillet:

Takk for mange gode tanker og ideer til justering av Buskerudbypakke2. Målsettingene i Buskerudbypakke2 er tredelt; nullvekst i personbiltrafikken, det skal bli enklere og raskere å reise med alle transportmidler i Buskerudbyen og til/fra Oslo/Akershus og transportsystemet skal være miljøvennlig, trafiksikkert og tilrettelegge for attraktiv by- og tettstedsutvikling. Tiltak i byområdet må settes sammen for å oppnå de målsettinger som er satt.

Gjennomgangstrafikken

Når det gjelder innspill om gjennomgangstrafikken vises til kommentar til dette under Dok 2.

I innspillet nevnes Lierdiagonalen som forslag til tiltak i revidert Buskerudbypakke 2. En slik vegforbindelsen vil få riksvegfunksjon, og Buskerudbysamarbeidet har ikke mandat til å foreslå flere riksvegprosjekter inn i revidert Buskerudbypakke 2. Det samme må sies å gjelde Bangeløkkakrysset, det vises til kommentar til dette under Dok 106. Når det gjelder forslag om Skogkantveien vises til kommentar til denne under Dok 107.

Parkering

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet er i samordnet parkeringsstrategi enige om at sentrums-områdene bør prioriteres for korttidsparkering foran arbeidsplassparkering slik at det er tilgjengelige parkeringsplasser for de handlende. Samarbeid om parkeringsplasser mellom kjøpesentrene og togstasjonene er et godt forslag, som kan være aktuelt bl.a. på Gulsbogen. Det er satt av midler i de alternative tiltakspakkene til innfarts- og pendlerparkeringer. Det vises til nærmere omtale av strategiene for dette i Dok 2.

Kollektivsatsing

I kollektivsatsingen i Buskerudbypakke2 prioriteres å gi et bedre tilbud ved økt frekvens og flere turer på kveld og i helgene. I forslag til alternative pakker er det 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 som gir rom for ytterligere forbedringer i billetttilbudet. Aktuelle tiltak kan være redusert pris på enkeltbilletter, periodekort og familiebillett/rabatt i helgene. Samordning med Ruter/NSB vil kunne medføre behov for noen justeringer av billettkonsepter. Kollektivbransjen jobber med å finne modeller der du får rabatt etter hvor mange ganger du reiser. Dette vil Brakar jobbe videre med, se kommentar til Dok 2.

Brakar har tidligere vurdert å endre alle rutetidene på linje 22 og 24 med fem minutt for å få bedre korrespondanse mellom tog og buss på ettermiddagen. Forholdet til skoleskyss og forsinkelser på både buss og tog har gjort at rutetidene ikke ble endret.

Sykkel

Ved Drammen og Gulsbogen stasjoner er det sykkelhoteller. Det legges nå til rette for innelåste sykkelparkeringer også ved de andre togstasjonene i Buskerudbyen. Det kan også legges bedre til rette for trygge sykkelparkeringer i for eksempel parkeringshus. Tilbudet og manglende tilbud for syklende i Buskerudbyen er kartlagt, og det er identifisert hva som mangler for å få et godt utbygget sykkelvegnett. Mange strekninger mangler et trygt og effektivt sykkelvegnett. Det jobbes med å planlegge og å skaffe finansiering gjennom en bompengepakke for å kunne bygge det ut. Det er positivt med separate løsninger som skiller syklende fra gående og biltrafikken. På Åssiden er det definert alternative sykkeltraseer både på sørsiden og nordsiden av Rosenkrantzgate. Drammen kommune jobber med en gatebruksplan for sentrumsområdene som vil kunne avklare nærmere hvor de ulike trafikkantgruppene kan prioriteres.

Statens vegvesen har egne tellepunkter som registrerer antall passerende syklist i et bestemt snitt. Disse tellepunktene med registrerte data ligger dessverre ikke tilgjengelig på www.vegvesen.no, men vegvesenet vil undersøke muligheten for at disse dataene kan bli gjort tilgjengelige.

Det er utfordringer ved å ta sykkel med bussen, og det er opp til bussjåføren og avgjøre om det er plass nok på den enkelte buss, se kommentar til Dok 64.

Bompenger

Det er utredet mange ulike bomsystemer, for å kunne avklare hvordan systemene virker med tanke på avvisning av trafikk, rettferdighet, inntekter med mer. Hvert enkelt bomsnitt kan ikke sees på isolert sett, men må kunne fungere godt i en sammenheng for hele bompengesystemet i bypakkeområdet.

Dok 71 Karl Petter

Karl Petter (Mangler etternavn)

karlpetter1@hotmail.com

Privat: Pakkens omfang!

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

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

Kommentar til innspillet:

Når det gjelder innspill om tunneller på begge sider av elva for å ta gjennomgangstrafikken vises til kommentar til Innbyggerinitiativet Dok 107. Når det gjelder gjennomgangstrafikken vises til Dok 1

Dok 72 Per Ringnes

Per Ringnes

pe-ring@online.no

Privat: Sykkelstier, fortau, sykkelveier!

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

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

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

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

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

Privat: Bomstasjoner!

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

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

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

Kommentar til innspillet:

Tilbudet og manglende tilbud for syklende i Buskerudbyen er kartlagt, og det er identifisert hva som mangler for å få et godt utbygget sykkelvegnett. I de fire alternative pakkeforslag til justert Buskerudbypakke 2 er det en stor satsing på infrastrukturiltak for sykkel.

Når det planlegges for etablering av bomstasjoner i Buskerudbyen, er en av hensiktene at systemet skal virke avvisende og gi mindre biltrafikk. Det utredes nå mange ulike bomsystemer, for å kunne avklare hvordan systemene virker med tanke på avvisning av trafikk, rettferdighet, inntekter med mer. Her vurderes også takster. Det vises til kap. 3 om finansiering og bomkonsept i Hovedrapport Justert Buskerudbypakke2 som nå legges ut på høring.

Dok 73 Henrik Røren

Henrik Røren
1847851458859876@facebook.com

Privat: El-sykel!

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

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

Kommentar til innspillet:

Forslaget er en god idé som bl.a. Teknologiparken i Kongsberg har gjennomført med stor suksess. Økt bruk av elsykkel og sykkel kan stimuleres på andre måter også. I Buskerudbyen er det tre sesonger på rad gjennomført en kampanje for å få flere til å prøve vintersykling ved å gi støtte til kjøp av piggdekk til vintersykling, samt gratis omlegging og vintersjekk av sykkel. Nærmere 700 personer har latt seg friste av dette tilbudet. Gjennom tiltaket Reis Smart har enkelte bedrifter og Buskerudbyen inngått samarbeid om å nå felles mål om mer bruk av gange, sykkel og kollektivt blant de ansatte ved å støtte forskjellige elsykkel-tiltak og utlån, med egne prøvedager med et utvalg av elsykler i en lunch på en arbeidsplass. Elsykkelbiblioteket i Drammen og BUA i Lier er gode eksempler som kommunene og Buskerudbysamarbeidet har gitt støtte til elsykkelutleie.

Dok 74 Frode Hansen

Frode Hansen
frodeabh@gmail.com

Privat: Buss struktur sentrum!

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

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

Kommentar til innspillet:

Sirkellinjer kan gi lengre reisetid for mange, men er sårbare for forsinkelser da bussene ikke har noe endepunkt der forsinkelser kan hentes inn. På korte strekninger vil en slik linje kunne fange de som går eller sykler, noen som ikke bør være primærhensikten med kollektivtilbudet.

Dok 75 Stefan Appelbad og Guri Haram

Stefan Appelbad og Guri Haram

appelblad.stefan@gmail.com

Privat: Bysykkel!

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

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

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

Med vennlig hilsen,

Stefan Appelblad og Guri Haram

Privat: ROSENKRANTZGATE!

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

Ingen innsnevring av Rosenkrantzgate. Lag heller bredde til fem kjørefelt. I rushtiden på morgenen så kan da det femte feltet (midtfeltet) benyttes av rushtrafikken inn mot Drammen, og på ettermiddagen ut fra Drammen. Et femte felt ut- øker plass til utrykningskjøretøy.

Ingen sykkelvei langs Rosenkrantzgate, dette bør heller legges ned mot elven eller opp i liene. Da slipper man innsnevring, og syklistene vil likevel ikke sykle langs en bilkø og puste inn avgasser. Altså får man raskere veier og bedre miljø. Mindre kø = mindre utslipp.

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

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

Med vennlig hilsen, Stefan Appelblad og Guri Haram

Privat: Bompenger!

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

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

Med vennlig hilsen,

Stefan Appelblad og Guri Haram

Privat: LIER TERRASSE!

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

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

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

Dette setter ytterligere press på at byggingen av Lier Terrasse må gjennomføres raskt. Uten Lier Terrasse blir Drammen igjen Norges største veikryss.

Privat: Buss fra Drammen stasjon til Åssiden!

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

Bussen må synkronisere med toget.

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

Med vennlig hilsen,

Stefan Appelblad og Guri Haram

Kommentar til innspillet:

Når det gjelder innspillet om bsysykler vises til kommentar til Dok 2.

Rosenkrantzgata

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

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.

En del av biltrafikken vil bli overført til buss. 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 Rosenkrantzgate senere.

Felles sykkelplanen for Buskerudbyområdet, samt Drammen kommunes oversikt over sykkelruter – viser til at hovedtraseer for sykkel skal gå i andre gater parallelt med Rosenkrantzgata.

Båt på Drammenselva

Når det gjelder innspill om mer bruk av båt på Drammenselva vises til kommentar til Dok 59 om ferjer.

Bomsystem

Når det planlegges for etablering av bomstasjoner i Buskerudbyen, er en av hensiktene at systemet skal virke avvisende og gi mindre biltrafikk. Det utredes nå ulike bomsystemer, for å kunne avklare hvordan systemene virker med tanke på avvisning av trafikk, rettferdighet, inntekter med mer. Her vurderes også takster. Det er vanligst er å ha timesregel i norske byområder. Det er ønskelig å ha en mest mulig lik standard for dette. Ved utforming av bomsystemet for Buskerudbyen er det lagt til grunn at det er mulig å kjøre gjennom hele Buskerudbyområdet (fra Hokksund til Lier) i løpet av en time. I rush vil det noen ganger kunne ta noe lengre tid.

Lierdiagonalen

I innspillet nevnes Lierdiagonalen som forslag til tiltak i revidert Buskerudbypakke 2. Vegforbindelsen vil få riksvegfunksjon, og Buskerudbysamarbeidet har ikke mandat til å foreslå flere riksvegprosjekter inn i revidert Buskerudbypakke 2.

Korrespondanse buss og tog

Når det gjelder korrespondanse mellom Åssidebussen og tog ved Drammen stasjon har mange på Åssiden 10-minutters frekvens med en kombinasjon av linje 3 og 4. Ventetid på en halvtime synes derfor lite sannsynlig, dersom det aksepteres noe gangavstand.

Dok 76 Arild Nyborg

Arild Nyborg

arild.nyborg@ebnett.no

Privat: Trafikk bort fra sentrum.!

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

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

Tilførselsvei del 2 og 3 bør ikke bygges.

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

Ny vei fra Konnerud.

Bygg rundkjøring i krysset Konnerudgata/Djupdalsveien. Følg bekken fram til turvei/skiløype. Bygg miljøtunnel under disse og tunnel fram til Danserud, ca 4 km. Ny veien knyttes til E18.

For å avlaste Bangeløkka bygg tunnel fra Danserud som knyttes til Strømsåstunnelen.

Trafikk fra Austad – Fjell området kan knyttes til denne tunnelen ved å anlegge en tilførselsvei (spiraltunnel) fra Austadveien ved Drafnkollen

Kommentar til innspillet:

Tilfartsveg vest del 1 ligger inne i alle de fire pakkeforslagene som legges ut til høring.

Tilfartsveg 2 og 3 (tilfart Konnerud) ligger inne i to av de fire pakkeforslagene. Resultater fra Trafikkstrømsundersøkelsen viser at ca. 66 % av trafikken i Konnerudgata har Drammen som destinasjon, noe som tilsier at en stor andel av de som reiser kan velge buss framfor bil dersom tilbudet blir bra. Tilfartsvegene vurderes sammen med andre tiltak, slik at man i sum vil nå nullvekstmålet. Buskerudbyen må vise til at man iverksetter tiltak som sammen kan nå nullvekstmålet, dersom man skal motta belønningsmidler fra staten.

Ny forbindelse til E134

Når det gjelder forslag om at ny forbindelse fra E134 bør bygges vest for Gulskogen industriområde og knyttes sammen med Fv283 med ny bru over Drammenselva kan en slik forbindelse gi trafikk i områder og i gater som ikke bør ha mer trafikk, men heller mindre trafikk av hensyn til at det er bo- og skoleområder og at bussen må sikres god framkommelighet, dvs uten å måtte stå i kø pga for mange biler. Det vises også til kommentar til Dok 18

Konnerud – E 18

Forslag om ny vegforbindelse mellom Konnerud v/Djupdalsveien – E18 v/Dansrud ligner på andre forslag om kobling mellom Konnerud – E18 v/Eik. Et slikt alternativ blir utredet, kommentar til Dok 107.

Tunell mellom E134 og E 18

Innspill om ny forbindelse i tunnel mellom Dansrud og Strømsåstunnelen vil ikke kunne være en del av BBP2, da et slikt tiltak vil få riksvegfunksjon og Buskerudbysamarbeidet har ikke mandat til å foreslå flere riksvegprosjekter inn i revidert Buskerudbypakke 2, det vises ellers til kommentar til Dok 106

Dok 77 Tomas Mortensen

Tomas Mortensen

tomas@mortensen.com

Privat: Publisere grunnlagsdata fra trafikkstrømsundersøkelsen!

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

Det har vært utført en grundig trafikkstrømsanalyse [1], der en av konklusjonene var at det er lite gjennomgangstrafikk [2]. På folkemøtet på biblioteket i Drammen ble det stilt spørsmål til om gjeldende definisjonen av gjennomgangstrafikk er en hensiktsmessig. Jeg kunne gjerne tenke meg at vi får tilgang til anonymiserte rådata slik at andre kan gjøre egne analyser.

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

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

Kommentar til innspillet:

Hva gjelder rådata fra [Trafikkstrømsundersøkelsen](#), kan den som ønsker dette få fil tilsendt på mail. Ta kontakt med: Yongyan Zhong: youngyan.zhong@vegvesen.no

Dok 78 Julie Førriisdal

Julie Førriisdal
julie-99@live.no

Privat: Busstilbud og sykkelveier!

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

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

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

Kommentar til innspillet:

Det jobbes med tiltak, bl.a. å få større busser, på avganger i rush, bl.a. på linje 52, som har mange passasjerer. Buskerudbypakke 2 vil gi mulighet for høyere frekvens på mange linje.

Når det gjelder sykkelanlegg er strekningen Mjøndalen – Gulskogen høyt prioritert i «Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet: Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett» 2016. Om det vil bli bygget en sykkelvei på denne strekningen avhenger av hvordan ulike tiltak blir prioritert i arbeidet med å utforme revidert Buskerudbypakke 2.

Dok 79 Mona Syversen

Mona Syversen
monasyve@gmail.com

Busstilbudet til/fra Hovjordet må bedres!

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

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

Det er også svært ofte at 54-bussene ikke venter på 51-bussene som kommer fra Drammen. Her må det nødvendigvis være en øvre tidsgrense, men som passasjer er det provoserende å bli stående igjen langs riksveien når bussene hadde «øyekontakt» i det 54-bussen velger å kjøre før 51-bussen rekker å stoppe. Må tas tak i av Brakar. 54-bussen korresponderer også dårlig med de fleste togavgangene på Mjøndalen stasjon, og kan derfor ikke være eneste transportalternativ mellom hjem og stasjon.

Privat: Felles billettssystem for buss og tog!

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

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

Vi må kunne stole på Brakars bussruter!

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

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

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

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

Parkeringsstilbudet på Mjøndalen stasjon for togpendlere må forbedres!

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

For oss togpendlere er det nå ikke parkeringsplass å oppdrive etter at 7.24-toget til Oslo har gått. Dette skaper problemer bl.a. mhp. ønsket oppfølging av barn på morgenen og gjør at vi nå vurderer å bytte ut periodebilletten med parkeringsplass i Oslo, og begynne å kjøre igjen. Vi har elbil og er to personer som kan kjøre sammen. Kapasiteten har vært presset lenge, men ble helt sprengt etter overgang til app-basert betaling for parkering sist sommer. Bedre kontroll med parkerte biler og utvidelse av parkeringstilbudet etterlyses. Buss er ikke et alternativ så lenge 54-bussen, som vi bor nærmest, i praksis ikke korresponderer med togene verken til eller fra stasjonen.

Kommentar til innspillet:

Brakar opplyser at de ikke er kjent med at forekommer frakjøring på linje 55, og passasjerstatistikken indikerer heller ikke at det er et problem på den bestemte avgangen. Frakjøring er selvsagt uheldig og dersom det skjer relativt hyppig er aktuelle tiltak å kjøre oftere eller bruke større buss. Bussene har anledning til å vente inntil fem minutter ved korrespondanse. Sjåførene er informert om dette.

Det jobbes med å få til felles billettsystem mellom Brakar, Ruten og NSB, se kommentar til Dok. 2. Dersom bussene ikke stopper på signal eller ikke kommer må det meldes inn fortløpende (med linjenummer og rutemessig avgangstid), og Brakar vil ta dette videre mot selskapene.

Når det gjelder parkeringssituasjonen på Mjøndalen stasjon, se kommentar til Dok 9.

Dok 80 Stine Waage

Stine Waage

stine_waage@hotmail.com

Buss!

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

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

Kommentar til innspillet:

Med bussatsingen i forslag til Buskerudbypakke2 er det et mål å kunne kjøre oftere på kveldstid og i helgene, også på linje 15 og 16.

Det planlegges en egen kartlegging av underganger i Buskerudbyområdet da underganger mange steder er av dårlig kvalitet. Gang- og sykkelbussatsingen i Buskerudbypakke2 vil gjøre det mulig å oppgradere de mest brukte undergangene.

Dok 81 Per-Jan Brekke

Per-Jan Brekke

Perjanb@gmail.com

Gang- og sykkelbro ved Holmen!

