

Årsrapport for Buskerudbysamarbeidet 2010



Buskerudbyen



1	1.0	Innledning	
		Leder av ATM-utvalget, Roger Ryberg: Historisk år for Buskerudbysamarbeidet	3
2	2.0	Dette er Buskerudbysamarbeidet	4
	2.1	Mål	4
	2.2	Partnerne i Buskerudbysamarbeidet	4
	2.2.1	Samarbeidspartnere	4
	2.3	Organisering	5
	2.4	Historikk	6
3	3.0	Hovedoppgave for Buskerudbysamarbeidet	7
	3.1.2	Buskerudbysamarbeidets oppgaver	10
	3.2	Felles areal- og transportplan, planprogrammet	11
	3.3	Belønningsordning, Buskerudbypakke 1	12
	3.3.1	Følgende hovedaktiviteter er gjennomført i 2009	12
	3.3.2	Følgende hovedaktiviteter er gjennomført i 2010	14
	3.4	Langsiktig samarbeid med staten for fremtidig transportsystem i Buskerudbyen, Buskerudbypakke 2	16
	3.5	Arena for samordning av prioriterte oppgaver	16
	3.6	Informasjon og kommunikasjon	17
	3.7	Felles kunnskapsgrunnlag	18
	3.7.1	Studietur	18
	3.7.2	Kunnskapsutredninger	19
	3.8	Bidrag til eksterne prosesser	20
	3.9	Oppfølging av avtalen med Samferdselsdepartementet	22
4	4.0	Økonomi	26
	4.1	Samarbeidsmidler	26
5	5.0	Nøkkeltall	27
	5.1	Trafikkutviklingen for 2009 og 2010	27

Historisk år for Buskerudbysamarbeidet

FOTO: Birgitte Simonsen Berg



AREAL-, TRANSPORT- OG MILJØUTVALGET

1. januar 2010 var det formell oppstart for samarbeidet mellom de 10 partnerne i Buskerudbyen. I løpet av året har samarbeidet videreutviklet en felles politikk gjennom vedtak om prinsipper for biltrafikkreduserende tiltak, samordnet parkeringspolitikk og et planprogram for felles areal- og transportplan.

Buskerudbysamarbeidets hovedoppgave er å sikre at den forventede veksten på 40.000 innbyggere på 20 år, skjer på en bærekraftig måte. Det vil si at våre byer, kommunesentra og øvrige tettsteder blir livskraftige og attraktive, uten at klimautslippene fra transport

øker og at det ikke oppstår køer og forsinkelser.

Denne utfordringen skal samarbeidspartnerne i Buskerudbyen møte gjennom felles planlegging og koordinering av tiltak. Næringslivet, representert ved NHO Buskerud, LO Buskerud, Drammen Næringslivsforening, Kongsberg Handels- og næringsforening og næringsrådene i de tre øvrige kommunene støtter opp om Buskerudbyen, og er viktige samarbeidspartnere for å nå våre mål.

Den forventede veksten bør løses ved at boliger og arbeidsplasser i langt større

grad konsentreres nær kollektivknutepunkter i by- og kommunesentra og andre prioriterte tettsteder. Det reduserer transportbehovet og gjør det lettere å tilby konkurranse-dyktig kollektivtransport.

For å få til dette jobbes det med en felles areal- og transportplan som skal legge grunnlaget for gode, fremtidige løsninger for befolkningen og næringslivet, og vi skal utforme en tiltakspakke for ulike samferdselstiltak fra 2014 som må inngå i Nasjonal Transportplan 2014-2023 for å utløse samferdselsmidler av betydelig størrelse. Dette er av avgjørende betydning for utvikling av transportsystemet i dette området med 150.000 innbyggere og et næringsliv i sterk vekst.

Partnerne i Buskerudbyen står samlet om at det må skje en endring av areal- og transportpolitikken for å gi gode løsninger for innbyggere og næringsliv.

Vi vet at det vil være krevende og at det må inngås kompromisser. For å lykkes må vi alle gi noe for at alle skal få. Gjennom Buskerudbysamarbeidet skal vi løse felles utfordringer!

Roger Ryberg
Fylkesordfører
og leder av ATM-utvalget

Ulla Nævestad
Ordfører i Lier kommune
og nestleder i ATM-utvalget

Tore Opedal Hansen
Ordfører i Drammen kommune

Elly Therese Thoresen
Ordfører i Nedre Eiker kommune

Ann Sire Fjerdingsstad
Ordfører i Øvre Eiker kommune

Vidar Lande
Ordfører i Kongsberg kommune

Kirsti Kolle Grøndahl
Fylkesmann i Buskerud

Andreas Setsaa
Regionvegsjef Statens vegvesen

Anne Marstein
Regional plan- og utviklingsdirektør
øst, Jernbaneverket

Sven Arild Hansen
Regiondirektør i Kystverket

Buskerudbysamarbeidet er et langsiktig, forpliktende samarbeid om areal, transport og miljø. Med 40.000 nye innbyggere de nærmeste 20 årene, vil samarbeidet jobbe for å få til en klimavennlig areal- og transportutvikling i området fra Lier til Kongsberg, et område kalt Buskerudbyen.

2.1 Mål

Hovedmålet til samarbeidet er å utvikle Buskerudbyen til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig interesse.

Mål for samarbeidet

1. Buskerudbyen skal være et bærekraftig og konkurransekyktig byområde i Norge og et ledende område for reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren.

2. Utbyggingsmønsteret skal være klimavennlig og arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling i knutepunkter langs jernbanen og kollektivtransportsystemet med bevaring av overordnet grønnstruktur og jordbruksområder.

3. Transportsystemet skal på en rasjonell måte, både for personer og gods, knytte det flerkjernede byområdet sammen, til Osloområdet og til utlandet.

4. Det klimavennlige transportsystemet skal være effektivt både for innbyggere og næringsliv, miljøvennlig med kollektivtransport av høy kvalitet som grunnstamme, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig biltransport.

Mål om endring i transportmønster

Redusere reiser med privatbil og øke andelen kollektivreiser og bruk av sykkel.

Prioriterte resultatområder er:

- Attraktiv by- og stedsutvikling og en arealutvikling med mindre behov for biltransport
- Effektive transportløsninger for næringslivet
- Kollektivtransporttilbud som kan konkurrere med bilen
- God tilrettelegging for sykkel som transportform
- Reduksjon av klimautslipp fra transport

2.2 Partnerne i Buskerudbysamarbeidet

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet består av fem kommuner, tre statsetater, fylkeskommunen og fylkesmannen i Buskerud. Partnerne er:

- Lier kommune
- Drammen kommune
- Nedre Eiker kommune
- Øvre Eiker kommune
- Kongsberg kommune
- Buskerud fylkeskommune
- Fylkesmannen i Buskerud
- Statens vegvesen region sør
- Jernbaneverket region øst
- Kystverket Sørøst

2.2.1 Samarbeidspartnere

Næringslivet i regionen er viktige samarbeidspartnere. Buskerudbysamarbeidet har en egen næringslivsgruppe representert ved NHO Buskerud, LO Buskerud, Drammen Næringslivsforening, Kongsberg Handels- og Næringsforening, Lier Næringsråd, Nedre Eiker Næringsråd og Øvre Eiker Næringsråd.

En vellykket kollektivsatsing er viktig for innbyggerne i Buskerudbyområdet. Derfor er Buskerud Kollektivtrafikk AS (BK) en viktig aktør i Buskerudbysamarbeidet.



Buskerudbyen - fra Lier til Kongsberg.



2.3 Organisering

Buskerudbysamarbeidet er et politisk styrt samarbeid, sammen med statsetatenes administrative ledere. Avtalen mellom samarbeidspartnerne forutsetter at samarbeidet skal være kunnskapsbasert og løsningene skal baseres på konsensus.

