

## **Saksdokument til ATM-utvalgsmøte nr 2 - 2017**

**Møtetid: Fredag 28. april 10:00 – 12:00 med lunsj kl 12:00**

**Etter lunsj kl 12:30 holdes konstituerende møte i styringsgruppe for byutredning Buskerudbyen**

**Sted: Formannskapssalen, Rådhuset, Drammen kommune, Engene 1, Drammen**

Forslag til dagsorden:

**Kl 10:00 – 12:00**

**Sak 11/17 Referat fra forrige møte**

**Sak 12/17 Nasjonal Transportplan 2018 - 29**

**Sak 13/17 Videre arbeid Buskerudbypakke2**

**Sak 14/17 Handlingsplan for innfarts- og pendlerparkeringer**

**Sak 15/17 Årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2016**

**Sak 16/17 ATM-rådsmøte våren 2017**

**Sak 17/17 Status**

**Sak 18/17 Eventuelt**

**Kl 12:30 – 14:00 Konstituerende styringsgruppemøte for byutredning Buskerudbyen, se vedlagt innkalling fra Statens Vegvesen**

**Vedlagt følger møteinnkalling fra Statens Vegvesen.**

### **Vedlegg**

1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 3. februar 2017
2. Lokalpolitisk behandling av "Anbefalt forslag til Buskerudbypakke2" – vedtakspunkt 15

### **Separat vedlegg:**

1. Handlingsplan for innfarts- og pendlerparkeringer
2. Årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2016
2. Innkalling til konstituerende styringsgruppemøte Byutredning Buskerudbyen
3. Mandat byutredning Buskerudbyen

**Buskerudbyen 19.04.2017**

**Roger Ryberg  
Leder av ATM-utvalget**

**Trude Andresen  
Leder adm. styringsgruppe**

## **Sak 11/17 Referat fra forrige møte**

Referat fra møte i ATM-utvalget 3. februar 2017 følger som vedlegg 1.

**Forslag til konklusjon:** Referatet godkjennes

## **Sak 12/17 Nasjonal transportplan og BBP2**

### **Hensikt med saken**

Orienterer om innhold i Nasjonal transportplan 2018-29 ([Meld. St 33, 2016-2017](#)) med vekt på momenter relevant for Buskerudbyens videre arbeid med justert bypakke, ny avtale om belønningsmidler (2018-2021) og bymiljø-/byvekstavgift.

### **Omtale av riksvegprosjekter**

Nasjonal transportplan har følgende omtale av riksvegprosjekter som angår arbeidet med justert bypakke:

#### **E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellop**

*"Prosjektet E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellop i Buskerud, omfatter bygging av nytt tunnellop i Strømsåstunnelen i Drammen. Tunnelen vil få nødutganger mellom løpene, noe som vil sikre rask og sikker evakuering av trafikantene ved eventuell brann i tunnelen. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet gjennom den planlagte bompengereordningen for Buskerudbyen."*

Prosjektet er kostnadsberegnet til kr 1,6 mrd. Det er forutsatt 50 % bompengefinansiering, dvs 800 mill kr. Det er lagt opp til en oppstartsbevilgning i NTP i siste 6-årsperiode, 2024-2029 med kr 200 mill.

#### **Rv 282 Holmenbrua**

*"Prosjektet rv 282 Holmenbrua i Buskerud vil erstatte dagens bru som inngår i en viktig omkjøringsveg for E18. Brua er også viktig for adkomsten til Drammen havn. Ny bru vil dessuten bedre forholdene for kollektivtrafikken og gang- og sykkeltrafikken i området. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet gjennom den planlagte bompengereordningen for Buskerudbyen."*

Prosjektet er kostnadsberegnet til kr 760 mill. Det er forutsatt 50% bompengefinansiering, dvs 380 mill kr. Det er lagt opp til at statens andel i sin helhet kommer i første 6-årsperiode, 2018-23.

### **Omtale av jernbaneprosjekter**

Nasjonal transportplan har følgende omtale av jernbaneprosjekter som Buskerudbyen omtalte i sin felles uttalelse til Nasjonal transportplan – transportetatens grunnlagsdokument:

#### **Jernbanesatsing i Buskerudbyen**

Nasjonal transportplan har ingen omtale av banestrekningen Gulskogen-Kongsberg, følgelig heller ikke strekningen Gulskogen-Hokksund. I planperioden ligger det ikke investeringer i banestrekningen, Det er heller ikke omtalt midler til stasjonsopprusting i Mjøndalen eller Hokksund.

Om det er mulig å øke frekvens til to tog i timen Drammen – Hokksund uten investeringer i infrastrukturen må avklares med Bane NOR. Den tillyste kommunedelplanen som vil avklare dette vil foreligge først i mai 2017.

Nasjonal transportplan har ikke omtale av planleggingsmidler til ny jernbanestasjon på Lierstranda.

Nasjonal transportplan har generell omtale av jernbaneinvesteringer i forbindelse med bymiljø-/byvekstavgifter. Se avsnitt om .

### **InterCity Vestfoldbanen**

*”Drammen- Gulskogen/Kobbervikdalen - Sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg gir rom for høy frekvens, betydelig redusert reisetid og en mer robust trafikkavvikling. Dobbeltspor fra Drammen til Gulskogen er nødvendig for å kunne avvikle den samlede trafikken over Drammen stasjon på en effektiv måte. Infrastrukturen vil også gi tilstrekkelig hensetting, håndtere trafikk knyttet til driftsbasis og ha nødvendig restkapasitet til avvikshåndtering. Regjeringen prioriterer samlet utbygging av Drammen – Gulskogen/Kobbervikdalen for å sikre optimal fremdrift i prosjektene og ta hensyn til felles avhengigheter.”*

Det settes av ca 9,6 mrd. kr til prosjektet Drammen – Gulskogen/Kobbervikdalen i planperioden 2018-29. Ca 7,5 mrd kr kommer i første 6-årsperiode 2018-23. Tiltakene omfatter Kommunedelplan inkludert Drammen stasjon, Drammen – Gulskogen, Gulskogen stasjon og strekningen Drammen – Kobbervikdalen.

### **NTPs satsing på byområdene**

Totalt vil Regjeringen bidra med 66,4 mrd kr i planperioden (2018-29) til bymiljøavtalene, byvekstavtalene og Belønningsordningen. En del av disse midlene (ca 24 mrd kr er øremerket til delfinansiering av lokale kollektivløsninger i de fire største byområdene). Tidligere politikk overfor byområdene står fast eller styrkes:

- **Nullvekstmålet for persontransport med bil i de 9 største byområdene står fast**  
*”Regjeringen vil at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange”.*
- **Bymiljøavtaler / byvekstavtaler for de 9 største byområdene**  
*”Innføringen av bymiljøavtaler og byvekstavtaler har gått saktere enn først forventet.” Oslo og Akershus, Bergen, Trondheim og Nord-Jæren, som har de største miljø- og framkommelighetsutfordringene, har vært prioritert i arbeidet. For de øvrige fem byområdene vil innføring av byvekstavtaler skje på bakgrunn av erfaringene fra inngåelse av avtalene med de fire største byområdene.”*  
*”Regjeringen vil legge til rette for at forhandlinger i de fem øvrige byområdene som er omfattet av ordningen, kan komme i gang raskt. Byutredningene skal være gjennomført før avtale kan inngås”.*  
*”Regjeringen legger opp til at bymiljøavtalene og byvekstavtalene kan reforhandles etter fremleggelse og behandling av Nasjonal transportplan. Eventuelle endringer i rammeverket for avtalene og nye statlige økonomiske rammer kan da legges til grunn. Behovet vil imidlertid bli vurdert for hvert enkelt byområde.”*
- **Belønningsordningen videreføres frem til byvekstavtale etableres**  
*”Belønningsordningen er en incentivordning som skal bidra til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke*

antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil...Midlene skal anvendes i tråd med det overordnede målet i bymiljøavtalene og byvekstavtalene. Forbedring av kollektivtilbudet må ses i sammenheng med en målrettet arealplanlegging og parkeringspolitikk, samt med helhetlig satsing på sykkel og gange. Oppfølgingen skal skje gjennom de etablerte styrings- og rapporteringssystemene for bymiljøavtalene og byvekstavtalene. For enkelte byområder kan inneværende belønningsavtale løpe ut før det blir inngått en byvekstavtale. I en mellomfase åpnes det derfor for at disse byområdene kan inngå ny belønningsavtale. Det vil ikke være til hinder for å inngå en byvekstavtale på et senere tidspunkt.”

