

Saksdokument til ATM-utvalgets møte nr 5 - 2014

Møtetid: Fredag 17. oktober 09:00 – 12:00 inkludert lunsj

Sted: Rådhuset, Øvre Eiker kommune

Forslag til dagorden:

Sak 27/14 Referat fra sist møte

Sak 28/14 Videreutvikling av kommunikasjonsstrategien

Sak 29/14 Buskerudbypakke 2 – videre arbeid

Sak 30/14 Buskerudbypakke 1 2014 – 17 - rammeverk

Sak 31/14 Pendlerparkeringer Buskerudbypakke 1 2014 -17

Sak 32/14 Status

Sak 33/14 Eventuelt

Vedlegg

1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 1. september 2014
2. Sammenstilling av by-/kommunestyrenes og fylkestingets behandling av orienteringssak "Omforent skisse til Buskerudbypakke2"
3. Kommunevis oversikt over registrerte pendlerparkeringsforslag
4. Notat - Sannsynliggjøring av måloppnåelse i søknad om belønningsavtale for Buskerudbyen 2014-2017 basert på skissen til BBP2 av 23.06.2014.

Separat vedlegg:

1. Brev av 23.09. fra leder av ATM-utvalget til Samferdselsministeren

Buskerudbyen 06.10.2014

Tore Opdal Hansen

Leder av ATM-utvalget

Osmund Kaldheim

Leder adm. styringsgruppe

Sak 27/14 Referat fra møte nr. 4/14

Referat fra møte 1. september 2014 følger som vedlegg1.

Forslag til konklusjon: Referat godkjennes

Sak 28/14 Videreutvikling av kommunikasjonsstrategien

Hensikt med saken: Gi innspill til arbeidet med fornyet kommunikasjonsstrategi for Buskerudbysamarbeidet.

Bakgrunn: ATM-utvalget ga i møte 1.9.2014 innspill til og tilslutning til gjennomføring av arbeidet i tråd med opplegg som ble presentert i møtet. Godt sagt kommunikasjon bistår i arbeidet. Tidsplan:

- | | |
|---------|--|
| 17.10: | Presentasjon av foreløpig arbeid for ATM-utvalget. |
| 13. 11: | Behandling i administrativ styringsgruppe |
| 28. 11: | Sluttbehandling i ATM-utvalget |

Hovedelementer i arbeidet med strategisk kommunikasjonsplan:

- Kommunikasjonsmål
- Kunnskapsgrunnlag/analyse (inkl. innbyggerundersøkelse og fokusgrupper)
- Kommunikasjonsutfordringer og målgrupper/interessenter
- Kjernebudskap/støttebudskap
- Kommunikasjonstiltak/handlingsplan

Kunnskapsgrunnlag

Innbyggerundersøkelse

En kommunikasjonsstrategi og budskapsplattform må ta utgangspunkt i faktakunnskaper om dagens oppfatninger i befolkningen. Derfor er det satt i gang en undersøkelse av innbyggernes kunnskap og oppfatninger om Buskerudbysamarbeidet basert på tidligere undersøkelser (sist gjennomført vinter 2013). Resultatene vil gi et tydeligere bilde av målgruppene og hvilke informasjonsbehov de ulike målgruppene har.

Fokusgrupper

Kunnskapen om målgruppene forsterkes ved at det vil bli tatt i bruk fokusgrupper i forbindelse med utvikling av kommunikasjonsstrategien. Ved bruk av fokusgrupper får vi mer dybdekunnskap og kan teste innhold, budskap og tiltak med representanter for innbyggerne før de implementeres i strategien. Det vil i første omgang søkes etablert seks fokusgrupper. En i hver av de fem kommunene og en for bussjåfører som representanter for brukerne av veien. I neste omgang vil ytterligere fokusgrupper bli vurdert etablert blant annet med deltakere fra Facebook-grupper som har ulike oppfatninger av Buskerudbypakke 2 og Buskerudbysamarbeidet.

Folkevalgtundersøkelse

Alle folkevalgte i by-/kommunestyre og fylkesting er sentrale i samarbeidet. For innhenting av de folkevalgtes kunnskap og holdninger, kan det være aktuelt å gjennomføre en enkel epostundersøkelse. Det vil til møtet foreligge et forslag til opplegg hvor det blir vurdert hensiktsmessigheten av en slik undersøkelse nå. Med i vurderingen er at det ble gjennomført en folkevalgtundersøkelse høsten 2013.

Organisering av arbeidet

Arbeidet ledes av en styringsgruppe bestående av leder og nestleder i administrativ styringsgruppe, samt prosjektsjefen.

Opplegg for møtet 17.10

Leder av adm. styringsgruppe og Godt sagt kommunikasjon as, Hans Arne Odde vil i møtet legge fram resultater av arbeidet så langt. Dette som grunnlag for drøfting og innspill.

***Forslag til konklusjon:** Det gis tilslutning til arbeidet så langt og innspill i møtet tas med i det videre arbeidet.*

Sak 29/14 Buskerudbypakke 2 – videre arbeid

Hensikt med saken

Oppdatere status og drøfte videre arbeid.

Bakgrunn

KVU BBP2 (etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet ble ferdigstilt i februar 2013), felles høringsuttalelse (juni 2013) og KS1 BBP2 (mai 2014) er til vurdering i Samferdselsdepartementet før behandling i regjeringen.

Drøftingsutvalget for Buskerudbypakke 2 ble i møtet 23.06.14 enige om en omforent skisse til BBP2 som grunnlag for drøfting med staten. Skissen til Buskerudbypakke 2 ble i juni oversendt SD med anmodning om møte med statsråden. En fornyet henvendelse om møte ble sendt statsråden 23.09 (se kopi av brev i separat vedlegg).

Saksunderlag

Omforent skisse til Buskerudbypakke2 er behandlet i fylkestinget og i alle kommunene (sluttbehandling i Nedre Eiker kommunestyre den 8.10.14). For oversikt over behandlingen vises til vedlegg 2 hvor vedtak og protokolltilførsler er sammenstilt.

Det er avtalt at nabokommuner orienteres om skisse til Buskerudbypakke 2 gjennom D5 og Vestregionen (ansvar: Drammen kommune) og Kongsbergregionen (ansvar: Kongsberg kommune).

Det er tatt kontakt med SVV region sør og JBV om foreløpige vurderinger av eventuelle kritiske punkter i foreliggende skisse til BBP2. JBV har gitt foreløpig tilbakemelding om at usikkerheten med kostnadsestimatet burde komme bedre fram og at det kan være deltiltak som ikke er tydeliggjort godt nok. Det er blant annet et sannsynlig behov for mer hensettingskapasitet på Hokksund og/eller Kongsberg ved dobling av togtilbudet. Prosjektsjefen har oppfattet at SVV region sør ikke kan gi noen foreløpige tilbakemeldinger før mandat om Buskerudbypakke2 foreligger fra regjeringen.

Det er avtalt ordførermøte med "Buskerudbenken" 23.10.14. med tema Buskerudby-samarbeidet og Buskerudbypakke2.

Administrativt møte med Vegdirektoratet er avtalt.

Buskerud fylkeskommune har sammen med Brakar, gjennomført et første administrativt møte med Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Ruter og NSB for å drøfte samordning om kollektivtrafikk i Buskerudbyen og Ruter (Oslo/Akershus).

Forslag til videre arbeid

a. Tidsplan for lokalpolitisk behandling

Det er hittil jobbet ut fra at lokalpolitisk sluttbehandling av en omforent Buskerudbypakke 2 med staten kunne gjennomføres i løpet av desember 2014/januar 2015. Ut i fra foreliggende status i prosessen og antatt behov for drøftinger med staten er dette ikke en realistisk tidsplan. På det nåværende tidspunkt foreslås lagt til grunn en forskyving av tidsplanen med et halvt til ett år.

b. Overordnet kvalitetssikring av foreliggende skisse til BBP2

Den foreliggende "Omforent skisse til Buskerudbypakke 2" av 23.06.2014 bygger på anbefalinger i Statens vegvesens Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2 (KVU BBP2) om at et "sammensatt konsept" bør legges til grunn for videre planlegging. De foreslåtte tiltak i "Omforent skisse til Buskerudbypakke 2" er imidlertid ikke fullt ut identiske med tiltakene i KVU BBP2. Skissen inneholder noen ytterligere tiltak basert på lokalpolitiske drøftinger om behov.

Foreliggende Kvalitetssikring 1 (KS1) av BBP2 har gitt en vurdering av KVU BBP2. Denne konsulentutredningen inneholder flere vurderinger og forslag som avviker fra anbefalingene i KVU BBP2.

Administrativ styringsgruppe i møte 26.09. anbefaler at det gjennomføres en uavhengig og overordnet kvalitetssikring av "Omforent skisse til Buskerudbypakke 2" av et eksternt konsulentfirma. Dette for å gi et ytterligere kunnskapsgrunnlag for den videre arbeid med Buskerudbypakke 2 i samarbeid med staten. En slik utredning foreslås også å inneholde problemstillinger som KS1 rapporten tar opp. Forslag til problemstillinger i angitte utredning:

- Vurdering av måloppnåelse i tråd med lokale og nasjonale mål
- Faseinndeling og utvidelse fra 15 til 20 år.
- Geografisk avgrensning - alternativer
- Vurdering av samfunnsnytte, ut over transportøkonomiske, også ikke-kostnadssatte effekter.
- Vurdering av hvordan ulike forutsetninger i KVU og KS1 gir utslag i anbefalingene
- Andre?

c. ATM-rådsmøte i november

Det foreslås et ATM-rådsmøte i november med følgende forslag til dagsorden:

Del 1. Regjeringens transportstrategi for de 9 største byområdene og satsing på bypakker v/ statsråd Solvik Olsen

Del 2. Drøftingsutvalgets "Omforente skisse til Buskerudbypakke 2" av 23.06. Forankring av skissen.

