

Saksdokument til ATM-utvalget – møte nr. 2 - 2023

Møtetid: Mandag 17. april 2023 kl. 0900 – 1000

Sted: Teams

Forslag til dagsorden:

Sak 06 /23 Referat fra møte 17. februar 2023

Sak 07/23 NTP 2025-2036 – forslag til innspill fra Buskerudbyen

Sak 08/23 Eventuelt

Vedlegg

1. Sak 06/23 Referat ATM-utvalget 17.02.2023
2. Sak 07/23 NTP 2025-2036 – forslag til innspill fra Buskerudbyen
3. Jernbanedirektoratet informasjon

Buskerudbyen, 12. april 2023

Monica Myrvold Berg

leder ATM-utvalget

Buskerudbyen

Sak 06/23 Referat fra møte 17. februar 2023

Vedlegg 1

Forslag til konklusjon: Referatet godkjennes

Sak 07/23 NTP 2025-2036 – forslag til innspill fra Buskerudbyen

Saksframlegg beslutningssak

Organ:	Møtedato:	Saksnr.:
ATM-utvalget	17.04.2023	07/23
Administrativ styringsgruppe	11.04.2023	07/23
Administrativ styringsgruppe	03.02.2023	03/23
ATM-utvalget	24.11.2022	17/22
Administrativ styringsgruppe	11.11.2022	30/22
Fagrådet		

Saksbehandler: Tor Atle Odberg og Alberte Ruud

Deres ref.:

Vår dato 29.03.2023

Hva saken gjelder

Utkast til innspill til Nasjonal transportplan 2025-36 fra Buskerudbyen, se vedlegg 2.
Transportvirksomhetens svar på prioriteringsoppdraget ble oversendt fredag 31. mars.

Forslag til beslutning

- Det gis tilslutning til innspill til Nasjonal transportplan 2025-36 fra Buskerudbyen, med innspill i møtet.
- Innspillet forankres politisk gjennom en felles sak i kommunene våren 2023

Ansvarlig for oppfølging/gjennomføring: Sekretariatet

Frist: juni 2023

Sak 08/23 Eventuelt

VEDLEGG 1 – Utkast referat fra møte 17. Februar 2023

Møtereferat ATM-utvalget

Møte nr. 1 /23 – 2023-02-17

Til stede	ATM-utvalget: Monica Myrvold Berg, ordfører, Drammen kommune (leder) (gikk kl. 1030) Gunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommune Knut Kvale, ordfører, Øvre Eiker kommune (gikk kl. 1120) Kari Anne Sand, ordfører, Kongsberg kommune (på teams) (gikk kl. 1045) Olav Skinnes, fylkesråd samferdsel, Viken fylkeskommune (gikk kl. 1130) Fred Anton Mykland, avdelingsdirektør, Statens Vegvesen, transport og samfunn, Transport Øst (gikk kl. 1050) Sefrid Jacobsen, fagsjef mobilitet, Jernbanedirektoratet Fra administrasjonen: Per Morstad, kommunedirektør, Kongsberg kommune Elisabeth Enger, rådmann, Drammen kommune (gikk kl. 1100) Leif-Arne Steingrimsen, kommunedirektør, Øvre Eiker kommune Bertil Horvli, kst. direktør for Samfunn, Drammen kommune Fra Buskerudbysekretariatet: Alberte Ruud Trond Solem Ingunn Larsen Kari Marie Swensen
Forfall	Sikke Næsheim, kommunedirektør, Lier kommune Gunhild Dalaker Tuseh, avdelingsdirektør, Statsforvalteren i Oslo og Viken
Møtested	Drammen rådhus, formannskapssalen
Møtetid	Fredag 17. februar 2023 kl. 0900-1140

Innkalling og dagsorden godkjent.

Sak 01/23 Referat fra ATM-utvalgets møte 24.11.2022

Beslutning: Referat godkjent.

