

## **HØRINGSUTTALELSE NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006 – 2015 FOR FYLKENE BUSKERUD, TELEMARK OG VESTFOLD**

Rådet for Drammensregionen har behandlet

- Høringsutkast handlingsprogram for Jernbaneverket 2006 –2015
- Høringsforslag handlingsprogram for Kystverket 2006 – 2005
- Forslag til handlingsprogram 2006 – 2015 fra Statens Vegvesen
- Herunder forslag til handlingsprogram for investeringer på stamvegnettet 2006 – 2015

Drammensregionen viser til egne uttalelser fra kommunene i regionen til ovennevnte, men vil omtale nedenstående konkrete tiltak og prosjekter som særlig aktuelle i en samlet vurdering for vår region.

### **1) Samferdselsdepartementet**

**Mål: Drammensregionen inn som region for å motta storbytilskudd fra Staten ref. kollektivtrafikk.**

Fordelene er vekst i kollektivtransporten med bedre framkommelighet, helse og miljø. Staten har i år bevilget 115 mill. kr. som storbytilskudd for bedre kollektivtrafikk. Utover de fire store byregionene i Norge er også Vest-Agder fylkeskommune gitt 15 mill kr. til trafikken i Kristiansandområdet. Vi ber om at Drammensregionen anbefales tatt inn i denne kategorien gjennom høringsuttalelsen fra BTV.

Drammensområdet er landets femte største byregion (155 000 innbyggere), med en befolkning betydelig større enn Kristiansand og med større trafikk- og miljøproblemer. Det er gjennom Drammenspakken satsset betydelige midler for trafikksanering de siste ti årene, men mye er gjort. I disse dager ferdiggjøres f.eks. en ny kollektivtrafikkplan som inkluderer alle 8 kommunene i regionen. På denne bakgrunn ber Drammensregionen om å bli en del av Statens kollektivsatsing i de store byregionene.

Vi vil understreke at også regionstørrelsen, innbyggertall og trafikkvolum i hhv. Tønsbergregionen og Grenlandsregionen betyr at også disse bør vurderes for statlige tilskudd.

Det er gledelig at Samferdselsdepartementet det siste året har gitt dels betydelig økonomisk belønning til storbyområder som får en økning i kollektivtransporten, og begrenser veksten i bruken av personbil. Dette bør videreføres til andre større relevante geografiske områder.

Ved fordeling av midlene har Samferdselsdepartementet lagt vekt på at byområdene har satt i verk eller planlegger tiltak som begrenser biltrafikken, og at midlene ikke kommer som erstatning for midler fra lokale myndigheter. Samferdselsdepartementet har også sett på om bykommunene kan dokumentere at de har oppnådd resultater gjennom økt antall kollektivreiser, og at midlene skal brukes til å styrke kollektivtilbudets konkurransekraft.

Disse ordningene og utfordringene ønsker Drammensregionen å ta del i.

## 2) Jernbaneverket

### **Mål: Forsert fremdrift / avslutning av arbeidene i Lieråstunnelen – fra 2009 til 2008.**

Fordelene ved en tidligere avslutning av arbeidene kan synliggjøres således:

- 1) Flytoget kan flytte sin endestasjon fra Asker til Drammen i 2008 istf. 2009.
- 2) NSB sikres høyere regularitet, høyere fremføringshastighet, større produksjon og kundetilfredshet. Totalt større konkurransekraft på denne strekningen som er en vital del av jernbanetrianglet på Østlandet, og derfor også for hele landet.

For Jernbaneverkets planer er det kun dette forholdet vi vil ta opp – vedlikeholdstempoet i Lieråstunnelen. Fornyelse av kontaktledningsnett og fjellsikring har vært gjennomført noen år i denne tunnelen, og planen for fullføring viser avslutning av arbeidene i 2009. To forhold er kritiske for større tempo; finansiering og forstyrrelser av toggang.

Finansieringen av arbeidene er således:

2005 – 50 mill. kr.
2006 – 80 mill. kr.
2007 – 80 mill. kr.
2008 – 80 mill. kr.
2009 – 30 mill. kr.

