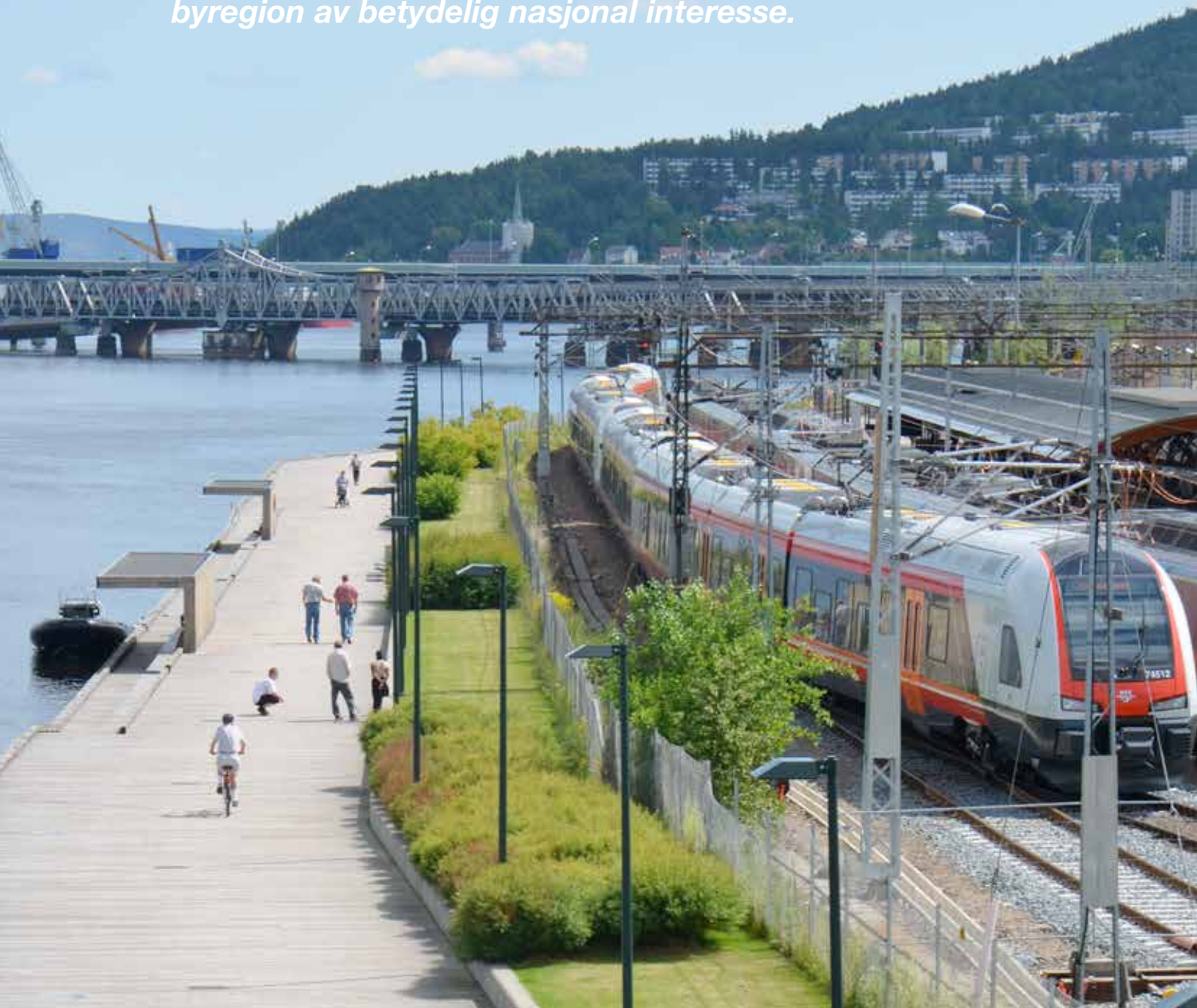


Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse.



ÅRSRAPPORT

BUSKERUDBYSAMARBEIDET 2012

- et samarbeid om areal, transport og miljø



Innhold

Kapittel	Side
1 En avgjørende milepæl	3
2 En fremtidsrettet byregion	4
3 Buskerudbysamarbeidets hovedoppgaver i 2012	5
3.1 Felles Areal- og transportplan vedtatt	6
3.2 Buskerudbypakke 2	8
3.3 Satsing på kollektivtransport	9
3.4 Satsing på sykkel	11
3.5 Informasjon og kommunikasjon	12
3.6 Synlige resultater av Buskerudbysamarbeidet	14
3.7 Tildelte belønningsmidler for 2012	16
4 Dette er Buskerudbysamarbeidet	17
4.2 Partnerne i Buskerudbysamarbeidet	17
4.3 Organisering	18
5 Økonomi	19
5.2 Samarbeidsmidlene 2012	20
5.3 Belønningsmidler – Buskerudbypakke 1	20
6 Nøkkeltall	22
6.2 Befolkningsutvikling	22
6.3 Trafikktall for buss og tog	23
6.4 Reisevaner i Buskerudbyen	24
6.5 Årsdøgntrafikk (ÅDT) for biltrafikken	25
6.6 Trafikkutviklingen for 2012	27



Fra venstre: Morten Eriksrød fylkesordfører, Ann Sire Fjerdingsstad ordfører i Øvre Eiker kommune, Bent Inge Bye ordfører i Nedre Eiker kommune, Tore Opdal Hansen, leder ordfører i Drammen kommune, Helene Justad ordfører i Lier kommune, Kjell Inge Davik regionvegsjef, Statens vegvesen, Region sør, Kirsti Kalle Grøndahl fylkesmann i Buskerud, Vidar Lande, nestleder ordfører i Kongsberg kommune, Anne Marstein plan- og utviklingsdirektør øst, Jernbaneverket, Sven Arild Hansen regiondirektør, Kystverket Sørøst



Buskerudbyen - Årsrapport 2012
Produksjon: TIBE Drammen | Grafisk design: TIBE Drammen
Forsidefoto: Anne-Marte Lind
Trykkeri: Trykkservice AS | Opplag: 200 | Papir: Cacoon

1 En avgjørende milepæl

Stor befolkningsvekst gir muligheter for fornyelse og økt næringsvirksomhet, men om veksten ikke håndteres riktig, kan det få negative konsekvenser. For transportsektoren kan konsekvensene bli store, med store framkommelighetsproblemer i trafikken. Utviklingen innen areal, transport og miljø må løses i samarbeid, og skal vi lykkes, må vi tenke helhetlig og langsiktig.

I 2012 har vi nådd en stor, viktig og historisk milepæl: Etter omfattende politiske prosesser og forhandlinger, er en felles areal- og transportplan for 2013–2023 vedtatt i alle fem kommunestyre og ble stadfestet i fylkestinget i Buskerud fylkeskommune 7. februar 2013. De fire statsetatene har også gitt sin tilslutning til planen. Planen inneholder strategier for en samordnet utvikling, samtidig som den også ivaretar ulike utfordringer i hver enkelt kommune. Nå starter arbeidet med å følge opp våre felles forpliktelser i planen.

2013 vil bli et minst like spennende år som 2012. Den første store milepælen vil være å komme fram til et omforent lokalt/regionalt forslag til en stor og etterlengtet samferdselspakke – Buskerudbypakke 2 – som grunnlag for forhandlinger med staten om en endelig pakke. Den prosessen vil handle om prioriteringer og å enes om den helheten som gir best sjanse for å nå målene, både felles og til hver enkelt partner.

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet har gjennom de siste årenes arbeid etablert en tillit og en gjensidig forståelse som gir et uunnværlig grunnlag for å lykkes. Vi er trygge på at vi skal finne løsninger som er til det beste for innbyggere og næringsliv.

Visjon:

“Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse”.

Den politiske styringsgruppen (ATM-utvalget) i 2012:

Tore Opdal Hansen, leder
ordfører i Drammen kommune

Vidar Lande, nestleder
ordfører i Kongsberg kommune

Helene Justad
ordfører i Lier kommune

Bent Inge Bye
ordfører i Nedre Eiker kommune

Ann Sire Fjerdingsstad
ordfører i Øvre Eiker kommune

Morten Eriksrød
fylkesordfører i Buskerud

Kirsti Kolle Grøndahl
fylkesmann i Buskerud

Kjell Inge Davik
regionvegsjef, Statens vegvesen, Region sør

Anne Marstein
plan- og utviklingsdirektør øst, Jernbaneverket

Sven Arild Hansen
regiondirektør, Kystverket Sørøst

Hovedmål i felles areal- og transportplan:

- Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
- Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere
- Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner
- Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner med formål å samordne felles strategier for å møte utfordringer innen arealutviklingen og transportsystemet

Hovedmål for endring av transportmønster fram mot 2023:

- Planen skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.



2

En fremtidsrettet byregion

2012 har vært et viktig år for Buskerudbysamarbeidet med stor aktivitet innenfor samarbeidets hovedoppgaver:

- Planlegging og gjennomføring av tiltak i Buskerudbypakke 1 finansiert av belønningsmidler fra Samferdselsdepartementet
- Etablering av en felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013–2023
- Planlegging av en Buskerudbypakke 2

Avtalen med Samferdselsdepartementet ga en tildeling på 90 millioner kroner til tiltak i 2012. Partnerne har gjennomføringsansvar for tiltakene, og det har vært meget stor aktivitet hos flere av kommunene og Statens vegvesen for realisering av sykkel- og kollektivtiltak i løpet av året. Mange av tiltakene, prioritert gjennom tiltaksplan 2012, vil bli slutført i 2013 da detaljplanlegging og gjennomføring for større tiltak normalt tar mer enn et år.

Arbeidet med areal- og transportplan for Buskerudbyen har vært den av hovedoppgavene som i 2012 har krevd mest prosess og politisk involvering. Omfattende administrativ samhandling og faglig god jobbing av alle ti partnerne har skapt eierskap til planen. Det er etablert bred enighet om nødvendigheten av å foreta politiske endringer for å nå felles mål for Buskerudbyen – et byområde med en forventet befolkningsvekst på 45 prosent innen 2040.

Også arbeidet med å forberede etablering av en langsiktig bypakke for Buskerudbyen har vært omfattende i 2012. Den lokale/regionale politiske prosessen har gått parallelt med den statlige konseptvalgutredningen for Buskerudbypakke 2 (KVU BBP2). Arbeidet med et omforent grunnlag for forhandlinger om en endelig Buskerudbypakke 2 mellom Buskerudbykommunene/ Buskerud fylkeskommune og staten har kommet godt i gang.

