



# ÅRSRAPPORT

BUSKERUDBYSAMARBEIDET 2013

- et samarbeid om areal, transport og miljø



## Innhold

<b>1 Innledning</b>	<b>3</b>
1.1 Samfunnsoppdraget:	3
1.2 Samarbeid nødvendig for fremtidig fremkommelighet	4
<b>2 Fakta om Buskerudbysamarbeidet</b>	<b>5</b>
2.1 Utfordrende samarbeid – viktige delresultater	7
2.2 Buskerudbyens prosjektorganisering og samarbeidsform	8
2.3 Hovedoppgave og rolle i samfunnet	10
2.4 Buskerudbysamarbeidets mål og prioriterte arbeidsområder	11
2.5 Politiske milepæler i 2013	12
2.6 Måloppnåelse	13
2.7 Evaluering og kunnskapsinnhenting	14
<b>3 Resultat og effekt</b>	<b>15</b>
3.1 Hovedoppgaver i 2013	15
3.1.1 Planlegging av Buskerudbypakke 2	15
3.1.2 Synlige resultater av Buskerudbysamarbeidet	18
3.2 Buskerudbyåret 2013	22
3.3 Effekter av Buskerudbysamarbeidets virksomhet 2010-2013	23
<b>4 Ressursutnyttelse</b>	<b>24</b>
4.1 Økonomi	24
4.2 Analyse av forbruk	26
<b>5 Nøkkeltall</b>	<b>27</b>
5.1 Befolkningsutvikling	27
5.2 Trafikktall for buss og tog	27
5.3 Reisevaner	29
5.4 Biltrafikk	29
<b>6 Tiltaksplan for 2013</b>	<b>30</b>

Buskerudbysamarbeidets samfunnsoppdrag er å bidra til at kommende vekst i både befolkning og trafikk fører til en positiv utvikling i de fem kommunene.



## 1.2 Samarbeid nødvendig for fremtidig fremkommelighet

Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg er alle kommuner som vil få en sterk befolkningsvekst i årene som kommer. Det er positivt og vi hilser veksten velkommen.

Men flere bosatte og flere sysselsatte i våre kommuner skaper også økt trafikk og vil legge større press på veinettet. Derfor må vi, i tillegg til å få på plass et bedre overordnet veinett, også få et forbedret kollektivtilbud for å møte veksten. Vi må også planlegge slik at det for nye innbyggere er enklere å ta et forbedret kollektivtilbud i bruk.

Et framtidrettet transportsystem for bilister, kollektivreisende, syklister og gående krever samarbeid mellom kommunene, fylkeskommunen og staten. Vi har alle ansvar for å få dette til å fungere. Med en stor vekst i både befolkning og trafikk er det en utfordrende oppgave – men vi tar den og møter den offensivt gjennom samarbeidet vi har etablert.

Utbygging av vei og jernbane tar ofte lang tid. Vi ønsker å få et bedre transportsystem raskest mulig. Ved å samarbeide er vi store nok til å kunne påvirke nasjonale myndigheter, samtidig som vi i felleskap kan bli enige om gode, helhetlige løsninger. Innbyggere og næringsliv som skal fra A til B i vår region, ser verken kommunegrenser eller forvaltningsnivåer. De skal bare ha fremkommelighet, og det skal vi gi dem.

Vi har allerede sett at samarbeid lønner seg. Stortinget har vedtatt at Buskerudbyen er prioritert som et av de ni store byområdene i Norge som kan få ekstra statlige midler. Vi har i perioden 2010–2013 mottatt 280 millioner kroner i støtte fra

staten, og med disse midlene er det gjennomført over 100 tiltak for bussreisende, togreisende, syklister og gående. Det har vært en god start.

Men det er bare en start og ikke på langt nær nok. Skal vi løse de store transportutfordringene som kommer med veksten, må vesentlig større tiltak gjennomføres for at innbyggere og næringsliv skal få gode transportløsninger. Vi må ha et bedre overordnet veisystem. Vi må også tenke nytt for å løse de kommende utfordringene i transportsektoren, for bare nye veier alene er ikke nok. Det betyr i korthet at vi må etablere et enda bedre kollektivsystem og bedre muligheter for å sykle og gå.

Buskerudbysamarbeidet forutsetter konsensus. Det er en krevende arbeidsform, men det er viktig at alle kommunestyre er med. For det er i hver enkelt kommune beslutningene tas. De som er på reise ser ikke kommunegrensene. Vår vei til vårt felles mål om et langt bedre transportsystem for alle trafikantgrupper er derfor kommuneoverskridende.

Vi tror at med et godt og langsiktig samarbeid, kunnskapsbaserte beslutninger og realistiske forventninger kan vi klare å skape bred politisk enighet om Buskerudbypakke 2. Den store, helhetlige trafikkløsningen for å takle veksten. En samferdselspakke vi mener er helt nødvendig for å bidra til positiv utvikling i vår region. Det er på den måten vi kan møte vekstens utfordringer offensivt og sikre god fremtidig fremkommelighet for oss som bor her og de nye som flytter til. Det er på den måten våre kommuner forblir et godt sted å bo, arbeide, besøke eller bare passere, for de som skal et annet sted. Fremtiden planlegges i dag.

### Den politiske styringsgruppen i 2013\*



Tore Opdal Hansen, leder ordfører i Drammen kommune  
Vidar Lande, nestleder ordfører i Kongsberg kommune  
Ann Sire Fjerdingsstad ordfører i Øvre Eiker kommune  
Bent Inge Bye ordfører i Nedre Eiker kommune  
Helene Justad ordfører i Lier kommune



Morten Eriksrød fylkesordfører i Buskerud  
Helen Bjørnøy fylkesmann i Buskerud  
Kjell Inge Davik regionvegsjef Statens vegvesen Region sør  
Anne Marstein plan- og utviklingsdirektør øst Jernbaneverket  
Sven Arild Hansen regiondirektør Kystverket Sørøst

\* Kirsti Kolle Grøndahl var fylkesmann i Buskerud frem til 30. september 2013.