Sak 02/23 Handlingsprogram for Buskerudbyen 2023-2025

Alberte orienterte om forslag til handlingsprogram, jf. vedlagte presentasjon, med følgende forslag til beslutning:

Forslag til beslutning:

1. Forslag til handlingsprogram for Buskerudbyen 2023-2025 godkjennes.
2. Handlingsprogrammet rulleres høsten 2023 for å samordne prioriteringene med partnernes egne budsjettprosesser.
3. I forbindelse med rulleringen innarbeides en marginalliste (reserveliste) med tiltak som det er aktuelt å realisere dersom prioriterte tiltak i handlingsprogrammet blir forsinket eller utgår.
4. I rulleringen av handlingsprogrammet høsten 2023 skal statlig satsing omtales, og partnernes økonomiske bidrag konkretiseres.

Innspill i møtet:

- Dagens soneinndeling for sone 1 er basert på administrative kommunegrenser før 2020, noe som betyr at Bybilletten til 25 kr ikke gjelder innenfor hele den administrative grensen for kommunen. Soneinndelingen for Drammen bør vurderes på nytt, ut fra prinsippet 1 kommune = 1 sone.
- Behovet for god samordning av aktørene med ansvar for transportsystemet i tilknytning til Brakerøya stasjon/nytt sykehus ble påpekt. Trafikkutfordringene må løses på en helhetlig måte, og kollektivtrafikken må gis gode betingelser.
- I forbindelse med rulleringen av handlingsprogrammet til høsten er det ønskelig å vurdere et pilotprosjekt for Vannveien.
- Det er ønskelig å utvide HentMeg-ordningen, etter gode erfaringer fra Kongsberg.
- Det ble påpekt at det er viktig å hensynte alle kommuner i fordelingen av midler/tiltak.
- Det ble påpekt at bosetting av flyktninger må tas i betraktning i diskusjonen om utvikling av kollektivtilbudet. For å finne et tilstrekkelig antall boliger må kommunene ta hele bygda i bruk, noe som innebærer at mange bor langt fra sentrum og ikke har tilgang til et godt kollektivtilbud. Samtidig er dette en gruppe som har liten tilgang til bil, og som dermed er avhengig av kollektivtransport

Beslutning:

1. Forslag til handlingsprogram for Buskerudbyen 2023-2025 godkjennes.
2. Handlingsprogrammet rulleres høsten 2023 for å samordne prioriteringene med partnernes egne budsjettprosesser.
3. I forbindelse med rulleringen innarbeides en marginalliste (reserveliste) med tiltak som det er aktuelt å realisere dersom prioriterte tiltak i handlingsprogrammet blir forsinket eller utgår.

4. *I rulleringen av handlingsprogrammet høsten 2023 skal statlig satsing omtales, og partnernes økonomiske bidrag konkretiseres.*
5. *I forbindelse med rullering av handlingsprogrammet vurderes følgende:*
 - *Endring av sonesystemet slik at sone 1 gjelder innenfor de administrative grensene innen hver kommune.*
 - *Grunnlaget for et pilotprosjekt med Vannveien.*
 - *Utvidelse av HentMeg-ordningen.*

Sak 03/23 NTP-prosess – status og milepæler for innspill fra Buskerudbyen

Alberte orienterte kort om saken. Det er avtalt to innspillsmøter med kommunene (14. februar og 24. april) før fylkestingets behandling av hørings svar fra Viken i juni. Det er innkalt til ekstra (teams-)møte i ATM-utvalget 17. april der felles NTP-innspill fra kommunene behandles.

Monica har orientert om Buskerudbyens synspunkter og krav i Osloregionens styre og i KS Storbynettverk.