Buskerudbysamarbeidet er fundert på kunnskapsutvikling med tilhørende politisk handling for å nå definerte samfunns-mål. Felles kunnskap er konfliktdepende og ny kunnskap er grunnlag for innovasjon og utvikling. Takket være bidrag fra belønningsmidler har det vært gjennomført et omfattende utredningsprogram foregående år, som har gitt partnerne et godt grunnlag for planlegging og prioritering av tiltak, slutføring av arbeidet med felles areal- og transportplan og grunnlag for arbeidet med Buskerudbypakke 2.

For å møte felles utfordringer er det helt sentralt at innbyggere, næringsliv og involverte partnere i Buskerudbysamarbeidet, både politisk og administrativt, vet hva utfordringene er og hva som må gjøres for å møte dem. Dette er en formidabel oppgave, hvor kommunikasjon er et viktig virkemiddel. Informasjon og kommunikasjon er derfor prioritert. Det er også en stor kommunikasjonsutfordring å få innbyggere, næringsliv og media til forstå hva Buskerudbysamarbeidet er: *Et politisk styrt samarbeid og et felles virkemiddel for de ti partnerne til å møte fremtidens utfordringer innen areal, transport og miljø – til nytte for alle innbyggere og lokalsamfunn i de fem kommunene.*

Administrativ styringsgruppe 2012:

Leder:

Runar Hannevold,
fylkesrådmann i Buskerud
fylkeskommune

Bengt Nystrøm,
rådmann i Nedre Eiker kommune

Sven Arild Hansen,
regiondirektør i Kystverket sørøst

Nestleder:

Astrid Sommerstad,
rådmann i Kongsberg kommune

Øyvind Hvidsten,
rådmann i Øvre Eiker kommune

Per Steinar Jensen,
regiondirektør, NHO Buskerud

Hans Petter Christensen,
rådmann i Lier kommune

Runar Schau Carlsen,
assisterende fylkesmann i Buskerud

Jan Petter Gundersen,
LO Buskerud

Osmund Kaldheim,
rådmann i Drammen kommune

Hans Jan Håkonsen,
avdelingsdirektør i vegavdeling
Buskerud, Statens vegvesen

Tore Askim,
Prosjektsjef, sekretariatet for
Buskerudbysamarbeidet

Anne Marstein,
Plan og utviklingsdirektør øst,
Jernbaneverket

3 Buskerudbysamarbeidets hovedoppgaver i 2012

Gjennom den fireårige avtalen om belønningsmidler som de fem Buskerudbykommunene og fylkeskommunen har med Samferdselsdepartementet, har Buskerudbyen hittil fått tildelt 180 millioner kroner samlet for 2010–2012. En rekke prosesser og tiltak er gjennomført i perioden for å oppfylle avtalen med departementet;

- Oppfølging av hovedstrategier i avtalen (Se tabell under)
- Gjennomføring av konkrete / definerte tiltak i avtalen
- Vurdering og oppfølging av trafikkmål

Politiske forpliktelser

Nedenfor er en oversikt over status for de mest sentrale forpliktelsene i avtalen med Samferdselsdepartementet som er fulgt opp i 2012:

Gjennomført		Regional areal- og transportplan vedtatt
Gjennomført		Bybrua i Drammen vedtatt reservert for buss, sykkel og taxi
Gjennomført		Boligsoneparkering i Drammen
Gjennomført / underveis		Kollektivtransport som satsingsområde*
Gjennomført / underveis		Tilrettelegging for sykkel*
Underveis		Prinsippvedtak om trafikantbetaling

*En rekke tiltak er gjennomført, flere er underveis

Tiltak gjennomført i 2012

90 millioner kroner er tildelt i 2012, og tiltak er gjennomført på de sju tiltaksområdene som handlingsprogrammet for Buskerudbypakke 1/belønningsordningen inneholder:

1. Areal- og transportplan
2. Forbedring av kollektivtilbudet
3. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken
4. Tiltak for syklende og gående
5. Biltrafikkreduserende tiltak
6. Informasjon og holdningskampanjer
7. Planlegging og koordinering av Buskerudbypakke 1 og 2, samt evaluering

Denne store bevilgningen har gitt mulighet til å igangsette større prosjekter enn de som har vært gjennomført tidligere – prosjekter som både krever mer planlegging og tar lengre tid å gjennomføre. Eksempler på slike prosjekter er:

- Etablering av kollektivfelt på Lierstranda
- Rundkjøring på Fv 283 i Krokstadelva med tilfartskontroll ved Mjøndalsbrua

Fire områder har fått spesiell oppmerksomhet i 2012. Disse er kort omtalt under og beskrevet nærmere i de påfølgende kapitlene:

- 2012 har båret preg av arbeidet med en felles areal- og transportplan, som etter en lang og grundig prosess, både faglig og politisk, ble vedtatt 7. februar 2013.
- Året har også inneholdt en sterk satsing på kollektivtrafikk
- Sykkelområdet har blitt forsterket med en egen sykkelkoordinator
- Belønningsordningen med Samferdselsdepartementet er i 2013 inne i sitt siste år. Arbeidet med å planlegge en større samferdselspakke som skal inneholde milliardinvesteringer er i gang. Denne bypakken kalles Buskerudbypakke 2.

Ryggraden i Buskerudbyens transportsystem – jernbanen – har blitt viet ekstra oppmerksomhet i 2012. Både ved å henlede nasjonale politikeres oppmerksomhet mot behovet for satsing på Kongsbergbanen i forbindelse med NTP og ved å initiere en egen utredning for å finne ut hva som skal til av tiltak for å kunne øke togtilbudet i Buskerudbyen med to tog i timen til Mjøndalen/ Hokksund og Kongsberg.

Fordelingen av belønningsmidlene til Buskerudbypakke 1 – Tiltaksplan 2012, ble vedtatt av den politiske styringsgruppa i slutten av mars. Samferdselsdepartementet bekreftet at Buskerudbyen fikk full tildeling – 90 millioner – i slutten av april. Buskerudbysamarbeidet praktiserer en desentralisert gjennomføringsmodell, og partnerne gjennomfører selv tiltakene.

Drammen bystyre har i 2012 vedtatt at bybrua permanent skal reserveres for kollektivtrafikk og gang-/sykkeltrafikk. Etter pågående restaurering åpnes brua med nytt kjøremønster i mai 2013.

Drammen fortsetter med innføring av boligsoneparkering i nye områder. Nytt parkeringshus i Blichs gate er åpnet. Etter en gjennomført samlet analyse av parkeringsordningen i Kongsberg legges det nå fram sak om innføring av boligsoneparkering i Kongsberg. Lier, Øvre Eiker og Nedre Eiker har laget skiltplaner som prioriterer korttidsparkering i sentrum og disse kommunene har søkt Vegdirektoratet om myndighet til å håndtere skiltbestemmelsene.

3.1 Felles Areal- og transportplan vedtatt

Helt fra etableringen i 2009 har Buskerudbysamarbeidet arbeidet med å få på plass en felles areal- og transportplan. En slik plan danner et avgjørende grunnlag for å kunne nå målene partnerne i Buskerudbysamarbeidet har satt seg. Etter en lang og grundig prosess ble planen vedtatt i de fem kommunestyrene og fylkestinget rundt årsskiftet 2012/2013.

Hovedstrategien i planen er at så mye som mulig av etablering av nye boliger og arbeidsplasser skal skje innenfor fem regionale utviklingsområder; Lierstranda, det sentrale Drammen, Mjøndalen, Hokksund og kompaktbyen Kongsberg, samt Vestfossen som lokalt utviklingsområde. Ved å konsentrere utvikling i knutepunkter langs jernbanen vil avstandene til arbeidsplass, hjem, butikker og andre servicefunksjoner blir kortere og det blir mindre behov for bil. Flere vil også bo i

nærheten av en togstasjon og dermed vil det bli enklere og mer attraktivt for flere å velge tog som framkomstmiddel.

Hovedmålet for transportdelen er at planen skal bidra til å realisere det nasjonale målet om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Partnerne i Buskerudbysamarbeidet har som mål fram mot 2023 at andel syklende skal doubles, andelen kollektivreisende (buss og tog) skal doubles, andelen gående skal øke og andelen reiser med privatbil skal reduseres med minst ti prosentpoeng.

Grundig prosess

De foregående årene har det vært lagt et godt grunnlag for arbeidet, men det var i 2012 at planen fikk sin ordentlige form. Det skjedde gjennom grundig arbeid i en rekke av Buskerudbyens organer: ATM-utvalget, ATM-rådet, administrativ styringsgruppe, fagrådet og ATP-gruppa.

Arbeidet med planen reiste en rekke politiske utfordringer som var gjenstand for grundige forhandlinger i Buskerudbyens fora forut for at forslaget til areal- og transportplanen ble lagt ut på offentlig høring. Det var både lagt opp til en ekstern høring og en intern behandling politisk, og i ledelsen hos statsetatene.

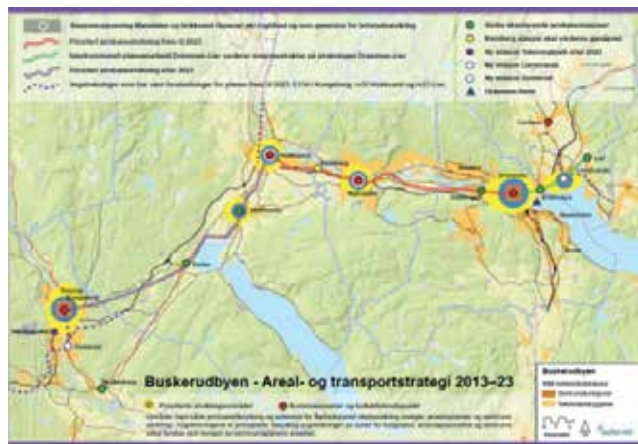
Høringsforslaget til Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013–2023 ble offentliggjort i slutten av juni og skapte stort engasjement.

I høringsperioden ble ulike grupper direkte invitert til å komme med innspill til planen. I august ble det avholdt et næringslivs-seminar, der ca 50 representanter fra næringslivet i Buskerudbyen deltok. Næringslivet er generelt positive til planen og ser det som en fordel at arbeidsplassene er sentrert til knutepunkter i nærheten av kollektivtransport. Ikke minst er planen viktig for å gi næringslivets transporter bedre forutsigbarhet og mer effektivitet på veiene.

I september ble det avholdt et åpent møte med interessent-organisasjoner. I dette møtet var det anledning til å komme med muntlige innspill til planen, og tre organisasjoner ble spesielt invitert til å innlede: Syklistenes Landsforbund, Norges Naturvernforbund og NAF Drammen og Opland.