- **Styrket statlig bidrag til drift av lokal kollektivtrafikk**

”Regjeringen vil styrke det statlige bidraget til drift av lokal kollektivtransport ved å åpne for at belønningsmidlene i sin helhet kan brukes til dette formålet”.

- **Statlige bidrag til sykkel og gange**

”Regjeringen vil legge til rette for at en betydelig del av transportveksten tas med sykkel og gange. Satsingen på tiltak for syklister og fotgjengere i byområdene gjennom bymiljøavtalene og byvekstavtalene styrkes”.

- **Jernbanesatsing også gjennom bymiljø-/byvekstavtaler**

”Regjeringen vil gi jernbanen en sterkere rolle i bymiljøavtalene og byvekstavtalene. Det settes av 1 mrd. kr til jernbanetiltak som en del av forhandlingspotten”.

”Statens satsing på jernbane i byområdene skal synliggjøres i bymiljøavtalene og byvekstavtalene. De større infrastrukturtiltakene på jernbanen ligger fast.”, jf. NTP kapittel 13. ”Mindre jernbanetiltak som f.eks. oppgradering av stasjoner og tilrettelegging for innfartsparkingsplasser kan inngå i avtalene der det er aktuelt.”

- **Samordne bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler til byvekstavtaler**

”Regjeringen vil sørge for en sterkere koordinering av boligbygging, arealbruk og utbygging av transportsystemet ved å samordne bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene til byvekstavtaler.”

- **Byene kan fastsette bompenger i bypakker mer fleksibelt enn i dag**

”Regjeringen vil legge til rette for at byene i fremtiden kan fastsette bompenger i bypakke mer fleksibelt enn i dag og ut fra de lokale forholdene i det enkelte området.”

”I de store byene kan bompenger også benyttes til driftstiltak for kollektivtrafikk.

Bompenger kan også til en viss grad tidsdifferensieres i perioder med høy rushtrafikk, og takstene kan også brukes som et midlertidig trafikkregulerende tiltak i tidsbegrensede perioder med høy luftforurensning i byer”.

### **Kort vurdering og konsekvenser for arbeid med justert bypakke**

Nasjonal transportplan gir rammer for riksvegprosjekter som må hensyntas i videre arbeid med justert bypakke. Dette gjelder E134 Strømsåstunnelen, nytt tunnellop og Rv 282 Holmenbrua. Begge prosjektene er forutsatt 50% bompengefinansiert og som en del av en lokal bypakke i Buskerudbyen. Holmenbrua er foreslått fullført i planperioden.

Strømsåstunnelen er foreslått med kun en liten oppstartsbevilgning i siste 6-årsperiode.

Hvilke konsekvenser dette vil kunne ha for andre aktuelle prosjekter i en justert bypakke må vurderes nærmere, dette gjelder f.eks. tilfartsveger til E134 og Rosenkrantzgata.

Nasjonal transportplan har ingen omtale av tiltak på strekningen Gulskogen-Kongsberg. Hvorvidt det er mulig å øke frekvensen til to tog i timen på eksisterende infrastruktur på strekningen Drammen-Hokksund er uklart. Det forventes en avklaring om dette når Bane NOR legger frem kommunedelplan for Gulskogen-Hokksund i mai 2017.

Det er positivt at Nasjonal transportplan legger opp til at jernbaneinvesteringer kan inngå i bymiljø- / byvekstavtaler der dette er aktuelt. Imidlertid gjelder dette kun mindre jernbanetiltak som f.eks. oppgradering av stasjoner og tilrettelegging for innfartsparkeringsplasser. Dette kan være aktuelt for Hokksund og Mjøndalen stasjoner.

Nasjonal transportplans øvrige satsing på byområdene står fast eller styrkes. Belønningsordningen videreføres og Buskerudbyen vil kunne inngå ny avtale om belønningsmidler for perioden 2018-21, før en evt bymiljø-/byvekstavtale etableres.

***Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering***

## **Sak 13/12 Videre arbeid med Buskerudbypakke 2**

### **Bakgrunn**

Stortingsmelding "Meld.St 33 (2016-2017) om Nasjonal Transportplan 2028-2029" ble lagt fram onsdag 5. april 2017. Det er forventet at meldingen behandles i Stortinget i juni 2017 etter forutgående behandling i Transport- og kommunikasjonskomiteen.

Innholdet i meldingen imøtekommer på flere punkter ikke vedtakspunkt 15 (se vedlegg 2) i felles vedtak om BBP2 av september 2016. Dette utløser ny lokalpolitisk behandling.

Noen av partene i samarbeidet har signalisert ønske om justering av BBP2 også ut over de direkte konsekvensene av NTP 2018-2029. Denne saken legger opp til en slik prosess.

Se for øvrig egen sak om NTP 2018-2029.

### **Hensikt**

Med Stortingsmelding nr. 33 (2016-2017) Om Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP 2018-2029) (heretter NTP 2018-2029) og "vedtakspunkt 15" i felles vedtak om BBP2 som grunnlag, er hensikten med denne saken å gi mandat og rammer for Buskerudbysamarbeidets arbeid med justering av BBP2. Arbeidet sammenfattes i et "utredningsprogram" som utarbeides etter behandling av denne saken i ATM-utvalget og legges fram for lokalpolitisk forankring i kommunene og fylkeskommunen.

### **Saksutredning**

#### **Resultat sammenliknet med forutsetningene i vedtakspunkt 15 – kort oppsummert**

##### **To tog i timen Drammen – Hokksund**

I NTP er ikke banestrekningen Gulskogen – Kongsberg omtalt, følgelig heller ikke strekningen Gulskogen – Hokksund. I planperioden ligger det ikke investeringer i banestrekningen. Om det er mulig å øke frekvens til to tog i timen Drammen – Hokksund uten investeringer i infrastrukturen må avklares med Bane NOR. Den tillyste kommunedelplanen som vil avklare dette vil foreligge først i mai 2017.

##### **E134 Strømsåstunellen**

I NTP 2018-2029 er Strømsåstunellen løp 2 lagt inn i investeringsplanen i siste 6-årsperiode, men kun med en oppstartsbevilgning på 200 mill. kr. Dette innebærer at prosjektet ikke

realiseres i denne planperioden. Prosjektet er forutsatt finansiert med 50% bompenger, dvs 800 mill. kr.

### Rv 282 Holmenbrua

I NTP 2018-2029 er Holmenbrua lagt inn i investeringsplanen i første 4-årsperiode med delvis bomfinansiering, beregnet bompengendeandelen 380 mill. kr. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet gjennom den planlagte bompengordningen for Buskerudbyen.

### Delkonklusjon

I det videre arbeidet med justering av BBP2, må som et minimum de kostnadmessige konsekvensene av den foreslåtte finansieringa av RV 282 Holmenbrua tas inn. Det må vurderes hvilke øvrige konsekvenser NTP 2018-2029 får for justert BBP2.