Areal, transport og miljøutvalget (ATM-utvalget) er den politiske styringsgruppen i samarbeidet og består av ordførerne i de fem kommunene og fylkeskommunen, fylkesmannen og lederne i de tre statlige transportetatene, og har til sammen 10 representanter. Fylkesordfører Roger Ryberg er leder for ATM-utvalget i 2010-2011.

Areal, transport og miljørådet (ATM-rådet) består av ordførerne, fylkesordføreren og 30 valgte politikere fra de fem kommunestyrene og fylkesting. Denne organiseringen innebærer en ny måte å samarbeide på. I ATM-rådet møtes politikere på tvers av

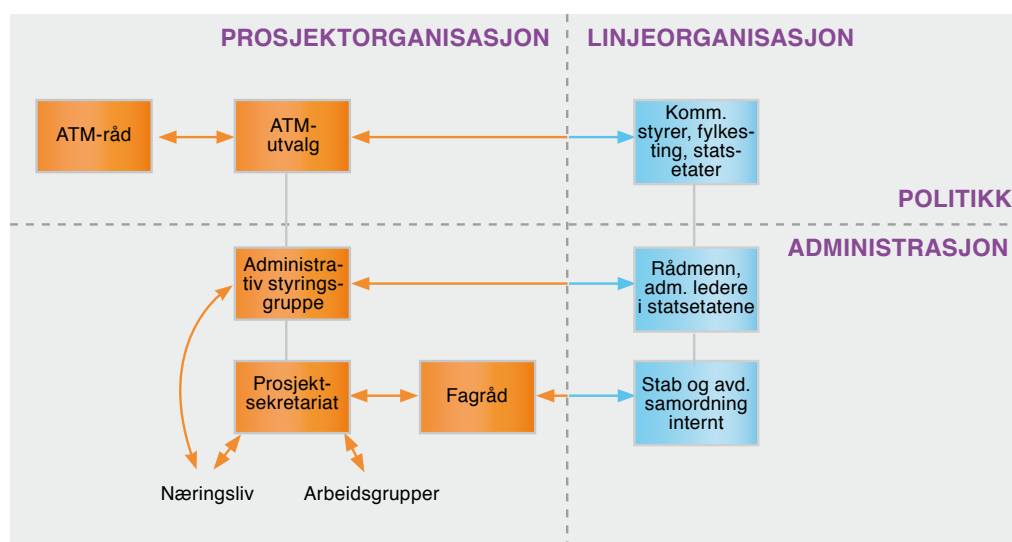
kommunegrenser, politiske partier og drøfter sentrale problemstillinger i samarbeidet før formell politisk behandling i kommunene og i fylkeskommunen.

I den administrative styringsgruppen deltar rådmenn, fylkesrådmann og administrative ledere fra statsetatene, samt to representanter fra næringslivet (NHO og LO). Leder av den administrative styringsgruppen i 2010 var Astrid Sommerstad, rådmann i Kongsberg kommune. Øyvind Hvidsten, rådmann i Øvre Eiker kommune er leder i 2011.

Fagrådet består av partnernes faglige ledere, samt direktøren

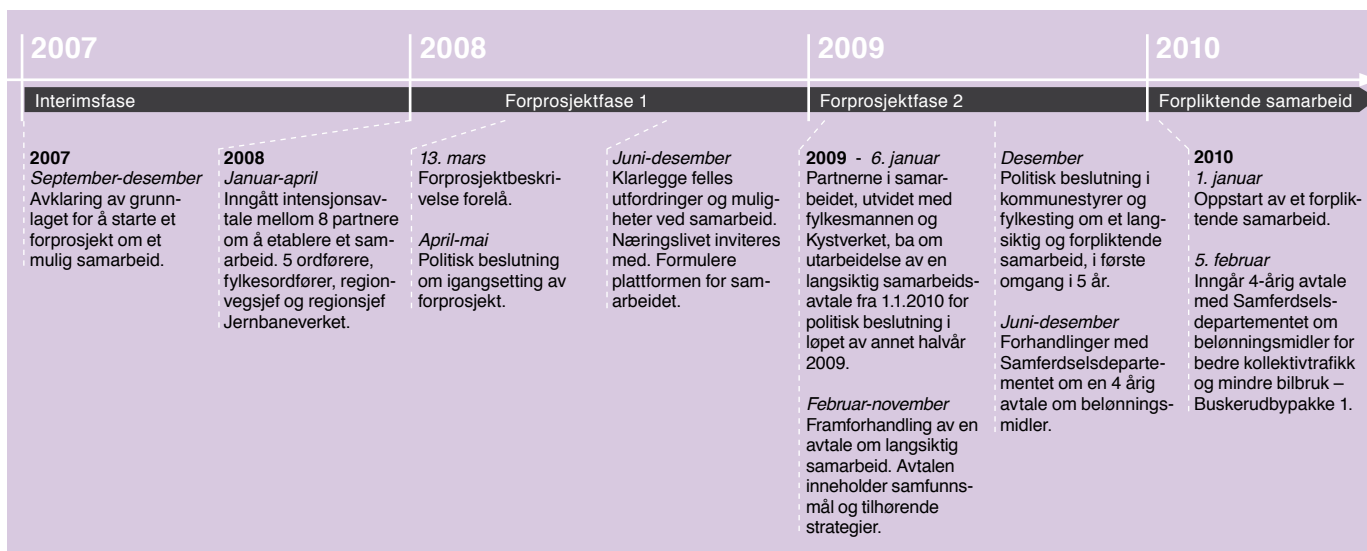
for Buskerud Kollektivtrafikk. Prosjektsjef Tore Askim er leder av fagrådet.

Buskerudbysamarbeidets sekretariat har som hovedfunksjon å koordinere alle aktiviteter i samarbeidet og legge frem saker til beslutning. Dette gjøres i nært samarbeid med alle de 10 partnernes. Sekretariatet har pr 31.12.2010 tre fast ansatte medarbeidere; planfaglig rådgiver, kommunikasjonsrådgiver og prosjektsjef, samt en innleid samferdselsrådgiver. I tillegg har sekretariatet i 2010 frikjøpt prosjektmedarbeidere fra kommunene og fylkeskommunen. Sekretariatet holder til i rådhuset i Hokksund.



Organisering av Buskerudbysamarbeidet.

Det var i begynnelsen av 2007 Statens vegvesen region sør tok initiativ til et bystrategiprojekt om areal- og transportutvikling i byområdene i Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust Agder og Vest Agder. 1. januar 2010 startet Buskerudbysamarbeidet opp.



Interimsperiode og forprosjektarbeid 2007 - 2009.



5. februar 2010 ble det inngått en 4-årig avtale med Samferdselsdepartementet.

FOTO: Birgitte Simensen Berg.

UTFORDRENDE START FOR SAMARBEIDET

«Stat, fylkeskommuner og kommuner må arbeide nært sammen for å møte framtidens utfordringer og utforme et framtidsrettet og samordnet transportsystem. Næringslivet og andre aktører må involveres. I byene er det behov for forpliktende avtaler mellom forvaltningsnivåene for å få til en samordnet areal- og transportplanlegging, og en sterkere satsing på kollektivtrafikk».

Nasjonal Transportplan
2014-2023, utredningsfasen,
hovedrapport 01.02.2011

Buskerudbysamarbeidet er helt i tråd med hvordan nasjonale myndigheter ønsker at forpliktende samarbeid om areal- og transport i byområder bør samordnes. Det viser sitatet som alle de statlige transportetatene står bak, blant annet vegdirektør Terje Moe Gustavsen og jernbanedirektør Elisabeth Enger.

Arbeidet har vært preget av høyt tidspress, mange problemstillinger å jobbe med, og parallelle prosesser for å kunne følge opp forventningene i samarbeidsavtalen og avtalen med Samferdselsdepartementet. Det første året har vært krevende, men vi er på riktig vei og har allerede oppnådd mye.

