

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
OSLO

Saksbehandler: Rolf-Helge Grønås

Deres ref.:
Vår ref.: 2016/4102 -
20909/2016

Vår dato: 23.06.2016
Arkivkode: PBB2 -

Buskerudbysamarbeidets uttalelse til grunnlagsdokument NTP 2018 - 29

I tråd med Buskerudbyens samarbeidsavtale har kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg og Buskerud fylkeskommune i Buskerudbysamarbeidet utarbeidet en felles uttalelse til de tema i Nasjonal Transportplan som i størst grad omfatter samarbeidets områder.

Uttalelsen er vedtatt av de fem ordførerne og fylkesordfører i politisk styringsgruppe (ATM-utvalget) 15. juni 2016.

Uttalelsen omhandler:

- I. Jernbanesatsing som forutsetning for Buskerudbypakke 2 (BBP2)
- II. Riksvegprosjekter – føringer fra Samferdselsdepartementet om BBP2 må følges opp
- III. Omtale av byområdene og helhetlig virkemiddelbruk
- IV. Riksvegprosjekter og jernbaneprosjekter i tillegg til Buskerudbypakke 2

Vi viser for øvrig til fullstendig uttalelse i vedlegg.

Med hilsen



Roger Ryberg
Fylkesordfører Buskerud



Tore Opdal Hansen
Ordfører Drammen



Gunn-Cecilie Ringdal
Ordfører Lier



Bent Inge Bye
Ordfører Nedre Eiker



Ann Sire Fjerdingsstad
Ordfører Øvre Eiker



Kari-Anne Sand
Ordfører Kongsberg

Kopi til:

Lier kommune

Drammen kommune

Nedre Eiker kommune

Øvre Eiker kommune

Kongsberg kommune

Buskerud fylkeskommune

Jernbaneverket

Statens vegvesen region sør

Fylkesmannen i Buskerud



Felles uttalelse til NTP fra Buskerudbysamarbeidet

Nasjonal transportplan 2018-29. Felles uttalelse til Samferdselsdepartementet fra kommunene og fylkeskommunen i Buskerudbyen

Uttalelsen er et omforent innspill fra de 5 Buskerudbykommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Lier og Buskerud fylkeskommune til NTPs grunnlagsdokument. Uttalelsen er behandlet av de fem ordførerne og fylkesordfører i politisk styringsgruppe (ATM-utvalget) 15. juni 2016.

Uttalelsen omhandler:

- I. Jernbanesatsing som forutsetning for Buskerudbypakke 2 (BBP2)*
- II. Riksvegprosjekter – føringer fra Samferdselsdepartementet om BBP2 må følges opp*
- III. Omtale av byområdene og helhetlig virkemiddelbruk*
- IV. Riksvegprosjekter og jernbaneprosjekter i tillegg til Buskerudbypakke 2*

I. Jernbanesatsing – en forutsetning i lokalt forslag til Buskerudbypakke 2

Det forventes at føringene fra Samferdselsdepartementet om jernbanesatsing i Buskerudbyen (brev av 8. mai 2015) følges opp i Stortingsmelding om NTP:

- 1. Økt tilbud med to tog i timen til Mjøndalen og Hokksund og opprusting av togstasjonene i Mjøndalen og Hokksund senest innen 2025 er en forutsetning i lokalpolitisk vedtatt forslag til Buskerudbypakke 2 (april 2016).*
- 2. Økt tilbud med to tog i timen til Kongsberg fullføres innen 2030. Et bedre togtilbud er viktig for Buskerudbyens kollektivsatsing og næringslivets konkurransekraft.*
- 3. Planlegging av ny jernbanestasjon på Lierstranda: Det bør i Stortingsmelding om NTP inngå forslag om at ny stasjon på Lierstranda kan planlegges innen 2025 og realiseres innen 2030 og ses i sammenheng med planlagt byutvikling på Lierstranda.*

Jernbanen er ”rygggrad” i det kollektive transportsystemet i areal- og transportutvikling av Buskerudbyen og sammen med sykkel og gange skal kollektivtransporten ta veksten i persontransporten.