I tillegg til behandlingen hos samarbeidspartnerne kom det 78 uttalelser fra eksterne instanser og enkeltpersoner. Disse representerer et bredt spekter av interessenter som, med næringslivet i spissen, i stor grad sluttet opp om de mål og strategier som var foreslått i planen. Den eksterne høringen og den politiske behandlingen i kommunene og fylkeskommunen førte etter en forhandlingsprosess i samarbeidets organer til noen justeringer i planforslaget, blant annet som følge av at kommunene ønsket å tydeliggjøre handlingsrommet for utvikling utenfor hovedutviklingsområdene. Det ble også justert noe for å synliggjøre satsingen på pendlerparkeringer.

I begynnelsen av november vedtok ATM-utvalget å sende den justerte planen til politisk behandling i kommunestyre og fylkesting. Planen ble godkjent i alle de fem kommune-/bystyrene og ble stadfestet som regional plan i Buskerud fylkesting 7. februar 2013.



Strategikart for areal- og transportplanen



Høringsutgaven av areal- og transportplanen



Fra ATM-rådsmøte med 36 folkevalgte, 24.09.12

3.2 Buskerudbypakke 2

For å møte den forventede store veksten i befolkning og næringsutvikling er det behov for en omfattende samferdsels-satsing i Buskerudbyen. Langsiktighet og forutsigbarhet må til for å kunne oppnå dette.

Derfor planlegges en større samferdselspakke over et femtenårsperspektiv med en rekke store forbedringer for kollektivtransport, syklende, gående og på veinettet. Innholdet i en Buskerudbypakke 2 skal bidra til å nå nasjonale og lokale/regionale mål i areal- og transportpolitikken. Tiltakene i pakka skal være attraktive for innbyggerne og næringslivet i Buskerudbyområdet og man skal være sikre på at pengene som investeres går til noe som er til glede og nytte for flest mulig. Forbedringene skal være merkbare og det skal bli mye lettere og bedre å bruke kollektivt og sykkel i tillegg til at det blir bedre framkommelighet på veiene.

Det jobbes med at Buskerudbypakke 2 skal bestå av tiltak innen syv tiltaksområder:

- Jernbane
- Vei
- Buss infrastruktur
- Buss drift
- Sykkel
- Gåing
- Kollektivknutepunktsutvikling, inklusiv pendlerparkeringer

For at staten vil forhandle om en endelig samferdselspakke må de fem kommunene og fylkeskommunen enes om et lokalt/regionalt forslag til en pakke. Denne skal inneholde forslag til både tiltak og finansiering. I juni/august 2012 ble kommunene/fylkeskommunen selv invitert til å komme med forslag til tiltak i Buskerudbypakke 2. Det kom inn en rekke forslag, både for vei, tog, buss og sykkel og denne lista vil danne grunnlag for videre drøftinger om et lokalt/regionalt forslag til Buskerudbypakke 2.

KVU og Mulighetsstudie

Parallelt med utarbeidelsen av det lokale forslaget til Buskerudbypakke 2, pågår to statlige prosesser: En konseptvalgutredning (KVU) for Buskerudbypakke 2 og en mulighetsstudie om trafikantbetaling. Statens vegvesen gjennomfører begge disse prosessene etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet og i samarbeid med Buskerudbysamarbeidet.

En KVU skal på et overordnet nivå avklare forholdet mellom tiltak for vegsystemet, kollektivtransporten, sykkel, gående, restriktive tiltak for biltrafikken og stimulerende tiltak for kollektivtransporten. Utredningen gjennomføres av Statens vegvesen og skal munne ut i en anbefaling til Samferdselsdepartementet om hvilket samferdselskonsept staten vil prioritere i Buskerudbyområdet.



Buskerudbypakke 2 er en samferdselspakke som vil inneholde store forbedringer for veinettet, kollektivtransporten og sykkelveinettet.

En mulighetsstudie (finansieringsutredning) skal utrede ulike konsepter for bomsnitt, inntektspotensial ved ulike satser og plasseringer, trafikkgulerende virkning, samt avklare fordeler og ulemper for ulike trafikantgrupper. Hensikten med utredningen er å avklare mulighetsrommet, og den vil ikke inneholde anbefalinger. Mulig inntektspotensial ved ulike takstnivåer inngår. Ulike valg av plassering og antall bomsnitt påvirker inntektene og dermed størrelsen og antallet tiltak det er rom for i Buskerudbypakke 2.

Trafikantbetaling

Politisk prinsippvedtak om trafikantbetaling er en forutsetning for å motta full utbetaling gjennom belønningsordningen for 2013. Det har vært jobbet med å skaffe bred politisk forankring omkring behovet for en bypakke og tilhørende finansiering. Denne prosessen har foregått gjennom fire steg:

1. I april ble det arrangert en studietur for ATM-rådet til Stockholm og Gøteborg. Stockholm innførte såkalt «trängselsskatt» i 2010, mens Gøteborg var i planleggingsfasen og startet opp 1. januar 2013. Rådene fra de to byene var å stå samlet politisk og å tenke langsiktig, samt å sørge for at det er gode alternativer tilgjengelig før man innfører trafikantbetaling.
2. Som følge av studieturen ble det synliggjort et behov for et felles kunnskapsgrunnlag om ulike former for trafikantbetaling og hvordan de ulike formene for trafikantbetaling kan benyttes.
3. Med bakgrunn i en rapport utarbeidet av Urbanet Analyse og Asplan Viak besluttet ATM-utvalget å be Statens vegvesen konsentrere videre utredninger om trafikantbetaling i form av konsepter for bompengordning, enten med eller uten tidsdifferensiering.
4. Parallelt med denne prosessen har areal- og transportplanen blitt utarbeidet og vedtatt. Tiltakene i areal- og transportplanens handlingsprogram forutsetter trafikantbetaling som delvis finansieringskilde og at staten bidrar vesentlig til finansieringen.

Bruttolista:

Bred politisk involvering er satt i høysetet i utformingen av Buskerudbypakke 2. Ikke minst fordi det er tydelige ønsker om at innbyggerne må se hva de får igjen før en eventuell bompengordning innføres. I tillegg må det være et godt alternativt tilbud med kollektivtrafikk på plass før bompengene innføres.

Politikerne i kommunene og fylkeskommunen kom i juni/august med sine ønsker til tiltak som bør inn i Buskerudbypakke 2. Den samlede tiltakslista fikk tilnavnet «Bruttolista» og inneholder ønsker for en fremtidig samferdselspakke. Bruttolista danner grunnlag for de videre drøftingene om innholdet i Buskerudbypakke 2 og det lokale/regionale forslaget til pakke, som det skal jobbes videre med i 2013.

3.3 Satsing på kollektivtransport

Et av målene til Buskerudbysamarbeidet er å doble antall kollektivreiser innen 2023. For å få til dette må det oppleves som raskt, effektivt og komfortabelt å ta bussen og det er nødvendig med et økt togtilbud til Mjøndalen, Hokksund og Kongsberg. Det må bli hyppigere avganger, raskere framkommelighet, mer samordnet pris- og sonesystem i retning Oslo/Akershus og bedre informasjon om kollektivtilbudet.

I Buskerudbyens opinionsundersøkelse i 2011 var det tre områder som utpekte seg på spørsmål om hva som skulle til for å reise kollektivt oftere: Hyppigere avganger, bredere utbygd kollektivnett/rutetilbud og lavere priser.

Kunnskap om kollektivsatsing presiserer at prioriterte bussgater, kollektivfelt og signalprioritering vil være viktige elementer for å etablere en tilstrekkelig konkurranseevne for busstilbudet. Bare ved tydelig å prioritere bussen, vil det bli synlig at den er et attraktivt reisemiddel.

Prioritering av kollektivtrafikken

Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken var et hovedinnsatsområde i 2012. Hele 68 av de 93 millioner kroner Buskerudbysamarbeidet fordelte i 2012 gikk til kollektivtransport. 19 millioner var avsatt til forbedring av rutetilbudet lokalt og regionalt, mens 49 millioner ble satt av til forbedringer i infrastrukturen.

I tillegg til videreføring av hyppigere avganger på utvalgte strekninger, er det satt av penger til mer effektivt salg og distribusjon av billetter gjennom en nettbutikk og det er innført reisegaranti som dekker drosjeutgifter dersom bussen er mer enn 20 minutter forsinket til holdeplassen.



Infrastruktur på fem strekninger prioriteres

Midlene til infrastruktur er i stor grad kanalisert til fem prioriterte strekninger med oppgradering av traseer og holdeplasser, kollektivfelt og kryssutforminger. Strategien bak dette er å gjøre bussen mer konkurransedyktig. Videre er det bevilget midler for å kombinere buss- og togturen med bruk av sykkel eller bil gjennom nye innfartsparkeringsplasser for både bil og sykkel ved stasjoner og sentrale bussholdeplasser.

Buskerudbysamarbeidet har for den videre innsatsen i 2012 og 2013 valgt ut følgende fem kollektivstrekninger hvor infrastrukturtiltakene vil ha størst effekt.

De prioriterte strekningene er:

- Drammen sentrum–Krokstadelva–Mjøndalen
- Tordenskiolds gate (Rundtom–Drammen sentrum)
- Drammen sentrum (Strømsø–Gulskogen)
- Kongsberg sentrum–Gamlegrendåsen/Gomsrud
- Lierstranda–Drammen sentrum (Strandveien)

På disse strekningene skal en søke å styrke attraktiviteten og fremkommeligheten for bussen gjennom etablering av egne kollektivfelt, innføring av aktiv signalprioritering, tilfartskontroll og oppgraderte holdeplasser med sanntidsinformasjon.

Det gjennomføres etablering av sanntidsinformasjon for prioriterte ruter. Dette informasjonssystemet innebærer at det på holdeplassen gis opplysninger om når bussen faktisk vil komme. Et sanntidsinformasjonssystem i Buskerudbyen vil kunne være et pilotprosjekt for kollektivtrafikken i Buskerud.

“Sanntidsinformasjon er etablert på linje 3, 4, 5 og 6 i Drammen”

Stadig flere velger buss

Brakar hadde i 2012 en oppgang på 3,2 prosent i antallet bussreiser i Buskerud, og for første gang er det mer enn 12 millioner bussreiser i fylket. Det er befolkningen i Buskerudbyområdet som reiser mest med buss.

Hele 10 409 000 bussreiser ble foretatt i Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre og Øvre Eiker. Dette utgjør en økning på 3,8 prosent fra 2011.

Strekninger som kjøres med hyppigere avganger med midler fra Buskerudbyen:

- Drammen sentrum–Konnerud: 10-minuttersruter
- Drammen sentrum–Åskollen: Hvert kvarter i rushtiden, hver halvtime utenfor rush
- Drammen–Mjøndalen–Hokksund: Hver halvtime
- Kongsberg sentrum–Gamlegrendåsen: Hvert kvarter (fordelt på to ulike linjer – 401 og 407)

3.4 Satsing på sykkel

For mange representerer sykkel i dag et svært godt alternativt transportmiddel. 30 prosent av innbyggerne har under fem kilometer reisevei til jobben og 17 prosent har mellom 5 og 10 kilometer reisevei.

Reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser at nesten 10 prosent bruker sykkel i Kongsberg. Landsgjennomsnittet er på 4,2 prosent, og alle de fire andre kommunene i Buskerudbyen ligger under landsgjennomsnittet. For at alle kommunene i Buskerudbyen skal kunne dra nytte av de gode resultatene sykkelbyen Kongsberg har oppnådd, har Buskerudbyen prioritert midler til bedre koordinering av sykkel-satsingen i 2012. Det er ansatt en sykkelkoordinator for en prosjektperiode på to år, som skal bidra til økt gjennomføringskraft innenfor sykkel-satsingen.

I 2012 ble det prioritert å satse på komplette anlegg på nøkkelstrekninger, sykkel-parkering på prioriterte knutepunkt, bedret drift og vedlikeholdsstandard for helårssykling og utredning av hovedårer fra "bysentra" til boligområder i fem kilometers omkrets.

For å få flere til å sykle og vise at sykkel prioriteres, må sykkel-anleggene ha god drifts- og vedlikeholdsstandard. God drift og godt vedlikehold av dekke, skilting og merking er svært viktig for fremkommelighet og sikkerhet på sykkelanleggene. Kongsberg kommune fikk bevilget midler til økt driftsstandard på prioriterte strekninger og punktvisse områder hvor det

erfaringsmessig har vært vanskelig å få en fullgod kvalitet. Dette er et ledd i erfaringsutvekslingen med de øvrige kommunene.

Sommeren og høsten 2012 ble det gjennomført sykkelvei-inspeksjoner i alle kommunene. Inspeksjonene ble i hovedsak gjort i sentrumsnære områder. Målet med sykkelveiinspeksjonene var å kartlegge feil og mangler som grunnlag for å gjennomføre tiltak langs sykkelveinettet. Tiltakene retter seg mot trafiksikkerhet, fremkommelighet, komfort og trygghet, og vil bli foreslått å utgjøre en betraktelig del av belønningsmidlene for sykkel i 2013.

Hver sykkelreise starter og ender med en parkert sykkel. Det ble i 2012 bevilget midler til sykkel-parkering i Hokksund sentrum, sykkelhotell ved Drammen stasjon og sykkel-parkeringshus ved Kongsberg knutepunkt. Disse er alle tiltak som vil styrke sykkel som en attraktiv tilbringer til buss og tog.

I november arrangerte partnerne i Buskerudbyen Lys Razzia i samarbeid med politiet. Syklister som ikke hadde lys og annet påbudt utstyr på sykkel ble stoppet, og tilbudt sykkellykter i stedet for bot. Det kom frem at veldig mange ikke var klar over gjeldende regler for sykkelutstyr. I tillegg til å være en opplysningskampanje for trygg ferdsel på sykkel, var Lys Razzia en indirekte belønning til syklister ved at de fikk utdelt gratis lykter. Denne aksjonen fikk god mediedekning både i papiraviser og på NRKs distriktsending Østafjells.



3.5 Informasjon og kommunikasjon



Alle innbyggerne fikk tilsendt en kommunevis brosjyre med informasjon om areal- og transportplanen.

Til innbyggerne

I 2012 er det gjennomført en rekke tiltak rettet mot befolkningen, hovedsakelig knyttet til arbeidet med areal- og transportplanen.

For å informere innbyggerne om innholdet i areal- og transportplanen og om hva innholdet ville bety for hver enkelt kommune, sendte Buskerudbysamarbeidet, i samarbeid med den enkelte kommune, i begynnelsen av september ut en husstandsfolder til alle husstandene i Buskerudbyen. Det ble laget fem ulike foldere – én for hver kommune, der noe av informasjonen var felles og noe var spesielt for den enkelte kommune.

Den åttesiders brosjyren var nokså detaljert, og ble derfor supplert med en informasjonsfilm med mer lettfattelig og engasjerende innhold. Filmen var lagt opp som en reise gjennom Buskerudbyen fra Lier til Kongsberg. I hver av hovedutviklingsområdene stiger hovedpersonen Herman av toget og møter lokale personer som forteller om hvordan fremtiden kan se ut i hvert av områdene. Filmen har blitt vist over 3 000 ganger på Youtube, Facebook og Buskerudbyens hjemmeside.

I desember ble Buskerudbyen julekalender «På Quiz og Tvers med Erik Solbakken» presentert. Julekalenderen besto av 24 korte filmer som på en morsom og underholdende måte viste fram noen av tiltakene gjennomført i Buskerudbypakke 1. Julekalenderen var utformet som en konkurranse, der hver episode endte med et spørsmål. Det var premier hver dag, og vinnerne fikk enten en sykkel, eller de kunne velge mellom busskort til en verdi av kroner 1 000 og piggdekk til sykkel. Filmene ble vist til sammen ca 15 000 ganger, av om lag 5 000 forskjellige personer. Konkurransen fikk inn 1 700 svar.

Gjennom kampanjen og andre målrettede tiltak har antall som liker Buskerudbyens Facebookside økt med nærmere 100 prosent, til 850 i januar 2013. Dette er en viktig kanal for å kunne nå målgruppene direkte og å komme i dialog med innbyggerne.

Til folkevalgte og partnere

Hos de ti samarbeidspartnere er det mange som er involvert i Buskerudbysamarbeidet, både politisk, administrativt og faglig. For at de ulike gruppene skal kunne bidra til å nå målene for Buskerudbysamarbeidet, er det nødvendig at alle har den informasjon og kunnskap som skal til for å gjøre en god jobb.

Flere kanaler benyttes for å nå de ulike interne målgruppene. Hjemmesiden er en viktig kilde til informasjon, det samme er epost. I tillegg distribueres det nyhetsbrev til de interne målgruppene. I 2012 har det blitt sendt ut fire nyhetsbrev.

Kampanjer

I 2012 har det vært gjennomført tre kampanjer som har til hensikt å mobilisere til økt sykkelbruk eller økt gåing. Målgruppene har variert i de tre kampanjene, både i alder og geografisk tilhørighet. Kommunikasjon har vært en sentral del av disse kampanjene.

Sykle til jobben

Aksjonen ble gjennomført over seks uker i april og mai med Statens vegvesen som koordinator. Aksjonen i 2011 var en suksess og det ble satt enda høyere mål i årets aksjon. Oppslutningen ble imidlertid på langt nær så god som året før. Dette kan skyldes at premissene for deltakelsen ble endret fra at all aktivitet kunne registreres i 2011 til at bare aktivitet til og fra jobben kunne registreres i 2012. Også i 2012 var det gratis å delta i aksjonen for alle som jobbet i virksomheter lokalisert i de fem kommunene i Buskerudbyen.



Aktiv på skoleveien

Kampanjen har som målsetting å få flere barn til å sykle eller gå til skolen. Alle grunnskoleelever i de fem buskerudbykommunene, fra fjerde klasse og opp, får tilbud om å være med i konkurransen. Hensikten er tredelt – det handler både om å skape gode vaner på et tidlig tidspunkt, å øke barnas aktivitetsnivå og dermed fremme deres helsetilstand og å minimere kjøringen utenfor skolene. Kampanjen gikk over tre uker på våren og tre uker på høsten og ca 7 500 barn deltok i hver av kampanjeperiodene – om lag 1 500 flere enn året før. Aktiv Eiker var ansvarlig for gjennomføring av kampanjen.

Sykkelkampanje i Drammen

Sykkelparkeringskampanjen "The Stig": I samarbeid med reklamefirmaet Tibe ble det laget en reklamefilm med fokus på sykkelparkeringsmulighetene i sentrum av Drammen. Sosiale medier ble brukt som en integrert del av kampanjen. Kampanjen gikk ut på å gjette hvilken kjendis (fra Drammen) som syklet rundt og parkerte sykkelen sin på ulike sykkel-parkeringsplasser. Vinneren vant en sykkel. Filmene ble en "snakkis", fikk 638 visninger på YouTube og 217 deltakere i konkurransen. Kampanjen ble avholdt 15. mai-15. juni.



3.6 Synlige resultater av Buskerudbysamarbeidet



Drammen:



- **Bybrua**

Det ble i løpet av 2011/2012 foretatt en evaluering av kjøremønsteret på Bybrua, og hvordan denne påvirker og påvirkes av bruken av gatesystemet i Drammen sentrum. Basert på denne evalueringen vedtok bystyret i Drammen 19. juni 2012 at Bybrua reserveres for kollektivtrafikk (buss og drosjer) og gang-/sykkeltrafikk. Beslutningen har svært stor betydning for framkommelighet for buss i Drammen sentrum.

I tillegg ruster Drammen kommune opp Bybrua slik at bruas levetid forlenges og det legges bedre til rette for syklister og fotgjengere. Når brua står ferdig vil den ha sykkelfelt, to kjørefelt og oppvarmede fortau. Arbeidene vil pågå frem til sommeren 2013.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 6,75 millioner kroner

- **Reduserte fartsgrenser i sentrum**

1. februar 2012 ble det innført reduserte fartsgrenser i hele Drammen sentrum. I de større samlegatene ble det innført fartsgrense 40 km/t. I lokalgatene i sentrumsområdene på Bragernes og Strømsø ble det innført 30-soner.

- **Sykkelparkerings «bil»**

Drammen ble første byen i Norge som gikk til innkjøp av to Cyclehoop-stativer. Stativene er utformet som biler, og illustrerer dermed at én bilparkeringsplass gir plass til hele 10 sykler. Designet på stativene er også med på å illustrere at vi satser på sykkel og ønsker å fremheve dette i byen. Stativene skal flyttes rundt i byen for å understreke dette.

- **Sykkelparkering**

1. mars 2013 åpnet sykkelhotellet ved Drammen stasjon. Sykkelhotellet gir plass til 244 sykler inkl. fire plasser for sykkel med vogn. Hotellet blir overvåket for å hindre sykkeltverier,

og det blir abonnementsstyrt slik at ikke uvedkommende får tilgang til syklene. Det vil bli god belysning og tilgang til sykkelpumpe.

I 2012 ble det satt opp 175 sykkelstativ ved Drammensbadet / Drammen videregående.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 3,1 millioner kroner (Sykkelpakke Drammen)

Kongsberg:



- **Sykkelparkeringshus**

Kongsberg kommune har med finansiering fra Sykkelen og Buskerudbyen bygget Sykkelparkeringshus ved Kongsberg knutepunkt. I forbindelse med undergangen ved jernbanen vil det bli etablert et nytt plan, som sammen med dagens nedre plan gir 72 sykkelparkeringsplasser.

