

Saksdokument til ATM-utvalgets møte nr 3 - 2015

Møtetid: Fredag 12. juni 09:00 – 12:00 inkludert lunsj

Sted: Rådhuset, Nedre Eiker kommune, Mjøndalen

Forslag til dagorden:

Sak 22/15 Referat fra sist møte

Sak 23/15 Videre arbeid med bypakke/bymiljøavtale

Sak 24/15 Buskerudbyens innspill til planfasen i NTP

Sak 25/15 Revidering av handlingsplan BBP1 2014-17

Sak 26/15 Felles sykkelplan Buskerudbyen

Sak 27/15 Strategi for innfartsparkeringer i Buskerudbyen

Sak 28/15 ReisSmart strategi

**Sak 29/15 Mulighetsstudie for bybane i Lier, Drammen og
Nedre Eiker**

Sak 30/15 Plan for Buskerudbysamarbeidet andre halvår 2015

Sak 31/15 ATM-rådsmøte 22. juni 2015

Sak 32/15 Status

Sak 33/15 Eventuelt

Vedlegg

1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 10. april 2015
2. Forslag til Mandat for et administrativt arbeid med revidert Buskerudbypakke 2 og underlag for en bymiljøavtale
3. Nasjonal transportplan 2018-27 – Forslag til innspillsnotat til planfasen om byutfordringer fra Buskerudbysamarbeidet.
4. Forslag til felles saksframlegg - Forslag til revidert handlingsplan for Buskerudbypakke 1 2014-17
5. Vedlegg innfartsparkering - foreløpige forslag til problemstillinger, prinsipper og innhold i et strategidokument
6. Eksempler på tiltak som kan være aktuelle innenfor strategiområdene til ReisSmart
7. Forslag til felles saksframlegg Mulighetsstudie for bybane i Lier, Drammen og Nedre Eiker

Separat vedlegg

1. Skisse til Buskerudbypakke 2 fra 23. juni 2014
2. Samferdselsdepartementets brev av 8. mai 2015
3. Rammeverk for bymiljøavtaler – brev fra Samferdselsdepartementet av 2. juni 2014
4. Mulighetsstudie for bybane i Lier, Drammen og Nedre Eiker – Asplan Viak 27.05.2015
5. Uttalelse fra Drammen Næringslivsforening om ReisSmart strategi
6. Notat med hovedpunkter fra møte md SD 18. mai 2015 (ettersendes)

Buskerudbyen 29.05.2015

Tore Opdal Hansen

Leder av ATM-utvalget

Osmund Kaldheim

Leder adm. styringsgruppe

Sak 22/15 Referat fra møte nr. 1/15

Referat fra møte 10. april 2015 følger som vedlegg 1.

Forslag til konklusjon: Referat godkjennes

Sak 23/15 Videre arbeid med bypakke/bymiljøavtale

Hensikt med saken

Drøfte status i arbeidet og fastsette mandat for videre administrativt arbeid med revidert Buskerudbypakke 2 og underlag for bymiljøavtale.

Bakgrunn

Det er gjennomført KVVU og KS1 for Buskerudbypakke 2. Lokal skisse / forslag til Buskerudbypakke 2 fra 23. juni 2014 foreligger. Samferdselsdepartementet har i brev av 8. mai 2015 behandlet konseptvalgutredning (KVVU) for Buskerudbypakke 2 og gitt føringer for videreutvikling av transportsystemet i Buskerudbyen. Buskerudbyens ordførere var 18. mai 2015 i møte med samferdselsministeren for å få nærmere informasjon fra departementet, drøfte sentrale tema og avklare videre arbeid.

Hovedpunkter fra møtet med Samferdselsdepartementet

Det ble i møtet gjennomgått og drøftet sentrale tema for videre arbeid med Buskerudbypakke 2 og statlige satsinger i byområdet:

- 1. Rv 23 - Linnest - E18**
- 2. Jernbanesatsing Drammen – Kongsberg**
- 3. Utarbeiding av justert bypakke inkl. grunnlag for bymiljøavtale**
- 4. Buskerudbysamarbeidet videreføres. Avtale om belønningsmidler er uendret.**

Det ble avtalt at det avholdes et nytt møte mellom SD og ordførerne i november / desember 2015 for å drøfte et revidert felles forslag til Buskerudbypakke 2. Tiltak avgrenses til byområdet mellom Lier og Hokksund.

Administrativ styringsgruppe drøftet opplegg for videre arbeid med Buskerudbypakke 2 i sitt møte 22.5.2015.

Mht prosess er det tidligere avklart, jfr. vedtak i ATM-utvalget 7.2.2014 og senere vedtak i kommunestyrene og fylkestinget at ordførerne er gitt mandat til å ivareta drøftinger med staten om forslag til Buskerudbypakke2.

Mandat for et administrativt arbeid med revidert Buskerudbypakke 2 og underlag for en bymiljøavtale

Adm. styringsgruppe anbefaler at det settes i gang et administrativt arbeid med revidert forslag til Buskerudbypakke2 som forberedelse til ordførernes avtalte møte med Samferdselsdepartementet mot slutten av 2015.

Forslag til mandat for et slikt administrativt arbeid fremgår i vedlegg 2. Det foreslås at Skisse til Buskerudbypakke2, brev av 8. mai 2015 fra SD og hovedpunkter fra møte med 18. mai i Samferdselsdepartementet legges til grunn for mål, tiltaksområder, finansieringskilder og

rammer for bompengefinansiering. Arbeidet inkluderer også grunnlag for en tilhørende bymiljøavtale.

Arbeidet skjer i Buskerudbysamarbeidets regi i tett samarbeid mellom involverte partnere; de fire kommunene, fylkeskommunen, Statens vegvesen og Jernbaneverket. Adm. styringsgruppe vil behandle utredningsarbeidet i sine møter 11. sept. og 29. okt. Arbeidet koordineres av sekretariatet i Buskerudbyen.

Den videre politiske prosess er foreslått som følger:

12. juni 2015: ATM-utvalget vedtar mandat for det administrative arbeidet.
13. november 2015: ATM-utvalget behandler forslag til revidert Buskerudbypakke 2 inkl. underlag for en bymiljøavtale og forslag til videre prosess
- Des. 2015 / jan 2016: Møte på politisk nivå mellom SD og Buskerudbysamarbeidet om et forslag til revidert Buskerudbypakke 2 og om rammer for slutføring av arbeidet inkl. bymiljøavtale mellom staten og Buskerudbyen.
- Feb. / mars 2016: Behandling i kommunestyre og fylkesting om justert Buskerudbypakke2.

Forslag til konklusjon

ATM-utvalget gir mandat for videre administrativt arbeid med revidert Buskerudbypakke 2 slik det fremgår av saken med vedlegg.

Sak 24/15 Buskerudbyens innspill til planfasen i NTP

Hensikt med saken

Avklare innhold i felles innspill fra Buskerudbysamarbeidet (felles for de 5 kommunene og fylkeskommunen) til planfasen i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2018-27.

Bakgrunn

ATM-utvalget hadde foreløpig behandling av innspill til planfasen i sitt møte 10. april 2015. Den 24. april avholdt fylkeskommunen sitt innspillseminar til planfasen i NTP for de ulike delregionene i fylket. Videre har Samferdselsdepartementet i brev av 8.5.2015 gitt føringer for videre arbeid med Buskerudbypakke 2 og det ble avholdt møte om dette i Samferdselsdepartementet 18.5.15. Det avholdes et regionalt NTP-møte for planfasen i region sør 1. september 2015 hvor Buskerud fylkeskommune og Drammen/Buskerudbyen er invitert.

Saksutredning

Forslag til innspill som ble lagt frem i ATM-utvalget 10. april 2015 inneholdt i hovedsak følgende momenter:

- Buskerudbysamarbeidet gir støtte til hovedkonklusjonene i transportetatens hovedrapport fra analyse- og strategifasen: I byområdene er det behov for økt, smartere og mer helhetlig innsats

- Det forventes at transportetatene utarbeider et planforslag som på en god og konkret måte foreslår svar på de utfordringer som er påpekt i analyse- og strategifasen.
- Buskerudbyen har utdypet seks forslag til innspill til særlige utfordringer for byområdene
 1. Målkonflikter må drøftes og avveies, f eks om framkommelighet på stamveger og 0-vekst i personbiltrafikken i byene
 2. Byenes vekstutfordringer må tillegges vekt i prioriteringer
 3. De største byene bør inviteres til et innovasjonsprosjekt for smartere transportløsninger
 4. Finansieringsløsninger for drift av kollektivtransport i byområder må avklares
 5. Hvordan toget kan ta en større del av transporten i prioriterte byområder må tydeliggjøres
 6. Finansieringsløsning for større infrastrukturtiltak for kollektivtransport i byene, samt sterkere satsing på sykkel og gåing må avklares.
- I tillegg inneholdt forslag til innspill til NTPs planfase omtale av konkrete prosjekter og tiltaksområder i tråd med skisse til Buskerudbypakke 2 fra 23. juni 2014.

Administrativ styringsgruppe drøftet saken i sitt møte 22.05.2015 og konkluderte med at innspillet til NTPs planfase burde justeres i tråd med føringer i brev fra Samferdselsdepartementet av 8.5.2015 og møte med samferdselsministeren 18.5.2015.

Basert på ovennevnte er det utarbeidet et justert forslag til innspill til NTPs planfase 2018-27 som inneholder følgende tillegg og justeringer:

I Kap. 3 er utdrag fra Skisse Buskerudbypakke 2 av 23.6.2014 endret til en beskrivelse av foreslått prosess med revidert Buskerudbypakke 2:

Buskerudbyen vil, i tråd med føringer fra Samferdselsdepartementet i brev av 8.5.2015 og møte 18.5.2015 mellom samferdselsministeren og ordførerne / fylkesordfører i Buskerudbyen, utarbeide et revidert forslag til Buskerudbypakke 2 med tiltak i bybåndet mellom Lier og Hokksund. Det reviderte forslaget skal i desember 2015 / januar 2016 drøftes i nytt møte på politisk nivå mellom Samferdselsdepartementet og Buskerudbysamarbeidet. NTP 2018-27 må ivareta de konklusjoner eller føringer som forventes å komme fram i drøftinger mellom Buskerudbysamarbeidet og Samferdselsdepartementet om pågående arbeid med Buskerudbypakke 2 / bymiljøavtale. Status for arbeidet med Buskerudbypakke 2 bør gis omtale i "bykapittelet" for Buskerudbyen i NTP 2018-27 og tiltak det er enighet om må prioriteres i første 4-årsperiode.

Tillegg i kap 2.5:

NTP 2018-27 bør tydeliggjøre hvordan toget skal kunne ta sin del av trafikkveksten i prioriterte byområder, i tillegg til IC-satsingen. Hvordan dette skal ivaretas for Buskerudbyen fremgår delvis i brev av 8.5.2015 fra Samferdselsdepartementet hvor det heter: *"I første omgang er det aktuelt med tiltak for jernbane på strekningen mellom Drammen og Hokksund. Jernbanen mellom Hokksund og Kongsberg skal utredes nærmere før det vil være aktuelt med ordinær planlegging."* Ovennevnte må ivaretas i NTP 2018-27 slik at dobbeltspor mellom Drammen og Hokksund og opprusting av togstasjonene i Mjøndalen og Hokksund kan fullføres i første fireårsperiode. I dette inngår også tiltak for nødvendig hensetting av tog ved et styrket togtilbud. Videre bør det i NTP fremgå når ny stasjon på Lierstranda kan realiseres og ses i sammenheng med realisering av rv23 Linnes-E18 med helhetlig løsning for transportsystemet i området Brakerøya-Lierstranda inkludert adkomst til

nytt statlig sykehus på Brakerøya. Det må også fremgå i NTP-framlegget hvordan oppfølging av utredningen Hokksund – Kongsberg skal skje.

Ytterligere tydeliggjøring av følgende utfordringer:

Infrastrukturmidler til kollektivtransport bør også gå til flere byer enn de 4 største. I de nest største byområdene kan det være stort potensiale for vekst i antall kollektivreiser fordi potensialet for å reise kollektivt ennå ikke er tatt ut.

Det bør i NTP tydeliggjøres at bompenger kan benyttes til drift av kollektivtransport i byområder der kollektivtransporten kan utgjøre en viktig del av et helhetlig transporttilbud. Lovverket åpner for dette. Forutsetningene for at bompenger skal kunne benyttes til drift av kollektivtransport også i de nest største byområdene må avklares.

Forslaget til justert innspill fremgår av vedlegg 3.

Prosess

12. juni: Kommunene og fylkeskommunene i ATM-utvalget vedtar felles innspill til NTPs planfase om byområdeutfordringr. Innspillet oversendes til NTP-sekretariatet på vanlig måte.

1. sept: Leder av ATM-utvalget presenterer innspillet på NTP-samling i region sør.

Buskerud fylkeskommune vil i tillegg til det innspillet de gir sammen med Buskerudbykommunene også gi et eget innspill til NTPs planfase som gjelder hele Buskerud fylke.

Forslag til konklusjon

Buskerudbykommunene og Buskerud fylkeskommune gir et felles innspill til NTPs planfase som redegjort for i saken med vedlegg.

Sak 25/15 Revidering av handlingsplan Buskerudbypakke1 2014-17 (16-17)

Hensikt med saken

Anbefale forslag til revidert handlingsplan BBP1 2014-17 og videre prosess.

Bakgrunn

ATM-utvalget vedtok 6. februar 2015 fireårig handlingsplan for belønningsmidler/ Buskerudbypakke1 for perioden 2014-17 på til sammen 308,3 mill. kr. Samferdselsdepartementet (SD) har utbetalt/gitt tilsagn om utbetaling av til sammen 148,3 mill. kr for 2014 og 2015. I statsbudsjettet for 2015 økte rammen til belønningsordningen med 325 mill. kroner, og i brev av 26.3.2015 inviterte SD byområdene til å komme med forslag til hvordan disse midlene kan anvendes. Buskerudbysamarbeidet har jfr. ATM-utvalgssak 21/15 sendt søknad om ytterligere belønningsmidler på 30 mill. kr årlig for 2015-17. Det foreligger foreløpig ikke noe svar.

I vedtatt handlingsplan Buskerudbypakke1 2014-17 fremgår følgende prosess for årlig revidering av planen:

- ATM-utvalget behandler forslag til revidert handlingsplan i møte i juni

- Forslag til revidert handlingsplan sendes deretter kommunene/fylkeskommunen til innspill/høring høsten 2015
- ATM-utvalget vedtar ny handlingsplan og tiltaksplan 2016 i januar/februar 2016.

Saksframlegg

Som grunnlag for å sikre framdrift for vedtatte tiltak og få innspill til revidering av handlingsplanen 2014-17 er det i slutten av april/begynnelsen av mai gjennomført dialogmøter på administrativt nivå mellom partnerne og sekretariatet. Adm. styringsgruppe har i møte 22.05.15 jfr. fullmakt foretatt noen omdisponeringer, se sak under status. Noen av omdisponeringene i 2014/15 får konsekvenser for handlingsplan 2016/17. Disse vises under. Under vises også forslag til nye innspill/nye prioriteringer i tiltaksplan 2016 som kom i dialogmøtene.