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

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

Pj

Kommentar til innspillet:

Dagens kryssing over elva via Holmenbrua og Strømsøbrua er utilstrekkelig. Det oppleves som utrivelig å ferdes over bruene, og trafikkssikkerheten er ikke tilfredsstillende. Statens vegvesen planlegger ny Holmenbru, og i den forbindelse er det gjennomført et eget

forprosjekt som ser på ulike løsninger for gående og syklende. Konklusjonen i forprosjektrapporten er at den beste løsningen er sykkelvei med fortau både på oppstrøms og nedstrøms side av ny Holmenbru. Forprosjektet ser også på separate bruer for gående og syklende til Holmennokken. Disse har imidlertid noen ulemper. Bruer til Holmennokken vil beslaglegge mye areal på Holmennokken, både til å lande selve brua og til tilknytningsveier. Holmennokken vil dermed bli redusert og forringet som rekreasjonsområde. En annen ulempe er at kryssingen vil bli en omvei for noen grupper gående og syklende, for eksempel de som skal fra det nye sykehuset på Brakerøya til Strømsø. Da kan man risikere at noen i stedet velger å sykle, eventuelt også gå, i kjørebanen over “bilbrua”. Det er ikke ønskelig med hensyn til trafiksikkerhet. Forprosjektrapporten tar også for seg kryssing av Strømsøløpet for gående og syklende. Her kan en mulighet være ei separat bru for gående og syklende, men den bør trolig ligge nærmere “bilbrua”, ikke ute på Holmennokken, både med tanke på arealbeslag og opplevelsen av omvei. Hvordan løsningen skal bli for Strømsøløpet må avklares i en egen fremtidig planprosess.

Dok 82 Bård Robstad

Bård Robstad
brobstad@gmail.com

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

Det burde ikke være noe problem å utvide parkeringen ved f.eks. å bygge et parkeringshus i kombinasjon med kontorlokaler. Skal målene til Buskerudbyen nås, så må det legges tilrette med hyppige og korresponderende kollektivavganger, KOMBINERT med gode muligheter for å parkere bil (og sykkel) ved knutepunkter.

Dere politikere og byråkrater må forstå at vi velger det som er mest praktisk! I Oslo er det knapt nødvendig med bil når kollektivtransporten har avgang hvert 10 minutt eller oftere. Jeg ser ikke for meg 6 avganger i timen fra Hovjordet eller Åsen. Ergo bruker vi bil til stasjonen. Dere får ikke «folk flest» til å sykle til toget hele året. Uansett sykkelveier og elsykkel. Det er bare ikke praktisk! Personlig har jeg parkeringsplass på jobben og bruker litt kortere tid dør til dør med de fleste dagene. Like fult tar jeg toget da det er mer mindre stress og mer behagelig, men det fortsetter ikke om parkering ved stasjonen blir nærmest umulig!

Kommentar til innspillet:

Det vises til kommentar til Dok 2.

Dok 83 Lucy Riley

Lucy Riley
saxyriley@hotmail.com

Sykelsti Rundtom-Strømsø!

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

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

Kommentar til innspillet:

Strekningen med sykkelveg med fortau mellom Rundtom og Strømsø er bygget for en god stund siden og bærer preg av mangel på vedlikehold og er ikke bygget etter dagens standard. Dette er påpekt i sykkelveginspeksjoner i 2016. I sykkelbussingen i Buskerudbypakke2 prioriteres i første omgang tiltak på strekninger der det ikke i dag finnes sykkeltilrettelegging, det vil imidlertid etter hvert kunne være rom for å finne midler til opprustning av eldre løsninger. Helst i sammenheng med nye tiltak i samme område. På lang sikt er det her planlagt nye boliger, innbefattet fjerning av togs Skinner. Dette kan gjøre det mulig å finne midler til finansiering og større arealer til enda bedre løsninger.

Dok 84 Ingeborg Bye

Ingeborg Bye

ingeborg.bye@hotmail.com

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

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

Hei, Sylling har ikke mange avganger i time i rush tiden til Drammen. Dette burde økes slik at det gikk i hvert fall en buss i halvtimen til Drammen enten med 63 eller 62 med korrespondanse med 71 bussen. Det samme gjelder i rush tiden på vei hjem. 63 bussen går om Fagerliåsen /Kanada og vi som bor langs veien til Tronstad har ikke noe busstilbud til pendlere eller skoleelever som skal på videregående skole. Vi må enten komme oss til Delekanter eller Opsalsvingen for å ta bussen. Hvorfor kan ikke 63 bussen gå om Tronstad noen avganger om dagen? I enkelte avganger kunne det gått annenhver time om Fagerliåsen/Tronstad.

Kommentar til innspillet:

Tronstadorrådet er vurdert å ha for lite trafikkgrunnlag for en egen bussbetjening ut over en skolebuss morgen/ettermiddag. Brakar prioriterer stive linjer i samme trase hele dagen, og ønsker ikke mange varianter av samme rute.

Dok 85 Ivar Munkerud

Ivar Munkerud

ivar@munkerud.com

Master transport plan i Drammen!

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

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

hovedkryssene inn til Drammen. Disse er ikke bygd for å ta unna trafikk, men skape kø og farlige situasjoner på E18/E134.

Drammen kommune har heller ikke lagt til Rette for at det ikke skal bli kjøring mellom bydelene da f.eks mangel idrettshaller gjør at vi må kjøre rundt for å levere barna på trening. Det nytter ikke å sende 6-7 åringer rundt med buss med alle de farer dette medfører. Drammen er en pendlerby hvor mange jobber innover mot Osloområdet, og pga tidsklemme gjør dette at mange må kjøre for å i det hele tatt få dagen til å gå i hop.

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

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

Kommentar til innspillet:

Trafikkmengden i sentrum skyldes i all hovedsak at svært mye av trafikken har start- eller målpunkt i sentrum. Gjennomgangstrafikken er for det meste lagt om til E18/E134, se kommentar til Dok 1.

Ang. mangel på idrettshaller i bydelene, så har Drammen kommune nettopp bygget flerbrukshall på Øren, og nye haller skal oppføres på Fjell og Brandengen. Nærmiljøtilbudet (som alternativ til å kjøre mellom bydeler) er derfor under utbedring. Ang. innspill om opprusting av Jarlsbergveien, er det ikke gjort beregninger av dette.

Innspillet om stasjon i fjellet under Konnerud vil føre til et ekstra stoppested for Vestfoldbanen. Stasjon i fjell er også svært kostbart. Korridor for ny jernbane Drammen-Kobbervikdalen ble vedtatt i bystyret i Drammen desember 2016. Denne korridoren går ikke under Konnerud, men lenger øst. Det er for øvrig ikke planlagt med nye stasjoner på strekningen og dette er heller ikke ønskelig da togene på Vestfoldbanen er en del av intercity-triangelet på Østlandet, der hensikten er å bygge en rask jernbaneforbindelse mellom byene. Flere stoppesteder vil bety at hastigheten på togforbindelsene svekkes vesentlig. Konnerud er et område som skal betjenes av et lokalt busstilbud.

Dok 86 Hanne-Lene Norup Dahlgren

Hanne-Lene Norup Dahlgren

hldahlgren@gmail.com

Parkeringsplasser ved togstasjonene!

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

Det er en kjent sak at det er store problemer med parkering på Brakerøya og Lier stasjon, og det er ikke mulig å parkere senere enn 7:30/8:00 om morgenen. Det betyr at pendlere med barn i barnehage må levere rett over 7 for å rekke jobb i Oslo med tog fra Brakerøya. Det gjør

at flere ikke orker det stresset og enten kjører selv, eller må bytte jobb. Det er ikke fordelaktig, da pendlere ofte bringer inn godt med skatt til kommunen.

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

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

Kommentar til innspillet:

Det er ønskelig å kunne etablere flere pendlerparkeringsplasser på Brakerøya og Lier. Dette vil imidlertid betinge enten arealutvidelse av parkeringen, noe som er vanskelig på disse stedene, eller bygging av parkeringshus, noe som er svært kostbart.

Brakerøya og Lier stasjoner har togavganger hvert 30. minutt i dag, hvilket er ganske bra frekvens i.f.t. passasjergrunnlaget. Ved åpning av nytt sykehus bør det vurderes å øke frekvensen av togstopp på Brakerøya, men det ligger ennå 6-7 år frem i tid.

Forslag til Buskerudbypakke 2 vil i liten grad inneholde tiltak som pendlerbusser direkte til Oslo. Det satses primært på at de lange reisene mot Oslo/Akershus skal foregå med tog. Med InterCity utbyggingen ved Drammen stasjon og Gulskogen stasjon vil disse stasjonene få meget god togforbindelse mot Oslo/Akershus. Togsatsing er ikke en del av Buskerudbypakke2, men Buskerudbysamarbeidet jobber i tillegg for at det skal legges til rette for to tog i timen til Hokksund så raskt som mulig.

Dok 87 Linn Katrin Nødland

Linn Katrin Nødland
lknodland@hotmail.com
Sats kollektivt!

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

Hei, vi er et par som nå flytter fra Oslo til Lierskogen. En av oss jobber i Sandvika, og den andre jobber på Bjerkåsholmen. Pga vår boplassering i Oslo som fører til lang tid med kollektivt til jobb, kjører vi én bil sammen til og fra jobb. Nå når vi flytter til Lierskogen, er planen at den ene tar bilen til Bjerkåsholmen, og den andre tar buss til Sandvika. Men vi vurderer å lease en elbil nummer to i stedet for kollektivt, pga prisene på buss fra Lierskogen til Sandvika. Vi kommer også begge til å dra inn til Oslo ofte. Så, ved å flytte til Lierskogen, slipper vi unna bompengene inn til Oslo hver dag, men vi må faktisk betale mer for den ene personen som må ta buss i 15 minutter i tillegg til turene inn til Oslo med kollektivt. Vi håper det vil kunne lønne seg å ta kollektivt i stedet for å få flere biler på veiene!

Kommentar til innspillet:

Se kommentar om sone- og prissamordning i Dok 2

Dok 88 Tryggve Imset

Tryggve Imset
tryggveimset@gmail.com

Rosenkrantzgate!

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

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

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

Kommentar til innspillet:

I forbindelse med arbeidene i Rosenkrantzgata sommeren 2017, gjorde ikke Statens vegvesen noen studier for å registrere forsinkelser i kjøretiden. Det er derimot gjort slike registreringer av kollektivselskapet Brakar.

I planarbeidet med Rosenkrantzgata gjør man beregninger som viser hvor i øvrig vegnett man kan forvente eventuelle lekkasjer av trafikk som følge av prosjektet. Dersom man da ser at det blir lekkasjer, vurderes tiltak for å begrense dette som del av prosjektet. Når prosjektet så er ferdigstilt, gjør man løpende vurderinger av om disse tiltakene fungerer som tiltenkt. Dersom man ser behov for ytterligere tiltak, blir dette vurdert.

I vedtatt Buskerudbypakke2 var det satt av 2,3 milliarder kr til ombygging av Rosenkrantzgata. I de alternative tiltakspakkene foreslås det nå at det settes av 500 millioner kr til framkommelighetstiltak for buss i Rosenkrantzgata. Det går ca. 500 busser i døgnet i gata og antallet vil øke når planlagt forsterket busstilbud blir iverksatt.

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. Det kan bety at vegtrafikken ikke vil nå dagens nivå igjen før 2030. Et bomsystem med bynære bommer i Drammen vil gi ytterligere trafikkreduksjon nærmere sentrum. En del av biltrafikken vil bli overført til buss. 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 Rosenkrantzgate senere.

Dok 89 Lorna Reberg Nilsen

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

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

Busstilbudet i Lier er under enhver kritikk. Det gjelder både hyppighet på avgangene og rutene. I Lier har vi ett stort kollektivknutepunkt, med hundrevis av reisende mot Asker og

Oslo daglig, men hit går det ikke en eneste buss. Alle kjører rett forbi på RV 23 rett til og fra Drammen. Det gjelder både rute 81 og 85 fra Sætre, samt rute 63 fra Lierbyen. Det er ca. 1 km fra Rv 23 til stasjonen og det ville tatt noen få minutter for bussen å ta en sving innom stasjonen på sin tur til og fra Drammen.

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

Kommentar til innspillet:

I Buskerudbyen er det vedtatt at jernbanen skal være ryggraden i kollektivsystemet. For at jernbanen skal ha denne rollen, er det viktig at alle typer transportsystemer spiller på lag. Dette innebærer blant annet at bussene må taktes mot toget og at overgang mellom ulike kollektivsystemer blir så sømløs som mulig. I noen tilfeller vil det likevel være vanskelig å få tog- og bussruter til å fungere perfekt. I rushtiden har linje 73 relativt stor variasjon i kjøretid grunnet kø mellom Drammen sentrum og Gullaugkrysset og det er da vanskelig å få god korrespondanse med tog på Lier stasjon. Både Brakar og Jernbanedirektoratet jobber for å optimalisere dette.

Brakar vurderer det som lite aktuelt å endre traseen for linjene til/fra Røyken/Hurum slik at disse bussene skal kjøre innom Lier stasjon. For de aller fleste passasjerene på disse linjene vil Lier stasjon være en unødig omvei på reisen. Buskerudbysamarbeidet har prioritert belønningsmidler slik at Brakar kan undersøke markedet for bedre bussforbindelser mot Lier stasjon.

Dok 90 Anders Prytz

Anders Prytz
anprytz@gmail.com

Bomplassering internt i Drammen!

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

Bomsnitt kan ikke være innenfor skolekretser i grunnskolen (barne/ungdomsskole). Hvis de plasseres innenfor vil det skapes forskjeller i nærmiljøet og det er ingen tjent med. Er skolekretser åpne vil barn også kunne gjøre mye av det sosiale innenfor sin krets.

Om man f.eks. kunne sette bommer på bruene i Drammen vil man skape minst mulig skille og innbyggere på begge sider av elven vil ha noen kommunale tilbud tilgjengelig uten å måtte passere bomsnitt.

Kommentar til innspillet:

I forslag til justert Buskerudbypakke2 legges det nå fram tre ulike forslag til bomkonsept. Alternativet 1 har bomsnitt på dagens kommunegrenser og et byinternt snitt Gulslogen – Åssiden og området rundt Austad i Drammen, alternativ 2 har bomsnitt på dagens kommunegrenser og bomsnitt på bruene i Drammen og alternativ 3 Bomsnitt på dagens kommunegrenser. I alle tre alternativene for bomkonsept for Buskerudbyen, er det forsøkt å unngå å splitte skolekretser og bydeler og unngå uheldig konkurransevidning for sentrumshandelen og kjøpesentre. 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

Dok 91 Per Rasmussen

Per Rasmussen
pekster1@gmail.com

Fortsatt støtte til piggedekk!!

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

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

Kommentar til innspillet:

Ordningen er videreført fram til slutten av november 2017, men sluttstrek måtte settes da budsjettet for kampanjen ble nådd etter bare 6 uke. Over 400 syklist ble sponset på denne måten i høst. Buskerudbyen vil ha fokus på vintersyklingskampanjer også i framtiden. Det vises ellers til kommentar til Dok 39.

Dok 92 Mats Faugli

Mats Faugli
mats.faugli@gmail.com

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

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

Kommentar til innspillet:

Konnerudgata er et gammelt gateløp som ble etablert da det var et helt annet trafikkbilde enn i

dag. Gata er smal, og det er svært krevende å få til et godt sammenhengende tilbud til syklende uten store inngrep langs gata. Noe av hensikten med Tilfartsvei vest/Tilfartsvei Konnerud er å avlaste denne delen av Konnerudgata. Hvis man bygger Tilfartsvei vest1 og 2 og Tilfartsvei Konnerud, vil det være mulig å stenge Konnerudgata for biltrafikk til og fra Konnerud og forbeholde den for busser, samt lokal trafikk. Dette vil redusere trafikkbelastningen betydelig. Dersom Tilfartsvei vest/Tilfartsvei Konnerud (hele eller deler av prosjektet) ikke blir med i Buskerudbypakke 2, må Konnerudgata fortsatt brukes som hovedforbindelse mellom Konnerud og Drammen sentrum. Da må man se nærmere på hvordan man kan få til en bedre og sikrere løsning for syklister ut fra forutsetningene som da vil gjelde.

Et forslag til handlingsplan for sykkel i Drammen er under utarbeidelse. Der ligger deler av Konnerudgata høyt oppe på prioriteringslista for sykkeltiltak. Gjennomføringen av tiltak vil likevel avhenge av politisk vedtak av planen slik den nå foreligger, samt økonomisk finansiering, fortrinnsvis gjennom Buskerudbypakke 2.

Dok 93 Mette

Mette

Mangler fullt navn og epost

Spiralen2 / Konnerud, jernbanestasjon!

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

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

Kommentar til innspillet:

Innspillet om stasjon i fjellet under Konnerud vil føre til et ekstra stoppested for Vestfoldbanen, det vises til kommentar til Dok 85. Stasjon i fjell er svært kostbart. Det samme må sies om forslaget om vei i spiraltunell til Konnerud og flytting av Drammen stasjon. Det siste er vurdert av Jernbaneverket i forbindelse med InterCity-utbyggingen i Drammen.

Dok 94 John Tollefsen

John Tollefsen

Mangler epost

Trafikk m.m.!

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

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

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

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

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

Byen trenger flere gågater, spesielt på Strømsø.

Bussene kan kjøre på naturgass fra Lindum.

Gratis skyttelbuss som går fra Holmenbrua til Landfalløybrua.

Før trafikken utenom byen.

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

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

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

Bevar Finnemarka Ikke flytt bygrensa høyere opp i åsen.

Sett gjerne opp flere fartsdempere.

Kommentar til innspillet:

Ang. en-sjåførsavgift for matpakkekjørere og rabatt for samkjørere er det i eksisterende regelverk for bomsystem ikke anledning til å gi fritak eller rabatt for bompasering basert på antall mennesker i bilen.

Innspillene ang. flere bruer for fotgjengere er interessant. I flere av forslagene til alternative løsninger for Buskerudbypakke 2, ligger det nå inne 1 eller flere gang/sykelbruer over Drammenselva i tiltaksporteføljen, men de er ikke prioritert i 15 årsperioden.

De øvrige innspillene er i hovedsak rettet mot byutviklingsstrategiene i Drammen, og må håndteres i annen sammenheng. De påvirker i liten grad utforming av Buskerudbypakke 2.

Dok 95 Anonym

Mangler navn og epost

Forslag for Konnerud!

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

I rushtiden, særlig om morgenen, er det kø ned Konnerudbakken og bussene er fullstappet. For å senke biltrafikken i disse tidsrommene, kan man prøve å gjøre kollektivtrafikken til et alternativ som gjør det mulig, billig, og praktisk å la bilen stå hjemme. Her er noen forslag: Ha enda flere bussavganger ned bakken i rushtiden

Senke billettprisene på bussen i morgen- og ettermiddagsrushet

Bruke leddbusser eller dobbeltdekkere for å få plass til flere mennesker

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

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

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

Til slutt vil jeg tilføye at jeg synes at å gjerde inn hele Konnerud bydel med bommer er urettferdig. Ikke alle har kontorjobber i Drammen sentrum: Noen har jobber langt unna og må bruke ekstra lang tid hvis de skal bytte busser hele tiden. Andre trenger bilen til arbeidet og til transport av større ting man ikke kan dra med seg på bussen. Dessuten er busstilbudet *i dag* for dårlig til at folk flest kan kvitte seg med bilen. Derfor bør man starte med å *først* bedre alternativene, ikke med å straffe bilistene. Hvis man gjør det, vil det sannsynligvis ende med at folk allikevel kjører og må betale svindyrt for å kunne gjøre helt hverdagslige ting som å komme seg til jobb, skole, fritidsaktiviteter eller på butikken.

