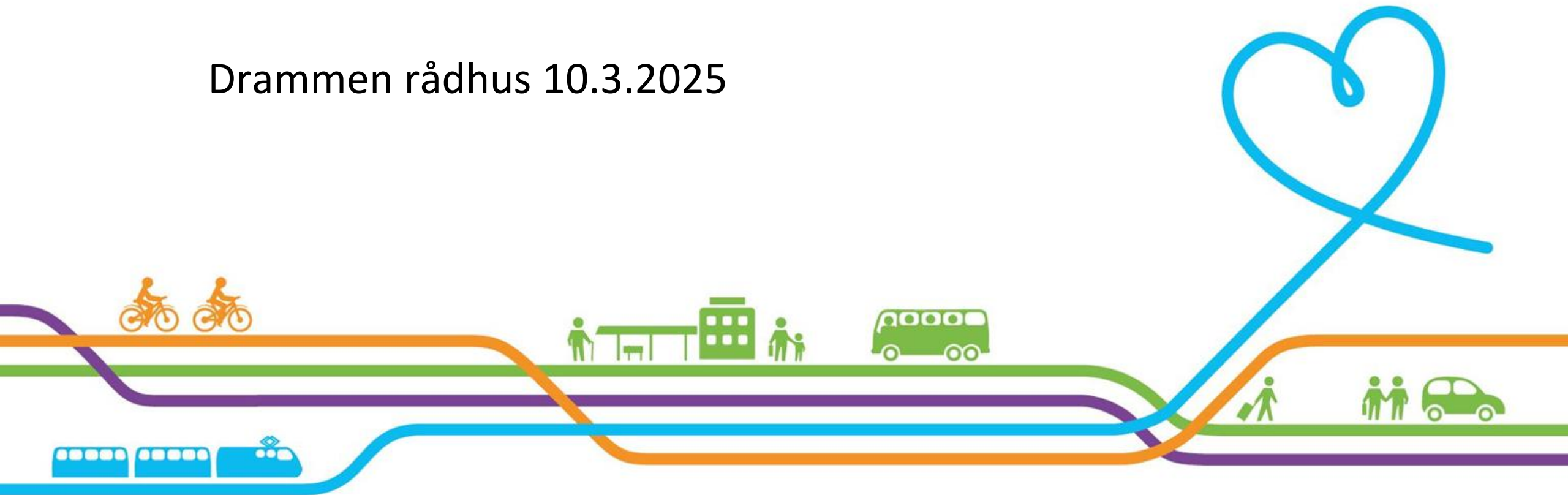


Politisk råd

Buskerudbysamarbeidet

Drammen rådhus 10.3.2025



Dagsorden:

- Status søknad om ny belønningsavtale 2026-2029
- Behovsanalysen for samferdsel og by- og tettstedutvikling i Buskerudbyen
 - ved Gert Myhren og Ingunn Larsen, sekretariatet
- Eventuelt



To parallelle løp pågår:

1. Søke om ny belønningsavtale for 2026-2029
 2. Behovsanalyse og mulig utredning av ulike fremtidige alternativ for Buskerudbyen
- Begge er bestilt av politisk styringsgruppe i Buskerudbysamarbeidet
 - Begge skal behandles lokalpolitisk i kommunene og fylkeskommunen

Søknad om ny belønningsavtale 2026-2029



Søknad om ny belønningsavtale 2026-2029

- Forslag til rammer for en søknad legges frem for kommunestyrene og fylket i april/mai
- Det foreslås at politisk styringsgruppe gis fullmakt til å vedta ferdig søknad, og sende etter behandling i sitt møte 23. juni
- Statens vegvesen sluttbehandler søknaden først etter rapportering for gjeldende belønningsavtale 2022-2025 – frist 31. januar 2026.
- Antatt ny avtale fra mars/april 2026

Derfor bør søknaden sendes raskt

- Styringsgruppen vil at søknaden gjenspeiler behovet for økt tilskudd til drift av kollektivtilbudet
- For å ha en reell mulighet til at dette blir tatt hensyn til i arbeidet med nytt statsbudsjett, bør søknaden være sendt senest før sommerferien

