

Sosialistisk Venstrepartis samferdselsplan etter Buskerudbypakke 2

Innledning

Med skroting av Buskerudbypakke 2(BBP2) i våres, har Nedre Buskerud kommet i en svært vanskelig situasjon. En lang tids planlegging av ei bypakke for mindre biltrafikk i Drammen bysentrum, bedre kollektivtilbud, flere gang- og sykkelveier og ikke minst: en mer framkommelig og triveligere by er nå lagt på is.

Flere partier har kommet på banen med noe de kaller et alternativ til BB2. Både senterpartiet og Høyre har lagt fram skisser som i beste fall er ufinansierte drømmer, siden de har lagt inn forutsetninger som er usannsynlige og slett ikke vedtatt.

Det er mange grunner for å få gjort noe med den private biltrafikken rundt Drammen. Et nullvekstmål er for lengst vedtatt i Stortinget for byene våre. Dette er selvsagt fordi klimagassutslippene MÅ ned, og transportsektoren står for rundt en tredel av totale utslipp.

I tillegg vil redusert biltrafikk inn mot sentrum skape større trivsel, bedre miljø og større framkommelighet for dem som virkelig trenger det, slik som kollektiv- og varetransport og utrykningskjøretøy.

Alvoret i trafikksituasjonen i Nedre Buskerud kommer tydelig fram når vi ser på bakgrunnstallene i Buskerudbyutredninga:

Tre av fire reiser i Buskerudbyen skjer med bil og mange reiser er korte. Tre av ti bilturer er på under 3 km. Det betyr at det er stort potensiale for overgang fra bil til gåing, sykling og kollektivtrafikk med gode tiltak.

SV kan ikke se at det er noen realistiske løsninger som kan oppnå samme mål for den trafikktviklingen vi ønsker, enn gjennom bompenger. Dette er ikke bare for å skaffe finansiering som mange tror; det er faktisk avgjørende for å endre folks reisevaner. Det viser all forskning. Om staten hadde betalt alle kostnader til tiltak, hadde privatbilismen fortsatt som før. En må ha innretninger som belønner (godt utbygd kollektivsystem, der busser og tog har hyppige avganger og ikke for høye priser) OG straffer – gjennom utgifter ved en bomplassering.

SV er absolutt for et nytt, satelittbasert vegprisingssystem, men teknologien er ikke helt på plass ennå. Det ville gitt muligheter for enda mer rettferdig fordeling av bompengebelastningen. Men å kjøre inn i sentrum MÅ koste noe, ellers vil atferden ikke endres.

Alternativene i Buskerudbypakke 2

SV har alltid ment at Buskerudbysektariatets alternativ 1 var det aller beste, både fordi det hadde langt bedre miljøprofil og fordi det var billigere. Med dette ville også bompengetakstene blitt rundt 15-20 % lavere.

Det var alternativ 4 som Høyre og Ap i første omgang gikk inn for og som ble gjeldende pakke – helt til den ble torpedert. Det var den mest omfattende pakka, til en kostnad på 14,3 milliarder. Den pakka som SV ville bygge på, har en ramme på 11,8 milliarder.

SV gikk likevel med på den omfattende pakka, siden den var langt bedre enn ingen pakke.

SV kan vanskelig se at det overhodet er mulig å få til en tilfredstillende finansiering og en god byutvikling uten stor biltrafikk uten ei bypakke og en byvekstavtale der alle forvaltningsnivåer er med.

Når dette blir aktualisert igjen vil SV trekke fram alternativ nr. én i BBP2 som et godt alternativ å bygge på – med reduserte kostnader og tilhørende reduserte bompenger.

Statlige prosjekter/forutsetninger

SV vil – ikke minst gjennom sitt medlem i Transportkomitéen på Stortinget – jobbe hardt for at Staten tar alle kostnader ved ny Holmenbru og ny Strømsåstunnel (som er krav etter nye sikkerhetsforskrifter fra EU). Men dette kan ikke legges inn som en forutsetning i noen av de politiske partienes alternative planer. Foreløpig kan vi bare ta høyde for 50% finansiering på disse prosjektene fra Staten.

SV vil også jobbe hardt for å få belønningsmidler fra Staten slik at kollektivsatsingen kan økes. Brakar står nå i fare for å måtte gå motsatt veg pga. vraking av BBP2, nemlig og redusere tilbudet. Foreløpig ser det ut til at Buskerud Fylkeskommune klarer å utsette problemet et halvt år ut i 2020.