En forsert fremdrift krever således 80 mill. kr. mer i perioden 2005 – 2008. Dette kan være friske penger eller overføringer fra andre prosjekter. Totalt er det for Korridor 3 (Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger) foreslått 1 299 000 mill. kr. i perioden 2006 – 2009 til fornyelser og vedlikehold. En omdisponering av 80 mill. kr. utgjør således 6 % av den totale bruttosummen. Netto blir lavere da en tidligere avslutning av arbeidene også gir bedre, større og mer effektiv produksjon.

Hittil har vedlikehold blitt gjennomført uten særlige forstyrrelser av toggangen da arbeidene har vært gjort om natten. En forsert fremdrift vil kreve et mer effektivt arbeid, herunder å

måtte stenge tunnelen ved lavere produksjon. Det kan være i høytider, helger, sene avganger etc. der busser kan benyttes alternativt mellom Asker og Drammen.

Rådet anmoder om en forsert fremdrift og avslutning av tunnelarbeidene på bakgrunn av de mange fordelene som oppnås for både reisende, NSB og Flytoget. Ulempene og kostnadene ved denne forseringen ses på som vesentlig mindre enn nytteverdien.

### 3) Kystverket

#### **Mål: Fjerne høyspent luftstrekking over Svelvikstrømmen, bytte til sjøkabel under strømmen.**

Fordelene er at skip da kan gå gjennom strømmen uavhengig av skipenes høyde, mens begrensningen nå er ca. 40 meter. Et fortsatt luftspenn vil over tid dramatisk svekke Drammens konkurransekraft og attraktivitet som havn.

Vi viser til planene for korridor 3, prosjektnr. F – 1, Svelvikstrømmen – farled. Denne farleden er planlagt åpnet i 2006 – 2007 etter at pågående utbedringsarbeider (større dybde – bredere led) er avsluttet. Kostnadene ved de aktuelle arbeidene er anslått til ca. 130 mill. kr. En kost/nytte vurdering blir betydelig svekket for dette arbeidet, med de begrensninger som luftstrekking gir.

Et samarbeidsprosjekt for sjøkabel mellom partene Drammen Havn AS, Svelvik kommune, Statnett SF, Kystverket og Rådet for Drammensregionen har skissert kostnader på ca. 27 mill. kr. for kabelprosjektet. Dette er planlagt dekket opp ved et spleiselag der Kystverket anmodes om en medvirkning i størrelse 7 – 9 mill. kr. Det er en merkostnad ref. 130 mill. kr. på ca. 6 %.

Arbeidene bør gjennomføres parallelt med mudringsprosjektet og således være avsluttet 2006 – 2007. Rådet for Drammensregionen anmoder Kystverket om bidrag til toppfinansieringen av en sjøkabel som andre parter forøvrig deltar sterkt i.

### 4) Statens vegvesen

#### **Mål 1: Forsere byggestart for Rv 23 (E18 – Dagslett) inkl. tunnel Linnes-Dagslett, fra perioden 2010 – 2015 til perioden 2006 – 2009.**

Fordelene er betydelige både for hovedstadsområdet (vesentlig mer attraktiv som miljøvennlig omkjøringsveg sør for Oslo), for virksomheter og personer i kommuner og fylkeskommuner på begge sidene av Oslofjorden, for Lier kommune som får løst et betydelig miljøproblem ved den omfattende lokalvegtrafikken på nåværende Rv 23, for Drammen Havn som er et viktig logistikknutepunkt på Østlandet og for en eventuell lokalisering av nytt sentralsykehus for Buskerud på Gullaug i Lier.

Regionrådet vil understreke mulighetene for brukerfinansiering for å gjennomføre en rask og miljøvennlig tilknytning mellom E18 og Rv 23/Dagslett.