Samtlige er under tak, og det er økt belysning i området. Økt belysning skal skape trygghet, men er også et kreativt grep for å lyse opp de fargede lamellene som skal omkranses sykkelparkeringen. Sykkelparkeringshuset er videoovervåket for å hindre tyverier og hæververk.

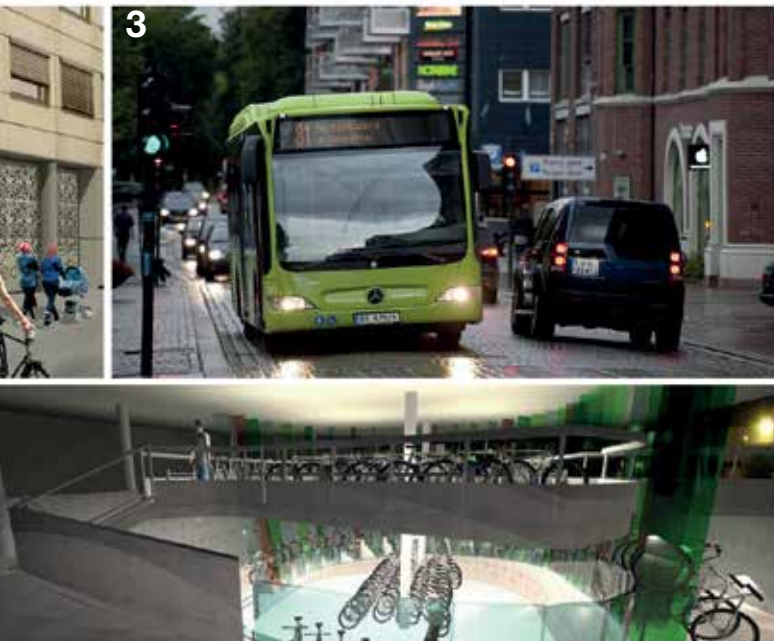
På det nedre planet settes det opp låsbare skap, hvor man med egen lås kan låse inn sykkelutstyr.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 3,1 millioner kroner

- **Flerbrukskryss i Kongsberg sentrum**

Krysset Storgata/Tinius Olsens gate/Stasjonsbakken i Kongsberg sentrum oppgraderes til et flerbrukskryss. Prosjektet vil bedre framkommeligheten for busstrafikken og rettighetene til de myke trafikantene, samtidig som det gir lavere fart på biltrafikken og derved gjør sentrum mindre aktuelt som gjennomkjøringsvei. Krysset er beregnet til å ferdigstilles i mai 2013.

Midler fra Buskerudbysamarbeidet: 3 millioner kroner



1. Sanntidsinformasjon er innført på 4 linjer i Drammen.
2. Sykkelhotellet ved Drammen stasjon ble åpnet i april 2013.
3. Buskerubysamarbeidet bidrar til hyppigere avganger på fire strekninger.
4. Den gamle jernbanelinja fra Lierbyen mot Drammen asfalteres og blir sykkelvei.
5. Sykkelparkeringshuset ved knutepunkt Kongsberg har plass til 72 sykler.
6. Reisegarantien dekker drosjeregning dersom bussen er mer enn 20 minutter forsinket.

Lier:



- **Høystandard sykkelvei fra Lierbyen til Drammen**

Den gamle jernbanetraseen mellom Lierbyen og Drammen har i 2012 blitt delvis asfaltert for å kunne fungere som en høystandard sykkelvei. Ca 1 800 meter er allerede asfaltert og resten vil bli asfaltert i 2013. Ruta vil bli direkte, bilfri og uten høydeforskjeller, noe som gjør det mulig å holde høy fart over en lengre strekning.

Midler fra Buskerubysamarbeidet: 1,5 millioner kroner

Nedre Eiker:



- **Gang- og sykkelvei langs Rådhusgata i Mjøndalen**

Arbeidene er satt i gang med bygging av gang- og sykkelvei langs Rådhusgata, fra Nedre Eiker rådhus og sørover. G/S-veien skal danne det siste leddet i et helhetlig sykkelveisystem fra Mjøndalen sentrum mot Krokstadelva. Anlegget ferdigstilles i løpet av 2013.

- **Videreføring av økt busstilbud**

Økningen i busstilbudet mellom Drammen, Mjøndalen og Hokksund ble videreført i 2012 slik at det går buss to ganger i timen.

Totale midler til økt bussfrekvens i Buskerudbyen: 12,8 millioner kroner

- **Oppgradering av holdeplasser langs hovedkollektivtrasé**

Holdeplassen Wøllo i Solbergelva er oppgradert og det vil komme sykkelparkering ved Solbergsenteret. Flere utbedringer langs traseen vil skje i løpet av 2013.

Midler fra Buskerubysamarbeidet: 1 million kroner

Øvre Eiker:



- **Sykkelparkering ved rådhuset**

God og sikker sykkelparkering på arbeidsplassen er utslagsgivende for å velge sykkel til jobben. Øvre Eiker kommune ferdigstiller våren 2013 overbygde sykkelparkeringer ved rådhuset i Hokksund sentrum. Sykkelparkeringene vil få plass til 74 sykler som vil kunne stå parkert tørt og trygt utenfor rådhuset.

Midler fra Buskerubysamarbeidet: 900 000 kroner

Brakar:



- **Sanntidsinformasjon utvidet til linje 4 og 5**

I 2011 innførte Brakar sanntidsinformasjon på to av sine busslinjer. Sanntidsinformasjonen bruker GPS-signaler til å gi informasjon om hvor langt bussen er fra holdeplassen. Elektroniske tavler på holdeplassene viser dermed nøyaktig hvor lenge det er til bussen ankommer. Ved årsskiftet 2012/2013 videreføres sanntidsinformasjonen til to nye linjer: Linje 4: Kniveåsen–Drammen sentrum–Bråtan–Bera og linje 5: Fjell–Drammen sentrum–Liejordet.

Midler fra Buskerubysamarbeidet: 900 000 kroner

- **Reisegaranti**

I mai 2012 innførte Brakar reisegaranti for sine kunder. Reisegarantien går ut på at dersom bussen er mer enn 20 minutter forsinket til holdeplassen, dekker Brakar drosjeregning med inntil 500 kroner, mot fremvisning av kvittering.

Midler fra Buskerubysamarbeidet: 500 000 kroner

3.7 Tildelte belønningsmidler for 2012

Tiltaksområde	Ansvar	Bevilget
1. Areal- og transportplan		
Utrede, koordinere og gjennomføre felles areal- og transportplan for Buskerudbyen	Alle	3 000 000
Totalt for tiltaksområde 1:		3 000 000
2. Forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt		
Midler til drift av kollektivtrafikken (videreføring)	BFK	12 800 000
Bedre informasjon om rutetilbudet, inkludert sanntidsinformasjon og reisegaranti	BFK	3 650 000
Salg og distribusjon av billetter – utvikling av nettbutikk og nettsider	BFK	1 500 000
Utredning buss Kongsberg–Drammen	KBG, NEK, ØEK	350 000
Nytt pris- og sonesystem – utredning	BFK	700 000
Totalt for tiltaksområde 1:		19 000 000
3. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken		
Strekning 1A: Drammen sentrum–Travbanen	DRM	14 990 000
Strekning 1B: Travbanen–Krokstadelva–Mjøndalen	NEK	6 575 000
Strekning 2: Tordenskiolds gate	DRM	5 950 000
Strekning 3: Drammen sentrum–Gulskogen	DRM	2 000 000
Strekning 4: Kongsberg sentrum–Gamlegrendåsen/Gomsrud	KBG	4 850 000
Strekning 5: Lierstranda–Drammen sentrum (Strandveien)	DRM/LIER	5 585 000
Innfartsparkering, tiltak langs viktige kollektivlinjer og på knutepunkt utenfor prioriterte strekninger	Alle	9 200 000
Totalt for tiltaksområde 3:		49 150 000
4. Tiltak for syklende og gående		
Komplette anlegg på nøkkelstrekninger	Alle	6 200 000
Sykkelparkering i Hokksund sentrum	ØEK	900 000
Legge bedre til rette for helårssykling: Skilting, sykkelkart, drift og vedlikeholdsplan	Alle	1 400 000
Utbedring av hovedårer, utredninger etc.	Alle	3 000 000
Totalt for tiltaksområde 4:		11 500 000
5. Biltrafikkreduserende tiltak		
Mobilitetsplanlegging i utbyggingssaker i Kongsberg	KBG	250 000
Oppfølging av parkeringsstrategi, utvidelse av boligsoneparkering i Drammen	DRM/Alle	2 500 000
Feie for egen dør	Alle	750 000
Totalt for tiltaksområde 5:		3 500 000
6. Informasjon- og holdningskampaner		
Sykle til jobben-aksjon	Alle	600 000
Aktiv på skoleveien	Alle	250 000
Kollektivkampanje	Alle	250 000
Sykkelkampanje Drammen	DRM	200 000
Løpende kommunikasjonsarbeid	Alle	1 600 000
Oppfølging av IKM-strategi: Strategisk kommunikasjon knyttet til tiltak i 2012	Alle	2 400 000
Totalt for tiltaksområde 6:		5 300 000
7. Felles kunnskapsgrunnlag		
Planlegging og koordinering av Buskerudbypakke 1 og 2		2 300 000
Totalt for tiltaksområde 7:		2 300 000



4

Dette er Buskerudbysamarbeidet

Buskerudbysamarbeidet er et langsiktig, forpliktende samarbeid om areal, transport og miljø. Tall fra Statistisk sentralbyrå tilsier en forventet befolkningsvekst på hele 68.000 fram

mot 2040. Dette innebærer store utfordringer og muligheter. Samarbeidet er etablert som et prosjekt for i fellesskap å løse disse utfordringene.