# 2

## Fakta om Buskerudbysamarbeidet

65000



nye innbyggere innen 2040 vil gi **utfordringer** for trafikavviklingen

47% trafikkvekst



- dersom vi ikke endrer dagens reisevaner

10 samarbeidspartnere har gått sammen om å løse disse utfordringene

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

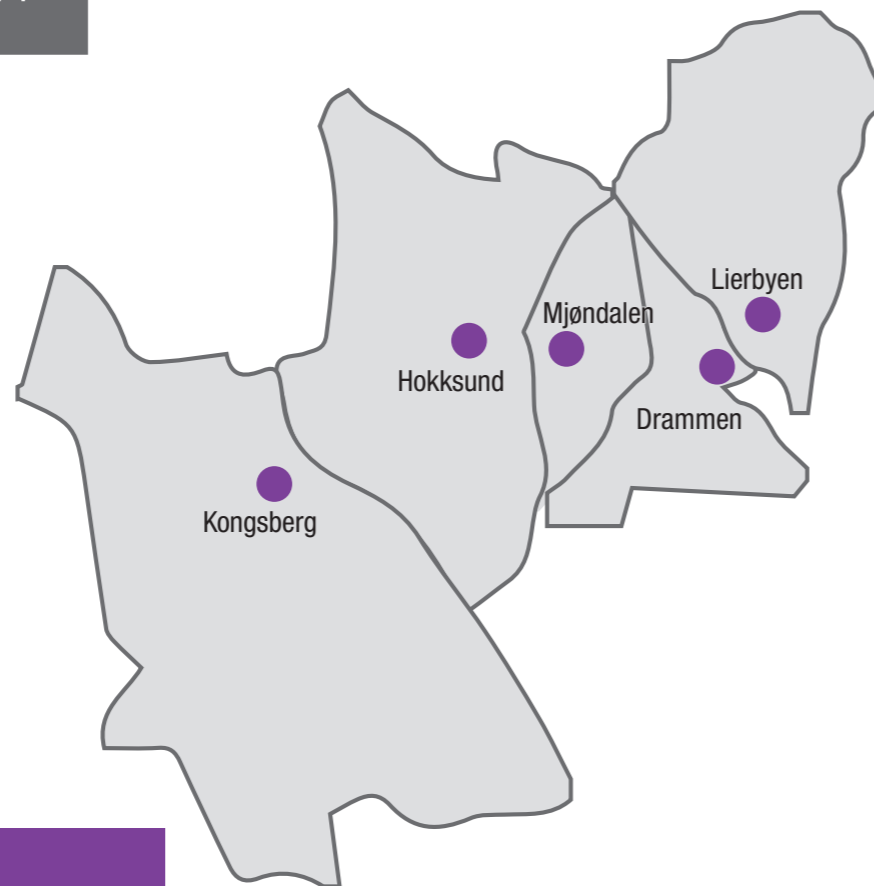
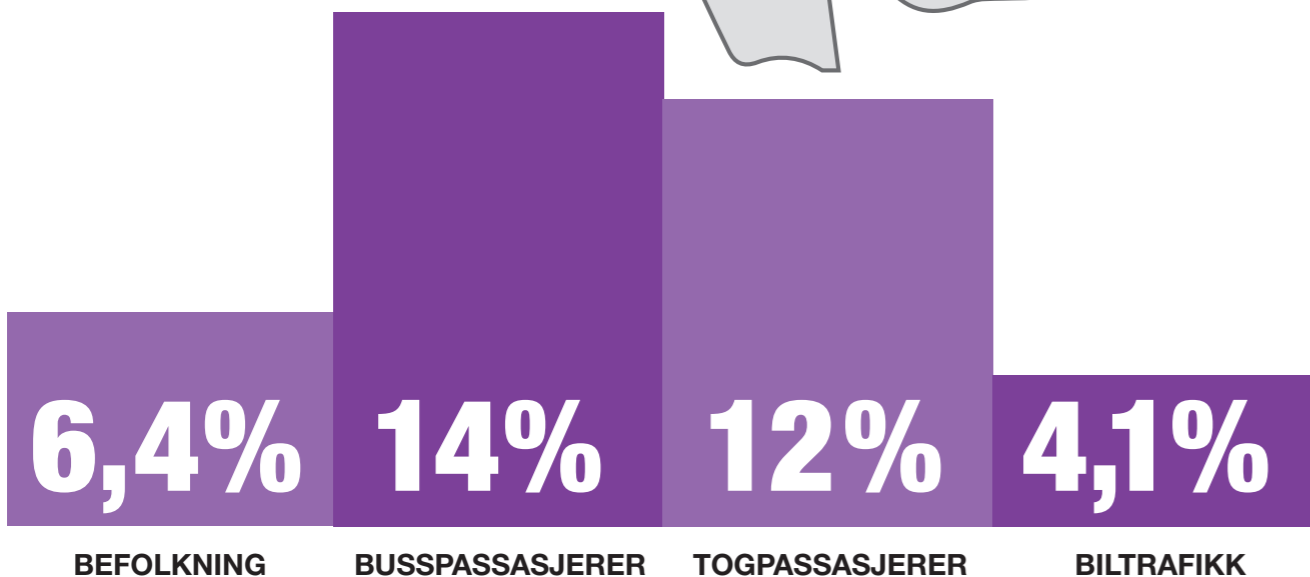
Samarbeidet har fått **280 mill. kr** til kollektiv- og sykkeltiltak

men trenger nesten **100 ganger mer** for å løse utfordringene

**65%**  
bilandel  
i Buskerudbyen

**7%**  
kollektivhandel  
i Buskerudbyen

**Befolknings- og  
trafikkutvikling  
2009–2013**



Buskerudbysamarbeidet ble etablert for å kunne løse areal-, transport- og miljøutfordringene på en bedre måte enn vi ville hatt mulighet til hver for oss.

Samarbeidet har nå pågått i fire år, og i løpet av disse årene har vi oppnådd resultater som legger et godt grunnlag for å kunne nå de store målene som er satt.

### De viktigste resultatene er:

- En regional areal- og transportplan er vedtatt. Denne skal bidra til utvikling av gode byer og tettsteder, å kunne effektivisere transportsystemet og å redusere behovet for biltransport.
- Samarbeidet har mottatt 280 millioner kroner gjennom belønningsordningen. 280 millioner innebærer full uttelling i følge avtalen med Samferdselsdepartementet. Dette innebar 100 millioner kroner i tilskudd i 2013.
- Midlene har resultert i over 100 tiltak for bussreisende, togreisende, syklist og gående, og samlingen av tiltak kalles Buskerudbypakke 1.
- Administrasjonene har utarbeidet et omfattende grunnlag for politiske beslutninger om Buskerudbypakke 2.
- I Nasjonal transportplan er Buskerudbyen prioritert som et av ni større byområder.

- Det er etablert en god samarbeidskultur mellom de ti partene, som grunnlag for felles innsats i årene framover.

Vårt samarbeid er basert på konsensus og kunnskapsbaserte løsninger. Dette krever gode prosesser og god forankring i alle ledd. Med så mange partnere og hensyn som skal ivaretas, er dette en løpende utfordring. En undersøkelse blant de folkevalgte høsten 2013 viste blant annet at dokumenter fra samarbeidet kan oppleves som kompliserte og mangfoldige. Administrativt jobber vi stadig med å forbedre og forenkle dokumentene.

For å oppnå felles mål vil det være helt sentralt å kunne videreføre arbeidet med tiltak for kollektivreisende og syklist i årene framover. Søknad om belønningsmidler for perioden 2014–2017 er derfor sendt Samferdselsdepartementet, og det er forventet at en avklaring om en avtale vil komme før sommeren 2014.

Vi har nå avsluttet vårt fjerde samarbeidsår. Vi lærer stadig av våre tidligere erfaringer. Vi opplever at samarbeidet nå fungerer godt, men at det fortsatt finnes forbedringspotensial. Det jobber vi videre med. God samarbeidskultur er nødvendig når vi nå skal inn i en krevende fase som skal munne ut i et forslag til Buskerudbypakke 2 – en samling prosjekter til omlag to tiltalls milliarder som skal gjøre det enklere og raskere å reise i Buskerudbyen, både med tog, buss, bil og sykkel.