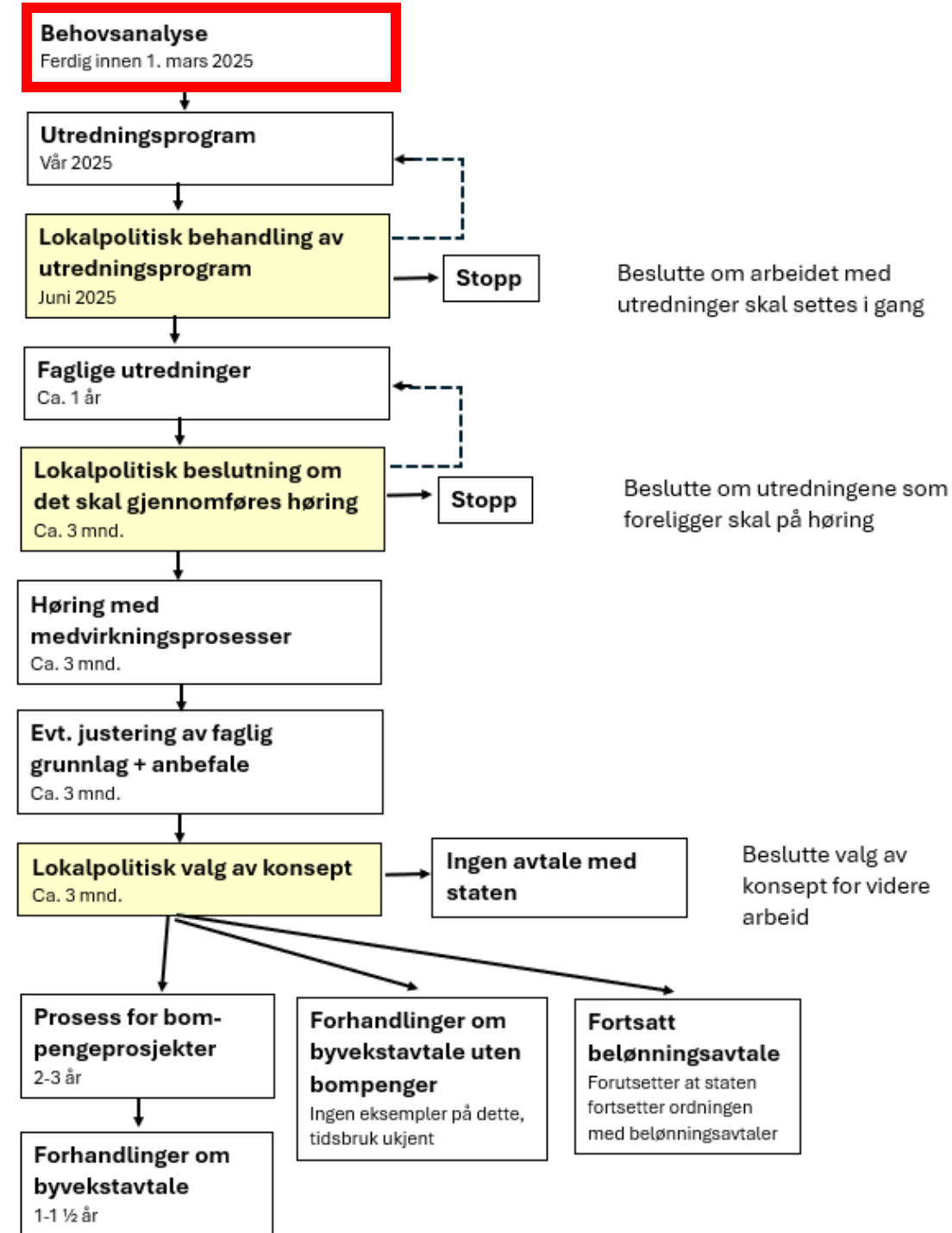


Behovsanalysen

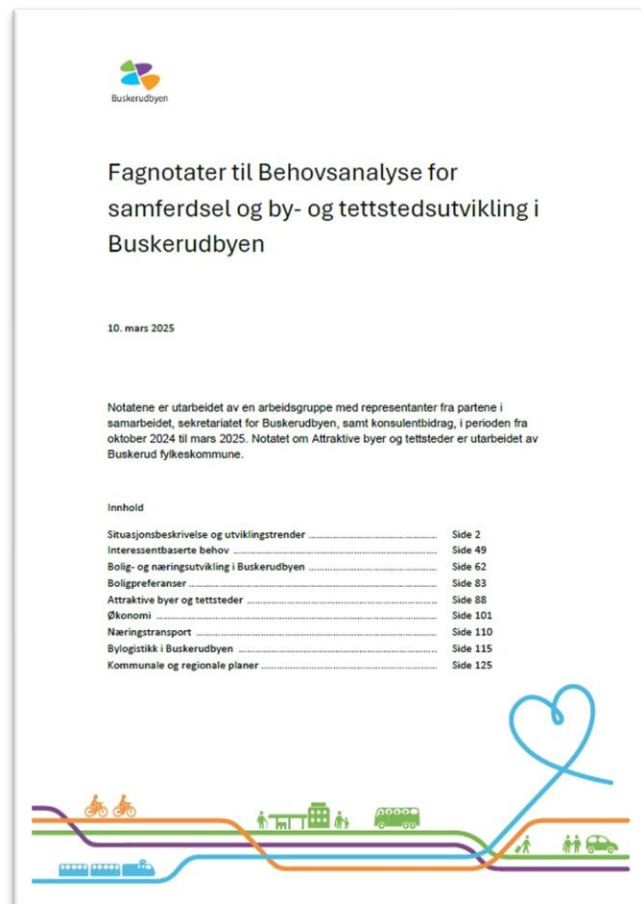


Prosess

- Vi er nå ferdige med første trinn, behovsanalysen
- Foran oss er det flere lokalpolitiske behandlinger med mulighet for stopp eller loop
- **NB! Tidsanslagene er usikre, særlig langt frem i tid**



Behovsanalysen og fagnotater lagt ut på buskerudbyen.no



Hva er hensikten med behovsanalysen?

- Formål: Få et helhetlig, oppdatert bilde av behov og ønsker for samferdsel og by- og tettstedsutvikling i Buskerudbyen
- Den er ikke fasiten på hva Buskerudbyen skal og bør gå for, men er et kunnskapsgrunnlag for arbeidet med forslaget til utredningsprogram – og for diskusjon om veien videre for samarbeidet



Konklusjon

- Behovene er mange, og ønskene enda flere
- De viktigste behovene og problemstillingene er oppsummert i fem samfunnsfloker som bør løses dersom man skal få den ønskede utviklingen i Buskerudbyen
- Det finnes ikke én løsning eller ett tiltak som kan løse alt. Men en eventuell utredning vil kunne vise hvilke floker som kan løses med hvilke tiltak. Den vil også kunne vise hva som skjer hvis vi ikke gjør mer



Grunnlaget for behovsanalysen:

- Vedtatte kommunale og fylkeskommunale planer
- Innspill fra næringsaktører, handels- og utelivsaktører, interesseorganisasjoner, ungdomsråd, eldreråd, arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner
- Fakta om situasjon og utviklingstrekk
- Kartlegging av planer for bolig- og næringsutbygging – fokus på bynære prosjekter som har behov for nye eller bedre transportløsninger for å kunne gjennomføres



Hvorfor nye analyser nå?

Nye forutsetninger gjør forhandlingsgrunnlaget fra 2021/22 utdatert:

- Buskerudbyen må utrede minst ett alternativ med bompengefinansiering for å komme til forhandlinger om byvekstavgift, ifølge Samferdselsdepartementet
- Annen økonomisk situasjon for kommunene og fylkeskommunen
- Hjemmekontor «brukt opp» som virkemiddel
- Dels andre løsninger som er aktuelle å utrede nå
- Trenger ny, oppdatert kunnskap for å ta gode beslutninger



Buskerudbyen

Ny teknologi kan gi nye muligheter

- En eventuell utredning må undersøke mulighetene ny teknologi gir både innen kjøretøyteknologi og trafikkstyring
- Noen trender vi ser nå og som sannsynligvis vil gjøre seg gjeldende fremover:
 - Deling, for eksempel bildeling, delte elsparkesykler
 - Elektrifisering
 - Smart trafikkstyring, inkludert bruk av kunstig intelligens – bedre trafikkflyt og trafiksikkerhet
 - Automatisering, inkludert selvkjørende kjøretøyer
- Buskerudbyen har innovative miljøer og bedrifter innen mobilitet: autonomi, sensorer og kommunikasjon



Buskerudbyen



Oppdatering av utviklingstrekk og statistikk

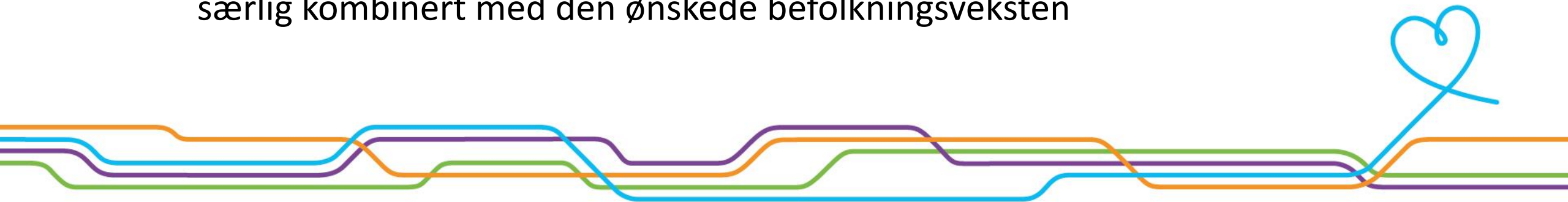
Hvordan reiser vi, hvor jobber vi og hvordan står det til med fremkommelighet, luftkvalitet og støy i Buskerudbyen? Vi har sett på:

- Befolkningsutvikling
- Fremkommelighet for gående, syklende, buss og bil
- Lokal luftkvalitet
- Pendling
- Gjennomgangstrafikk
- Status nullvekstmålet