Buskerudbysamarbeidet er en arena for krevende innovasjonsarbeid. Det har vært utfordrende for alle å tenke nytt, å sette seg inn i andres tankegang, og ikke minst å organisere arbeidet slik at vi både sikrer reell medvirkning, forankring og framdrift. Vi har fortsatt en vei å gå for å utvikle våre interne måter å jobbe på. Dette gjelder både kommuner, fylkeskommunen og statsetatene.

Til syvende og sist handler samarbeid ikke bare om organisering og systemer, men om tillit mellom mennesker. Når partnere med forskjellig erfaring og kunnskap sitter rundt samme bord, og alle er villig til å jobbe mot felles mål, skapes det nye ideer og løsninger. Gjennom nyskaping vil vi nå de viktige samfunnsmålene som Buskerudbysamarbeidet jobber for.

Skal Buskerudbysamarbeidet lykkes og gi resultater både på kort og lang sikt, må vi spille hverandre gode. Vi har alle et felles ansvar for å få dette til.

Administrativ styringsgruppe:

Astrid Sommerstad
Rådmann i Kongsberg kommune og leder av administrativ styringsgruppe i 2010

Øyvind Hvidsten
Rådmann i Øvre Eiker kommune og leder av administrativ styringsgruppe i 2011

Bengt Nystrom
Rådmann Nedre Eiker kommune

Hans-Petter Christensen
Rådmann Lier kommune

Osmund Kaldheim
Rådmann Drammen kommune

Runar Schau Carlsen
Assisterende Fylkesmann i Buskerud

Runar Hannevold
Fylkesrådmann i Buskerud fylkeskommune

Sven Arild Hansen
Regiondirektør i Kystverket

Anne Marstein
Regional plan- og utviklingsdirektør øst, Jernbaneverket

Hans Jan Håkonsen
Avdelingsdirektør i Statens vegvesen, avdeling Buskerud

Kim-Louis Belaska
Sekretær i LO Buskerud

Per Steinar Jensen
Regiondirektør NHO Buskerud

Tore Askim
Prosjektsjef og leder av sekretariatet for Buskerudbyen

Framtidsbilde for Buskerudbyen

Tenk deg 20 år inn i fremtiden. Hvordan er det å bo, jobbe og leve i Buskerudbyområdet da? Det er først noen år frem i tid vi vil se resultatene av det langsiktige arbeidet de 10 partnerne i Buskerudbyen startet i 2010.



Enklere og bedre hverdag

Familien Harst fra Nederland stortrives i lavutslippsleiligheten i fjerde etasje helt ved elvekan-ten i Hokksund. Fra et storbyliv fylt av trafikk, støy og høye utslipp av CO₂, har de funnet "det gode liv" i et av knutepunktene i Buskerudbyen.

-Med to små barn, kona med jobb i Mjøndalen og jeg i den nye forskningsparken på Lierstranda, er Hokksund ideelt for oss, sier Oddie Harst. Kona tar buss som bruker 10 minutter herfra og til arbeidsplassen, mens jeg tar Inter-Citytoget som nå stopper i Fjordbyen to ganger i timen, forteller Harst. Som ivrig sportsfisker kunne han ikke funnet et bedre sted å bo da de i 2019 flyttet fra Nederland til Norge.

-For meg er det et privilegium å kunne kombinere en toppjobb i et internasjonalt forskningsmiljø med et godt familie-liv og i tillegg få lov til å bruke det som er igjen av fritid til min store hobby, og det rett utenfor min egen stuedør, sier en fornøyd forsker, familiefar og ivrig sportsfisker.

Kona Annika setter aller mest pris på at barna får vokse opp i et sentrumsnært boområde nærmest uten trafikk og med tilgang både til elva og grønne friområder.

-Med nærhet til barnehage, skole, fritidsaktiviteter og butikker, frir det oss fra alt stresset vi var omgitt av før. Etter et år i Norge valgte vi faktisk å selge bilen. De gangene vi nå trenger bil for å komme oss til fjells, låner vi bil fra bilordningen vi deltar i, forteller Annika.

-Jeg innrømmer det gjerne, for ett år tilbake var det helt utenkelig for oss begge å greie seg uten bil. Nå gleder vi oss både over bedre fysisk form, bedre familieøkonomi og mindre stress i hverdagen, smiler Annika før hun sammen med barna sykler til trening i svømmehallen.

«Buskerudbyen
skal legge til rette
for livskraftige byer
og tettsteder»



3.1



3.1.2 Buskerudbysamarbeids oppgaver

I desember 2009 ble det politisk besluttet i by- og kommunestyre og i fylkestinget at de 10 partnerne i Buskerudbyen skulle inngå et langsiktig, forpliktende og avtalebasert samarbeid om en klimavennlig areal- og transportpolitikk som følger opp både lokale, regionale og nasjonale mål. Avtalen partnerne undertegnet var i første omgang på 5 år.

Gjennom samarbeidet har partnerne skapt nye samhandlingsarenaer på tvers av kommunegrenser og forvaltningsnivåer. Samarbeidet i Buskerudbyen skal være et virkemiddel for innovasjon og utvikling innen areal- og transport.

I tillegg til den forpliktende samarbeidsavtalen har Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker inngått en avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for Buskerudbyen for 2010-2013. Avtalen, Buskerudbypakke 1, har gitt Buskerudbyen 30 millioner kroner til konkrete tiltak i

2010. Totalt vil avtalen med departementet kunne utløse 280 millioner kroner til tiltak i Buskerudbyen for perioden 2010-2013.

Buskerudbysamarbeidet har i det 2010 jobbet med følgende hovedoppgaver:

- Felles areal- og transportplan, planprogram
- Belønningsordningen, Buskerudbypakke 1 - tiltak 2010
- Buskerudbypakke 2. 2014 og fremover - Nasjonal transportplan NTP
- Arena for samordning av prioriterte oppgaver
- Kommunikasjon og formidling

FOTO: Teknologibyen Kongsberg, Statens vegvesen, Birgitte Simensen Berg, Hans-Petter Christensen, Inger Garås og Gun Kjenseth.

3.2

3.2 Felles areal- og transportplan, planprogrammet

For første gang i historien har kommunene i byområdet Buskerudbyen valgt å samarbeide om en felles areal- og transportplan. Planen er nødvendig for å legge til rette for en forventet vekst i befolkning og næringsliv, hvor både lokale, regionale og nasjonale mål ivaretas.

Planen skal være et virkemiddel for endret areal- og transportutvikling i tråd med de 10 partnernes felles mål og strategier. Sentrale problemstillinger i planarbeidet vil være

hvordan vi skal sikre en flerkjernet byutvikling og hvordan transportsystemet skal utvikles fra 2014. Både kommunene, fylkeskommunene, fylkesmannen, Statens vegvesen, Jernbaneløst og Kystverket skal benytte den vedtatte planen i sitt arbeid.

Prosess – å avgrense hva vi skal planlegge sammen

I henhold til plan- og bygningsloven skal det utarbeides et planprogram som grunnlag for selve planarbeidet.

Planprogrammet skal gjøre rede for:

- Formålet med planarbeidet
- Planprosessen med frister og deltakere
- Opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt
- Hvilke alternativer som vil bli vurdert, og behovet for utredninger

Samarbeidet utarbeidet våren 2010 en sak om oppstart av arbeidet med planprogrammet. Saken ble behandlet og vedtatt i fylkesutvalg og i de fem kommunene i juni – september 2010.

I løpet av høsten 2010 ble forslag til planprogram utarbeidet, og tilhørende medvirknings- og forankringsprosesser hos de 10 samarbeidspartnerne er gjennomført.