### Administrativ styringsgruppe besto i 2013 av:

#### Leder:

**Runar Hannevold**,  
Fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune

#### Nestleder:

**Osmund Kaldheim**,  
rådmann i Drammen kommune

**Astrid Sommerstad** (t.o.m. 2. kvartal)/  
**Wenche Grindrud** (f.o.m. 3. kvartal)  
rådmann i Kongsberg kommune

**Hans Petter Christensen**,  
rådmann i Lier kommune

**Bengt Nystrom**,  
rådmann i Nedre Eiker kommune

#### Øyvind Hvidsten

rådmann i Øvre Eiker kommune

#### Runar Schau Carlsen

assisterende fylkesmann i Buskerud

#### Hans-Jan Håkonsen

avdelingsdirektør i Statens vegvesen,  
avdeling Buskerud

#### Anne Marstein

Plan og utviklingsdirektør øst,  
Jernbaneverket

#### Sven Arild Hansen

regiondirektør i Kystverket sørøst

#### Per Steinar Jensen

regiondirektør, NHO Buskerud

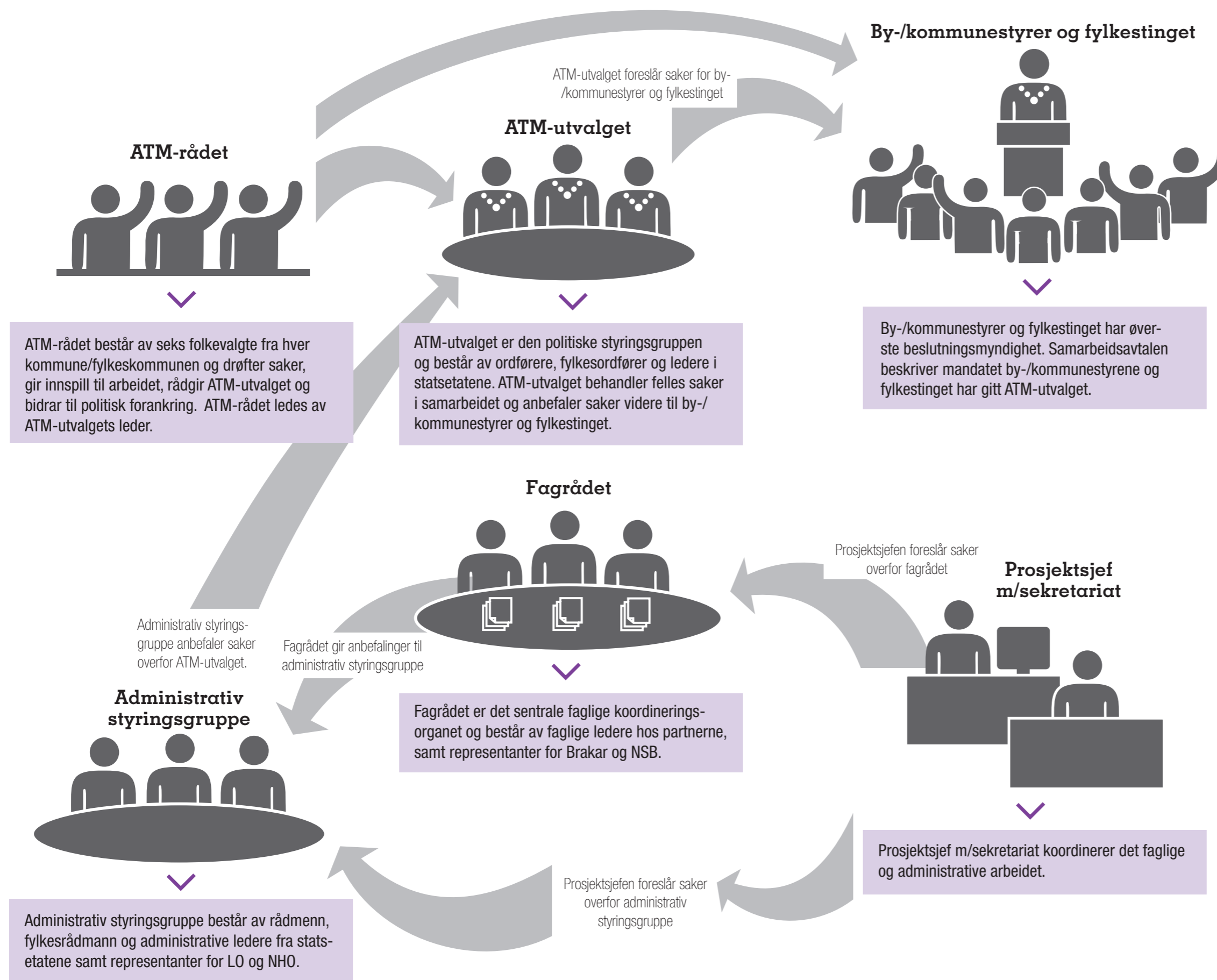
#### Jan Petter Gundersen

LO Buskerud

#### Tore Askim

Prosjektsjef, sekretariatet for  
Buskerudbysamarbeidet

## 2.2 Buskerudbyens prosjektorganisering og samarbeidsform



**A T M**  
Areal Transport Miljø

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».

Ordfører i Drammen, Tore Opdal Hansen, har vært leder av ATM-utvalget i 2013 mens ordfører i Kongsberg, Vidar Lande, har vært nestleder. Leder og nestleder velges normalt for en periode på to år.

Administrativ styringsgruppe har i 2013 vært ledet av Runar Hannevold, fylkesrådmann. Osmund Kaldheim, rådmann i Drammen kommune, har vært nestleder. Leder og nestleder velges normalt for en periode på ett år.

Samarbeidet har også etablert arbeidsgrupper etter behov. Disse omfatter blant annet en sykkelgruppe, næringslivsgruppe og IKM-gruppe (Informasjon, kommunikasjon og medvirkning). Disse gruppene har representanter fra alle samarbeidspartnerne, med unntak av næringslivsgruppa, som består av NHO, LO og representanter for næringsforeningene i de fem kommunene sammen med prosjektsjefen.

Det er i 2013 avholdt seks møter i ATM-utvalget og ett møte i ATM-rådet. Som erstatning for ATM-rådsmøtet planlagt i desember, ble det avholdt dialogmøter i kommunene og fylkeskommunen.

## 2.3 Hovedoppgave og rolle i samfunnet

Den forventede veksten i befolkning og næringsliv vil innebære store utfordringer for fremkommeligheten i Buskerudbyen, dersom man ikke planlegger hvordan denne veksten skal håndteres.

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet har gjennom Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 lagt strategier for utvikling av byer, tettsteder og transportsystem. Nye strategier er imidlertid ikke nok, strategiene må omsettes i konkret handling. Da kreves gjennomslagskraft, endringsvilje og et fremtidsrettet tankesett.

De ti partnerne etablerte samarbeidet for å finne løsninger for et mer effektivt og miljøvennlig transportsystem, som bidrar til at visjonen om et bærekraftig og konkurransekraftig byområde kan nås.