Beslutning:

Vurderingene i saken legges til grunn for arbeidet. Det legges opp til følgende administrativ og politisk prosess i Buskerudbyens organer:

1. *Forslag til felles NTP-innspill behandles i Buskerudbyens organer i løpet av april 2023.*
2. *Innspillene forankres politisk gjennom en felles sak i kommunene våren 2023.*

Sak 04/23 Orienteringer

1. **Status etter pandemien, utfordringer og muligheter for kollektivtrafikken i Buskerudbyen**
v/ Terje Sundfjord, administrerende direktør i Brakar
2. **Vannveien**
v/ Hans Arne Odde
3. **Smart Drift Viken**
v/ Ingeborg Olsvik, Viken fylkeskommune, og Gunn Drogset, Applied Autonomy
4. **Årsrapportering 2022 for belønningsmidlene og orientering om byindeksen**
v/ Alberte Ruud

Alle presentasjonene vedlegges referatet og tas til orientering.

Sak 05/23 Eventuelt

Sefrid Jacobsen, Jernbanedirektoratet, orienterte kort om:

- Status for forhandlingene om hvilken aktør som skal kjøre togtrafikken på Drammensbanen i 2023
- Forsinkelser på Drammensbanen
- Status og milepæler for innspill om flere tog til Hokksund og Kongsberg

VEDLEGG 2 – Utkast til Innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036

UTKAST - behandles i ATM-utvalget 17. april

**Innspill til Nasjonal transportplan 2025-36 fra
Buskerudbyen**

**Innspill fra lokale parter i Buskerudbysamarbeidet
– Behandlet i Buskerudbyens politiske
styringsgruppe (ATM-utvalget)**

17. april 2023

Buskerudbyens innspill kort oppsummert

- **Raskest mulig oppstart av forhandlinger mellom staten og Buskerudbyen om byvekstavgift:** Buskerudbyens satsing er godt koblet til målene i Nasjonal transportplan. Den er bærekraftig, tidsriktig og baserer seg på firetrinnsmetodikken til Statens vegvesen. Enkle, rimelige tiltak skal prøves ut først. Ved å utnytte eksisterende infrastruktur bedre, får vi mer for pengene. Tiltakene skal bygge opp under statens øvrige investeringer i området. Det er stor vilje til lokal egenfinansiering. Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet gjennom mange år. Men en større og mer langsiktig satsing må til for å møte befolkningsveksten og nå felles mål fremover. Buskerudbysamarbeidet mener at rammen minst må opprettholdes på dagens nivå, dvs. anbefalingene innenfor ramme 3 i prioriteringsoppdraget.
- **Videreutvikle jernbanen som ryggrad i kollektivsystemet i Buskerudbyen:** Et hovedgrep i lokalt forhandlingsgrunnlag for byvekstavgift er å bygge opp under jernbanen som ryggrad i kollektivsystemet. Buskerudbysamarbeidet vil utnytte fortrinnet med ti jernbanestasjoner som binder byområdet sammen. Økt frekvens fra ett tog i timen til to eller flere i større deler av driftsdøgnet på strekningen Drammen – Kongsberg er nødvendig for å få dette til. Buskerudbysamarbeidet viser til innspillene om å vurdere enklere tiltak og justeringer av enkelte avganger på strekningen Oslo-Hokksund-Kongsberg. Samarbeidet ber om at innspillene følges opp i det videre arbeidet med NTP, noe som er spesielt viktig fordi det i prioriteringsoppdraget ikke er funnet rom for dobbeltspor på denne strekningen.
- **Nye samarbeidsformer om konkrete prosjekter for å nå målene:** Buskerudbyen ønsker i NTP-sammenheng å prøve ut nye former for samarbeid rundt konkrete prosjekter. Målet er i større grad å se offentlige investeringer og samfunnsøkonomisk nytte i sammenheng, på tvers av sektorer og forvaltningsnivå. Hensikten er å få mer ut av infrastrukturen og knutepunktene vi allerede har. Resultatene vil kunne være overførbare til andre byområder. Videreutvikling av Brakerøya knutepunkt i forbindelse med nytt sykehus, helsepark og utviklingen av Fjordbyen Lier og Drammen kan være et egnet pilotprosjekt.
- **Nødvendige riksveiinvesteringer:** Ny rv. 291 Holmenbrua er nødvendig for å ivareta riksveitilknytning til Drammen havn. I tillegg vil rv. 291 få økt betydning som forbindelse til nytt sykehus på Brakerøya. Rv. 291 med Holmenbrua er også omkjøringsvei ved stengt E18 motorveibrua i Drammen. Det er positivt at ny rv. 291 Holmenbrua foreslås fullfinansiert med statlige midler innenfor ramme 3 i prioriteringsoppdraget. Buskerudbysamarbeidet ønsker en slik prioritering også innenfor de lavere rammene. Utbygging av E134 Dagslett-E-18 er viktig for å utvikle nasjonal transportkorridor, og vil samtidig gi store lokale miljøforbedringer i Lier kommune. I tillegg vil den ha betydning for utvikling av et av landets største byutviklingsprosjekt, Fjordbyen Lier og Drammen. Det er positivt at utbygging av