Ungdomsseminaret 27.09 var forresten veldig interessant og informativt □

Kommentar til innspillet:

I kollektivsatsingen i Buskerudbypakke2 ligger det inne økt frekvens på mange linjer, også til Konnerud, se kommentar til Dok 2 også når det gjelder forslag til prisreduksjoner. For kommentar til taubane, se Dok 28. Ønsket om direktelinje mellom Konnerud og Gulsbogen tas til orientering.

Dok 96 Tore Klyve Andersen

Tore Klyve Andersen
Mangler epost

Bompenger og ambisjonsnivå !!

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

Hei !

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

Mine innspill:

Bompenger: Uavhengig om det er elbil eller ikke:

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

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

Alle må betale for parkering !

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

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

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

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

Kommentar til innspillet:

Når det planlegges for etablering av bomstasjoner i Buskerudbyen, er en av hensiktene at systemet skal virke avvisende og gi mindre biltrafikk. Det utredes nå mange ulike bomsystemer, for å kunne avklare hvordan systemene virker med tanke på avvisning av trafikk, rettferdighet, inntekter med mer. I forslag til justert Buskerudbypakke2 legges det nå

fram tre ulike forslag til bomkonsept. Alternativet 1 Bomsnitt på dagens kommunegrenser og et byinternt snitt Gulslogen – Åssiden og området rundt Austad i Drammen, alternativ 2 Bomsnitt på dagens kommunegrenser og bomsnitt på bruene i Drammen og alternativ 3 Bomsnitt på dagens kommunegrenser. Det vises til kap. 4 Trafikale virkninger og spesielt kap 4.6 Virkning av alternativer for bomsystem i Hovedrapporten Buskerudbypakke2 som nå legges ut på høring

Drammen kommune er i ferd med å utarbeide ny parkeringsstrategi, der drøftes det hvorvidt også elbiler skal betale parkeringsavgift.

Forbindelse mellom E 134 og Øvre Sund bru vil være tilfartsveg del 1 og tilfartsveg del 2. I alle de fire alternative pakkeforslagene ligger tilfartsveg vest del 1 inne, mens tilfartsveg del 2 ligger inne i 2 av pakkeforslagene.

Målsettingen om at det skal være nullvekst i personbiltrafikken framover vil kreve omfattende tiltak både når det gjelder restriktive tiltak som bomsystem og parkeringstiltak, men også et godt alternativt tilbud til bil. Forslag til Buskerudbypakke2 har derfor en stor satsing både på kollektivtiltak og på sykkeltiltak.

Dok 97 Jan Helge Østnæs

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

Sendt: on 04.10.2017 09:33

Til: BB_post

Emne: Bomringen - Buskerudbypakke 2

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

For det første tror jeg de fleste innser at innføring av bompenger er nødvendig i forbindelse med Buskerudbypakke 2. Mitt innspill retter seg direkte mot plassering av bomstasjonene. For å få størst mulig aksept for bruk av bompenger vil det være viktig at de som skal betale opplever at det blir en rettferdig belastning på innbyggerne/brukerne. Slik det i utgangspunktet var tenkt i Buskerudbypakke 2 var det, slik jeg forstår, ingen bomstasjon innenfor Drammens grenser, kun på kommunegrensene. Dette tilsier at all bilkjøring innenfor Drammen kommune (nåværende) ikke vil bli belastet med noen form for avgift, mens en som kommer fra eksempelvis Krokstadelva og skal ned til Åssiden må betale begge veier. I Oslo skal en etter hvert innføre flere bomstasjoner i nærområder innenfor den eksisterende bomring. Dette vil medføre et større inntektsgrunnlag (evt velge lavere satser) samtidig som det får det rettferdighetsprinsipp om at alle brukere skal bidra, ikke minst de som i hovedsak bruker bilen innfor en fastsatt bomring i et tett byområde. Dette bør vel også være tema for Buskerudbypakke 2.

mvh

Jan Helge Østnæs

Kommentar til innspillet:

Når det planlegges for etablering av bomstasjoner i Buskerudbyen, er en av hensiktene at

systemet skal virke avvisende og gi mindre biltrafikk. Det er utredet mange ulike bomsystemer, for å kunne avklare hvordan systemene virker med tanke på avvisning av trafikk, rettferdighet, inntekter med mer. Hvert enkelt bomsnitt kan ikke sees på isolert sett, men må kunne fungere godt i en sammenheng for hele bompengesystemet i bypakkeområdet. Her vurderes også takster.

I forslag til justert Buskerudbypakke2 legges det nå fram tre ulike forslag til bomkonsept. Alternativet 1 Bomsnitt på dagens kommunegrenser og et byinternt snitt Gulslogen – Åssiden og området rundt Austad i Drammen, alternativ 2 Bomsnitt på dagens kommunegrenser og bomsnitt på bruene i Drammen og alternativ 3 Bomsnitt på dagens kommunegrenser. Det vises til kap. 4 Trafikale virkninger og spesielt kap 4.6 Virkning av alternativer for bomsystem i Hovedrapporten Buskerudbypakke2 som nå legges ut på høring.

Dok 98 Næringsforeningen i Drammensregionen

Fra: Næringsforeningen i Drammensregionen post@nfdr.no

Til: BB_post

Sendt: ti 03.10.2017 13:24

Emne: Innspill til Buskerudbyen

Til Buskerudbyen

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

Med vennlig hilsen

Hans-Petter Tonum

daglig leder

Næringsforeningen i Drammensregionen

Chamber of Commerce

Bragernes Torg 13, 3017 Drammen

Tlf: 915 96 153

hans.petter.tonum@nfdr.no

www.nfdr.no



Næringsforeningen i Drammensregionen Bragernes Torg 13 3017 Drammen

Buskerudbyen Postboks 76 3301 Hokksund post@buskerudbyen.no

Drammen, 30. september 2017

INNSPILL TIL BEHANDLINGEN AV BUSKERUDBYPAKKE 2

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

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

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

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

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

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

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

Med vennlig hilsen

NÆRISFORENINGEN I DRAMMENSREGIONEN

Hans-Petter Tonum daglig leder

Kommentar til innspillet:

Synspunktene som tas opp tas med i videre arbeid med Buskerudbypakke2

Dok 99 Beboere ved Jarlsbergveien

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

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

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

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

Vedlegg 3 sier noe om nåværende støynivå

Med vennlig hilsen

Ingeborg Røed, Gunnar J. Steen, Anders Chr. Juel

Kommentar til innspillet:

Innspillet forstås slik at de ønsker å påpeke at det er behov for ny hovedadkomstvei til Konnerud, for å redusere trafikkbelastningen på Jarlsbergveien. Dette er blant temaene som blir vurdert i arbeidet med Buskerudbypakke 2, gjennom vurderingene omkring Tilfartsvei Konnerud eller Skogkantveien.

"Lokalveien" Jarlsbergveien – melding – HMS

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

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

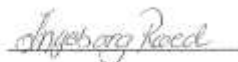
"Det er videre en klart uttalt forutsetning fra alle hold at Jarlsbergveien skal bevares som en lokalvei og ikke tjene som hovedadkomst for Konnerud syd".

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

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

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

Skoger, 27.06.2017



Ingeborg Røed

Jarlsbergveien 483



Gunnar J. Steen

Jordbrekkveien 4



Anders Chr. Juel

Jarlsbergveien 457

DRAMMEN KOMMUNE



TEKNISK RÅDMANN

TELEFON 81 79 80

A. 504.4/76 HS/TGS

Formannskapet

Drammen

Vedlegg 2

9. februar 1976

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

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

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

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

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

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

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

Under reguleringsbehandlingen ble det i byplankontorets innstilling

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

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

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

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

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

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

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

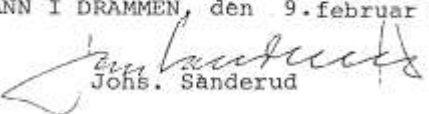
for Askantveien. I dette perspektiv synes også frykten for stor trafikk i Jarlsbergveien overdrevet.

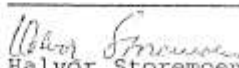
I betraktning av den beskjedne trafikk det er og fortrinnsvis vil bli i Jarlsbergveien synes ulempen ved brede landbruksmaskiner å ha forholdsvis liten betydning.

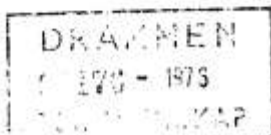
Under reguleringen av Jarlsbergveien har tidsmomentet spilt sterkt inn, idet man vil benytte tilgjengelig tunnelmasse fra E-18 mellom Frydenhaug og Eik til den omfattende masseutskiftingen. Situasjonen er imidlertid slik å forstå at man har et overskudd på masser som det gjelder å få plassert bort. Også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

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

TEKNISK RÅDMANN I DRAMMEN, den 9. februar 1976


John Sanderud


Halvor Storemoen



Sendes herr-  rådmannen i
Drammen

I formannskapets møte idag ble Deres for-
slag av 9.2.....d. å. vedtatt.

DRAMMEN FORMANNSKAP 18. februar 1976

Ordfører





504.4 | 19/2-76

Støy "Lokalveien" Jarlsbergveien

Jeg leser:

Kommuneplanens arealdel 2014-2025 Asplan Viak 21.09-15

Kommuneplanens arealdel 2014-2036 vedtatt Bystyret 05.10-15

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

): Støygrensen er 55 dB

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

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

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

20.06-17 ACJ

Dok 100 Ingrid Møller

05. SEPTEMBER 2017, KL. 09:32

Hei, Buskerudbyen!

Jeg har noen forslag til hvordan man kan få flere til å ta sykkelene sine i Drammen!

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

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

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

Ingrid Møller

Kommentar til innspillet:

Innspillet kommer med flere gode momenter i.f.t. hva som skal til for å få flere til å sykle: Når det gjelder innspill om behov i Drammen for å etablere mer sammenhengende sykkelveier, også gjennom sentrum vil Buskerudbypakke 2 gjøre det mulig å prioritere midler til dette. Bedriftssponning av sykler kan være et godt tiltak, men er avhengig av bedriftene. Muligheten til å låse inn sykler har blitt bedre de siste årene, spesielt ved jernbanestasjonene i Buskerudbyen. Muligheten for å etablere separate sykkelkur, kan også være interessant, men vil være en mer plasskrevende og kostbar ordning enn eksisterende sykkelhotell. Et vedtak om Buskerudbypakke 2, med avsetning av betydelige midler til sykkeltiltak, vil gjøre det mulig å imøtekomme innspillene.

Dok 101 Trine Wengen

28. AUGUST 2017, KL. 08:16

Kjære Buskerudbyen,

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

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

Trine Wengen

Kommentar til innspillet:

Pris på kollektivtrafikken er kommentert under Dok 2.

Sikre gangtraseer, ikke minst der barn og unge ferdes, er et viktig tiltaksområde. Det er foreslått 210 mill. kr til gangvegtiltak i de alternative pakkeforslagene.

Dok 102 Norunn Sylva Myhre Lund

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

Sendt: 27. september 2017 21:00

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

Emne: Broer i Drammen

Broer i Drammen

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

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

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

Med hilsen

Norunn Myhre Lund

Johan Sverdrups vei 2

Kommentar til innspillet:

Avstanden fra kommunegrensa Nedre Eiker/Drammen ved Vinnes til krysset mellom Rosenkrantzgata og fv. 42 Landfalløya er ca. 3,2 km. Avstanden fra kommunegrensa Nedre Eiker/Drammen ved Langum til rundkjøringen ved Gulsbogen der man tar av over Landfalløybrua er tilsvarende ca. 3,1 km. Eventuell ny bru over Drammenselva mellom Vinnes og Drammen camping må vurderes opp mot styrking av bruforbindelsen ved Landfalløya. Kollektivfelt over elva ved Landfalløybrua vil sannsynligvis legge bedre til rette for kollektivtrafikken enn ei ny bru lenger vest.

En ny bruforbindelse Rundtom – Holmen – Strandveien kan bidra til å avlaste sentrum, og særlig Strømsøbrua og Holmenbrua, for trafikk. Når sykehuset flyttes til Brakerøya, vil en av

fylkets største arbeidsplasser være lokalisert der. Det må analyseres grundig hvordan man betjener sykehuset med transport samtidig som målet om nullvekst i personbiltrafikken ivaretas best mulig.

I en by er etterspørselen etter transport stor. Dersom man legger bedre til rette for bilkjøring, vil antallet som velger å løse transportbehovet sitt med bil, øke. Det er altså ikke slik at man har en konstant mengde trafikk som man må avvikle på best mulig måte. Blir veitilbudet bedre, blir trafikkmengden større, og man må finne løsninger for mer trafikk. De nye veiforbindelsene man bygger kan ha nok kapasitet til den økte trafikken, men trafikken vil også øke på tilstøtende eksisterende vegnett. Denne mekanismen gjør at man må se på et helt system i sammenheng når man vurderer om nybygging av vei er den rette løsningen. Bru for biler et sted mellom Vinnes og Drammen camping er ikke vurdert i forhold til trafikale virkninger.

Vi ønsker at flere skal gå, sykle og reise kollektivt i Buskerudbyen. Med bakgrunn i dette bør det vurderes om eventuelle nye bruer over Drammenselva bør være gang- og sykkelbruer og kjørebruer der den økte kapasiteten forbeholdes buss.

Dok 103 Aleksander Kristung, Konnerud.

aleksander.kristun@icloud.com

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

Mine forslag:

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

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

Kommentar til innspillet:

Når det gjelder drift og vedlikehold av sykkelanlegg i Drammen vises til kommentar til Dok 64. Sykkeltrase i Konnerudgata ligger inne i felles sykkelplan for Buskerudbyen og vil bli prioritert ift de andre prosjektene i en bompengepakke. Når det gjelder drift og vedlikehold så ligger en satsing på å heve standard på dette inne i handlingsprogrammet for Buskerudbyen.

Når det gjelder innspill om billigere bussbilletter vises til kommentar til Dok 2.

Innspill om sykkelparkering med høy standard ved barnehager/skoler, slik at foreldre kan sykle til barnehagen/skolen med barna og enten sette fra seg sykkel og ta bussen videre eller sette fra seg sykkelhengeren og sykle videre uten henger synes dette å være en god idé. Drammen kommune har kartlagt mulighetene for pendlerparkeringer ved barnehager i Drammen. Sykkelparkering med høy standard kan være en del av tilbudet ved disse. Et forslag til handlingsplan for sykkel i Drammen er under utarbeidelse, og der vil sykkelparkering ved barnehager/skoler være et tiltak som foreslås.

Dok 104 Skriftlige innspill levert inn på folkemøtene

Drammen:

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

Øvre Eiker:

5. Parkeringshus i Hokksund.

Kommentar til innspillet:

1. I forslag til justert Buskerudbypakke2 legges det nå fram tre ulike forslag til bomkonsept. Alternativet 1 har bomsnitt på dagens kommunegrenser og et byinternt snitt Gulsbogen – Åssiden og området rundt Austad i Drammen, alternativ 2 har bomsnitt på dagens kommunegrenser og bomsnitt på bruene i Drammen og alternativ 3 har kun bomstasjoner på dagens kommunegrenser. 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, 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
2. Når det gjelder innspill om gratis buss i rushtiden vises til kommentar til Dok 2.
3. Under [Faktabanken](#) på buskerudbyen.no er det publisert ulike rapporter. Når det gjelder gjelder rådata fra Trafikkstrømsundersøkelsen, kan den som ønsker dette få fil tilsendt på mail. Ta kontakt med: Yongyan Zhong: youngyan.zhong@vegvesen.no
4. Et bomsystem bidrar til finansiering av tiltak for å nå de målsettingene som settes for bypakka og har også en trafikkavvisende effekt.

5. Det legges til grunn at forslaget gjelder Knutepunktet Hokksund stasjon. Det er en gjennomført en mulighetsstudie for utvikling av knutepunktet i Hokksund. Kommunestyret har behandlet og vedtatt mulighetsstudien. Framtidig parkeringsareal er angitt på vestsiden av sporene. Her ligger det godt til rette for å bygge parkeringshus. Med en ny undergang, vil et parkeringsanlegg også kunne dimensjoneres for å ivareta både pendlerparkering for knutepunktet og innfartsparkering for Hokksund sentrum.

Dok 105 Skriftlige innspill levert inn på ungdomskonferansen:

1. Vi burde få t-bane/trikk i Drammen.
2. Bedre og hyppigere busstilbud mellom Lier-Tranby/Lierskogen og Drammen. Gratis buss for videregående elever. Bedre elsykkel-muligheter.
3. Bedre busser til og fra Hokksund og nærområdet, for eksempel Ormåsen og Skotselv.
4. Billigere bussbilletter. Fleksible busstider. Snillere bussjåfører.
5. Få 96-bussen (Drammen-Skoget-Sande) i Drammen til å komme oftere, og kanskje slå seg sammen med en Brakar-buss, som for eksempel en Konnerud-buss eller Mælen-bussen.
6. Det bør bli mulig å betale med kort på bussen.
7. Satse mer på kollektivtrafikk og sykkelveier – slik at det lønner seg å ta bussen eller sykkelen istedenfor bil. Busser som går én gang i timen bør gå oftere, for eksempel Mælen, og 96 og 91.
8. Bedre kollektivtilbud for lengre avstander. Også annet enn buss, altså tog etc.
9. Flere og billigere busser. Direktebusser Asker-Tranby og Drammen-Tranby. Busser frem til kl. 02.00.
10. 91 og 96-bussen må gå oftere og senere på kvelden. Lavere priser på bussen. Et bussløft som gjelder for Svelvik/Sande (91 og 96-bussen) og Drammen/Buskerud. Det blir dyrt med to, eller busskort og enkeltbilletter.
11. Vi burde få lokal t-bane og hyperloop.
12. Et bedre kollektivnett som gir bedre transportmuligheter til folk som bor på avsidesliggende steder. Flere sykkelveier i hele Buskerud. Og så hadde det vært kult med et hyperloop-nett som kobler sammen tettstedene i Buskerud.
13. Sett voksenbillett på bussen opp til 20 år igjen.
14. Bedre og flere sykkelveier.
15. Brakar har ikke avganger på linje 73 etter kl. 19.19. Bussen går hver time. Hvis jeg ikke rekker bussen til skolen, eller bussen er for sen, får jeg ugyldig fravær. I helgen så går bussen hver 2. eller 3. time. Det tar langt over én time fra Lier til Hokksund med buss, mens det tar 20 minutter med bil. For å få flere til å kjøre kollektivt må det bli flere og kjappere busser.
16. Bedre samarbeid mellom buss og tog. Ta også hensyn til transport mellom kommunene, folk som kommer til Drammen fra andre deler av Buskerud (både i ukedagene og helgene).
17. Flere busser. Billigere priser. Det er sinnsykt dyrt med 620 kroner for månedskort!