Del 3. Aktuelt tema.

Alternativ 1: Rammer /utkast til handlingsplan for Buskerudbypakke 1 2014 -17

Alternativ 2: Videreutvikling av kommunikasjonsstrategien.

Forslag til konklusjon:

1. Saken drøftet.
2. Det gis tilslutning til:
 - a. Revidert tidsplan
 - b. Igangsetting av en overordnet kvalitetssikring av skisse til Buskerudbypakke 2.
 - c. ATM-rådsmøte arrangeres i november med opplegg i tråd med saksfremlegget med følgende prioriteringer:

Sak 30/14 Buskerudbypakke 1 2014 – 17 - rammeverk

Hensikt med saken

Drøfte og gi innspill til forslag til rammeverk for Buskerudbypakke 1/belønningsordningen 2014-17 og tiltak for bedre politisk forankring.

Bakgrunn

Med bakgrunn i Buskerudbyens søknad til Samferdselsdepartementet (SD) om belønningsmidler for perioden 2014-17 har fagrådet og adm. styringsgruppe drøftet prinsipper for og konkretisering av innholdet i Buskerudbypakke1 2014-17.

Søknaden for perioden 2014-17 som ble sendt i februar er på 330 mill. kr over fire år.

Hovedprioritering for årene 2014-2016 frem til 2017: *Tilrettelegge for et bedre busstilbud (pris, frekvens, nye tilbud, hastighet, enkelhet), igangsetting av bestillingstransport, økt togtilbud, bedre tilrettelagt for kollektivknutepunkter, sykling, pendler- / innfartsparkering.*

Midlene er foreslått rammefordelt på følgende sju tiltaksområder;

	Tiltaksområde	Mill kr
1	Forbedring av kollektivtilbudet Tilrettelegge for et bedre busstilbud (pris, frekvens, nye tilbud, hastighet, enkelhet) som et godt alternativ til bilbruk når bilrestriktive tiltak iverksettes.	100
2	Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inkl. knutepunkter/pendlerparkering Tiltak for å øke fremkommeligheten for buss og øke kvaliteten på kollektivknutepunkter og holdeplasser. Dette er tiltak som er med på å gjøre kollektivtransporten forutsigbar og attraktiv.	120
3	Tiltak for syklende Tilrettelegge for helårssykling ved å bedre drift- og vedlikeholdsstandarden, sammenhengende sykkelvegnett og parkeringsplasser for sykler. Dette er tiltak som gjør sykkel til et godt alternativ til bil på en del reiser.	75
4	Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken En helhetlig parkeringspolitikk som bygger opp under levende bysentra og basert på håndheving av et differensiert tilbud er et viktig tiltak for å nå målene.	14

5	Arealutvikling og fortetting En arealutvikling som gir korte avstander og bygger opp under kollektivtransporten vil gi et mindre bilbasert samfunn.	5
6	Kunnskapsgrunnlag og innovasjon Utviklingen av et felles kunnskapsgrunnlag og planlegging for BBP2 og oppfølging av videreført belønningsordning krever kontinuerlige kunnskapsbaserte innovasjonsprosesser. Mål og resultatoppfølging inngår i dette.	6
7	Kommunikasjon Målrettede kampanjer for økt kollektiv- og sykkelbruk i tillegg til informasjon om hva som skjer og skal skje er viktig for å gjøre trafikantene oppmerksomme på nye transporttilbud	10
	Totalsum tiltaksområdene 1-7	330

Arbeidet med forslag til prinsipper og konkret handlingsplan vil ikke bli slutført før det foreligger en ny avtale, men det er ønskelig å drøfte forslaget til rammeverk med politisk involvering og delegering nå.

Rammeverk for Buskerudbypakke1 del 2 2014-17

Forslag til rammeverk har følgende hovedelementer;

1. *Handlingsplan/tiltaksplan - politisk styring og forankring - delegering*
2. *Mål- og resultatoppfølging - porteføljestyring*
3. *Resultatrapportering og synliggjøring av tiltak*

1. Handlingsplan/tiltaksplan – politisk styring og forankring - delegering

Det er kommunene og fylkeskommunen som inngår avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler. Når avtale med SD foreligger behandles denne i by-/kommunestyre og fylkesting. Etter samarbeidsavtalens pkt. 5 ivaretar ATM-utvalget rollen som koordinerings- og styringsorgan for avtalen med SD med bl.a. prioritering av tiltak innenfor de årlige tildelte økonomiske rammer.

Endelig tilsagn om midler det enkelte år gjøres av Samferdselsdepartementet i mars (normalt) etter at Buskerudbysamarbeidet har rapportert på gjennomføring foregående år (innen 1. februar).

Fireårig handlingsplan

For å kunne planlegge tidligere, få bedre gjennomføringskraft og økt politisk forankring, er det, med utgangspunkt i søknaden, jobbet med et forslag til en fireårig handlingsplan som synliggjør prioritering av tiltak for alle fire år i avtaleperioden.

Det foreslås at forslag til den fireårige handlingsplanen, etter anbefaling fra ATM-utvalget behandles av by-/kommunestyre og fylkesting samtidig som belønningsavtalen behandles. Videre foreslås det at handlingsplanen rulleres årlig slik at by-/kommunestyre og fylkesting hvert år kan behandle forslag til tiltak for neste år og ivareta evt. behov for samordning med tiltak finansiert med egne midler. Handlingsplanen rulleres da i by-/kommunestyre og fylkesting hvert år i juni etter anbefaling fra ATM-utvalget. Det vil gi partnerne god oversikt over hvilke tiltak som prioriteres når de gjennomfører egne budsjettprosesser, og tiltakene kan tidlig forankres i egne organisasjoner. Større prosjekter vil ofte være delfinansiert av belønningsmidler og krever egne politiske prosesser i tillegg.

Årlig tiltaksplan og delegering

Adm. styringsgruppe har drøftet følgende alternative beslutningsprosess/tidspunkt for årlig tiltaksplan:

Alternativ 1. Vedtak fattes etter at tildelte midler fra SD er avklart (Normalt i mars /april). (Gjeldende praksis for perioden 2010-2013)

Alternativ 2. Vedtak fattes i januar etter at statsbudsjett har avklart midler til Buskerudbyen for påfølgende år. (Dette alternativet bidrar til økt gjennomføringskraft ved at detaljplanlegging av tiltak kan starte tidligere. På samme måte som tilrettelegging for selve gjennomføringen/anleggsarbeidene kan starte tidlig på året. Hvordan behovet for forskuttering evt. garanti skal løses ved dette alternativet, er ikke vurdert).

ATM-utvalget gjorde i møte 11. juni 2010 slikt vedtak: *“ATM-utvalget gir administrativ styringsgruppe fullmakt til justering av midlene innenfor vedtatte rammer i tiltaksplanen. Ved behov delegeres denne fullmakten videre til prosjektsjef i samråd med leder av styringsgruppen”*. Adm. styringsgruppe foreslår at delegeringsfullmakten videreføres for den nye avtaleperioden 2014 -17.

2. Mål- og resultatoppfølging belønningsmidler – samordning med BBP2 og framtidig bymiljøavtale

Et mål- og resultatoppfølgingssystem er blant annet viktig underlag for arbeidet med prioritering av tiltak. Samferdselsdepartementet har i brev av 2. juni 2014 fastsatt rammeverk og generelle føringer om helhetlige bymiljøavtaler der det bl.a. heter at *belønningsordningen og bymiljøavtalene vil ha felles mål, og det vil være en fordel å kunne håndtere så mange som mulig av de relevante virkemidlene i sammenheng*. Det sies videre at *belønningsordningen skal innlemmes i bymiljøavtalene så raskt det er praktisk mulig, bymiljøavtaler skal styres etter en modell fra Oslopakke3 og gjeldende og nye bypakker/bompengeordninger vil inngå i bymiljøavtalene*.

Mål/indikatorer for belønningsavtalen 2014 -17 må ta utgangspunkt i den søknaden som er sendt, og samtidig skjele til det nye fastsatte rammeverket med mål/ indikatorer for bymiljøavtaler. Det foreslås at dette ivaretas ved at noen mål/indikatorer benyttes for rapportering til departementet, og at samarbeidet i tillegg definerer noen mål/indikatorer for viktige tiltaksområder (innsatsområder) som vi jobber videre med for egen oppfølging. Dette med sikte på at de senere kan inngå i rapporteringssystem for Buskerudbypakke2 og en helhetlig bymiljøavtale.

Endring av målformulering som konsekvens av forskjøvet tidsplan for Buskerudbypakke 2

Da søknad om ny belønningsavtale ble sendt i februar ble det forutsatt at Buskerudbypakke2 kunne iverksettes i 2017. Den tidsplanen ser ikke ut til å holde jfr. sak 29/14 om Buskerudbypakke 2. Tidsmessig forskyving av Buskerudbypakke 2 har betydning for måloppnåelse i perioden 2014 -17. Både sterk økning av kollektivtilbudet (foreslått 55 % økning av busstilbudet i BBP2) og igangsetting av bomsystemet er forutsatt som sentrale virkemidler. Det anbefales at måloppnåelse for biltrafikken i perioden 2014 -17 ikke skal forutsette at Buskerudbypakke 2 starter opp i 2017. Dette innebærer at det vil være nødvendig å endre søknadens mål når det gjelder personbiltrafikken i perioden.