E134 Dagslett-E-18 foreslås delfinansiert med statlige midler i første seksårsperiode innenfor ramme 3 i prioriteringsoppdraget. Vi ønsker en slik prioritering også innenfor de lavere rammene. Tiltak på rv. 350 Hokksund-Åmot er nødvendig for å bedre trafiksikkerheten mellom Hokksund og Åmot, og gi økt fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtransport.

- ***Samarbeid med staten om utvikling av ny teknologi og nye mobilitetstilbud som bygger opp under nullvekstmålet:*** Buskerudbyen har mange gode miljøer og bedrifter som driver frem ny teknologi og løsninger for mobilitet, autonomi, sensorer og kommunikasjon, spesielt i Kongsberg. Buskerudbyen ønsker å ha en ledende rolle i samarbeid med staten om utvikling av ny teknologi og nye mobilitetstilbud.

Innspillet er basert på følgende føringer:

- Foreløpig innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036 fra Viken fylkeskommune v/ Viken fylkesråd 8. desember 2022.
- Buskerudbyens innspill til Vegdirektoratet om belønningsordningen i forkant av utredningsoppdraget.
- Lokalpolitiske målsettinger på transportområdet, inkludert mål i Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023.
- Buskerudbyens innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033.
- Forhandlingsgrunnlaget for byvekstavtale for Buskerudbyen.

Forhandlinger om byvekstavtale så raskt som mulig

Transportvirksomhetenes anbefalte prioritering for byområdene innebærer at Buskerudbyen fremdeles er aktuell for byvekstavtale, noe vi ser som svært positivt. Buskerudbyen ønsker å inngå byvekstavtale så raskt som mulig, og at rammen minst opprettholdes på dagens nivå (anbefalingene innenfor ramme 3 i prioriteringsoppdraget)

En byvekstavtale vil være avgjørende for fortsatt nullvekst i personbiltrafikken i Buskerudbyen. Gjennom byvekstavtalen ønsker vi å oppnå:

- **Mer langsiktighet og et noe større økonomisk handlingsrom.** Det er stort vilje til lokal ressursinnsats, men kommune- og fylkesøkonomien tilsier at det også må mer statlige midler til for å finansiere et transportsystem som er tilrettelagt for økt sykling, gange og kollektivtransport.
- **Økte midler til drift av kollektivtransport.** Buskerudbyen har hatt belønningsavtale siden 2010. Belønningsmidlene har særlig bidratt til et styrket tilbud for kollektivreisende. Tiltak finansiert med belønningsmidler har bidratt til å nå nullvekstmålet så langt. Fortsatt måloppnåelse forutsetter imidlertid sterkere økonomiske muskler.