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

Kommentar til innspillet:

1. T-bane er et transportmiddel som er best egnet for vesentlig større byer enn Drammen. Trikk eller bybane er utredet mange ganger før, også til Fjell og Konnerud, uten at man har klart å komme fram til bærekraftige løsninger. Se også kommentar til Dok. 58, pkt 8.
2. Hyppigere busstilbud er det viktigste tiltaket i satsingen på kollektivtransport i forslag til Buskerudbypakke2. Det vises til eget fagnotat om kollektivsatsingen. Når det gjelder gratis buss for videregående elever sier opplæringsloven at elever som bor mer enn seks kilometer fra skolen har rett til gratis skoleskyss. Buskerud fylkeskommune har fått innvilget dispensasjon fra hovedregelen om gratis skoleskyss for videregående skoleelever i Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Røyken, Hurum, Modum, Hole og Ringerike, samt bysonen i Kongsberg. I disse områdene har man allerede et godt kollektivtilbud, som både gir bedre og flere reisemuligheter for ungdommen enn enkel skoleskyss til og fra skolene ville ha gjort. Elever som er bosatt i disse områdene gis derfor i stedet muligheten til å kjøpe rimelige ungdomskort som gjør at de kan reise så mye de vil i hele fylket. Når det gjelder å legge bedre til rette for el-sykler vises til Sykkelplass for Buskerudbyen og forslag om sykkelbuss i Buskerudbypakke2 som vil gi mulighet til bedre sykkelanlegg.
3. Bedre busser til og fra Hokksund og nærområdet, for eksempel Ormåsen og Skotselv. Med bedre busser oppfattes her bedret tilbud, se kommentar under pkt 2
4. Mulighet for billigere busser er kommentert til Dok. 2. Når det gjelder mer fleksible tider vil økte frekvenser og flere avganger på kvelder og i helgene gi bedre fleksibilitet. Brakar jobber for at sjåførene som kjører bussene skal bli enda mer serviceinnstilt.

5. Få 96-bussen (Drammen-Skoger-Sande) i Drammen til å komme oftere, og kanskje slå seg sammen med en Brakar-buss, som for eksempel en Konnerud-buss eller Mælen-bussen. For tettere frekvens og økt pendling, se kommentarer til pkt. 2 og pkt. 4 over og Dok. 2, samt Dok. 34, pkt 2.
6. Det bør bli mulig å betale med kort på bussen. Kortbetaling er p.t. ikke ønskelig grunnet lang tidsbruk, se kommentar til Dok. 13. Ny teknologi kan gjøre dette mulig på litt lengre sikt.
7. Satse mer på kollektivtrafikk og sykkelveier – slik at det lønner seg å ta bussen eller sykkelen istedenfor bil. Busser som går én gang i timen bør gå oftere, for eksempel Mælen, og 96 og 91. For kommentarer til tettere frekvens se pkt. 2 over og Dok. 2. Når det gjelder bedret gang- og sykkeltilbud vil Buskerudbypakke 2 gi mulighet for en stor satsing på utbedring av eksisterende og nye sykkelanlegg.
8. Ønsket om flere langruter, også som supplement til tog er registrert, men vil sannsynligvis ikke bli prioritert ytterligere. Buskerudbyen ønsker to tog i timen til Hokksund så snart som mulig, og videre til Kongsberg på litt lengre sikt. I dag har man linje 169 til Oslo, som vesentlig betjener et underveismarked der toget ikke stopper. Kommersielle langruteoperatører har også sin del av dette markedet.
9. Ønske om flere og billigere busser, direktebusser Asker-Tranby og Drammen-Tranby og busser frem til kl. 02.00 tas til orientering, se for øvrig kommentarer til Dok. 2.
10. 91 og 96-bussen må gå oftere og senere på kvelden. Lavere priser på bussen. Et bussløft som gjelder for Svelvik/Sande (91 og 96-bussen) og Drammen/Buskerud. Det blir dyrt med to, eller busskort og enkeltbilletter. Tas til orientering, se for øvrig kommentarer til Dok. 2.
11. Vi burde få lokal t-bane og hyperloop. Se kommentarer til Dok. 2. Hyperloop (et høyhastighets togsystem) kan være en løsning på veldig lang sikt.
12. Satsing på bedret tilbud i distriktene er ikke i hht. dagens prioriteringer. Best kollektivtrafikkvekst (og derfor størst mulighet til å oppnå målsettingene om at kollektivtrafikken skal ta framtidig transportvekst) oppnås ved å øke tilbudet først og fremst i byene og de bynære strøkene. Når det gjelder flere sykkelveier vises til kommentar til pkt 7. Hyperloop er kommentert foran.
13. Aldersgrenser for voksenbillett kan vurderes, men det er ingen aktuelle planer om å endre disse pr i dag
14. Når det gjelder flere sykkelveier vises til kommentar til pkt 7.
15. Når det gjelder økt frekvens på linje 73 vil dette inngå i vurderinger om økt turtetthet og lengre driftsdøgn, jfr. kommentarene til Dok2.
16. Det jobbes med et takst- og billettsamarbeid, se kommentarer til Dok. 2. Rutesamarbeid i form av prioriterte omstigninger gjøres ved utvalgte knutepunkt. Dette klaffer ikke alltid, og man må prioritere noen omstigninger framfor andre.
17. Se kommentarer til Dok. 2.
18. Når det gjelder billigere busser se kommentar til Dok. 2. Mer presise avganger er et mål, men krever betydelige investeringer i å gjøre vegene køfrie for bussene.
19. I henhold til «Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet: Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett» 2016, er det mange sykkelforbindelser som prioriteres. Her er det snakk om tiltak som sykkelprioritering i eksisterende gater, nye anlegg og ombygging. Oversikt over sykkelvegnett med prioritering samt forslag til tiltak finnes tilgjengelig her:<https://drive.google.com/drive/folders/0B0tOlBNo6UinSFJ3SGFPN0JrczQ>

20. Gjennom den satsingen på kollektivtrafikken som det foreslås i Buskerudbypakke2 vil det gå busser oftere, og bli bedre fremkommelighet for bussene, se ellers kommentar til Dok 2
21. Når det gjelder innspillet om bomring tar det til orientering. Det vil imidlertid bli vanskelig å få finansiert satsing på kollektiv og sykkel uten inntektene fra et bomsystem. Når det gjelder bussene i Lier, vil det være slik at busstilbudet avhenger av hvor mange som bor i et område. I de områdene av Lier som har få innbyggere er det kostbart og heller ikke så miljøvennlig å kjøre busser ofte.
22. Et godt innspill om holdningsendring og større bevissthet slik at flere velger å gå, sykle eller reise kollektivt. Som det pekes på er det også viktig å legge godt til rette slik at kollektivtilbud og gang- og sykkelanlegg framstår som attraktive og gode tilbud. Buskerudbypakke2 vil gjøre det mulig å satse på disse løsningene.
23. Det er flere som er opptatt av et bedre tilbud på 96-bussen.
24. Bompenger vil bli størst for de som kjører mest bil, men samtidig foreslås det både en timesregel (slik at du kan passere flere bommer i løpet av en time og bare betale for en passering) og et månedstak slik at de som kjører mye i jobben sin, som f.eks. mange håndverkere, ikke må betale mer enn ??? i måneden. Det legges til rette for at vi kan få førerløse biler og busser her i landet i nær framtid, og det er spennende å se hva slags utfordringer det vil gi i transportsystemet.
25. Når det gjelder forslag om billigere bussbilletter vises til kommentar til Dok 2.
26. Når det gjelder forslag om billigere busser og utvidet tilbud når det gjelder nattbusser vises det til kommentar til Dok 2.
27. Når det gjelder forslag om billigere busser og utvidet tilbud når det gjelder nattbusser vises det til kommentar til Dok 2.
28. Gjennom satsingen på kollektiv i Buskerudbypakke2 vil mange av forslagene i dette innspillet kunne gjennomføres.

Dok 106 Drammen Senterparti

INNSPILL TIL NY BUSKERUDBYPAKKE FRA DRAMMEN SENTERPARTI

Drammen Senterparti er svært fornøyd med at den tidligere vedtatte Buskerudbypakke 2 har blitt forkastet. Det er tre grunner til det:

Først og fremst fordi vi vil lage nye løsninger for å unngå å få unødvendig trafikk inn i og gjennom bykjernen. Dernest synes vi at det var urettferdig at enkelte bydeler skulle bli stengt ute fra sentrum med bommer. Sist men ikke minst mener vi at statens tilskudd til hele prosjektet var altfor lite.

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

Vi forventer at Statens Vegvesen foretar kontinuerlige trafikktellinger via skiltregistrering på høyt trafikkerte veier over en lengre periode. Vi mener her veier som for eksempel Rosenkrantzgata, Professor Smiths Alle, Baker Thoens Alle, Konnerudgata, Strandveien

mellom Brakerøya og Holmenbrua, Bjørnstjerne Bjørnsonsgate, Bangeløkkakrysset og Øvre Sund Bru, som alle er meget belastede veier i dag.

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

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

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

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

Bangeløkkakrysset er allerede i dag svært overbelastet. Dette er et av hovedproblemene i trafikkbildet. Skal det gjøres noe her, ser vi tre alternativer:

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

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

1. Tilfartsvei Vest del 2 mellom professor Smiths alle og E 134 må ikke bygges, fordi man ikke ønsker ytterligere belastning på Gulskogen bydel med trafikk fra Konnerud. Det vil kunne føre til at trafikken inn til sentrum øker og at man ikke oppnår noen reduksjon av gjennomgangstrafikken.
2. Tilfartsvei vest del 3 ser Senterpartiet som en god løsning. Det forutsettes at bilistene ikke kan fortsette ned til Drammen sentrum direkte fra Konnerud, men kun videre vestover eller østover på E134. Dette er for øvrig helt i tråd med Statens Vegvesen sitt forslag.
3. Senterpartiet ønsker å få utredet en avkjøring i tunell fra E134 og inn på E18 sørgående mot Vestfold. Slik slipper alle som kommer fra E 134 og som skal videre mot Vestfold å kjøre ned på Bangeløkka. Dette vil avlaste Bangeløkkakrysset.
4. Vi ber om å få utredet en vei fra Fjell til Eikkrysset ved E18 i Kobbervikdalen. Dette vil også redusere belastningen på Bangeløkkakrysset, fordi det blir enklere å komme fra Fjell til det foreslåtte knutepunkt med pendlerparkering på Eik.
5. Ny Svelvikvei bygges som planlagt.
6. Trafikk fra Konnerud som skal mot sør og øst eller eventuelt mot Oslo, foreslår vi å legge til en ny vei fra Konnerud gjennom Skoger og videre ned til Eik på E18. Denne veien, som ikke må forveksles med en eldre modell av den såkalte «Skogkantveien». Veien må legges slik at den ikke ødelegger turveiene i området og heller ikke kommer i konflikt med tømmerdrift og viltkorridorer. Veien må anlegges i skogsområdene fra Konnerudgatas nåværende kryss med Valtersveien og i tunnel under Fjellsveien ned til E 18. Stigningen på tunnelen mellom Fjellsveien og Eik, som er den bratteste strekningen,

blir cirka 5 %, hvilket er innenfor regelverket. En slik vei vil avlaste Bangeløkkakrysset ytterligere og vil gi mulighet for fremtidig utbygging på Konnerud. Vi foreslår videre å legge begge disse veiene som kommer fra hhv. Fjell(punkt 4) og Konnerud (punkt6) inn i samme tunnel mot Eikkrysset.

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

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

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

Drammen Senterpartiet vil hevde at Buskerudbyen er i en helt spesiell situasjon på grunn av sin beliggenhet i forhold til Osloområdet, Vestfold/Sørlandet og Øvre Buskerud. Buskerudbyen fungerer i realiteten som et stort veikryss, og det kan ikke være riktig at beboerne i regionen skal belastes tungt for det, enten det er i form av forurensing og støy eller behov for finansiering av infrastruktur. Vi mener derfor at det økonomiske bidraget fra staten i forbindelse med et slikt stort løft som det Buskerudbyen trenger, må være betydelig større enn det som tidligere er foreslått.

Norge har et Pensjonsfond Utland, også kalt oljefondet, på 8000 milliarder kroner. Vi synes at det vil være fornuftig å bruke litt av dette for å få orden på infrastrukturen i Buskerudbyen en gang for alle.

Drammen, 12.10.2017

Marianne Lundteigen

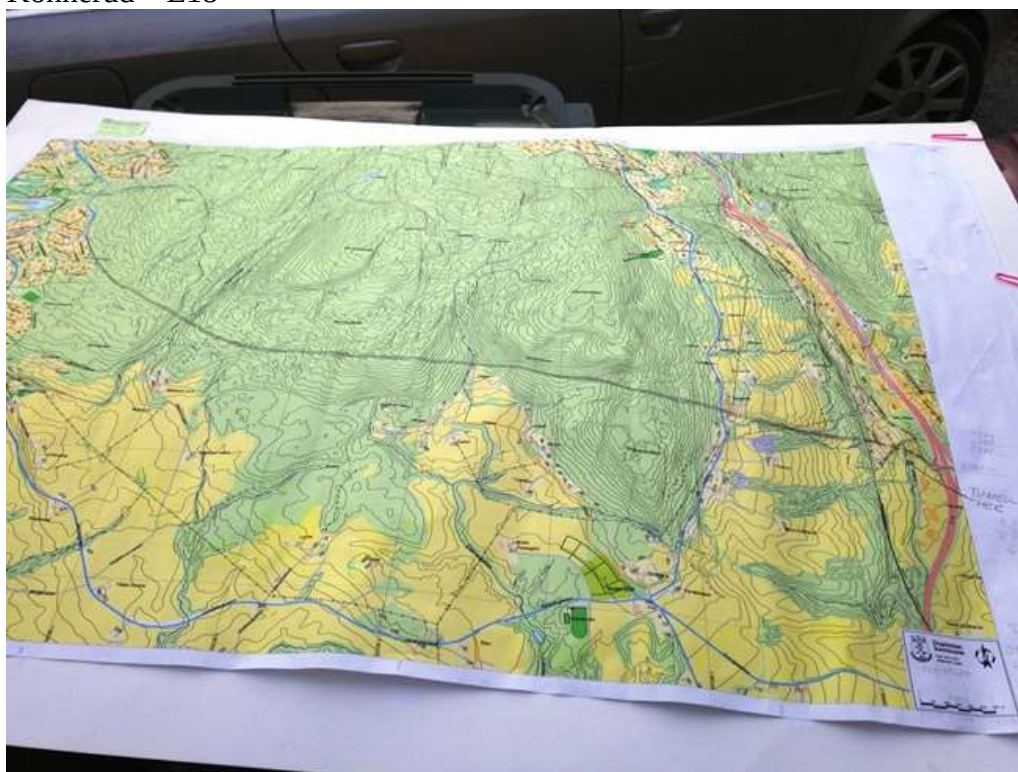
Gruppeleder Drammen Senterparti

Medlem av Drammen Bystyre og Drammen Formannskap

Drammensdiagonalen



Konnerud – E18

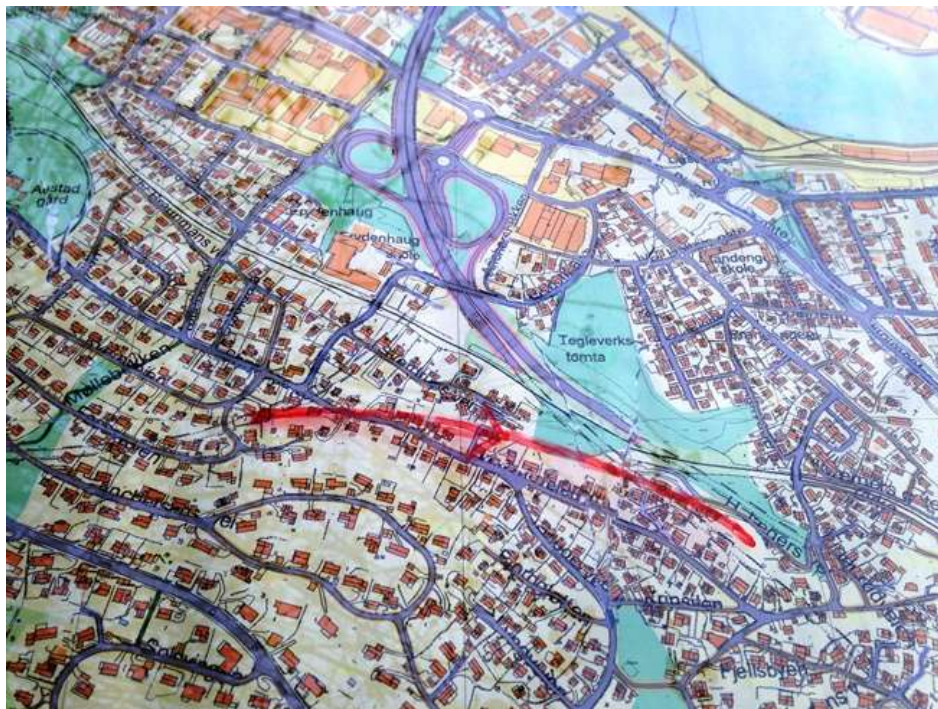


Fjell – E18



Tilfartsvei Konnerud





Kommentar til innspillet:

Når det gjelder gjennomgangstrafikk vises til kommentar til Dok 1.

Tilfartsveg Vest del 2 ligger inne i 2 av de 4 pakkeforslagene som foreslås til høring.

Tilfartsveg Vest del 3 (Konnerud) ligger inne i 2 av de 4 pakkeforslagene som foreslås til høring.

Bangeløkka

Når det gjelder Bangeløkka er det i perioder problemer med avvikling av trafikk. Statens vegvesen har gjort en vurdering av tunnelforbindelse mellom E134 til E18 sørgående. Tiltaket er fysisk mulig å bygge, men vil ikke være tillatt å bygge, da den ikke vil oppfylle krav i håndbok N500 Vegtunneler. Videre ser man at en slik ny forbindelse ikke vil monne i stor nok grad, når det gjelder å avlaste Bangeløkka for gjennomgangstrafikk. Gjennom resultat fra Trafikkstrømsundersøkelsen vet vi at det er ca. 2000 kjøretøy i døgnet på E134 Strømsåsen som skal i denne kjøreretningen. Buskerudbysamarbeidet har ikke mandat til å foreslå flere riksvegprosjekter inn i revidert Buskerudbypakke 2.

Dersom trafikken reduseres inn til Bangeløkka vil trafikken flyte bedre. For å kunne oppnå dette, er et viktig mål på veien at Buskerudbyen oppnår nullvekstmålet bl.a. ved at en større andel av de som har korte reise til Drammen finner alternativ til bilen og slik at lokaltrafikken ikke bidrar til at det blir en økning i trafikken ved Bangeløkka.

Ny Svelvikvei

Det er vedtatt plan for ny Svelvikvei mellom Tørkop og Eik. Ny Svelvikvei er foreslått i tre av fire pakkeforslag som legges ut på høring.

Fjell – E18

Når det gjelder forslag om veg fra Fjell til Eikrysset på E18 og fra Konnerud til samme kryss vises til kommentar til samme foreslåtte tiltak i Dok 107.