### Prosess for justeringer av BBP2 som følge av NTP 2018-2029

Det har kommet fram ønske om endring av navn på en justert pakke, men for enkelthets skyld nyttes BBP2 og justert BBP2 som arbeidstitel i denne saken.

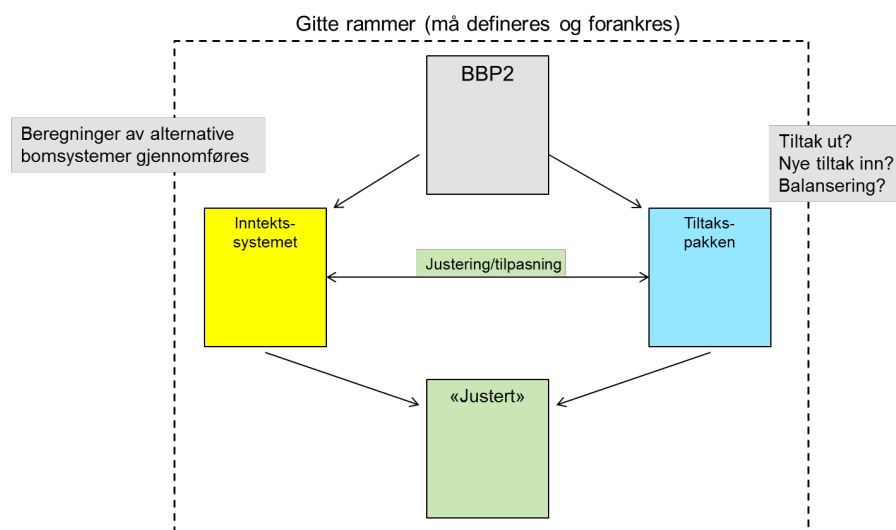
### Omfang

Det må i den kommende prosessen tas stilling til omfanget av de justeringene som skal gjennomføres. I denne vurderingen må først og fremst gitte rammebetingelser og hensynet til tid til lokale prosesser og tidspunkt for behandling av stortingsproposisjon for justert BBP2 legges til grunn. Dette er forhold som drøftes i saken, men prinsipielt vil justeringsomfanget ligge et sted mellom

- Minimum; kun å ta inn de finansielle konsekvensene av NTP 2018-2019
- Maksimum; full revisjon innenfor gitte rammebetingelser.

Den tidsplanen som legges til grunn i denne saken, betinger at infrastrukturtiltakene i BBP2 legges til grunn for justeringen, og at omfanget av nye tiltak som krever nye og omfattende beregninger avgrenses.

### Prinsipiell tilnærming



Figur 1 Prinsippmodell for justering

Det vil være hensiktsmessig å følge tilnærmingen i modellen ovenfor slik

- Definere og forankre hva som oppfattes som gitte rammer
- Definere og forankre hva som ligger fast fra BBP2 og øvrige grunnlagsdokumenter (ATP, KVVU mm)
- Beskrive og beregne ulike finansieringsløsninger/inntektssystemer og konkrete bomløsninger
- Beskrive og beregne ulike tiltakspakker
- Beskrive, beregne og drøfte ulike sammensetninger (justere og balansere, herunder gjennomføre høringsprosess)
- Gjennomføre faglig kvalitetssikring av de aktuelle pakkene
- Velge anbefalt "justert pakke" (lokalpolitisk beslutningsprosess)

### **Gitte rammer (statlige føringer)**

En revidert pakke må fortsatt ligge innenfor eksternt (statlig) gitte rammebetingelser. I denne sammenheng oppfattes følgende rammebetingelser å være gjeldende for en justert pakke:

#### Rammer gitt i Nasjonal transportplan 2018-2029

Forutsetningene som ligger i NTP av 5.4.2017 om riksveg-, og jernbanetiltak innarbeides i justert forslag til bypakke.

#### 0-vekstmålet

Målet om 0-vekst i byområdet er en del av klimaforliket i Stortinget og definert som et hovedmålet i målstrukturen for NTP. De inngåtte avtalene om blant annet belønningssmidler har 0-vekstmålet som det sentrale resultatmål. Målet er presisert i NTP 2018-2029.

#### Konseptvalgutredningen (KVVU) – konseptvalg og profil

Anbefalingen i KVVU for bypakka om et sammensatt konsept videreføres, dvs tiltaksområder som skal finansieres av bypakka er: Veg, kollektiv infrastruktur, kollektiv drift, sykkel, gange og kollektivknutepunkter og pendlerparkering.

#### Føringene i Samferdselsdepartementets brev av 8. mai 2015

Føringene for utvikling av bypakka, jfr brev fra Samferdselsdepartementet av 8.5.2015 ligger fast, dvs "Det legges til grunn at større statlige riksvegtiltak begrenses til å omfatte E134 Strømsåstunellen."

### **Egne rammer og forutsetninger**

Følgende lokalt definerte rammer og forutsetninger ligger fast:

#### Regional Areal- og transportplan (ATP)

Den regionale Areal- og transportplanen (2013) legges til grunn Målstrukturen

Målstrukturen i BBP2 legges til grunn for justert BBP2.

## Finansiering/inntektssystemet

Hoveddelen av finansieringen av tiltakene i en revidert pakke vil komme fra bompenginntekter, men også andre aktuelle finansieringsmåter skal vurderes.

### Egenfinansiering

Gjennom prosessen må det kartlegges om det er grunnlag for å vurdere partenes bidrag i finansieringen.

### Utbyggingsbidrag fra private utbyggere

Dette kan være aktuelt å vurdere i tilknytning til noen konkrete prosjekter hvor det inngås utbyggingsavtale (jfr Plan- og bygningslovens kapittel 17). Slik finansiering kan imidlertid ikke legges inn som en finansiell forutsetning i justert pakke, men vurderes i noen aktuelle tilfeller lengre ut i planprosessen.

### Bomsystem

Det utarbeides forslag til alternative bomsystemer (inkl evt justert takstnivå) som det gjøres virkningsberegninger for. Det skal utarbeides inntektsberegninger som viser investeringspotensial for de aktuelle bomløsningene.

Det utarbeides forslag til alternative bomsystemer med utgangspunkt i vedtatt BBP2. Følgende legges til grunn for utformingen av alternativene:

- Bomsystemet skal bidra til oppnåelse av nullvekstmålet sammen med øvrige virkemidler
- I utformingen av bomsystemet vurderes nytte i en helhet, ikke for hvert enkelt tiltak. Bypakkene / bymiljøavtalene består av flere prosjekt som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i byområdet, og som til sammen bidrar til økt framkommelighet. Bruk av bompenger for å styrke kollektivtrafikken avlaster vegnett og kommer bilistene til gode ved økt framkommelighet. Dette er beskrevet i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018-2029/2014-2023 og lå til grunn for vedtatt Buskerudbypakke 2

## Tiltakspakker

Det utarbeides ulike tiltakspakker som det gjøres kostnadsberegninger og virknings-/effektberegninger for. Forslaget fra aksjonsgruppa "Nei til bomber innenfor Drammens kommunegrenser" og Drammen FrP's alternative "Veipakke Drammen og omegn" skal også vurderes.

Det legges til grunn at alle aktuelle tiltakspakker ligger innenfor de gitte og vedtatte rammebetingelser.

## Balansering

Det gjennomføres en prosess hvor finansieringsrammene og tiltakspakkene balanseres mot hverandre. Det skal foreligge minst to balanserte pakker som legges ut for høring. Det gjennomføres en faglig kvalitetssikring foreløpig kvalitetssikring av finansieringsløsningene/bomsystemene i regi av SVV/Reg sør før høringsprosessen og en fullstendig faglig kvalitetssikring etter høringsprosessen.



## Produkt

Det tas sikte på å legge fram et dokument som er noe enklere, kortere, mer tilgjengelig og kommuniserbart sammenliknet med BBP2. Det skal brukes grafiske illustrasjoner som gir tilgjengelige bilder av enkelttiltak og helheten i den reviderte pakken.