1. Endringer i tiltaksplanene 2014/15 som får konsekvenser for 2016/17
Tiltaksområde 3 Sykkel: Tiltak 3.3.5 Gang- sykkelveg på den gamle jernbanetraseen forbi ridesenteret (etappe 1) får forsert framdrift og gjennomføres i 2015. De andre sykkeltiltakene i Lier som var oppført i 2014/15 utsettes til 2016/2017 (gjelder tiltakene 3.3.1, 3.3.2, 3.3.3, 3.3.4, 3.3.5 og 3.4.10).
2. I tabellen under vises en sammenstilling av innspill til nye tiltak fremsatt i dialogmøtene:

Nedre Eiker – Reasfaltering og tiltak for syklister og kollektivtransport Gamle Riksvei fra Solbergelva til Vinnes
Nedre Eiker – Fv 28 Systemskifte sykk+el nederst i Osbakken/opphøyd fotgjengerovergang ved helsehuset
Nedre Eiker – Fv 53 Dårlig dekke og opparbeidelse av fortau/busstopp på nordsiden og fotgjengeroverganger på strekningen Munkehaughjørnet - Fjerdingsgen
Nedre Eiker – Realisering av Klopptjernsgata – anbefalt busstrase
Lier – Pendlerparkering Haugestad til bussknutepunkt i Lierbyen
Lier – Pendlerparkering Tranby ved Kværner – ny løsning
Lier – g/s i Lierbyen langs Ringeriksveien
Øvre Eiker – Holdeplass og pendlerparkering på Ormåsen
Øvre Eiker etterlyser oppfølging av tiltak signalstopp ekspressbuss Darbu
BFK/Brakar – planlegging av infrastrukturtiltak for busslenke Åssiden - Gulsbogen

Handlingsplan Buskerudbypakke1 2014-17 vedlegges som separat vedlegg. Når det gjelder innspill til nye tiltak vises det også til andre tidligere innspill som ikke ble prioritert i handlingsplan 2014-17, se liste side 53 i handlingsplanen.

Når det gjelder søknad om ekstramidler fra SD for 2015, 2016 og 2017 er disse prioritert i ATM-utvalgssak 21/15 på følgende måte:

Tiltak		
2015- 2.2.4	Drammen - Bragernes bussterminal	30 mill. kr
2016/17 – 2.	Tiltaksområde 2	
2016/17 – 3.	Tiltak for syklende	

Vurdering

Handlingsplanen 2014-17 ble utarbeidet for alle fire årene for å gi oversikt og forutsigbarhet i planleggingen. Alle belønningsmidler er fordelt. Det vil si at hvis nye prosjekter skal prioriteres inn, må andre prosjekter ut. Dersom det tilføres ytterligere midler i belønningsavtalen må dette tas inn i revidering av BBP1 handlingsplan for 2014-17 når svar på søknad foreligger.

Videre prosess

Etter anbefaling i ATM-utvalget 12.06.15 sendes handlingsplan 2014-17 med forslag til endringer til by-/kommunestyrene og fylkestinget for behandling.

Som vedlegg 4 følger forslag til felles saksframlegg for behandling av sak om revidering av handlingsplanen i by-/kommunestyrene og fylkestinget. Saksframlegget med oppdateres etter behandling i ATM-utvalget.

På bakgrunn av innspillene fra behandlingen i de folkevalgte organ og løpende administrativt arbeid vil fagrådet til møte i nov. få forslag til revidert handlingsplan og forslag til tiltaksplan 2016 til behandling og anbefaling overfor adm. styringsgruppe og ATM-utvalget i jan/feb 2016.

Prosessoversikt:

12.06.2015	Forslag til revidert handlingsplan 2014-17 behandles i ATM-utvalget
Juni 2015	Forslag til rev handlingsplan sendes by-/kommunestyrene og fylkestinget for behandling
Sept/okt 2015	Politisk behandling i by-/kommunestyrene og fylkestinget
Nov 2015	Forslag til rev handlingsplan og tiltaksplan 2016 behandles i fagrådet
Jan/feb 2016	Rev. handlingsplan og tiltaksplan 2016 behandles i adm. styringsgruppe og ATM-utvalget

Adm. styringsgruppe har i møte 22. mai 2015 anbefalt slikt

Forslag til konklusjon:

1. *Forslag til revidert handlingsplan Buskerudbypakke1 2014-17 og forslag til videre prosess godkjennes.*
2. *Felles saksframlegg Revidering av handlingsplan Buskerudbypakke1 2014-17 oversendes kommunene og fylkeskommunen med anbefaling om behandling i by-/kommunestyrene og fylkestinget.*

Sak 26/15 Felles sykkelplan Buskerudbyen

Hensikt med saken

Igangsette av arbeid med felles sykkelstrategi/plan for Buskerudbyen.

Bakgrunn

Felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013 - 2023 slår fast at det skal være attraktivt å sykle for alle, sykkeltrafikken skal dobles (Kongsberg økes med 50 %) og 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen. I areal- og transportplanens handlingsprogram punkt H11.2 heter det at det skal utvikles en mer gjennomarbeidet og helhetlig sykkelstrategi og med handlingsprogram for hele planperioden fram mot 2023.

Felles grunnlag for sykkelstrategi/plan

Det foreligger mye godt faglig grunnlag for sykkelplan i Buskerudbyen. Oppgaven nå er å sammenstille det grunnlaget som foreligger og lage en felles strategi /plan for sykkel i Buskerudbyen uten for stor ressursinnsats, og med god politisk forankring og vedtak som bl.a. kan bidra til større engasjement og innsats, ikke minst når det gjelder statlig bidrag til sykkeltiltak langs (eller parallelt med) de mange riksvegene som vi har i vårt område.

Når det gjelder valg av plantype tas det ikke stilling til dette nå, men at arbeidet starter opp i tråd med etterfølgende foreslåtte opplegg der plantype avklares høsten 2015. Med bakgrunn i det faglige arbeid og de kommunale sykkelplanene som foreligger foreslås slik arbeidsopplegg:

Effekt mål

- Det skal være attraktivt å sykle for alle, sykkeltrafikken skal dobles innen 2023 (Kongsberg økes med 50 %) og 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen

Resultatmål (for planarbeidet)

1. Det foreligger felles sykkelplan for Buskerudbyområdet (strategiplan med handlingsprogram) som viser hvordan partnerne i Buskerudbysamarbeidet kan bruke sine virkemidler for å bidra til økt sykling i Buskerudbyen.
2. Som en del av sykkelplanen defineres et hovedsykkelveinett (regionalt sykkelnett) for Buskerudbyområdet med beskrivelse av dagens system, forslag til standard i 2023 og behov for type anlegg og videre planlegging for å nå ønsket standard. Vegeier og drifts- og vedlikeholdsansvar skal synliggjøres.
3. Planen/strategien skal være godt forankret hos de folkevalgte og ha god involvering og medvirkning fra partnerne og danne grunnlag for prioriteringer i sykkelsatsingen hos alle partnerne (SVV, BFK og kommunene) og i arbeidet med Buskerudbypakke1 og 2.

Foreløpig forslag til innhold i en felles sykkelplan for Buskerudbyen

- Tydeliggjøre mål, ambisjonsnivå – ulike sykkeltrafikantgrupper (bl.a. sykkelens rolle mht å nå mål om nullvekst i personbiltrafikken)
- Innsatsområder
- Hovedruter - regionale ruter - ekspressruter – samvirke kommunale, fylkeskommunale og statlige sykkelveier. Felles prinsipper for tekniske løsninger.
- Prioriteringsgrunnlag for tiltak
- Handlingsprogram

Organisering

Arbeidet ivaretas gjennom Buskerudbysamarbeidets organer.

Prosjektledelse: Buskerudbysekretariatet har koordineringsansvar og prosjektlederansvar for hele planarbeidet med ansvar for løpende prosess og framdrift. Statens vegvesen har delansvar for resultatmål 2 om regionalt sykkelnett som en del av arbeidet. Arbeidsgruppe: Sykkelgruppa bidrar til å supplere faglig grunnlag ved behov. Referansegruppe: Ved behov etableres et referanseforum for dialog og drøfting med eksterne aktører.

Grov milepælsplan

- 12. juni 2015 ATM-utvalget vedtar opplegg for planarbeidet.
- 22. juni 2015 ATM-rådet kommer med innspill til sykkelplanarbeidet.
- Sept. 2015 ATM-utvalget. Nærmere beskrivelse av planarbeidet, planprosess med avklaring av plantype, opplegg for medvirkning.
- Oktober 2015 Sykkelkonferanse/åpent møte om sykkel i Buskerudbyen (evt. høring).
- Februar 2016 ATM-utvalget behandler høringsforslag til sykkelstrategi/plan
- Tidlig vår 2016 Høring - Sykkelkonferanse

- Juni 2016 ATM-utvalget behandler forslag til sykkelstrategi/plan
- Høsten 2016 Sluttbehandles i by-/kommunestyre og fylkesting

Det kan være aktuelt å forsere framdriften hvis det adm. arbeidet går raskere enn forutsatt.

Adm. styringsgruppe behandlet saken i møte 22. mai og anbefaler slik

Forslag til konklusjon:

Opplegg for arbeid med felles sykkelstrategi/plan for Buskerudbyen godkjennes.

Sak 27/15 Strategi for innfartsparkeringer i Buskerudbyen

Hensikt med saken

Godkjenne opplegg for utarbeidelse av felles strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen som grunnlag for prioriteringer i BBP1 og BBP2.

Bakgrunn og føringer for arbeidet

ATM-utvalget vedtok 17.10.2014 at det skal utarbeides en felles strategi for innfarts- og pendlerparkering for Buskerudbyen. Fylkesting-, kommunestyre- og bystyrevedtak i juni 2013 om BBP2 innebærer at økt tilbud til pendlerparkering skal være på plass når trafikantbetaling innføres. Pendlerparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen.

Det vises også til Samferdselsdepartementets handlingsplan for kollektivtrafikken av september 2014. Her fokuseres det på innfartsparkering som middel til å få flere over på kollektivtransport på hoveddelen av reisen.

Det er i vedtatt handlingsplan for Buskerudbypakke2 avsatt 2,6 mill. kr til pendlerparkeringer i 2016 og 2017.

Opplegg for arbeidet

Mål

Strategien for innfarts- og pendlerparkering skal bygge opp under målene for Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023 og bidra til at disse nås.

En omforent strategi for innfarts- og pendlerparkering skal gi grunnlag for prioritering av tiltak i BBP1 og BBP2. Prosessen skal øke kunnskapen hos involverte parter om sentrale sammenhenger knyttet til temaet og være underlag for partnernes prioritering av andre tiltak ut over BBP1 og BBP2.

Grunnlag

Arbeidet med strategi for innfarts- og pendlerparkering baseres på omtalte føringer. Det tas utgangspunkt i en sammenstilling av foreliggende faglig grunnlag. Etterspørselen etter innfarts- og pendlerparkering kan forventes å øke ved innføring av bompenger. En oversikt over eksisterende faglig grunnlagsmateriale, foreløpige forslag til problemstillinger, prinsipper og innhold i et strategidokument er vist i vedlegg 5.

Organisering

Strategiarbeidet gjennomføres i Buskerudsamarbeidets organer. Det nedsettes ei

arbeidsgruppe med representanter fra partnerne som ledes og koordineres av sekretariatet.

Forslag til prosess som ivaretar bred politisk forankring

Dato	Organ
12. juni	ATM-utvalget vedtar opplegg for planarbeidet
22. juni	ATM rådet gir innspill til strategiarbeidet
27. august	Fagrådseminar med drøfting av forslag til strategi
11. september	Administrativ styringsgruppe anbefaler forslag til strategi
25. september	ATM-utvalget vedtar forslag til strategi og videre behandling i hovedutvalg for samferdselssektoren, kommunestyret, bystyre og fylkesting.

Vurdering

Selv om mye av grunnlagsmaterialet er klart er fremdriften ambisiøs, det tas derfor et forbehold om å kunne komme tilbake til ATM-utvalgets behandlingstidspunkt.

Adm. styringsgruppe behandlet saken 22. mai og anbefaler slikt

Forslag til konklusjon: *Opplegg for utarbeidelse av innfarts- og pendlerparkeringsstrategi godkjennes.*

Sak 28/15 ReisSmart strategi

Hensikt med saken

Godkjenne felles strategi for ReisSmart tiltak

Bakgrunn

Vedtatt handlingsplan Buskerudbypakke1 2014-2017 har prioritert 2,9 mill. kr til ReisSmart-tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for næringslivet for 2015, 2016 og 2017.

I samarbeid med Vestregionen, Smart City Bærum og Electric Mobility Norway ble det 02.02. 2015 arrangert en konferanse rettet mot næringslivet kalt "På vei mot transport 2.0?" Buskerudbysamarbeidet og ReisSmart ble presentert. Deler av konferansen fungerte som en workshop for å få fram ideer til tiltak for smart transport. I etterkant av konferansen har det kommet henvendelser fra virksomheter som ønsker å få tilskudd til ReisSmart tiltak, blant andre Teknologiparken i Kongsberg, Vestre Viken HF og bedrifter i Lier kommune.

Erfaringene så langt i dette arbeidet er at:

- Det er nødvendig med forberedende arbeid fra sekretariatet for å få konkrete prosjekter satt i gang og det anses hensiktsmessig at sekretariatet viderefører innsatsen med koordinering av arbeidet, dialog om av prosjektidéer og bistand til programmering av prosjekter. Dette innebærer at deler av midlene som årlig blir prioritert forutsettes å dekke kostnader til denne type forberedende planlegging/prosess.
- Det er hensiktsmessig at den aktuelle kommune er avtalepart med den respektive private bedrift.
- Formidlingskonferansen Transport 2.0 bidro til økt synlighet og interesse og bør vurderes å gjentas årlig i samarbeid med næringslivsorganisasjoner, Smart City Bærum og Vestregionen

- Kontakten med næringslivet bør være dialogbasert og løsningsorientert.

Hensikten med utarbeidelse av en felles strategi er tredelt:

- Få et felles grunnlag for prioritering av bevilgede midler for 2014/ 2015?
- Grunnlag for innspill til aktuelle prosjekter
- Grunnlag for revidering av handlingsplanen 2016 og 2017

Forslag til ReisSmart strategi

Mål

ReisSmart tiltak skal bygge opp under målsettingene med Buskerudbysamarbeidet: *”Et effektivt og miljøvennlig transportsystem vil bidra til at færre reiser utføres med bil og at vegnettet avlastes slik at fremkommeligheten øker for næringstransporten”.*

Hovedstrategi

Å gi tilskudd til tiltak som stimulerer til mer effektive, smarte og miljøvennlige reisemåter til/fra og i jobbsammenheng. Det legges vekt på innovasjon og nytenking innenfor et bredt spekter av virkemidler som kan påvirke reiseatferd i miljøvennlig retning.

Strategiområder som inngår i ordningen

1. Sykkel- eller bilpool ordninger
2. Smart reiseinformasjon
3. Smart varetransport
4. Kunnskapsformidling om smart transport

Eksempler på tiltak som kan være aktuelle innenfor strategiområdene er vist i vedlegg XX.

Prosess ved prioritering av tilskudd

Det legges opp til en effektiv og dynamisk dialog med virksomheter som er interessert i å gjennomføre tiltak. Ressurser i sekretariatet prioriteres til dette.

Beskrivelse av opplegg:

1. Dialog og løsningsorientert tilnærming overfor aktuelle bedrifter
2. Løpende inngåelse av avtaler etter ”først til mølla” prinsippet. Virksomheter som fremmer tiltak for redusert bilbruk og som kombinerer positive og bilreducerende tiltak prioriteres.
3. Avtale om tilskudd fra tiltak 4.2.1 ReisSmart fra næringslivet skjer formelt via den kommunen som er partner i Buskerudbysamarbeidet. Kommunen inngår gjennomføringsavtale med Buskerudbysamarbeidet basert på tiltaksbeskrivelse og inngått avtale med aktuell virksomhet. Tilskuddsprinsippet legges til grunn. Som for andre tiltak lages det tiltaksbeskrivelse for å begrunne behovet og synliggjøre potensialet for effekt av tiltaket. Overfor offentlige virksomheter som Vestre Viken HF kan avtale skje med Buskerudbysamarbeidet.
4. Virksomheten skal dokumentere iverksetting av tiltak og opplegg for oppfølging og måling av effekt. Sluttrapport lages og sendes kommunen/ Buskerudbysamarbeidet innen frist satt i gjennomføringsavtalen og evt. fremleggelse av resultat på konferanse.