- Utvikling av jernbanen og togtilbud ligger til grunn for den vedtatt regionale areal- og transportplanen og forslag til Buskerudbypakke 2 (april 2016).
- To tog i timen Drammen-Hokksund og Hokksund-Kongsberg: I Samferdselsdepartementets føringer for arbeidet med Buskerudbypakke 2 heter det (brev 8.mai 2015): ”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”. Dette følges opp i NTPs grunnlagsdokument med: ”En eventuell modernisering av banen mellom Drammen og Kongsberg kan få stor betydning for et internasjonalt rettet næringsliv i Kongsberg.”

Planarbeidet, både etter plan- og bygningsloven og teknisk jernbaneplanlegging, er i full gang på strekningen Drammen-Hokksund. Kommunedelplan er planlagt ferdigstilt i desember 2017.

- En utbygging av dobbeltspor på hele strekningen Drammen - Kongsberg vil også løse hensynet til økning av gods på Sørlandsbanen.

I beregningene som ligger til grunn for NTPs rangeringslister er det ikke tatt inn de forutsetninger som forventes å inngå i Buskerudbypakke 2, f.eks. arealbruk i tråd med Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, innføring av bompenger i byområdet, økt togtilbud m.m. Vi legger til grunn at NTPs grunnlagsdokument skal være et komplett / helhetlig kunnskapsgrunnlag for politiske prioriteringer i Stortingsmelding om NTP 2018-29. Det vil være hensiktsmessig med supplerende beregninger og analyser for aktuelle tiltak i Buskerudbyen da NTPs grunnlagsdokument er basert på andre forutsetninger enn de som faktisk ligger til grunn for et helhetlig samferdselsløft med Buskerudbypakke 2:

- Det er i samarbeid med Jernbaneverket gjennomført en markedsanalyse som vurderer nytten/effekt av dobbeltspor på jernbane på strekningen Drammen-Kongsberg med utgangspunkt i de forutsetninger som ligger til grunn for Buskerudbypakke 2. Dette utredningsarbeidet er et supplerende kunnskapsgrunnlag til NTPs grunnlagsdokument.
 - En studie av konkurranseflater mellom transportmidler viser at togets konkurransekraft øker betydelig på utvalgte reiserelasjoner som følge av foreslåtte tiltak i Buskerudbypakke 2. Dette er ikke hensyntatt i NTPs grunnlagsdokument.
 - En gjennomgang av samfunnsøkonomiske analyse Gulskogen-Hokksund reiser spørsmål ved noen av forutsetningene som er benyttet i NTPs grunnlagsdokument. Ved å benytte mer oppdaterte forutsetninger, bl.a. inkludert stor passasjervekst fra 2013-2015, ville analysene gitt bedre resultat mht nytte. Det siste er dokumentert gjennom nye analyser med samme analyseverktøy (TRENKLIN) som er benyttet i NTPs grunnlagsdokument.
- Urbanet Analyse har utført en analyse av kollektivløftet i Buskerudbypakke 2 i forhold til nasjonalt mål om nullvekst i personbiltrafikken. Analysene viser at det er behov for styrket kollektivtransport for at nullvekstmålet skal kunne nås for Buskerudbyen.

II. Riksvegprosjekter – Samferdselsdepartementets føringer for Buskerudbypakke 2 må følges opp

Det forventes at føringene fra Samferdselsdepartementet om riksvegsatsing i Buskerudbyen (brev av 8. mai 2015) følges opp i Stortingsmelding om NTP:

- 1. Strømsåstunnelen må fullfinansieres av staten.***
- 2. Ny Holmenbru må fullfinansieres av staten.***

Grunnlagsdokumentet følger ikke opp Samferdselsdepartementets føringer for Buskerudbypakke 2:

- Samferdselsdepartementet har i føringer for Buskerudbypakke 2 (mai 2015) uttalt: *"Det legges til grunn at større statlige riksveitiltak begrenses til å omfatte E134 Strømsåstunnelen"*. I oppfølgende møter mellom Buskerudbyen og Samferdselsdepartementet har det blitt oppfattet som at prosjektet skal fullfinansieres av staten. Tiltaket er ikke foreslått lokalt, men er et nødvendig tiltak fordi dagens tunnel ikke oppfyller krav til tunnelsikkerhet. I NTPs grunnlagsdokument er det forutsatt at Strømsåstunnelen finansieres 50% av Buskerudbypakke 2. Lokalpolitisk vedtatt forslag til Buskerudbypakke 2 (april 2016) som grunnlag for forhandlinger med staten, forutsetter at Strømsåstunnelen fullfinansieres av staten.
- Rv 282 Holmenbrua inngår i NTPs grunnlagsdokument som tiltak uansett økonomisk ramme. Brua inngår som riksveg til stamnetthavn i Drammen og er en omkjøringsvei for E18 motorvegbrua. Tiltaket

er omtalt som enten ny bru eller omfattende vedlikehold og forsterkning av eksisterende bru. Transportetatene foreslår at Holmenbrua skal delfinansieres 50% med bompenger fra Buskerudbypakke 2. Kommunene og fylkeskommunen oppfatter at dette er et brudd med føringer fra Samferdselsdepartementet om Buskerudbypakke 2 og forutsetter at tiltaket må fullfinansieres av staten.

III. Omtale av byområdene og helhetlig virkemiddelbruk

Stortingsmelding om NTP må ha en helhetlig tilnærming til virkemiddelbruk i byområder:

- 1. Buskerudbyen har vekst i samme størrelsesorden som Trondheim og Nord Jæren. Buskerudbyen må gis omtale i Stortingsmelding om NTP på lik linje med disse byområdene og der arbeid med bypakke, bymiljøavtale og avtale om belønningsmidler ses i sammenheng. Se vedlagte forslag til byomtale for Buskerudbyen.**
- 2. Forslaget til nødvendige finansieringsløsninger for drift av kollektivtransport i byområdene i transportetatens forslag støttes fullt ut, inkl. bruk av bompenger og økt bruk av belønningsmidler til drift kollektivtransport.**

Helhetlig virkemiddelbruk må legges til grunn – NTP må koordineres med pågående arbeid med bypakker

Buskerudbysamarbeidet har lenge vært i arbeid med utforming av bypakke for byområdet. Det er gjennomført KVU (2013), KS1 (2014) og Samferdselsdepartementet har gitt føringer for utforming av Buskerudbypakke 2 (2015). Transportetatens *Grunnlagsdokument NTP 2018-29* (av 29. februar 2016) forholder seg ikke til den ovennevnte prosess, ei heller til føringene fra Samferdselsdepartementet om Buskerudbypakke 2.

NTPs grunnlagsdokument inneholder rangeringslister for tiltak på jernbane og veg i transportkorridorer basert på de metoder Samferdselsdepartementet har fastlagt. Disse analysene kan være nyttige for å sammenlikne prosjekter utenfor byområdene.

Samordnet areal- og transportplanlegging skal legges til grunn for arbeid med bypakker og bymiljøavtaler, men tilsvarende plantilnærming er ikke lagt til grunn i transportetatens eget grunnlagsdokument. Det mangler en vurdering av helhetlig utvikling av transportsystemet i byområdene hvor både bil, buss, tog, sykkel, gange og øvrig virkemiddelbruk vurderes i sammenheng. Grunnlagsdokumentet er derfor et mangelfullt kunnskapsgrunnlag for prioritering av tiltak i byområdene. I statsetatens dokument er for eksempel ikke virkemidlene i forslag til Buskerudbypakke 2 lagt inn som forutsetninger for analyser av effekt og samfunnsnytte av tiltak på veg og jernbane. Det forventes at Stortingsmelding om NTP gir omtale av alle de 9 største byområdene i Norge der pågående arbeid med bypakker, bymiljøavtaler og avtaler om belønningsmidler omtales og ses i sammenheng med prioriteringer i NTP.