Med bakgrunn i adm. styringsgruppes drøfting i møte 26.09. foreslås at følgende målstruktur legges til grunn for endelig avtale med SD om Buskerudbypakke1/belønningsmidler 2014 -17:

Overordnet mål:

“Veksten i persontransporten i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange”. (*Målsettingen i Klimaforliket 2012, NTP 2014 – 2023 og ATplan for Buskerudbyen*)

“Det skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen” (i avtaleperioden) (*Mål i søknaden*)

Hovedmål for hele fireårsperioden

Fra søknaden: Personbiltrafikken skal ha 0-vekst i perioden, med utgangen av 2013 som referansetidspunkt. Antall kollektivreiser skal øke. Antall sykkelreiser skal øke.

Forslag til endret mål for personbiltrafikken med bakgrunn i endret framdrift for Buskerudbypakke 2: Veksten i personbiltransporten skal reduseres i perioden. Beregnes ut fra sum årsgjennsnitt (ÅDT) for definerte tellepunkter (bytrafikkindeks).

Innsatsområder (tiltaksområder) med resultatoppfølging (for egen oppfølging)

I tillegg vil det bli jobbet videre med noen få indikatorer for de mest sentrale tiltaksområder for å få en bredere oppfølging av belønningsmidlene og for å forberede en senere implementering med bypakke/evt. bymiljøavtale.

3. Handlingsplan/tiltaksplan – Prioritering og hovedprinsipp

I perioden 2010 -14 er tiltak prioritert på bakgrunn av flere kriterier. Det foreslås at foreliggende praksis videreføres i neste periode men at kriterier for prioritering og evt. omdisponering tydeliggjøres til en kombinasjon av:

- Disponible midler
- Mål/resultatoppfølging og samlet vurdering av effekt
- Oppdaterte tiltaksbeskrivelser med planstatus og begrunnelser/kapasitet for planlegging og gjennomføring
- Tiltak i alle kommuner

Når det gjelder disponible midler er utgangspunktet for årlig prioritering de midler som stilles til rådighet gjennom tilskudd fra SD. Departementet skal før 1. mars gi tilbakemelding på endelig tilskudd for inneværende år. I tillegg vil det erfaringsmessig være behov for å foreta omdisponeringer av foregående års tildelinger.

I den 4-årige handlingsplanen vil det være ulik grad av bundne midler innenfor de ulike tiltaksområdene, men handlingsplanen er laget for fire år nettopp for å få bedre forutsigbarhet og rasjonell og effektiv gjennomføring. Ved rullering av planen vil midler til slutføring av igangsatte tiltak ha prioritet. Det vil også være viktig å frigi midler fra tiltak som ikke lar seg gjennomføre i løpet av året.

Midler fra belønningsordningen er et tillegg (tilskuddsprinsippet), ikke erstatning for, midler fra kommunene, fylkeskommunen, SVV og JBV. Partnerne bør stille egne midler til disposisjon både for å kunne bidra til et større omfang av tiltak og for å dekke evt. overskridelser.

Forslag til konklusjon:

1. Det gis tilslutning til vidare arbeid med Buskerudbypakke 1 2014-17 i tråd med saksfremlegget. Innspill i møtet tas med i vidare arbeid.
2. Det gis tilslutning til at mål for biltrafikk i perioden 2014 -17 endres i tråd med saksfremlegget og tas med i dialogen med SD om fornyet belønningsavtale.

Sak 31/14 Prioritering av pendlerparkeringer Buskerudbypakke 1 2014 -17

Hensikt med saken

Innspill til arbeidet med innfarts-/pendlerparkeringer og hvilke pendlerparkeringstilbud som skal foreslås prioritert i handlingsplan 2014-17.

Bakgrunn

I skisse til Buskerudbypakke2 heter det under pkt. 2.4 Tiltak på plass før 2017; *“Det er en forutsetning at alternativt transporttilbud må styrkes før bompenger blir innført; herunder pendlerparkeringer og bedre kollektivtilbud og tilbud for sykkel”*. Videre heter det på under overskriften *“Pendlerparkeringer”*; *Det er foreslått mange pendlerparkeringer bl.a; Utvidelse av Heiatoppen, Lier stasjon og Langebru, Lyngås, Mjøndalen øst, Steinberg, Lerberg, nord og syd i Kongsberg. Alle kommunene har utarbeidet en samlet oversikt over foreslåtte pendlerparkeringer som det vil bli arbeidet vidare med som en del av belønningsordningen (Buskerudbypakke1”*).

Forslag til handlingsprogram for Buskerudbypakke 1 2014 -17 som inngår i søknaden til SD om fornyet belønningsavtale, inneholder følgende om pendlerparkering: Tiltaksområde 2: *“Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusive knutepunkter og pendlerparkeringer”*
Forslag til kostnadsramme: 120 mill.kr.

Pendlerparkering/innfartsparkering

I Samferdselsdepartementets nylige framlagte handlingsplan for kollektivtrafikken heter det; *“Føremålet med innfartsparkeringsplassar ved haldeplassar/stasjonar er i første omgang å bidra til at dei som ikkje bur innan gang- og sykkelavstand kan ha god tilgang til eit kollektivnett. Innfartsparkering skal mellom anna nyttast som eitt av fleire verkemiddel for å styrkje framkomsten på vegnettet, gjennom meir effektiv utnytting av kapasitetspotensialet og styrkje kundegrunnlaget til kollektivtransporten.*

Innfartsparkering bør først og fremst etablerast ved stasjonar og haldeplassar der trafikanten blir fanga opp tidleg på reisa. I byområde vil ein ofte fortette rundt stasjonar/haldeplassar og prioritere tilkomsten til kollektivtransporten, syklistar og fotgjengarar. For å ivareta kryssande omsyn, vil det ofte vere naudsynt å sjå heile transportkorridorar i samanheng. Dersom det er vanskeleg arealmessig å prioritere innfartsparkering i ein by, kan det vere tenleg å leggje til rette for dette utanfor byen eller ved neste stasjon.

Erfaring viser at dei som nyttar innfartsparkeringsplassar i bynære strog, ofte har korte bilreiser som relativt enkelt kan erstattast med sykkel eller gonge. For å kunne oppnå målet om at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel

og gonge, er det ikkje ønskjeleg med overføring av trafikantar frå sykkel og gonge til bil som tilbringartransport til kollektive transportmiddel”.

Forslag til pendlerparkeringer i Buskerudbypakke 1 2014-17

Ut fra skisse til Buskerudbypakke 2, faglige grunnlagsdokumenter og dialogmøter med partnerne på administrativt nivå er det foretatt en foreløpig vurdering med forslag til prioriterte tiltak i Buskerudbypakke 1 2014-17.

Under følger en kommunevis oversikt over foreløpige forslag til prioriteringer. I vedlegg 3 følger en kommunevis oversikt over registrerte pendlerparkeringsforslag.

Kongsberg - ingen prioriterte tiltak.

Øvre Eiker

- ØE3: Lerberg i Hokksund. Kostnadsestimat: 4 mill. kr. Forslag tilskudd: 4 mill. kr. Ny plass, ferdig regulert, vurderer utvidelse. Ladestasjon elbil og sykkelparkering bør inngå.
- ØE5: Utvidelse av innfartsparkering ved ekspressbussholdeplass Langebru. Sykkelparkering og ladestasjon elbil bør inngå. Kostnadsestimat: 2 mill. kr. Forslag tilskudd: 2 mill. kr.

Nedre Eiker

- NE: Nordlysveien/Gamle Kongsbergvei ved Nedre Eiker kirke, Planleggingsmidler kr 100.000,-. Foreligger ikke kostnadsestimat, må fremskaffes. Foreløpig forslag tilskudd 2 mill. kr. Begrunnelse for prioritering: Mulighet for god kobling til kollektivknutepunkt med flere busslinjer.

Drammen

- DRM: Pendlerparkering Gulskogen stasjon. Tilskuddsbehov: 3,5 mill. kr. Foreslått tilskudd: 2 mill. kr. Avklare bidrag fra JBV. Tiltaket var prioritert i 2013 men rakk ikke gjennomføring pga. grunnervvervsprosess. Prosjektbeskrivelse finnes. Evt. samordne parkering med andre.
- D18: Innfartsparkering i bydelene. Midler til prosjektering av innfartsparkeringer i 2014/2015. Tilskuddsbehov: 600 000 kr. Foreslått tilskudd: 200.000 kr til prosjektering. Det bør settes av tilskudd til gjennomføring av parkeringsplasser på Konnerud og Tangen/Åskollen. Foreslått tilskudd 4 mill. kr.

Lier

- L11: Heiatoppen. Kostnadsestimat 8 mill. Foreslått tilskudd: 8 mill kr. Kapasitetsutvidelse (begrenset mulighet). Prosjektbeskrivelse mangler.
- L6: Lyngås. Kostnadsestimat: 1 mill kr. Foreslått tilskudd: 1 mill. kr. Godt kollektivtilbud. Reguleringsplan på høring. Prosjektbeskrivelse mangler.
- L3: Kjellstad v/E18. Mulighetsstudie for å avklare pendlerparkering og ekspressbusstopp på Kjellstad v/E18 sett i forhold til muligheter på Lierstranda. Behov for avklaring mellom SVV/BFK/LK. Foreslått tilskudd: 100.000 kr.

Adm. styringsgruppe foreslår at de foreløpige prioriteringer legges til grunn for endelig forslag.

Samlet innebærer foreløpig forslag om tilskudd til prosjekter pendlerparkering ca 25 mill kr for perioden 2014-17. I søknaden inngår pendlerparkering som en del av tiltaksområde 2 Infrastruktur kollektivtrafikk med en total ramme på 120 mill. kr.

Adm. styringsgruppe vil iverksette arbeid med en felles strategi for innfarts-/pendlerparkering i Buskerudbyområdet som grunnlag for arbeid med Buskerudbypakke1 og Buskerudbypakke2.