Buskerudbysamarbeidet representerer en arena for faglig og politisk utvikling og er et verktøy for å få gjennomført den øns-

ede utviklingen. Fem kommuner i samarbeid med både fylkeskommunen, fylkesmannen, Statens vegvesen og Jernbaneverket har langt større gjennomslagskraft ved å stå samlet enn om partnerne hver for seg skulle arbeide for sine saker.

Hovedstrategien i Areal- og transportplanen er å planlegge hovedvekten av bolig-, handels- og næringsutviklingen til seks byer og tettsteder. En utvikling av byer og tettsteder med boliger, arbeidsplasser, handel, service- og tjenestetilbud vil redusere behovet for biltransport, og flere vil kunne gå eller sykle til daglige gjøremål i det enkelte tettsted. Samtidig vil jernbanen knytte de ulike byer og tettsteder sammen for reiser internt i Buskerudbyen eller til andre byer og tettsteder på Østlandet med jernbaneforbindelse.

Areal- og transportplanen er nå vedtatt. Den neste store oppgaven er å komme til enighet om innholdet i et transportsystem som gjør det raskere og mer effektivt for innbyggerne å ta seg fram i og rundt Buskerudbyen både med buss, tog, bil og sykkel – Buskerudbypakke 2.

## 2.4 Buskerudbysamarbeidets mål og prioriterte arbeidsområder

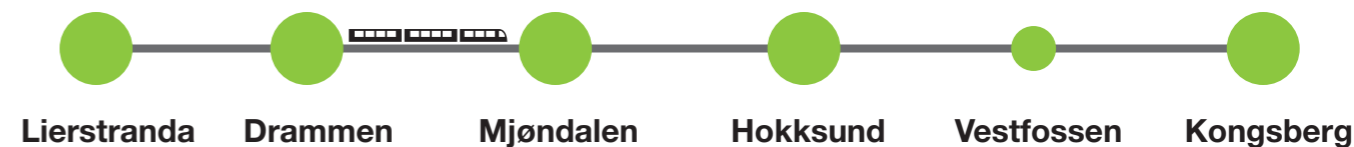
### Samarbeidet har som hovedmål at:

- 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 [...]

### For å nå disse målene prioriterer Buskerudbysamarbeidet blant annet å jobbe for:

- at det meste av veksten i boliger og arbeidsplasser skjer i seks prioriterte utviklingsområder. Samtidig vil det være rom for utvikling også utenfor disse områdene
- et forbedret busstilbud med flere avganger og bedre informasjon om rutetilbudet
- et raskere og mer effektivt busstilbud med egne traseer og forbedrede kryssløsninger
- økning i togtilbudet til to tog i timen mellom Drammen, Mjøndalen og Hokksund og på sikt til Kongsberg
- et helhetlig sykkelveinett
- effektive knutepunkter og pendlerparkeringer med gode overgangsmuligheter

Hovedstrategien i Areal- og transportplanen er at så mye som mulig av etablering av nye boliger og arbeidsplasser skal skje innenfor fem regionale utviklingsområder: Det sentrale Drammen, Mjøndalen, Hokksund, kompaktbyen Kongsberg og på sikt Lierstranda, samt Vestfossen som et lokalt utviklingsområde.





## 2.5 Politiske milepæler i 2013

### ▼ Areal- og transportplan vedtatt

I februar ble Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023 stadfestet som regional plan i Buskerud fylkesting.

### ▼ Buskerudbypakke 2 og KVVU - Oppslutning og anbefaling

I juni ga by-/ kommunestyre og fylkesting sin tilslutning til en høringsuttalelse som anbefalte å gå videre med sammensatt konsept i KVVU for Buskerudbypakke 2, som omfatter både jernbane, drift og infrastruktur for buss, vei, sykkel, gange og knutepunkter med pendlerparkeringer.

### ▼ Prinsippvedtak om trafikantbetaling

I juni ble det også fattet prinsippvedtak om trafikantbetaling i kommuner og fylkesting. Dette ga tilslutning til videre utredning og konkretisering av en bompenggeordning som skal delfinansiere en transportpakke.

### ▼ Søknad om videreføring av belønningsavtale

I juni besluttet også by-/kommunestyre og fylkestinget å søke Samferdselsdepartementet om forlengelse av belønningsavtalen fra 2014-2017. Belønningsmidler er nødvendig for å kunne etablere et forbedret kollektivtilbud i forkant av Buskerudbypakke 2. Søknaden ble sendt Samferdselsdepartementet 25. februar 2014, etter godkjenning i ATM-utvalget.

## 2.6 Måloppnåelse

Årlig tildeling av belønningsmidler gjennom avtalen mellom kommunene/fylkeskommunen og Samferdselsdepartementet forutsetter at politiske forpliktelser følges opp.

Nedenfor følger en oversikt over de politiske forpliktelsene og oppfølgingen av dem:

- ▼ Regional areal- og transportplan vedtatt
- ▼ Bybrua i Drammen vedtatt reservert for buss, sykkel og taxi
- ▼ Boligsoneparkering etablert i Drammen
- ▼ Opptrapping av busstilbudet er gjennomført på fire linjer
- ▼ Fremkommelighetstiltak som prioriterer buss fremfor bil er prioritert
- ▼ Tilrettelegging for transportsykling
- ▼ Strategisk informasjon og markedsføring gjennomført
- ▼ Prinsippvedtak om trafikantbetaling fattet
- ▼ Parkeringspolitikk etablert





## 3.1 Hovedoppgaver i 2013

### 3.1.1 Planlegging av Buskerudbypakke 2

Planlegging av Buskerudbypakke 2 har vært den viktigste oppgaven for Buskerudbysamarbeidet i 2013. En sentral milepæl var det politiske drøftingsmøtet som ble avholdt 14. og 15. februar. Her ga politikerne de første signalene om prioriteringer i Buskerudbypakke 2.

I juni ble det gitt tilslutning til et sammensatt konsept med syv tiltaksområder, samt fattet prinsippvedtak om trafikantbetaling i kommuner og fylkesting. Et prinsippvedtak innebærer at det gis tilslutning til videre utredning og konkretisering av en bompengeordning, som behandles endelig på et senere tidspunkt.

Ut over høsten ble det jobbet faglig og administrativt for å danne et godt grunnlag for politiske beslutninger om hvordan Buskerudbypakke 2 skal utformes. Et førsteutkast til dette grunnlaget ble lagt frem for representanter i fylkestings- og kommunevise dialogmøter mot slutten av året.

En justert versjon av dette grunnlaget, «Drøftingsgrunnlag for Buskerudbypakke 2», legges frem for politisk behandling i kommunestyre og fylkesting våren 2014 og danner grunnlag for videre politiske drøftinger.

**Buskerudbypakke 2** er en transportpakke som skal gi **hyppigere** avganger for buss og tog, **bedre** framkommelighet for bussen, flere pendlerparkeringer og bedre **veier og sykkelveier**

### Tiltaksområder i Buskerudbypakke 2

- ✓ Jernbane
- ✓ Drift buss
- ✓ Infrastruktur buss
- ✓ Vei
- ✓ Sykkel
- ✓ Gange
- ✓ Knutepunkter og pendlerparkeringer



## 2.7 Evaluering og kunnskapsinnhenting

Buskerudbysamarbeidet er avhengig av ny kunnskap og evaluering for å vite hvilken vei utviklingen går og for eventuelt å justere arbeidsform og prosesser.