Med utgangspunkt i felles saksfremlegg, ble følgende vedtak fattet i alle fem kommunene og fylkeskommunen i perioden 09.12.2010 – 02.02.2011:

1

1. I tråd med § 4.1 i plan- og bygningsloven legges planprogram for felles areal- og transportplan for Buskerudbyen, datert 19. november 2010 ut til offentlig ettersyn.

2

2. I tråd med plan- og bygningslovens §§ 8-3 og 11-13, varsles formell oppstart av planarbeid for utarbeidelse av felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023.

3

3. Det legges opp til medvirkning ved høring av planprogram og ved utarbeidelse av areal- og transportplanen, i tråd med anbefalinger gitt i saksutredningen, jf. plan- og bygningslovens § 5-1 om medvirkning.

4

4. Frist for innspill settes til minimum 6 uker etter siste politiske sluttbehandling.

Forslaget til planprogram ble sendt ut på høring 3.2.2011.

Utredningsarbeidet knyttet til areal- og transportplanen har startet opp, og vil gå parallelt med høringsprosessen. Beslutning om endelig planprogram er planlagt politisk behandlet i juni 2011. Framdriftsplanen for felles areal- og transportplan tilsier sluttbehandling i løpet av 2012, slik at den kan ligge til grunn for Buskerudbypakke 2 (samferdselspakke for Buskerudbyen) tilknyttet NTP fra 2014-2023. Arbeidet med areal- og transportplan koordineres med KVV for Buskerudbypakke 2, som Statens vegvesen har ansvar for.

3.3

3.3 Belønningsordning, Buskerudbypakke 1

Buskerudbysamarbeidet overtok i 2010 ansvaret for oppfølgingen av 2009-midlene etter anbefaling fra Buskerud fylkeskommune. Derfor inneholder denne rapporten også tiltak finansiert med 2009-midler.

Tildelingen for 2009 var på 20 millioner kroner, og pengene ble fordelt ut fra en prioritert tiltaksliste vedtatt av Buskerud fylkeskommune. Tiltakene omfattet kun tre av kommunene i Buskerudbysamarbeidet; Lier, Drammen og Nedre Eiker.

Tildelingen for 2010 var på 30 millioner kroner, og var en rammebevilgning basert på det 4-årige handlingsprogrammet for belønningsordningen, Buskerudbypakke 1.

Med bakgrunn i handlingsprogrammet for Buskerudbysamarbeidet ble det utarbeidet en tiltaksplan innenfor 7 tiltaksområder. ATM-utvalget (den politiske styringsgruppen) vedtok i juni den endelige fordelingen av midlene for 2010.

Buskerudbypakke 1 er midler fra Samferdselsdepartementet til tiltak som skal bidra til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk.

3.3.1 Følgende hovedaktiviteter er gjennomført i 2009

Faglig kunnskapsgrunnlag for felles parkeringsstrategi for alle kommunene, og planlegging av første fase med boligsoneparkering i Drammen, ble finansiert med belønningsmidler fra 2009.

Høsten 2009 ble busstilbudet til Konnerud økt fra 4 til 6 avganger i timen. Det er brukt betydelige midler både til driften og til markedsføringen av tilbudet. Samtidig er det startet et arbeid med oppgradering av holdeplassene.

Det er satset spesielt på arbeidspendlingen mellom Lier og Oslo/Akershus. Det er etablert og senere også utvidet pendlerparkering på Heiatoppen og gjennomført opprusting av en rekke buss-holdeplasser.

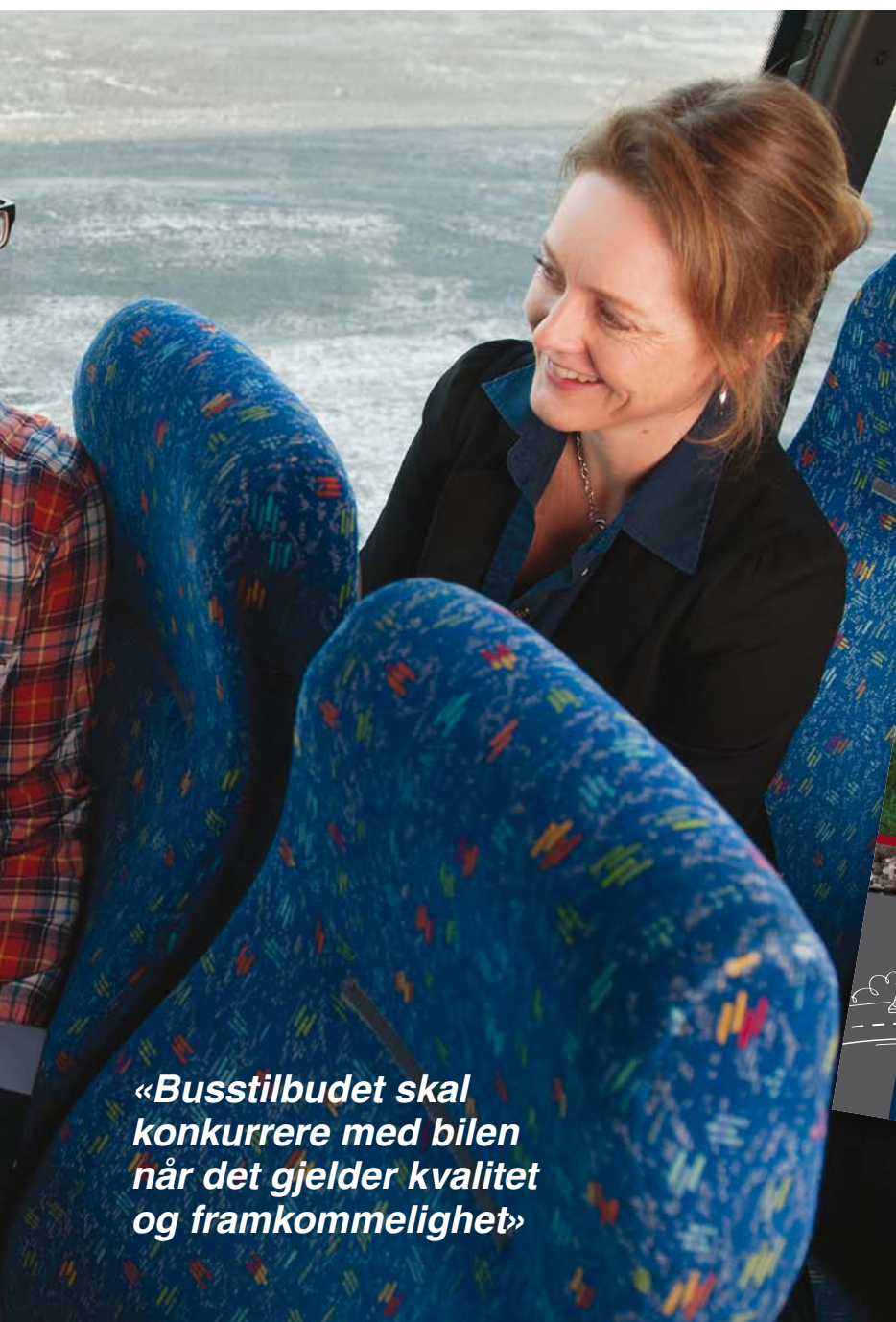
Drifts- og vedlikeholdsstandarden på bussholdeplasser i Lier, Drammen og Nedre Eiker er bedret gjennom et pilotprosjekt som ble etablert i 2009. Busselskapet har tatt ansvar for å endre driftsrutinene. Dette har ført til økt standard på holdeplassene.

Det er prioritert 2,7 mill kr til å etablere et tellesystem for biltrafikk med 2009-midler. Nye tellesløyfer er under anleggelse, og vil bli sluttført våren 2011.