## Andre prosesser

Det pågår flere parallelle prosesser som vil ha innvirkning på dette arbeidet. Dette gjelder først og fremst

- Byutredningen; utredningen skal danne det faglige grunnlaget for forhandlinger med Staten om en framtidig bymiljøavtale/byvekstavtale (fase 1) og være en del av grunnlaget for neste Nasjonal transportplan (fase 2). Det er forutsatt at BBP2 ligger til grunn for dette arbeidet, og de må forutsettes av en justert BBP2 får samme status. Resultater fra utredningen vil foreligge parallelt med arbeidet med justert pakke og vil kunne nyttes i dette arbeidet.
- Forhandlinger om ny belønningsavtale; det må forhandles om fornyet belønningsavtale i løpet av 2017. Departementet har signalisert at resultatene av inneværende avtale må foreligge og være analysert mot foreliggende mål og kriterier før ny avtale vil bli inngått. Disse resultatene vil foreligge i januar/februar 2018. Resultater i forhold til 0-vekstmålet vil være et sentralt kriterium. BBP2 forutsetter et betydelig bidrag fra belønningsordningen.

## Forankring og høring

Det legges opp til en bred medvirknings- og forankringsprosess både internt mot politisk ledelse i samarbeidet, i kommuner, fylkeskommunen og de statlige partene, samt mot publikum. I den foreslåtte prosessplanen er denne prosessen lagt inn når det foreligger alternative, justerte pakker. I det foreliggende forslag til prosessplan er denne høringen lagt til november 2017 – januar 2018.

## Prosess og tidsplan

### Mål: Stortingsproposisjon våren 2019

Det er avgjørende å holde framdriften i prosessen slik at Buskerudbysamarbeidet ikke taper tid sammenliknet med andre byområder som er inne i tilsvarende prosess. Dette må balanseres mot hensynet til en god hørings- og forankringsprosess som åpner for medvirkning og som håndterer tilbakemeldinger og forslag.

Det tas sikte på å gjennomføre den lokale prosessen i løpet av ett år, slik at den lokalpolitiske sluttbehandlingen gjennomføres i mars-april 2018.

Til ATM-utvalgsmøtet i juni skal det foreligge detaljerte gjennomføringsplaner for fasene "Utarbeidelse av alternative pakker" og "Høring."

Følgende tidsplan legges til grunn:

Hendelse	Tid	Merknad
Fastsettelse av utredningsprogram	16. juni 2017	I ATM-utvalget etter forankring i kommunene, fylkeskommunen og de statlige

		partene
Alternative pakker klare for foreløpig kvalitetssikring i SVV/Reg sør	Innen 1. oktober 2017	Arbeidet starter umiddelbart. Det utarbeides separat prosessplan for denne fasen
Alternative pakker klare for høring (etter faglig KS i VD)	Medio oktober 2017	Det må avklares hvem som sender ut på høring, ATM-utvalget eller by-/kommunestyre/fylkesting. Behov for felles saksframlegg. SVV/Reg sør gjør en "rimelighetsvurdering" av de aktuelle pakkene før høring.
Lokalpolitisk behandling 1	Oktober 2017	
Høringsprosess medregnet eventuelle justeringer	Medio oktober 2017- medio januar 2018	Tidsbehov ca 2 mnd. Det utarbeides separat prosessplan for denne fasen.
Faglig kvalitetssikring i SVV/RS og VD	Januar –februar 2018	
Lokalpolitisk behandling 2	Mars – april 2018	Tidsbehov ca 2 mnd. Felles saksframlegg.
Sammenstilling, oppsummering og oversendelse fra SVV/RS til VD, kvalitetssikring i VD	Innen 1. september 2018	Tidsbehov 1-3 mnd (2)
Oppstart KS2	1. september 2018	Besluttes av SD
Fullført KS2	Innen 1. mars 2019	Tidsbehov ca 5 mnd
Stortingsproposisjon	April-juni 2019	

## Organisering og styring

Det gjøres ingen endringer i organisasjon og styringsmodellen i og med at justering av BBP2 er en fortsettelse av en lokal prosess.

Det foreslås foreløpig kun mindre endringer i møteplanen for inneværende år for henholdsvis ATM-rådet (nytt møte 20.05, utsatt fra 24.04 og nytt møte ultimo november) og Fagrådet (ett nytt møte primo oktober).

Sekretariatet vil gjennom Buskerudbysamarbeidets organer utarbeide forslag til felles saksframlegg og oppsummere innspill fra høringsprosessen.

Det åpnes for at det kan være behov for å organisere tematiske arbeidsgrupper på ad hoc-basis og dialogfora for faglige problemstillinger med administrativ og politisk deltakelse. Det forutsettes at fagetatene støtter prosessen med nødvendige ressurser for å holde framdriften i prosessen. Sekretariatet/Fagrådet foreslår slike tiltak.

## Kommunikasjon

Det utarbeides en egen kommunikasjonsstrategi og -plan som tilpasses fasene i prosessen. Planen skal ha som mål å danne et godt grunnlag for saklig og opplyst drøfting av de ulike alternative pakkene, og bidra til at beslutningstakere har et godt grunnlag for egne vurderinger og beslutninger.

### **Forslag til konklusjon**

*Den foreslåtte planen for prosessen som framgår av saken anbefales lagt til grunn for arbeidet med justering av BBP2. Det utarbeides en utredningsplan basert på denne saken og et felles saksframlegg for behandling i kommunene og fylkeskommunen i løpet av april-mai 2017. Endelig utredningsplan fastsettes etter dette av ATM-utvalget i møte 16. juni 2017.*

## **Sak 14/17 Handlingsplan for innfarts- og pendlerparkeringer**

### **Hensikt med saken**

Anbefaling av forslag til handlingsplan for innfarts- og pendlerparkering 2017- 2020 i Buskerudbyen som grunnlag for prioriteringer i Buskerudbypakke 1 (BBP1) og Buskerudbypakke 2 (BBP2).

### **Bakgrunn og føringer for arbeidet**

ATM-utvalget vedtok i sak 54/15 på møte 18.12.2015 Strategi for innfarts- og pendlerparkering for Buskerudbyen. Konklusjon: *"Forslag til strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen anbefales og oversendes kommunene, fylkeskommunen og statsetatene for videre behandling."* Fra jernbaneverket ble det påpekt at jernbaneverket har en egen parkeringsstrategi for strekningen Lier-Kongsberg. I saken fremgår det at i forbindelse med videre arbeid med Buskerudbypakke 2 og evt. Bymiljøavtale utarbeides det forslag til en handlingsplan for innfarts- og pendlerparkering.

Fylkesting-, kommunestyre- og bystyrevedtak i juni 2013 om BBP2 innebærer at økt tilbud til pendlerparkering skal være på plass når trafikantbetaling innføres. Innfarts- og pendlerparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen.

Samferdselsdepartementets handlingsplan for kollektivtrafikken av september 2014 definerer innfartsparkering som et virkemiddel til å få flere over på kollektivtransport på hoveddelen av reisen.

I fagrådets møte 01.09.2016 sak 61/16 fremgår det at Strategi for innfarts- og pendlerparkering ikke er lokalpolitisk behandlet ut over behandlingen i ATM-utvalget 18.12.2015. Det legges opp til at forslag til strategi og handlingsplan oversendes kommunene, fylkeskommunen og statsetatene for videre behandling når ATM-utvalget har anbefalt handlingsplanen.

Strategiarbeidet er gjennomført i Buskerudsamarbeidets organer med en arbeidsgruppe med representanter fra partnerne. Handlingsplanen konkretiserer tiltak for perioden 2017-2020 forutsatt at BBP2 gjennomføres som planlagt. Strategien for innfarts- og pendlerparkering bygger opp under målene for Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023 og BBP2 og skal bidra til at disse nås.