Vurdering

Forslaget til ReisSmart strategi er lagt fram for medlemmene i næringslivsgruppa (næringslivsforeningene, LO og NHO). Tilslutning er gitt fra DNF som også representerer næringsrådene i Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker (se uttalelse i separat vedlegg).

Adm. styringsgruppe gav i møte 22. mai tilslutning til forslag til strategi for ReisSmart.

Forslag til konklusjon: Forslag til ReisSmart strategi godkjennes.

Sak 29/15 Mulighetsstudie for bybane i Lier, Drammen og Nedre Eiker

Hensikt med saken

Hensikt med saken er å ta mulighetsstudien til orientering, anbefale videre prosess inkludert felles sak til politisk behandling i kommunene Lier, Nedre Eiker, Drammen og Buskerud fylkeskommune.

Etter at kommunene og Buskerud fylkeskommune har fått mulighet til å gi innspill, vil ATM-utvalget ta stilling til videre arbeid.

Bakgrunn

Mulighetsstudien er forankret gjennom beslutning om utredning i ATM-utvalgets møte 20. juni 2014.

Det er gjennomført en mulighetsstudie for bybane på strekingen Lierstranda (inkl. Gilhus)-Brakerøya-Bragernes Torg-Åssiden-Solbergelva-Krokstadelva/Mjøndalen. Det er også gjort vurderinger av evt. å videreføre et bybanetilbud til Hokksund. Andre strekninger er ikke vurdert. Utredningen er gjennomført av Asplan Viak.

To konsept for bybane er vurdert; 1) Tradisjonell skinnegående bybane og 2) "Bybane på hjul" eller såkalt superbuss.

En styringsgruppe har fulgt utredningsarbeidet: Gro R Solberg, Buskerud fylkeskommune (leder), Bertil Horvli, Drammen kommune, Berit Bakkane, Nedre Eiker kommune, Synnøve Tovsrud, Lier kommune og Tore Askim, sekretariatet.

Administrativ styringsgruppe behandlet saken 22.5.2015 og anbefalte at gjennomføres en innspills-/høringsprosess fra involverte kommuner og Buskerud fylkeskommune før ATM-utvalget tar stilling til videre arbeid.

Mulighetsstudiens innhold

Se utredning (separat vedlegg 5) og forslag til felles politisk sak, vedlegg 7.

Vurdering

Styringsgruppa for utredningsarbeidet har følgende vurderinger:

Mulighetsstudien viser at det på lengre sikt kan være markedsgrunnlag for "bybane på hjul" (superbuss) i Drammensområdet. Den undersøkte strekningen mellom Lierstranda (evt. fra Gilhus) og til Krokstadelva / Mjøndalen på nordsiden av

Drammenselva vil kunne ha nok passasjergrunnlag når sykehus etableres på Brakerøya og Lierstranda bygges ut.

Utredningene påpeker at det vil kreve relativt store endringer av dagens busslinjenett, hvis en skal innføre "bybane på hjul" (superbuss) på ovennevnte strekning mellom Lierstranda og Krokstadelva / Mjøndalen. Ved etablering av "bybane på hjul" (superbuss) vil man måtte unngå parallellkjøring med ordinære busser for at markedsgrunnlaget skal være tilstrekkelig.

Ved evt. senere innføring av "bybane på hjul" (superbuss) bør rutenettet for buss gjennomgås på nytt. Det bør da også vurderes om "bybane på hjul" (superbuss) kan innføres på flere strekninger og f.eks. slik at ulike ruter krysser Drammensbrua som i dag – dette vil kunne sikre bedre overgangsmuligheter mellom "bybane på hjul" (superbuss) og tog enn en rute som kun går på nordsiden av Drammenselva.

Mulighetsstudien viser videre at markedsgrunnlaget for et skinnegående bybane-konsept i dag og i overskuelig fremtid ikke er til stede på den undersøkte strekningen mellom Lierstranda og Krokstadelva/Mjøndalen. Selv om man legger til grunn en betydelig økning i andel kollektivreisende, vil passasjergrunnlaget være vesentlig lavere enn på tilsvarende bybanestrekning i Bergen.

Styringsgruppas vurdering er at man i første omgang bør arbeide videre med framkommelighetstiltak for buss på strekningen Lierstranda-Krokstadelva / Mjøndalen og andre steder i byområdet med framkommelighetsproblemer. Særlig gjelder dette separate busstraseer/ bussfelt på følgende strekninger; Rosenkrantzgt. og gjennom Drammen sentrum. Samtidig bør det arbeides for å øke kvaliteten for øvrig på kollektivtilbudet; økt frekvens, sanntidsinformasjon, sømløs billettering, knutepunktsutvikling med gode parkerings- og overgangsmuligheter for alle trafikanter, moderne vognmateriell osv.

Ved å videreutvikle dagens bussrutestruktur og med økt frekvens vil man kunne opprettholde og styrke gode overgangsmuligheter mellom buss og tog både i Mjøndalen, Drammen og på nye Lierstranda stasjon.

Framkommelighetstiltak /etablering av egne traseer for buss på kort sikt vil kunne inngå i et konsept med "bybane på hjul" (superbuss) på lengre sikt.

Forslag til konklusjon

- 1. Mulighetsstudien tas til orientering.*
- 2. Forslag til felles politisk sak om Mulighetsstudie for bybane i Lier, Drammen og Nedre Eiker oversendes for behandling i involverte kommuner og Buskerud fylkeskommune.*
- 3. Etter at involverte kommuner og Buskerud fylkeskommune har gitt innspill behandler ATM-utvalget saken på nytt for å ta stilling til videre arbeid*

Sak 30/15 Plan for Buskerudbysamarbeidet andre halvår 2015

Hensikt med saken

Legge til rette for oversiktlige og gode samarbeidsprosesser og mulighet for bred politisk forankring av Buskerudbysamarbeidets oppgaver andre halvår 2015.

Saksutredning

For oppfølging av ATM-utvalgets behandling av første halvårsplan 2015, er det utarbeidet forslag til årsplan for annet halvår 2015.

Tema/saker	Fag-rådet	Adm. styrings-gruppe	ATM-utvalget	Egnet utvalg i kommune /fylkeskommune	By-/kom-munestyre og fylke-sting
Buskerudbypakke1/belønningsmidler / Revidering av handlingsplan 2014-17					Høringssak i sept/okt
Mulighetsstudie for bybane i Lier, Drammen og Nedre Eiker.					Høringssak i sept/okt
Innfarts- og pendlerparkeringsstrategi	27.08	11.09	25.09	Drøfting før ATM-utvalgsmøte	Felles sak i kommune-styre og fylkesting
Strategi for Feie for egen dør	27.08	11.09	25.09	Drøfting før ATM-utvalgsmøte	
Felles sykkelstrategi/plan Buskerudbyen	27.08	11.09	25.09	Drøfting før ATM-utvalgsmøte	
Status og erfaringer areal- og transportplan	27.08	11.09	25.09	Drøfting før ATM-utvalgsmøte	
Nye Bragernes kollektivknutepunkt - finansiering	22.10	29.10			
Justert bypakke/grunnlag for bymiljøavtale for Buskerudbyen	22.10	29.10	13.11	Drøfting før ATM-utvalgsmøte	
Status areal- og transportplan	22.10	29.10	13.11	Drøfting før ATM-utvalgsmøte	
Markedsvurdering "Nye næringsområder for arealkrevende næring i Buskerudbyen og nabo-kommunene Røyken, Hurum, Sande og Svelvik"	22.10.	29.10	13.11	Drøfting før ATM-utvalgsmøte	
Rapport oppfølging av areal- og transportplanen med ajourført handlingsprogram	27.11	Januar 2016	Jan/feb 2016	Drøfting før ATM-utvalgsmøte	Behandles i 2016
Buskerudbypakke1/belønningsmidler. Revidert handlingsplan 2014-17. Tiltaksplan 2016	27.11	Januar 2016	Jan/feb 2016	Drøfting før ATM-utvalgsmøte	

Adm. styringsgruppe behandlet saken i møte 22. mai og anbefaler slik

Forslag til konklusjon: Årsplan for Buskerudbysamarbeidet andre halvår 2015 legges til grunn for videre arbeid.

Sak 31/15 ATM-rådsmøte 22. juni 2015

ATM-utvalget besluttet i møte 10. april at det legges opp til ATM-rådsmøte i vår og det er innkalt til ATM-rådsmøte mandag 22. juni. Dette blir siste ATM-rådsmøte i denne kommune- og fylkestingsperioden.

Hensikt med møtet

Orienterer om/drøfte videre arbeid med bypakke/bymiljøavtale og andre saker som er til behandling i Buskerudbysamarbeidet.

Forslag til dagsorden

I tråd med adm. styringsgruppes møte 22.05. legges det opp til følgende dagsorden for ATM-rådsmøte:

16:30 Varm mat

17:00 Velkommen, status i samarbeidet, dagens agenda

v/ Tore O. Hansen, leder av ATM-utvalget og ATM-rådet og ordfører i Drammen

17:10 Buskerudbysamarbeidet og videre arbeid med bypakke/bymiljøavtale

Innledning ved Tore O. Hansen

18.00 Pause (kaffe)

18:15 Strategi for innfartsparkering

v/ordfører

18.45 Nye næringsarealer for plasskrevende næringer

v/ordfører

19:00 Felles sykkelplan for Buskerudbyen

v/ordfører

19:15 Avslutning

v/Vidar Lande, nestleder i ATM-utvalget og ordfører i Kongsberg

19:30 Slutt

Forslag til konklusjon: Det gis tilslutning til opplegget for ATM-rådsmøte 22.06.

Sak 32/15 Status

Belønningsordningen - Buskerudbyen - Utbetaling av midler for 2015

I brev av 22. april 2015 fra SD sies det at de vil utbetale de avtalefestede midlene for 2015 på 75 mill. kroner i løpet av kort tid og godkjenner at byindeks for vegtrafikk i Buskerudbyen

skal brukes når resultatene skal måles. De årlige rapportene kan suppleres med utvalgte tellepunkter ettersom Buskerudbyen ønsker det.

Departementet ber om bekreftelse på at den reviderte handlingsplanen for bruk av belønningsmidler fortsatt inneholder "gode alternativer til privatbilen", jfr Buskerudbyens forutsetning om at det skal foreligge gode alternativer til privatbil når bompenger eventuelt innføres. Sekretariatet vil følge opp dette og gi departementet tilbakemelding ved rapportering for 2015 om at handlingsprogrammet inneholder tiltak som styrker alternativt transporttilbud til privatbil bl. a sykkel og kollektivtransport..

Omdisponeringer BBP1 tiltaksplan 2014-2015

ATM-utvalget vedtok 06.02.2015 tiltaksplaner for BBP1 2014 og 2015. Dialogmøter med partnerne i Buskerudbysamarbeidet i april 2015 har avdekket behov for omdisponering / porteføljestyling innenfor de vedtatte tiltaksplanene.

I Lier er det avdekket behov for å inkludere gang- og sykkelforbindelse i tiltak 2.3.3 Pendlerparkering Lyngås, noe som øker kostnadsrammen med 2 mill. kr. Videre ønsker Lier kommune å endre prioriteringen/rekkefølgen av tiltak i Lier innenfor tiltaksområde 3 Tiltak for syklende mellom 2014/15 og 2016/17.

Drammen kommune forserer fremdrift i bygging av GS-felt i C.O. Lunds gate, og tildeling i 2015 foreslås flyttet til 2014. Buskerud fylkeskommune forskyver gjennomføring av tiltak 3.3.9 GS-veg Klommestein - Horgen, og tildeling for 2014 flyttes til 2015. Omdisponeringen påvirker ikke summen av hver årlig tildeling. I tillegg er udisponerte midler på kr 1.415,- fra BBP1 del 1 foreslått disponert til tiltak 2.2.2.

Administrativ styringsgruppe har i møte 22.05.2015, jfr. fullmakt, foretatt følgende omdisponeringer:

1. *I tiltaksplan 2014 vedtas følgende omdisponeringer (midlene tildeles for bruk innen 01.11.2015):*
 - *Tiltak 2.2.2. Infrastruktur kollektivtransport tidligere 5 mill. kr. Ny tildeling 3,1 mill. kr.*
 - *Tiltak 2.2.2 Infrastruktur kollektivtransport tilleggstildeling på 1.415 kr.*
 - *Tiltak 2.3.3 Pendlerparkering Lyngås tidligere 1,275 mill. kr. Ny tildeling 3,175 mill. kr.*
 - *Tiltak 3.3.5 Sykkelvei på gammel jernbanetrase, etappe 1 tidligere 0,5 mill. kr. Ny tildeling 4,2 mill. kr.*
 - *Tiltak 3.3.1 Kryss Linnestranda - Gilhusvn tidligere 0,1 mill. kr. Ny tildeling 0.*
 - *Tiltak 3.3.2 GS-veg langs Terminalen tidligere 2,5 mill. kr. Ny tildeling 0.*
 - *Tiltak 3.3.3 Kryss Terminalen – Standbrua tidligere 0,1 mill. k. Ny tildeling 0.*
 - *Tiltak 3.3.4 GS-veg Brusgaarsvei tidligere 1,0 mill. kr, Ny tildeling 0.*
 - *Tiltak 3.4.10 Oppgradering etter sykkelv. insp. Tidligere 0,5 mill. kr. Ny tildeling 0*
 - *Tiltak 3.2.2 – Sykkelfelt og fortau – C.O. Lundsgt. Tidligere 4,0 mill. kr. Ny tildeling 9 mill.kr.*
2. *I tiltaksplan 2015 vedtas følgende omdisponeringer (midlene tildeles for bruk innen 01.07.2016):*
 - *Tiltak 2.3.3 Pendlerparkering Lyngås tidligere 0,725 mill. kr. Ny tildeling 0,825 mill. kr*
 - *Tiltak 2.3.6 Mulighetsstudie for pendlerparkering Kjellstad tidligere 0,1 mill, kr. Ny tildeling 0.*

- Tiltak 3.3.5 Sykkelvei på gammel jernbanetrase, 1. etappe 0 mill kr. Ny tildeling 0,5 mill. kr.

Konkretisering av infrastruktur kollektivsatsing i tiltaksplan 2014 og 2015

Adm. styringsgruppe gjorde i møte 22.05.2015 vedtak (jfr. fullmakt av 6.2.2015 om at adm. styringsgruppe har fullmakt til justering av midlene innenfor vedtatte rammer) om fordeling av til sammen 20,2 mill. kr innenfor tiltaksplan 2014 og 2015 for tiltaksnr 2.2.2 "Konkretisering av infrastruktur kollektivsatsing" og tiltak 1.2.4 "Bedre trafikantinformasjon og design (TID)".

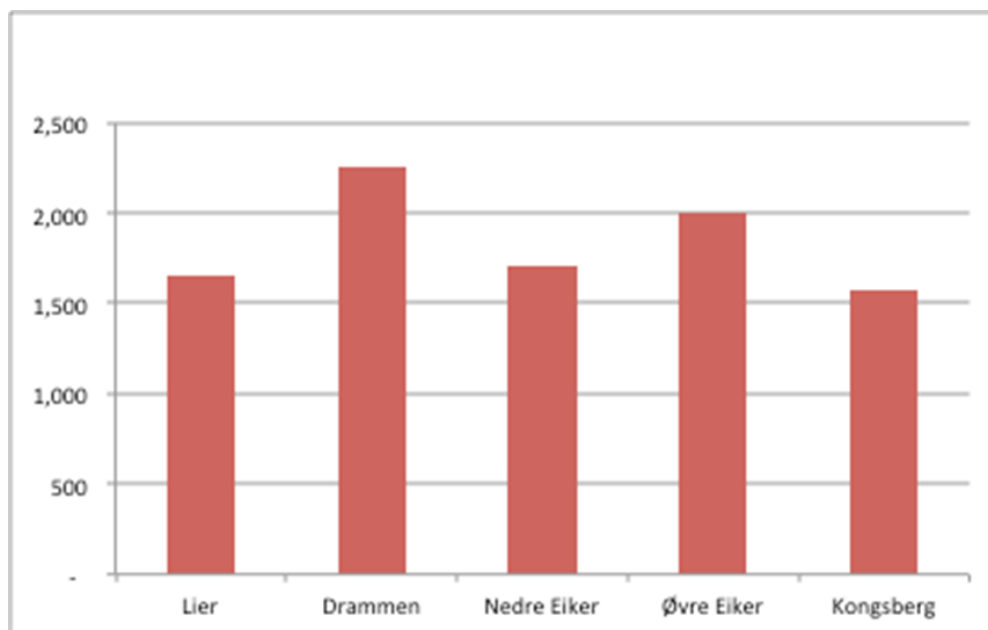
Konkret tidspunkt for gjennomføring av tiltakene defineres ved inngåelse av gjennomføringsavtaler og tilpasses frist for gjennomføringstidspunkt for 2014-tiltak som er 01.11.2015 og 2015-tiltak som er 01.07.2016.