Drammensdiagonalen

Ny lang tunnel i Bragernesåsen (Drammendiagonalen) vil kunne påvirke trafikkfordelingen mellom denne nye vegforbindelsen og E134. Dette er uheldig, da E134 er en del av stamvegnettet, og har som hovedhensikt å håndtere gjennomgangstrafikk. Vegforbindelsen vil få riksvegfunksjon, og Buskerudbysamarbeidet har ikke mandat til å foreslå flere riksvegprosjekter inn i revidert Buskerudbypakke 2.

Dok 107 Innbyggerinitiativet

Innbyggerinitiativ: Buskerudbypakke 2 tilbake til tegnebrettet “Nei til bommer innenfor Drammens Kommunegrenser”

Buskerudbypakke 2 tilbake til tegnebrettet

- Innbyggerinitiativ Drammen og omegn
 - Underskriftskampanjens krav

Buskerudbypakke 2 tilbake til tegnebrettet

- Underskrift.no
 - 5.072 underskrifter per 28. mars (se vedlagt pdf)

Vi krever på grunnlag av underskriftskampanjen og våre argumenterte motforslag at vedtaket om å gjennomføre Buskerudbypakke 2 annulleres. Det betyr at by- og miljøpakka går tilbake til sitt opprinnelsessted for en fullstendig revidering både av løsningene og de vedtatte bomsnitt.

Overordnede ankepunkter

1. Ingen utpekte bydeler ei heller områder skal betale mer for å bevege seg til sentrum enn andre
2. Bilistene skal ikke tilnærmet ene og alene stå for finansieringen
 - a. Det er ikke tatt høyde for realiteten før og etter kommunesammenslåingen
 - b. Utvalgte bydeler og områder belastes i større grad enn andre
 - c. Bilistene som sådan skal ta størstedel av regningen for hele samferdselsløftet
 - d. Modellen baserer seg ikke på spleiselag i ordets rette forstand
3. Flere av Buskerudbypakke 2's mange løsninger er
 - a. Uforholdsmessig dyre
 - b. Ikke optimale nok
 - c. Ivaretar ikke godt nok det miljømessige perspektivet
 - d. Sikrer ikke at forurensningsproblemene reduseres

Optimale veiløsninger forstår vi som

- Mindre gjennomgangstrafikk inn til sentrumskjernen
- Bedre trafikkflyt, mindre press på veier i boligområdene
- Mindre kø gir mer optimal samfunnsøkonomi
- Større fokus på verdien av tid
- Inngående forståelse for hva innbyggerne og byen egentlig behøver

Kollektivtilbud og økt benyttelse forstår vi som

- Grunnleggende innsikt mellom pris, inntekter og benyttelse av tilbud
- En helhetlig oversikt over hvilke tiltak som gjør at folk vil benytte seg i større grad av kollektivtilbudet og ikke basert på antagelser
- Busstilbud og kapasitet må tilpasses behovene gjennom døgnet
- Vi mener at selskapet Ruter har forstått, og vi refererer fra deres eget handlingsprogram som en referanse: *Ruter: Handlingsprogram med økonomiplan 2016-2019*

Utgangspunkt i markedsbehov. Nøkkelen til suksess er alltid å ta utgangspunkt i markedets behov og potensial. Utbygging av infrastruktur må aldri bli et mål i seg selv, men kun en konsekvens av en markedsrettet tilbudsutvikling.

Altfor mange samferdselsprosjekter starter med utgangspunkt i en idé om et infrastrukturprosjekt. Hvis vi ikke starter med å vurdere markedsbehov risikerer vi å gjøre investeringer i store infrastrukturprosjekter som gir liten nytte for samfunnet.

Den vedtatte Buskerudbypakke 2 (BB2)

Våre initiale argumenter mot BB2 (I)

- Kommunesammenslåingen, og det at Svelvik og Nedre Eiker effektivt blir en del av Drammen i 2020 (i etterkant av vedtatte BB2) bør veie mye tyngre i vurderingen om både veiløsninger og bomsnittenes plassering
- Innbyggerinitiativet kan ikke se at flere av løsningene i BB2 skal kunne løse de utfordringene denne by- og miljøpakka er tenkt å skulle løse
 - Eksisterende veikapasitet er vurdert å skulle reduseres, tross det faktum at man i dag erfarer store utfordringer i trafikkbildet gitte tider på døgnet med det antallet biltrafikk vi allerede har
 - Gjennomgangstrafikken er tenkt fremdeles å skulle gå innenfor det vi anser å være bykjernen i Drammen
 - Underliggende tallgrunnlag i flere analyser utført i forkant av vedtaket, synes ikke å være robuste og grundige nok
 - Potensielle problemer/utfordringer bør i så stor grad som mulig identifiseres og utredes før vedtak blir fattet

Våre initiale argumenter mot BB2 (II)

- Ett av de aller viktigste mål i BB2 er å få til en 0-vekst i antall biler, og derav at kommende befolkningsvekst sitt behov for samferdsel, skal dekkes av kollektiv benyttelse, sykkel og gange
- E134 har blitt vedtatt å skulle være en av 3 hovedfartsåre over til Vestlandet. Det vil øke sannsynlighet for at gjennomgangstrafikken i så måte vil øke også i fremtiden. Alle fremtidige statistiske analyser tilsier det
- Drammen Havn er vedtatt å skulle utvide sin drift, i tillegg til å ha en bekreftet viktighet for fremtidig transport via sjøveien. Det er derfor å anta at økt innførsel av varer også vil føre til økt biltrafikk, og det er derfor nødvendig å ta hensyn til dette i løsningene

Våre initiale argumenter mot BB2 (III)

- I de aller fleste større byer og tettsteder planlegger man gjennomgangstrafikken utenom bykjernen. BB2 har derimot gjort motsatt løsning og siler denne fremdeles for nærme sentrum
- Ingen av løsningene vil sikre samferdsel for både det nye sykehus eller til Fjordbyens. Så også gjelder det Lierdiagonalen
- Ingen av BB2's totale planer har noen løsning på det vi anser som en nødvendig utvidelse for det å kunne komme seg til E18 - sørgående felt fra Bragernessiden. Denne trafikken vil fremdeles måtte kjøre over til Strømsø siden, noe som vil bety fortsatt stor grad av benyttelse av Bangeløkka som igjen betyr stor grad av gjennomgangstrafikk i bykjernen

Tilfartsveg Vest 2 og Tilfartsveg Konnerud

Fordrer investering på 2480 millioner (+/- 40% på Vest 2 og Konnerud) - potensielt 3172 millioner

- Løsningene lagt til grunn er og blir en 4 felts "motorvei" fra E 134 gjennom Gulskogen og Strømsø. Veien vil ha en kapasitet på 40.000 biler, og vil være en snarvei for trafikken til og fra E134. Til sammenligning gikk det i 2016 36.500 biler per døgn over E18 brua
- Opprinnelig plan er fra slutten av 1990 tallet og er dermed mer enn 25 år gammel. Det antas å bety at en stor del av forutsetninger fra den gang er endret
- Det samfunnsøkonomiske aspektet anses ikke ivaretatt i og med at vedtaket dreier seg om en enkelt løsning for de trafikkmessige utfordringer
- Tilfartsvei Vest 2 er planlagt som tunnel hvor stigning vil ligge nærmest 2 % over det tillatte i EU sitt regulativ. Tross en eventuell dispensasjon er det større sannsynlighet for ulykker jo mer stigning
- Den foreslåtte plassering av bomsnitt for Konnerudbeboerne, ansees å være på svært avvikende front når det gjelder kost/nytte-prinsipp som skal gjelde for bomfinansiering. Det gjelder også i de vurderinger man er påkrevd å foreta i forbindelse med å utestenge bydeler med bomsnitt
- Vårt motargument for en slik bomplassering er helt enkelt grunnet hva løsningen er tiltenkt å skulle dekke, og det faktum at det kan ikke kalles annet enn skjevfordeling av kostnader på sitt aller verste
- Slike iverksettelse av bompengavgift som med denne planen har lagt frem, er for oss ikke å være i henhold til et normativt rettferdighetsprinsipp eller et såkalt "spleiselag" som BB2 har referert det å være.

Rosenkrantzgata - transformasjon til såkalt miljøgate

Fordrer investering på 2310 millioner (+/-40%) - potensielt 3234 millioner

- Stor risiko for en økt kødannelse
- Sannsynlighet for at valg av alternative veier øker betraktelig, også over på veiene i nærmiljøet
- Gjennomgangstrafikken til E 134 vil måtte gå andre veier hvor alternativet Bangeløkka allerede er overbelastet
- Den foreslåtte løsningen vil måtte føre til at en stor del av de lokale trafikantene velger å kjøre over til Bangeløkka

- Ved å redusere kapasiteten i Rosenkrantzgata vil det være minimale omkjøringsmuligheter i forbindelse med nødvendige eller uforutsette stengninger på E134 som går via Strømsåstunnelen
- Det eksisterer ingen statistiske tall som viser til en nedgang i bruk av bil totalt sett i Norge, og derav er det stor sannsynlighet for at gjennomgangstrafikken vil øke - helt uavhengig BB2's overordnede målsettinger

Oppgradering av og bygging av ny Svelvikvei

Utvidelse av Bjørnstjerne Bjørnsons gate

Svelvikveien: Fordrer investering på 1025 millioner (+/-25%) - potensielt 1281 millioner

Bjørnstjerne Bjørnsons gate: Fordrer investeringer på 400 millioner (+/-10%) - potensielt 440 millioner

- Den foreslåtte plassering av bomsnitt for innbyggere fra blant annet Skoger, Åskollen, Svelvik, Tangen, Strømsø m.fl. ansees å være på svært avvikende front når det gjelder kost/nytte-prinsipp som skal gjelde for bomfinansiering. Det gjelder også i de vurderinger man er påkrevd å foreta i forbindelse med å utestenge bydeler med bomsnitt
- Vårt motargument for en slik bomplassering er helt enkelt grunnet hva løsningen er tiltenkt å skulle dekke, og det faktum at det ikke kan kalles annet enn skjevfordeling av kostnader på sitt aller verste
- Slike iverksettelse av bompengavgift som med denne planen har lagt frem er for oss ikke å være i henhold til et normativt rettferdighetsprinsipp eller et såkalt "spleiselag" som BB2 har referert det å være
- Gruppen har derimot ingen vesentlige innvendinger for veiplanene som er lagt til grunn for de to nevnte områdene

Kollektivsatsingen

Drift kollektiv/støttesystemer fordrer investeringer på 2625 millioner (1920 millioner til styrket tilbud før bomplasseringer)

Infrastruktur/fremkommelighet/annet fordrer investeringer på 1570 millioner (miljøgate Rosenkrantzgata fratrukket)

Kollektivknutepunkt og pendlerparkering fordrer investeringer på 860 millioner (Kollektivknutepunkt: Hokksund, Mjøndalen, Lierstranda samt pendlerparkering i alle kommuner, Drammen inkludert)

- 1920 millioner for styrket kollektivtilbud før bommene kommer opp. Dette synes for oss som et voldsomt beløp (ref. Ny Oslofjordtunnel estimert til 1600 millioner) og vi kan ikke se at dekkende og detaljert informasjon er å finne i grunnlagene
- Drammen er ikke tilgodesett noe eget kollektivknutepunkt i BB2 så vidt vi kan bedømme, noe vi stiller stort spørsmålstegn ved
- Opprettholdelse av basistilbud på 270 millioner synes irrelevant inkludert i en by-/miljø pakke. Dette er, såvidt vi kan bedømme, et fylkeskommunalt ansvar
- Felles billettsystem med NSB "prosjektet" til 160 millioner. Det fremgår lite detaljer hvilken andel kost/nytte en slik samhandling skal gi, og ikke minst hva slags effekter

- Vi synes det er helt uholdbart å tillate finansielle henvisninger som såkalte sekkeposter. I kollektivdokumentet vises det til "Andre infrastruktur tiltak" på totalt 70 millioner. Alle vedtak om finansieringsgrunnlag bør avkreves å kunne henvise til faktisk nødvendige initiativer og ikke annet. Ny bru over elva i Mjøndalen er lagt inn i kollektivoppsettet og er estimert til 440 millioner, og det er for oss usikkert om dette betyr midler til egen bru for kollektivt. Uansett bør en slik post registreres som veisatsing og ikke stå som enkeltstående post i et kollektivsatsning dokument – tilsynelatende ekskludert fra alle andre veitiltak

Veipakke Drammen - Våre alternative forslag

Våre overordnede argumenter for kravet

- BB2 tilbake til tegnebrettet og våre motforslag
- Ingen av veiene som BB2 inneholder i dag, vil sikre at den trafikk som ikke har behov for inn, ned eller mot Drammen sentrum, faktisk har alternative veier
- Sannsynligheten for et fremtidig økt transportbehov, dreier seg ikke kun om lokalbefolkningens reisevaner
- Hovedfartsårene E18 og E134 og fremtidig behov vil ikke reduseres ved å anlegge flere sykkelstier eller gangveier
- De foreslåtte veiløsninger har ingen tiltak som reduserer forurensningen i byens mest forurensede områder - snarere synes det tvert imot
- På lang sikt vil det med våre løsninger være større sannsynlighet både for flere og bedre løsninger for miljøgater i Drammen

Drammensdiagonalen - gjennomfartsåren til og fra E 134 (via Fv283)

Forrer investering på: UKJENT

Et helt klart statlig ansvar grunnet vedtak om E 134, en av tre hovedveier over til Vestlandet

Statlig finansiering bør ligge på 50 % sett i lys av en samfunnsøkonomisk gevinst på flere plan

- Vil sikre at en stor del av gjennomgangstrafikken over til Vestlandet går utenom bykjernen
- Vil øke tilgjengelighet for å komme seg på E18 begge retninger fra Bragernessiden
- Vil sikre mer optimal fremkommelighet for den nødvendige godstrafikk fra Drammen Havn
- Vil kunne koble veitilknytning til det planlagte nye sykehus på Bragerøya
- Vil sikre den nødvendige tilgjengelighet for fremtidige innbyggere i Fjordbyen
- Vil kunne realisere et større potensiale for kollektivknutepunkt i området
- Vil være med på å minimere trafikken over dagens belastede Bangeløkka
- Vil være nødvendig med en rask initiering av alternative veier som sikrer at mest mulig gjennomgangstrafikk, internt og eksternt, går utenfor bykjernen
- Vår foreslåtte Drammensdiagonal har et større potensiale for å løse de trafikale problemer for Drammen by enn Lierdiagonalen

Ny E 134 Brakerøya Øst-vest





● ● ● Ny tunell









Tilfartsvei Konnerud

(Skogkantveien), Tilfartsvei Fjell og kollektivknutepunkt Eik Stasjon

- 1) Tilfartsvei Konnerud og Fjell fordrer investeringer på mellom 800 og 1200 millioner
- 2) Kollektivknutepunkt fordrer investeringer på: UKJENT

- Tilgang til E 18 i begge retninger uten å måtte bevege seg ned til sentrum
- Planlegges med 2 felt, men bør sikres mulighet for fremtidig 4 felt
- Utgjør et vesentlig større potensiale for utvidelse av boligfelt enn BB2's forslag for Tilfartsvei Konnerud via E134 eller inn i Tilfartsvei Vest 2
- Vil ikke medføre rasering av hus, føre til ulemper for innbyggere eller inngripen i dyrka mark

- Vil bedre forholdene for beboerne langs Jarlsbergsveien mellom Konnerud og Skoger
- Sikrere skolevei til Skoger skole
- Redusere trafikkmengde ved Skoger kirke
- Konnerudgata får økt potensiale for kollektivt/sykkel/gange



Kollektivknutepunkt - Eik Stasjon

Eik i Kobbervikdalen peker seg ut som et nytt kollektivknutepunkt for Drammen Sør. Det er planlagt store utbygginger og dermed tilsvarende befolkningsøkning langs vestsiden av Drammensfjorden. Den nye Svelvikveien skal ende ved Eik i

Kobbervikdalen. Sammen med Skogkantveien fra Konnerud og ny vei fra Fjell til Kobbervikdalen, peker Eik seg dermed ut som et mulighetenes sted for et nytt kollektivknutepunkt.

Ved å anlegge en pendlerstasjon i forbindelse med den nye Vestfoldbanen på Eik, vil forholdene ligge til rette for å samle trafikk fra Konnerud, Fjell, Svelvik, Nordre Sande, Åskollen, Tangen og Rundtom som skal videre mot Oslo. I BB2 blir det lagt vekt på klima og kollektive løsninger. For å oppnå det må vi unngå unødig trafikk til Drammen sentrum som ikke har dette som endemål. Etablere bussruter fra de ovennevnte områder til/fra denne pendlerstasjonen og som korresponderer med togavganger spesielt i rushtiden. Det vil redusere rushtidstrafikken på Strømsø betydelig og vil medvirke til å få trafikk over fra bil til buss og bane.

Vestfoldbanen vil med utbyggingen få stor kapasitet slik at det må kunne satses også på rushtidstog som tar trafikk fra punkter utenom bysentrene, nettopp for å fjerne unødig biltrafikk fra disse. Dette bør ikke være til hinder for at det også går direkte tog mellom bysentrene. Målet må være å transportere flest mulig med jernbane og da må toget stoppe der det naturlig kan tilrettelegges for kollektivtrafikk og pendlerparkering.



Tilfartsvei Sunland og Gulskogen

Løsningen fordrer investeringer på: UKJENT

- Om BB2 med dette går tilbake til tegnebrettet for en total revidering fordrer det at man også må vurdere Sundland og Gulskogen, sett i lys av planlagt boligbyggingsprosjekter i området
- For å fjerne trafikken fra Nybyen, foreslås det å legge en ny vei på lokket av ny Intercity-trasè. Denne veien vil da ta den delen av Konnerud-trafikken som skal til sentrum, direkte ned på Øvre Sund bru og Kreftingsgate
- Innbyggerinitiativet har identifisert 2 potensielle løsninger
- Nedre del av Konnerudgata kan på sikt vise seg mulig som miljøgate.



Vurderinger over finansiering av en fremtidig vei- og tilgjengelighetspakke

Betaling for samferdselsløft - våre ankepunkter

- Hvorfor skal tilsynelatende eksisterende og kommende innbyggere som benytter bil være de som tar mesteparten av kostnadene?
 - Hva med utbyggerne?
 - Hva med selskapet Drammen Havn?
 - Hva med eksisterende gjennomgangstrafikk?
 - Hva med fylkeskommunens tilnærmede ikke eksisterende investeringer i veivedlikehold over flere år?

- På hvilket grunnlag har man identifisert bilisters innbetalinger som tilnærmet eneste inntektskilde for å øke et kollektivtilbud?
- Belønningsmidler avgitt av staten er avhengig av tiltakene som er planlagt, ikke at det eksisterer verken bypakker eller bompenger. I hvilken grad kan dagens utfordringer løses med ytterligere belønningsmidler?