Tendens: Trafikken øker

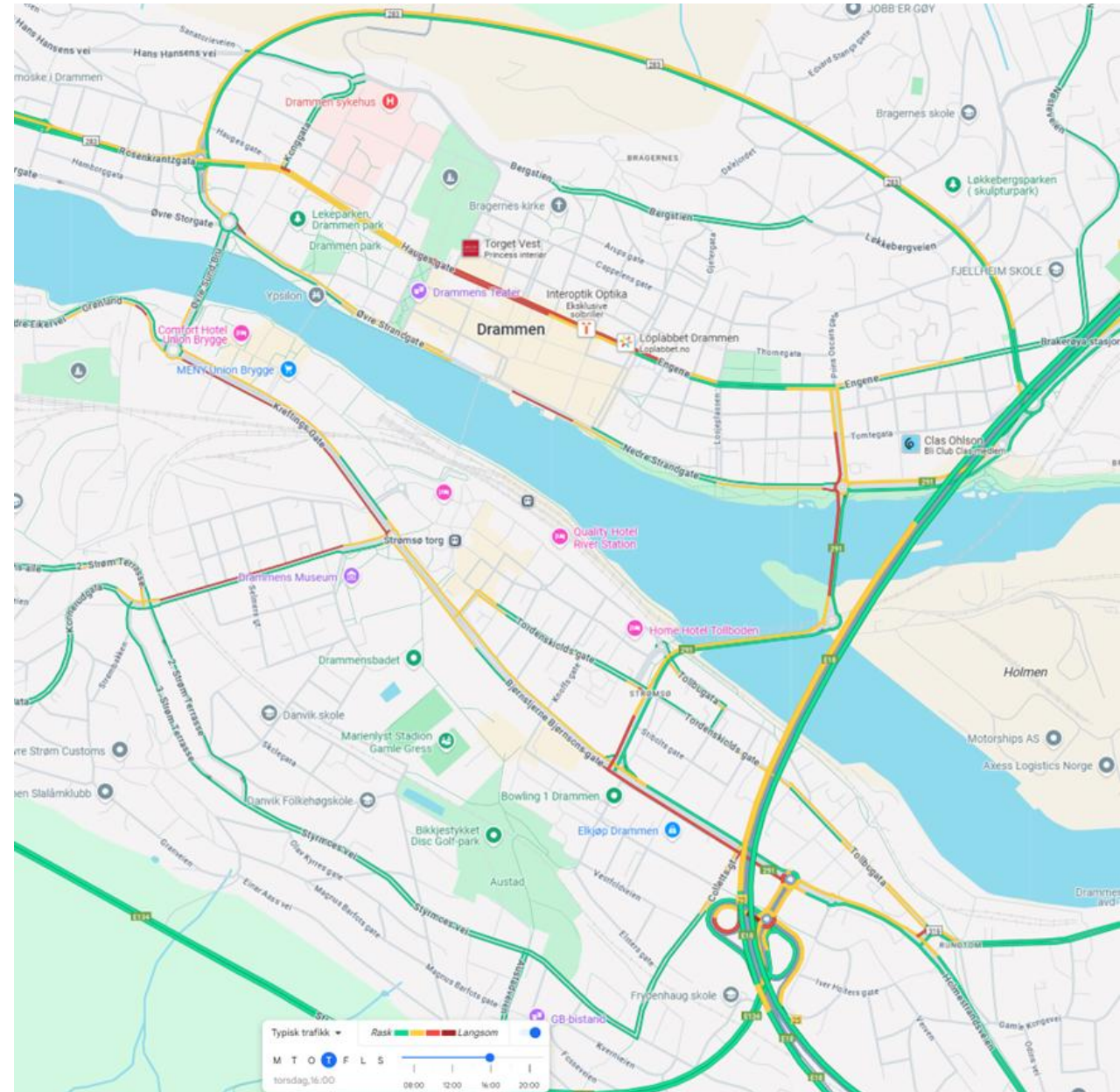
- Statens vegvesen konkluderer med at trafikknivået i Buskerudbyen er omtrent på samme nivå som i referanseåret 2016 (+ 0,3 %).
- Vi når nullvekstmålet med et nødskrik i 2024, men utviklingen går i feil retning
- Det blir sannsynligvis mer krevende å nå målet framover, særlig kombinert med den ønskede befolkningsveksten



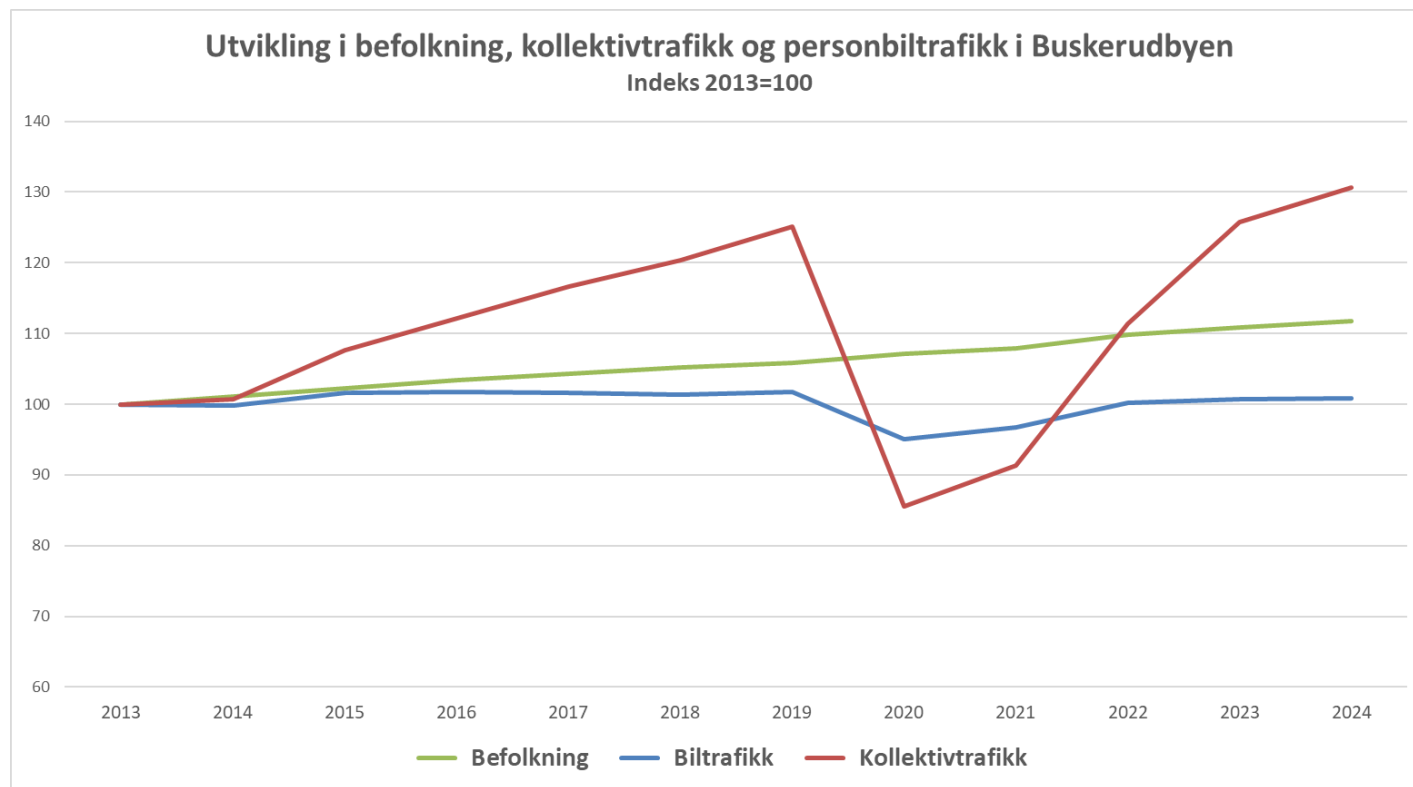
Status for trafikken

- Ettermiddagsrushet er hovedproblemet både for bil og buss
- Mest kø i Lier og Drammen
- Både innbyggere og næringsliv taper tid og penger ved forsinkelser
- Sentrumsnære boligområder i Drammen utsettes for køplager og dårlig luftkvalitet

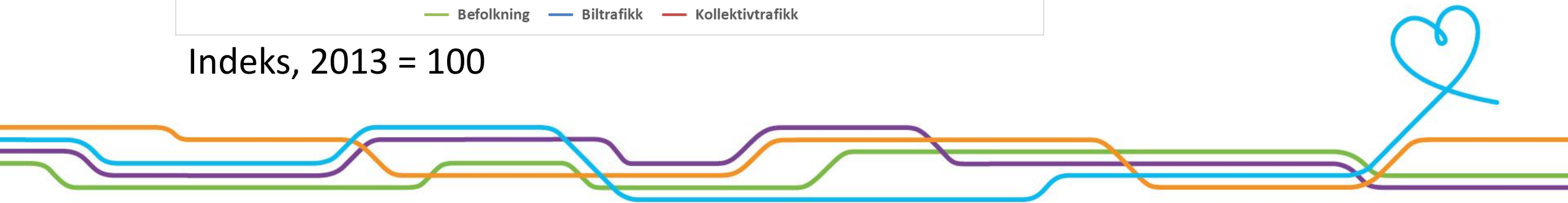
Illustrasjon: Typisk køsituasjon i Drammen i ettermiddagsrush (her torsdager kl. 16). Kilde: Google maps