Innhenting av informasjon om innbyggernes holdninger og reisevaner kan gi en pekepinn på hvor det er nødvendig å øke innsatsen for kommunikasjonstiltak, så vel som substansielle tiltak i transportsystemet.

I begynnelsen av 2013 ble det gjennomført en reisevane- og holdningsundersøkelse om Buskerudbysamarbeidet blant innbyggerne. I tillegg til å måle kjennskap og kunnskap om samarbeidet, inneholdt den spørsmål om reisevaner, holdninger til bompenger og til transportsystemet generelt. Undersøkelsen viste blant annet at kjennskapen til Buskerudbyen har økt fra 56 til 70 prosent siden våren 2011 og at en overvekt av be-

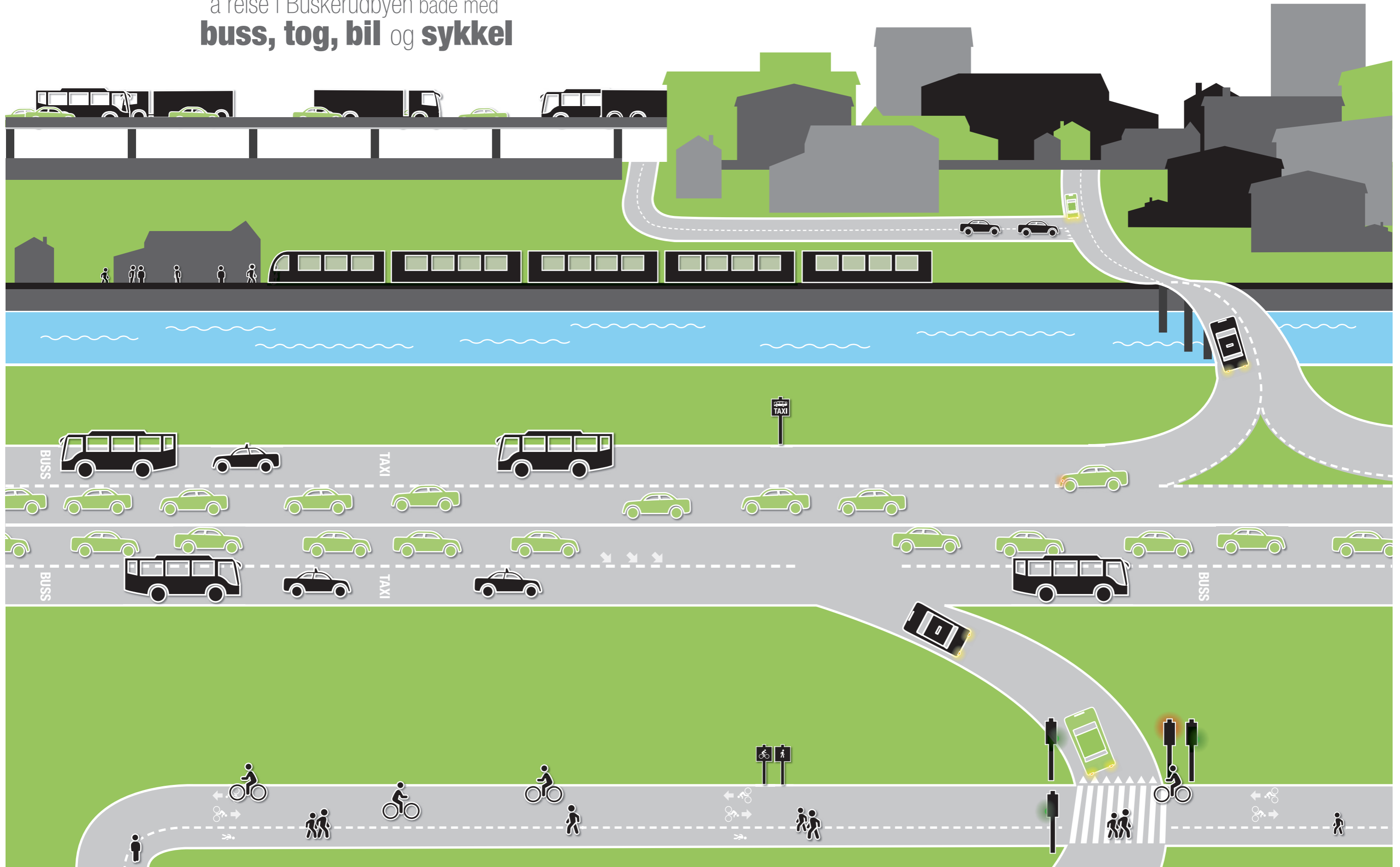
folkningen mener at det er nødvendig med et forbedret transportsystem. Et overtall (69 %) var også villige til å betale bompenger dersom dette førte til en forbedring i transportsystemet.

Høsten 2013 ble det gjennomført en undersøkelse blant de folkevalgte i Buskerudbysamarbeidet. Resultatene ga blant annet viktige signaler om hvordan prosessene kunne justeres for å bli bedre. Som følge av dette ble det valgt å avholde kommune-/fylkeskommunevise dialogmøter istedenfor ATM-råds-møtet som var planlagt i desember. På denne måten fikk deltakerne i mye større grad mulighet til å drøfte sakene, enn ved de ordinære ATM-rådsmøtene.

I undersøkelsen kom det også fram at dokumenter og saks-papirer oppfattes som omfattende og tungt tilgjengelige. Det jobbes kontinuerlig med å forsøke å gjøre disse enklere og mindre omfattende.



Buskerudbypakke 2  
skal gjøre det **enklere og raskere**  
å reise i Buskerudbyen både med  
**buss, tog, bil og sykkel**





Hokksund stasjon har fått 57 nye overbygde sykkelparkeringer.



Busen fikk bedre fremkommelighet ved påkjøringen til Fv. 283 fra Mjøndalsbrua etter at det ble etablert rundkjøring.

## 3.1.2 Synlige resultater av Buskerudbysamarbeidet

Følgende tiltak er fullført eller har hatt oppstart i 2013 og er hel- eller delfinansiert av midler fra Buskerudbysamarbeidet.



### Lier

#### Kollektivfelt langs Strandveien

Langs Strandveien og inn mot rundkjøringen ved Brakerøya blir bussen ofte stående i samme kø som bilene. Ved å bygge kollektivfelt prioriteres bussene, som kommer raskere og mer effektivt frem.

Bygging av kollektivfeltet ble påbegynt i 2013 og ferdigstilles i 2014.



### Drammen

#### Tilrettelegging for buss i Tordenskioldsgate

For at bussen skal komme raskere og mer effektivt frem er det gjort omfattende arbeider i Tordenskioldsgate. Mellom Tamburgata og Knoffsgate er det tilrettelagt for buss og krysset i Tordenskioldsgate/ Telthusgata skal midtrabatten fjernes slik at bussen kan krysse Telthusgata. Dette skjer i 2014.