- **Økt satsing på fremtidsrettede og miljøvennlige transportløsninger rundt de store statlige prosjektene nytt sykehus og Intercity-utbyggingen.** Dette innebærer gang-, sykkel- og kollektivløsninger til det nye sykehuset på Brakerøya, og knutepunktutvikling rundt jernbanestasjonene. Tiltakene må stå klare samtidig med åpning av sykehuset og nytt dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen i 2025. Det betyr at det haster å inngå en byvekstavtale.
- **Økte investeringer i gang, - sykkel- og kollektivtiltak.** Vi vil spesielt trekke fram gang-/sykkelbru over Strømsløpet, som må inngå i avtalen og bygges samtidig med ny Holmenbru.

Buskerudbyen har oppnådd målet om nullvekst i personbiltrafikken gjennom mange år. Også i 2022 har vi måloppnåelse: Biltrafikken er redusert med 1,4% sammenlignet med referanseåret 2016. Antallet kollektivreiser i Buskerudbyen økte med 34 % fra 2013 til 2019. Kollektivbruken sank kraftig under pandemien, som i alle andre byområder. Men mye av nedgangen er hentet inn igjen i 2022. Kollektivbruken nærmer seg nivået fra før pandemien.

Forventet befolkningsvekst og store utviklingsprosjekter betyr økende trafikkproblemer dersom det ikke tilrettelegges for økt bruk av kollektivtransport, sykling og gange. Med en byvekstavtale vil vi sikres større forutsigbarhet enn med dagens belønningsavtale.

Buskerudbysamarbeidet har tatt inn over seg at de økonomiske ressursene er begrenset uten bompenger. Det foreslås derfor ingen større veiprosjekter som vil føre til økt veikapasitet. Det vil også bidra positivt til nullvekstmålet. Et hovedgrep er å utnytte dagens infrastruktur på en bedre måte. Satsing på smart mobilitet og ny teknologi har en sentral plass. Kollektivtilbudet skal bli mer sømløst.

Det faglige grunnlaget for forhandlinger om byvekstavtale viser at nullvekstmålet kan nås uten bruk av bompenger i Buskerudbyen. Men det stiller store krav til samordnet innsats innen arealplanlegging, parkeringspolitikk og andre virkemidler, samt finansiering gjennom ordinære budsjett i stat, fylkeskommune og kommuner. En byvekstavtale vil være godt egnet for å sikre dette.

Buskerudbyen vil gjøre mer av det som har virket bra til nå. Bærebjelken er fortsatt knutepunktutvikling i tråd med felles areal- og transportplan, parkeringstiltak, videreutvikling av busstilbudet og bedre tilrettelegging for sykkel og gange. Tiltakene skal bygge opp under statens øvrige investeringer i området.

I bybåndet fra Lier til Kongsberg er det ti jernbanestasjoner. Byvekstavtalen skal styrke jernbanen som ryggrad i kollektivtilbudet, med bedre tilgang og enklere bytte mellom ulike transportmidler. Det er stort behov for å få to tog i timen til Hokksund og Kongsberg.

I Buskerudbyen er det utarbeidet en felles sykkelplan for hele byområdet. Den synliggjør et samlet investeringsbehov på ca. 6 mrd. kr. (2019 kr). Om lag halvparten av dette omfatter

behov langs riksveier eller riksveiruter; for eksempel sykkelveier til knutepunkter og mellom prioriterte utviklingsområder. Statlige midler til sykkelinfrastruktur i Buskerudbyen har ikke blitt prioritert de senere år i påvente av en byvekstavtale. Det er behov for betydelig økt statlig innsats – i tillegg til det belønningsmidlene gir rom for.

I 2025 åpner to store statlige prosjekter i Drammen: IC-Vestfoldbanen, inkludert oppgradert Drammen stasjon, og nytt sykehus på Brakerøya. Det er behov for ny infrastruktur for grønn mobilitet i nær tilknytning til disse prosjektene, som fortsatt ikke er fullfinansiert. Dette gjelder blant annet oppgradering av holdeplasser og trasé for nye leddbusser, mer attraktive forbindelser for gående og syklende til nytt sykehus.