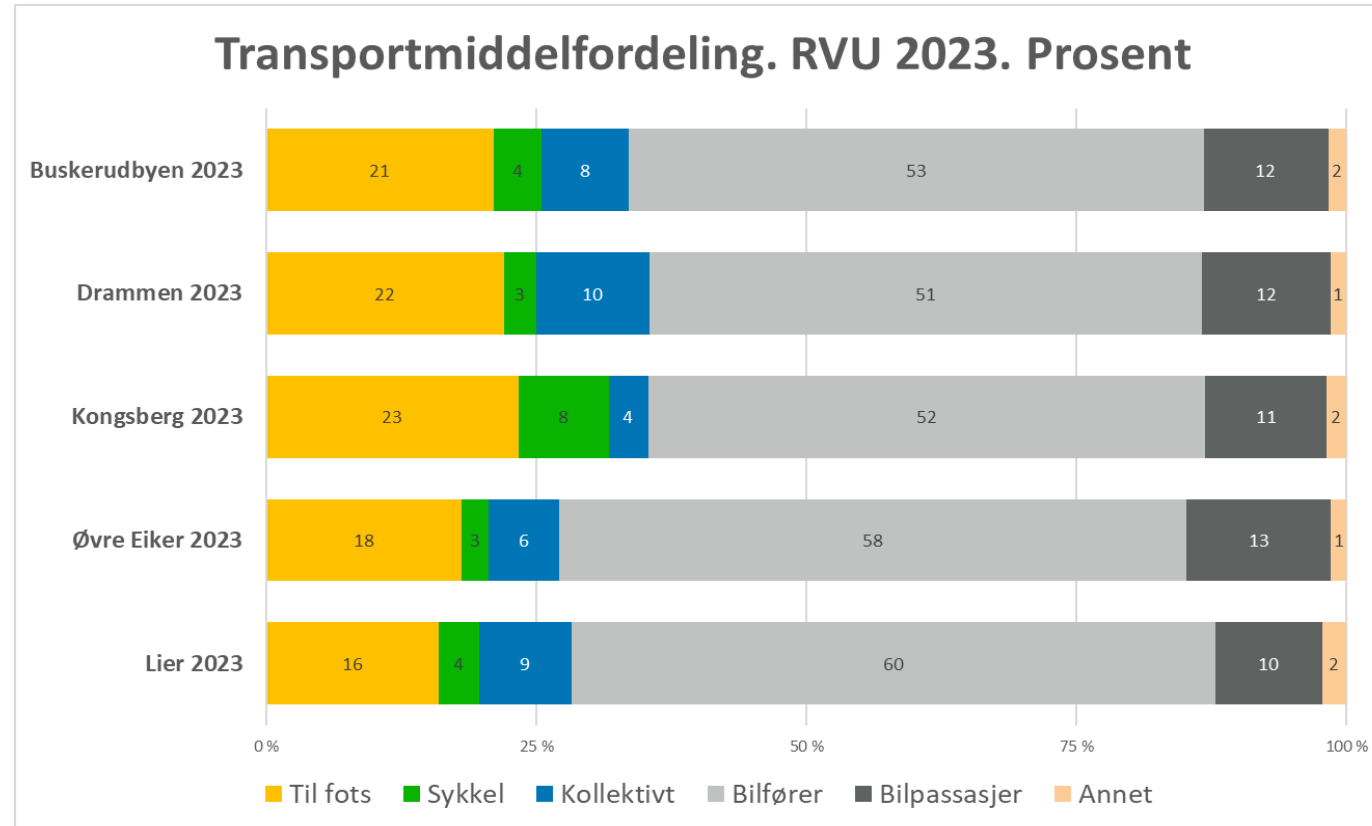
Befolkning, kollektivtrafikk og personbiltrafikk



Indeks, 2013 = 100



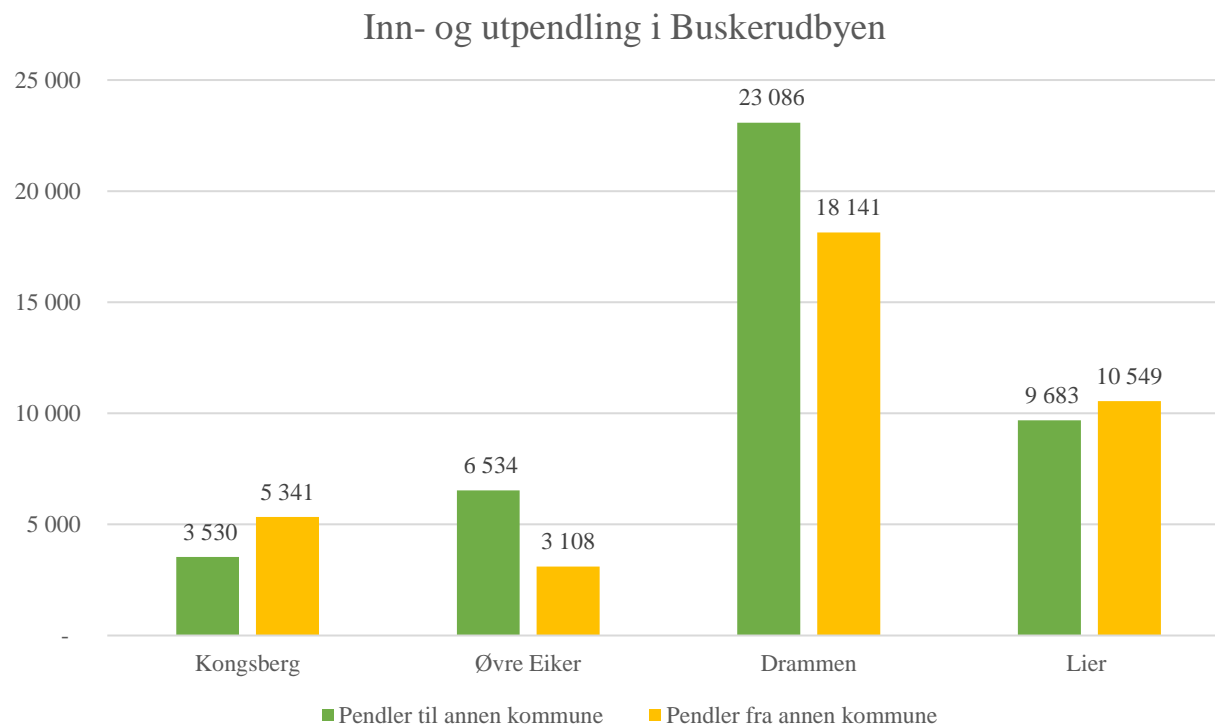
Transportmiddelfordeling (2023)



Ca. 2/3 av reisene i Buskerudbyen gjøres med bil (fører eller passasjer)