For Buskerudbyen er det avgjørende at St.prop. om Buskerudbypakke 2 koordineres med Stortingsmelding om NTP og at de to kan behandles i Stortinget i vårsesjonen 2017. Det er ikke lagt til grunn at en bymiljøavtale må være på plass som en del av Buskerudbypakke 2, men kan inngås basert på Buskerudbypakke 2. Lokalt ser vi for oss at forhandlinger om bymiljøavtale (inkl. Kongsberg) kan skje fra høsten 2016 (etter lokalpolitisk sluttbehandling av Buskerudbypakke 2) og etter at regjeringen har gitt Statens vegvesen mandat til forhandlinger. Det er viktig at Stortingsmelding om NTP gir forutsigbare rammer for byområdene når det gjelder framtidig bruk av belønningsmidler og inngåelse av bymiljøavtaler. Det forventes at NTP klargjør at Kongsberg kan inkluderes i en bymiljøavtale.

Stortingsmelding om NTP må ha omtale av alle de 9 største byområdene i Norge

NTPs grunnlagsdokument har kun omtale av de fire største byområder i Norge selv om det er 9 byområder i

Norge som er omfattet av spesielle statlige virkemidler; belønningsordning og bymiljøavtaler. Vekstutfordringene i Buskerudbyen er betydelige mot 2040. Det at byområdene 5-9 ikke er gitt omtale i grunnlagsdokumentet skaper utfordringer for disse byområdene. Statsetatene burde ha gitt en omtale av disse byområdene og forholdt seg til pågående arbeid med bypakker / bymiljøavtaler. I analyse- og strategifasen ble det gjennomført forsøk på å vurdere helhetlig virkemiddelbruk i byområdene, dette er ikke videreført i NTPs grunnlagsdokument. Når slik omtale mangler oppstår det spørsmål om hvordan statsetatens grunnlagsdokument skal forstås, sett i lys av pågående arbeid med bypakker / bymiljøavtaler for disse byområdene. Stortingsmeldingen om NTP må i større grad se sammenheng og forholder seg til helhetlig virkemiddelbruk i alle de største byområdene. Pågående arbeid med bypakker kan ikke stanse opp i påvente av NTP – det ville være lite hensiktsmessig når målet er mer effektive planprosesser. Parallelt med fremlegging av Stortingsmelding om NTP må St.prop. om Buskerudbypakke 2 fremmes. De to prosessene må være koordinert i tid.

Vi forventer at Stortingsmelding om NTP 2018-29 gir Buskerudbyen som Norges 5. største byområde omtale og med konkrete forslag til hvordan bypakker og bymiljøavtaler for disse byområdene kan sikre helhetlig virkemiddelbruk i byområdene. Videre må Stortingsmeldingen forholde seg til forutsetningene for bypakker / bymiljøavtaler når prioriteringer av tiltak på riksveger og jernbane. Byområdenes vekstutfordringer og helhetlig virkemiddelbruk / samordnet areal- og transportplanlegging i byområdene må da tillegges vekt i disse prioriteringene. F eks har Buskerudbyen en forventet vekst i 2040 (+ ca 50.000 innbyggere) som i absolutte tall er på nivå med veksten i større byområder som Nord-Jæren (+ ca 60.000) og Trondheim (+ca 57.000).

Buskerudbysamarbeidet har utarbeidet et forslag til omtale av byområdet Buskerudbyen til Stortingsmeldingen om NTP etter samme lest som Nord Jæren i NTPs grunnlagsdokument. (Se vedlegg).