Kollektivforbindelsene mellom Strømsø og Bragernes kollektivknutepunkt og nytt sykehus må knyttes bedre sammen. Gjennom en fremtidig byvekstavtale bør det sikres gode, miljøvennlige transportløsninger til det nye sykehuset også for å gi økt nytte av disse investeringene. Bidrag til å utvikle helhetlige knutepunkter rundt den oppgraderte Drammen stasjon og videreutvikling av eksisterende Gulskogen stasjon bør også inngå i en byvekstavtale. Knutepunktene Mjøndalen, Hokksund, Brakerøya og Lier stasjon har også betydelige utbedringsbehov, knyttet til både selve jernbanestasjonen og som knutepunkt for alle transportformer for reisende med bil, gående og syklende.

I prioriteringsoppdraget fastslår transportvirksomhetene at det både er behov for å bruke de statlige midlene mest mulig kostnadseffektivt, og ha et godt samarbeid om ytterligere tiltak for å nå nullvekstmålet. Buskerudbyen har allerede iverksatt flere av tiltakene som transportvirksomhetene omtaler. Vi vil spesielt fremheve følgende:

- *Omfordeling av veiareal til kollektiv, sykkel og gange.* I forhandlingsgrunnlaget til Buskerudbyen er det lagt opp til at eksisterende infrastruktur skal unyttes bedre ved at tiltak for kollektiv, sykkel og gange skal prioriteres, med egne gang-/sykkelanlegg og fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken. Det er ingen kapasitetsøkende veiprosjekter inkludert i porteføljen. Vi vil bygge opp under eksisterende transportinfrastruktur, ikke minst de ti jernbanestasjonene som går gjennom byområdet.
- *Arealbruk og fortetting:* I Buskerudbyen var vi tidlig ute i norsk sammenheng med å lage en felles areal- og transportplan (ATP Buskerudbyen 2013-2023) hvor knutepunktutvikling er hovedstrategien. Flest mulig nye boliger og arbeidsplasser skal etableres innenfor fem bestemte regionale utviklingsområder og ett lokalt utviklingsområde. De skal videreutvikles som knutepunkt for kollektivtrafikk med effektiv overgang mellom ulike transportmidler. Vi er i startfasen av arbeidet med å ta i bruk Arealdataverktøyet (ADV) for å sikre et bedre faglig grunnlag for å vurdere effekt på nullvekstmålet.
- *Parkering:* I Drammen kommunes parkeringsstrategi legges det opp til aktiv bruk av prising og tilgjengelighet som virkemiddel i sentrumsområdene. En ny parkeringsstrategi skal behandles i nær framtid. Lier og Øvre Eiker er i prosess for

å bli parkeringskommune, for dermed å kunne bruke parkering som et aktivt virkemiddel i transportpolitikken.

Buskerudbyen ønsker å være et pilotområde for å prøve ut nye løsninger og kostnadseffektive måter å nå nullvekstmålet på.

Jernbanen med tilhørende togtilbud som ryggraden i det kollektive transportsystemet i Buskerudbyen

Reisevaneundersøkelsen viser at tilnærmet halvparten av alle kollektivreiser som bosatte i Buskerudbyen utfører, skjer med tog. Buss er viktig for interne kortere reiser i Buskerudbyen, mens tog spiller en større rolle for lengre regionale reiser.

Den overordnede strategien i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, og i samarbeidsavtalen for Buskerudbyen, har vært å samordne framtidig arealutvikling med et styrket togtilbud i fem regionale utviklingsområder; Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda. Vestfossen er utpekt som lokalt utviklingsområde. Et forbedret tilbud i korridoren vil bygge ytterligere opp om togets rolle som ryggrad i kollektivsystemet og forsterke en positiv trend.