Mye pendling i Buskerudbyen



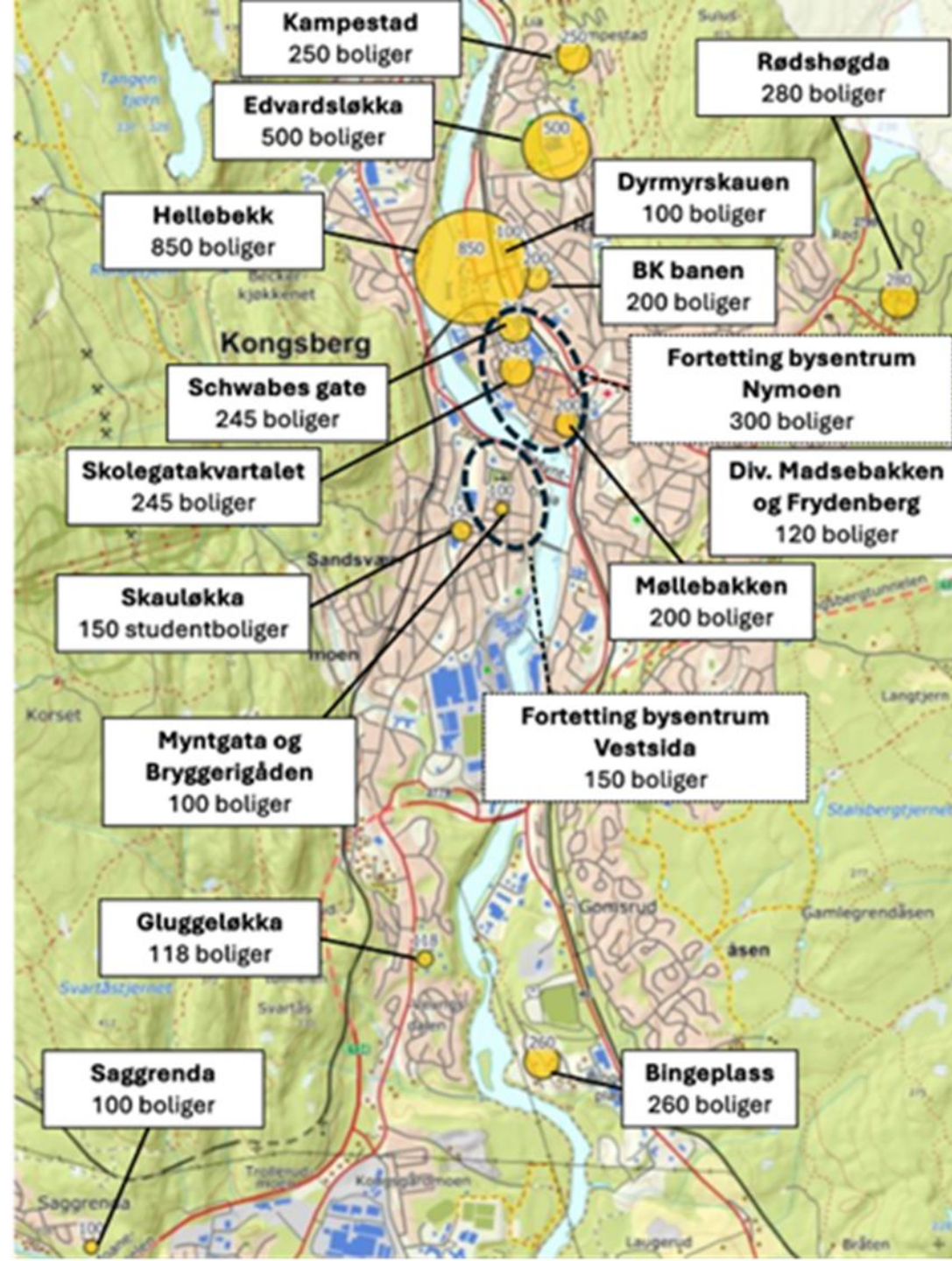
Mye pendling både internt i Buskerudbyen og ut av Buskerudby-området



Alle større bolig- og næringsprosjekt kartlagt

- Planlagte boligutbygginger med mer enn 100 boliger i de fire kommunene er kartlagt
- Også alle større næringsprosjekter er gjennomgått
- Flere bynære prosjekter står i stampe på grunn av mangel på vei og/eller andre transportløsninger

Kartlegging av boligutbygginger, eksempel Kongsberg



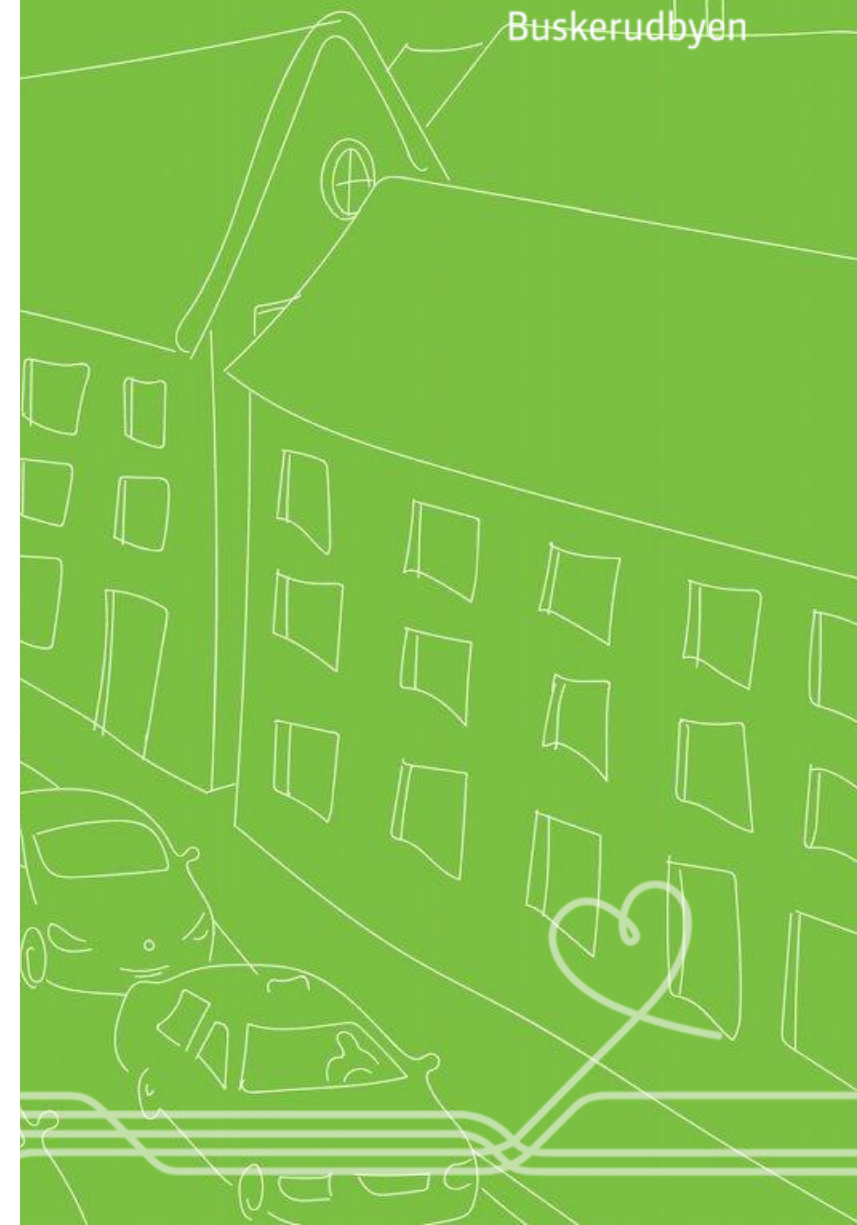
Næringslivet ønsker bedre fremkommelighet

Spørreundersøkelse i logistikknettverket til
Næringsforeningen i Drammensregionen:

- Over 60 % oppgir at trafikkforholdene påvirker selskapets økonomi negativt
- Over halvparten opplever daglige forsinkelser, 75 prosent opplever ukentlige forsinkelser
- Mest kø i ettermiddagsrushet



Buskerudbyen



Felles mål i kommunene og fylkeskommunen

- Utvikle attraktive boområder i regionen.
- Skape gode, miljøvennlige tettsteder som reduserer transportbehovet og fremmer gange, sykkel og kollektiv
- Videreutvikle næringsliv og arbeidsplasser
- Forbedre kommunikasjonen internt i Buskerudbyen og mot Oslo



Buskerudbyen



Hva sier de vi har snakket med?