Administrativ styringsgruppe foretok i møte 22.05.2015 slik fordeling:

1. Det gis tilskudd til foreslått prioritering av TID tiltaksnr 1.2.4 for 2014 og 2015 på til sammen 5,5 mill. i tråd med saken til følgende prosjekter:
 - Kongsberg knutepunkt 850 000 kr
 - Lierbyen bussterminal 750 000 kr
 - Mjøndalen stasjon 500 000 kr
 - Hokksund stasjon 350 000 kr
 - Strømsø torg – Konnerudgt. – Gulskogen 300 000 kr
 - Strømsø torg – Rundtom 200 000 kr
 - Bragernes torg – Lierbyen 400 000 kr
 - Kongsberg knutepunkt – Gamlegrensåsen 350 000 kr
 - Drammen sykehus 2. 500 000 kr
 - Tilskudd til prosjektmedarbeider hos Brakar 1 000 000 kr

2. Det gis tilskudd til tiltak for kollektivtraseer og holdeplasser fra tiltaksnr. 2.2.2 for 2014 og 2015 med til sammen 14,7 mill. kr. til følgende prosjekter:
 - D15.01 Strømsø bussterminal 3,3 mill. kr.
 - D15.04 Fjerning av parkeringsplasser fra Knoffs gt. 0,2 mill. kr
 - D15.06 Snuplass for buss Konnerud 1 mill. kr.
 - D15.08 Holdeplasser linje 2: Strømsø torg – 2. Strøms terrasse 0,5 mill. kr
 - D15.11 Holdeplasser strekning 3: Strømsø torg – Rundtom 1,2 mill. kr
 - D15.10 Holdeplasser linje 1: Drammen sentrum – Vinnes 3 mill. kr
 - D15.13 Holdeplasser strekning 4: Bragernes torg – Amtmannsv. 1 mill. kr
 - L15.01 Utbedring kollektivtrase Lierstranda 0,5 mill. kr
 - K15.4 Snuplass for buss Gamlegrendåsen 2,7 mill. kr
 - K15.1 Knutepunkt Kongsberg - tilstandsrapport før oppfølgende tiltak 0,25 mill. kr
 - K15.3 Utredning nye busstraseer med nye bruer i Kongsberg 0,2 mill. kr
 - F15.1 Utredninger av holdeplasser i Buskerudbyen 1 0,85 mill. kr.

Figuren under viser fordeling av forslag til tilskudd til tiltak pr innbygger for kommunene for hele fireårsperioden Buskerudbypakke1 2014-2017 etter angitte omdisponeringer og konkretisering av kollektivtiltakene for 2014/15. Dette innebærer noe økt andel per innbygger til Drammen og Kongsberg, om lag uendret for Lier og noe reduksjon for Øvre Eiker og Nedre Eiker.



Figurtekst: Kommunevis fordeling av foreslåtte tiltak (kr 1000/innbygger) per mai 2015.

Status oppfølging areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og ajourføring av handlingsprogrammet

Adm. styringsgruppe har i møte 22. mai 2015 godkjent opplegg for en gjennomgang av status for oppfølging areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 med ajourføring av planens handlingsprogram.

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ble stadfestet i fylkestinget i 7. februar 2013. med slik vedtak:

- "1. Buskerud fylkeskommune vedtar Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013 -2023 datert 2. november 2012 som regional plan med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 8-4.*
- 2. Rullering av planen tar til høsten 2013 etter at nasjonal transportplan er vedtatt i Stortinget".*

Hovedaktiviteter i en gjennomgang vil være:

1. Oppdatering regionale / nasjonale føringer og nøkkeltall med anbefaling om areal-indikatorer for vurdering av arealbruksutviklingen.
2. Egenvurdering fra partnerne av oppfølging av areal- og transportplanen og en sammenstilling av status og erfaringer som grunnlag for en samlet statusrapport når det gjelder oppfølging av areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og med et ajourført handlingsprogram.
3. Det tilrettelegges for politisk og faglig/administrativ involvering.

Det er lagt opp en framdriftsplan som involverer ATM-utvalget i møte 25.09 med orientert om foreløpig grunnlagsmateriell og drøfting ut fra egne erfaringer med areal- og transportplanen og videre behandling av statusrapport, ajourført handlingsprogram og anbefaling når det gjelder evt. revidering av areal- og transportplan 2013-23 i ATM-utvalgsmøte på nyåret 2016. Etterfulgt av felles saksframlegg til by-/kommunestyrene og fylkestinget om ajourført

handlingsprogram og anbefaling når det gjelder evt. revidering av areal- og transportplan 2013-23.

Vårkampanjen 2015

Gjør det kampanjen med sykkel som tema ble samkjørt med sykle til jobben-aksjonen. Hensikten var å få flere til å sykle, og øke kjennskapen til de tiltakene som Buskerudbyen har gjennomført. Sykle til jobben-aksjonen startet 21. april og varer til slutten av juni. Gjør det-kampanjen ble lansert 27. april og ble avsluttet 18. mai. Oppnådde resultater, pr. 28.5. for Gjør det kampanjen.

Facebook:

- ✓ 38.842 visninger hovedfilm
- ✓ 11.600 visninger "takkt for deltagelsen-film"
- ✓ 250 nye likere av Buskerudbyen (økning fra ca 1000 til 1300)
- ✓ 1748 deltagere i konkurransen om å vinne elsykkel

Kampanjen fikk redaksjonell omtale i alle relevante medier, totalt 10-12 oppslag.

Høstkampanje 2015: Scoop-TV(arbeidstittel)

Konseptet går ut på å følge en gravende TV-reporter som har som mål å lage kritisk nyhetsreportasje om Buskerudbyen. Reporteren intervjuer brukere av BBs tiltak der utgangspunktet hans er at tiltakene ikke virker. Reporteren får ikke de svar han forventer fordi intervjuobjektene er irriterende positive og reflekterte. Reportasjene avsluttes hver gang med en reporter som enda en gang må registrere at enda en myte om BB er avlivet. Tiltaket virker!

ATM-utvalget ga på grunnlag av presentasjon og dummy 10.4 klarsignal for kampanjen. Fagrådet og kommunikasjonsgruppa har gitt innspill til utvikling og forbedring.

Kampanjen vil bli nærmere beskrevet for ATM-utvalgets møte 12. juni. Det vil også bli vist to episoder som er under arbeid.

Folkevalgtopplæringen 2015

I tråd med tidligere vedtak er det jobbet videre med opplegg for folkevalgtopplæring høsten 2015. Hensikten er å informere om Buskerudbysamarbeidet, gi kunnskap om transportutfordringene i regionen, forankre samarbeidet og oppnå forståelse for at løsninger må komme på tvers av kommunegrensene. Målgruppe er de folkevalgte i fylkeskommunen og kommunene, spesielt de nye.

Aktuelle temaer er:

- *Dette er Buskerudbysamarbeidet (idé, status, resultater, organisering, planer)*
- *Buskerudbyen i din kommune/fylkeskommunen (gjennomførte tiltak, pendlertall, resemønster, kommende tiltak)*
- *Mange aktører – samarbeid på tvers av kommunegrensene (spesielle utfordringer når så mange skal samarbeide og de folkevalgtes rolle i Buskerudbysamarbeidet).*

Partnermøter

Forankring av kommunikasjonsplanen hos partnerne er ett av de sentrale tiltakene i

kommunikasjonsplanen. Det er gjennomført møter med ledergruppa hos alle partnerne og Brakar. Det er gitt oppdatert informasjon om Buskerudbysamarbeidet, og kommunikasjonsplanen er presentert med fokus på budskap og rolle- og ansvarsfordeling.

En "kommunikasjonspakke" er distribuert til partnerne i forbindelse med møtene. Elementer i pakken er film og brosjyre som viser gjennomførte tiltak og kommunikasjonsplanen i ulike formater. Oppfølging vil skje hos alle partnerne ut fra deres behov.

Ny prosjektleder kommunikasjon

Lars Arntzen(41) er ansatt som ny prosjektleder for kommunikasjon i Buskerudbyen og tiltrer 1. september. Arntzen kommer fra stillingen som nyhetsredaktør i Mediehuset Drammens Tidende. Buskerudbyens nye kommunikasjonsansvarlige er utdannet innenfor økonomi, administrasjon og journalistikk. Han har arbeidet som journalist og hatt lederstillinger i Drammens Tidende og Laagendalsposten de siste 14 årene.

***Forslag til konklusjon:** Status tas til orientering*

Sak 33/15 Eventuelt

Vedlegg 1

Møtereferat ATM-utvalget Møte nr. 2/15 - 10.04.2015	
Tilstede	ATM-utvalget: Tore Opdal Hansen, ordfører, Drammen kommune (leder) Vidar Lande, ordfører, Kongsberg kommune (nestleder) Morten Eriksrød, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører, Øvre Eiker kommune Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Helene Justad, ordfører, Lier kommune Sjur Helseth, regiondirektør, Strategi og samfunn øst, Jernbaneverket Kjell Inge Davik, vegsjef, Statens vegvesen Region sør Fra administrativ styringsgruppe: Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune Morten Lauvbu, konstituert rådmann, Øvre Eiker kommune Hans Petter Christensen, rådmann, Lier Kommune Wenche Grinderud, rådmann, Kongsberg kommune Bengt Nystrøm, rådmann, Nedre Eiker kommune Linda Verde, konstituert fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune Hans Jan Håkonsen, avdelingsdirektør Buskerud, Statens Vegvesen Region sør Fra sekretariatet: Tore Askim, prosjektsjef Gun Kjenseth, prosjektleder by-/og stedsutvikling Jomar Lygre Langeland, prosjektleder areal- og transport Hans Arne Odde, fungerende prosjektleder kommunikasjon Andre: Alberte Marie Ruud, NTP-sekretariatet, Vegdirektoratet Kjerstin Spånberg, samferdselsrådgiver, Buskerud fylkeskommune Håvard Haug, kommunikasjonsrådgiver, Godt sagt as
Forfall	Helen Bjørnøy, fylkesmann i Buskerud
Møtested	Rådhuset, Drammen kommune, Drammen

Innkalling og dagsorden godkjent.

Sak 12/15 Referat fra sist møte

Konklusjon: Referatet godkjent

Sak 13/15 Orientering NTP - Analyse- og strategifasen

Alberte Ruud fra NTP-sekretariatet i Vegdirektoratet orienterte om Nasjonal transportplan 2018-2027 og byområdeutfordringer inkl. Buskerudbyen. Hun tok utgangspunkt i hovedrapport fra NTPs analyse- og strategifase som transportetatene framlå 25.februar 2015. Miljøvennlige, sikre og tilgjengelige byområder er ett av hovedsatsingsområdene. Forslag til overordnet mål er; "Et transportsystem for framtiden" med tre delmål;

Framkommelighet, trafiksikkerhet og klima og miljø. Nullvekstmålet for personbiltrafikken må videreføres og gjelde alle større byområder. Det bør settes konkrete mål for overgang til lav- og nullutslippsteknologi for person- og godstransport – alle transportformer. EUs mål om tilnærmet CO2-fri varedistribusjon i by innen 2030 bør følges opp. Alternativet til nullvekst for personbiltrafikken er dyrere for samfunnet. Vi har ikke råd til bilbasert vekst – verken areal- eller miljømessig. Samfunnsnyttene av miljøvennlige transportformer må med i regnestykket.

Det er stort potensial for gåing og sykling. Kollektivtransport kan ta 40-50 prosent av veksten i antall reiser, gange 40-50 prosent og sykkel: 10-20 prosent. Dagens satsing bør videreføres og forsterkes. Det er et stort investeringsbehov.

Tilskuddsbehovet til kollektivtrafikken blir en stor utfordring. Tilskuddsbehovet blir mindre dersom en kombinerer fortetting, parkeringsrestriksjoner og tilbudsforbedring. Krever samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene.

I NTP-arbeidet vil det bli tatt kontakt med alle byområdene for å gjennomgå behov for tilhørende kostnader.

Måloppnåelse forutsetter helhetlig virkemiddelbruk. Bymiljøavtalene er et svar på behovet for samordning av virkemiddelbruk, langsiktighet og gjensidige forpliktelser.

Bymiljøavtalene bør brukes som instrument for å sikre oppfølging av regionale areal- og transportplaner med arealbruksutvikling for mer konsentrerte byområder. Indikatorer for arealbruk og parkering på høring, frist 30.4.15. Utviklingsavtaler vil være et instrument for oppfølging av arealdimensjonen i bymiljøavtalene

Bymiljøavtalene: Hva skjer nå? Forhandlingsmandat fra regjeringen ventes i løpet av kort tid. Statens vegvesen skal være statens representant i forhandlingene og lede styringsgruppene. Jernbaneverket skal være med der jernbane er en del av transportsystemet i byene. Sikte på forhandlinger med de fire største byområdene i 2015.

Nasjonale myndigheters rolle vil være både finansielt og faglig. Nullvekstmålet skal ligge til grunn, og det er resultatene som skal telle. Flere veier til målet: Ulike byområder = ulike behov = ulike løsninger! Det er byene selv om sitter med nøkkelen.

Sak 14/15 Buskerudbyens innspill til NTPs planfase.

Transportetatens møte med regionene/byområdene som var planlagt i mai er utsatt til etter ferien. Det jobbes videre med forslag til innspillsnotatet som var en del av saksframlegget. Felles innspillsnotat tas opp til behandling i ATM-utvalgets møte 12. juni 2015 før oversendelse til NTP-sekretariatet og som grunnlag for regionalt NTP-møte i region sør 01.09.15.

Konklusjon: Fylkeskommunen og Buskerudbykommunene gir et felles innspill til NTPs planfase om byutfordringer og dette presenteres i tilknytning til regionalt NTP-møte for planfasen i region sør.

Sak 15/15 Felles grunnlag bymiljøavtale / BBP2 for Buskerudbyen - videre arbeid

I drøftingene ble det påpekt av saksframlegget hadde komplisert språk. Bør forenkles i framtidige saker.

Det ble også påpekt at mulighetsstudie for bybane gjelder hele strekningen Mjøndalen/Krokstadelva – Lierstranda.

Konklusjon: Saken drøftet. Det gis tilslutning til videre arbeid i tråd med saken, justert med de innspill som kom i møtet.

Sak 16/15 Organisering av Buskerudbysamarbeidet etter vedtatt BBP2

Prosjektjefen innledet om forslag til framtidige rammebetingelser:

- Vedtatt samarbeidsavtale om Buskerudbyen. Gjeldende fra 1.1.2015. Langsiktig avtale uten tidsbegrensning
- Beslutninger i samarbeidet tas gjennom konsensus.
- Felles prioritering i tråd med felles mål. Desentralisert gjennomføringsansvar.
- Videre arbeid med felles areal- og transportplan ivaretas på samme måte som vedtatt plan av februar 2013.