Administrativ styringsgruppe anbefalte i sak 16/17 i møte 31.03.2017 forslag til handlingsplan for innfarts- og pendlerparkering 2017-2020 i Buskerudbyen.

### **Forslag til handlingsplan 2017-2020 med finansiering**

Strategi for innfarts- og pendlerparkering for Buskerudbyen vedtatt av ATM-utvalget 18.12.2015 legges til grunn med følgende hovedmål: *"Det er et overordnet mål for utvikling av transportsystemet i Buskerudbyen at transportveksten skal løses gjennom gange, sykling og kollektive transportmidler."*

Innfarts- og pendlerparkering skal bidra til at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner eller et tjenlig busstilbud skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen, sekundært som samkjøring med bil for å avlaste vegnettet for biltrafikk. Innfarts- og pendlerparkering skal fange opp bilister så tidlig som mulig på reisen.

I forslag til handlingsplan er det lagt til grunn en trinnvis utvikling av innfarts- og pendlerparkeringstilbudet hvor tiltak for økt bruk av sykkel som tilbringertransport til kollektivreise er prioritert grunnet stort behov.

I handlingsplanen for BBP1 2014-2017 revidert 03.02.2017 er det totalt for hele perioden satt av 20,809 mill kr til innfartsparkeringer. Av dette er 9,3 mill kr satt av til følgende tiltak i 2016/17:

- Tiltak 3.1.8 Sykkelhotell Mjøndalen jbst: 3 mill
- Tiltak 2.3.8 Gjennomføringsmidler for pendlerparkering i NEK: 1,8 mill
- Tiltak 2.3.12 Gjennomføring av felles pendlingsparkeringsstrategi: 3 mill
- Tiltak 2.3.13 Tiltak Lier stasjon: 1,5 mill

Forslag til tiltak som foreslås prioritert av de 3 mill kr innenfor tiltak 2.3.12 Gjennomføring av felles pendlingsparkeringsstrategi:

1. K3: Kongsberg jbst, tilskudd: 1 mill
  2. ØE2: Hokksund jbst, tilskudd: 0,7 mill
  3. L2: Lierbyen busstasjon, tilskudd: 0,6 mill
  4. D5: Brakerøya jbst, tilskudd: 0,7 mill
- SUM: 3 mill

Det vises for øvrig til tabell 2 i "Forslag til handlingsplan for pendler- og innfartsparkering i Buskerudbyen 2017-2020", versjon 15.03.2017, som følger som separat vedlegg.

Budsjettmidler fra Buskerudbypakke 2 (BBP2) vil kun finansiere tiltak i de kommunene som inngår i bypakken. I vedtatt forslag til BBP2 av 15.08.2016 er det satt av 350 mill kr til pendlerparkeringer i alle 4 kommuner for perioden 2018-2032. For perioden 2018-2020 er det satt av 153 mill kr. Det er altså satt av vesentlig mer midler i BBP2 enn kartlagt behov for perioden 2017-2020.

Det er når saken skrives overveiende sannsynlig at BBP2 utsettes og at det igangsettes en prosess for justert BBP2. Dagens belønningsavtale går ut i 2017 og ny avtale kan tidligst inngås i 2018 etter rapportering til Samferdselsdepartementet tidlig i 2018. Når ny belønningsavtale er inngått eller når BBP2 er behandlet i stortinget kan ytterligere tiltak for innfartsparkering iverksettes. Det er behov for flere analyser som grunnlag for iverksetting av ytterligere tiltak for videreutviklingen av innfarts- og pendlerparkeringstilbudet i Buskerudbyen på lengre sikt.

### **Videre prosess**

Siden det ikke foreligger detaljerte beskrivelser for alle forslag til tiltak fra kommunene tas det forbehold om godkjenning av endelig løsning fra Statens vegvesen. Forslagene må konkretiseres med egne tiltaksbeskrivelser og inngå i prosess for handlingsplanen for BBP1 2014-2017.

Kartlagt behov fra kommunene er mer enn det som kan finansieres gjennom tilgjengelige midler i eksisterende BBP1 avtale for perioden 2014-2017. Samtidig er det satt av et vesentlig høyere beløp i BBP2 enn det som er kartlagt i arbeidet med handlingsplanen.

Tiltak for pendler- og innfartsparkering blir et tema som må drøftes i prosessen med:

- utarbeidelse av ny belønningsavtale 2018-2021 høsten 2017
- justert Buskerudbypakke 2
- byutredning for Buskerudbyen

Det er behov for videre arbeid med ytterligere analyser og oppdatering av kunnskap om tilbud og bruk av dagens innfarts- og pendlerparkeringstilbud og koordinering med prosessene omtalt over.

Det legges opp til at forslag til strategi og handlingsplan oversendes kommunene, fylkeskommunen og statsetatene for videre behandling når ATM-utvalget har anbefalt handlingsplanen.

***Forslag til konklusjon:*** *Forslag til handlingsplan for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen vedtas justert med innspill i møtet. Vedtatt strategi og handlingsplan oversendes kommunene og fylkeskommunen og statsetatene for videre behandling*

## **Sak 15/17 Årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2016**

### **Hensikt med saken**

Godkjenne forslag til årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2016

### **Saksframlegg**

Buskerudbysamarbeidets årsrapport skal gi partnerne i samarbeidet en samlet oversikt over aktiviteten, resultatene og økonomien det foregående året. Årsrapporten synliggjør resultatene av de gjennomførte tiltakene og dokumenterer at samarbeidet er et viktig virkemiddel i samfunnsutviklingen i Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner.

Forslaget til årsrapport for 2016 er bygget opp rundt følgende temaer:

- Buskerudbysamarbeidet
  - Organisering og arbeidsform
  - Mål og prioriterte arbeidsområder
- Buskerudbyåret 2016
  - Hovedoppgaver og resultater
  - Buskerudbypakke 2
  - Innbyggerundersøkelsen
  - Kommunikasjon, aktiviteter og kampanjer
  - Gjennomførte tiltak
- Økonomi
- Nøkkeltall

Teksten til årsrapporten med bilder følger som separat vedlegg. Rapporten trykkes opp i 300 eksemplarer, og hver partner i Buskerudbysamarbeidet får 10 eksemplarer hver.

Årsrapporten distribueres også elektronisk til samtlige partnere. Partnerne må selv sørge for å distribuere den videre til aktuelle mottakere i egen organisasjon. Årsrapporten publiseres også på Buskerudbyens nettsider og på partnernes hjemmesider.

Det utarbeides eget felles saksframlegg til orienteringssak for by- og kommunestyrene og fylkestinget. Et felles opplegg for ledergruppene hos Fylkesmannen i Buskerud, Statens vegvesen og Jernbaneverket utarbeides også.

**Forslag til konklusjon:** Årsrapport for Buskerudbysamarbeidet 2016 godkjennes.

## Sak 16/17 ATM-rådsmøte våren 2017

**Hensikt med saken** Ta stilling til forslag om ATM-rådsmøte 22. mai og drøfte dagsorden for møtet.

### Bakgrunn

ATM-utvalget ba i møtet 23. november 2016 om at ATM-rådet blir engasjert på en bedre måte i 2017. I årsplanen er det planlagt tre møter i rådet i 2017, det første 30. januar er avholdt. Mens administrativ styringsgruppe i møte 31. mars anbefalte at ATM-rådsmøte 24. april utsettes da det på grunn av påsken ble kort tid til å forberede møtet i forhold til viktige tema som Nasjonal transportplan og videre arbeid med Buskerudbypakke2.

Det foreslås nå at ATM-rådsmøte holdes mandag 22. mai.