#### Ferdigstillelse av bybrua

Arbeidet med å oppgradere bybrua i Drammen og tilrettelegge for kollektivtrafikk, gående og syklende har pågått over lang tid, men i 2013 ble arbeidet ferdigstilt og bybrua sto klar til ny bruk.

#### Sykkelhotellet

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 sykkeltyverier, og det blir abonnementsstyrt slik at ikke uvedkommende får tilgang til syklene.



### Nedre Eiker

#### Rundkjøring og gang- og sykkelvei ved Mjøndalsbrua

Busser som kom over Mjøndalsbrua og skulle svinge til venstre inn på Fv. 283 hadde store problemer med å komme ut på veien på grunn av trafikk. Ved å etablere en rundkjøring her, kommer bussen raskere og mer effektivt frem og det hindrer forsinkelser. Rundkjøringen ble tatt i bruk i slutten av 2013. Slutføring av rundkjøringen og etablering av gang- og sykkelvei langs Bruveien slutføres i 2014.

#### Fortau og sykkelvei langs Rådhusgata i Mjøndalen

Rådhusgata i Mjøndalen har fått ny sykkelvei og fortau. Gang- og sykkelveien bidrar til et helhetlig sykkelveisystem fra Mjøndalen sentrum mot Krokstadelva.



### Øvre Eiker

#### Sykkelparkering ved Hokksund stasjon

Gode knutepunkter har overgangsmuligheter mellom ulike fremkomstmidler. For å gjøre det enklere og mer attraktivt å velge sykkel til togstasjonen er det etablert sykkelparkeringer med tak på Hokksund stasjon.

#### Undergang under Fv. 283 ved Lerberg

Trygg gang- og sykkelvei frem til bussholdeplassen gjør det enklere å velge buss. På Lerberg i Hokksund har det blitt etablert en undergang for fotgjengere og syklister for å gi trygg og enkel tilgang til bussholdeplassene.

#### Pendlerparkering ved Darbu stasjon

Øvre Eiker har mange lokalsamfunn og ikke alle har mulighet til å reise kollektivt helt hjemmefra. For å tilrettelegge for at deler av reisen kan foregå med tog, er det etablert pendlerparkering med snuplass for buss ved Darbu stasjon. Pendlerparkeringen benyttes også av reisende fra Kongsberg kommune.

#### Gang og sykkelvei fra Haug kirke til Hokksund stasjon

For å øke trafikksikkerheten og gjøre det enklere og mer attraktivt å gå eller sykle til stasjonen, er det etablert fortau fra Haug Kirke til Hokksund stasjon.

#### Sykkelparkering ved rådhuset i Øvre Eiker

Rådhuset i Øvre Eiker har fått etablert 74 nye sykkelparkeringer, halvparten med tak. Dette gjør det enklere å velge sykkel til jobben for de som jobber i og rundt rådhuset, eller skal besøke biblioteket eller svømmehallen.



### Kongsberg

#### Sykkelparkering ved rådhuset

En sykkeltur begynner og ender med en parkert sykkel. Enkel tilgang til trygge sykkelparkeringer er en viktig del av tilrettelegging for sykkel. Utenfor rådhuset i Kongsberg har det blitt etablert sykkelparkeringsplasser under tak.

#### Fellesbrukskryss i Kongsberg

Fellesbrukskrysset Storgata/Tinius Olsens gate/Stasjonsbakken i Kongsberg sentrum ble ferdigstilt i 2013. Prosjektet har bedret fremkommeligheten for busstrafikken og rettighetene til de myke trafikantene.



### Brakar

#### Videreføring av økt busstilbud i 2013

- Timinuttersruiter til Konnerud
- Halvtimesfrekvens fra Drammen til Mjøndalen og Hokksund - og videre til Ormåsen
- Flere rushtidsavganger til Åskollen og Knive
- Økt frekvens på avganger til Gamlegrendåsen i Kongsberg
- Utvidet sommerkjøring for flere ruter



Midtrabatten i Telthuset skal erstattes med en bom slik at bussen får kjøre rett over.



Bybrua i Drammen er oppgradert og prioritert for kollektivtrafikk, sykler og fotgjengere.



Rådhuset i Hokksund har fått nye sykkelparkeringer og sykkelpumpe.



Kirkeveien fra Haug Kirke til Hokksund stasjon får fortau.



Rundkjøringen ved Mjøndalsbrua hindrer at bussen blir forsinket ved Fv. 283.



På sykkelhotellet ved Drammen stasjon kan du parkere sykkelen trygt og tørt.



Buskerudbyen bidrar til hyppigere avganger på utvalgte linjer.



Flerbrukskrysset i Kongsberg sto ferdig i mai 2013.



Nytt fortau og sykkelvei langs Rådhusgata i Mjøndalen.



Nytt kollektivfelt langs Lierstranda gjør at bussen kommer raskere frem.



Darbu stasjon har fått nye pendlerparkeringsplasser.



Ny undergang gir bedre tilgjengelighet til bussholdeplassene på Lerberg.



Gamlegrendåsen i Kongsberg har forbedret busstilbud.

## 3.2 Buskerudbyåret 2013

Oversikten viser viktige politiske hendelser gjennom året, både lokalt og nasjonalt, samt høydepunkter fra ATM-utvalgsmøtene. Fullstendige saksdokumenter med referater finnes på buskerudbyen.no under «Dokumenter».

Januar	Februar	Mars
ATM-utvalgsmøte: Opplegg for drøftingsmøte om Buskerudbypakke 2 på Storaas	Drøftingsmøte på Storaas med utvidet politisk deltakelse – første signaler om prioriteringer for Buskerudbypakke 2  Areal- og transportplan stadfestet som regional plan i Buskerud fylkesting. Planen ble vedtatt i by- og kommunestyrene rundt årsskiftet 2012–2013.	ATM-utvalgsmøte: Tiltaksplan for 2013, med fordeling av 100 millioner kroner blir vedtatt.
April	Mai	Juni
ATM-rådsmøte: Orientering om Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2 og Nasjonal Transportplan 2014–2023, samt arbeidet med lokalt/regionalt arbeid med Buskerudbypakke 2.  NTP 2014–2023 legges frem og prioriterer Buskerudbyen som en av de ni byområdene som kan søke om bymiljømidler.	ATM-utvalgsmøte: Felles høringsuttalelse om KVU for Buskerudbypakke 2. Samarbeidet anbefaler støtte til forslag om sammensatt konsept.  Felles uttalelse til NTP: Samarbeidet ber om prioritering av jernbanen på strekningen Drammen–Hokksund.	Prinsippvedtak om trafikantbetaling i by-/kommunestyre og fylkesting. Det gis tilslutning til videre utredninger om en bompengoordning.  By-/kommunestyre og fylkesting anbefalte sammensatt konsept for Buskerudbypakke 2 i en uttalelse til Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2.  By-/kommunestyre og fylkesting ga ordførerne mandat til å søke om belønningsmidler for perioden 2014–2017.  ATM-utvalgsmøte: Videre prosess for lokalt forslag til Buskerudbypakke 2 og initiativ til forlenging av samarbeidsavtalen om Buskerudbysamarbeidet.
Juli	August	September
Fellesferie	Faglig og administrativt arbeid med grunnlag for Buskerudbypakke 2.	Miljøverndepartementet godkjenner Lier kommunes kommuneplan og åpner dermed for at Fjordbyen, en viktig del av Areal- og transportplanen, kan realiseres.
Oktober	November	Desember
Ny regjering oppnevnes og Ketil Solvik-Olsen (FrP) blir ny Samferdselsminister	ATM-utvalgsmøte I: Beslutning om at søknad om forlengelse av belønningsavtalen med Samferdselsdepartementet sendes i februar 2014.  ATM-utvalgsmøte II: Behandling av administrativt grunnlag og prosess for Buskerudbypakke 2.  Planlagt ATM-rådsmøte besluttet endret til fylkes-/kommunevise dialogmøter.	ATM-rådsmøtet avlyses til fordel for kommunevise dialogmøter om prioriteringer for Buskerudbypakke 2. Dette som en følge av tilbakemelding fra ATM-rådsmedlemmene gjennom en undersøkelse blant de folkevalgte.  Det bekreftes at ordførerne i Buskerudbysamarbeidet møter Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen 20.1.2014.