- Vi spurte: Hva er de viktigste behovene knyttet til by- og tettstedutvikling, transport og mobilitet i Buskerudbyen? Hva er de største utfordringene?
- Tilbakemeldingene er tydelige – og relativt samstemte



Et klart flertall hadde samme utgangspunkt for sine innspill

Våre største felles utfordringer:

- Aldrende befolkning
- Konkurransen om arbeidskraft
- Vi trenger flere skattebetalere
- Vi trenger næringsvekst



Generell opplevelse av stillstand

Mange ga uttrykk for en opplevelse av stillstand og mangel på ambisjoner når det gjelder overordnet by- og tettstedsutvikling regionen



“Å skape attraktive byområder er svært viktig for å tiltrekke seg nye innbyggere og nye næringsaktører. De tre tingene henger tett sammen. Derfor er vi nødt til å ha en mer helhetlig tilnærming for å lykkes”

Sitat fra innspillsmøte





Buskerudbyen

Stor enighet om det viktigste for vekst

Bedre transporttilbud ble trukket frem som en nøkkelfaktor for vekst både lokalt og regionalt av nær sagt alle

Mange fremhevet: Behov for store investeringer i samferdsel

- I dag står sentrumsnære nærings- og boligområder ubenyttet fordi det mangler vei eller andre transportløsninger
- Må ha fremdrift i prosjekter som Fjordbyen og ny helsebydel
- Sikre at Kongsberg-industrien lykkes med rekruttering
- Løse trafikkfloker som både er tidstyver for innbyggere og næringsliv, og gir dårlig byluft og dårlig bymiljø



«Kongsberg som internt arbeidsmarked er nærmest tømt. Samtidig har vi kanskje Norges største industrivekst. (...) Alt handler om å tiltrekke seg regional arbeidskraft. Lokal bosetning er et langsiktig mål (...). Inntil videre må vi sikre gode transportløsninger for pendlere. Det er viktigste sak for oss nå»

Sitat fra innspillsmøte



«Flaskehalsene i transportnettet må løses for å tilrettelegge for effektiv mobilitet og vekst, rundt Brakerøya, over broene og så videre. De ligger som en klamp om foten, og gir innsigelser»

Sitat fra innspillsmøte





Tydelig tilbakemelding:

- Alt må ses i et kost/nytte-perspektiv
- Ingen vil ha dyre tiltak som få bruker

Viktige stikkord: Bedre fremkommelighet for alle

- Lage «korridorer» som gjør det enklerer for buss, syklende og gående å komme seg raskere frem
- Bedre drift og vedlikehold av veier og gater hele året, for at flere skal kunne gå og sykle
- Sørge for at næringstransport og andre som må kjøre bil, kommer raskere frem
- Utforske nye mobilitetsløsninger, som deleløsninger og båt



«Drammen må ta inn over seg sitt potensiale som storby, og utvikle kollektivtransport som er konkurransedyktig med bil. (...) Tilgjengeligheten til tog og annen kollektivtransport må forbedres. Pendlerreisen må være enkel og effektiv. Det inkluderer én billett og én app»

Sitat fra innspillsmøte



“Det er behov for en tydelig motor for utviklingen i Drammensområdet (...) Sykehuset og næringene rundt kan bli en slik drivkraft, men det krever riktig tilrettelegging, også når det gjelder transportløsninger”

Sitat fra innspillsmøte



Alle enige: Kollektivtilbudet må bli bedre

- Hyppigere avganger både for buss og tog, og færre forsinkelser. Må bli et reelt alternativ for flere
- Bedre togtilbud, på strekningen Kongsberg-Oslo, og fra Brakerøya stasjon
- Sømløse overganger mellom buss og tog, og mellom Buskerudbyen og andre deler av regionen
- Mer innfartsparkering og andre løsninger som støtter bruk av tog



Buskerudbyen



Høyt oppe på listen til veldig mange:

- Flere boligområder med enkel tilgang til skoler, handel, kultur, aktiviteter – og kollektivknutepunkt
- Skal vi tiltrekke oss nye innbyggere, må det være enkelt å pendle. Lite realistisk at begge i et par får lokale jobber fra første stund
- Bolig- og næringsutvikling må skje i nærheten av hovedtransportårer
- Mer byliv og handel – som er tilgjengelig for alle - både til fots, med sykkel, buss eller bil
- Bedre byluft, tilrettelegging for aktiv mobilitet og tilgang til aktiviteter og møteplasser som øker samfunnsdeltakelsen



«Det er vanskeligere å få folk til å pendle langt enn før. Det bør legges mer til rette for at det er attraktivt å bo i Øvre Eiker og pendle til Kongsberg, Drammen og Oslo»

Sitat fra innspillsmøte



«Mange områder i Buskerudbyen vil fortsatt være bilbaserte. Her er det vanskelig og dyrt å få til et godt kollektivtilbud. Det viktigste er da at det er forutsigbart.»

Sitater fra innspillmøter



Om næringstransport og bylogistikk:

- Større aktører er særlig opptatt av ny Holmenbru og fullføring av E134 til E18, og godt vedlikehold av bruer og veier
- Bedre bylogistikk reduserer trafikkbelastning og forbedrer sentrumsmiljøet
- Det må tilrettelegges for logistikk tilpasset nye handlemønstre med fleksible løsninger for handel og opplevelser i sentrum.



Flere må kunne bo og jobbe i samme område

- Det må tilrettelegges for næringsutvikling i mye større grad enn i dag, slik at flere kan bo og arbeide i samme område
- Vi er et felles arbeidsmarked – da må det være enklere og mer effektivt å pendle
- Regionen må videreutvikle sin egen økonomiske kraft, gjennom eksisterende og nye nærings-satsinger, spesielt i Drammen/Lier og i Kongsberg.
- Behov for at ledig næringsareal ses i en regional sammenheng





Buskerudbyen

«Drammensregionen bør ikke nøye seg med å være «gjennomsnittlig» når det gjelder befolkningsvekst. Potensialet er større. Ambisjonene må også være høyere for å tiltrekke seg nye innbyggere og nye arbeidsplasser. Vi trenger bedre skatteinngang for å betale for eldreveksten»

Sitat fra innspillsmøte





Buskerudbyen

De fem flokene



Bakgrunnen for valget av floker

- Arbeidet med behovsanalysen har avdekket en rekke problemstillinger, mål og ønsker i Buskerudbyen. Noen av dem er Buskerudbyens anliggende
- Her presenteres de fem flokene som fremstår som viktigst å løse for Buskerudbysamarbeidet



Floke 1: Bolig- og næringsutviklingen går for sakte

Kommunene ønsker vekst for å sikre skatteinntekter og en mer balansert befolknings sammensetning. Men mangel på vei eller andre transportløsninger stopper planlagte bolig- og næringsprosjekter, og oppleves som et hinder

Vi trenger næringsvekst og nye innbyggere i arbeid

- Balansert befolknings sammensetning er viktig for å kunne opprettholde skoler, levende nærmiljø og skatteinntekter. I 2050 vil det være 58 prosent flere innbyggere over 65 år i Buskerudbyen, ifølge Statistisk sentralbyrå
- Næringslivet må ha gode rammebetingelser for å vokse og sikre seg nødvendig kompetanse
- Vi trenger kort sagt å tiltrekke oss flere voksne i arbeid
- Mange faktorer kan bidra til befolkningsvekst og utvikling av næringslivet. En del av dem er knyttet til by- og tettstedsutvikling og mobilitet, som er Buskerudbyens hovedansvar



«Nå ligger vi litt nede for telling. Det er ikke noe futt i motoren. Vi må bli mer attraktive, få vekst og utvikling. Da skjer det noe, da flytter folk og bedrifter hit. I dag er det noe spredt vekst i kommunene, men i all hovedsak bare boliger og veldig bilbasert»

Sitat fra innspillsmøte



Konkrete utfordringer (1):

- I Lier og Drammen står store boligprosjekter som Fjordbyen, Sundland og flere prosjekter langs Svelvikveien i stampe på grunn av manglende vei- og/eller transportløsninger
- Sykehus og helsepark på Brakerøya kan bli en «motor» for helserelatert næringsutvikling. Trafikkavviklingen i området er utfordrende, en stor del av reisene må gjøres på annen måte enn med bil. Busstilbudet kommer, men to togstopp i timen er for lite



Konkrete utfordringer (2):

- Det høyteknologiske næringslivet i Kongsberg vokser raskt og trenger mye arbeidskraft. Manglende transporttilbud hemmer veksten
- Øvre Eiker har stor utpendling, og er avhengig av et godt transporttilbud





Buskerudbyen

Følgende behov peker seg ut:

- Finne transportløsninger som bidrar til at bynære bolig- og næringsprosjekter kan realiseres. Kan både være veibygging, bruk av ny teknologi for å utnytte veiene vi har bedre, og tiltak for å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt
- Legge bedre til rette for pendling internt og inn/ut av Buskerudbyen
- Redusere kø og forsinkelser. Utfordringene er størst i ettermiddagsrushet i Drammen og deler av Lier
- NB: Mange av tiltakene vil kreve finansiering vi ikke har i dag