Våre innspill

- Utbyggingsavtaler som innført i Oslo bør innføres i Drammen
 - Oslo-modellen
 - Eiendoms- og byfornyelsesetaten – Spleiselag
 - Særlig aktuell i områder der det er mange utbyggere og mange offentlige tiltak
 - Forhandlingsmøter
 - To varianter av avtaler
 - Realytelse eller kontantbidrag
- Selskapet Drammen havn
 - Får goder av bedre infrastruktur videre
- Kollektivtilbudet må basere seg på andel av en markedsøkonomi og nødvendig kollektivsatsing bør revideres i henhold til dette
- Om bompenger viser seg nødvendig for visse prosjekter, må kostnader for passering settes mye lavere
- For administrasjon av potensiell bominnkrevning, bør det vurderes å benytte anbudsmodell for å holde administrasjons- og driftskostnader på et minimum
- Det bør foretas en fullstendig revidering i hvilken grad bilister skal dekke kollektivsatsingen sett i lys av et rettferdighetsprinsipp, kost/nytte perspektiv og ikke minst spleiselag i ordets rette forstand

BUSKERUDBYPAKKE 2 KREVES MED DETTE Å SENDES TILBAKE TIL TEGNEBRETET

- All unødvendig gjennomgangstrafikk skal for all fremtid legges utenfor sentrumskjernen
- Bydeler skal ikke stenges ute fra sentrum med bomsnitt
- Finansieringsmodeller skal reflektere rettferdighet og ikke minst kost/nytte
- Trafikale pakker skal i fremtiden briljere i målet med å ivareta bymiljø og minimere forurensningsproblemene
- Fremtidig samferdselspakke skal overbevise som de klart beste løsninger

“Veglovens § 1 a. Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å skape størst mogeleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles”

SLUTT

Kommentar til innspillet:

Innbyggerinitiativet har levert det mest omfattende innspillsdokumentet til prosessen rundt justering av Buskerudbypakke 2. Det ligger åpenbart mye arbeid og engasjement bak. Flere andre har også sendt inn innspill som støtter opp under ett eller flere av forslagene til Innbyggerinitiativet.

Statens vegvesen har hatt hovedansvaret for utredningene, som har pågått siden i sommer, se vedlegg 1. Drammen kommune har vurdert Tilfartsveg Sundland og Gulsbogen. Forslag om ny togstasjon på Eik er vurdert av Jernbanedirektoratet i eget notat. Se vedlegg 2.

Forslagene har blitt vurdert enkeltstående, og som en helhetlig løsning. I de tilfellene hvor prosjektene ikke er gjennomførbare etter krav som settes til slike veianlegg, er det forsøkt å finne frem til tilpassede, akseptable alternativer. Det er brukt trafikkberegningsmodell for å vurdere de trafikale virkningene. Statens vegvesens ekspertgruppe for risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS) har gjennomgått og vurdert prosjektene.

Bakgrunn

Kommunestyrene i Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker, bystyret i Drammen og fylkestinget i Buskerud vedtok i juni 2017 utredningsprogram for justering av Buskerudbypakke2. Meld. St 33 (2016-2017) om Nasjonal Transportplan 2028-2029 ble behandlet i Stortinget 19. juni 2017 og denne imøtekommer ikke punkt 15 (krav om to tog i timen til Hokksund) i felles vedtak om Buskerudbypakke 2 (BBP2) av september 2016. Nasjonal Transportplan legger også opp til at staten skal betale 50 % av nytt løp i Strømsåstunellen og staten vil ha ny Holmenbru inn i Buskerudbypakke2 med 50 % finansiering. Dette utløser ny lokalpolitisk behandling og behov for justering av bypakken.

Bommer

Buskerudbyområdet er et av de ni største byområdene i Norge. I Nasjonal Transportplan gis disse byområdene mulighet til å få statlige belønningsmidler og inngå byvekstavtale med Samferdselsdepartementet. Samtidig setter staten krav om at byområdene skal ha nullvekst i personbiltrafikken. Bompenger er det mest effektive virkemidlet som brukes i dag for å oppnå et slikt mål, ikke bare fordi det har en avvisende effekt på trafikken, men like mye fordi det med bompenge er mulig å finansiere et mye bedre kollektivtilbud og legge bedre til rette for sykkel og gange i byområdet. Det vises til kommentar til Dok 1, når det gjelder mulighet til å finansiere drift buss, infrastruktur buss, sykkel og gange med bompenge. Av de ni byområdene har alle de andre byområdene, bortsett fra Tromsø, i dag bypakker med bompenge. Tromsø har per i dag en ordning med høyere drivstoffavgift, men har gjort vedtak om å gå over til et bomsystem

Nye trafikkberegninger viser at dersom man ikke innfører nye tiltak og virkemidler i Buskerudbyområdet, så forventes en vekst i biltrafikken på ca. 23 % fram til 2030. Dette vil medføre økte framkommelighetsproblemer for alle trafikantgrupper, økte klimagassutslipp, svekket konkurransekraft for næringsliv og mindre attraktive byer og tettsteder.

Gjennom arbeid med byutredning for Buskerudbyen har Statens vegvesen høsten 2017 beregnet finansieringsmuligheter og virkninger av mange ulike bomkonsept. Det foreslås at tre av disse konseptene legges ut på høring; 1 Bomsnitt på dagens kommunegrenser med et byinternt snitt Gulsbogen – Åssiden og området rundt Austad i Drammen, 2 Bomsnitt på

dagens kommunegrenser og bomsnitt på bruene i Drammen og 3 Bomsnitt på dagens kommunegrenser. I alle tre alternativene er det forsøkt å unngå å splitte skolekretser og bydeler og unngå uheldig konkurransevidning for sentrumshandelen og kjøpesentre. Det er også lagt vekt på å lokalisere bomsnitt der hvor det er relativt gode alternativer til bruk av bil. I tillegg er det satt av betydelige midler til å styrke kollektivtilbudet på strekninger som blir berørt av bomsnitt. Over bynære snitt i Drammen er andelen kortere bilreiser større og mange av disse kan være enklere å erstatte med sykkel eller gange.

Alle bomsystemene er vurdert å ha potensiale til å kunne gi tilstrekkelig inntekter for de fire alternative tiltakspakkene som foreslås. Flere bommer bidrar til at flere bidrar til finansiering, noe som kan bety lavere takster. Alternativet med bynært snitt fører til sterkest reduksjon i trafikkbelastningen i sentrumsområdene av Drammen der trafikkproblemene i dag er størst, se kap. 4.6 i Hovedrapporten.

Kollektivtilbud

Til innspill om at det trengs mer grunnleggende innsikt i pris, tilbud og etterspørsel av kollektivtrafikk som baseres på markedøkonomi, klarere vurdering av hva som virker med henvisning til Ruters handlingsprogram gis slik kommentar:

Brakar har et godt samarbeid med de andre store administrasjonsselskapene (bl.a. Ruter, Skyss, AtB, Kolumbus og AKT). Både her og gjennom Kollektivtrafikkforeningen formidles mye kvalifisert forskning og annen kunnskap om drift av kollektivtrafikken. Dette benyttes som grunnlag til en stadig sterkere faktabasert kunnskap om kollektivtrafikkens virkemåte og årsaks-/virkningsforhold. Hovedoppgaven vil alltid være å tilby mest mulig effektiv kollektivtrafikk innenfor de økonomiske rammer man til enhver tid har. Videre må lovpålagte oppgaver knyttet til skoleskyss ivaretas. Det må også gjøres en avveining mellom et sosialt betinget minimumstilbud i distriktene og et markedsmessig best tilpasset bybusstilbud der det er stor trafikk. Disse avveiningene må forankres politisk.

Når det gjelder innspill om at busstilbud og kapasitet må tilpasses behov er dette korrekt innenfor gitte lovpålagte føringer (evt. også politiske), se kommentar over.

Behov for opprusting av knutepunkt i Buskerudbyen er vurdert i sammenheng. Flere av knutepunktene som ligger i Drammen (bl.a. Drammen stasjon/Strømsø torg, Bussterminalen Strømsø/Drammen busstasjon og Bragernes torg) er allerede utbedret, eller kommer til å bli det innen kort tid. BaneNor arbeider også med planer for Gulskogen stasjon.

Buskerud fylkeskommune har ansvaret for kollektivtilbudet i Buskerud. Men fylkeskommunen mangler økonomiske ressurser til å heve dette tilbudet i tilstrekkelig grad. Fylkeskommunen er en del av Buskerudbysamarbeidet, og staten har valgt å kanalisere statlige midler til bl.a. fremkommelighetstiltak for buss gjennom byvekstavtaler, men det stilles krav om medvirkning til lokal finansiering gjennom bypakker. Nord-Jæren (Stavanger/Sandnes/Sola) fikk 5 milliarder til bussvei i nylig inngått byvekstavtale. Se ellers kommentar til Dok 1 når det gjelder bruk av bompenger til andre tiltak enn veg.

Mange kundehenvendelser til Brakar dreier seg om samordning av billetter og takster med Oslo/Akershus. Det er satt i gang en prosess for å få dette til og det legges opp til noe finansiering gjennom Buskerudbypakke2.

I vedtatt Buskerudbypakke2 var det satt av 2,3 milliarder kr til ombygging av Rosenkrantzgata som den viktigste kollektivgata i Drammen. Det går ca. 500 busser i døgnet i gata og antallet vil øke når planlagt forsterket busstilbud blir iverksatt.

I de alternative tiltakspakkene foreslås det nå at det settes av 500 millioner kr til framkommelighetstiltak for buss i Rosenkrantzgata. 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. Det kan bety at vegtrafikken ikke vil nå dagens nivå igjen før 2030. Et bomsystem med bynære bommer i Drammen vil gi ytterligere trafikkreduksjon nærmere sentrum. En del av biltrafikken vil bli overført til buss. 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 Rosenkrantzgate senere.

Ny Svelvikvei

Kommunedelplan for ny tofelts Svelvikveg (Fv 319) fra Tørkop til Eik ble vedtatt i 2016. Drammen kommune vedtok alternativ B2. Arbeid med reguleringsplan er ikke igangsatt. I tre av fire alternative bypakker til høring ligger Ny Svelvikvei inne med kostnadsanslag: 560 mill. kr med usikkerhet på +/- 25 %. Dersom ny Svelvikveg blir bygd, åpner det for en ombygging av eksisterende trasé på strekningen Solumstrand - Rundtom for å bedre framkommelighet for gående, syklende og busser og bedre trafiksikkerheten. Tiltaket ligger inne i en av de fire tiltakspakkene. 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.

Utvidelse av Bjørnstjerne Bjørnsons gate

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. I Buskerudbypakke 2 som ble vedtatt høsten 2016 lå gata inne med ny firefeltsveg/gate med rabatter og 2-sidig gang og sykkelsystem på strekningen fra kryss Telthusgata – Bangeløkka til en kostnad på 400. Omfanget er nå redusert og 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. Kostnadsoverslag er på 230 mill. kr med usikkerhet +/- 10 % for denne strekningen.

Når det gjelder gjennomgangstrafikk vises til vurderinger gjort til Dok 1.

Når det gjelder vurdering av Innbyggerinitiativets innspill om Drammensdiagonal, Skogkantvei og tilknytning til Fjell vises til vedlagt vurdering fra Statens vegvesen datert 4. desember 2017. Under inntas vurdering og konklusjon:

Drammensdiagonalen

Statens vegvesens vurderinger:

- Linjeføring:

- ✕ Løsningen vil, som i Innbyggerinitiativets beskrivelse, i stor grad ha en riksvegfunksjon. Statlig føring for Buskerudbypakke 2 sier at ingen andre større riksveiprosjekter enn ny Holmenbru og utvidet Strømsåstunnel kan inngå
- ✕ Det vil være svært vanskelig å kople ny tunnel inn mot eksisterende Bragernestunnel og føre ramper sydover og nordover på E18
- Risiko- og sårbarhet (ROS): Risiko- og sårbarhetsanalysen konkluderer med at selv en tilpasset løsning ikke kan godkjennes. Dette fordi det vil være vanskelig å få til tilfredsstillende løsninger når det gjelder brann- og redningsvei for nødetatene
 - ✕ Andre ROS-utfordringer: Det vil være
 - Vanskelig å ventilere tunnelen
 - Vanskelig å få oversikt over hvor hendelser skjer
 - Vanskelig å få oversikt over hvor folk vil bevege seg ved hendelser
 - Komplisert for trafikanter å orientere seg i vegsystemet
 - Risiko i tilknytning til kø i tunnelsystemet
 - Fare for at eventuell røyk fra ny tunnel vil komme over i Bragernestunnelen. Her vil trafikken komme mot røyken fra begge sider, og vil kunne bli fanget.
 - Vanskelig å lage tilstrekkelig gode rømningsveier
 - Fare for at en brann i østgående løp i ny Drammenstunnel vil styre all røyk østover. Dette vil i så fall medføre at både E18 og fv. 282 Strandveien må stenges.
 - Vanskelig å få plass til havarilommer mellom rampene
 - Vanskelig å få plass til nødvendig skilting av alle ramper i Bragernestunnelen. Skilting vil dessuten kunne komme i konflikt med ventilasjonsvifter
- Trafikk: Trafikkmodellberegninger at ny «Drammenstunnel» vil få over 12000 i biler i døgnet (ÅDT) og vil kreve toløpstunnel. Økt trafikk som følge av en tunnel vil forsterke framkommelighetsproblemer for trafikken på strekningen Vinnes-Krokstadelva og kryss i Mjøndalen.
- **Kostnad:** Det er stor usikkerhet knyttet til eventuelle valg av løsninger og til om det mulig å realisere prosjektet i sin helhet. Det betyr at det er svært vanskelig å anslå kostnader. Det kan imidlertid slås fast at prosjektet vil være svært kostnadskrevenende. Kravet om to løp i tunnelen vil trolig innebære at tunnelen i seg selv vil koste over 4 milliarder kroner.

Konklusjon:

Av hensyn til risiko og sårbarhet kan ikke Statens vegvesen anbefale at prosjektet gjennomføres.

Skogkantveien

Statens Vegvesens vurdering

- **Linjeføring:**
 - Traseen som er vurdert går gjennom naturområder og jordbruksområder. Det bør allikevel være mulig å få til en akseptabel løsning.
 - Traseen vil også være akseptabel i forhold til risiko- og sårbarhetsvurderinger
 - Veitraseen kan være i konflikt med Bane Nor IC Vestfoldbanen.
- **Kostnad:** En svært grov vurdering av kostnader for tofeltsvei, basert på erfaringstall for løpemeterpris for henholdsvis veg i dagen, tunnel og bruer, vurderer prosjektet til å koste minst 1 milliard kr.

- **Trafikk (1):** Trafikkmodellberegninger viser at ny Skogkantveg vil få en trafikkmengde på ca. 4 000 kjt/døgn. Om lag halvparten av disse hentes fra Jarlsbergveien. Dagens Konnerudgate vil i liten grad bli avlastet, og vil fortsatt ha mer enn 10 000 kjøretøy/døgn.
- **Trafikk (2):** Dersom dagens Konnerudgate stenges for biltrafikk og prioriteres for kollektivtrafikk, vil trafikken tvinges over på ny Skogkantvei. Trafikkstrømundersøkelsen gjennomført av Statens vegvesen i 2015 viser at om lag 70 % av trafikken i Konnerudgata skal til byområdet. Trafikkmodellberegninger viser at med stengt Konnerudgate vil det oppstå avviklingsproblemer for trafikk som kommer sørfra på E18 og skal ta av til Drammen rett etter Kleivenetunnelen. Dersom ny Svelvikveg bygges vil dette problemet forsterkes Dette vil gi kødannelse i Kleivenetunnelen og vil medføre økt risiko for alvorlige trafikkuhell.
- **Trafikk (3):** Økt trafikk på fv.282 Holmestrandsvæien fra Eik-krysset mot Drammen som følge av trafikk fra en Skogkantvei vil være uheldig. Det er allerede kø-problemer i rush ved Rundtom, og dette skaper igjen kø-problem for trafikken som skal fra E18 mot Drammen sentrum.

Konklusjon:

Transportmodellberegninger og grove kostnadsanslag viser at Skogkantveien innebærer relativt store investeringer i forhold til hvilken funksjon vegen vil kunne ha og i forhold til antall som vil få nytte av den. Skogkantveien er vurdert å gi trafikkbelastning i E18 Kleivenetunnelen som vil være svært uheldig ved at den kan gi alvorlige konsekvenser. Økt trafikk på fv.282 Holmestrandsvæien som følge av en Skogkantvei og økt trafikk som følge av mere boligutbygging på Konnerud vil forsterke dette ytterligere.

Fjell – E18

Statens vegvesens vurderinger:

- Linjeføring: Foreslått trasé vil ha ca. 11 % stigning. Dette vil ikke kunne godkjennes, ut fra de retningslinjene Statens vegvesen har.
 - En tilpasset trasé som er gjennomførbar og som ligger innenfor de krav som stilles til stigningsforhold er skissert i figur. ROS-analysen konkluderer likevel med at kurvaturen denne løsningen ville få, horisontalt så vel som vertikalt, vil gi utfordringer vinterstid med opprettholdelse av barmarkstrategi. Relativt liten trafikk, relativt bratt kurve ned mot rundkjøring og at det er krevende å få til tilfredsstillende løsninger for gående og syklende underbygger dette.
 - Kostnad: Transportmodeller gir en beregnet årsdøgntrafikk på ca. 2000 biler, noe som betyr at tiltaket vil innebære relativt store investeringer i forhold til antall som vil få nytte av den.
 - Gir økt trafikk i E18 Kleivenetunnel/Fv.282 Holmestrandsvæien tilsvarende forslag 1
- Konklusjon: Analyser av trafikale virkninger, kostnad-nytte betraktninger og ROS-analysen tilsier ikke at prosjektet bør gjennomføres.

Togstasjon på Eik

Det vises til egen vurdering fra Jernbanedirektoratet datert 29. november 2017, som har slik konklusjon: Prinsippet bak InterCity fastslår at Østlandet skal betjenes av raskt og høyfrekvent togtilbud og at jernbanestasjonene skal lokaliseres sentralt i de største byene. Dette er forankret i Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Stortinget. Eik stasjon er ikke i tråd med dette prinsippet. Ulempen ved et stopp på Eik stasjon for alle som sitter på toget forbi, kan ikke veies opp for ved nytten det har for dem som kan tenkes å bruke stasjonen.

Befolkningsgrunnlag og pendlerstrømmer viser at det ikke er markedsgrunnlag for et slikt stopp. I tillegg vil det være store kostnader knyttet til bygging av en slik stasjon.