### Forslag til hensikt med møtet

Få kunnskap om innhold i Nasjonal Transportplan som berører Buskerudbyen og drøfte videre arbeid med Buskerudbypakke2.

**Forslag til konklusjon:** ATM-rådsmøte planlegges etter de innspill som kommer i møtet.

## Sak 17/17 Status

## Sak 18/17 Eventuelt

<b>Møtereferat ATM-utvalget</b> <b>Møte nr. 1/17 - 03.02.2017</b>	
<b>Tilstede</b>	<b>ATM-utvalget:</b> Gunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommune (møteleder) Olav Skinnes, fylkesvaraordfører, Buskerud fylkeskommune Kari Anne Sand, ordfører, Kongsberg kommune Hans Kristian Sveaas, varaordfører, Øvre Eiker kommune Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Hans-Jan Haakonsen, avdelingsdirektør, Statens vegvesen Region sør Paul Runnestø, avdelingssjef, Jernbanedirektoratet Runar Schou Karlsen, ass. fylkesmann, Fylkesmannen i Buskerud  <b>Fra administrasjonen:</b> Gro Ryghseter Solberg, samferdselssjef, Buskerud fylkeskommune Truls Hvitstein, rådmann, Nedre Eiker kommune Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune Einar Jørstad, kommunalsjef, Lier kommune

	<p>Trude Andresen, rådmann, Øvre Eiker kommune Astri Taklo, avdelingsdirektør, Statens vegvesen Region sør</p> <p><b>Fra sekretariatet:</b> Rolf-Helge Grønås, daglig leder Gun Kjenseth, prosjektleder by-/ og stedsutvikling Jomar Lygre Langeland, prosjektleder areal og transport Trond Solem, prosjektleder sykkel Lars Arntzen, prosjektleder kommunikasjon</p>
<b>Forfall</b>	<p>Roger Ryberg, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune Tore Opdal Hansen, ordfører, Drammen kommune Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører, Øvre Eiker kommune Helen Bjørnøy, fylkesmann i Buskerud</p>
<b>Møtested</b>	Rådhuset, Nedre Eiker kommune, Mjøndalen

Innkalling og dagsorden godkjent.

## **Sak 01/17 Referat fra møte nr 8/16**

***Konklusjon:** Referatet godkjent.*

## **Sak 02/17 Nasjonal transportplan, politisk påvirkning**

### **Drøfting i møtet**

Gunn-Cecilie Ringdal orienterte om at det blir møte med statssekretær Nilsen i Samferdselsdepartementet 7. februar. Leder og nestleder av ATM-utvalget og leder og nestleder av adm. styringsgruppe samt daglig leder av Buskerudbysamarbeidet møter.

Fylkesordfører har avtalt møte med Buskerudbenken 20. februar 2017. Fylkesvaraordfører ble bedt om å ta med seg spørsmål om det er mulig å dele møtet slik at det eventuelt kan delta flere ordførere når temaet er Buskerudbyområdet.

Det er av stor betydning for Buskerudbysamarbeidet at Nasjonal Transportplan muliggjør to tog i timen til Hokksund. Jernbanedirektoratet opplyste at det er BaneNor som forestår planleggingen av strekningen mellom Gulskogen og Hokksund og det er forventet at forslag til kommunedelplan vil bli oversendt kommunene til behandling i slutten av februar/begynnelsen av mars.

Det er ønskelig å få en nytt møte med Buskerudbenken rett etter påske når St. meld. Nasjonal Transportplan er lagt fram.

***Konklusjon:** Tidligere framlagte plan for politisk påvirkning (ATM-utvalget 18. november 2016) følges opp av aktuelle aktører i samarbeidet.*

## **Sak 03/17 Mandat for byutredning Buskerudbyen**

### **Drøfting i møtet**

Rolf Helge Grønås redegjorde for prosessen etter forrige ATM-utvalgsmøte og at det nå forelå et forslag til høringsuttalelse som er anbefalt av adm. styringsgruppe.

Rolf David Ramslien, Statens vegvesens prosjektleder for byutredningen for Buskerudbyen orienterte om arbeidet med byutredningen. Han presiserte at det handler om å berede grunnen for bymiljøavtale. Viktige forutsetninger som ligger til grunn er:

- Utredningsarbeidet skal ikke komme med en anbefaling.
- Som fundament for analyse av ulike tiltakspakker ligger Buskerudbypakke2.
- Nødvendig å invitere Kongsberg med for å fange opp trafikkstrømmene. Må favne bredt, og ikke snevre inn analysene for tidlig.

Utredningsarbeidet skal være ferdig i desember 2017. Tre faser; 1. fase grunnlagsmateriale på plass/legge data inn i modellene. 2. fase se på isolerte løsninger for ulike tiltak og 3. fase sette sammen pakker på bakgrunn av analysene. Prosjektleder vil delta i fagrådet og få innspill underveis. Ved overgangen mellom fasene orienteres ATM-utvalget og gir tilbakemeldinger.

Det ble påpekt at kommunene er den juridiske enhet når det gjelder arealforvaltning. Det ble reist spørsmål om hvordan de områdene som er holdt utenfor en bypakke skal behandles i en evt. bymiljø-/byvekstavtale. Det ble videre påpekt at utviklingen av jernbanen mellom Drammen og Kongsberg er viktig i Buskerudbyområdet.

Jomar Lygre Langeland orienterte om utviklingen av belønningsordningen, bymiljøavtaler og det som etter hvert kan bli byvekstavtaler.

**Konklusjon:** *Høringsuttalelse mandat for byutredning Buskerudbyen oversendes Statens Vegvesen.*

## **Sak 04/17 Nye Bragernes kollektivknutepunkt**

**Konklusjon:**

1. *Kostnader for utbygging fase 2 Bragernes kollektivknutepunkt kvalitetssikres av Drammen kommune i løpet av januar 2017.*
2. *Fase 2 Bragernes kollektivknutepunkt fullfinansieres gjennom følgende finansieringskilder:*
  - *Drammen kommune egenandel: 20 mill. kr (forbehold om endelig disponeringsvedtak)*
  - *Buskerud fylkeskommune: 10 mill. kr (forbehold om endelig disponeringsvedtak)*
  - *Tilskudd fra BBP1 tiltaksplan 2017: 13,5 mill. kr*
  - *Eventuelle ekstra belønningsmidler fra staten i 2017*
  - *Eventuelle ubrukte belønningsmidler*
  - *Eventuell forskuttering fra Drammen kommune som senere refunderes fra belønningsmidler.*

## **Sak 05/17 Tiltak rundt Lier stasjon**

*Daglig leder i Buskerudbysamarbeidet la fram forslag til endret konklusjon som ble vedtatt:*



**Konklusjon:** Tiltak rundt Lier stasjon iverksettes som beskrevet i saken med følgende presiseringer, forutsatt at tiltaksplanen 2017 godkjennes. Tiltakene rettet inn mot sykkel og gange samt å få på plass matebuss prioriteres. Økt avgift på pendler-parkering vurderes ikke nå. Markedsundersøkelsen målrettes mot å framskaffe grunnlag for matebussordning. Den økonomiske rammen justeres ved behov ved omdisponeringer i 2017.

## **Sak 06/17 Handlingsplan for Buskerudbypakke1 2014-17 med tiltaksplan 2017**

Gun Kjenseth orienterte om rapportering til Samferdselsdepartementet per 1.2.2017 for 2016 og forslag til tiltaksplan 2017 – revidert handlingsplan 2014-17.