4.1 Partnerne i Buskerudbysamarbeidet

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet består av fem kommuner, fylkeskommunen og fire statsetater. Partnerne er:

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

Samarbeidspartnere

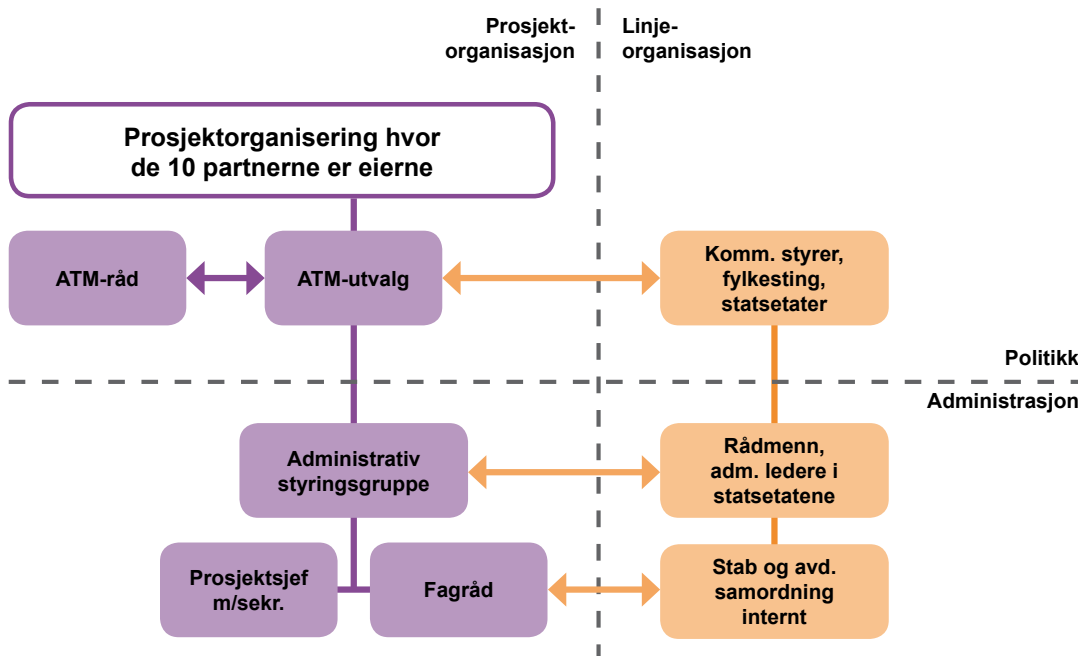
Næringslivet i regionen er viktige samarbeidspartnere. Buskerudbysamarbeidet har en egen næringslivsgruppe representert ved NHO Buskerud, LO Buskerud, Drammen Næringslivsforening, Kongsberg Handels- og Næringsforening, Lier Næringsråd, Nedre Eiker Næringsråd og Øvre Eiker Næringsråd.

En vellykket kollektivsatsing er viktig for innbyggerne i Buskerudbyen. Derfor er Brakar (Buskerud Kollektivtrafikk AS) en viktig aktør i Buskerudbysamarbeidet. Fra januar 2013 deltar også NSB i fagrådet.

4.2 Organisering

Samarbeidet legger konsensus til grunn ved beslutninger. Alle formelle beslutninger fattes i kommunestyret, fylkesting og hos statsetatene. Dette setter ekstra store krav til forankring av arbeidet i alle partners organisasjoner. Her må alle bidra i en balanse mellom å «gi og ta».

I den administrative styringsgruppen deltar rådmenn og administrative ledere fra statsetatene, samt næringslivet (NHO og LO). I 2012 har Runar Hannevold, fylkesrådmann, vært leder med Astrid Sommerstad, rådmann i Kongsberg kommune, som nestleder.



ATM-utvalget er den politiske styringsgruppen i samarbeidet, og består av ordførerne i de fem kommunene og fylkeskommunen, lederne i de tre statsetatene og fylkesmannen. Utvalget har til sammen 10 representanter. Ordfører i Drammen, Tore Opdal Hansen, har vært leder av ATM-utvalget i 2012 mens ordfører i Kongsberg, Vidar Lande, har vært nestleder.

ATM-rådet består av 36 valgte politikere fra de fem kommunestyrene og fylkestinget. Det er også åpnet for ytterligere politikerrepresentasjon i ATM-rådet med valgte observatører. Denne gruppen av folkevalgte representerer sentrale politikere fra alle politiske partier som er representert i de fem kommunene og fylkeskommunen. I ATM-rådet møtes politikere på tvers av kommunegrensene og politiske partier for å drøfte sentrale problemstillinger før formell politisk behandling i kommunene og i fylkeskommunen.

ATM-rådet er bindeleddet mellom Buskerudbysamarbeidets utviklingsarbeid og de formelle politiske vedtaksorganene i kommunene og fylkeskommunen. Rådet får kunnskap, gir føringer for arbeidet og sikrer politisk forankring av arbeidet.

Det er i 2012 avholdt 8 møter i ATM-utvalget og 5 møter i ATM-rådet.

Fagrådet består av prosjektsjefen (leder), partners faglige ledere/kommunalsjefer, samt Brakar (Buskerud kollektivtrafikk) og fra 25.1.2013 NSB.

Arbeidsgruppene omfatter blant annet en ATP-gruppe (areal- og transportplan), sykkelgruppe, næringslivsgruppe og IKM-gruppe (Informasjon, kommunikasjon og medvirkning). Disse gruppene har representanter fra alle samarbeidspartnerne, med unntak av næringslivsgruppa, som består av næringsforeningene i Buskerudbyen.

Buskerudbysamarbeidets sekretariat ledes av prosjektsjefen og har som hovedfunksjon å lede og koordinere alle aktiviteter i samarbeidet. Sekretariatet har fem medarbeidere som dekker funksjonene prosjektsjef, prosjektleder areal- og transportplan, planfaglig rådgiver, prosjektleder sykkel, prosjektleder kommunikasjon, samt samferdselsrådgiver og prosjektmedarbeider på deltid.



5

Økonomi

Buskerudbysamarbeidet har to finansieringskilder:

Samarbeidsmidler:

Alle samarbeidspartnerne bidrar med en årlig sum i tråd med samarbeidsavtalen som ble inngått mellom partnerne i 2009.

Belønningsordningen:

Dette er en ordning der byer eller byområder kan søke Samferdselsdepartementet om midler, mot at de går med å gjennomføre tiltak som skal øke andelen kollektivreisende, syklende og gående og redusere andelen bilreiser. Buskerudbysamarbeidet inngikk i 2010 en fireårig avtale om belønningsmidler med Samferdselsdepartementet, som har en øvre ramme på 280 millioner kroner. Hittil har Buskerudbysamarbeidet fått utbetalt 180 millioner kroner, 90 av disse ble tildelt i 2012.

5.1 Samarbeidsmidlene 2012

Samarbeidsmidler i tråd med vedtatt budsjett for 2012 var kr 3 417 388, inkludert kr 181 809,- overført fra 2011. Øvre Eiker kommune har ansvar for regnskapsføring for samarbeidsmidlene.

	Personal / Planlegging	Husleie	Drift / Kontor	Møteutgifter	Kompetanse
Sum utgifter i 2011	2 844 890	269 000	220 799	113 454	35 257
Sum utgifter i 2012	2 776 222	294 635	111 677	192 122	42 735
Totale utgifter i 2012	3 417 390				
Totale inntekter i 2012	-3 250 000				
Overføring fra 2011	181 809				
Resultat (overføres til 2013)	-14 419				

Tabell 5.1. Beløpene er rundet av til nærmeste krone

Inntekter	
Del 1. Bidrag fra partnere i 2012	
Statens vegvesen	300 000
Jernbaneverket	300 000
Kystverket	50 000
Fylkesmannen i Buskerud	300 000
Buskerud fylkeskommune	600 000
Drammen kommune	600 000
Kongsberg kommune	200 000
Øvre Eiker kommune	200 000
Nedre Eiker kommune	200 000
Lier kommune	200 000
Delsum	2 950 000
Del 2. Bidrag fra statlig delfinansiering i 2012	
Nasjonalt utviklingsprosjekt - Fremtidens byer (Via Drammen kommune)	300 000
Totalsum finansiering	3 250 000

5.2 Belønningsmidler – Buskerudbypakke 1

Status for tiltak gjennomført med 2010–2012 midler

Buskerudbyen har gjennom avtalen om belønningsmidler fått tildelt henholdsvis 30, 60 og 90 mill. kroner for 2010, 2011 og 2012. I tillegg har samarbeidet disponert 3,1 mill. kroner i restmidler tildelt Buskerud fylkeskommune i 2009.

Her følger en oversikt over økonomisk status pr. 31.12.2012, fordelt på de tiltaksområdene som inngår i avtalen med Samferdselsdepartementet. I tillegg til tildelinger så viser tabellen utgifter/forbruk fordelt på utbetalingsår og samlet for alle tre årene.

TILTAKSOMRÅDE (tall i 1000 kr)	Tildeling		Utgifter / forbruk				Rest pr. 31.12. 2012
	2012	2010-2012	2010	2011	2012	2010-2012	
1 Felles areal- og transportplan	3 000	7 280	94	2 214	3 086	5 394	2 031
2 Forbedring av kollektivtilbudet	19 000	44 317	4 267	14 826	16 579	35 671	8 645
3 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	49 150	70 573	3 422	11 056	20 950	35 428	35 145
4 Tiltak for syklende og gående	11 500	35 260	3 085	9 719	5 537	18 340	16 920
5 Biltrafikkreduserende tiltak	3 500	9 700	744	3 498	1 968	6 210	3 490
6 Informasjon- og holdningskampanjer	5 300	11 060	640	4 275	3 476	8 391	2 669
7 Felles kunnskapsgrunnlag, trafikk- og resultatmålinger	2 300	4 966	629	1 084	1 801	3 514	1 452
SUM	93 750	183 156*	12 880	46 672	53 397	112 949	70 207

Tabell 5.2

* I sum tildelt 2010-2012 inngår som tidligere rapportert restmidler som ble tildelt Buskerud fylkeskommune i 2009. Etter en nærmere gjennomgang beløper dette seg til 3,156 mill. og ikke 3,08 mill. som rapportert for 2011.

Som tabellen viser er det til sammen tildelt 183,16 mill. kr i perioden 2010-2012. 93,75 mill. ble tildelt i tiltaksplan 2012 og 3,75 mill. av disse midlene var omdisponerte belønningsmidler fra 2011.

Det er pr 31.12.2012 utgiftsført 112,95 mill. kr for perioden 2010-2012, hvorav 53,40 mill. kr er utgiftsført i 2012. I tiltaksplan 2012 ble hele 49,15 mill. kr bevilget til tiltak for å bedre infrastrukturen for kollektivtrafikken, dette har krevd et takt-skifte i planlegging og gjennomføring sammenlignet med de to foregående årene hvor det til sammen ble bevilget 23,43 mill. kr til dette formålet.

90,0 mill kr i belønningsmidler for 2012 ble overført fra departementet 24. mai 2012. For større infrastrukturtiltak for kollektivtrafikk tar det normalt mer enn syv måneder fra oppstart til slutføring av arbeidet. Dette er, som tidligere år, hovedårsaken til underforbruk av midler i tildelingsåret.

Sum utgifter for 2010-2012 fanger heller ikke opp all aktivitet i 2012, det er noe etterslep på fakturering og da særlig på prosjekter som strekker seg over flere år.