Forslag til konklusjon: Forslag til prioriteringene i saken ligger til grunn for videre arbeid med handlingsplan Buskerudbypakke 1 2014-17. Upprioriterte tiltak vurderes i forbindelse med Buskerudbypakke 2.

Sak 32/14 Status

“Gjør det” kollektivkampanje

Det vil, om ønskelig, bli gitt info om resultater fra kampanjen i møtet.

Fornytt belønningsavtale 2014 -17

Møte som var avtalt 17.09. med Samferdselsdepartementet på administrativt nivå ble avlyst fra departementets side med beskjed om at de ville ta initiativ til et møte på politisk nivå

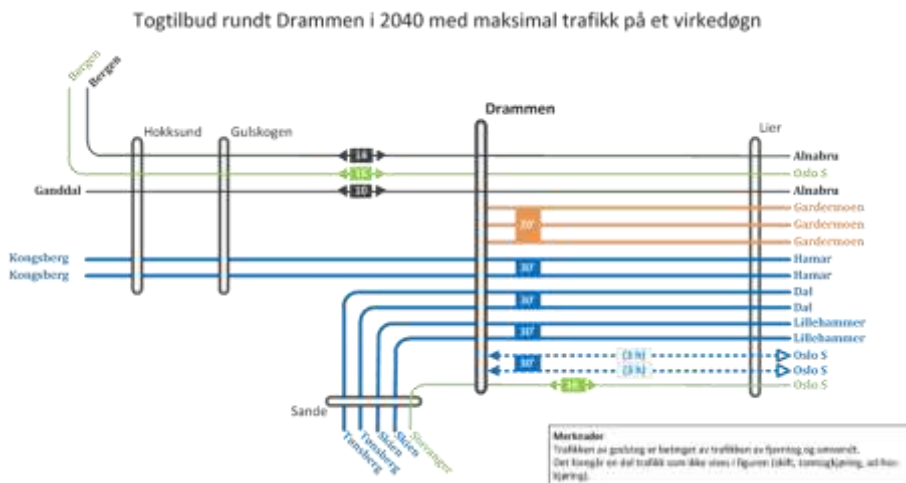
Statens vegvesens trafikkmodell RTM har vært i gjennom en oppdatering og kvalitetssikring våren 2014. Modellen er nå brukt til ytterligere å sannsynliggjøre måloppnåelse for BBP1 belønningssøknad 2014-2017 med bomsystem og forbedret kollektivtransport (buss og tog) basert på skissen til BBP2 av 23.06.2014. Det er utarbeidet et eget notat om dette som følger som vedlegg 4, hvor måloppnåelsen er vurdert for to ulike takstnivåer i bomsystemet. Notatet er oversendt departementet.

Areal- og sporbehov i Buskerudbyen

Jernbaneverket har tidligere orientert om utredningen om areal- og sporbehov i på strekningen Lier – Hokksund. Hensikten med utredningsarbeidet er å få mer kunnskap, sikre kapasitet for fremtidig jernbanetilbud, finne premisser for utvikling av jernbanen, skape et grunnlag for offentlig planprosess og gi forutsigbarhet for arealbruk i berørte kommuner.

MÅL: Kapasitet til økt togtilbud. Prosjektet har lagt til grunn for 2040:

- Minst 2 tog i timen til Hokksund / Kongsberg
- Fjerntog til Bergen/Sørlandet i timesfrekvens?
- Grenlandsbanen / Ringeriksbanen bygget?
- Godstog



Jernbaneverket er i slutfasen med sin utredning om areal- og sporbehov og mulige kapasitetsøkende tiltak og vil i møtet orientere om status i arbeidet.

Trafikkstrømundersøkelse – Buskerudbypakke 2

Statens vegvesen vil i slutten av oktober gjennomføre en biltrafikkstrømundersøkelse i Buskerudbyområdet for å gi økt kunnskapsgrunnlag for videre planlegging av Buskerudbypakke 2.

Framdrift og omdisponeringer Buskerudbypakke1/belønningsordning tiltaksplan 2013

Hensikten med denne statussaken er å gi status for framdrift og omdisponering i forhold til vedtatt tiltaksplan 2013 – Buskerudbypakke 1/ belønningsmidler.

Hovedfristen for slutføring av 2013 - tiltak var 1. juli 2014. Dette har det vært enighet om i samarbeidets organer og det er lagt inn i rapporten til Samferdselsdepartementet pr. 31.12.13. For noen større enkeltprosjekter og kompliserte tiltak, er ferdigstillelsesfristen satt til 1. november 2014.

For å bidra til realisering av tiltak i tråd med vedtatt tiltaksplan 2013, tilgjengelige midler og framdrift, har administrativ styringsgruppe, i tråd med fullmakt, i møter 7. mars, 25. april, 6. juni, 20. juni og 15. august foretatt omdisponering av belønningsmidler.

Omdisponeringene er gjort etter drøfting på administrative dialogmøter med partnerne i april og august og etter avtale med gjennomføringsansvarlige.

Adm. styringsgr.	Tildeling	Kr
Møte 7. mars 2014 Sak 20/14	Utvidelse/effektivisering av eksisterende pendlerparkering på Lier stasjon.	1 900 000
Møte 25. april 2014 Sak 24/14	Tilskudd til sykkelparkering på Lier stasjon. Ytterligere tilskudd til pendlerparkering Lier stasjon. Informasjonstavler Drammen, Kongsberg, Hokksund og Mjøndalen stasjoner. Utvidelse av pendlerparkering på Darbu stasjon	2 143 800
Møte 6. juni 2014 Sak 31/14	Inntrekking av midler. Tildeling ble utsatt til møte 20.06.	
Møte 20. juni 2014 Sak 36/14	Dekking av div. merkostnader infrastrukturtiltak kollektiv på fylkesveier herav 2,7 mill.kr. til kollektivfelt på Lierstranda og minirundkjøring ved Amtmannsvingen og 1,5 mill.kr. til rundkjøring på Fv 283 ved Gml. Mjøndalsbrua. Utvikling/planlegging Buskerudbypakke2	6 038 730

	og mulighetsstudie bussmetro	
Møte 26. september 2014 sak 36/14	Planlegging Buskerudbypakke1 og 2, videreutvikling av kommunikasjonsstrategien	1 062 527

I august ble det utarbeidet og oversendt status til SD som redegjorde for fremdrift i BBP1 / belønningsmidler pr 29.08.2014 der følgende økonomiske hovedtall ble presentert

Tabell 1. Oversikt over tiltaksområder med tildeling og restbeløp

Tiltaksområde	Tildelt 2010-2013 ¹⁾	Påløpt 2010-2013	Rest 31.12.2013	Tildelt 2010-2013 ³⁾	Påløpt 2010-2014	Rest 29.08.2014
1 Felles areal & transportplan	9 311	6 871	2 440	8 411	7 623	788
2 Forbedring av kollektivtilbudet	64 581	51 586	12 995	65 089	64 845	244
3 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	125 449	70 150	55 300	131 775	131 444	331
4 Tiltak for syklende og gående	49 283	35 005	14 279	44 921	44 578	343
5 Biltrafikkreduserende tiltak	13 163	8 278	4 884	11 012	10 953	60
6 Informasjon og holdningskampanjer	14 387	10 901	3 486	13 994	13 050	944
7 Felles kunnskapsgrunnlag, trafikk- og resultatmålinger	8 746	7 230	1 516	9 718	9 650	68
Sum	284 921²⁾	190 021	94 899	284 921	282 144	2 777

1) Tildeling gjeldende pr 13.12.2013

2) Kr 4,9 mil. i ubrukte belønningsmidler fra 2008 og 2009 er tilført av BFK, i tillegg til SDs samlede bevilgning på kr 280 mill.

3) Gjeldende tildelinger, etter omdispenseringer juni 2014

Tall i 1000 kr

Rapporten konkluderer med at det pr. 29.08 gjensto ca. 2,8 mill. kr i belønningsmidler fra BBP1 i prosjektrengskapet. 92,1 mill kr har blitt utbetalt siden forrige rapportering til SD pr 31.12.2013. Herav 49,0 mill kr ble fakturert fra partnerne og andre leverandører i august. 44,2 mill kr utbetalt akonto til tiltak som er påbegynt eller under ferdigstilling av partnerne. Partnerne har ved a-konto-faktureringen garantert for at tiltakene blir ferdigstilt innen angitte frister og øvrige forutsetninger.

Forslag til konklusjon: Status tas til orientering

Sak 33/14 Eventuelt

Vedlegg 1

Møtereferat ATM-utvalget Møte nr. 4/14 - 01.09.2014	
Tilstede	<p>ATM-utvalget: Tore Opdal Hansen, ordfører, Drammen kommune (leder), Trond Johansen, leder hovedutvalg samferdsel, Buskerud fylkeskommune Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører, Øvre Eiker kommune Vidar Lande, ordfører, Kongsberg kommune Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Helene Justad, ordfører, Lier kommune Dagfinn Fløystad, avdelingsdirektør, styrings- og strategistab, Statens vegvesen Region sør</p> <p>Fra administrativ styringsgruppe: Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune Morten Lauvbu, rådmann, Øvre Eiker kommune Bengt Nystrøm, rådmann, Nedre Eiker kommune Hans Petter Christensen, rådmann, Lier kommune Runar Hannevold, fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune Runar Stustad, fylkeskommunen (vikar mellom kl 12.20 – 13.20) Hans Jan Håkonsen, avdelingsdirektør Buskerud, Statens Vegvesen Region sør</p> <p>Fra sekretariatet: Tore Askim, prosjektsjef, Anne Marte Lind, prosjektleder kommunikasjon Gun Kjenseth, prosjektleder by-/og stedsutvikling</p>
Forfall	<p>Sven Arild Hansen, regiondirektør, Kystverket Sør Øst Helen Bjørnøy, fylkesmann i Buskerud Sjur Helseth, regiondirektør, Strategi og samfunn øst, Jernbaneverket Morten Eriksrød, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune</p>
Møtested	Fylkestingssalen, Buskerud fylkeskommune

Innkalling og dagsorden godkjent.