Finansieringsløsninger for drift buss må følges opp

Det er gledelig at NTPs grunnlagsdokument følger opp konklusjoner i analyse- og strategifasen om behovet for mer bærekraftige finansieringsløsninger for drift av kollektivtransport i byområdene. De forslag som inngår i grunnlagsdokumentet; 1) i større grad bruk av bompenger til drift kollektivtransport og 2) i større grad bruk av belønningsordninger til drift kollektivtransport, vil begge kunne bidra til å sikre fullfinansiering av nødvendig kollektivsatsing i byområdene. Buskerudbyen forventer at dette følges opp i Stortingsmelding om NTP 2018-29.

Avveining mellom mål må omtales

Grunnlagsdokumentet redegjør i liten grad for hvordan avveining mellom det statlige nullvekstmålet for personbiltrafikken i byområder og framkommelighetsmål for nasjonale stamveiruter gjennom de 9 største byområdene skal ivaretas. Dette bør gis bedre omtale i Stortingsmelding om NTP, spesielt gjelder dette jernbanens rolle.

IV. Riksveg- og jernbaneprosjekter i tillegg til Buskerudbypakke 2

Forslag tilknyttet InterCity Vestfoldbanen og riksvegprosjekter inngår i et helhetlig samferdselsløft for Buskerudbyen:

1. Det er viktig at de foreslåtte riksvegtiltak og tiltak på InterCity Vestfoldbanen prioriteres i NTP. Sammen med Buskerudbypakke 2 og satsing på jernbane Drammen-Kongsberg, bidrar disse tiltakene til et nødvendig og helhetlig samferdselsløft i Buskerudbyen og tilgrensende områder.

Følgende riksvegprosjekter som er gitt omtale i NTPs grunnlagsdokument, og som inngår i et helhetlig samferdselsløft for Buskerudbyen:

- E 134 Damåsen – Saggrenda (Bundne) alle rammer 450 mill.
Dette prosjektet inngår i statsetatenes rangeringslister / er fulgt opp i alle rammer. Prosjektet har egen delfinansiering med bompenger.
- Rv 23 Dagslett – Linnes (Bundne) alle rammer 840 mill.
Dette prosjektet inngår i statsetatenes rangeringslister / er fulgt opp i alle rammer. Prosjektet har egen delfinansiering med bompenger.
- RV 23 Linnes – Kryss E18, høy ramme 680 mill.
Dette prosjektet inngår i statsetatenes rangeringslister / er fulgt opp kun innenfor høy ramme. Prosjektet er nødvendig for å fullføre en god forbindelse mellom Rv23 og E18. Prosjektet er av Samferdselsdepartementet definert til å være selvstendig bompengefinansiert prosjekt og inngår derfor ikke i Buskerudbypakke 2.
- RV 35 Hokksund – Åmot, høy ramme 3700 mill.
Dette prosjektet inngår i statsetatenes rangeringslister / er fulgt opp kun innenfor høy ramme.

Jernbanetiltak som er del av InterCity Vestfoldbanen er også viktig for Buskerudbyen.

Følgende prosjekter inngår i transportetatens rangeringslister / er fulgt opp i alle rammer i forbindelse med utbygging av InterCity Vestfoldbanen:

- Drammen – Kobbervikdalen inkl oppgradering av Drammen stasjon (Bundne) alle rammer 7390 mill.
- Drammen – Gulskogen (Bundne) alle rammer 2465 mill.

Utkast til byomtale (etter samme lest som Nord-Jæren) som foreslås å inngå i stortings-melding om Nasjonal transportplan 2018-29 på linje med de fire største byområdene (Oslo, Bergen, Trondheim og Nord-Jæren)

Buskerudbyen

Det planlegges å legge fram en proposisjon om bypakke for Buskerudbyen – Buskerudbypakke 2 (2018–2032) i vårsesjonen 2017. I forslaget til bypakke er det lagt opp en rekke tiltak som skal bidra til lavere klimagassutslipp, kortere bilkøer og mindre trafikkstøy. Bompenger er en forutsetning for å bygge alle prosjektene i Buskerudbypakke 2. Størstedelen av bompengene skal benyttes til å utvikle en mer miljøvennlig og bærekraftig persontransport. Det er lagt opp til tidsdifferensierte bomtakster for at flere reiser i rushtiden skal gjennomføres med kollektivtransport, sykkel eller som fotgjenger og for å sikre god fremkommelighet for næringstransportene.