### **Konklusjon:**

1. Revidert handlingsplan Buskerudbypakke1 2014-17 og tiltaksplan 2017 vedtas.
2. ATM-utvalgets delegasjonsvedtak i møte 10.06.2010 videreføres: Administrativ styringsgruppe gis fullmakt til justering av midlene innenfor vedtatte rammer i tiltaksplanen. Ved behov delegeres denne fullmakten videre til daglig leder Buskerudbysamarbeidet i samråd med leder av adm. styringsgruppe.
3. Det søkes om ekstra belønningsmidler i 2017 med 40 mill. kr til kollektivknutepunkt Bragernes Torg og sykkeltiltak. Leder av ATM-utvalget ivaretar denne søknaden.

<i>Tiltaksplan 2017 ble vedtatt med tildeling slik det fremgår under:</i>	<i>Tusen kr</i>
<i>Tiltak 1.1.1 Videreføring av styrket busstilbud 2017</i>	<i>18800</i>
<i>Tiltak 1.1.30 Videreføring av styrket busstilbud 2018</i>	<i>9000</i>
<i>Tiltak 1.2.1 – Sanntidsinformasjon</i>	<i>7500</i>
<i>Tiltak 1.2.5 – Detaljplanlegging av rutetilbud for ny satsing</i>	<i>500</i>
<i>Tiltak 1.2.6 – Driftsmidler til SIS og TID</i>	<i>1250</i>
<i>Tiltak 2.2.4 Fase 2 Bragernes kollektivterminal forberedelse økt kollektiv</i>	<i>13500</i>
<i>Tiltak 2.2.7 Planlegging av infrastrukturtiltak buss for BBP2</i>	<i>1000</i>
<i>Tiltak 2.3.8 Gjennomføringsmidler for pendlerparkeringer Nedre Eiker</i>	<i>1500</i>
<i>Tiltak 2.3.12 Gjennomføring av pendlerparkeringsstrategi tilføres Kongsbergmidler</i>	<i>2500</i>
<i>Tiltak 2.3.13 Tiltak Lier stasjon</i>	<i>1500</i>
<i>Tiltak 3.1.4 Øvre Eiker – Tilrettelegging sykkel/gange Kirkeallen</i>	<i>1500</i>
<i>Tiltak 3.1.8 Nedre Eiker – sykkelhotell Mjøndalen stasjon</i>	<i>3000</i>
<i>Tiltak 3.3.6 Lier Sykkelvei på gammel jernbanetrase – etappe 2</i>	<i>5000</i>
<i>Tiltak 3.3.8 Nedre Eiker Fv 28 gang/sykkelveg Ytterkollen</i>	<i>1000</i>
<i>Tiltak 3.4.1 Planlegging, koordinering og samordning sykkel-satsing Buskerudbyen</i>	<i>1300</i>
<i>Tiltak 3.4.3 Kampanjer og annen tilrettelegging</i>	<i>1000</i>
<i>Tiltak 3.4.11 Drammen – oppgradering større tiltak</i>	<i>500</i>
<i>Tiltak 3.4.12 Sykle til jobben</i>	<i>150</i>
<i>Tiltak 3.4.13 Aktiv på skoleveien</i>	<i>400</i>
<i>Tiltak 4.2.1 – ReisSmart! Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg for næringslivet</i>	<i>1400</i>
<i>Tiltak 4.2.2 – Feie for egen dør. Effektive og miljøvennlige reisevalg for partnerne</i>	<i>1400</i>
<i>Tiltak 5.2 – Kunnskapsgrunnlag, revidering og oppfølging av handlingsplan areal- og</i>	

transport	1000
Tiltak 6.1 – Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1	1000
Tiltak 6.2.1 – Kontinuerlig RVU	250
Tiltak 7.1 – Løpende kommunikasjonsarbeid og koordinering	1950
Tiltak 7.2 – Bygge kunnskap om Buskerudbyen/BBP2	1000
Tiltak 7.3 – Kampanjer	850
Tiltak 7.4 – Innbyggerundersøkelser og fokusgrupper	50
Tiltak 7.5 – Internkommunikasjon og profilering	200

## Sak 07/17 Grunnlag for søknad om belønningsavtale 2018-21

**Konklusjon:** Saksframlegg med forslag til prinsipper / mål og rammer for søknad om belønningsavtale 2018-21 anbefales for lokalpolitisk behandling.

## Sak 08/17 Plan for Buskerudbysamarbeidet første halvår 2017

Det ble presisert at byutredningsarbeidet vil være tema på hvert ATM-utvalgsmøte. Det ble påpekt at det er viktig at det settes av god tid til behandling av sakene i kommunestyrene og fylkestinget.

**Konklusjon:** Plan for Buskerudbysamarbeidet første halvår 2017 med den presisering som kom i møtet legges til grunn for arbeidet.

Tema/saker	Fag-rådet	Adm. styring gruppe	ATM-rådet	ATM-utvalget	Egnet utvalg i kommune/fylkeskommune	By-/kommunestyre og fylkesting
Oppfølging av NTP-prosessen		20.01	<b>30.01 Orient</b>	<b>03.02</b>		
Tiltaksplan 2017/ revidert handlingsplan BBP1/ belønningsmidler	12.01	20.01	<b>30.01 Orient</b>	<b>03.02</b>	Drøfting før ATM-møte	Felles orienterings-sak
Rapportering belønningsmidler til SD	12.01	20.01		<b>03.02</b>		
Mandat byutredning	12.01	20.01		<b>03.02</b>	Drøfting før ATM-møte	
Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion	12.01	20.01	<b>30.01</b>	<b>03.02</b>		
Halvårsplan Buskerudbysamarbeidet	12.01	20.01		<b>03.02</b>		
Buskerudbypakke2	23.03/ 20.04	31.03/ 21.04		<b>28.04</b>		Evt. felles sak

<b>Oppfølging mot NTP-prosessen</b>	23.03/ 20.04	31.03/ 21.04	<b>24.04</b>	<b>28.04</b>		
<b>Handlingsplan for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen</b>	23.03	31.03/ 21.04	<b>24.04</b>	<b>28.04</b>	Drøfting før ATM-møte	
<b>Byutredning</b>	23.03/ 20.04	31.03/ 21.04		<b>28.04</b>		
<b>Høstkampanje 2017</b>	23.03/ 20.04	31.03/ 21.04		<b>28.04</b>		
<b>Årsrapport Buskerudbysamarbeidet</b>	23.03	31.03/ 21.04		<b>28.04</b>		Felles orienterings sak
<b>Evalueringsareal- og transportplan/revidert handlingsprogram</b>	23.03	31.03/ 21.04		<b>28.04</b>		Felles sak
<b>Handlingsprogram for sykkelplan Buskerudbyen</b>	24.05	02.06		<b>16.06</b>	Drøfting før ATM-møte	Felles sak
<b>Byutredning</b>	24.05	02.06		<b>16.06</b>		
<b>Markedsanalyse "Nye næringsområder for arealkrevende næring i Buskerudbyen og nabokommuner"</b>	24.05	02.06		<b>16.06</b>		
<b>Plan for Buskerudbysamarbeidet andre halvår 2017</b>	24.05	02.06		<b>16.06</b>		