## **Mål 2: Rv 319 Drammen – Svelvik, starte ombyggingsprosjekt i perioden 2010 – 2015**

Fordelene er betydelige både hva gjelder ulykker, støy, forurensing og allmenn tilgjengelighet. Svelvik kommune styrker løpende sitt nære samarbeid med Drammen, som fremstår som det tunge bysenter for den mindre byen Svelvik. Relasjonene for Svelvik sørover i Vestfold er betydelig svakere enn nordover til Buskerud. Svelvik kan fremstå som en betydelig mer attraktiv bo-, service- og arbeidsplasskommune i Drammensregionen, forutsatt bedre vegforhold på Rv 319.

## **Mål 3: RV 35 Jessheim – Hønefoss/Hokksund. Investeringene sikres for perioden 2010 – 2015 for Osloregionens vestlige omkjøringsveg (Ring 4). Riksvei 35 - Jutebrua er viktig som trafikksikker trase gjennom Vestfossen.**

Utbedring og trafikksikring av Rv 35 gjennom Vestfossen har høyeste prioritet for Øvre Eiker kommune i NTP 2006- 2015. Regionrådet anbefaler at Rv 35 - Jutebrua må realiseres i perioden. Det er viktig for å sikre en trygg trase for Rv 35 gjennom Vestfossen.

Prosjektet gir fordeler både hva gjelder Øvre Eikers behov og et samlet rundkjørings-system for hovedstadsregionen. Det inkluderer bl.a. ovennevnte og Oslofjordtunnelen. Parsellen er viktig for trafikk vestfra til Gardermoen, og er ressursvennlig både hva gjelder transportkostnader og miljø. Prosjektet er samlet lagt inn med MNOK 160 i perioden frem til 2015 – hvilket gir langsom fremdrift.

Rådet for Drammensregionen velger å fremheve betydningen av ovennevnte prosjekter hensyntatt at følgende prosjekter allerede er foreslått i NTP gjennomført i perioden 2006-2009:

- E 18 Høvik – Frydenhaug (fullføring av motorvegbrua)
- E 18 Frydenhaug – Eik (fullføring av tunnel i forlengelse av brua)
- E 18 Kopstad – Gulli (fullførelse)
- Rv 283 – undergang Grønland
- Rv 283 – Kreftingsgate
  - Rv 283 – Øvre Sund bru (lån, overskytende fra Kjellstadbommen 100 mill. kr.)
- Bj. Bjørnsonsgt. (Drammen) (utvidelse)
- Slutføre sykkelsatsing Drammen
- Rv 283 vannutskifting Herstrøm (N Eiker)
- Ny kollektivplan Drammensregionen
- Tilskudd kollektivknutepunkt Røyken
- Ombygging vegkryss / etablering av kollektivknutepunkt i Knivedalen (Ø Eiker)

Regionrådet vil dessuten vektlegge de forslagene som er sendt inn fra Nedre Eiker kommune for Rv 134 (3 forslag) og Rv 283 (5 forslag). Dette er økonomisk begrensede tiltak med særlig

stor nytteverdi. Prosjektene er i hovedsak relatert til trafikksikkerhet – sentralt i den nye NTP.

Rådet for Drammensregionen anbefaler således seks sterke prosjekter innen NTP 2006 – 2015:

- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <b>1) Samferdselsdepartementet:</b> | <b>Storbyregion med økonomisk støtte til kollektivtrafikk</b> |
| <b>2) Jernbaneverket:</b>           | <b>Lieråstunnelen</b>   |
| <b>3) Kystverket:</b>               | <b>Svelvikstrømmen</b>  |
| <b>4) Statens Vegvesen:</b>         | <b>Rv 23 (E18 – Linnes inkl. tunnelloøsning)</b>              |
| <b>5) Statens Vegvesen:</b>         | <b>RV 319 (Svelvik – Drammen)</b>                             |
| <b>6) Statens Vegvesen:</b>         | <b>RV 35 (Jessheim – Hokksund, inkl. Rv 35 – Jutebrua)</b>    |

Med vennlig hilsen

**RÅDET FOR DRAMMENSREGIONEN**

Tore Opdal Hansen /s/  
leder i regionrådet

Dankert Freilem /s/  
direktør