## 3.3 Effekter av Buskerudbysamarbeidets virksomhet 2010-2013

Effektene av arbeidet som gjøres i Buskerudbysamarbeidet kan deles i to: De effektene som er synlige og konkrete for innbyggerne – og som gjør det enklere å velge kollektivt eller sykkel for hver enkelt, og de effektene som gjør at kommunene og fylkeskommunen i Buskerudbyen blir prioritert i nasjonal sammenheng.

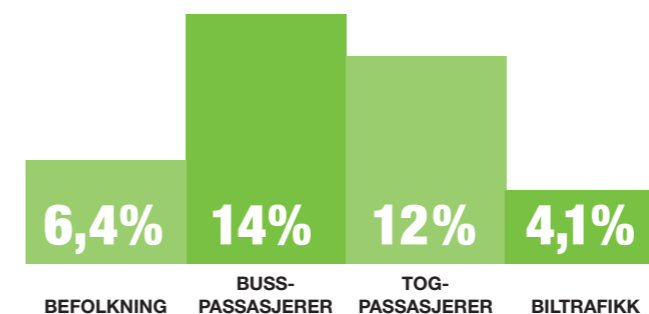
### Effekter for innbyggerne

For innbyggerne har det blitt enklere å ta bussen på de strekningene som har fått økt tilbud, som til Konnerud, Åskollen, Mjøndalen, Hokksund, Ormåsen og Gamlegrendåsen, eller for de strekningene som har fått sanntidsinformasjon. For de som bor i sykkelavstand til en togstasjon, har det blitt enklere å parkere sykkelen på en bedre måte.

For de som bor litt lenger unna tog eller buss, har det blitt enklere å parkere ved stasjonen eller holdeplassen på Darbu, Vestfossen, Mjøndalen, Heiatoppen og Knivedalen.

I den samme perioden som disse tiltakene har blitt gjennomført, har antall busspassasjerer steget med 14 prosent og antall passasjerer på toget har steget med 12 prosent.

#### Befolknings- og trafikkutvikling 2009–2013:



### Effekter for partnerne

For partnerne har Buskerudbysamarbeidet gjort det mulig å bli en aktør av nasjonal interesse. Det kom blant annet fram gjennom Nasjonal transportplan 2014–2023, der Buskerudbyen er en av ni byområder som kan søke om midler gjennom helhetlige bymiljøavtaler.

Effekten av samarbeidet gir en større mulighet for gjennomslag for Buskerudbypakke 2 både på grunn av størrelsen man oppnår ved å være flere som står sammen, og at man gjennom belønningsordningen har fått ressurser og kapasitet til å løse oppgaver raskere enn hva hver kommune kunne gjort enkeltvis.

Til tross for at kollektivandelen har økt, har også bilbruken økt. Det har sammenheng med veksten i befolkningen og at det ikke er tilstrekkelige ressurser til alternative tilbud. De samfunnsmessige effektene av samarbeidet er langsiktige og det er ikke realistisk at buss, tog og sykkel skal ta veksten i persontrafikken før det kommer et massivt løft i kollektivtrafikken, samtidig som biltrafikkreduserende tiltak, i form av bompenger innføres.

Samarbeidet er på riktig vei, men det er mye som gjenstår for å oppnå de målene som er satt.



## 4.1 Økonomi

Buskerudbysamarbeidet har to finansieringskilder

### Samarbeidsmidler

Alle samarbeidspartnerne bidrar med en årlig sum i tråd med samarbeidsavtalen, som ble inngått mellom partnerne fra 1.1. 2010.

### Belønningsordningen

Buskerudbysamarbeidet inngikk i 2010 en fireårig avtale om belønningsmidler med Samferdselsdepartementet, med en øvre ramme på 280 millioner kroner. Buskerudbysamarbeidet har fått utbetalt hele summen på 280 millioner over en fireårsperiode. 100 millioner ble tildelt i 2013.

### Samarbeidsmidler

Samarbeidsmidler i tråd med vedtatt budsjett for 2013 var kr 3 264 419,- inkludert kr 14 419,- overført fra 2012. Øvre Eiker kommune har ansvar for regnskapsføring og revisjon for samarbeidsmidlene. Et revidert prosjektregnskap for samarbeidsmidlene vil inngå i Øvre Eiker kommunes regnskap for 2013.

Inntekter:	
<b>Del 1. Bidrag fra partnere i 2013</b>	
Statens vegvesen	kr 300 000
Jernbaneverket	kr 300 000
Kystverket	kr 50 000
Fylkesmannen i Buskerud	kr 300 000
Buskerud fylkeskommune	kr 600 000
Drammen kommune	kr 600 000
Kongsberg kommune	kr 200 000
Øvre Eiker kommune	kr 200 000
Nedre Eiker kommune	kr 200 000
Lier kommune	kr 200 000
<b>Delsum</b>	<b>kr 2 950 000</b>
<b>Del 2. Bidrag fra statlig delfinansiering i 2013</b>	
Nasjonalt utviklingsprosjekt - Fremtidens byer (Via Drammen kommune)	kr 300 000
<b>Totalsum finansiering</b>	<b>kr 3 250 000</b>

### Prosjektregnskap for samarbeidsmidler 2013

	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
Sum utgifter i 2013	2 159 504	301 858	111 368	89 540	47 927
<b>Totale utgifter i 2013</b>	<b>2 710 197</b>				
<b>Totale inntekter i 2013</b>	<b>-3 250 000</b>				
Overføring fra 2012	-14 419				
<b>Resultat (overføres til 2014)</b>	<b>-554 222</b>				

Hovedårsaken til underforbruk av samarbeidsmidler i 2013 er at utgifter til samferdselsrådgiver i sekretariatet er finansiert av belønningsmidler, da mye av arbeidet har bestått av planlegging/tilrettelegging for Buskerudbypakke 2 og oppfølging av Buskerudbypakke 1.