Fra Lier til Kongsberg er det viktig med økt frekvens på lokaltogene, for at toget skal være et mer attraktivt reisemiddel internt i området og i retning Oslo. I prioriteringsoppdraget er det vist til at en tilbudsøkning fra ett til to tog i timen fra Hokksund retning Oslo forutsetter dobbeltspor mellom Hokksund og Drammen, og at det ikke er funnet rom for å prioritere dette i planperioden. Buskerudbyen mener det er behov for å se på mulige tiltak for å få økt frekvens i større deler av driftsdøgnet, også uten dobbeltspor. Konkrete forslag og mulige løsninger er spilt inn til Jernbanedirektoratet både fra Buskerudbyen og Kongsberg kommune. Samarbeidet ber om at innspillene følges opp i det videre arbeidet med NTP. Skal vi virkelig lykkes med å få mer ut av infrastrukturen vi allerede har, er det nødvendig å vurdere flere alternative løsninger.

Opprusting av jernbanestasjonene Mjøndalen og Hokksund er viktig for å stimulere til økt bruk av togtilbudet, og for å stimulere til by- og tettstedsutvikling i prioriterte utviklingsområder i Buskerudbyen.

Videreutvikling av Brakerøya knutepunkt og tilgjengeligheten til dette er svært viktig for å legge til rette for miljøvennlige reiser, jf. avsnittet om byvekstavtale.

Prioriterte riksveiinvesteringer

Rv. 291 Holmenbrua er nedslitt, og forbindelsen må ivaretas som riksveitilknytning til Drammen havn for fremtiden. Rv. 291 er også omkjøringsrute for E18 motorveibrua i Drammen. I tillegg vil rv. 291 få økt betydning som forbindelse til nytt sykehus på Brakerøya. En ny Holmenbru vil gi gående og syklende en trafiksikker og effektiv

forbindelse mellom Strømsø og Brakerøya. Staten må ta ansvar for å erstatte dagens bru med ny bru, i tråd med vedtatt reguleringsplan.

Med ny Holmenbru er det også viktig å få på plass sammenhengende effektive og trafikksikre løsninger for gående og syklende på tvers av hele Drammenselva inkludert Strømsøløpet, og helt frem til nye anlegg for nytt sykehus og Helsepark på Brakerøya. Dette inkluderer også rv. 291- og E18-anlegg for gående og syklende inn i Lier kommune.

I Statens vegvesens forprosjekt for gang- og sykkelbrua over Strømsøløpet (2019) er det også tatt med videre forbindelse langs Telthusgata fram til Bjørnstjerne Bjørnsons gate, slik at man kobler seg til eksisterende gang- og sykkelanlegg. Reguleringsplan for Holmenbrua ble vedtatt av Drammen bystyre 25.09.18, og i dette vedtaket ble det også poengtert at *“Bygging av egen gang/sykkelbro over Strømsøløpet skal ha høyeste prioritet i videre arbeid med BB2 og Byvekstavtalen med Staten”*. I et langsiktig perspektiv vil det kunne være behov for å tilrettelegge bedre for kollektivtrafikk.

I prioriteringsoppdraget foreslås prosjektet forutsatt fullfinansiert med statlige midler i tolvårsperioden innenfor ramme 3 (500 mill. kr 2025-2030 og 664 mill. kr 2031-2036). Prosjektet inngår ikke i første seksårsperiode i ramme 1 og 2. Det er positivt at prosjektet foreslås fullfinansiert av staten innenfor ramme 3. Bruas dårlige tilstand gjør det imidlertid avgjørende å sikre midler til prosjektoppstart i første seksårsperiode også innenfor ramme 1 og 2.

Utbygging av E134 Dagslett-E18 er viktig for å utvikle en nasjonal transportkorridor og vil samtidig kunne gi store lokale miljøforbedringer i Lier kommune. Dagens vei går gjennom et tettbygd og trafikkbeltet område i Lier, og gir negative virkninger for støy, luftkvalitet og trafikksikkerhet. I tillegg vil strekningen ha betydning for utvikling av et av landets største byutviklingsprosjekt, Fjordbyen Lier og Drammen.