Noen merknader til kolonnen «Rest pr. 31.12.2012»:

- Område 1: Det akkumulerte avviket på 2,03 mill. kr skyldes at noen planlagte aktiviteter i 2012 har blitt forskjøvet til 2013 på grunn av det omfattende arbeidet med å fullføre arbeidet med felles areal- og transportplan, dette gjelder for eksempel arealplanarbeid for arealkrevende næringsområder, stasjonsutviklingsprosjekt Mjøndalen og Hokksund og mulighetsstudie for etablering av Gomsrud jernbanestopp i Kongsberg. Sistnevnte prosjekt startet opp i januar i 2013
- Område 2: Det akkumulerte avviket (8,6 mill. kr) skyldes i hovedsak at det i tildelingen for 2012 inngår midler til drift av styrket busstilbud frem til juni 2013.

- Område 3: Det akkumulerte avviket (35,1 mill. kr) skyldes i hovedsak at det i 2012 er bevilget midler til tiltak av omfattende karakter som utføres over flere år. Det er til sammen utgiftsført 21,0 mill. kr i 2012 på område 3, tatt i betraktning at det er utført mye planlegging og prosjektering i 2012, er gjennomføringskraften økt i forhold til 2011.
- Område 4: Det akkumulerte avviket (16,9 mill. kr) skyldes som på område 3 at tiltak er utredet og delvis gjennomført i 2012. Ett stort gang- og sykkelprosjekt som fikk tildelt midler i 2011 kom først i gang helt mot slutten av 2012, dette utgjør 6,0 mill. kr av avviket.
- Område 5: Det akkumulerte avviket (3,5 mill. kr) skyldes at deltak har blitt forskjøvet noe i tid på grunn av generelt høyt aktivitetsnivå i Buskerudbysamarbeidet.
- Område 6: Det akkumulerte avviket (2,7 mill kr) skyldes flere forhold. Planlagt informasjonstiltak tilknyttet Buskerudbypakke 2 rettet mot innbyggerne er utsatt da KVU for Buskerudbypakke 2 ikke foreligger enda. Arbeidet med areal- og transportplanen krevde mesteparten av tilgjengelig kapasitet, og dermed har blant annet utvikling av nettsidene blitt utsatt til 2013. To større aktiviteter: Buskerudbyens julekalender og en opinionsundersøkelse, har foregått mot slutten av 2012, og ble ikke utgiftsført i sin helhet.
- Område 7: Det akkumulerte avviket (1,5 mill kr) skyldes i hovedsak etterslep fra tidligere år og at et generelt høyt aktivitetsnivå har ført til utsettelse av noen enkelttiltak. Flere større aktiviteter som blant annet utvikling av system for økonomioppfølging av alle prosjektene er iverksatt på slutten av 2012 og er dermed ikke utgiftsført i sin helhet.

Buskerud fylkeskommune har ansvar for regnskapsføring for de årlige tildelte midlene på vegne av de seks avtalepartnere med Samferdselsdepartementet.



6

Nøkkeltall

Buskerudbysamarbeidet rapporterer på fire typer nøkkeltall; utviklingen i befolkningsmengde, antall reiser med buss og tog i Buskerudbyen, biltrafikk og trafikkutvikling.

6.1 Befolkningsutvikling

Alle kommunene i Buskerudbyen opplever stor vekst i befolkningstallet. Fra 2009–2012 har befolkningen i de fem kommunene økt med 5,4 prosent eller 8 017 personer (tabell 6.1.). Sammenligner vi denne veksten med andre byer eller

byområder er Buskerudbyen den tredje raskest voksende by eller byregion i Norge (tabell 6.2.).

Folkemengde i kommunene	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	%-økning i 2012
Lier	23 267	23 580	24 177	24 736	2,4
Drammen	62 566	63 582	64 597	64 473	1,4
Nedre Eiker	22 687	22 917	23 262	23 640	1,6
Øvre Eiker	16 616	16 987	17 421	17 752	1,9
Kongsberg	24 714	25 090	25 479	25 887	1,6
SUM	149 850	152 156	154 936	157 515	1,7
Endring i prosent		1,54 %	1,82 %	1,66 %	

Tabell 6.1

Befolkning per 01.01	2009	2010	2011	2012	
	Folkemengde				Endring 09-12
1102 Sandnes	63 431	64 671	66 245	67 814	6,91 %
0301 Oslo	575 475	586 860	599 230	613 285	6,57 %
SUM Buskerudbyen	147 341	149 850	152 156	154 936	5,15 %
0220 Asker	53 756	54 623	55 284	56 447	5,01 %
1103 Stavanger	121 610	123 850	126 021	127 506	4,85 %
1601 Trondheim	168 257	170 936	173 486	176 348	4,81 %
1201 Bergen	252 051	256 600	260 392	263 762	4,65 %

Tabell 6.2
Befolkningsvekst i kommunene i Buskerudbyen og kommunene i Fremtidens Byer
Kilde: SSB

6.2 Trafikktall for buss og tog

Antall reiser med buss og tog har økt kraftig siden Buskerudbysamarbeidets oppstart i 2009 med en total økning i antall busspassasjerer på 13 prosent (tabell 6.3.) og antall tog-

passasjerer med 5,61 prosent. Total økning i antall reisende med buss og tog har vært 8,16 prosent i perioden fra 2009–2012.

Passasjertall med buss i Buskerudbyen – antall påstigninger						
	2009	2010	2011	2012	Endring 2011-2012	Endring 2009-2012
Lokalbusser i Drammen, Lier og Nedre Eiker (Linje 1-75)	5 952 704	6 253 825	6 688 512	6 942 675	3,80 %	16,63 %
Til/fra Ø.Eiker og Modum, linje 10, 100, 101 og 102 (totalt)*	638 025	628 583	631 659	644 269	2,00 %	0,98 %
Lier-Oslo (linje 169)	309 734	312 754	338 286	351 140	3,80 %	13,37 %
TIMEkspresen linje 1 (totalt)	437 003	423 025	442 017	439 017	-0,70 %	0,46 %
Lokalruter i Ø.Eiker (117-119)	132 423	143 766	61 591	63 931	3,80 %	-51,72 %
Lokalbusser i Kongsberg	263 330	293 282	290 284	301 314	3,80 %	14,42 %
SUM	7 733 219	8 055 235	8 452 349	8 742 346	3,43 %	13,05 %
Endring i prosent		4,16 %	4,93 %	3,43 %		

Kilde: Brakar - Buskerud Kollektivtrafikk AS - passasjerstatistikk

Tabell 6.3
* Den kraftige nedgangen i antall reiser fra 2010 til 2011 på lokale ruter i Øvre Eiker har mest sannsynlig sin årsak i hvordan tellingene er blitt utført. I 2011 er noen av de reisende i Øvre Eiker registrert som reisende med linje 102 istedenfor lokalruter, etter at denne begynte å gå til Ormåsén. En annen årsak til dette kraftige utslaget følger av overgang til nytt billettsystem 1. april 2011

Beregning av passasjertall med tog i og til/fra Buskerudbyen, antall på- og avstigninger på den enkelte stasjon.

Stasjon	2009	2010	2011	2012	Endring 2011-2012	Endring 2009-2012
Kongsberg	349 000	305 000	374 000	321 000		
Skollenborg	24 000	17 000	22 000	21 000		
Darbu	22 000	19 000	29 000	22 000		
Vestfossen	120 000	92 000	118 000	125 000		
Hokksund	256 000	250 000	245 000	252 000		
Steinberg	70 000	54 000	75 000	62 000		
Mjøndalen	240 000	208 000	285 000	252 000		
Gulskogen	225 000	200 000	226 000	244 000		
Drammen	1 900 000	1 924 000	1 960 000	2 020 000		
Brakerøya	165 000	169 000	187 000	213 000		
Lier	210 000	186 000	234 000	249 000		
SUM	3 581 000	3 424 000	3 755 000	3 782 000		
Endring i %		-4,38 %	9,67 %	0,72 %	0,72 %	5,61 %

Tabell 6.4
Kilde: NSB

Sum buss og tog	2009	2010	2011	2012	Endring 2011-2012	Endring 2009-2012
Buss og tog*	9 523 719	9 767 235	10 329 849	10 622 346	2,94 %	8,16 %
Endring i prosent		2,56 %	5,76 %	2,94 %		

Tabell 6.5
*Tallene for tog er antall på- og avstigninger. Tallene er derfor delt på to her for å gjøre dem sammenlignbare med buss.

6.3 Reisevaner i Buskerudbyen

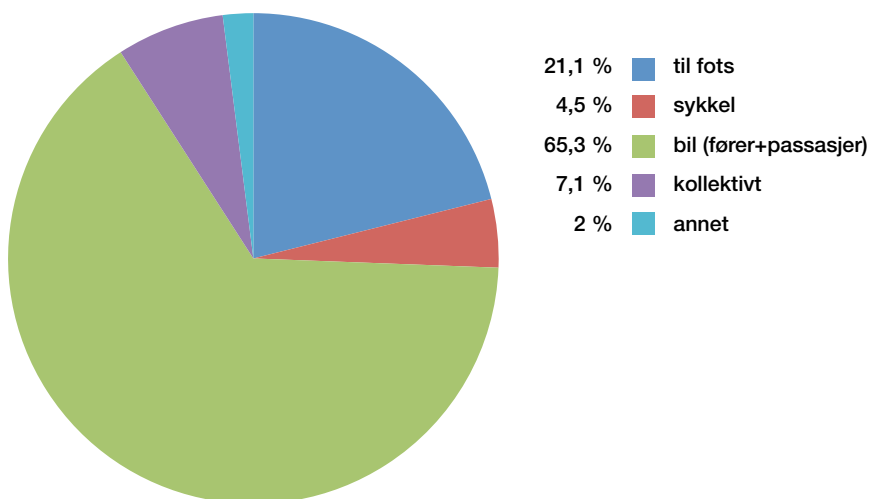
Den nasjonale reisevaneundersøkelsen ble gjennomført for sjettede gang i 2009/2010. Det er den mest grundige nasjonale undersøkelsen om reisevaner, og er et viktig kunnskapsgrunnlag for transportutviklingen. Tabellen og kakediagram-

met viser reisemiddelfordelingen for Buskerudbyen og de fem kommunene sammenlignet med lands- og regionsgjennomsnitt.

Hovedtransportmiddel per reise for daglige reiser (Prosent), RVU 2009.

Bosted	Til fots	Sykkel	Bil (fører + passasjer)	Kollektivt	Annet
Hele landet	22,3	4,2	62,5	8,2	2,8
Region sør	18,0	5,4	69,1	4,5	3,0
Buskerudbyen	21,1	4,5	65,3	7,1	2,0
Buskerud	18,9	3,3	70,3	5,6	1,9
Drammen	24,1	3,0	61,7	9,3	1,9
Kongsberg	24,0	9,9	60,4	4	1,7
Øvre Eiker	16,8	4,2	72,8	4,7	1,5
Nedre Eiker	17,8	3,8	70,7	5,3	2,4
Lier	16,8	3,6	69,1	8,0	2,6

Tabell 6.6



Hovedtransportmiddel er det transportmiddel som ble benyttet til den lengste reisestrekningen dersom reisen inneholdt flere reisemidler. «Annet» viser til MC/moped, ferge/rutebåt, fly, drosje, traktor og snøscooter.