Uten Buskerudbypakke 2 må nemlig 16,8 millioner finansieres fra fylkeskommunen for at busstilbudet skal opprettholdes, og halvparten av dette beløpet, dvs. at 8,4 Mill kr avsettes til fond i 2019 for bruk til drift i 2020.

Det ligger i ordet belønningsmidler at dette er bonus fra Staten for å ta gode kollektivgrep, lage bypakker, byvekstavtaler osv. Det er slett ingen garanti for at Buskerudbyen nå vil få flere midler uten at ei ny, omforent trafikkpakke foreligger.

Nå må vi satse på jernbanen

SV vil jobbe mye for å få gjennomslag for en togsatsing – både ved raskest mulig å få to tog i timen til Kongsberg og gjennom opprusting av Randsfjordbanen, slik at persontog igjen kan stoppe ved stasjonene i Øvre Eiker og Modum.

To tog i timen til Kongsberg

Uavhengig av ny pakkeløsning, men som en viktig del av en alternativ satsing, er hyppigere togavganger mellom Drammen og Kongsberg. Buskerud SV har fått utredet et alternativ for to tog i timen til Kongsberg, hovedsakelig ved tilpasning til eksisterende enkeltspor. Denne utredningen ligger vedlagt denne planen.

Det er oppsiktsvekkende resultater i utredningen, som er gjort av en profesjonell togplanlegger (tidligere ansatt i NSB). Den ble lansert sist vinter og sier at det med relativt beskjedne kostnader er mulig å få to tog timen på denne strekningen – uten å bygge to spor hele veien. Men det er to viktige grep som må tas:

1. Dobbeltspor minst til Daler – og aller helst til Mjøndalen.
2. Ny stasjon ved Gomsrud før Kongsberg. Da blir det mulig med en togkryssing, og samtidig en strålende mulighet for ansatte i Teknologiparken å bruke eksisterende gangbru til arbeidsplassen for pendlere fra Oslo/Drammen. Her er det i tillegg større og voksende boligområder. Disse innbyggerne får dermed lett tilgang til tog.

BaneNor fikk i oppdrag å utrede to tog i timen *på under timen* fra Oslo. Denne siste forutsetningen medførte at de tegnet inn to spor hele veien til Kongsberg. Det måtte også nye traséer til, ikke minst en snarveg fra Fiskum til Kongsberg. Kostnadene ble deretter: 8,2 milliarder i 2016-kroner. I tillegg skapte utredningen voldsomme diskusjoner på Steinberg, der valget sto mellom sentrumsalternativet (nord) og alternativet utenom sentrum og stasjonen (sør). Det siste ville bety nedbygging av flere hundre mål topp matjord, samtidig med at Steinberg stasjon måtte nedlegges. Dette er anbefalt løsning fra BaneNor!

SVs alternativ er grovt kostnadsberegnet til rundt 1,4 milliarder. For å styrke robusthet ved forsinkelser, vil det trolig være nødvendig med noe ekstra kostnader til forlengelser av kryssningsspor et par steder. Men SVs løsning er langt billigere enn BaneNor sitt forslag, og det

vil dermed kunne realiseres mye tidligere! SVs mål er å få dette inn i neste NTP (Nasjonal transportplan) som nå rulleres og som skal vedtas våren 2021.

Lokaltog på Randsfjordbanen

Det er nesten utrolig at man i 2019, med den ene alarmerende rapporten etter den andre på klimaendringer og tap av naturområder, lar jernbanestrekninger som ligger klare, ikke blir brukt til lokaltrafikk. Mens stasjoner og perronger i Skotselv, Åmot, Geithus og andre forfaller fordi det ikke stopper tog, skjer mye av veksten i pendlertrafikken mot Drammen med privatbiler.

Svaret fra sittende regjering på økt biltrafikk mellom Hokksund og Åmot, er å utrede en ny firefelts motorvei over flott natur, kulturlandskap og dyrka mark. SV er enig med Modum næringsråd i at stasjonene på Randsfjordbanen nå må bli rusta opp og at lokaltog må bli satt inn i trafikk mellom Hønefoss og Hokksund.

Med to tog i timen til Kongsberg vil et lokaltog/skinnebuss kunne mate effektivt inn mot Hokksund som viktig knutepunkt.

SV vil være en pådriver for at vi får forgang i en slik utvikling.