Det kom forslag om å ta saken til orientering. Dagens organisering fungerer godt og drøfting av framtidig organisering avventes til det foreligger tydeligere mandat for BBP2.

Konklusjon: Saken tas til orientering.

Sak 17/15 Lokalisering av Buskerudbysekretariatet

Konklusjon: Saken tas til orientering.

Sak 18/15 Årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2014

Konklusjon: Årsrapport 2014 godkjennes.

Sak 19/15 Status

ATM-rådsmøte våren 2015

Det holdes et ATM-rådsmøte i slutten av mai/begynnelsen av juni

Kunnskap om Buskerudbysamarbeidet til folkevalgte

Orientering om Buskerudbysamarbeidet til nye ordførere i kommunene og fylkeskommunen skjer etter valget.

Tiltak kommunikasjon - kampanjer i 2015

Vårkampanje "Gjør det" med sykkel som tema og forslag til høstkampanje "Kunnskap om Buskerudbyen (Myte-TV eller skup-TV)" ble presentert. Endelig innhold i høstkampanjen vedtas i ATM-utvalgets møte 12.6.

Konklusjon: Status tatt til orientering

Sak 20/15 Eventuelt

Vidar Lande inviterte til Industrikonferansen Kongsberg 8. mai 2015 der tema er "Hvorfor skal Norge satse på Kongsbergbanen?" Nasjonale og regionale politikere er spesielt invitert og ATM-utvalgets medlemmer ble oppfordret til å melde seg på.

Sak 21/15 Søknad om ytterligere belønningsmidler (tilleggssak)

Utsendt tilleggssak ble tatt opp til behandling.

Konklusjon:

1. Det gis tilslutning til at søknad om ekstra belønningsmidler for 2015 -2017 i tråd med saksfremlegget sendes SD innen fristen 01.05.15 justert med innspill i ATM-utvalgsmøtet.
2. Det delegeres til prosjektsjef i samråd med leder av adm. styringsgruppe å slutføre arbeidet med søknaden før leder av ATM-utvalget ivaretar oversendelse til SD.

Vedlegg 2

Forslag 29.05.2015

Forslag til mandat for et administrativt arbeid med revidert Buskerudbypakke 2 og underlag for en bymiljøavtale

Bakgrunn

I møte mellom SD og Buskerudbysamarbeidet den 18.05.2015 ble det avklart at Buskerudbyen kan arbeide videre med justert bypakke innenfor nye rammer. Det ble avtalt at et nytt møte mellom SD og Buskerudbysamarbeidet avholdes i løpet av 2015 for å drøfte et forslag til revidert Buskerudbypakke 2 inkl. underlag for en bymiljøavtale.

Utgangspunkt

Utgangspunkt for arbeid med revidert Buskerudbypakke 2 er eksisterende skisse til Buskerudbypakke 2 fra 23. juni 2014 (separat vedlegg 1), de føringer som ligger i SDs brev av 8. mai 2015 (separat vedlegg 2), notat med hovedpunkter fra møtet mellom SD og Buskerudbysamarbeidet 18. mai 2015 (vedlegg ettersendes) og rammeverk for bymiljøavtaler (separat vedlegg 3).

Gjeldende mål for Buskerudbypakke 2

Arbeidet med revidert Buskerudbypakke 2 tar utgangspunkt i mål i eksisterende skisse til Buskerudbypakke 2:

1. Buskerudbypakke 2 skal bidra til å realisere visjonen om Buskerudbyen som en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av nasjonal interesse gjennom mer effektiv og miljøvennlig transport, og tilrettelegging for by- og tettstedsutvikling.
2. Buskerudbypakke 2 skal gjøre det enklere og raskere å reise i Buskerudbyen og mellom Buskerudbyen og Oslo/Akershus, både med buss, tog, bil og sykkel.
3. Buskerudbypakke 2 skal bidra til å nå nasjonalt mål om at veksten i persontrafikken skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.
4. Buskerudbypakke 2 skal bidra til å nå mål for det nasjonale transportsystemet i Nasjonal transportplan.

Mål for endring av reisevaner (bl a dobling av andel reiser med kollektivtransport og sykkel og økt andel gående) i gjeldende Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 legges også til grunn for arbeidet og ses i sammenheng med målene over.

Tiltaksområder som skal inngå i revidert Buskerudbypakke 2

7 tiltaksområder skal inngå i revidert Buskerudbypakke 2:

1. Tog og jernbane
2. Infrastruktur buss
3. Drift buss
4. Veg
5. Sykkel
6. Gåing
7. Knutepunktsutvikling og pendlerparkering

Geografisk avgrenses Buskerudbypakke 2 til tiltak i bybåndet fra Lier til Hokksund.

Finansieringskilder for revidert Buskerudbypakke 2

Følgende finansieringskilder for tiltak er aktuelle:

1. Statlige midler til veg, jernbane, sykkel m.m.
2. Fylkeskommunale og kommunale midler
3. Belønningsmidler
4. Bompenger
5. Bymiljømidler

Rammer for bompengefinansiering av Buskerudbypakke 2

Det legges til grunn at det skal være sammenheng mellom tiltak i Buskerudbypakke 2, bomplasseringer og takster (nytteprinsippet). Det er en forutsetning at alternativt transporttilbud til privatbil må styrkes før bompenger blir innført; herunder pendlerparkeringer, bedre kollektivtilbud og tilbud for sykkel.

Mandat for det administrative arbeidet

Det utarbeides forslag til en revidert skisse til Buskerudbypakke 2 basert på eksisterende skisse fra 23. juni 2014, de føringer som ligger i SDs brev av 8. mai 2015, notat med hovedpunkter fra møtet med SD 18. mai 2015 og retningslinjer for bymiljøavtaler.

Noen hovedelementer i arbeidet:

- Forslag til tydeliggjøring av mål og beskrive evt. målkonflikter
- Forslag til tiltak i bypakken med alternative varianter.
- Trafikkanalyser / transportmodellberegninger; som grunnlag for vurdering av måloppnåelse og inntektsgrunnlag for delvis bompengefinansiering
- Vurdering av effekter i forhold til mål
- Forslag til finansiering inkl. opplegg for bomsystem. Evt samordning med tilgrensende bomsystem inngår i dette.

Arbeidet inkluderer også grunnlag for en tilhørende bymiljøavtale og evt. underlag for en byutviklingsavtale.

Eksisterende faglig grunnlag knyttet til KVV for Buskerudbypakke 2, Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 og skisse til Buskerudbypakke 2 fra 23. juni 2014 benyttes og evt. oppdateres. Arbeidet skjer i Buskerudbysamarbeidets regi i tett samarbeid mellom involverte partnere; de fire kommunene, fylkeskommunen, Statens vegvesen og Jernbaneverket. Adm. styringsgruppe vil behandle utredningsarbeidet i sine møter 11. sept. og 29. okt. Arbeidet koordineres av sekretariatet i Buskerudbyen.

Politisk prosess

- | | |
|-----------------------|--|
| 12. juni 2015: | ATM-utvalget vedtar mandat for det administrative arbeidet. |
| 13. november 2015: | ATM-utvalget behandler adm. forslag til revidert Buskerudbypakke 2 inkl. underlag for en bymiljøavtale og forslag til videre prosess |
| Des. 2015 / jan 2016: | Møte på politisk nivå mellom SD og Buskerudbysamarbeidet om et forslag til revidert Buskerudbypakke 2 og om rammer for slutføring av arbeidet inkl. bymiljøavtale mellom staten og Buskerudbyen. |
| Feb. / mars 2016: | Behandling i kommunestyre og fylkesting om status og videre prosess for Buskerudbypakke 2 |

Vedlegg 3

INNSPILLSNOTAT (Forslag 29.05.2015)

Nasjonal transportplan 2018-27. Innspill til planfasen fra Buskerudbyen.

Hensikt

Notatet er et omforent innspill fra de 5 buskerudbykommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Lier og Buskerud fylkeskommune om byutfordringer i NTP. Innspillet er behandlet av de politiske representantene i ATM-utvalget (i møtet 12. juni 2015) der alle ordførere fra kommunene og fylkeskommunen ved fylkesordførere var representert.

Oppsummering av innspillet

Buskerudbysamarbeidet gir støtte til hovedkonklusjonene i transportetatens hovedrapport fra analyse- og strategifasen: I byområdene er det behov for økt, smartere og mer helhetlig innsats.

Det forventes at transportetatene i løpet av planfasen utarbeider et planforslag som på en god og konkret måte foreslår svar på de utfordringer som er påpekt i analyse- og strategifasen.

Buskerudbyen har seks forslag til innspill til særlige utfordringer for byområdene:

1. NTP 2018-27 bør tydeliggjøre hvordan avveining mellom statlige 0-vekstmål for personbiltrafikken og framkommelighetsmål for nasjonale stamveiruter i / gjennom de 9 største byområdene skal ivaretas.
2. Byenes ulike vekstutfordringer bør tillegges vekt ved utarbeiding av NTP 2018-27. Ved evt prioritering av nye byområder må statlig ressursinnsats økes tilsvarende.
3. De seks største byområdene bør inviteres til konkretisering av hvert sitt innovasjonsprosjekt (pilotprosjekt) for å kunne satse smartere i NTP 2018-27.
4. Gjennom NTP 2018-27 må det klargjøres en bærekraftig finansieringsløsning for drift av kollektivtrafikk i byområdene. NTP 2018-27 bør avklare hvordan en økt statlig innsats til drift av kollektivtrafikk i de prioriterte byområdene kan realiseres. Samtidig bør det tydeliggjøres at bompenger kan benyttes til drift av kollektivtransport i byområder der kollektivtransporten kan utgjøre en viktig del av et helhetlig transporttilbud. Lovverket åpner for dette, men i praksis stiller Vegdirektoratet i dag så strenge forutsetninger for å kunne få lov til å benytte bompenger til drift av kollektivtransport, at svært få byområder har fått bruke denne muligheten. Forutsetningene for at bompenger skal kunne benyttes til drift av kollektivtransport også i de nest største byområdene må derfor avklares.
5. NTP 2018-27 bør tydeliggjøre hvordan toget skal kunne ta sin del av trafikkveksten i prioriterte byområder, i tillegg til IC-satsingen. Hvordan dette skal ivaretas for Buskerudbyen fremgår delvis i brev av 8.5.2015 fra Samferdselsdepartementet hvor det heter: *"I første omgang er det aktuelt med tiltak for jernbane på strekningen mellom Drammen og Hokksund. Jernbanen mellom Hokksund og Kongsberg skal utredes nærmere før det vil være aktuelt med ordinær planlegging."*

Ovennevnte må ivaretas i NTP 2018-27 slik at dobbeltspor mellom Drammen og Hokksund og opprusting av togstasjonene i Mjøndalen og Hokksund kan fullføres i første fireårsperiode. I dette inngår også tiltak for nødvendig hensetting av tog ved et styrket togtilbud. Videre bør det i NTP fremgå når ny stasjon på Lierstranda kan realiseres og ses i sammenheng med realisering av rv23 Linn-E18 med helhetlig løsning for transportsystemet i området Brakerøya-Lierstranda inkludert adkomst til nytt statlig sykehus på Brakerøya. Det må også fremgå i NTP-framlegget hvordan oppfølging av utredningen Hokksund – Kongsberg skal skje.

6. I NTP 2018-27 bør det avklares hvordan behov for større infrastrukturtiltak i prioriterte byområder, ut over de fire største byene, kan bli finansiert. Hvordan midler fra SVVs og JBVs handlingsprogrammer skal kunne finansiere sykkel-, gange- og kollektivtiltak som en del av bypakkene/bymiljøavtalene bør avklares.

Buskerudbyen vil, i tråd med føringer fra Samferdselsdepartementet i brev av 8.5.2015 og møte 18.5.2015 mellom samferdselsministeren og ordførerne / fylkesordfører i Buskerudbyen, utarbeide et revidert forslag til Buskerudbypakke 2 med tiltak i bybåndet mellom Lier og Hokksund. Det reviderte forslaget skal i desember 2015 / januar 2016 drøftes i nytt møte på politisk nivå mellom Samferdselsdepartementet og Buskerudbysamarbeidet. NTP 2018-27 må ivareta de konklusjoner eller føringer som forventes å komme fram i drøftinger mellom Buskerudbysamarbeidet og Samferdselsdepartementet om pågående arbeid med Buskerudbypakke 2 / bymiljøavtale. Forutsatt enighet om innhold og rammer for finansiering, vil det bli utarbeidet egen stortingsproposisjon for Buskerudbypakke 2 – slik det er vanlig for bypakker. Grunnlaget for en evt stortingsproposisjon og evt bymiljøavtale vil bli utarbeidet parallelt med de politiske drøftinger det er mellom Buskerudbysamarbeidet og Samferdselsdepartementet om Buskerudbypakke 2 / bymiljøavtale. Status for arbeidet med Buskerudbypakke 2 bør gis omtale i "bykapittelet" for Buskerudbyen i NTP 2018-27 og tiltak det er enighet om må prioriteres i første 4-årsperiode.

Bakgrunn

Buskerudbyen er landets 5. største byområde og har sammen med Kristiansandsområdet sterkest forventet befolkningsvekst frem mot 2040 av alle større byområder i Norge, jfr SSBs prognoser. Byområdets størrelse og beliggenhet som en integrert del av Osloregionen gir spesielle utfordringer og muligheter for at kollektivtrafikken (tog og buss) kan få økt betydning fremover med riktig og tilstrekkelig satsing, ikke minst utvikling av jernbanen ut over IC-satsingen. Samtidig er det store utfordringer for å få etablert sammenhengende og velfungerende infrastruktur på veg (for buss og bil) og for gående og syklende.

Det gis støtte til hovedkonklusjonene i hovedrapporten fra analyse- og strategifasen om utfordringer for byområdene. Det er behov for økt innsats og smartere og mer helhetlig innsats i byområdene.

Notatet inneholder tre typer innspill:

1. Generelle forventninger til planfasen i NTP 2018-27 med bakgrunn i de behov som byområdet Buskerudbyen har og behovet for at transportetatens forslag til NTP blir et godt grunnlag for politiske prioriteringer gjennom NTP-behandlingen i Stortinget.
2. Særlige utfordringer for byområdene i NTP 2018-27 basert på tidligere innspill til NTP av 01.12.2014. Dette for å tydeliggjøre tidligere innspill og hvordan disse ytterligere bør følges opp i planfasen.

3. Statlige prosjekter og tiltak i NTP 2018-27 basert på pågående arbeid med utvikling av bypakke / bymiljøavtale for Buskerudbyen. Samferdselsdepartementet har gitt føringer for det videre arbeidet med Buskerudbypakke 2 og utvikling av transportsystem for øvrig i byområdet i brev av 8.5.2015. Det er også avholdt møte 18.5.2015 mellom samferdsels-ministeren og ordførerne / fylkesordførere i Buskerudbyen hvor innholdet i brevet er utdypet. I brevet heter det: *"Samferdselsdepartementet ber Vegdirektoratet og Jernbaneverket sørge for at regjeringens beslutning blir fulgt opp"*. NTP 2018-27 må gjenspeile dette.

1. Generelle forventninger til planfasen i NTP 2018-27

NTP-arbeidet går nå inn i en ny fase; planfasen. Buskerudbysamarbeidet forventer at transportetatene i løpet av planfasen utarbeider et planforslag som på en god måte foreslår svar på de utfordringer som er påpekt i analyse- og strategifasen. Dette vil måtte innebære; 1) at transportetatenes planforslag inneholder konkrete forslag / alternativer for å møte utfordringene og 2) slik at dokumentet legger godt til rette for senere politisk prosess der beslutning om hvordan utfordringene skal løses må finne sted.