Økonomisk status pr. 31.12.2010:

Tilskudd fra samferdselsdepartementet	20 000 000,-
Benyttet pr 31.12.2010	12 645 185,-
Gjenstående kostnader på igangsatte tiltak	4 853 851,-
Midler til gjennomføring av tiltak i 2011	2 500 966,-





«Busstilbudet skal konkurrere med bilen når det gjelder kvalitet og framkommelighet»



I 2009 ble det bevilget midler fra Belønningsmidlene til planlegging av boligsoneparkering i Drammen.

3.3

3.3.2 Følgende hovedaktiviteter er gjennomført i 2010

I 2010 har samarbeidet prioritert å bruke tilskudd fra belønningsordningen til å fremskaffe felles kunnskaps- og beslutningsgrunnlag, slik at tiltak som prioriteres fremover får best mulig effekt. Dette arbeidet har pågått parallelt med gjennomføring av enkelttiltak i tråd med målsettingen i den 4-årige avtalen med Samferdselsdepartementet.

Bedre busstilbud

Busstiltakene som er iverksatt har gitt en positiv utvikling for den lokale kollektivtrafikken. Antall bussreiser i Buskerud-byen har økt med 4,2 prosent fra 2009 til 2010.

Det er Konnerudlinjene som kan vise til størst økning med 14,7 %, noe som tilsvarer vel 136.000 flere reiser. Bylinjene i Kongsberg kan vise til en økning på 11,3 %, noe som tilsvarer nær 30.000 flere reiser.

I november fikk innbyggerne i byområdet et nytt busstilbud mellom hovedknutepunktene Drammen, Mjøndalen og Hokksund, med direkte forbindelse til Ormåsen.

I tillegg er satsingen på 10-minuttersrute til Konnerud, ekstraavganger til Nedre Eiker, økt tilbud på linje 4 til Åskollen og utvidet kjøring på bybusser i Kongsberg videreført i 2010.

Sommeren 2010 ble det iverksatt utvidet kjøring på linje 6 (bybuss i Drammen) og linje 51 mellom Drammen og Nedre Eiker.



FOTO: Kathrine Kirkevaag

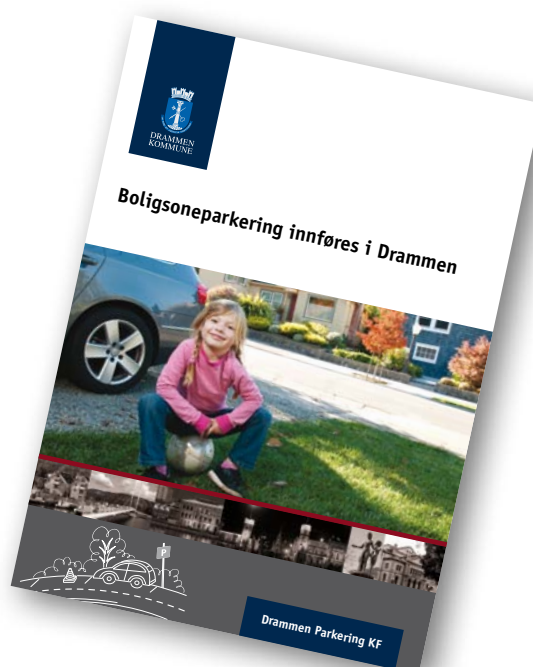
Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører i Øvre Eiker kommune og Elly Therese Thoresen, ordfører i Nedre Eiker kommune, var passasjerer på den første turen på den nye bussruten fra Ormåsen til Drammen.



I forbindelse med innføringen av boligsoneparkeringen i Drammen ble det delt ut verdikort for å få flere til å bruke bussen.

Økonomisk status pr. 31.12.2010:

Tilskudd fra samferdselsdepartementet	30 000 000,-
Benyttet pr 31.12.2010	12 879 940,-
Gjenstående kostnader på igangsatte tiltak	16 174 492,-
Midler til gjennomføring av tiltak i 2011	945 568,-



Infrastrukturtiltak

I 2010 fikk Nedre Eiker kommune midler til utbedring av bussholdeplasser og Øvre Eiker kommune har utbedret Vestfossen stasjon med lehus og sykkelstativer. I tillegg er det gjennomført en rekke utredningsarbeider som innbyggerne vil se resultater av kommende år.

Sykkeltiltak

Høystandard sykkelanlegg i Drammen er delfinansiert med belønningsmidler, og planlegging av flere sykkeltiltak er igangsatt i hele Buskerudbyen. Sykkelbyen Kongsberg har påtatt seg å være pilotkommune for bedret vinterdrift av sykkelveier og sykkelfelt.

Biltrafikkreduserende tiltak

15. november startet Drammen kommune innføringen av boligsoneparkering. Det første området som fikk boligsoneparkering var Nedre Bragernes. Innføringen av boligsoneparkering skal gi ordnende parkeringsforhold, et bedre bomiljø og et attraktivt sentrumsområde. Kostnadene for å etablere og innføre ordningen er finansiert av Buskerudbysamarbeidet.

Kommunestyret i Kongsberg kommune har gjennom politisk vedtak om sentrumsplanen 9. februar 2011 besluttet å innføre boligsoneparkering i og rundt sentrum.

I Drammen er planleggingen av redusert fartsgrense (30 km/t) i Drammen sentrum igangsatt, og tiltaket skal gjennomføres i 2011.



«sykkel - et miljøvennlig transportalternativ»



3.4

3.4 Langsiktig samarbeid med staten for fremtidig transportsystem i Buskerudbyen, Buskerudbypakke 2

I møte med Samferdselsdepartementet i juni 2010 ble det avklart et en konseptvalgutredning (KVU) for det fremtidige transportsystemet i Buskerudbyen ville bli igangsatt. Departementet forutsetter av Statens vegvesen samarbeider tett med Buskerudbysamarbeidet i KVU-arbeidet. KVUen skal være ferdig innen desember 2011.

Storting og regjering forutsetter at det er utarbeidet en KVU for å prioritere en samferdselstiltakspakke for Buskerudbyen i Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023 og etterfølgende statlige budsjetter. En KVU er en statlig planprosess og skal avklare statens prioritering for samferdselsmidler i en Buskerudbypakke 2 i NTP fra 2014.

Det er Finansdepartementet som setter krav om en slik KVU for bypakker hvor staten bidrar med deler av finansieringen.

Det er regjeringen som fatter beslutning om eventuelt valg av konsept og videre planlegging. Midler prioriteres gjennom Nasjonal transportplan.

Utredningen skal ha et bredt samfunnsmessig perspektiv: Areal- og transportspørsmål, næringsutvikling, byutvikling, langsiktig transportmiddel-fordeling, restriktive tiltak overfor trafikken og framtidige investeringsbehov i transportsystemet.

Arbeidet med KVU for Buskerudbypakke 2 startet opp i januar 2011 med Statens vegvesen, region Sør som hovedansvarlig.

3.5 Arena for samordning av prioriterte oppgaver

Gjennom Buskerudbysamarbeidet har partnerne skapt nye samhandlingsarenaer. Samarbeidsavtalen forutsetter at disse arenaene skal benyttes til samordning av "ordinære" planer, budsjettforslag og prosjekter innen areal- og transport. Målet er at man gjennom samarbeid i forkant av formelle behandlinger kan skape mer effektive løsninger. Det er den enkelte samarbeidspartner som har ansvar for å legge frem saker til drøfting i Buskerudbysamarbeidets foraer.

2010 har vært et oppstartsår der denne arenaen for samspill ikke har blitt benyttet i så stor grad da det for øvrig har vært mange saker å samarbeide om.