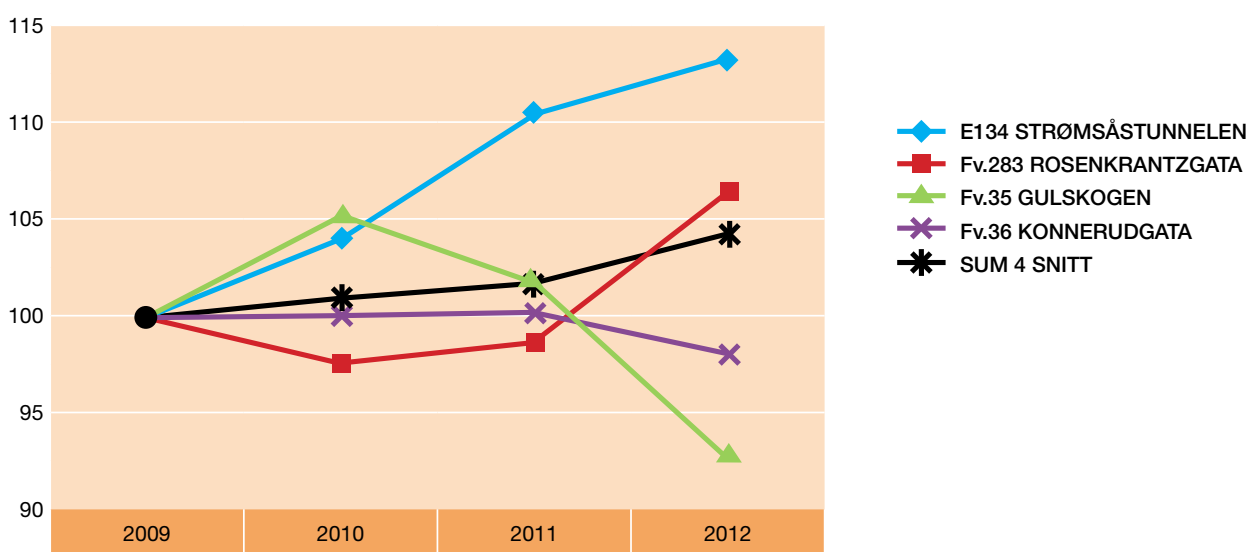
6.4 Årsdøgntrafikk (ÅDT) for biltrafikken

Etablering av flere tellepunkter for biltrafikken

I 2009 var det kun et begrenset antall tellepunkter for biltrafikk i Buskerudbyen. Det ble derfor, med bruk av belønningsmidler, etablert et mer finmasket nett med tellepunkter for å kunne måle utvikling i biltrafikk også i rush. Dette for å kunne være bedre i stand til å måle effekt av ulike tiltak som påvirker transportetterspørsel og reisevaner.

I det etterfølgende er det gjort en nærmere gjennomgang av utvikling av biltrafikktall i de fire snitt som har vært grunnlag for rapportering siden 2009 og utvikling i hele 35 snitt i perioden 2011–2012 (inkludert de fire omtalte snitt).

Trafikktall i fire snitt – utvikling 2009–2012



Som figuren over viser gir oversikten over utviklingen av fire tellepunkter i Buskerudbyen sprikende resultater. To snitt har synkende ÅDT-tall, mens to andre snitt har økende ÅDT-tall. Utviklingen fra 2011–2012 viser tilsynelatende overraskende trendbrudd på to av strekningene. Dette kan henge sammen med større endring i kjøremønster som følge av åpning av Øvre Sund bru og stenging av bybrua for biltrafikk.

E134 Strømsåstunnelen

Fakta: Trafikken har steget jevnt hvert år fra 2009–2012; i alt en økning på 12,6 prosent i perioden 2009–2012. Fra 2011–2012 har trafikken økt 2,2 prosent i dette snittet.

Vurdering: E134 er en nasjonal stamvei. Gjennomgangs- trafikken på E134 vil i liten grad kunne påvirkes av tiltak (kollektivsatsing og parkeringsrestriksjoner) Buskerudbyen iverksetter i perioden 2009–2012. Dette tellesnittet er derfor ikke optimalt å benytte som representativt snitt for trafikktutvikling i Buskerudbyen.

Fv.283 Rosenkrantzgata og Fv.35 Gulskogen

Fakta: Trafikken i Rosenkrantzgata hadde en nedgang på 1,5 prosent i perioden 2009–2011. Fra 2011 til 2012 har trafikken økt betydelig (7,7 prosent). Utviklingen på Fv.35 Gulskogen har vært motsatt. Etter en økning i perioden 2009–2010 på 5,2 prosent, sank trafikken fra 2009–2010 med 2,9 prosent for ytterligere å bli redusert siste år (2011–2012) med 9,2 prosent.

Vurdering: Fv.283 Rosenkrantzgata er en av hovedveiene i det sentrale byområdet mellom Drammen og Nedre Eiker på nordsiden av Drammenselva. Tilsvarende er Fv.35 Gulskogen en viktig vei på sydsiden av Drammenselva. Det kan tenkes at endringene i trafikktutvikling siste år i betydelig grad er påvirket av åpningen av Øvre Sund bru og stengingen av bybrua i Drammen. Endringene i kjøremønster gjør at utviklingen siste år ikke er direkte sammenliknbar med utviklingen fra 2009–2011.

Fv.36 Konnerudbakkene

Fakta: Trafikken i Konnerudbakkene har hatt stabil trafikk i perioden 2009–2011 for så å få et fall (1,45 prosent) siste år 2011–2012. Nedgangen totalt sett i perioden 2009–2012 er 1,2 prosent.

Vurdering: Tellepunktet representerer på en god måte trafikkutvikling mellom Konnerud og Drammen sentrum. På denne strekningen er busstilbudet styrket i perioden, bl.a ved hjelp av belønningsmidler. Nå er det også innført boligsoneparkering i Nybyen i Drammen (i området hvor Konnerudgata kommer inn til Drammen sentrum). Trafikktallene for denne stekningen indikerer at det er mulig å unngå vekst i biltrafikken ved å iverksette en kombinasjon av tiltak; økt busstilbud kombinert med målrettet parkeringspolitikk.

Trafikktall 2011–2012 for i alt 35 tellesnitt

Dersom man ser på utviklingen av alle 35 tellesnitt som Statens vegvesen nå har etablert og ser på utvikling fra 2011–2012 er utviklingen sprikende. 19 tellesnitt har trafikkvekst og 16 tellesnitt har trafikknedgang. Å summere trafikk i flere snitt gir ikke nødvendigvis et riktig helhetsbilde, da må snittene være strategisk utvalgt som representative for byområdet. Mer interessant er det da å studere utviklingen over tid for hvert enkelt snitt, for så å forsøke å forstå de endringer som skjer. Om man likevel summerer trafikktall for alle 35 snitt viser utviklingen en vekst på 0,41 prosent siste år. Det foreligger ikke data for alle disse tellepunktene før 2011.

Årsdøgntrafikk på viktige telepunkt - årlige trafikktellinger	År	ÅDT	Endring siste år	Endring i prosent
E 134 Strømsåstunnelen	2009	15 192	189	1,26 %
	2010	15 832	829	5,46 %
	2011	16 738	906	5,72 %
	2012	17 109	371	2,22 %
Fv.283 Rosenkrantzgata (før tunnel)	2009	26 744	-641	-2,34 %
	2010	26 138	-606	-2,27 %
	2011	26 336	198	0,74 %
	2012	28 367	2031	7,71 %
Fv.35 Gulskogen	2009	10 821	448	4,32 %
	2010	11 389	568	5,25 %
	2011	11 057	-332	-2,92 %
	2012	10 042	-1 015	-9,18 %
Fv.36 Konnerudbakkene (fabrikksalget)	2009	11 126	-23	-0,21 %
	2010	11 139	13	0,12 %
	2011	11 157	18	0,16 %
	2012	10 995	-162	-1,45 %
SUM	2009	63 883		
SUM	2010	64 498	615	0,96 %
SUM	2011	65 289	791	1,23 %
SUM	2012	66 513	1224	1,87 %

6.5 Trafikkutviklingen for 2012

Mål for trafikkutvikling

Følgende mål på transportområdet er vedtatt i Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013–2023: Planen skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at veksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

Ambisjonen forutsetter at strategiene i planen gjennomføres og at staten stiller opp med økonomiske ressurser slik at ambisjonene kan la seg realisere.

Fram til 2023 er det i tillegg definert følgende mål for utvikling i reisevaner (sammenliknet med RVU 2009): Andelen syklende skal dobles, andelen kollektivreisende (buss og tog) skal dobles, andelen gående skal øke, andelen reiser med privatbil (bilfører + bilpassasjer) skal reduseres med minst 10 prosentpoeng.

Vurdering av trafikkutviklingen for 2012

Det er gledelig å observere stabil vekst i passasjertall for kollektivtrafikken, og betydelig sterkere vekst enn befolkningsveksten tilsier. Når det gjelder utvikling i biltrafikken er utviklingen sprikende. Avhengig av hvilke tellesnitt som studeres er det vekst eller nedgang i trafikken.

Utviklingen i biltrafikk i Buskerudbyen er ikke entydig. Utviklingen i fire snitt i perioden 2009–2012 viser at to av snittene hadde nedgang i trafikken, mens to av snittene hadde økning i trafikken. For de fire snittene viste summen av utvikling fra 2011–2012 en vekst i biltrafikken. Om man ser på utviklingen av alle 35 tellepunkter i Buskerudbyen (inkludert de fire snitt over) er utviklingen også sprikende, 19 tellesnitt viser en økning i trafikken og 16 tellesnitt viser en nedgang i trafikken.

Det er vanskelig å konkludere entydig om trafikkutvikling for biltrafikken i Buskerudbyen basert på ovennevnte. Resultatene spriker avhengig av hvor mange og hvilke tellesnitt som studeres. Et bedre grunnlag for å følge trafikkutviklingen framover er nå til stede gjennom at langt flere tellepunkter er etablert i Buskerudbyen. Det er ikke gjort en faglig vurdering av hvilke av disse tellesnitt som best er egnet som representative for trafikkutvikling i Buskerudbyen. En slik vurdering bør inngå i det utviklingsprosjektet som Statens vegvesen i samarbeid med Vegdirektoratet er i ferd med å programmere og vil sette i gang i 2013.