Buskerudbysamarbeidet støtter hovedkonklusjonene i hovedrapporten fra analyse og strategifasen om utfordringer for byområdene. Anbefalingene om å utøke antall prioriterte byområder ut over de 9 i eksisterende NTP bør forventes til tilstrekkelig statlige ressurser er prioritert til å dekke behov i disse byområdene. Planforslaget for NTP 2018-27 må vise hvordan ressursinnsatsen kan økes og også omfattes av de øvrige byområder, ikke bare de fire største. Det er også en forventning om at NTP konkretiserer hvordan staten kan legge til rette for at det satses smartere og mer helhetlig for å møte utfordringene.

Det vil være utilfredsstillende om NTP 2018-27 kun ender i forslag om ytterligere utredningsbehov bl a med byutredninger for å finne svar på de utfordringer som nå er påpekt i analyse- og strategifasen. Særlig gjelder dette hvordan man har tenkt å få til økt ressursinnsats i byområdene og spesielt hvordan man kan styrke driftstilskudd til kollektivtransporten samt øke innsatsen for gående og syklende.

Helhetlige løsninger for byområdene er av transportetatene foreslått å fremkomme av bymiljøavtaler. Det går ikke tydelig nok fram hvordan dette skal samordnes med bypakkene. Når det gjelder konkret innhold i de ulike byområdenes bypakker / bymiljøavtaler forventes det at NTP 2018-27 har et konkret og tidfestet forslag til fremdrift og prosess for hvert av de 9 største byområdene.

2. Særlige utfordringer for byområdene i NTP 2018-27

Buskerudbyens innspill til planfasen bygger på innspill gitt til analyse- og strategifasen (01.12.2014). Begrunnelser for innspillene er oppdatert og med utgangspunkt i hvordan tidligere innspill er omtalt i transportetatenes hovedrapport fra analyse- og strategifasen.

2.1 Behov for tydeligere erkjennelse av målkonflikt mellom 0-vekstmål for personbiltrafikken og framkommelighetsmål på stamvegnettet i byområdene.

Innspill gitt til analyse- og strategifasen (01.12.2014) opprettholdes

NTP 2018-27 bør tydeliggjøre hvordan avveining mellom statlige 0-vekstmål for personbiltrafikken og framkommelighetsmål for nasjonale stamveiruter i / gjennom de 9 største byområdene skal ivaretas.

Hovedrapport fra analyse- og strategifasen

I hovedrapporten fremgår det at transportetatene skal ivareta samfunnets behov for mobilitet ved å tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert og bærekraftig transportsystem. Videre heter det at utviklingen av transportsystemet skal finne sted innenfor Norges forpliktelser på klimaområdet. I praksis sidestilles tre hovedmål i hovedrapporten fra analyse- og strategifasen og uten tilstrekkelig problematisering av potensielle målkonflikter – og for byområdene står nullvekstmålet fast. Målstrukturen er noe endret i Samferdselsdepartementets Retningslinje 2 til NTPs planfase, men den samme målkonflikten gjelder også her.

Det påpekes videre i hovedrapporten fra analyse- og strategifasen at *”En bilbasert trafikkvekst i byområdene vil gi et langt høyere investeringsbehov enn en trafikkvekst som tas av gange, sykkel og kollektivtransport”*.

Begrunnelse og utdyping av innspill

I Buskerudbyen vil det være behov for både tiltak på stamvegnettet og tiltak som fremmer kollektivtransport, sykling og gåing. Ulike typer tiltak vil kunne være i målkonflikt med hverandre, særlig fordi stamvegnettet også i stor grad fungerer som raskeste rute for lokaltrafikken / den regioninterne trafikken.

Avveiningen av mål og virkemiddelbruk for det enkelte byområde vil i praksis måtte finne sted i forhandlinger mellom staten og byområdet om innhold i bypakker / bymiljøavtaler og basert på faglig funderte byutredninger. I forhandlinger vil det være viktig at alle parter erkjenner at det kan være målkonflikter mellom tiltakstyper i en bypakke / bymiljøavtale. Denne forståelsen må legges til grunn i forhandlinger om tiltak, samtidig som at det søkes løsninger som begrenser målkonfliktene mest mulig.

Planforslaget til NTP 2018-27 bør inneholde en spesifikk vurdering av i hvilken grad målkonflikter kan oppstå for hvert av de 9 største byområdene – f eks ut fra i hvilken grad stamveger, med foreslåtte tiltak i NTP, går gjennom og påvirker konkurranseforholdet mellom ulike transporttilbud i byområdet.

2.2 Vekstutfordringer bør tillegges økt vekt. Ved evt. prioritering av nye byområder må statlig ressursinnsats økes tilsvarende.

Innspill gitt til analyse- og strategifasen (01.12.2014) opprettholdes (noe justert)

Byenes ulike vekstutfordringer bør tillegges vekt ved utarbeiding av NTP 2018-27. Ved evt prioritering av nye byområder må statlig ressursinnsats økes tilsvarende.

Hovedrapport fra analyse- og strategifasen

Transportetatene erkjenner at det er vekstutfordringer i byområdene, at det er ulik vekst i ulike byområder og samtidig påpekes behov for et økonomisk løft for transportformene gange, sykkel og kollektivtransport for å få til overgang fra personbil i byområdene. Det åpnes for at flere byområder kan få bymiljøavtale. Det tydeliggjøres ikke mulige løsninger for hvordan ressurser til denne økte satsingen skal kunne realiseres.

Begrunnelse og utdyping av innspill

Buskerudbyen og Kristiansandsområdet er de to byområder som har sterkest vekst av samtlige byområder i Norge – dette må tas hensyn til i prioriteringer i NTP 2018-27. Disse to byområder bør bli prioritert for inngåelse av bymiljøavtale raskt etter de 4 største byområdene. I gjeldende NTP er 9 byområder prioritert. Statlig virkemidler og nødvendige ressurser for å følge opp denne prioriteringen er i utvikling, men er ikke utløst i tilstrekkelig grad. Om evt nye byområder utover de 9 største byområder også skal få anledning til å inngå bymiljøavtale har ikke Buskerudbyen noen formening om. Men bymiljøavtaler for nye byområder bør avvendes inntil det er tilstrekkelige ressurser til statlig satsing i alle byområder.

Tabellen under viser at befolkningsmessig er forskjellen større mellom Oslo-området og de tre andre storbyene enn mellom disse og de mellomstore byområdene. Tabellen viser også at det er stor forskjell i forventet vekst mellom byområdene; Kristiansandsregionen og Buskerudbyen forventes å få størst prosentvis vekst (34%/33%), mens Grenland og Tromsø har lavest (16%/17%)

SORTERT ETTER absolutt størrelse for byområdet i 2040

	2014	2040	Vekst %	Vekst antall	Antall kommuner
Oslo-Akershus	1210220	1581331	31	371111	23
Bergensområdet	395178	511999	30	116821	12
Stavangerområdet	238153	300358	26	62205	4
Trondheimsområdet	239903	297723	24	57820	5
Buskerudbyen	159525	211521	33	51996	5
Kristiansandsområdet	133690	179572	34	45882	7
Fredrikstad/Sarpsborg	131650	163263	24	31613	2
Porsgrunn/Skien /Siljan	91359	105596	16	14237	3
Tromsø	71590	83768	17	12178	1

Det er i de større byområdene at utfordringene og potensialet for bidrag til nasjonal måloppnåelse er størst, og hvor det også er størst behov for store infrastrukturinvesteringer, også i vegnettet, for å få kapasitet til kollektivtransporten. Der veksten er størst vil normalt behovene for tiltak være størst. I de nest største byområdene kan det også være stort potensiale for vekst i antall kollektivreiser som i

de største byene fordi potensialet for å reise kollektivt ennå ikke er tatt ut i de mellomstore byene. I de mindre byene er avstandene kortere, og utfordringene kan derfor enklere løses ved å satse på sykkel og gange. I vurderingen av behovet for utvidelse av antall prioriterte byområder bør følgelig forholdet til vekstutfordringer tillegges betydelig vekt, ikke bare størrelse.

2.3 Å satse smartere fordrer innovasjon og gode samarbeidsprosesser. Innovasjonsprosjekter i byområdene bør inngå i NTP 2018-27.

Innspill gitt til analyse- og strategifasen (01.12.2014) opprettholdes:

De seks største byområdene bør inviteres til konkretisering av hvert sitt innovasjonsprosjekt (pilotprosjekt) for å kunne satse smartere i NTP 2018-27

Hovedrapport fra analyse- og strategifasen

Transportetatene erkjenner at transportveksten i byområdene gjør det nødvendig med nye løsninger og grep for å få en ønsket byutvikling med mest mulig effektiv ressursbruk. Følgende tiltak nevnes:

- Prising og avgifter med tidsdifferensiering for personbiler og kollektivtransport.
- Insentiver for nullutslippsbiler bør vris slik at de ikke medfører til økt biltrafikk i byområdene.
- Teknologi (ITS) for å utnytte eksisterende infrastruktur bedre må prioriteres (oppmerking, trafikkregulering, samkjøring nevnes).

Begrunnelse og utdyping av innspill

Transportetatenes erkjennelse av at det er behov for å satse smartere og å støtte opp under teknologiutvikling er bra. For å kunne lykkes, kreves også insentiver, tydeligere innovasjonsfokus og nye samarbeidsprosesser mellom byområdet og staten. I planforslaget bør det konkretiseres hvordan transportetatene i praksis ser for seg at smartere satsing kan følges opp.

De største byområdene kan/bør inviteres til å utforme, i felleskap med SVV/JBV, noen pilotprosjekter om "Smartere bytransport" som kan inngå i forslag til NTP 2018-2027.

De planprosesser og satsinger (bypakker og belønningsmidler) som har pågått siden sist NTP har gitt mye kunnskap på lokalt/regionalt nivå som bør utnyttes i innovasjonsarbeidet i NTP 2018-2027.

2.4 En bærekraftig finansieringsløsning for drift av kollektivtrafikk i de største og vekstkraftige byområdene er nødvendig.

Innspill gitt til analyse- og strategifasen (01.12.2014) opprettholdes:

Gjennom NTP 2018-27 må det klargjøres en bærekraftig finansieringsløsning for drift av kollektivtrafikk i byområdene.

NTP 2018-27 bør avklare hvordan en økt statlig innsats til drift av kollektivtrafikk i de prioriterte byområdene kan realiseres.

Hovedrapport fra analyse- og strategifasen

Transportetatene erkjenner at finansiering av drift av kollektivtransport er en utfordring og at det er behov for styrket finansiering, men i hovedrapporten fra analyse- og strategifasen vises det ikke til

hvordan styrket finansiering i praksis skal kunne skje. Tilskudd til drift må inngå i bymiljøavtalene heter det.

Begrunnelse og utdyping av innspill

Det har lenge vært kjent at finansiering av økt kollektivtilbud er en utfordring i byområdene spesielt knyttet til å kunne realisere 0-vekstmålet. En rekke utredninger har kartlagt og foreslått løsninger. Det gjenstår at staten tar et valg mellom tidligere foreslåtte finansieringsmodeller og iverksetter noen av de forslag som har fremkommet.

Innenfor dagens rammeverk har ikke fylkeskommunens mulighet til å kunne finansiere den nødvendige økningen i kollektivtilbudet i de store byområdene. Dagens rammeverk tilsier at bymiljømidler ikke kan benyttes til drift av kollektivtrafikk. Dette bør revurderes, NTP må gi rammebetingelser som gjør det mulig å sette av betydelige midler i bypakken til drift av kollektivtransport. Stortinget har åpnet for at bompenger kan benyttes til drift av kollektivtransport i byområder. Dagens retningslinjer og praksis etterlater uklarhet om forutsetninger for å kunne bruke deler av innkrevde bompenger til ekstra drift av kollektivtransport, der dette kan utgjøre et supplerende og avlastende transporttilbud til biltransport. Så langt er det kun åpnet for bruk av bompenger til drift av kollektivtransport i få byområder (Oslo og Trondheim).

Det bør i NTP tydeliggjøres at bompenger kan benyttes til drift av kollektivtransport i byområder der kollektivtransporten kan utgjøre en viktig del av et helhetlig transporttilbud. Lovverket åpner for dette, men i praksis stiller Vegdirektoratet i dag så strenge forutsetninger for å kunne få lov til å benytte bompenger til drift av kollektivtransport, at svært få byområder har fått bruke denne muligheten. Forutsetningene for at bompenger skal kunne benyttes til drift av kollektivtransport også i de nest største byområdene må derfor mykes opp.

Buskerudbyen forventer at transportetatene i planfasen utarbeider alternativer for hvordan styrket finansiering i praksis kan finne sted. Et planforslag må ha konkrete forslag til hvordan nye eller styrkede finansieringsordninger kan finne sted og da i form av forslag som Stortinget raskt vil kunne ta stilling til og implementere gjennom sin behandling av NTP 2018-27.

2.5 I Osloregionen er jernbanen grunnstammen i det kollektive transportsystemet – styrket infrastruktur og togtilbud bør prioriteres der tog kan ta sin del av trafikkveksten.

Innspill gitt til analyse- og strategifasen (01.12.2014) opprettholdes:

NTP 2018-27 bør tydeliggjøre hvordan toget skal kunne ta sin del av trafikkveksten i prioriterte byområder, i tillegg til IC-satsingen.

Hovedrapport fra analyse- og strategifasen

Transportetatene påpeker at forbedret togtilbud på mellomlange distanser vil være et viktig virkemiddel for å kunne bedre transporttilbudet og tilby miljøvennlig transport til pendlere på strekninger der toget kan spille en sentral rolle.

Begrunnelse og utdyping av innspill

0-vekstmålet forutsetter at toget tar en større andel av trafikkveksten, spesielt i Osloregionen. Utviklingen på Østlandet i perioden 2005-2013 har skjedd i form av at veksten i økende grad har konsentrert seg i Oslo og at pendlingen mot Oslo er økende. Det er imidlertid et stort potensial for økt arbeidspendling ut fra Oslo til byer som Drammen og Kongsberg.

Buskerudbyen vil fram til 2040 ha en sterk befolkningsvekst – 33 % økning (SSB, 2014).

Vedtatt regional plan for areal- og transport for Buskerudbyen følger opp gjeldende NTP både knyttet til regionalisering og knutepunktsutvikling/fortetting. Dette vil gi et økt marked for togreisende.

I Buskerudbyen, er jernbanen grunnstammen i kollektivsystemet og stasjonene er en del av de prioriterte knutepunkter for byutvikling og fortetting. Det er behov for å videreutvikle strategier for hvordan toget kan ta en større andel av persontrafikken i byområdene, i tillegg til IC-satsingen.

Kongsbergbanen er grunnstammen i kollektivtilbudet mellom Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen og Drammen til Oslo. I dag går det ett tog i timen mellom Drammen og Kongsberg, toget har lengre reisetid enn privatbil. For å oppfylle nasjonalt mål om at trafikkvekst i persontrafikk skal tas av kollektiv, sykkel og gange, er det nødvendig å bygge ut jernbanestrekningen mellom Drammen og Kongsberg til et moderne tilbud med frekvens, kjøretid og komfort som gjør tog til et konkurransedyktig og attraktivt transporttilbud.

Kongsbergbanen inngår i transportkorridor 5. Transportkorridoren er en sterk næringsakse og knytter sammen områder av stor nasjonal betydning i forhold til næringsutvikling.

Utvikling av Kongsbergbanen som et moderne togtilbud må inngå i NTP med mål om realisering innen 2030.