«Buskerudbyen skal ha et godt jernbanetilbud»

3.6

3.6 Informasjon og kommunikasjon

Informasjons og kommunikasjonsarbeidet er et viktig suksesskriterium for Buskerudbysamarbeidet og følger tre hovedprinsipper:

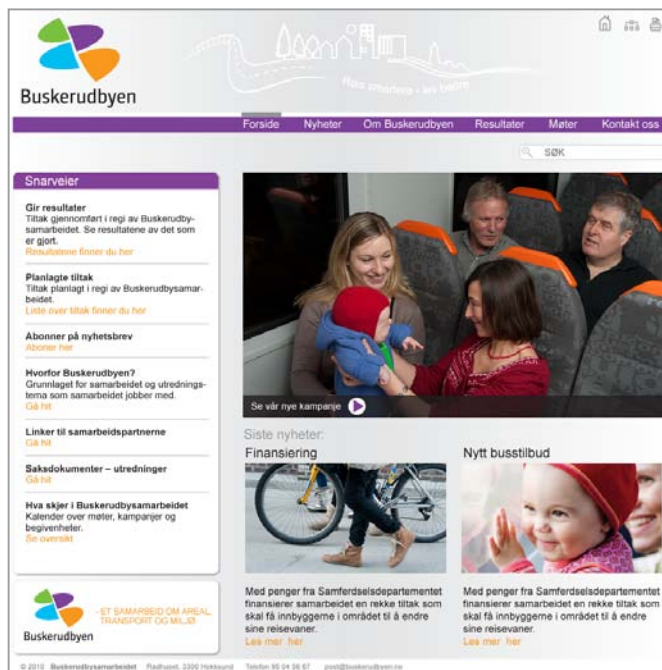
- Åpen** – all informasjon skal være åpen, tydelig og tilgjengelig.
- Aktiv** – vi skal aktivt og i tide gi relevant informasjon.
- Ærlig** – informasjonen skal skape tillit og troverdighet

Informasjons-, kommunikasjons- og medvirkningsarbeidet skal bidra til å nå samarbeidets mål ved å:

- Øke kunnskapen om behov for endring og forpliktende samarbeid
- Via kunnskap skape grunnlag og motivasjon for atferdsendring blant innbyggerne
- Synliggjøre konsekvenser og resultater
- Tilrettelegge for dialog og medvirkning
- Skape tillit og styrke samarbeidet mellom partnere og samarbeidspartnere

Det er vedtatt en informasjon-, kommunikasjon og medvirkningstrategi for 2010-2014 (IKM-strategi).

Høsten 2010 ble det utarbeidet en grafisk profil for Buskerudbyen. Den er tatt i bruk og benyttet i løpende informasjons- og kommunikasjonsvirksomhet, og på Buskerudbyens nye nettside. I forbindelse med nytt busstilbud, innføring av boligsoneparkering i Drammen og åpning av ny høystandard sykkelvei ved Marienlyst i Drammen, ble det satt i verk ulike PR- og pressetiltak. Det er utarbeidet kronikker til avisene i byområdet, og i desember ble det rykket inn en helsides annonse om Buskerudbysamarbeidet i de samme lokalavisene.



3.7

3.7 Felles kunnskapsgrunnlag

Buskerudbysamarbeidet baserer seg på en kunnskapsbasert utvikling. Det betyr at samarbeidet vil etablere et kunnskapsgrunnlag i form av utredninger, analyser og erfaring fra andre samarbeid før forslagene legges frem til politisk behandling.

3.7.1 Studietur

I september 2010 arrangerte Buskerudbyen studietur til Sveits for den politiske og administrative ledelsen i samarbeidet. Målet var å få kunnskap fra byer som satser offensivt på å øke markedsandelen for kollektivtransport og sykkel.

Det ble lagt vekt på å besøke byer som har en del fellestrekk med kommunene i Buskerud-samarbeidet, både i størrelse og lokalisering. Studieturen ble derfor lagt til tre byer som ligger i pendlingsavstand til Zürich (Oslo), og hvor størrelsen på byene var mellom 20.000 og 100.000 innbyggere.

Forholdene i Sveits og Norge er forskjellige, men flere sentrale erfaringer som ble presentert for delegasjonen fra Buskerudbyen, kan videreutvikles og tilpasses våre forhold:

1. Det satses på en arealplanlegging med fortetting i områder hvor de miljøvennlige transportformene har størst konkurransefortrinn.

2. Sykkelbysatsingen: Sammenhengende sykkelveinett og tilrettelegging for sykkelparkering nær jernbanestasjoner. På korte reiser er ofte sykkel det viktigste og mest konkurransedyktige alternativet til bil, hvis forholdene er lagt til rette for det.

3. Knutepunktutvikling rundt jernbanestasjonene: Viser at det er mulig å utvikle et attraktivt kollektivtilbud rundt jernbanen. Det forutsetter god framkommelighet rundt knutepunktene slik at rutetilbudet er koordinert, og slik at det er mulig med direkte overgang mellom de ulike kollektive transportmidlene.

4. Jernbanen som ryggraden i kollektivtilbudet: Det er satset på høy frekvens og korte reisetider mellom de sentrale byene i Sveits. Det betyr at det lokale kollektivtilbudet i hovedsak knytter opp reiser til jernbanestasjonen og sentrum av byene.

5. Stamlinjenett med høy frekvens og direkte overgang i knutepunktene: Alle byene som ble besøkt har utviklet et stambussnett med høy frekvens, direkte overgang i knutepunktene og god framkommelighet på stamlinjenettet. Dette er et tilbud som det er lett for trafikantene å forholde seg til og som gir gode forbindelser til ulike deler av regionen.

6. De viktigste restriksjonene på biltrafikken: De er rettet mot gateplanlegging og tilgjengelighet i sentrum av de større byene. Det er vanskelig å benytte bil sentralt i disse byene, i form av hastighetsreduksjoner og bilfritt sentrum eller utvidet gågatenett. Samtidig gjør den gode tilretteleggingen for bil utenfor sentrum at en del kollektivtiltak er relativt kostnadskrevenende.

FOTO: Tore Askim



3.7.2 Kunnskapsutredninger

I 2010 er det utarbeidet fem kunnskapsutredninger:

■ Grunnlag for en samordnet parkeringspolitikk

Kunnskapsgrunnlaget har sammen med partnernes faglige vurderinger, gitt grunnlaget for forslag til samordnet parkeringspolitikk for Buskerudbyen.

■ Strategi for biltrafikkreduserende tiltak

"Strategi for biltrafikkreduserende tiltak i Buskerudbyen" har gitt grunnlaget for forslag til biltrafikkreduserende tiltak for Buskerudbyen.

■ Buskerudbypakke 1. Innspill til handlingsprogram

Dette er et faglig innspill til revidering av handlingsprogrammet Buskerudbypakke 1 2010-2013.