Floke 2: Vi utnytter ikke potensialet i byene og lokalsamfunnene

Å få til gode byer og lokalsamfunn er en kompleks oppgave. Buskerudbyen kan bidra til bedre byluft, redusere køplager, øke trafikksikkerheten, tilrettelegge for attraktive byrom og korte ned avstand til daglige gjøremål

Vi trenger trygge, trivelige nærmiljø og mer liv i sentrum

- Lokalsamfunn og nærmiljøer må være trygge, trivelige og ikke føre til helseplager for de som bor der. Særlig er boligområder i Drammen som Strømsø, Nybyen/Danvik, Bangeløkka og langs Rosenkrantzgata utsatt for kjøplager, støy og luftforurensning (svevestøv) fra biltrafikken
- Barn skal kunne leke trygt i nærmiljøet sitt, og gå eller sykle trygt til skolen
- Særlig unge voksne og barnefamilier ønsker å bo med nærhet til barnehage, skole og aktiviteter. Det må være enkelt og effektivt å bevege seg mellom hverdagens mange gjøremål



Behov for bedre tilgjengelighet for alle

- Sentrumshandelen har endret seg med netthandel og kjøpesentre, mens mat, kultur og underholdning har fått større plass. Skal vi få mer liv i byene, må de være steder folk ønsker å oppholde seg
- Mennesker tiltrekker mennesker – gågater og bilfrie områder skaper aktivitet. Må balanseres med tilgjengelighet både for varetransport, privatbiler og transport av mennesker
- Bilen skal ikke bli borte i Buskerudbyen, og noen har transportbehov som bare kan dekkes med bil



Følgende behov peker seg ut:

- Bedre trafiksikkerheten, med særlig fokus på de mest sårbare trafikantene: barn, gående og syklende
- Redusere støy og luftforurensning fra biltrafikken
- Arealbruk som bidrar til kortere avstander i hverdagen og bedre tilgjengelighet til kollektivtilbudet, slik at flere reiser kan gjøres til fots, med sykkel eller kollektivt
- Vi må ha god tilgjengelighet, inkludert for de som er avhengige av å bruke bil. Samtidig må vi legge til rette for at noen flere kan velge annerledes, særlig i rushtiden

Floke 3: Kollektivtilbudet er ikke så godt som vi ønsker

For at kollektivtransporten skal være attraktiv, må den gå ofte, være pålitelig og rimelig. Helst bør én billett holde hele veien

«For at folk skal kunne leve gode liv, er det viktig å komme seg effektivt til og fra jobb, og aller helst billig. Hvis ikke kollektivtilbudet oppfyller de kravene, bruker folk heller bil»

Sitat fra innspillsmøte



Utfordringer for kollektivtilbudet (1)

- Mange opplever at bussen er forsinket og har uforutsigbar reisetid
- Bussen står i kø sammen med bilene – hvordan gjøre bussen mer attraktiv?
- Ca. 2/3 av midlene Buskerudbyen får fra staten går til drift av busstilbudet og lavere billettpriser. Kostnadene til drift av buss har økt kraftig de siste årene. Skal tilbudet opprettholdes og styrkes fremover, er det behov for mer midler



Utfordringer for kollektivtilbudet (2)

- Trenger et bedre kollektivtilbud til Kongsberg, blant annet for at den høyteknologiske industrien skal få tilgang til mer arbeidskraft. To tog i timen til Kongsberg er et langsiktig mål for Buskerudbyen.
- Sykehus og helsepark på Brakerøya får et godt busstilbud, men trenger også et styrket togtilbud
- Bedre tilgang til toget: pendlerparkeringsplasser, busstilbud, gang- og sykkelveier
- Mange ønsker sømløse reiser – én billett for hele reisen og bedre pris for samlet reise
- Det er dyrt å bygge ut toginfrastruktur, og beslutningene tas ikke lokalt. Både jernbane og riksvei kan løftes som temaer i eventuelle forhandlinger om byvekstavtale, slik det har vært gjort i andre byområder



Følgende behov peker seg ut:

- Bedre bussens framkommelighet, slik at vi får et raskere og mer pålitelig busstilbud
- Hyppigere avganger, slik at bussen styrker sin konkurransekraft overfor bilen
- Samordnet billettsystem (sømløse reiser) for ulike kollektivtilbud og tilhørende tjenester
- Flere togavganger mellom Drammen og Kongsberg
- Et bedre kollektivtilbud til Kongsberg på kortere sikt, f.eks. ekspressbusser og evt. bedre utnyttelse av eksisterende jernbane
- Flere tog som stopper på Brakerøya stasjon
- Legge til rette for at det skal være attraktivt for pendlere og andre å velge toget. Det kan blant annet dreie seg om pendlerparkering, busstilbud til stasjonene, gang- og sykkelveier til stasjonene



Buskerudbyen



Floke 4: Forsinkelser i rushtiden skaper problemer

Flere steder i Buskerudbyen oppstår det lange køer i rushtiden hver dag, særlig om ettermiddagen. Klarer vi å løse opp i noe av dette, vil det ha positive konsekvenser både for hverdagstransport og byliv

Dagens situasjon

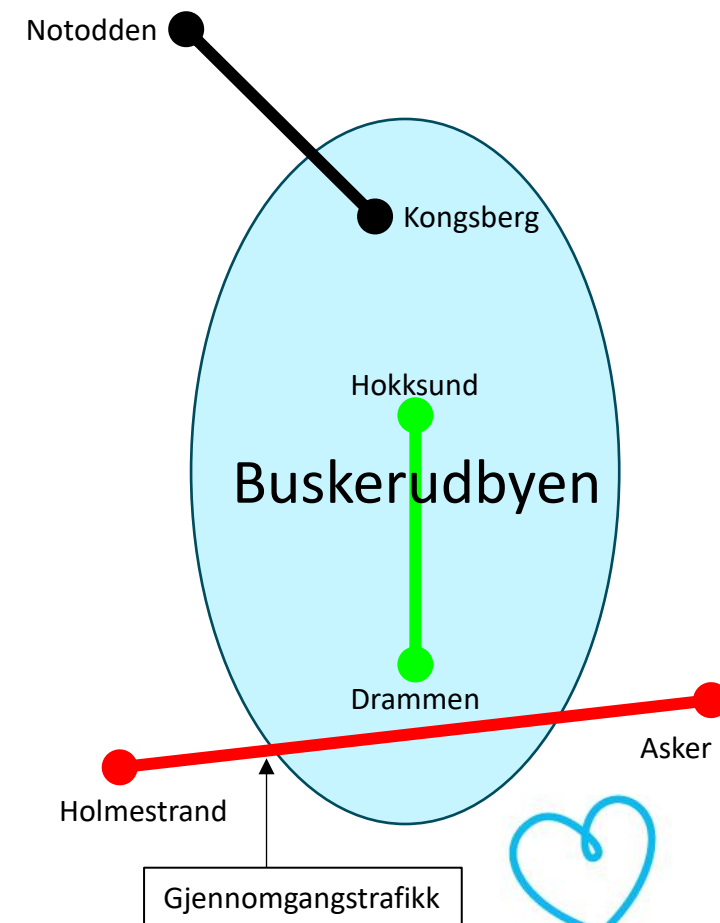
Køutfordringene er klart størst om ettermiddagen:

- Lier: E18 ved Kjellstad og på E134 ved Amtmannssvingen
- Drammen sentrum: Brakerøya, Holmenbrua/Strømsøbrua, Bangeløkka, Bjørnstjerne Bjørnsonsgate/Kreftings gate, Landfalløyabrua/Gulskogen, Konnerudgata og Hauges gate/Rosenkrantzgata
- Mjøndalen: Krysset mellom E134 og fv. 283 («spaghettien»), men også andre steder på E134 og fv. 283
- Øvre Eiker: Noe kø inn mot rundkjøringen til Hokksund på E134
- Kongsberg: Noe forsinkelse gjennom sentrum