I brev av 8.5.2015 fra Samferdselsdepartementet utdypes det hvordan togsatsing skal følges opp i Buskerudbyen: *”I første omgang er det aktuelt med tiltak for jernbane på strekningen mellom Drammen og Hokksund. Jernbanen mellom Hokksund og Kongsberg skal utredes nærmere før det vil være aktuelt med ordinær planlegging.”* Ovennevnte må ivaretas i NTP 2018-27 slik at dobbeltspor mellom Drammen og Hokksund og opprusting av togstasjonene i Mjøndalen og Hokksund kan fullføres i første fireårsperiode. I dette inngår også tiltak for nødvendig hensetting av tog ved et styrket togtilbud. Videre bør det i NTP fremgå når ny stasjon på Lierstranda kan realiseres og ses i sammenheng med realisering av rv23 Linnes-E18 med helhetlig løsning for transportsystemet i området Brakerøya-Lierstranda inkludert adkomst til nytt statlig sykehus på Brakerøya. Det må også fremgå i NTP-framlegget hvordan oppfølging av utredningen Hokksund – Kongsberg skal skje.

Eksempler på øvrige togutfordringer for Buskerudbyen: Kapasitetsutvidelse av Drammen stasjon, knutepunktsutvikling i Mjøndalen, Hokksund og Lierstranda med bedre muligheter for overgang mellom de ulike transportformene.

2.6 Finansiering av større infrastrukturtiltak til kollektivtrafikk. Programområdemidler til sykkel, gange og kollektivtrafikk.

Innspill gitt til analyse- og strategifasen (01.12.2014) opprettholdes:

I NTP 2018-27 bør det avklares hvordan behov for større infrastrukturtiltak i prioriterte byområder, ut over de fire største byene, kan bli finansiert.

Hvordan midler fra SVVs og JBVs handlingsprogrammer skal kunne finansiere sykkel-, gange- og kollektivtiltak som en del av bypakkene/bymiljøavtalene bør avklares.

Hovedrapport fra analyse- og strategifasen

Transportetatene erkjenner behov for et økonomisk løft for transportformene gange, sykkel og kollektivtransport i byområdene. Det pekes på at egne byutredninger må gjøres for å finne riktig dosering av virkemiddelbruk i det enkelte byområde – dvs bl a kombinasjon av økt satsing på kollektivtransport i kombinasjon med fortetting og parkeringspolitikk.

Begrunnelse og utdyping av innspill

Anbefalingene i hovedrapporten fra analyse- og strategifasen understreker samlet sett behovet for å raskt komme i gang med nærmere byutredning for Buskerudbyen for å få et faglig grunnlag for forhandlinger om innhold i Buskerudbypakke 2.

Bymiljøavtaler er transportetatenes forslag til hovedgrep for å ivareta utfordringene i byområdene. I dette ligger det at alle finansieringskilder skal inngå – også statlige programområdemidler. I gjeldende rammeverk for bymiljøavtaler fremgår det at de 4 største byområdene er prioritert når det gjelder bymiljømidler. De øvrige 5 prioriterte byområdene vil imidlertid kunne få gjennomført tiltak gjennom midler fra programområdene. Hvordan dette kan ivaretas er i dag uklart. Planforslaget til NTP 2018-27 bør ha konkret forslag til prosess for avklaring av bruk av programområdemidler i byområdene for tiltaksområdene infrastruktur kollektivtransport, knutepunktsutvikling, sykkel og gåing.

Det må settes av tilstrekkelige midler i NTP 2018-27 til kraftfull innsats i investeringer for mer miljøvennlig bytransport, også utover de 4 storbyene, for å nå 0-vekstmålet. Dette betyr at midler til belønningsordningen og bymiljøavtaler må styrkes. Midlene må kunne brukes til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken, knutepunktsutbygging og bedre gang- og sykkelløsninger.

3. Statlige prosjekter og tiltak i NTP 2018-27 basert på pågående arbeid med Buskerudbypakke 2 / bymiljøavtale.

Buskerudbyen vil, i tråd med føringer fra Samferdselsdepartementet i brev av 8.5.2015 og møte 18.5.2015 mellom samferdselsministeren og ordførerne / fylkesordfører i Buskerudbyen, utarbeide et revidert forslag til Buskerudbypakke 2 med tiltak i bybåndet mellom Lier og Hokksund. Det reviderte forslaget skal i desember 2015 / januar 2016 drøftes i nytt møte på politisk nivå mellom Samferdselsdepartementet og Buskerudbysamarbeidet. NTP 2018-27 må ivareta de konklusjoner eller føringer som forventes å komme fram i drøftinger mellom Buskerudbysamarbeidet og Samferdselsdepartementet om pågående arbeid med Buskerudbypakke 2 / bymiljøavtale. Forutsatt

enighet om innhold og rammer for finansiering, vil det bli utarbeidet egen stortingsproposisjon for Buskerudbypakke 2 – slik det er vanlig for bypakker. Grunnlaget for en evt stortingsproposisjon og evt bymiljøavtale vil bli utarbeidet parallelt med de politiske drøftinger det er mellom Buskerudbysamarbeidet og Samferdselsdepartementet om Buskerudbypakke 2 / bymiljøavtale.

I alt 7 tiltaksområder vil inngå i Buskerudbypakke 2 for å sikre utvikling av et helhetlig transporttilbud som kan møte vekstutfordringene og gi måloppnåelse:

8. Tog og jernbane
9. Infrastruktur buss
10. Drift buss
11. Veg
12. Sykkel
13. Gåing
14. Knutepunktsutvikling og pendlerparkering

Geografisk avgrenses Buskerudbypakke 2 til tiltak i bybåndet fra Lier til Hokksund. Status for arbeidet med Buskerudbypakke 2 bør gis omtale i ”bykapittelet” for Buskerudbyen i NTP 2018-27 og tiltak det er enighet om må prioriteres i første 4-årsperiode.

Vedlegg 4

Forslag til rådmennens felles saksfremlegg i kommunene og fylkeskommunen.

Forslag til revidert handlingsplan for Buskerudbypakke1 2014-17 med tiltaksplan 2016

Styringsgruppa for Buskerudbysamarbeidet (ATM-utvalget) vedtok 6. februar 2015 handlingsplan for Buskerudbypakke1 for perioden 2014-17 med tiltaksplan 2014/2015. Den fireårige handlingsplanen vil bli revidert i 2015 og planen med forslag til endringer legges fram for behandling i by-/kommunestyrene og fylkestinget for å få innspill på tiltak før ATM-utvalget på nyåret 2016 vedtar revidert handlingsplan med tiltaksplan for 2016.

Saken fremmes til parallell behandling i de respektive by-/kommunestyre og fylkesting. Rådmennene og fylkesrådmannen har utarbeidet felles saksframlegg og legger fram likelydende forslag til vedtak

Saksframlegg

Buskerud fylkesting og by-/kommunestyrene i Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg vedtok ved juletider 2014 avtale med Samferdselsdepartementet (SD) om belønningstilskudd/Buskerudbypakke1 for perioden 2014-2017 på til sammen 308,3 millioner. I tråd med samarbeidsavtalen for Buskerudbysamarbeidet ivaretar ATM-utvalget rollen som koordinerings- og styringsorgan for avtalen med SD om belønningsmidler. På grunn av at avtalen med SD ble inngått så sent i 2014 ble det ikke mulig å sende handlingsplanen ut til behandling i by-/kommunestyrene før tiltaksplanene for 2014 og 2015 måtte iverksettes. Handlingsplanen Buskerudbypakke1 2014-17 følger som vedlegg.

ATM-utvalget har i møte 12. juni 2015 foreslått endringer i handlingsplanen for 2014/15 som får konsekvenser for 2016/17:

Tiltaksområde 3

- Lier kommune ønsker å forsere framdrift for tiltak 3.3.5 Gang- sykkelveg på den gamle jernbanetraseen forbi ridesenteret (etappe 1) til 2015, og utsette de andre sykkeltiltakene i Lier fra 2014/15 til 2016/2017 (3.3.1, 3.3.2, 3.3.3, 3.3.4, 3.3.5 og 3.4.10).

(Forslag til endringer ligger ikke i vedlagte handlingsplan)

I statsbudsjettet for 2015 økte rammen til belønningsordningen med 325 mill. kr og SD har i brev av 26.3.2015 inviterte byområdene til å komme med forslag til hvordan disse midlene kan anvendes. Buskerudbysamarbeidet har jfr. ATM-utvalgssak 21/15 sendt søknad om ytterligere belønningsmidler på 30 mill. kr årlig for 2015-17 med slik prioritering:

Tiltak		
2015-2.2.4	Drammen – Bragernes bussterminal	30 mill. kr
2016/17-2.2.4	Drammen – Bragernes bussterminal	Fase 3
2016/17	Tiltak for syklende	

Rådmennenes felles vurdering

Handlingsplanen 2014-17 ble utarbeidet for alle fire årene med belønningstilskudd for å gi

oversikt og forutsigbarhet i planleggingen. Alle belønningsmidler er fordelt. Det vil si at hvis nye prosjekter skal prioriteres inn, må andre prosjekter prioriteres ut. Dersom det tilføres ytterligere midler i belønningsavtalen må dette tilpasses inn i prosessen med revidering av BBP1 handlingsplan for 2014-17.

Videre prosess

Sept/okt 2015	Politisk behandling i by-/kommunestyrene og fylkestinget
Okt 2015	Administrative dialogmøter mellom partnerne og sekretariatet
Okt/nov 2015	Forslag til rev handlingsplan og tiltaksplan 2016 behandles i Buskerudbysamarbeidets fagråd
Jan/feb 2016	Rev. handlingsplan og tiltaksplan 2016 behandles i adm. styringsgruppe og ATM-utvalget

Vedlegg

1. Buskerudbypakke 1 del 2. Handlingsplan 2014 – 17 med tiltaksplan 2014 og 2015

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Rådmannens anbefaling

Buskerudbypakke1 Handlingsplan 2014 – 17 med foreslåtte forslag til endringer tas til orientering.

Vedlegg 5

Innfartsparkering - foreløpige forslag til problemstillinger, prinsipper og innhold i et strategidokument

Faglig grunnlagsmateriale utarbeidet i Buskerudbysamarbeidet (www.buskerudbyen.no):

- "Grunnlag for en samordnet parkeringspolitikk", Asplan, november 2010
- "Strategi for innfartsparkering i Buskerudbyen og Buskerud", TØI rapport 1239/2012, november 2012
- Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23
- Statens vegvesens faglig grunnlagsdokument "Kollektivtransport i Buskerudbypakke2 - Infrastruktur" datert 8. april 2014
- Samordnet parkeringsstrategi for Buskerudbyen i Handlingsprogram Buskerudbypakke 1 del 2 for perioden 2014-2017, vedtatt 06.02.2015.

Annet grunnlagsmateriale:

- "Samferdselsdepartementets handlingsplan for kollektivtrafikken", september 2014.
- "Konkretisering av Jernbaneverkets parkeringsstrategi for Lier-Kongsberg", Jernbaneverket 28.08.2014.
- "Hvilke typer innfartsparkering kan gi reduserte klimagassutslipp?", TØI rapport 1366/2014, november 2014

Foreløpige forslag til problemstillinger, prinsipper og elementer i en strategi

Foreløpige forslag til aktuelle problemstillinger:

- Hvilke elementer bør inngå i tilbudet for innfarts- og pendlerparkering for å inngå i et helhetlig transporttilbud?
- På hvilken måte kan tilbudet for innfarts- og pendlerparkering inngå i en helhetlig parkeringspolitikk for å utvikle attraktive og levende sentra i de prioriterte regionale utviklingsområdene (Drammen, Kongsberg, Mjøndalen og Hokksund)?
- Hvordan ivareta driftsansvaret og grunnverv i forbindelse med pendlerparkeringsplasser?

Foreløpige forslag til prinsipper. Innfarts- og pendlerparkeringstilbudet skal:

1. primært legge til rette for at hovedreisen kan foregå med kollektivtransport, sekundært som samkjøring for å avlaste vegnettet for biltrafikk
2. fange opp bilister så tidlig som mulig på reisen og bidra til at de som ikke bor innen gang- og sykkelavstand kan ha god tilgang til et kollektivtilbud
3. ses i sammenheng med bomsystem for BBP2
4. ses i sammenheng med og tilpasses parkeringspolitikken for sentrum i Drammen, Kongsberg, Mjøndalen og Hokksund

Foreløpig forslag til innhold i et strategidokument:

1. Grunnlag, føringer, mål og prinsipper
2. Dagens tilbud
3. Utdfordringer
 - a. Hva skal det tilrettelegges for?
 - b. Innfarts- og pendlerparkeringstilbudets funksjon som virkemiddel i det helhetlige transporttilbudet
 - c. Tilpassing til lokal situasjon, transportsystem, byutvikling og øvrig parkeringspolitikk i de 5 kommunene
 - d. Pris- og sonestruktur for kollektivtilbud og bompengesystem
4. Strategier for å videreutvikle tilbudet og kriterier for prioritering:
 - a. Hvor og hvordan tilbudet bør videreutvikles i:
 - i. By- og tettstedsentra med togstasjon
 - ii. Togstasjoner utenfor bysentra
 - iii. Kollektivknutepunkt
 - iv. Ved god overgangsmulighet til buss (og ved framtidig bompunkt)
 - b. Behovstilpassing av tilbudet
 - c. Informasjon om tilbudet
 - d. Ansvarsdeling og organisering

Vedlegg 6

Eksempler på tiltak som kan være aktuelle innenfor strategiområdene til ReisSmart.

1. Sykkel- eller bilpool ordninger

Denne type ordninger kan knyttes til kollektivknutepunkter, bydel eller for en eller flere bedrifter.

- **Ei-sykkelpool:** Det etableres en ei-sykkel pool til bruk for reiser i jobb. Dette er et tilbud som gjør at arbeidstakere med varierende helsetilstand kan sykle og at stigningsforhold ikke er like avgjørende for bruk av sykkel. Man booker sykkel på egen app/web. Frihet jft. reisetidspunkt kombinert med stor rekkevidde og helsegevinst kan gjøre dette til et attraktivt alternativ både til buss og bil.
- **Bilpool:** Det etableres vanlig eller ei-bilpool for en eller flere virksomheter eller bydeler/knutepunkt som gjør at arbeidstakerne ikke er avhengige av å reise med bil til jobb selv om de har behov for bil i jobben. Man booker elbil på egen app/web. Tilgjengeliggjøring av offentlige gateparkeringsplasser til dette formålet kan være en del av løsningen. Bilpool kan f eks gjøre at færre trenger å kjøpe egen bil eller bil nr 2.

2. Smart reiseinformasjon

- **System for samkjøring/kameratkjøring:** Det etableres et system (app/web etc) for samkjøring for en eller flere virksomheter og et styrings- og belønningssystem knyttet til dette. Eksempel: "Hentmeg.no" Som en prøveordning kan biler med 2 eller flere i bilen kjøre i kollektivfelt i rushtiden. Samkjøring kan kobles opp til innfarts/pendler-parkerings tilbudet og evt. rabatt ved bomplassering.
- **Mobilitetsveiledning:** Stedstilpasset informasjon om kollektivtilbudet der man bor og jobber. Reisevaneundersøkelser viser at mange ikke er klar over hvilket tilbud for kollektivtransport som finnes for området de bor og jobber i. Tilpasset informasjon om tilbudet og motivasjonstiltak som f eks klippekort på buss vil kunne erstatte bilturer. Opplæringstiltak i bruk av f eks Brakars reise "app" med planleggingsfunksjon kan inngå.
- **Smart reiseinformasjon:** Etablering av reise "app" for mobiltelefon med informasjon om hele transporttilbudet som kan istandgjøre de reisende til å ta bevisste og smarte reisevalg. App som varslers om evt forsinkelser og som lar deg booke elbil/elsykkel fra fellespool.

3. Smart varetransport

Det åpnes for eventuelle forslag til pilotprosjekter innen smart varetransport.

4. Kunnskapsformidling om smart transport

Formidling av kunnskap om smarte transportløsninger og erfaringer fra pilotprosjekter gjøres gjennom samarbeid om konferanser hvor prosjekter presenteres og deling av informasjon på andre måter.

Vedlegg 7

Underlag for felles sak til behandling i kommunene Lier, Drammen og Nedre Eiker samt Buskerud fylkeskommune. Versjon 29.05.15.