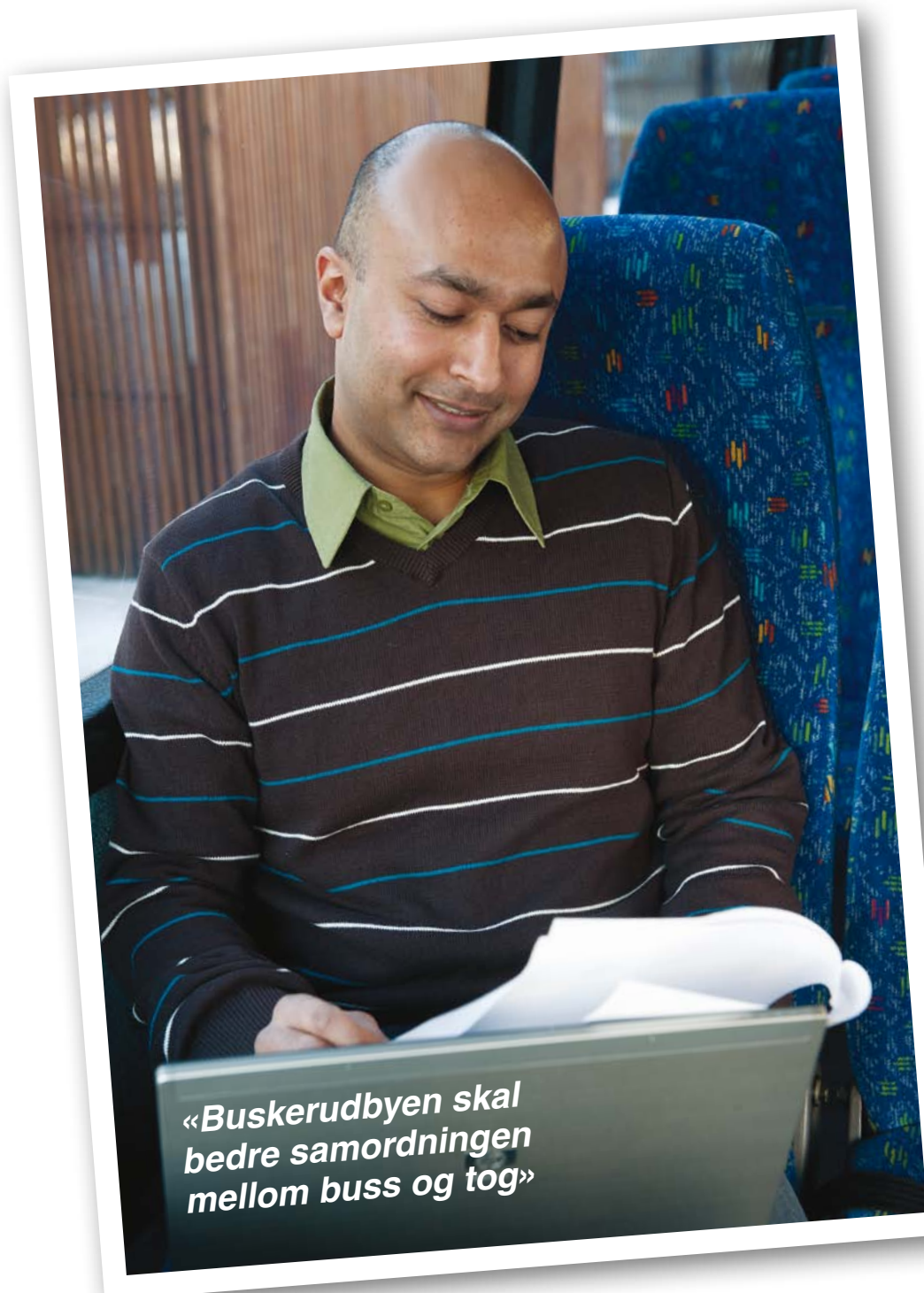
■ Overordnet vurdering av fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken.

Faglig innspill til revidering av handlingsprogrammet for Buskerudbypakke 1 og videre arbeid med helhetsplan for infrastruktur for kollektivtrafikk.

■ Utbyggings- og fortettpotensialet rundt stasjonsområdene i Buskerudbyen.

En vurdering av utbyggings- og fortettpotensialet ved 11 eksisterende tre eventuelt nye stasjonsområder i Buskerudbyen på jernbanestrekningen fra Lier til Kongsberg.

Du finner alle utredningene på www.buskerud.no



3.8

3.8 Bidrag til eksterne prosesser

Samarbeidet har bidratt i følgende eksterne prosesser:

NSB 2012 – Drammen - Kongsberg

Jernbaneverket, NSB og Buskerudbysamarbeidet har felles mål om å etablere to tog i timen Oslo Gardermoen – Kongsberg. Det kortsiktige målet er å etablere to tog i timen Oslo Gardermoen – Drammen – Mjøndalen – Hokksund.

Det skal innføres nye ruteendringer i togtilbudet. Opprinnelig plan var å innføre dette fra 2012, men dette er utsatt til tidligst 2014. Når denne er innført vil det bli arbeidet med å sikre ny pendel til Drammen/Hokksund for å få to avganger pr time mellom Drammen og Hokksund

Jernbaneverkets Stasjonsprosjekt

Jernbaneverket har jobbet med et stasjonsprosjekt som omfatter alle stasjonene og holdeplassene i Buskerudbyen. I den forbindelse har

Jernbaneverket i samarbeid med Buskerudbyen utarbeidet en utredning "Utbyggings- og fortettpotensialet rundt stasjonsområdene i Buskerudbyen".

Øvrige aktiviteter som Buskerudbysamarbeidet har deltatt i:

- Konseptvalgutredning (KVU) godsterminal Drammensområdet. Leder av administrativ styringsgruppe for Buskerudbyen deltar i styringsgruppen for KVU
- Kollektivtrafikkplan for Buskerud fylke – samordning med arbeidet i Buskerudbyen





«Buskerudbyen vil ha boligutbygging, næringsutvikling og lokalisering av offentlig virksomhet i knutepunktene langs jernbanen og kollektivtransport-systemet»

Den 4-årige avtalen med Samferdselsdepartementet inneholder forpliktelser som Buskerudbysamarbeidet skal følge opp. Dette har samarbeidet fulgt opp på følgende måte i 2010:

Revidert handlingsprogram og prinsippvedtak om biltrafikkreduserende tiltak.

Avtalens formulering:

I løpet av 2010 skal det foreligge et politisk behandlet revidert handlingsprogram for hele 4-årsperioden som inneholder prinsippvedtak om biltrafikkreduserende tiltak.

Oppfølging:

Som underlag for revidering av handlingsprogrammet er det utarbeidet faglige utredninger som grunnlag for den politiske prosessen fram mot politisk vedtak.

Det er gjennomført en politisk forankringsprosess i Buskerudbysamarbeidets organer før formelle vedtak i kommunestyre og fylkesting. Med bakgrunn i felles saksfremlegg, ble følgende politiske vedtak fattet i alle fem kommunene og fylkeskommunen i tidsrommet 09.12.2010-02.02.2011:

1. Kommunestyret/Bystyret/ Fylkestinget slutter seg til Revidert handlingsprogram 2010-2013.
2. Kommunestyret / Bystyret / Fylkestinget forplikter seg til fortløpende og i fellesskap med de andre partnerne i Buskerudbysamarbeidet å utrede, planlegge og gjennomføre:
 - a) de (positive, kombinerte og restriktive) biltrafikkreduserende tiltakene som defineres gjennom Revidert Handlingsprogram 2010-2013 og
 - b) de tiltak som følger av samordnet parkeringspolitikk med tilhørende tidsplan
 - c) positive, restriktive og kombinerte virkemidler som er tilpasset utfordringene i ulike deler av Buskerudbyen.

Samordnet parkeringspolitikk for Buskerudbyen

Avtalens formulering:

Felles parkeringspolitikk for hele Buskerudbyen:

a. Utredning og forslag til vedtak om felles parkeringspolitikk legges fram for lokalpolitisk behandling innen utgangen av 2010. En eventuell opptrapping av politikken over tid skal omfatte en klar tidsplan.

b. Vedtatt parkeringspolitikk implementeres gjennom 2011 og videre i henhold til vedtatt tidsplan. Allerede foreslått innføring av boligsoneparkering i Drammen innen 2010 og utredning av slikt for Kongsberg.

Oppfølging:

Den faglige og politiske prosessen med samordnet parkeringspolitikk gikk parallelt med prosessene knyttet til felles revidert handlingsprogram og prinsippvedtak om biltrafikkreduserende tiltak. Sakene ble politisk besluttet i kommunene og fylkesting i tidsrommet 09.12.2010 – 02.02.2011:¹

1. Kommunene og fylkeskommunen slutter seg til samordnet parkeringsstrategi for Buskerudbyen:

a) I sentrumsområdene prioriteres korttidsparkering foran arbeidsplassparkering. Antall parkeringsplasser i sentrum må vurderes og tilpasses utfordringene i de forskjellige delene av Buskerudbyen. På prioriterte jernbanestasjoner og bussholdeplasser prioriteres innfartsparkering.

b) Alle kommunene må søke om å bli parkeringskommuner.

c) Parkeringsnormene avklares gjennom felles areal- og transportplan.

d) Etappevis utvikling og implementering av samordnet parkeringspolitikk gjennomføres i tråd med Revidert Handlingsprogram 2010-2013 og som oppfølging i hver enkelt kommune.