Gjennomgangstrafikken

- 21 prosent av trafikken i Buskerudbyen er gjennomgangstrafikk. Men den fordeler seg ujevnt på veinettet – 2/3 av gjennomgangstrafikken går på E18 og E134
- Mesteparten av trafikken på det lokale veinettet har altså start og/eller stopp i Buskerudbyen
- Vi er dermed i posisjon til å påvirke køsituasjonen i eget område mye



Utfordringer for trafikkavviklingen (1)

- Kjø og trafikkulemper kan løses på ulike måter. Trafikk kan flyttes til andre/nye veier som er bedre egnet for å takle trafikken. Eksempel: Strømsåstunnelen og Bragernestunnelen i Drammen
- Økt veikapasitet og flytting av trafikk kan fjerne flaskehalser, men kan også gjøre det mer attraktivt å kjøre bil, slik at bilbruken øker og det på sikt blir mer kø
- Vi ønsker god tilgjengelighet. For noen innebærer det bil, for eksempel hvis man skal handle mye/store varer eller har utfordringer med å gå. Mange er avhengige av bil for å få hverdagen til å gå opp, blant annet mange barnefamilier
- Noe transport kan bare løses med bil, for eksempel varetransport



Utfordringer for trafikkavviklingen (2)



- Bilen blir ikke borte i Buskerudbyen, men det er ikke plass til at alle kan kjøre bil til alle gjøremål
- For at de som må bruke bil skal slippe å bruke så mye tid på å stå i kø, må noen av de som ikke er avhengige av bilen, reise på andre måter
- Køene er et rushtidsproblem, det er først og fremst noen arbeidsreiser som må foretas med andre transportmidler



«Veisystemet må gjøres bedre for å sikre flyt og forutsigbarhet, særlig for næringstrafikken. Det er dyrt og slitsomt å stange i kø gjennom sentrum»

Sitat fra innspillsmøte



Følgende behov peker seg ut:

- Prioritere veikapasitet til trafikken som må løses med bil (varetransport, forflytningshemmede, barnefamilier med krevende logistikk m.m.) og til bussen
- Gjøre alternativer til bil mer attraktivt, særlig i rushtiden
- Vurdere bruk av ny teknologi for å utnytte de veiene vi har bedre
- Utbedring av eksisterende veier og vurdere bygging av nye veier. Hensynet til å avlaste et veinett med kø må veies opp mot risikoen for at nye veier skal skape mer trafikk og på sikt øke køene

Floke 5: Vi mangler penger til å finansiere gode tiltak

Alle de ønskede satsingene i Buskerudbyen krever finansiering. Men hvor skal den eventuelt komme fra?

Utfordringer når det gjelder finansiering:

- Stram økonomi: Muligheten til finansiering over kommunale og fylkeskommunale budsjetter er begrenset
- Må vise at vi når nullvekstmålet for å få midler fra staten. Tendensen er at trafikken øker
- Gjeldende føring er at belønningsmidler skal fases inn i byvekstavgift
- Hovedfinansiering i andre bypakker er bompenger



Behov for mer kunnskap for å beslutte hva som eventuelt skal finansieres:

- Vise et bredt handlingsrom, fra ingen avtale med staten til ulike varianter av bypakke og byvekstavtale med og uten bompenger
- Få fram hva man kan finansiere i de ulike løsningene, og hva som er konsekvensen av å ikke øke innsatsen
- Se på sosiale konsekvenser av de ulike alternativene



Flokene henger sammen:





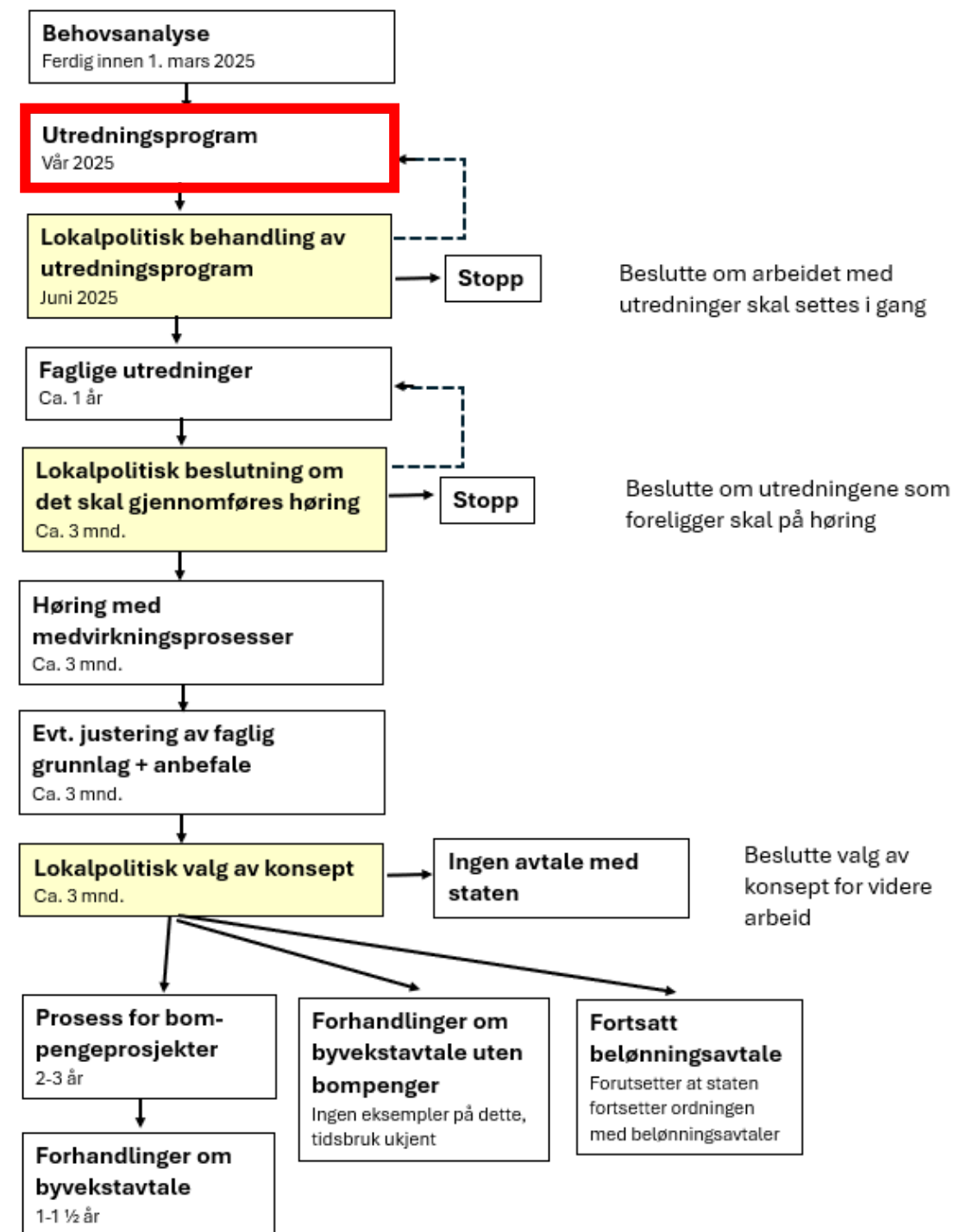
Buskerudbyen

Neste fase: Forslag til utredningsprogram



Prosess

- Neste trinn er å utarbeide et forslag til utredningsprogram for veien videre for Buskerudbyen
- Orienteringer om behovsanalysen og forslag til utredningsprogram avtalt i kommunestyrene i Drammen og Øvre Eiker i mai, samme tilbud gitt til alle
- Politisk behandling etter planen i kommunene og fylkeskommunen i juni
- Utredningene startes kun hvis det blir tilslutning i den politiske behandlingen
- **NB! Tidsanslagene er usikre, særlig langt frem i tid**



Til drøfting i møtet

- Er det forhold som ikke har kommet frem i behovsanalysen som er viktige å ha med i arbeidet med forslag til utredningsprogram?
- Hvordan sikre at utredningsprogrammet inneholder alle løsninger og konsekvenser det er ønskelig å belyse?
- Andre innspill og forslag?





Buskerudbyen



buskerudbyen.no