Mulighetsstudie for bybane i Lier, Drammen og Nedre Eiker

1. Hensikt med saken

Det er det gjennomført en mulighetsstudie for bybane på strekingen Lierstranda (inkl Gilhus)-Brakerøya-Bragernes Torg-Åssiden-Solbergelva-Krokstadelva/Mjøndalen. Det er også gjort vurderinger av å evt videreføre et bybanetilbud til Hokksund. Andre strekninger er ikke vurdert. Utredningen er gjennomført av Asplan Viak. Mulighetsstudien er vedlegg til saken.

To konsept for bybane er vurdert; 1) Tradisjonell skinnegående bybane og 2) "Bybane på hjul" eller såkalt superbuss.

Hensikt med saken er å ta stilling til funnene i mulighetsstudien og gi innspill til videre arbeid. Etter at kommunene og Buskerud fylkeskommune har gitt innspill, vil ATM-utvalget (den politiske styringsgruppa) ta stilling til videre arbeid i regi av Buskerudbysamarbeidet.

2. Bakgrunn for mulighetsstudien om bybane

Utredningen er forankret i Buskerudbysamarbeidet gjennom beslutning om utredning i ATM-utvalgets møte 20. juni 2014.

Bakgrunn for mulighetsstudien er mål om konsentrert byutvikling i prioriterte utviklings-områder (Lierstranda, sentrale deler av Drammen, Mjøndalen / Krokstadelva og Hokksund) og mål om vesentlig bedre kollektivtilbud og høyere andel kollektivreisende i Buskerudbyen, jfr Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23.

Den geografiske avgrensningen av studien har sitt utgangspunkt i at strekingen Lierstranda-Drammen-Krokstadelva/Mjøndalen har høyest antall innbyggere og arbeidsplasser i Buskerudbyen (i dag og planlagt fram mot 2040) og hvor et bybanekonsept synes å være mest aktuelt. Lokalisering av nytt sykehus til Brakerøya og planer for Lierstranda vil aktualisere behovet for et styrket kollektivtilbud på strekingen.

Å få avklart hvilke konsepter for kollektivtransport som er aktuelle på kort og lang sikt på strekingen vil kunne ha betydning for videre planarbeid både for transportsystem og byutvikling.

3. Mulighetsstudiens innhold

Sammendrag:

Mulighetsstudien viser at det på lengre sikt kan være markedsgrunnlag for "bybane på hjul" (superbuss) i Drammensområdet. Den undersøkte strekingen mellom Lierstranda (evt fra Gilhus) og til Krokstadelva / Mjøndalen på nordsiden av Drammenselva vil kunne ha nok passasjergrunnlag når sykehus etableres på Brakerøya og Lierstranda bygges ut.

Markedsgrunnlaget for et skinnegående bybanekonsept i dag og i overskuelig fremtid er ikke til stede på den undersøkte strekingen mellom Lierstranda og Krokstadelva/Mjøndalen. Selv om man

legger til grunn en betydelig økning i andel kollektivreisende vil passasjergrunnlaget være vesentlig lavere enn på tilsvarende bybanestrekning i Bergen.

3.1 Bybane på skinner og "bybane på hjul" (superbuss)

Felles kjennetegn: Både tradisjonelt skinnegående bybane og "bybane på hjul" (superbuss) er høystandard kollektivløsninger med en del felles kjennetegn: Bl.a. full prioritering i trafikken med egne traséer eller kjørefelt, høy standard og kapasitet på kjøretøyene, enkelt billetteringssystem, sanntidsinformasjon med mer. Et viktig premiss er at tilbudet må sees på som et helhetlig konsept.

Bybane: I et skinnegående bybanekonsept benyttes sporvogner. Moderne bybaner skiller seg fra tradisjonelle bytrikker ved at bybane i stor grad har egen trasé, mens trikk i stor grad deler vegbane med annen trafikk. Fremføringshastigheten vil dermed være høyere for en bybane enn for en tradisjonell trikk. Dette betyr også at en bybane vil være konkurransedyktig på lengre avstander, f.eks. mellom bykjernen og boligområder i utkanten av byen. Bybane ligger både med hensyn til kapasitet og investeringsnivå i sjiktet mellom bussbetjening og T-bane/Metro. Dette betyr at bybane i første rekke er aktuelt der etterspørselen er så stor at den kan forsvare et mer høystandard kollektivtilbud enn buss, uten at den er stor nok til at det er grunnlag for T-bane. Foreløpig er det bare i Bergen det er etablert en bybane i Norge.

"Bybane på hjul" (superbuss) skiller seg fra et tradisjonelt busstilbud ved at tilbudet utformes slik at det i all vesentlig grad fremstår som en «bybane». Der hvor en følger prinsippet «tenk bane, kjør buss», kan en eventuelt på et senere tidspunkt gå over til reelle baneløsninger derom trafikkgrunnlaget tilsier det. "Bybane på hjul" (superbuss) vil kunne ha noen av de samme fordelene som skinnegående transport, men til lavere kostnad. Et superbusskonsept vil allikevel være vesentlig dyrere enn et ordinært busskonsept, i første rekke fordi det forutsettes egen trasé, men også fordi det forutsettes en generelt høyere gjennomgående standard.

3.2 Vurdering av marked (passasjergrunnlag)

Det er estimert at dagens kollektivreiseomfang på strekningen Lierstranda-Drammen sentrum-Krokstadelva-Mjøndalen ligger på 5.000-7.000 reiser pr dag. Dersom det legges til grunn en økning av kollektivandelen på 50 % som følge av en vesentlig forbedring av kollektivtilbudet ved innføring av et bybane- eller superbusskonsept kan det estimeres ca 8.000-9.000 daglig kollektivreiser på strekningen, med dagens befolkningsgrunnlag. Erfaringer fra utlandet har vist opp mot 50 % økning i kollektivandelen etter innføring av ulike former for superbuss.

Både bybane og superbuss har langt større kapasitet pr vogn enn ordinære busser. På den undersøkte strekningen kan det være marked for en 10-minutters frekvens i et superbuss-konsept (120 passasjerer pr. buss). For et skinnegående bybane-konsept vil det ikke være marked for et så høyfrekvent tilbud (220 passasjerer pr vogn). 10-minuttersfrekvens tilsvarer 6 avganger pr time. Det går i dag 12-14 busser pr time i hver retning fra Vårveien og inn mot Drammen sentrum. Mellom Mjøndalen / Krokstadelva og Vårveien er dagens frekvens 4-6 busser pr time i hver retning.

Til sammenligning hadde Bybanen i Bergen 25.000 reisende pr dag i 2013, og i Stavanger er det drøyt 20.000 kollektivreisende pr dag på strekningen hvor det planlegges for et superbusskonsept (Bussvei2020).

Befolkningstettheten mellom Mjøndalen og Hokksund er så lav at strekningen ikke vurderes som aktuell for verken bybane eller superbussløsninger i overskuelig framtid. Det synes her mer aktuelt å videreutvikle eksisterende togtilbud i kombinasjon med ordinært busstilbud.

3.3 Mest aktuelle trasé

Basert på en vurdering av dagens og fremtidig befolknings- og arbeidsplassstruktur, transformasjons- og fortettingsmuligheter, tilgjengelighet til viktige målpunkt med mer, er det vurdert at strekningen Gilhus-Krokstadelva er aktuell for videre vurderinger av mulig trasé og holdeplasstruktur for evt bybane eller superbuss.

Følgende prinsipper har i tillegg vært førende i konsulentens forslag:

- Kobling til ny Lierstranda jernbanestasjon og mulig nytt sykehus på Brakerøya
- Kobling til fremtidig kollektivterminal på Bragernes Torg
- Holdeplass nær Ypsilonbrua
- Holdeplass nært Drammen sykehus (fremtidig transformasjonsområde)
- Trasé i fv. 283 Rosenkrantzgata
- Holdeplass nær Åssiden videregående skole
- Foreløpig endestasjon i Krokstadelva

Det er vurdert alternative traseer på ulike delstrekninger og flere steder er det utfordringer med hensyn til å få etablert separat kollektivtrasé. På deler av strekningen kan det være aktuelt å ha egne kollektivgater, mens på andre del-strekninger kan det være aktuelt å ha egne kollektivfelt parallelt med kjørefelt for bil.

Konsulenten vurderer det ikke som hensiktsmessig å føre fram en egen trasé for bybane eller superbuss mellom Krokstadelva og Mjøndalen, dette ut fra en markedsvurdering – det er også utfordrende å etablere en effektiv trase som både betjener Mjøndalen og Krokstadelva.

3.4 Bybane eller superbuss i forhold til øvrig kollektivtilbud (buss og tog)

For å sikre et stort nok markedsgrunnlag for en eventuell bybane- / superbussløsning mellom Lierstranda og Krokstadelva må det forutsettes at det nye kollektivkonseptet i stor grad erstatter andre ordinære busser som i dag går på samme strekning. Dette vil i så fall medføre flere strukturelle endringer av dagens kollektivsystem i regionen.

Dagens busstilbud i Drammen er basert på en pendelrutestruktur hvor alle ruter betjener både Bragernes torg og Strømsø Torg (busstasjonen og jernbanestasjonen). Disse rutene må enten legges om eller fjernes for å unngå parallellkjøring med en eventuell bybane- / superbussløsning.

Tilsvarende vil det bli nødvendig å legge om eller fjerne flere av dagens bussruter mellom Mjøndalen / Krokstadelva og Drammen sentrum. Ruter fra vest (Hokksund mm.) kan for eksempel terminere i Mjøndalen eller Krokstadelva, med overgang for videre reiser i retning Drammen sentrum. Et bytte av transportmiddel i Mjøndalen / Krokstadelva vil med stor sannsynlighet medføre en ekstra belastning sammenlignet med dagens situasjon, og bli oppfattet som negativt av de reisende.

For de fleste reiser fra Mjøndalen i retning Drammen sentrum antas toget å være et mer attraktivt tilbud, spesielt når frekvensen på toget etter hvert øker (forutsatt 4 tog i timen på lengre sikt mellom Drammen og Hokksund).

Ny jernbanestasjon på Lierstranda kan utvikles til et effektivt knutepunkt for overgang til tog, og vil kunne være et godt alternativ for bosatte på nordsiden av Drammenselva, spesielt for videre reiser i retning Oslo. Suksessfaktoren er knyttet til hvilket driftskonsept det legges opp til ved ny Lierstranda jernbanestasjon.

3.5 Bybane eller superbuss i forhold til ønsket arealutvikling

Dersom en skulle tilrettelegge for en mer markant befolkningsvekst i en sammenhengende korridor mellom Lierstranda og Krokstadelva på nordsiden av Drammenselva, for å styrke passasjergrunnlaget for en evt bybane eller superbuss, vil dette samtidig kunne medføre redusert vekst i de prioriterte utviklingsområdene i vedtatt Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Dette vil kunne svekke passasjergrunnlaget for Kongsbergbanen. De nylig vedtatte utviklingsstrategier prioriterer en sterkere arealutvikling nær eksisterende jernbanestasjoner og styrker passasjergrunnlaget for Kongsbergbanen.

3.6 Byggekostnader

Det er vesentlig dyrere å tilrettelegge for tradisjonell skinnegående bybane enn et superbusskonsept. For strekningen Lierstranda-Drammen sentrum-Krokstadelva / Mjøndalen vil utbyggingskostnadene kunne ligge i størrelsesorden 3,5-4 milliarder kr for "bybane på hjul" (superbuss) og 7 milliarder kr for skinnegående bybane (samlet lengde 17 km). Utbyggingskostnadene vil ligge i samme størrelsesorden for en eventuell trasé på strekningen Gilhus-Krokstadelva. Det må presiseres at dette kun gir en indikasjon på investeringsnivået, og at videre detaljering av løsninger vil være avgjørende for kostnader en til slutt ender opp med.

3.7 Driftskostnader

Med dagens befolkningsgrunnlag og 50 % økning av kollektivandelen som følge av innføring av bybane eller superbuss kan det antas at de årlige billettinntektene vil ligge på i størrelsesorden 40 millioner kr.

Med et driftskonsept med minst 8 avganger pr time det meste av driftsdøgnet kan det estimeres følgende årlige driftskostnader for hhv. "bybane på hjul" (superbuss) og skinnegående bybane på strekningen Gilhus-Krokstadelva:

Konsept	Driftsinntekt	Driftskostnad	Differanse	Tilskuddsbehov
Superbuss	41 mill kr	61 mill kr	-20 mill kr	33%
Bybane	41 mill kr	143 mill kr	-102 mill kr	71%

4. Rådmannens vurdering og anbefaling

Mulighetsstudien viser at det på lengre sikt kan være markedsgrunnlag for "bybane på hjul" (superbuss) i Drammensområdet. Den undersøkte strekningen mellom Lierstranda (evt fra Gilhus) og til Krokstadelva / Mjøndalen på nordsiden av Drammenselva vil kunne ha nok passasjergrunnlag når sykehus etableres på Brakerøya og Lierstranda bygges ut.

Utredningene påpeker at det vil kreve relativt store endringer av dagens busslinjenett, hvis en skal innføre "bybane på hjul" (superbuss) på ovennevnte strekning mellom Lierstranda og Krokstadelva / Mjøndalen. Ved etablering av "bybane på hjul" (superbuss) vil man måtte unngå parallellkjøring med ordinære busser for at markedsgrunnlaget skal være tilstrekkelig. Ved evt senere innføring av "bybane på hjul" (superbuss) bør rutenettet for buss gjennomgås på nytt. Det bør da også vurderes om "bybane på hjul" (superbuss) kan innføres på flere strekninger og f.eks slik at ulike ruter krysser Drammensbrua som i dag – dette vil kunne sikre bedre overgangsmuligheter mellom "bybane på hjul" (superbuss) og tog enn en rute som kun går på nordsiden av Drammenselva.

Mulighetsstudien viser videre at markedsgrunnlaget for et skinnegående bybanekonsept i dag og i overskuelig fremtid ikke er til stede på den undersøkte strekningen mellom Lierstranda og Krokstadelva/Mjøndalen. Selv om man legger til grunn en betydelig økning i andel kollektivreisende, vil passasjergrunnlaget være vesentlig lavere enn på tilsvarende bybanestrekning i Bergen.

Rådmannens vurdering er at man i første omgang bør arbeide videre med framkommelig-hetstiltak for buss på strekningen Lierstranda-Krokstadelva / Mjøndalen og andre steder i byområdet med framkommelighetsproblemer. Samtidig bør Buskerudbyen arbeide for å øke kvaliteten for øvrig på kollektivtilbudet; økt frekvens, sanntidsinformasjon, sømløs billettering, knutepunktsutvikling med gode parkerings- og overgangsmuligheter for alle trafikantgrupper, moderne vognmateriell osv.

Ved å videreutvikle dagens bussrutestruktur og med økt frekvens vil man kunne opprettholde og styrke gode overgangsmuligheter mellom buss og tog både i Mjøndalen, Drammen og på nye Lierstranda stasjon.

Framkommelighetstiltak / etablering av egne traseer for buss på kort sikt vil kunne inngå i et konsept med "bybane på hjul" (superbuss) på lengre sikt.

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Mulighetsstudie for bybane i Lier, Drammen og Nedre Eiker tas til orientering.
2. Det bør arbeides videre med framkommelighetstiltak for buss på strekningen Lierstranda-Krokstadelva / Mjøndalen og andre steder i byområdet med framkommelighetsproblemer og slik at egne kollektivtraseer på sikt kan benyttes av "bybane på hjul" (superbuss). Samtidig bør det arbeides for å øke kvaliteten for øvrig på kollektivtilbudet; økt frekvens, sanntidsinformasjon, sømløs billettering, knutepunktsutvikling med gode parkerings- og overgangsmuligheter for alle trafikantgrupper, moderne vognmateriell osv.
3. Andre innspill fra kommunen / fylkeskommunen:....