Sak 22/14 Referat fra sist møte

Konklusjon: Referatet godkjent

Sak 23/14 Status

I tillegg til status i saksdokumentene:

Belønningsordningen 2010-13 – Supplerende rapport til Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet ba i brev av 15.05.2014 om at Buskerudbyen ettersendte oversikt over gjennomførte tiltak første halvår 2014, innen 1. september 2014. Rapporten ble sendt 1. september og viser at de aller fleste gjenstående prosjekter er gjennomført pr. 1.9.2014. Resterende prosjekter slutføres før 1.11.2014. Prosjektregnskapet pr. 29.08.14 viser gjenstående midler for ca. 2,7 mill. kr. Rapporten ble omdelt i møtet.

Konklusjon: Tatt til orientering

Sak 24/14 Buskerudbypakke 2 – videre arbeid

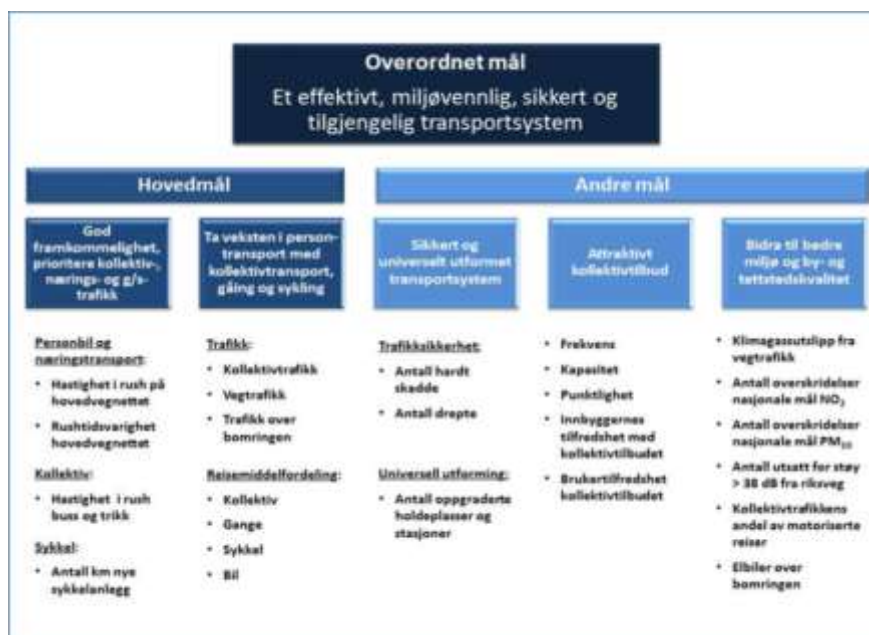
Sekretariatsleder for Oslopakke 3 Terje Rognlien orientering om Oslopakke3

Oslopakkene har en lang historie; Fra 1990 hovedvegpakke, fra 2001 kollektivpakke, fra 2008 Oslopakke 3 (lokalt forslag) og fra 2013 revidert Oslopakke3. Oslopakke 3 består av en tiltaksliste (forslag til tiltak) som det i stor grad holdes fast ved, uten at det kommer nye prosjekter inn.

Porteføljestyringen i Oslopakke 3 gjennomføres på bakgrunn av følgende: Disponible midler, bidrag til mål- og resultatoppnåelse, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Det utarbeides 4-årig handlingsprogram for Oslopakke 3 som rulleres årlig (mai hvert år). Dette behandles og vedtas av Styringsgruppe for Oslopakke 3 basert på analyser og beslutningsunderlag fra O3-sekretariatet. Stortinget følger opp måloppnåelsen basert på rapportering fra Oslopakke 3. God dokumentasjon er nødvendig (indikatorer, målverktøy, analyser) og har betydning i forhold til statsmidler og evt. låneopptak.

Mål og indikatorer Oslopakke 3



Hva skal mål- og resultatoppfølgingssystemet (MRS) brukes til?

- Vurdere måloppnåelse hittil; Årlig oppfølging av indikatorer og vurdere behov for tiltak/endret prioriteringer
- Vurdere framtidig måloppnåelse; Forventa virkning av prioriteringer i O3 og faglige verktøy og analyser
- MRS inngår i porteføljestyring, rapporteres; Handlingsprogram for Oslopakke 3, Forslag til statsbudsjett og NTP.

Framtidig målstruktur

Vil nå se på målstrukturen på nytt for å arbeide fram felles mål for Oslopakke3 og bymiljø-avtalen. De sentrale måleindikatorene her vil være trafikkutvikling og CO2 utslipp fra biltrafikken. Vegdirektoratet har invitert til å jobbe ut innsatsindikatorer når det gjelder arealbruk og bilreducerende tiltak.

Styringsmodell

Styringsgruppe for Oslopakke 3 består av vegdirektøren, jernbanedirektøren, fylkesordfører i Akershus og samferdselsbyråd i Oslo. Styringsgruppa skal suppleres med fylkesmannen i Oslo og Akershus. Styringsgruppa har en politisk referansegruppe bestående av hovedutvalgsledere og gruppeledere i Akershus fylkesting og Oslo Bystyre. Det oppnevnes også et politisk forhandlingsutvalg ved behov.

Oslopakkesekretariatet innstiller overfor styrings-gruppa etter dialog med en administrativ gruppe. Sekretariatet har en faggruppe som bistår i det daglige arbeidet.

Statens Vegvesen v/Dagfinn Fløystad, leder av styrings- og strategistaben, Statens Vegvesen Region Sør orienterte om KVVU og KS1-prosessene

Konseptvalg er en politisk beslutning på regjeringsnivå. SD «bestiller» KVVU for en bestemt strekning/område fra SVV. Når arbeidet er gjennomført, oversendes KVVU til SD, som offentliggjør og sender utredningen på høring. Samtidig foretar ekstern konsulent en kvalitetssikring av utredningen. Basert på KVVU, høringsuttalelsene og konsulentvurderingen, fatter Regjeringen en konkret, men ofte robust utformet bindende føring for det videre planarbeid.

Hensikten med KS1er å sikre at valgt konsept undergis reel politisk styring. Kontrollhensynet er det dominerende motiv. Ideelt ønske om å velge det konseptet som gir best kost/nytte. Ekstern konsulent skal kvalitetssikre arbeidet til Statens vegvesen – både konsistens og metode. I mandatet for KS1 ligger en selvstendig alternativanalyse og analyse av samfunnsmessig lønnsomhet (avgrenset til transportøkonomi). KS1-konsulenten står etter avtalen med finansdepartementet fritt til å komme med alternative forslag.

Transportøkonomi – samfunnsøkonomi

I tillegg til transportøkonomi som omfattes av KS1, omhandler samfunnsøkonomi også bo-/næringseffekter, miljø, kultur og areal. Benyttede modeller er gode på transport – men fanger ikke opp på de andre samfunnseffekter som miljø, næring, areal etc. Mange investeringsprosjekter på veg i Norge som blir besluttet og gjennomført har negativ samfunnsnytte (basert på transportøkonomi).

Prosjektchef Tore Askim innledet kort om videre arbeid med Buskeurdbypakke2

Fylkestinget har hatt og by-/kommunestyrene skal ha sak om omforent skisse til Buskerudbypakke2 til orientering.

Konklusjon: Saken drøftet

Sak 25/14 Kommunikasjonsstrategien for Buskerudbysamarbeidet og Buskerudbypakke2

Innledning ved leder av adm. styringsgruppe Osmund Kaldheim

Leder av adm. styringsgruppe ledet en rask workshop med følgende spørsmål;

- Hva er det første folk har i hodet når vi snakker om Buskerudbyen?
- Hva sier vi selv når vi presenterer Buskerudbyen?
- Hva er kjernebudskapet for Buskerudbyen?

Underveisrapport for arbeidet med revidering av kommunikasjonsstrategien og forslag til tiltak legges fram for ATM-utvalget 17. oktober og forventes behandlet på ATM-utvalgets møte 28. november.

Godt Sagt as (som BBsamarbeidet har rammeavtale med) foreslås å bistå i arbeidet.

Konklusjon: ATM-utvalget ga tilslutning til arbeidet med videreutvikling av kommunikasjonsstrategien i tråd med fremleggelsen i møtet

Sak 26/14 Eventuelt

Vedlegg 2

Sammenstilling av behandling av orienterings sak "Omforent skisse til Buskerud-bypakke 2 - som grunnlag for drøftinger med staten" i by-/kommunestyre og fylkesting

Buskerud fylkesting 27. august 2014 sak 49/14

Avstemming: Saken ble tatt til orientering med 37 mot 5 (Frp) stemmer.

Vedtak: Fylkestinget tar *Omforent skisse til Buskerudbypakke 2 – som grunnlag for drøftinger med staten*, datert 23.juni 2014 til orientering.

PROTOKOLLTILFØRSEL fra Arbeiderpartiet:

Arbeiderpartiets representanter i Buskerud fylkesting ser med stor bekymring på utviklingen i Buskerudbysamarbeidet. Arbeiderpartiets representanter i Buskerud fylkesting mener det er for mye usikkerhet knyttet opp til Buskerudbypakke 2 både med tanke på omfang av tiltak og utstrekning. Det fremforhandlede dokumentet som skal danne grunnlag for å møte staten til forhandlinger om løsninger inneholder etter vår mening alt for mange usikkerheter, og det er for lite konkret beskrevet hvilke tiltak og geografi som har overordnet prioritet og i hvilken rekkefølge tiltak ønskes iverksatt.