Hovedmålene i Buskerudbypakke 2 er nullvekst i personbiltrafikken og god framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtransport, sykling og gåing, samt næringslivets transport. Det tas sikte på å inngå bymiljøavtale for Buskerudbyen i 2017, og Buskerudbypakke 2 vil inngå i denne

avtalen. Vedtatt regional areal- og transportplan Buskerudbyen for langsiktig byutvikling legger rammene for arealutviklingen. Det legges til grunn vekst i prioriterte utviklingsområder for stasjonsbyer knyttet til Sørlandsbanen mellom Lier og Kongsberg.

Status og utfordringer

Trafikktellinger (inkludert næringstrafikk) viser en økning i biltrafikken på i overkant av 3 prosent fra 2012 til 2015. Antall kollektivreiser har økt med 3,5 prosent i samme periode.

Buskerudbyen har i dag (2015) omtrent 160.000 innbyggere. Befolkningsframskrivninger fra SSB (middels alternativ) viser at befolkningen forventes å øke med 33 prosent fram mot 2040, det vil si at det vil være drøye 50.000 flere innbyggere i 2040 enn i 2015.

Sentrale hovedveier i Buskerudbyen har utviklingsproblemer i rushtiden, også for buss. Det mangler en gjennomgående prioritering av busstrafikken på sentrale strekninger for å sikre regularitet og styrke konkurranseforholdet mot personbil. Buskerudbyen har et mangelfullt utbygd sykkelvegnett.

Buskerudbyen har stedvis problemer som følge av lokal luftforurensning. Drammen er blant byene som har overskridelser av grenseverdiene for lokal luftkvalitet. Klimagassutslipp vurderes som den største miljøutfordringen generert av transportsystemet.

Transportetatens prioriteringer

4 prosent av reisene foretas med sykkel i Buskerudbyen, og det er et stort potensial for økt sykkelbruk i regionen. Men for å øke denne andelen må det etableres et sammenhengende sykkelveinett og legges bedre til rette for sykling enn det gjøres i dag.

Den viktigste kollektivsatsingen i Buskerudbypakke 2 er prioritering av buss i de mest trafikkerte traseene på nordsiden av Drammenselva med tilrettelegging for en mulig fremtidig bybane/superbuss på hjul, ny kollektivterminal på Bragernes og bussprioritering på sentrale hovedbussårer til stasjonsbyene og mellom disse for å legge til rette for et sammenhengende høykvalitets bussystem. I tillegg skal det gjennomføres en omfattende utvidelse av rutetilbudet i form av langt flere avganger på de sentrale rutene som krysser ett eller flere bompunkter.

Byområdene

Buskerudbypakke 2 har lagt en transportstrategi med jernbanen mellom Lier og Hokksund som stamnett i transportsystemet. Strategien innebærer at stasjonsbyene i Buskerudbyen skal betjenes av et kapasitetssterkt stamnett bestående av hyppig frekvenser på jernbanen og med buss. To togavganger i timen eller mer mellom Drammen og Hokksund er lagt til grunn i et framtidig tilbud for å være et godt alternativ til bilbruk. Stamnettet suppleres med lokale busslinjer som betjener stasjonsbyene. De lokale busslinjene sikrer flatedekning, og vil samtidig fungere som matebusser til stamnettet. I tillegg vil et sammenhengende sykkelveinett sørge for at sykkel blir et effektivt og konkurransedyktig fremkomstmiddel. Et konkurransedyktig kollektivtilbud vil avlaste vegenettet og øke fremkommeligheten for næringstransporten.

For omtale av nye prosjekter vises det til kapittel XX. I tillegg til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak er det nødvendig med bilregulerende tiltak, som parkeringsregulering og økte avgifter for bruk av bil.