Nærmere beskrivelse av den vedtatte parkeringspolitikken for Buskerudbyen fremgår av det reviderte handlingsprogrammet 2010 - 2013.

Første område med boligsoneparkering ble innført i Drammen fra og med 15. november 2010. Neste sone innføres våren 2011.

Kongsberg kommune har gjennom politisk vedtak om sentrumsplanen (bystyrevedtak 09.02.2011) besluttet innføring av boligsoneparkering i og rundt sentrum.

¹ Det er litt forskjell i ordlyden på enkelte delvedtak, men samlet sett dekker vedtakene forventningene i avtalen med Samferdselsdepartementet.

Prioritering av kollektivtrafikk og sykkel over Bybrua i Drammen

Avtalens formulering:

Avklare prioritering av kollektivtrafikk og sykkel over Bybrua i Drammen, når Øvre Sund bru åpner i 2011.

Oppfølging:

Det ble 14.12.2010 fattet følgende vedtak i bystyret i Drammen:

1. Kollektivtrafikk, syklist og fotgjengere skal sikres prioritet på Bybrua etter åpningen av Øvre Sund bru og åpning av nytt Strømsø torg.
2. Nødvendige tiltak for å sikre prioritet for kollektivtrafikk, syklist og fotgjengere avklares etter en nærmere utredning som også inneholder en prøveperiode med stengning av Bybrua.

Opptopping av busstilbudet

Avtalens formulering:

Videreføre en sterk opptopping av busstilbudet fra 2010 og støtte opp under styrket togtilbud fra 2012.

Oppfølging:

Økt busstilbud igangsatt i slutten av 2009 er videreført i 2010, og ytterligere busstilbud er igangsatt i 2010. Det vil bli utarbeidet en helhetsplan for rutetilbudet i Buskerudbyen i løpet av våren 2011 som skal legges til grunn for eventuelt ytterligere prioritering av nye busstilbud.

Framkommelighetstiltak

Avtalens formulering:

Gjøre kollektivtransport konkurransedyktig med bilen bl.a. med framkommelighetstiltak som prioriterer bussen framfor bilen. Gjennomføring av prioriterte bussfelt og bussprioritering fram mot og i kryss (fra og med 2010).

Oppfølging:

Faglige utredninger av framkommelighetstiltak er gjennomført i 2010. Som en oppfølging av dette vil en helhetsplan for infrastruktur bli utarbeidet våren 2011 som vil ligge til grunn for prioritering av større infrastrukturtiltak for oppstart av planlegging i 2011.

Sykkeltiltak

Avtalens formulering:

Sterk satsing på å legge til rette for transportsykling og bedre vedlikeholdsstandard for sykkelbruk i hele byområdet Buskerudbyen.

Oppfølging:

Noen tiltak er gjennomført i 2010. I løpet av første halvår 2011 vil helhetsplan for sykkel bli utarbeidet. Denne planen vil gi grunnlag for prioritering av større sykkeltiltak. Revidert handlingsprogram for 2010-2013 legger opp til en sterkere satsing fra 2011.



***«Et godt sykkelveinett skal
bidra til økt sykkelbruk»***



Det er to finansieringskilder i Buskerudbysamarbeidet; samarbeidsmidler innbetalt fra alle de 10 partnere og belønningsmidler fra Samferdselsdepartementet. Det er bevilget 30 millioner kroner til samferdselstiltak fra belønningsordningen i 2010, og Buskerudbysamarbeidet har sendt egen rapport for bruken av disse midlene til Samferdselsdepartementet.

4.1 Samarbeidsmidler

Regnskap 2010 – oversikt over disponeringer på aggregert nivå:

Vedtatt budsjett 2010

Post 1 Felles kunnskapsgrunnlag	450 000,00
Post 2 Felles info./kommunikasjon	300 000,00
Post 3 Prosjektsekretariat	2 500 000,00
Budsjetterte utgifter	3 250 000,00

Aggregert – regnskap 2010

Utgifter

Post 1 Felles kunnskapsgrunnlag	438 031,86
Post 2 Felles info./kommunikasjon	277 431,20
Post 3 Prosjektsekretariat	2 342 548,56
Sum utgifter	3 058 011,62

Inntekter

Fra fire kommuner, fylkeskommunen og 4 statsetater	3 050 000,00
Fra Kongsberg kommune*	79 204,00
Sum inntekter	3 129 204,00
Overskudd 2010	71 192,00
Overskudd 2009	71 145,00
Akkumulert overskudd	142 337,00

* Kongsberg kommune forskutterte i desember 2009 utgifter for kr 120 796.
200 000,- minus 120 796 = 79 204,-

5.1 Trafikkutviklingen for 2009 og 2010

Trafikkutviklingen kan oppsummeres slik for 2009 for Lier, Drammen og Nedre Eiker:

- Bussrutene i Drammensområdet har hatt en vekst på 2,3 %
- NSB AS hadde en betydelig vekst i 2008 men en nedgang i 2009. Totalt har trafikken likevel på disse to årene hatt en passasjervekst på 2,6 %
- Biltrafikken samlet på 4 tellepunkter er tilnærmet uendret i forhold til 2008
- I perioden 1.1. – 31.12.2009 har innbyggertallet i Lier, Drammen og Nedre Eiker økt med 0,9 %

Det har m.a.o vært en positiv utvikling for den lokale kollektivtrafikken i 2009 i forhold til både befolkningsvekst og trafikken på veiene.

Trafikkutviklingen kan oppsummeres slik for 2010 for Buskerudbyen (alle fem kommunene):

- Bussrutene i Buskerudbyen har hatt en vekst på 4,2 %
- Biltrafikken samlet på 4 tellepunkter har økt med 0,96 prosent i forhold til 2009
- I perioden 1.1.–31.09.2010 har innbyggertallet i Buskerudbyen økt med 1,54 %

Det har med andre ord vært en positiv utvikling for den lokale kollektivtrafikken også i 2010. Biltrafikken har økt noe. Befolkningsveksten har økt mer enn biltrafikken.

Vi vil spesielt trekke frem at økt busstilbud med 10-minutters bussrute fra Drammen sentrum til bydelen Konnerud, har gitt en økning på 14,7 prosent fra 2009 til 2010.

Nøkkeltall: Utvikling i befolkningsmengde, Buskerudbyen

Folkemengde i kommunene	2009) desember	2010) desember
Lier	23267	23580
Drammen	62566	63582
Nedre Eiker	22687	22917
Øvre Eiker	16616	16987
Kongsberg	24714	25090
SUM	149850	152156
Endring i prosent	-	1,54 %

Passasjertall med buss i Buskerudbyen

Nettbuss Drammen AS - passasjerstatistikk	2009	2010
Lokalbusser i Drammen, Lier og Nedre Eiker (Linje 1-75)	5 952 704	6 253 825
Til/fra Ø.Eiker og Modum, linje 10, 100 og 101 og 102 (totalt) *	638 025	628 583
Lier – Oslo (linje 169) **)	309 734	312 754
TIMEkspresen linje 1 (totalt)	437 003	423 025
Lokalruter i Øvre Eiker (117-119)	132 423	143 766
Lokalbusser i Kongsberg	263 330	293 282
SUM	7 733 219	8 055 235
Endring i prosent		4,16 %



Buskerudbyen

Buskerudbysamarbeidet

Stasjonsveien 24

Rådhuset

3300 Hokksund

post@buskerudbyen.no

www.buskerudbyen.no