Arbeiderpartiets representanter mener det fremforhandlede dokumentet inneholder forslag som bryter med de forutsetninger om kost/nytte prinsippet som vi mener må legges til grunn ved eventuelle bompenger/brukerbetalingsløsninger. Arbeiderpartiets representanter i Buskerud fylkesting har også merket seg at KS1 rapporten som slår fast at prosjektet slik det nå foreligger ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

PROTOKOLLTILFØRSEL fra Fremskrittspartiet:

Omforent skisse til Buskerudbypakke 2 er innledningen på denne saken. Den er på hele 13 sider hvor enkelte gjøremål og enkelte hensikter blir gjentatt flere ganger og gjør dokumentet alt for omfattende og lite strukturert. Dette er et forhandlings dokument som skal sendes til samferdselsdepartementet som et grunnlag for forhandlinger om belønningsmidler til Buskerudbypakke2. Under gjennomlesningen dukket det opp en hel del spørsmål. Hvorfor, jo fordi dette ikke er et realistisk dokument mer et lite luftslott, og jo mer man leser jo mer forstår man at dette kan aldri bli gjennomført. Men så er det jo et forhandlings dokument og da kan det jo endres underveis. Ønsket totalsum er 23 milliarder for hele pakken og ønsket bidrag fra staten er 50 % av dette. Vi som sitter her er folkevalgte og skal kommunisere med innbyggerne og da renner spørsmålene inn. Vi vet at det aldri kommer til å bli 11,5 milliarder i belønningsmidler. For å få økonomien til å gå opp må derfor noen av ønskelistsens gjøremål ofres. FrP vil av den grunn ha svar på følgende spørsmål:

Alt. Nr.1 Hvis vi er så heldige å få mellom 2,5 – 3 milliarder av staten.

1. Hvilke BBP2 oppgaver er de første som ofres i forhold til ønskelistsens oppsett på side 5. Nevnt i rekkefølge fra første «offer» og nedover.
2. Hva skjer da med de oppgavene som må utgå?
3. Hvilken verdi har da skissene på side 3 og 4 hvis jernbane må utgå?
4. Hvilken verdi har BBP2 hvis opp til flere oppgaver på ønskelisten må utgå og hva vil stå igjen?
5. BBP2 målepunktene(automatiske bomstasjoner) er regnet ut av flere, nevnte målepunkter er mellom 30 og 45. Hva blir det korrekte antallet?
6. Hvis staten ikke godkjenner samordning E-134 og RV23 og BBP2 på bakgrunn av rabattordningen, hva vil da skje?
7. Hvor mye tillegg blir det på de nevnte målepunkter hvis de skal samordnes? Bare statens stas – bare BBP2 sats, eller begge lagt sammen?

Alt.nr.2 Hvis belønningsmidlene blir mellom 1 - 2 milliarder. Samme spørsmålsliste som ved første alternativ, med ett tilleggs spørsmål:

1. Hva står nå igjen av BBP2, og hvor mye må målepunktene kreve inn for at vi skal få en BBP2?

Disse spørsmålene er viktige å få svar på fordi det ikke er realisme i å gå til forhandlings-bordet med vedlagte forslag. Vær vennlig og kom med et forhandlingsgrunnlag som har en aldri så liten mulighet til å bli gjennomført. FrP er derfor ikke enige i vedlagte forhandlings dokument fordi vi mener at det ikke er realisme i fremlegget, og kan ikke ta dette til orientering.

Lier kommunestyre 9. september sak 56/2014

Vedtak: Omforent skisse til Buskerudbypakke2 – som grunnlag for drøfting med staten (datert 23. juni 2014) tas til orientering.

Kommunestyrets behandling:

Formannskapetets innstilling ble vedtatt enstemmig.

Tonje Evju (AP) fremmet protokolltilførsel på vegne av V, SV, FRP, SP og AP:

«V, SV, FRP, SP og AP's representanter i kommunestyret ser med stor bekymring på utviklingen i Buskerudbysamarbeidet. Representantene mener det er for mye usikkerhet knyttet opp til Buskerudbypakke 2, både med tanke på omfang av tiltak, og utstrekning. Det fremforhandlede dokumentet som skal danne grunnlag for å møte staten til forhandlinger om løsninger inneholder etter vår mening alt for mange usikkerheter, og det er for lite konkret beskrevet hvilke tiltak og geografi som har overordnet prioritet og i hvilken rekkefølge tiltak ønskes iverksatt.

Representantene mener det fremforhandlede dokumentet inneholder forslag som bryter med de forutsetninger om kost/nytte prinsippet som vi mener må legges til grunn ved eventuelle bompenger/brukerbetalingsløsninger. Representantene fra V, SV, FRP, SP og AP har også merket seg at KS1 rapporten som slår fast at prosjektet slik det nå foreligger ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Representantene ser positivt på at Buskerudpakke 2 har visjon i seg for ivaretagelse av alle transportformer østover, som er viktig for Lier.»

Kongsberg kommunestyre 10. september sak 63/14

FORMANNSKAPETS INNSTILLING: Kongsberg kommune trekker seg fra Buskerudbysamarbeidet der-som det opprettes flere bomstasjoner i kommunen enn det som er vedtatt i forbindelse med E 134.

Laila Irene Johansen (Ap) fremmet følgende:

“Kongsberg kommune kan ikke godta bommer på Fv 40 i forbindelse med Buskerudbypakke 2. For øvrig tas saken til orientering.”

Formannskapetets innstilling fikk 10 stemmer (2 V, 3 Sp, 2 Uavh og 3 Frp) og falt mot 25 stemmer (13 Ap, 5 H, 4 V, 1 SV og 2 Krf). Forslaget fremmet av Laila Irene Johansen (Ap) ble enstemmig vedtatt.

KOMMUNESTYRETS VEDTAK:

Kongsberg kommune kan ikke godta bommer på Fv 40 i forbindelse med Buskerudbypakke 2. For øvrig tas saken til orientering.

Drammen bystyre 23. september sak 90/14

Vedtak/innstilling til bystyret: 1. Omforent skisse til Buskerudbypakke2 – som grunnlag for drøfting med staten (datert 23. juni 2014) tas til orientering.

Innstillingen ble vedtatt med 45 (25H, 14AP, 2KrF, 1SV, 1V, 1DB, 1Miljøpartiet De grønne) mot 4 (FrP) stemmer som ble avgitt for forslaget til Jon Engen-Helgheim.

Behandling: Jon Engen-Helgheim-FrP fremmet følgende forslag:

”Siden 2009 har Samarbeidskommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg deltatt i Buskerudbyprosjektet. Dette skulle kunne utgjøre en stor samferdselsatsing ved Buskerudbypakke 2 (BBP2). BBP2 er nå innsendt til Samferdselsdepartementet, men ser ikke ut til å bli godt mottatt her. En KS1 rapport anbefaler ikke at BBP2 blir vedtatt fordi den omfatter et for stort geografisk område, det er ikke et byområde som er omfattet og mange av prosjektene i pakken er samfunnsøkonomisk ulønnsomme. I rapporten heter det blant annet «Vår anbefaling er 0-alternativet. Ingen av konseptene har etter våre beregninger positiv netto nåverdi, og den negative netto nåverdien oppveies ikke av ikke-prissatte effekter. Statens vegvesens anbefalte konsept har en forventet investeringskostnad på 25,3 milliarder kroner når investeringskostnadene for Fellespakken regnes med, og får i våre beregninger en negativ netto nåverdi på 3,4 milliarder kroner. Konseptet kommer i tillegg negativt ut på ikke-prissatte effekter.»

BBP2 rykker dermed tilbake til start og risikerer å bli skrinlagt som et lite realistisk prosjekt. Det er derfor avgjørende å få inn nye tanker med fornuftige løsninger. Dette forslaget tar innover seg kritikken som BBP2 har fått og vil være et langt mer realistisk prosjekt å arbeide videre med.

Dette forslaget må anses som en utvidet veipakke for Drammen. Det er Drammen som har de største utfordringene for fremkommelighet i Buskerud. Kommunene Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg vil få lite igjen for sin deltagelse i BBP2, spesielt når det kommer til veiinvesteringer. Dette forslaget vil spare disse kommunene for massiv bompengeneinnkreving som de vil få svært lite igjen for, men samtidig kan den bidra til et løft for kollektivtrafikken også i disse kommunene. Denne pakken inneholder de viktigste veiprojektene for Drammensregionen, samt forbedringer på infrastruktur for buss, tog gang og sykkel. I tillegg legges det opp del et vesentlig forbedret busstilbud. I BBP2 er det tatt med veiprojekter som allerede er finansiert gjennom egne prosjekter. Disse prosjektene forutsettes at blir gjennomført som selvstendige prosjekter uten sammenblanding med dette forslaget.

Målsetninger

Dette forslaget har langt på vei samme målsetninger som BBP2, dvs. effektive og miljøvennlige transportløsninger. Det skal ta høyde for fremtidig økt befolkningsvekst og transportbehov. I Drammen nærmer det seg sprengt kapasitet på en rekke veistreknninger. Selv om en stor del av det økte transportbehovet blir tatt med kollektiv, gang eller sykkel, vil det likevel være et stort behov for bedre kapasitet på veinettet, ikke minst for å frigjøre plass til egne kollektivraseer.

Et viktig og realistisk mål med veiprojektene i denne pakken er at det vil frigjøre kapasitet på sterkt belastede veistreknninger, som gradvis kan transformeres til helt eller delvis kollektivgater etter hvert som alternative løsninger blir ferdigstilt. Utbygging av E134 fra Drammen til Hokksund inkludert ny avkjøring før Strømsåstunellen vil avlaste Rosenkrantzgata slik at det sannsynligvis kan bygges en kollektivfelt. Ny Konnerudnedføring vil avlaste eksisterende nedføring slik at den kan transformeres til kollektivgate.