Det er positivt at prosjektet foreslås delfinansiert med statlige midler i første seksårsperiode innenfor ramme 3 i prioriteringsoppdraget. Buskerudbyen ønsker en slik prioritering også innenfor de lavere rammene.

Det er viktig å sikre at det er tilstrekkelig med planmidler til denne strekningen tidlig i NTP-perioden.

E134 Strømsåstunnelen er ikke prioritert i NTP 2022-2033, og heller ikke omtalt. Nytt løp i Strømsåstunnelen er først og fremst viktig for å ivareta europeiske tunnelkrav.

Tiltak på rv. 350 Hokksund-Åmot er viktig for å bedre trafikksikkerheten på strekningen, og for utvikling av Hokksund sentrum. Rv. 350 er ikke prioritert i Nasjonal transportplan 2022-2033, og Statens vegvesen har avsluttet arbeidet med kommunedelplan for prosjektet. Det bes om at planarbeidet gjenopptas slik at en kan finne hensiktsmessige løsninger og

standardvalg på strekningen som ivaretar trafikksikkerhet på kort sikt og som på lengre sikt gir mulighet for å utvikle rv. 350 som nasjonal transportkorridor.

Nye samarbeidsformer om konkrete prosjekter for å nå målene

Buskerudbyen ønsker i NTP-sammenheng å prøve ut nye former for samarbeid rundt konkrete prosjekter. Det er behov for mer samordning og bedre planlegging av integrerte løsninger. Det er store kostnader å spare ved i større grad å se offentlige investeringer og samfunnsøkonomisk nytte i sammenheng, på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer.

Knutepunkt Brakerøya kan være en aktuell case. Knutepunktet er lokalisert i kort avstand til planlagte utbyggingsprosjekter, som vil gi stor vekst i både arbeidsplasser og boliger. Nytt sykehus med 4000 arbeidsplasser, helsepark skreddersydd for offentlige helseaktører, og et av Norges største byutviklingsprosjekt Fjordbyen Lier og Drammen er på trappene. Selv om mye av transportsystemet må være på plass innen ny transportplan vedtas, vil det framover være et stort behov for kontinuerlig utvikling og samordning på transportområdet.

Samarbeid med staten om utvikling av ny teknologi og nye mobilitetstilbud

Buskerudbyen ønsker å ha en ledende rolle i samarbeidet med staten om utvikling av ny teknologi og nye mobilitetstilbud.

Kongsberg har i dag bred og verdensledende teknologikompetanse, med nasjonale industrilokomotiv i front. Testarena Kongsberg har samarbeidsprosjekter over hele Norge, og har en anerkjent internasjonal posisjon.

Buskerudbyen har, i tillegg til å støtte utprøving av autonome busser og driftsmaskiner, også bidratt til elektrifisering av bussparken og vært pådriver for å finne løsninger for et sømløst og helhetlig mobilitetstilbud. Vi vil videreføre og styrke denne innsatsen. Mulige prosjekter i Buskerudbyen er:

- Knutepunktutvikling/jernbanestasjoner: Ny teknologi, mikromobilitet, «last mile» / hel reisekjede og delingsløsninger for å gjøre gange, sykkel, mikromobilitet og kollektivtrafikk mer attraktivt.
- Tilrettelegge for bedre tilgjengelighet og fleksibel mobilitet til nytt sykehus, blant annet gjennom å gjøre kollektivtransport, sykkel og gange mer attraktivt og ved å ta i bruk ny teknologi og dele-/mikromobilitet.
- Samordning av billettløsninger og transportløsninger for sømløse reiser.
- Sensorbasert parkeringsteknologi.
- Videreutvikle teknologi for autonome transportmidler, samt legge til rette for flere pilotprosjekter.