Tilfartsvei Sunland og Gulskogen

Det vises her til kommentar til innspill fra Gulskogen Vel Dok 37 som er kommentert slik: Når det foreslås at denne veien også skal betjene Fjell, Danvik og Konnerud, innebærer det at trafikken i Konnerudgata videre i retning Konnerud opprettholdes omtrent på dagens nivå (kan reduseres litt dersom Tilfartsvei Konnerud bygges separat), og at trafikken fra Danvik og Fjell ledes via 2. og 3. Strøm terrasse og Styrmoes vei. Strømterrassene er enveisregulerte 1-felts bolig-gater som er svært uegnet til å ta økt trafikk, og det er heller ikke ønskelig med økt trafikk i Konnerudgata eller Styrmoes vei. Forslaget kan fjerne noe trafikk fra Prof. Smiths allé, men en totalvurdering m.h.t. nærmiljø tilsier at alternativet vil opprettholde og til dels øke de trafikkskapte nærmiljøproblemene for nærmiljøet i Gulskogen - Danvikområdet. Traséforslaget gir uheldig nærføring til Smithestrøm gård, som har stor kulturhistorisk verdi. Denne nærføringen er en av årsakene til at ny Vestfoldbane vil bli lagt i kulvert på strekningen.

Det er så langt ikke konkludert om den foreslåtte løsningen lar seg løse geometrisk, samt om løsningen lar seg kombinere med Vestfoldbanekulverten. Avstanden fra foreslått rundkjøring sør for undergangen under Randfjordbanen og opp til Prof. Smiths alle er forholdsvis kort, og det er en betydelig høydeforskjell. Forslaget om å etablere rundkjøringen så tett som vist opp til jernbanekryssingen er sannsynligvis problematisk og kostbart, uansett om veien krysser jernbanen i bru eller kulvert. Den lille veistubben fra Prof Smiths alle til Konnerudgata er antageligvis den vanskeligste delen m.h.t. stigningsforhold.

Løsningen lar seg vanskelig kombinere med en senere utbygging av Tilfartsvei vest – del 2, både m.h.t. kapasitet (2 felt) og linjeføring. Uavhengig av om det prioriteres å finansiere utbygging av Tilfartsvei vest del 2 innen tiltakspakke for Buskerudbypakke 2 eller ikke, bør de løsninger som bygges ha fleksibilitet m.h.t. fremtidige behov. Dersom det skulle bygges vei etter den foreslåtte traséen, bør veien gis et annet navn enn «Tilfartsvei vest – del 1»

Dok 108 Trygve Angeltveit

Fra: trygve angeltveit [trygve_angeltveit@hotmail.com]

Til: Kommunepost Drammen [Kommunepost.Drammen@drmk.no]

Kopi: Sendt: 31.08.2017 18:32:18

Emne: Strømsåstunellen

Utbygging av Strømsåstunnelen.

Jeg som bor på Strømsø Gulskogen føler at trafikken bare blir flyttet mer og mer over til strøms med å bygge fire felt fra Rundtom og forbi bort til Grønnland + at Rosenkrans gate blir dratt ned til et felt.

Jeg ser som et stort minus at man i tillegg nå skal planlegge og ødelegge alle muligheter for oss som bor på Strømsø Gulskogen til å kunne komme ut i naturen, skogen om det blir en realitet at man skal ødelegge all den natur og sti muligheten vi har på Strømsø. Jeg er en som bruker Strømsø skogen opp mot Konnerud flere ganger i uken. Det er ikke akkurat helsefremmende og forebyggende for folkehelsen for oss på Strømsø at mulighetene for tilgangen til friluft blir ødelagt.

Jeg ser at Bragernes får mer og mer trafikklette. Mens Strømsø og spesielt planene på Gulskogen er et stor nederlag for folkehelsa, med tanke på luftforurensning, støy trafikkforurensning. Jeg ser at folkehelsa i Drammen ligger under landsgjennomsnittet og det kommer ikke til å bygge i positiv retning med en så stor ødeleggelse av nær natur og friluft opplevelser.

Man beskytter her altså folk på Strømsø (Gulskogen), ved å forebygge ved å ikke bygge motorvei over hele Strømsø. Med å ikke gjøre Strømsø (Gulskogen) om til en motorvei vil en fremme folkehelsen på Strømsø. Vær så snill latt marka jeg bruker flere ganger i være
Hilsen Trygve Angeltveit

Kommentar til innspillet:

Det er enkelt å forstå innsenders bekymring for økt trafikk og kø på Strømsø/Gulskogen. Trafikkmengde, folkehelse, forurensing og tilgang til naturen er viktig for samfunnsutviklingen i Drammen. Drammen kommune jobber med luftforurensingen spesielt. Buskerudbypakke 2 har som en forutsetning om at personbiltrafikken ikke skal øke, blant annet med økt satsning på kollektivt, sykkel og gange. Disse to siste er også folkehelseiltak som vil gagne befolkningen og samfunnet på mange måter. Sykkelandelen skal øke til minst 8 % og 80 % av skoleelever skal gå eller sykle til skolen. Tiltakene gjør man i samarbeid med blant annet skolene, folkehelse- og miljøansatte i kommunene og Bedriftsidretten i Buskerud. Innspill har også kommet om informasjonskampanjer for å vise hvor man kan ta buss og sykkel til marka, det vil Buskerudbysamarbeidet jobbe videre med

Vedlegg

Vedlegg 1



Notat datert 4. desember. 2017

Oppsummering av vurderinger av deler av Innbyggerinitiativet forslag

Dette notatet oppsummerer Statens vegvesens foreløpige vurderinger av Innbyggerinitiativet, i henhold til vedtak gjort i forbindelse med behandlingen av Utredningsprogrammet våren 2017. Notatet er ment å skulle være underlag for dokumentasjonsrapporten fra innspillfasen i prosessen med justering av BBP2. Oppsummeringen baserer seg på dokumentasjon fra Statens vegvesen og Drammen kommune.

Bakgrunn

Det er ved oppstarten, og underveis i vurderingsarbeidet, avholdt egne møter med Innbyggerinitiativets leder Gro Nyhus med flere. Hensikten har vært å etablere en felles forståelse av hva forslagene innebærer, og å gi foreløpige vurderinger av disse. De registrerte innspillene til større infrastrukturprosjekter er:

- Skogkantveien
- Fjell-E18
- Bragernesdiagonalen
- Tilfartsveg Sundland og Gulskogen
- Ny togstasjon på Eik

Statens vegvesen har som fagetat i samarbeid med partnerne i Buskerudbysamarbeidet vurdert de tre førstnevnte vei-innspillene i dette notatet, mens Drammen kommune har vurdert Tilfartsveg Sundland og Gulskogen. Forslag om ny togstasjon på Eik er vurdert av Jernbanedirektoratet i eget notat.

Relevante føringer for justeringsprosessen for Buskerudbypakke 2:

- Nasjonal transportplan 2018-2029: Staten bidrar med 390 mill kr (NTP Handlingsprogram 2018-2023) til finansiering av ny Holmenbru og 800 mill kr til utvidelse av Strømsåstunnelen, hvorav 200 mill kr er satt av i slutte av siste de av perioden 2024-2029. Ingen andre større riksveiprosjekter kan inngå i bompengepakken.
- Veksten i persontrafikken skal skje med gåing, sykling eller kollektivtransport. Det er et statlig krav.

Statens vegvesen har foretatt en trinnvis analyse. I denne har hvert delprosjekt blitt analysert for seg, før prosjektene er sett på under ett. I tilfeller der de foreslåtte prosjektene ikke er gjennomførbare etter de krav som settes til slike veganlegg, er det foretatt vurderinger for å finne gjennomførbare varianter som ivaretar intensjonen i forslaget. Statens vegvesen har brukt standard uttegningsverktøy for å finne linjeføringer som ivaretar kravene som stilles til aktuell vegtype. Det er brukt trafikkberegningsmodell for å vurdere de trafikale virkningene.

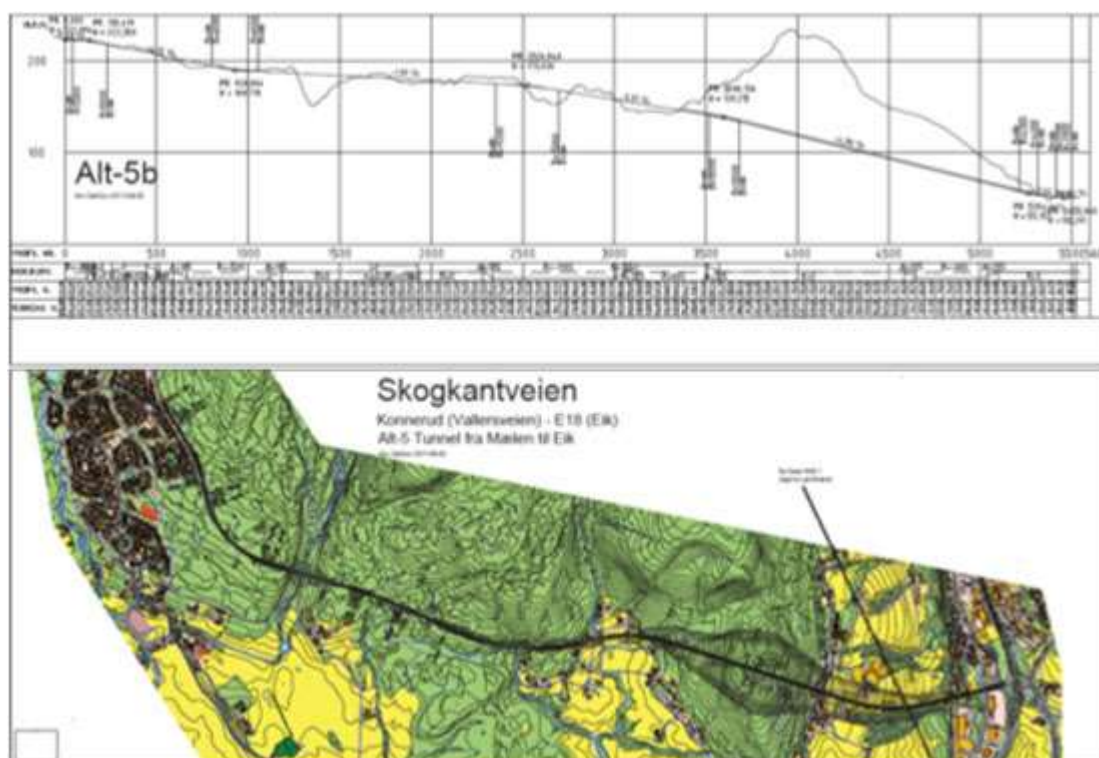
Statens vegvesens ekspertgruppe for risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS) har gjennomgått og vurdert prosjektene, og har utarbeidet en egen ROS-delrapport. Dokumentasjon for trafikkberegningene vil bli utarbeidet. Kostnadsvurderinger er basert på Statens vegvesens erfaringstall for løpemeterpris for ulike veielementer, som veg i dagen, tunnel og bruer, med de forbehold som må tas når det gjelder usikkerhet i grunnlagsmaterialet

1. Skogkantveien

Hovedpunkter fra Innbyggerinitiativets beskrivelse: Skogkantvegen



Figur 1: Skisse av aktuell trasé fra Innbyggerinitiativet



Figur 2: Bearbeidet aktuell linjeføring av Skogkantveien fra Statens vegvesen

- Skal gi tilgang til E18 i begge retninger, uten at man skal måtte bevege seg ned til sentrum
- Skal planlegges med to felt, men mulighet for fremtidig 4 firefeltsveg bør sikres
- Gir et vesentlig større potensial for utvidelse av boligfelt enn forslaget fra BB2 til Tilfartsvei Konnerud via E134 eller inn i Tilfartsvei Vest 2
- Vil ikke medføre rasering av hus, føre til ulemper for innbyggere eller inngripen i dyrka mark
- Vil bedre forholdene for beboerne langs Jarlsbergveien mellom Konnerud og Skoger
- Vil gi sikrere skolevei til Skoger skole
- Vil redusere trafikkmengden ved Skoger kirke
- Vil gi Konnerudgata økt potensial for kollektivtrafikk, syklende og gående

Statens vegvesens vurderinger:

- **Linjeføring:**
 - Traseen som er vurdert går gjennom naturområder og jordbruksområder. Det bør allikevel være mulig å få til en akseptabel løsning.
 - Traseen vil også være akseptabel i forhold til risiko- og sårbarhetsvurderinger
 - Veitraseen kan være i konflikt med Bane Nor IC Vestfoldbanen.
- **Kostnad:** En svært grov vurdering av kostnader for tofeltsvei, basert på erfaringstall for løpemeterpris for henholdsvis veg i dagen, tunnel og bruer, vurderer prosjektet til å koste minst 1 milliard kr.
- **Trafikk (1):** Trafikkmodellberegninger viser at ny Skogkantveg vil få en trafikkmengde på ca. 4 000 kjt/døgn. Om lag halvparten av disse hentes fra Jarlsbergveien. Dagens Konnerudgate vil i liten grad bli avlastet, og vil fortsatt ha mer enn 10 000 kjøretøy/døgn.
- **Trafikk (2):** Dersom dagens Konnerudgate stenges for biltrafikk og prioriteres for kollektivtrafikk, vil trafikken tvinges over på ny Skogkantvei. Trafikkstrømundersøkelsen gjennomført av Statens vegvesen i 2015 viser at om lag 70 % av trafikken i Konnerudgata skal til byområdet. Trafikkmodellberegninger viser at med stengt Konnerudgate vil det oppstå utviklingsproblemer for trafikk som kommer sørfra på E18 og skal ta av til Drammen rett etter Kleivenetunnelen. Dersom ny Svelvikveg bygges vil dette problemet forsterkes Dette vil gi kødannelse i Kleivenetunnelen og vil medføre økt risiko for alvorlige trafikkuhell.
- **Trafikk (3):** Økt trafikk på fv.282 Holmestrandsvæien fra Eik-krysset mot Drammen som følge av trafikk fra en Skogkantvei vil være uheldig. Det er allerede kø-problemer i rush ved Rundtom, og dette skaper igjen kø-problem for trafikken som skal fra E18 mot Drammen sentrum.

Konklusjon:

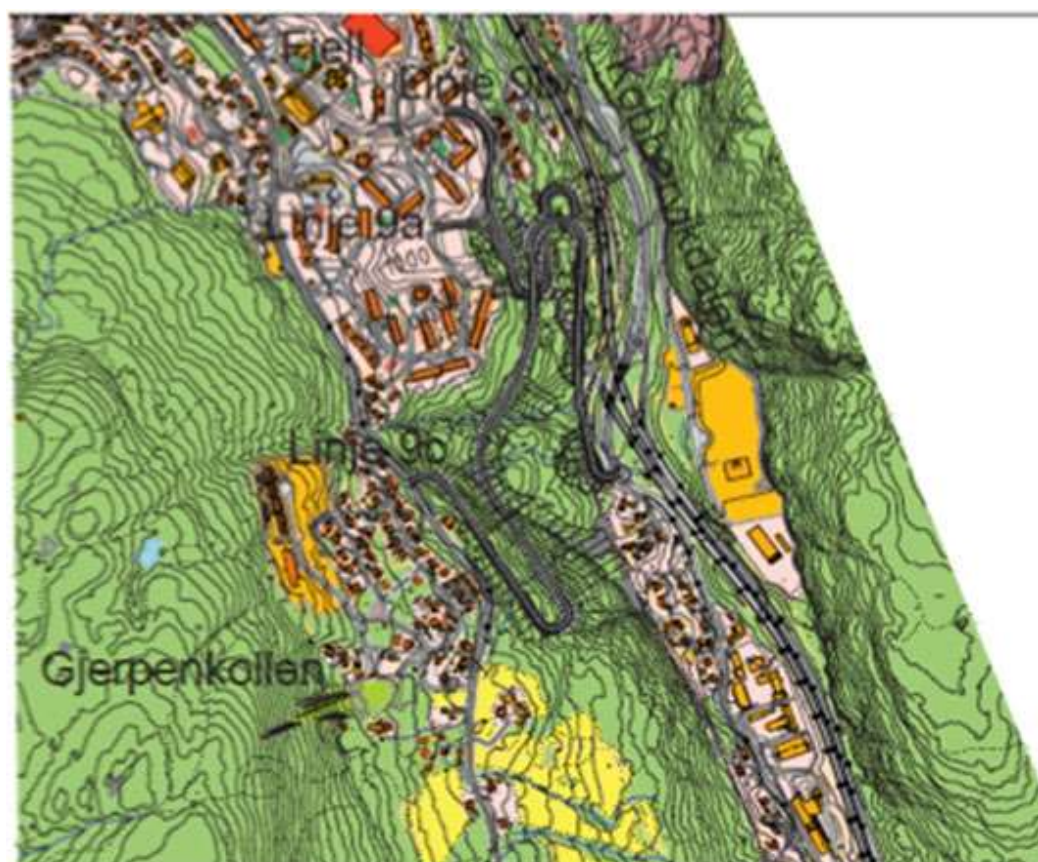
Transportmodellberegninger og grove kostnadsanslag viser at Skogkantveien innebærer relativt store investeringer i forhold til hvilken funksjon vegen vil kunne ha og i forhold til antall som vil få nytte av den. Skogkantveien er vurdert å gi trafikkbelastning i E18 Kleivenetunnelen som vil være svært uheldig ved at den kan gi alvorlige konsekvenser. Økt trafikk på fv.282 Holmestrandsvæien som følge av en Skogkantvei og økt trafikk som følge av mere boligutbygging på Konnerud vil forsterke dette ytterligere.

2. Fjell-E18

Hovedpunkter fra Innbyggerinitiativets beskrivelse: Se skissen vist under Statens vegvesens vurderinger:



Figur 4: Skisse av aktuell trasé fra Innbyggerinitiativet



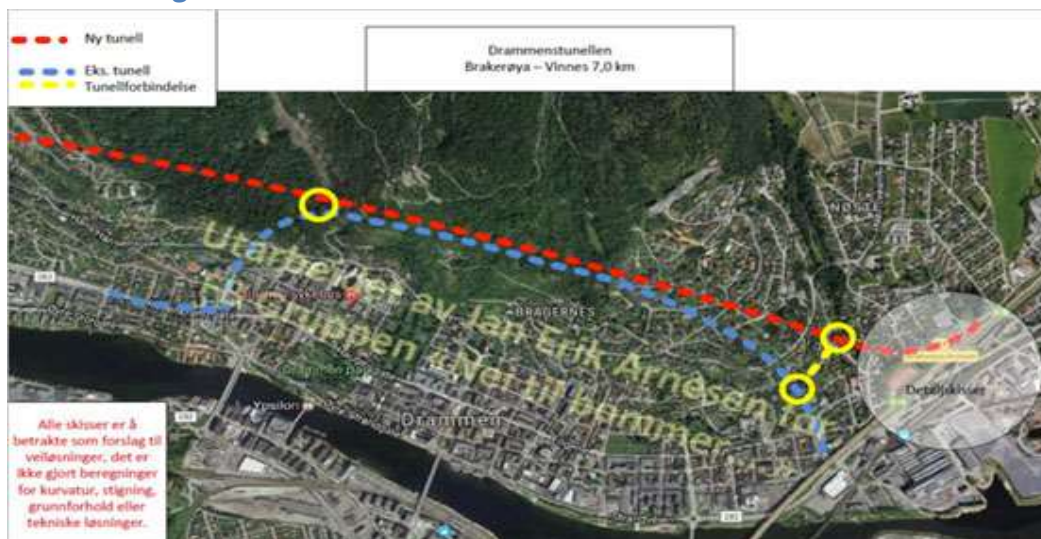
Figur 4: Bearbeidet aktuell linjeføring av forbindelse Fjell-E18 fra Statens vegvesen

- Linjeføring: Foreslått trasé vil ha ca. 11 % stigning. Dette vil ikke kunne godkjennes, ut fra de retningslinjene Statens vegvesen har.
- En tilpasset trasé som er gjennomførbar og som ligger innenfor de krav som stilles til stigningsforhold er skissert i figur. ROS-analysen konkluderer likevel med at kurvaturen denne løsningen ville få, horisontalt så vel som vertikalt, vil gi utfordringer vinterstid med opprettholdelse av barmarkstrategi. Relativt liten trafikk, relativt bratt kurve ned mot rundkjøring og at det er krevende å få til tilfredsstillende løsninger for gående og syklende underbygger dette.
- Kostnad: Transportmodeller gir en beregnet årstdøgns trafikk på ca. 2000 biler, noe som betyr at tiltaket vil innebære relativt store investeringer i forhold til antall som vil få nytte av den.
- Gir økt trafikk i E18 Kleivenetunnel/Fv.282 Holmestrandsvæien tilsvarende forslag 1

Konklusjon:

Analyser av trafikale virkninger, kostnad-nytte betraktninger og ROS-analysen tilsier ikke at prosjektet bør gjennomføres.