Fylkeskommunale prosjekter/forutsetninger

SV på Stortinget har alltid plusset på betydelig til både kommuneramme og samferdselsbudsjettet for å gi mer midler til kollektive satsinger. Det er vanskelig å prioritere vekk midler fra andre sektorer (videregående skoler, fylkesveier) i fylkeskommunens trange budsjetter og kanalisere dem til kollektivtransport uten ekstra overføringer fra Staten.

Likevel er det noen tiltak vi vil jobbe for lokalt samtidig påtrykk for mer midler på statsbudsjettet:

- Tidligere førsteavganger på søndager
- Bedre sanntidsinformasjon
- Shuttlebuss Drammen sentrum – Åssiden (ved ny innfartsparkering) i Rushtiden

Lokale prosjekter

SV vil jobbe for økt kapasitet på pendlerparkeringene ved Vestfossen, Hokksund, Mjøndalen, Brakerøya og Lier stasjoner.

Lier

SV vil fortsatt jobbe hardt for at ny E134 gjennom det trafikkbelastede Lahellområdet blir realisert så snart som mulig og etter alternativet med lang Vikertunnel. SV vil motsette seg alle alternativer som krysser direkte mot E18 der verdifull dyrka mark blir nedbygd.

Shuttlebuss mellom Lierbyen og Lier stasjon bør bli fast ordning med forutsigbare avgangstider.

Trafikkdempende tiltak og utvikling av levende byområder

En av de viktigste poengene med bompenger, er å gjøre det mindre fristende å kjøre inn med privatbiler i sentrum. Altså hindre kø, kork og kaos i sentrumskjernen. Et alternativ for å få dette til er å stenge flere sentrumsgater i Drammen for gjennomkjøring, regulere til enveistrafikk og frigjøre plass til sykkelfelt. SV vil ha utarbeidet en helt ny plan for dette i Drammen, og liknende grep kan vurderes i de deltagende tettstedene i BBP 2.

Like viktig er det å gi byen et nytt innhold enn det tradisjonelle. Dette gjelder alle byene i Buskerud, men spesielt Drammen som nå vil bli den byen med størst trafikkutfordringer uten bypakke.

SV ønsker utredet mange tiltak i Drammen sentrum som følge av BB2 sitt fall. Vi vil peke på flere gågater, som en fortsettelse av gågata (Nedre storgate) tvers over torget og gjennom Øvre Storgate til parken. SV kan tenke seg en permanent basargate (Tollbugata, Bybrua..?), flere utekaféer og flere opplevelser for besøkende til bysentrum. Her er små avdelinger med leikeplasser også viktig. Med økt netthandel og store kjøpesentra i omlandet, er dette en nødvendig endring for byen. Det er opplevelser, trivelig miljø og andre tilbud som gjør at bysentrum vil trekke aktivitet, liv og røre til seg. Dette har vi sett tydelig i Oslo, der flere gater er stengt for biltrafikk, og det har blitt et triveligere, åpnere og mer framkommelig bymiljø.

Fremkommelighet for kollektivtrafikken

Det er avgjørende viktig at bussene kommer mye lettere fram enn privatbilene. Det øker sjansene betydelig for at folk vil la bilen stå og heller ta buss. Tiltak:

- Øyeblikkelig tiltak: Tidsbestemt kollektivfelt i Rosenkrantzgata
- Gjennomgående kollektivfelt i Rosenkrantzgata Hamburgstrøm - Solbergelva

Sykkel

Like viktig som å legge til rette for busser, er det å gi syklister trygge sykkelveier. I en ny plan for sentrumsutvikling ønsker SV løsninger med mer enveiskjøring for privatbiler for å gi plass til trygge sykkelveier. Et godt eksempel å vurdere enveiskjøring i Engene/Haugesgate, og det samme (motsatt vei) i Strandgata.

SV vil jobbe for hovedsykkelveier med helårsstandard og konfliktdempende krysninger mot bilvei mellom:

- Drammen – Lierbyen
 - Drammen – Mjøndalen over Ytterkollen
 - Drammen – Solbergelva/Krokstadelva
 - Mjøndalen – Steinberg – Hokksund
 - Krokstadelva – Hokksund over Horgen
- Sykkelhotell ved alle jernbanestasjoner
 - Gjennomgående "rød asfalt" på alle sykkeltraséer
 - Utvidelse av bysykkelordningen med elsykler og større geografisk utstrekning
 - Bruke dagens Vestfoldbane til gang og sykkelvei når den nye banen er på plass.

Drammen SV, Viken SV,
Stortingssgruppa transportfraksjon

23.8.19