Finansiering

BBP2 har en kostnadsramme på 23,3 milliarder kroner og det forutsettes at Staten bidrar med 50 %. Det vil si at statens andel ligger på ca 11,5 milliarder kroner. Dette forslaget har en samlet kostnadsramme på ca. 8,8 milliarder kroner og vil dermed inneholde mye mer realisme.

I kvalitetssikringsrapporten for BBP2 står det blant annet følgende: «Vi savner grundigere analyser for å se hvilke kombinasjoner av tiltak som sammen vil gi de beste løsningene i forhold til målene som er satt for utredningen. Mulighetene for konsepter/tiltak med et mer begrenset omfang enn de konseptene som er valgt kunne med fordel vært drøftet mer utfyllende, for eksempel konsepter som kun omfatter tiltak i og rundt de mest befolkningstette områdene.» Dette forslaget ivaretar dette ønsket og vil derfor sannsynligvis være et mer realistisk alternativ enn BBP2. Som et utgangspunkt for denne pakken forventes det at staten dekker alle investeringskostnader, samt økt driftsbidrag til styrket kollektivtilbud. Man vil uansett komme rimeligere ut enn om BBP2 ble vedtatt. Det er i forhandlinger med Staten det vil fremgå hvilke vilkår som eventuelt stilles for finansiering.

Prissatte tiltak i Veipakke Drammen og Omegn

Vei

V11 Ny Tilknytning Drammen Havn (Bru, adkomstveg fra nytt kryss Brakerøya - Havna)	65
V5 Fire felt Øvre Sund-Sundland. Tilfartsvei Vest del 1.	421
V6 Fire felt Sundland-E134. Tilfartsvei Vest del2	599
V7 Fire felt E134-Konnerud.	197
Fire Felt E134 Strømsåstunnelen-Langebru (eventuell 50% bompengefinansiering)	3 183
V8a Ny Svelvikvei	620
V13 Holmenbruene	808
SUM	5 893

- Når E134 er på plass med ny avkjøring til drammen vurderes muligheten for kollektivfelt i Rosenkrantzgata.
- Alle veiprojekter med egen finansieringsløsning videreføres som planlagt.
- Veistrekningen Linnes-E-18 er ikke tatt med i denne pakken da den bør videreføres som et eget prosjekt, finansiert av staten og sett i sammenheng med nye veiløsninger i forbindelse med nytt sykehus.

Tog og Jernbane

To tog i timen til Mjøndalen og Hokksund	600
Pendlerparkering	120
SUM	720

Buss

Styrket tilbud fra 2017 (100 mill pr år)	1500
Pendlerparkering	120
Standardheving og fremkommelighetstiltak Drammen	140
Nytt billettsystem	16
SUM	1776

- Styrket busstilbud er beregnet å omfatte også omkringliggende kommuner, som Lier, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Kongsberg.
- Drammen Kommune bekoster selv utvikling av pendlerparkering ved knutepunkter, skoler og barnehager.

Sykkel og Gange

Utbygging av helhetlig sykkel og gangfelt	600
SUM TOTAL	8869

Haydar Øzbal-DB fremmet følgende tilleggsforslag:

”Dersom det blir innført bompengefinansiering skal overskuddet komme innbyggerne til gode.

Dette skal gjøres ved at:

1. 1/3 av overskuddet skal øremerkes til å styrke kollektivtrafikken, som for eksempel hyppigere og billigere avganger av buss/tog.
2. 1/3 av overskuddet skal brukes til å bygge ut gang- og sykkelveier.
3. 1/3 av overskuddet skal gå til utbedring av veinettet”.

Votering:

Forslaget til Haydar Øzbal fikk 1 stemme og falt. Innstillingen ble vedtatt med 45 (25H, 14AP, 2KrF, 1SV, 1V, 1DB, 1Miljøpartiet De grønne) mot 4 (FrP) stemmer som ble avgitt for forslaget til Jon Engen-Helgheim.

Øvre Eiker kommunestyre 24. september sak 98/14

Kommunestyret gjorde følgende enstemmige vedtak: “Omforent skisse til Buskerudbypakke 2 – som grunnlag for drøftinger med staten (datert 23. juni 2014) tas til orientering.

Begrunnelse

Øvre Eiker kommune har deltatt aktivt i utarbeidelsen av den skissen det nå er lokalpolitisk enighet om. Skissen illustrerer godt de store behovene som er i området for investeringer i infrastruktur og kollektivtrafikk. Det er vanskelig å se at disse utfordringene kan løses på annen måte enn gjennom en samlet transportpakke. Den skissen det er enighet om, legger til grunn at det skal være en sammenheng mellom tiltak som gjennomføres og eventuell framtidig plassering av bompunkter.”

Nedre Eiker formannskap 24. september sak 73/14

Omforent skisse til Buskerudbypakke2 – som grunnlag for drøfting med staten (datert 23. juni 2014) tas til orientering.

Behandling i Formannskapet - 24.09.2014:

Det ble ikke reist endringsforslag til saken.

Votering:

Rådmannens innstilling vedtatt med 10 stemmer (3 AP, 1 SV, 1 KRF, 1 V, 4 H) mot 1 stemme (1 FRP).

Innstilling fra Formannskapet - 24.09.2014:

Omforent skisse til Buskerudbypakke2 – som grunnlag for drøfting med staten (datert 23. juni 2014) tas til orientering.

Kommunestyret behandler saken i møte 8. oktober sak 80/2014.

Vedlegg 3

Notat - Kommunevis oversikt over registrerte forslag innfarts-parkeringer/ pendlerparkeringer og forslag til prioritering i Buskerudbypakke 1 2014-2017.

Kongsberg

I skisse til BBP2 av 23.06.2014 nevnes nord og syd i Kongsberg som aktuelle steder for pendlerparkering.

Prosjekter som ikke foreslås prioritert nå:

- K5: Kongsberg nord langs Fv 40 ved kommunegrense eller bygrense: Kostnadsestimat 3 mill. kr. Lokalisering avhenger av fremtidig lokalisering av bomsnitt. Tiltaksbeskrivelse mangler.
- K6: Kongsberg sør FV40/E134 ved Kommunegrense eller bygrense (Kongsgårdsmoen/og eller Gomsrud). Kostnadsestimat 3 mill. kr. Lokalisering avhenger av fremtidig lokalisering av bomsnitt og ny E134. Tiltaksbeskrivelse mangler.

Øvre Eiker

I skisse til BBP2 av 23.06.2014 nevnes Lerberg og Langebru som aktuelle steder for pendlerparkering.

Prosjekter som foreslås prioritert:

- ØE3: Lerberg i Hokksund. Kostnadsestimat: 4 mill. kr. Tilskudd: 4 mill. kr. Ny plass, ferdig regulert, vurderer utvidelse. Ladestasjon elbil og sykkelparkering bør inngå.
- ØE5: Utvidelse av innfartsparkering ved ekspressbussholdeplass Langebru. Sykkelparkering og ladestasjon elbil bør inngå. Kostnadsestimat: 2 mill. kr. Tilskudd: 2 mill. kr.

Prosjekter som ikke foreslås prioritert nå:

- ØE2: Ny innfartsparkering Hokksund stasjon: Kostnadsestimat: 5 mill. kr. Sammenheng med utvidelse av stasjonsområdet. Tiltaksbeskrivelse mangler. Pågår utredning for hele stasjonsområde, tiltak bør avventes til det foreligger bedre behovsvurdering og plangrunnlag.
- ØE6: Bussholdeplass med parkering i Skotselv. Enten på Skotselv stasjon hvor bussene i dag snur eller evt. utvidelse av eksisterende plass i Knivedalen. Kostnadsestimat: 3 mill. kr. Lav bussfrekvens og lavt befolkningsgrunnlag.

Nedre Eiker

I skisse til BBP2 av 23.06.2014 nevnes Mjøndalen øst og Steinberg som aktuelt sted for pendlerparkering..

Prosjekter som foreslås prioritert:

- NE: Nordlysveien/Gamle Kongsbergvei ved Nedre Eiker kirke, Planleggingsmidler kr 100.000,-. Foreligger ikke kostnadsestimat, må fremskaffes. Foreløpig forslag tilskudd 2 mill. kr. Begrunnelse for prioritering: Mulighet for god kobling til kollektivknutepunkt med flere busslinjer bl.a. timeekspresen. Avklares med Brakar/BFK. Midler til gjennomføring av tiltaket avhenger av plan/kostnader og må evt. vurderes ved senere rullering av handlingsprogrammet.

Prosjekter som ikke foreslås prioritert fra kommuneadministrasjonens side:

- NE: Herstrøm ved FV 283: Er ikke vurdert/Foreligger ikke kostnadsestimat. Behov for utredning/planlegging. Utfordrende pga. kryssingsbehov Fv 283. Kan bli et omfattende tiltak.
- NE: Steinberg ved E 134. Foreslått avbøtende tiltak ved nedleggelse av Steinberg stasjon. Avventes til det foreligger nærmere avklaring Steinberg stasjon.
- NE: Mjøndalen øst ved E134. Liten eksisterende parkeringsplass. Krever større utredning/planlegging. Sees i sammenheng med utredning Mjøndalen stasjon.

Drammen

Drammen kommune har gjennomført en analyse av mulige pendlerparkeringsplasser og eventuell sambruk av disse. Det er behov for oppgradering og utvidelse av eksisterende parkeringsplasser, samt etablere en ny plassering. Et par av lokalitetene vil kreve større utbygginger og tilliggende infrastruktur for å sikre fremkommelighet og kombinasjonsreiser med bil, sykkel og/eller buss. De mest aktuelle områdene er Bergskog, Tangen/Åskollen og Konnerud.