3. Drammensdiagonal



Figur 5: Skisse av aktuell trasé fra Innbyggerinitiativet



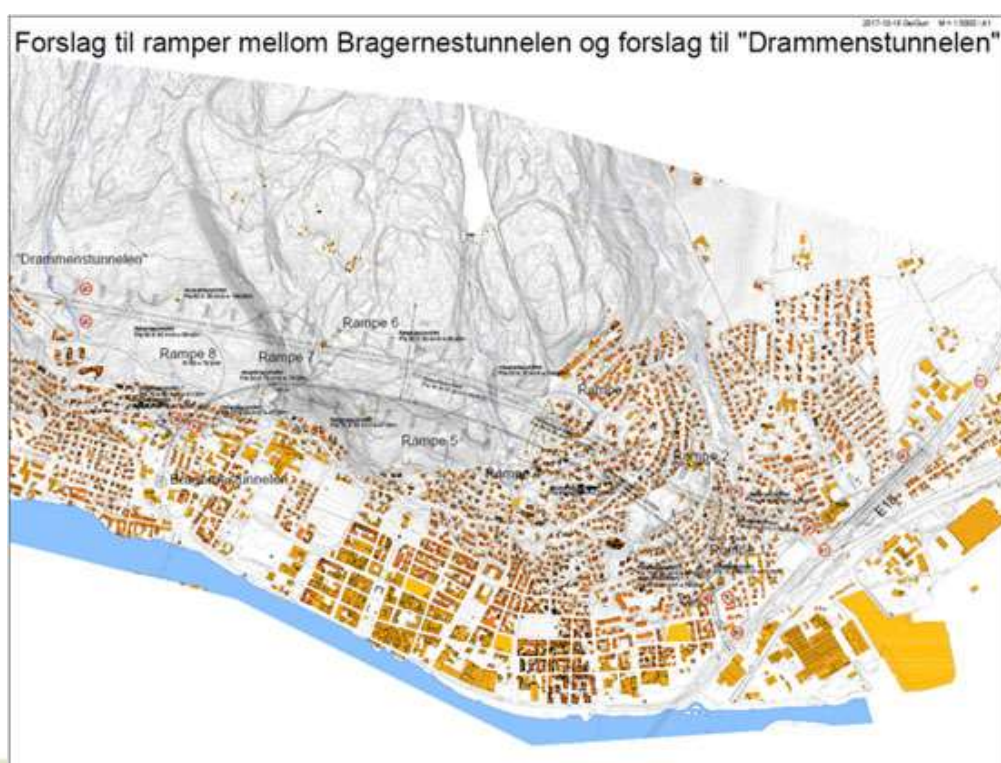
Figur 6: Skisse av aktuell trasé fra Innbyggerinitiativet

Hovedpunkter fra Innbyggerinitiativets forslag: Ny Drammensdiagonal

- Kan fungere som gjennomfartsåre til og fra E134 via fv. 283.
- Vil sikre at en stor del av gjennomgangstrafikken til Vestlandet går utenom bykjernen
- Vil øke tilgjengeligheten til E18 i begge retninger fra Bragernessiden
- Vil sikre mer optimal fremkommelighet for godstrafikken fra Drammen havn
- Vil kunne gi veitilknytning til det planlagte nye sykehus på Brakerøya
- Vil sikre tilgjengelighet for fremtidige innbyggere i Fjordbyen
- Vil kunne realisere et større potensial for kollektivknutepunkt i området
- Vil være med på å minimere trafikken over Bangeløkka, som i dag har stor trafikkbelastning
- Vil være nødvendig for å få til en rask initiering av alternative veier som sikrer at mest mulig gjennomgangstrafikk, internt og eksternt, går utenfor bykjernen
- Vil ha et større potensial for å løse de trafikale problemene for Drammen by enn det Lierdiagonalen vil ha



Figur 8: Skisse av aktuell trasé fra Innbyggerinitiativet



Figur 8: Bearbeidet aktuell linjeføring av forbindelse med ramper mellom Bragernestunnelen og forslag til «Drammenstunnelen» med kobling til E18 fra Statens vegvesen

Statens vegvesens vurderinger:

- **Linjeføring:**
 - × Løsningen vil, som i Innbyggerinitiativets beskrivelse, i stor grad ha en riksvegfunksjon. Statlig føring for Buskerudbypakke 2 sier at ingen andre større riksveiprosjekter enn ny Holmenbru og utvidet Strømsåstunnel kan inngå
 - × Det vil være svært vanskelig å kople ny tunnel inn mot eksisterende Bragernestunnel og føre ramper sydover og nordover på E18
- **Risiko- og sårbarhet (ROS):** Risiko- og sårbarhetsanalysen konkluderer med at selv en tilpasset løsning ikke kan godkjennes. Dette fordi det vil være vanskelig å få til tilfredsstillende løsninger når det gjelder brann- og redningsvei for nødetatene
 - × Andre ROS-utfordringer: Det vil være
 - Vanskelig å ventilere tunnelen
 - Vanskelig å få oversikt over hvor hendelser skjer
 - Vanskelig å få oversikt over hvor folk vil bevege seg ved hendelser
 - Komplisert for trafikanter å orientere seg i vegsystemet
 - Risiko i tilknytning til kø i tunnelsystemet
 - Fare for at eventuell røyk fra ny tunnel vil komme over i Bragernestunnelen. Her vil trafikken komme mot røyken fra begge sider, og vil kunne bli fanget.
 - Vanskelig å lage tilstrekkelig gode rømningsveier
 - Fare for at en brann i østgående løp i ny Drammenstunnel vil styre all røyk østover. Dette vil i så fall medføre at både E18 og fv. 282 Strandveien må stenges.
 - Vanskelig å få plass til havarilommer mellom rampene
 - Vanskelig å få plass til nødvendig skilting av alle ramper i Bragernestunnelen. Skilting vil dessuten kunne komme i konflikt med ventilasjonsvifter
- **Trafikk:** Trafikkmodellberegninger at ny «Drammenstunnel» vil få over 12000 i biler i døgnet (ÅDT) og vil kreve toløpstunnel. Økt trafikk som følge av en tunnel vil forsterke framkommelighetsproblemer for trafikken på strekningen Vinnes-Krokstadelva og kryss i Mjøndalen.
- **Kostnad:** Det er stor usikkerhet knyttet til eventuelle valg av løsninger og til om det mulig å realisere prosjektet i sin helhet. Det betyr at det er svært vanskelig å anslå kostnader. Det kan imidlertid slås fast at prosjektet vil være svært kostnadskrevende. Kravet om to løp i tunnelen vil trolig innebære at tunnelen i seg selv vil koste over 4 milliarder kroner.

Konklusjon:

Av hensyn til risiko og sårbarhet kan ikke Statens vegvesen anbefale at prosjektet gjennomføres.

Vedlegg 2

Notat

Fra	Jernbanedirektoratet
Til	Buskerudbysekretariatet
Kopi til	[Kopimottakere]
Vedrørende	Innspill Buskerudbypakke 2
Saksref.	[Saksref]
Dato	29.11.2017

Jernbanedirektoratets vurdering av forslaget Eik stasjon i forbindelse med arbeidet med Buskerudbypakke 2

I forbindelse med arbeidet med Buskerudbypakke 2 har det kommet inn et forslag fra et privat initiativ om etablering av jernbanestasjon på Eik i Kobbervikdalen, vest i Drammen kommune. Jernbanedirektoratet har blitt bedt om å analysere dette.

Prinsipielt om tog

Toget har den egenskapen at det frakter mange mennesker, over lange avstander i høy hastighet. Dette avhenger selvfølgelig av hvor man er i Norge; flere steder i Norge er det gammelt enkeltspor, med lav kapasitet og mye kurver. Men for en moderne Vestfoldbane er kapasitet og hastighet grunnleggende egenskaper. Hele ideen bak InterCity er at de store byene og tettstedene på Østlandet skal knyttes sammen med et effektivt transportmiddel.

I den sammenheng er stasjonsstruktur og stasjonslokalisering viktig. Om det er kort avstand mellom hvert sted toget stopper, vil toget aldri komme opp i hastighet på grunn av tiden det bruker på å akselerere og retardere. Dette fører til at reisetiden øker. Økt reisetid på grunn av at toget stopper kan derfor forsvares kun ved at det betjener et stort marked, som f.eks. en by eller et tettsted.

Ideen bak InterCity, er som nevnt, at de store byene og tettstedene på Østlandet skal knyttes sammen med effektiv transport. Derfor er det viktig at stasjonene lokaliseres sentralt byene. Byene er store markeder med arbeidsplasser, boliger og et bredt spekter av funksjoner.

Transport og arealbruk er i et gjensidig forhold; jernbanen bygger opp om sentrumsfunksjoner, og kompakt arealutvikling gjør jernbanen enda mer samfunnsnyttig.

Videre er det viktig at de ulike transportmidlene arbeider sammen for å gi mest mulig effektiv transport. Togets fortrinn er stor kapasitet, over lange avstander i høy hastighet. Dette gjør at toget ikke har eller bør ha stor flatedekning. De områdene som ikke er i gå- eller sykkelavstand til jernbanestasjonen bør betjenes med buss, som mater mot stasjonene, slik at folk effektivt kan reise videre med toget.

Jernbane i Drammen

I forbindelse med planleggingen av nytt dobbeltspor fra Drammen til Kobbervikdalen inngått en avtale om at eksisterende jernbanetrase skal legges ned. Denne avtalen ble gjort mellom Drammen kommune og daværende Jernbaneverket. Arealet langs eksisterende trasé skal

benyttes til andre formål og annen form for skinnegående transport er derfor ikke realistisk. Arealet som foreslås som stasjon og pendlerparkering ved Eik i Kobbervikdalen ligger ved eksisterende jernbanelinje. Framtidig jernbanelinje vil ligge lenger sør enn denne lokaliseringen. Vi forstår det likevel slik at det er i dette området forslagstillerne har sett for seg lokaliseringer av Eik stasjon, så vi tar dette som utgangspunkt

Vurdering av forslaget Eik stasjon

Jernbanedirektoratet har blitt bedt om å gjøre ytterligere vurderinger av konsekvensene av en stasjon på Eik, og vi har da valgt å analysere markedsgrunnlag ved hjelp av pendlerdata fra Statistisk sentralbyrå og trafikkdata fra NSB. I tillegg er det gjort en enkel vurdering av kostnad for bygging av stasjon ved hjelp av erfaringstall.

Markedsgrunnlag - Nytte

For å forstå bedre hvilket markedsgrunnlag det er for en stasjon på Eik, har vi gjort en enkel nyttevurdering. Det gjør vi ved å regne ut hvor mange mennesker som vil ha et nyttetap av at toget stopper på Eik, og ut fra dette tallet regne ut hvor mange mennesker som må bruke Eik stasjon for å utlikne nyttetapet.

Ved å bruke trafikkdata fra NSB kan vi finne ut hvor mange som sitter på toget mellom Drammen og Sande, og dermed vite hvor mange som vil ha et nyttetap av at toget stopper på Eik. I 2016 var det ca. 3 millioner reiser på den isolerte strekningen. Vi antar at et stopp tar 3 minutter. Vi antar også at tidsverdien for de reisende er 100 kr/t. Det betyr at et stopp på Eik betyr 9 millioner minutter (=reiser x 3 minutter) i nyttetap, som tilsvarer 15 millioner kroner (=tidstap / 60 x 100).

Av dette kan vi regne ut hvor mange reiser som gjennomføres fra Eik stasjon for å veie opp for nyttetapet til dem som kjører forbi. Vi antar at alle som vil ha en nyttegevinst av Eik stasjon vil spare 15 minutter på å benytte Eik stasjon i forhold til den reisetiden de har i dag. Vi tar nyttetapet for dagens reisende på Vestfoldbanen og deler på antall minutter hver enkelt bruker av Eik stasjon sparer (9 000 000 minutter / 15 minutter) og kommer fram til at stasjonen må ha ca. 600 000 reiser årlig for å komme i likevekt. Dette tilsvarer ca. 1643 reisende pr. døgn, eller ca. 2105 pr. virkedøgn, som er vanlig å operere med i slike vurderinger, da det store volumet av togreiser er på hverdager.

Markedsgrunnlag - Befolkning

Drammen kommune har 68 759 innbyggere. Av disse er 32 523 registrert som sysselsatte (15-74 år). Se for øvrig <https://www.ssb.no/arbeid-og-lonn/statistikker/regsys> for mer informasjon om statistikken. Med utgangspunkt i innspillet fra det private initiativet i Buskerud, hentet vi ut detaljert pendlerdata for områdene Konnerud, Austad/Fjell, Skoger og Tangen/Åskollen. Dette omfatter grunnkretsene Konnerud 1-54, Danvik/Fjell 8-15, Skoger 2-22 og Tangen/Åskollen 4-21. I disse grunnkretsene bor det totalt 12 816 sysselsatte (pr. fjerde kvartal 2015).

Av disse er det 1503 personer som pendler til Oslo kommune, 1258 til Akershus fylke og 1156 personer til Lier kommune. 6836 personer pendler til et målpunkt i Drammen kommune. Med andre ord; nær halvparten av alle som bor i de utvalgte grunnkretsene, jobber i bostedskommunen. Resten (2063 mennesker) pendler til øvrige kommuner i Buskerud, til Vestfold og til resten av landet.

Hvis vi tar utgangspunkt i at ca. 4000 mennesker pendler til Oslo, Akershus og Lier og at det er i denne gruppen vi finner potensielle brukere av Eik stasjon. Hvis vi antar en kollektivandel på 10 % betyr det at 400 mennesker bruker buss/tog på sin arbeidsreise. Hver person reiser til og fra jobb, slik at dette blir 800 reiser hver dag.

Usikkerhet og marginer

I denne analysen er det regnet med marginer i flere av leddene.

Vi har antatt 15 minutter spart reisetid for alle som kan tenkes å ha nyttegevinst av Eik stasjon. Dette er et svært positivt anslag. Man tar da utgangspunkt i at alle som bor på Konnerud, Fjell, Skoger eller Tangen vil spare 15 minutter på å benytte Eik stasjon på sin arbeidsreise. Dette er ikke sannsynlig. Men ved å sette tidsbesparelsen lavere vil det kreve flere reisende for å nå nyttelikevekt.

Befolkningsgrunnlaget som er inkludert for å vurdere mulig nytte av Eik stasjon er også svært høyt. Dette er tatt med etter innspill fra det private initiativet. Det realistiske befolkningsgrunnlaget for Eik stasjon er sannsynligvis betydelig mindre. I en kilometers radius fra der Eik stasjon er foreslått lokalisert bor det ifølge SSB 406 mennesker. I en 3-kilometers radius bor det 4354 mennesker. Dette er et svært enkelt verktøy, men sier likevel noe om arealsituasjonen rundt Eik.

Nærhet til Drammen

Nærheten til Drammen sentrum og stasjon er en avgjørende faktor. Eik stasjon vil ikke ha et like godt togtilbud som Drammen og Drammen stasjon vil derfor være langt mer attraktiv for reisende fra de nevnte områdene. Frekvens er en viktig faktor for kollektivtilbudets attraktivitet. I den analysen vi har gjennomført har vi tatt med mennesker som er bosatt i grunnkretser nær Drammen stasjon. Det er usannsynlig at disse vil benytte Eik stasjon.

Kapasitet i jernbanenettet

Kapasitetsvurderinger tilsier at et ytterligere stopp på Vestfoldbanen er problematisk. Ved innføring av Rutemodell 2027 vil det gå fire tog hver time i grunnrute til Tønsberg. To av disse togene vil ikke stoppe på noen stasjoner mellom Drammen og Tønsberg før de fortsetter videre mot Skien. De to andre togene vil stoppe på alle stasjoner. Ved å innføre enda et stopp mellom Drammen og Sande vil det være en risiko for at de raske IC-togene tar igjen de fullstoppende togene. Det vil aldri lages et ruteopplegg der tog tar igjen andre i rute. Kapasiteten på strekningen vil dermed reduseres. På kort sikt kan dette redusere robustheten på strekningen, og på lengre sikt kan det gjøre strekningen begrensende for senere tilbudsforbedringer, slik som fjerntog over Vestfoldbanen.

Kostnader ved etablering av stasjon

På det nivået vi er nå, gjør vi kun en svært grov vurdering av kostnader ved bygging av stasjon. Erfaringstall tilsier at etablering av en stasjon, hvis teknisk gjennomførbart, kan ha en kostnad fra 400 millioner til 1 milliard. Dette forutsetter enkle byggeforhold. NGUs løsmassekart viser at området i hovedsak består av tykk havavsetning og innslag av tynn hav-/strandavsetning. Denne kostnaden er ikke medregnet i nyttevurderingen av stasjonen, og kommer derfor i tillegg.

Konklusjon

Prinsippet bak InterCity fastslår at Østlandet skal betjenes av raskt og høyfrekvent togtilbud og at jernbanestasjonene skal lokaliseres sentralt i de største byene. Dette er forankret i Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Stortinget. Eik stasjon er ikke i tråd med dette prinsippet. Ulempen ved et stopp på Eik stasjon for alle som sitter på toget forbi, kan ikke veies opp for ved nytten det har for dem som kan tenkes å bruke stasjonen. Befolkningsgrunnlag og pendlerstrømmer viser at det ikke er markedsgrunnlag for et slikt stopp. I tillegg vil det være store kostnader knyttet til bygging av en slik stasjon.

buskerudbyen.no