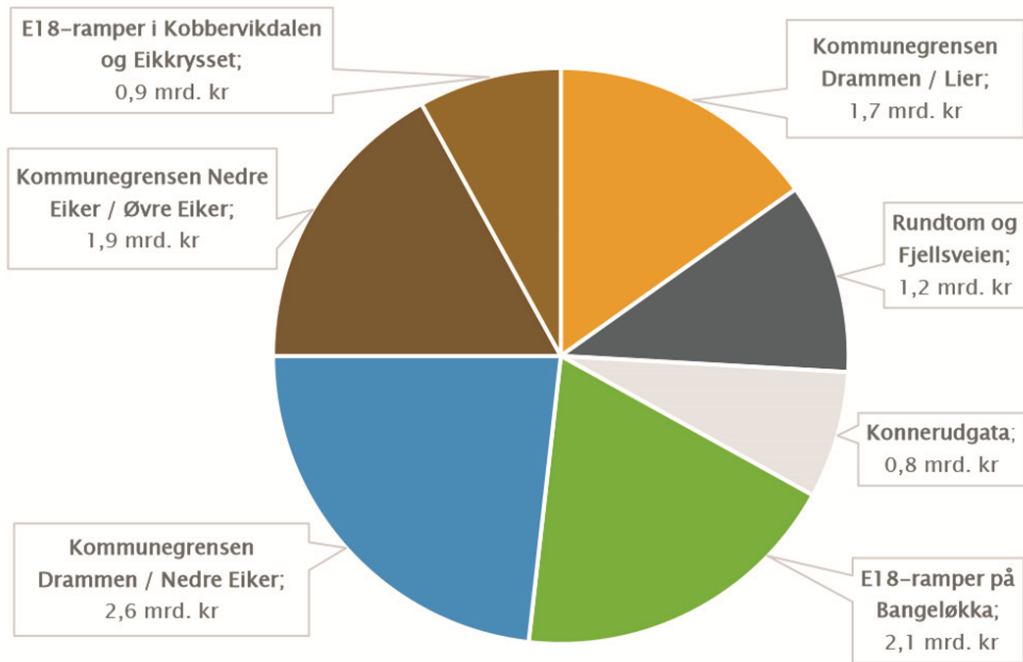
## Sak 09/17 Status

### Status Buskerudbypakke2

Statens Vegvesen redegjorde for at kostnadsanslag og grunnlagsdokumenter for Strømsåstunnelen og tilfartsveg vest nå er klare og anslagene oversendt Vegdirektoratet. Det ble opplyst om at en KS2 prosess kan ta ca 3 måneder.

En oversikt med bruttoinntekter per bomsnitt ble presentert på møtet i ATM-rådet mandag 30. januar.

## Cirka bruttoinntekter per bomsnitt



Gunn Cecilie Ringdal orienterte om at hun på bakgrunn av drøftingene i ATM-rådsmøtet hadde invitert Jon Helgheim og Buskerudbysekreteriatet til dialog om Buskerudbypakke2 på sitt kontor 2. februar.

**Konklusjon:** Status tas til orientering

**Sak 10/17 Eventuelt**

## Vedlegg 2

### Lokalpolitisk behandling av “Anbefalt forslag til Buskerudbypakke2”

Kommunestyrene i Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker, bystyret i Drammen og Buskerud fylkesting har behandlet sak om “Anbefalt forslag til Buskerudbypakke” slik:

Lier kommunestyre 6. september 2016 sak 55/16, Nedre Eiker kommunestyre 7. september 2016 sak 68/16, Drammen bystyre 20. september 2016 sak 122/16, Øvre Eiker kommunestyre 21. september 2016 sak 112/16 og Buskerud fylkesting 21. september 2016 sak 73/16.

Følgende ble vedtatt:

1. Det etableres en Buskerudbypakke2 i tråd med saksinnstillingen og “Anbefalt forslag til Buskerudbypakke2”, datert 15.08.2016.
2. Bompengeneinnkrevningen baseres på prinsipp om toveis innkreving i innkrevings-punkter ihht «Anbefalt forslag til Buskerudbypakke2», datert 15.08.2016.
3. Det legges til grunn etterskuddsfakturering og en rabattordning med 20 pst. rabatt for lette kjøretøy med elektronisk brikke med gyldig avtale. Lette kjøretøy betaler for maksimalt 70 passeringer per kalendermåned. Alle kjøretøy betaler kun en gang ved flere passeringer innenfor en klokkeperiode. Fritaksordninger praktiseres i henhold til gjeldende retningslinjer.
4. Det søkes om tidsdifferensierte takster. Takstene fastsettes slik i 2016-kroneverdi med utgangspunkt i følgende grunntakster: Takst utenom rushtid Takst i rushtid: *Lette kjøretøy* 16 24. *Tunge kjøretøy* 32 48
5. Rushtid er fra kl. 07.00 til kl. 09.00 samt fra kl. 15.00 til kl. 17.00 mandag til fredag unntatt for offentlige fri- og helgedager.
6. Innkrevingsperioden forutsettes å være 15 år. Bompengetakstene forutsettes regulert i takt med prisstigningen.
7. Buskerud fylkeskommune, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommuner har som intensjon å bidra med egenfinansiering; Buskerud fylkeskommune 50 mill./år, Drammen kommune 10 mill./år, Øvre Eiker 3 mill./år, Nedre Eiker 3 mill./år og Lier kommune 4 mill./år i 2016-kr. Bidragene indeksreguleres i takt med SSB's byggekostnadsindeks for veganlegg.
8. Buskerud fylkeskommune, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommuner vil i tillegg bidra med alle de midler som mottas som merverdikompensasjon knyttet til investeringer i Buskerudbypakke2 til finansiering av bypakken.
9. Det legges til grunn en tiltaksportefølje med et finansieringsbehov på ca. 15,1 mrd. i tråd med rapporten «Anbefalt forslag til Buskerudbypakke2», datert 15.08.2016.
10. Styringsgruppe for Buskerudbypakke2 utgjøres av det etablerte ATM-utvalget, avgrenset til de partnerne som inngår i Buskerudbypakke2. Styringsmodellen tilpasses en bymiljøavtale.
11. Styringsgruppen gis fullmakt til å foreta eventuelle mindre justeringer i forbindelse med utarbeidelse av proposisjon til Stortinget om Bypakke Buskerudbypakke2, slik at total kostnad ligger innenfor rammen av beregnet finansieringssevne.
12. Det etableres et system for porteføljestyring i tråd med ”Anbefalt forslag forslag til Buskerudbypakke2», datert 15.08.2016.
13. Den til enhver tid gjeldende Areal- og transportplan for Buskerudbyen legges til grunn for

arealutviklingen i Buskerudbypakke2 og som del av grunnlag for Bymiljøavtale med staten.

14. Samferdselsdepartementet bes om å fremme Buskerudbypakke2 for behandling i Stortinget våren 2017. Bompengene innkrevingen igangsettes så raskt som mulig etter dette.

15. Det er viktig for det samlede samferdselsløftet i Buskerudbyområdet at nytt løp E134 Strømsåstunnelen, fornyelse av Rv282 Holmenbrua og to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund realiseres. Dersom Stortingets behandling av stortingsmelding om NTP 2018-2029 ikke innebærer statlig fullfinansiering av disse to riksvegprosjektene og inneholder realisering av to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund så legges saken fram for fornyet lokalpolitisk behandling.

I tillegg vedtok Buskerud fylkesting:

Fylkestinget ber Vegfinans AS opprette bomselskapet «Vegfinans Buskerudbyen AS» for delfinansiering av Buskerudbypakke2, i henhold til gjeldende standarder og aksjonær- og samarbeidsavtale mellom Vegfinans AS og Buskerud fylkeskommune.

Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Buskerud fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets gjeld, med pant i bompengeselskapets rettighet til å innkreve bompenger. Det samlede garantibeløpet begrenses oppad til 4,7 mrd. kr med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 5,17 mrd. kr. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfelle forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftenes § 3. Samlet garantitid blir på inntil 23 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.

Hvis bompengeselskapets økonomi utvikler seg slik at fylkeskommunens garanti risikeres utløst, (f.eks ved svikt i bompenginntektene), ber fylkestinget selskapet snarest om å søke Vegdirektoratet om å øke realløstakstene med inntil 20 pst og eller forlenge bompengeperioden med inntil fem år for å hindre at garantien utløses.

Fylkestinget ber fylkesrådmannen og sekretariatet for Buskerudbyen kvalitetssikre fylkeskommunens og andre kommunale deltakeres rett til mva-kompensasjon for investeringer som gjøres i Buskerudbysamarbeidet.