Prosjekter som foreslås prioritert:

- DRM: Pendlerparkering Gulskogen stasjon. Tilskuddsbehov: 3,5 mill kr. Tilskudd: 2 mill kr. Avklare bidrag fra JBV. Tiltaket var prioritert i 2013 men rakk ikke gjennomføring pga. grunnervvervsprosess. Prosjektbeskrivelse finnes.
- D18: Innfartsparkering i bydelene. Midler til prosjektering av innfartsparkeringer i 2014/2015. Tilskuddsbehov: 600 000 kr. Tilskudd: 200.000 kr til prosjektering. Det bør også settes av tilskudd til gjennomføring av parkeringsplasser på Konnerud og Tangen/Åskollen. Tilskuddsbehov til sammen 4 mill kr.

Prosjekter som ikke foreslås prioritert nå:

- D18: Innfartsparkering i bydelene. Kommunen ønsker å søke om midler til en pakke for gjennomføringen av flere tiltak i 2016. Evt. midler må prioriteres ved senere rullering av handlingsprogrammet evt. i Buskerudbypakke2.

Lier

I skisse til BBP2 av 23.06.2014 nevnes utvidelse på Heiatoppen, Lier stasjon og Lyngås som aktuelle steder for pendlerparkering.

Utvidet pendlerparkering på Lier stasjon er under bygging og finansieres med belønningsordningens 2013 midler.

Prosjekter som foreslås prioritert:

- L11: Heiatoppen. Kostnadsestimat 8 mill. Tilskudd: 8 mill kr. Kapasitetsutvidelse (begrenset mulighet). Prosjektbeskrivelse mangler.
- L6: Lyngås. Kostnadsestimat: 800 000 kr. Tilskudd: 1 mill. kr. Godt kollektivtilbud. Reguleringsplan på høring. Prosjektbeskrivelse mangler.
- L3: Kjellstad v/E18. Mulighetsstudie for å avklare pendlerparkering og ekspressbusstopp på Kjellstad v/E18 sett i forhold til muligheter på Lierstranda. Behov for avklaring mellom SVV/BFK/LK. Tilskudd: 100.000 kr.

Prosjekter som ikke foreslås prioritert nå:

- L8: Tranby (Kværner). Godt kollektivtilbud. Prosjektbeskrivelse mangler. Ved henvendelse til grunneier er tilbakemelding at det ikke er ledig areal til utvidelse.

- L1: Høvik, Lierstranda: Tilskuddsbehov: 1 mill kr. Behov for bedre beslutningsgrunnlag. Prosjektbeskrivelse mangler.
- L10: Liertoppen: Tilskuddsbehov: 1 mill kr. Behov for bedre beslutningsgrunnlag. Prosjektbeskrivelse mangler.
- L12: Utsikten / Reistad: Tilskuddsbehov: 1 mill kr. Behov for bedre beslutningsgrunnlag. Prosjektbeskrivelse mangler.
- L2: Frydenlund: Tilskuddsbehov: 1 mill kr. Behov for bedre beslutningsgrunnlag. Prosjektbeskrivelse mangler.
- L4: Lier E-verk / Lier sykehus: Tilskuddsbehov: 1 mill kr. Behov for bedre beslutningsgrunnlag. Prosjektbeskrivelse mangler.
- L5: Egge: Tilskuddsbehov: 1 mill kr. Behov for bedre beslutningsgrunnlag. Prosjektbeskrivelse mangler.
- L7: Sylling: Tilskuddsbehov: 1 mill kr. Behov for bedre beslutningsgrunnlag. Prosjektbeskrivelse mangler.
- L3: Kjellstad v/E18: Tilskuddsbehov: 8 mill kr. Må ses i sammenheng med fremtidig løsning på Lierstranda. Sv regulerer nytt kryss med kun bilparkering ved Kjellstad. En helhetlig pendlerparkeringsløsning med kollektivtilbud må inngå i framtidig løsning for Lierstrandaområdet.
- L9: Tranby vE18: Tilskuddsbehov: 8 mill kr.

Vedlegg 4

NOTAT – Til: Samferdselsdepartementet ved Åse Nossun
Fra: Buskerudbysamarbeidet ved Tore Askim

Sannsynliggjøring av måloppnåelse i søknad om belønningsavtale for Buskerudbyen 2014-2017

1. Hensikt

Samferdselsdepartementet har i brev av 4.7.2014 gitt uttrykk for at det er ønskelig med sikrere dokumentasjon av at tiltak / virkemidler som angitt i søknad om belønningsmidler for 2014-17 vil bidra til ønsket måloppnåelse som beskrevet i søknaden.

Det er gjennomført transportmodellberegninger av Statens vegvesen der tiltak, forutsatt i søknad om belønningsmidler, er lagt inn som forutsetning i beregningene.

Hensikten med notatet er å redegjøre for den nye dokumentasjon som er utarbeidet og som supplerer tidligere innsendt dokumentasjon (søknad av 24.02.2014 og ettersendt notat av 24.04.2014).

2. Målsetting 2014-17

Målsettingene i Klimaforliket 2012 og NTP 2014-2023 om at "veksten i persontransporten i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange" ligger til grunn for søknad om belønningsavtale i Buskerudbyen for perioden 2014-2017.

Målet for Buskerudbyen er at det i avtaleperioden skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse. Personbiltrafikken skal ha 0-vekst i perioden, med utgangen av 2013 som referansetidspunkt. Antall kollektivreiser og sykkelreiser skal øke. Målet gjelder for hele avtaleperioden.

3. Forventet trafikk- og befolkningsutvikling 2014-17 med ordinære tiltak.

I tråd med siste rapportering av resultater for avtaleperioden 2010-13 har det i tidsrommet 2009-2013 vært en biltrafikkvekst i Buskerudbyen på 4,2% for de 4 tellepunkter som har data for hele perioden. Befolkningsveksten har i følge SSB i samme periode vært 6,4 %. Økningen i antall bussreiser har vært 13,7 % i perioden. Veksten i biltrafikk har altså vært lavere enn befolkningsveksten mens kollektivtrafikken har hatt en vesentlig økning. Det er i perioden gjennomført tiltak for å styrke busstilbudet samtidig som det er innført parkeringsrestriksjoner.

For perioden 2014-17 viser SSBs befolkningsprognoser for middels nasjonal vekst en befolkningsvekst i Buskerudbyen på 4,5 %. Med tilsvarende tiltak som ble gjennomført i perioden 2010-13 er det grunn til å forvente at forholdet mellom befolkningsvekst og

biltrafikkvekst vil være om lag som i perioden 2009-2013. Dette ville i så fall gi en biltrafikkvekst på 2,9 % for perioden 2014-2017, jfr tabellen under.

Tabell 1: Trafikk- og befolkningsutvikling Buskerudbyen

	2009-2013 (%)	2014-2017 (%)
Befolkningsvekst	6,4	4,5
Biltrafikkvekst	4,2	2,9

3. Effekter av rutetilbud 2017 og bompenger for måloppnåelse i 2017

Som det fremgår av søknaden, sees effekten av tiltak i slutten av perioden 2014-17 for belønningsordningen, også sammen med tiltak i Buskerudbypakke 2. Trafikkberegninger er nå utført med trafikkmodell for Buskerudbyen (RTM rekalkulert i 2014) hvor følgende tiltak, som en del av Buskerudbypakke 2, inngår som forutsetninger for beregningene:

- Rutetilbud 2017; forbedret tilbud for buss med vesentlig økt frekvens fra 2016/2017 (ca. 55% økning i hele Buskerudbyen) og to tog i timen til Hokksund.
- Innføring av bompenger med to alternative eksempler i hht bompengesystem beskrevet i skisse til Buskerudbypakke 2 av 23.06.2014 med toveis innkreving og timesregel.

Trafikkberegningene viser at det totale transportarbeidet med bil (utkjørte kjøretøykilometer) i Buskerudbyen reduseres med om lag 18 % med takst 24 kr for lettbil. Med takst 15 kr viser beregningene en reduksjon på 12 %.

Beregningene viser videre at biltrafikken reduseres vesentlig mer i selve bomsnittene, hhv 30 % for takst 24 kr og 20 % for takst 15 kr. Ut fra erfaring med tilsvarende trafikk-beregninger i andre norske byområder er det grunn til å anta at beregningene i noen grad overvurderer trafikkavvisningen - uten at hovedinntrykket endres. Innføring av bompenger i denne størrelsesorden gir betydelig effekt for trafikkomfanget. I tabellen under er resultater fra

Tabell 2: Effekter i 2017 basert på styrket kollektivtilbud og innføring av bompenger i Buskerudbyen.

	Beregnet reduksjon i kjt/km (%)	Justert reduksjon i kjt/km (%)
Bomtast 24 kr	18	15
Bomtast 15 kr	12	10

trafikkberegningene vist og sammenstilt med en nedjustert vurdering av effekt, basert på en faglig vurdering og ut fra erfaringer fra tilsvarende beregninger i andre norske byområder.

4. Konklusjon om sannsynlig måloppnåelse for perioden 2014-17

Trafikkberegningene viser at de samlede tiltak som er planlagt gjennomført i perioden frem til og med 2017, mer enn oppfylder de mål som er lagt til grunn i søknaden om belønningsavtale for perioden 2014-17. Den forventede veksten i biltrafikken på 2,9 % i perioden 2014-2017 veies opp av 10-15 % reduksjon i transportarbeid med bil som følge av innføring av bompenger sammen med vesentlig satsing på kollektivtransport i 2016/17 som en del av Buskerudbypakke 2.