### Belønningsmidler

Status for tiltak gjennomført med 2010–2013-midler

Buskerudbyen har gjennom avtalen om belønningsmidler fått tildelt henholdsvis 30, 60, 90 og 100 millioner kroner for 2010, 2011, 2012 og 2013. I tillegg har Buskerud fylkeskommune vedtatt at restmidler fra belønningsordningen i 2008 og 2009 tilføres Buskerudbysamarbeidet. Til sammen er det tilført restmidler tilsvarende kr 4,9 mill. Av disse midlene ble kr 1,8 mill. tilført i 2013.

Buskerud fylkeskommune har ansvar for å føre regnskap for belønningsordningen. Inntekter og utgifter føres som prosjekt 01803 i regnskapet og er avstemt med Buskerudbyens eget prosjektregnskap pr 31.12.2013. Buskerud fylkeskommunes regnskap blir revidert og lagt fram for godkjenning i fylkestinget den 5.5.2014.

### Prosjektregnskap for belønningsmidler 2013

TILTAKSOMRÅDE (tall i 1000 kr)	Handlings- program 2010-2013	Tildelt 2010-2013	Utbetalt 2013	Utbetalt 2010-2013	Rest
1 Felles areal- og transportplan	7 500	9 311	1 477	6 871	2 440
2 Forbedring av kollektivtilbudet	65 000	64 581	15 915	51 586	12 995
3 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	121 000	125 449	33 886	70 150	55 300
4 Tiltak for syklende og gående	50 000	49 283	16 643	35 005	14 279
5 Biltrafikkreduserende tiltak	15 000	13 163	2 068	8 278	4 884
6 Informasjon- og holdningskampanjer	15 000	14 387	2 255	10 901	3 486
7 Felles kunnskapsgrunnlag, trafikk- og resultatmålinger	6 500	8 746	3 716	7 230	1 516
<b>SUM</b>	<b>280 000</b>	<b>284 921*</b>	<b>75 960</b>	<b>190 022</b>	<b>94 899</b>

\*) Kr 4,9 mill i ubrukte belønningsmidler fra 2008 og 2009 er tilført av BFK, i tillegg til SDs samlede bevilgning på kr 280 mill.

## 51 millioner kroner

til forbedring av busstilbudet fra 2010–2013.

Dette har blant annet blitt brukt til

## hyppigere avganger og sanntidsinformasjon.

## 4.2 Analyse av forbruk

Prosjektregnskapet viser pr. 31.12.2013 at det gjenstår gjennomføring av tiltak for ca. kr 95 mill. Gjenstående tiltak skal primært realiseres før 1. juli 2014, senest innen 1.11.2014. Årsaken med størst effekt i kroner og øre er at det tar tid fra oppstart planlegging til slutføring av større infrastrukturtiltak. Normalt vil denne type prosjekter starte opp i bevilget år og først slutføres i året etter.

En annen viktig årsak er at mange tiltak i Buskerudbyen krever politisk behandling og forankring. Selv om tiltakene behandles av de ulike nivåene i Buskerudbyens organer og vedtas av ATM-utvalget, kan det for noen tiltak gjenstå forankringsprosesser og tilhørende politisk behandling i kommunen eller fylkeskommunen.

En annen viktig årsak til registrert underforbruk pr. 31.12. gjelder tilskuddet til det styrkede kollektivtrafikktilbudet. Det skyldes at det i bevilgningen forskutteres et halvt år fram i tid (fram til 1.7.2014). Dette er gjort for å gi de reisende forutsig-

barhet og for å forlenge tilbudet frem til det tidspunktet hvor det er tradisjon for større endringer av busstilbudet, nemlig ved skolestart etter sommerferien. På den måten vil bevilgningen for 2013 først være benyttet og bokført i august 2014.

Både planprosessen for den felles Areal- og transportplanen og konseptvalgutredningen for Buskerudbypakke 2 i regi av Statens vegvesen tok noe lengre tid enn opprinnelig planlagt. Dette har påvirket forbruket av midler på poster som går til planleggings- og utviklingsprosjekter og kommunikasjons- og informasjonsarbeid.

En relativt stor del av registrert mindreforbruk ved rapporteringstidspunktet vil være "etterslep" av fakturering for tiltak som nettopp er ferdigstilt eller som står rett foran en ferdigstillelse. Dermed vil det alltid være arbeid som ikke er ferdig fakturert på rapporteringstidspunktet.



# Nøkkeltall

# 5

## 5.1 Befolkningsutvikling

Folkemengde i kommunene	2009	2010	2011	2012	2013*	2012-13	2009-13
Lier	23 267	23 580	24 177	24 736	25 156	1,6 %	6,4 %
Drammen	62 566	63 582	64 597	64 473	66 150	1,0 %	4,6 %
Nedre Eiker	22 687	22 917	23 262	23 640	23 800	0,7 %	4,2 %
Øvre Eiker	16 616	16 987	17 421	17 752	17 930	1,0 %	6,8 %
Kongsberg	24 714	25 090	25 479	25 887	26 344	1,8 %	4,7 %
<b>SUM</b>	<b>149 850</b>	<b>152 156</b>	<b>154 936</b>	<b>157 515</b>	<b>159 380</b>	<b>1,2 %</b>	<b>6,4 %</b>
<b>Endring i prosent</b>		1,5 %	1,8 %	1,7 %	1,2 %		

\* prognose 31.12.2013

## 5.2 Trafikktall for buss og tog

Påstigninger buss i Buskerudbyen							
Brakar/Nettbuss/ TIMEkspresen	2009	2010	2011	2012	2013	Endring 2012-2013	Endring 2009-2013
Lokalbusser i Drammen, Lier og Nedre Eiker (Linje 1-75)	5 952 704	6 253 825	6 688 512	6 942 675	7 088 471	2,1 %	19,1 %
Til/fra Ø.Eiker og Modum, linje 10, 100, 101 og 102 (totalt)	638 025	628 583	631 659	644 269	637 776	-1,0 %	0,0 %
Lier-Oslo (linje 169)	309 734	312 754	338 286	351 140	358 514	2,1 %	15,7 %
TIMEkspresen linje 1 (totalt)	437 003	423 025	442 017	439 017	358 713	-18,3 %	-17,9 %
Lokalruter i Ø.Eiker (117-119)	132 423	143 766	61 591	63 931	65 274	2,1 %	-50,7 %
Lokalbusser i Kongsberg	263 330	293 282	290 284	301 314	307 642	2,1 %	16,8 %
<b>SUM</b>	<b>7 733 219</b>	<b>8 055 235</b>	<b>8 452 349</b>	<b>8 742 346</b>	<b>8 816 389</b>	<b>0,8 %</b>	<b>14,0 %</b>
<b>Endring i prosent</b>		4,2 %	4,9 %	3,4 %	0,8 %		

Kilde: Brakar og Nettbuss januar 2014

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

Stasjon	2009	2010	2011	2012	3013	Endring 2012-2013	Endring 2009-2013
Kongsberg	349 000	305 000	374 000	321 000	342 000	6,5 %	-2,0 %
Skollenborg*	24 000	17 000	22 000	21 000	-	-	-
Darbu	22 000	19 000	29 000	22 000	33 000	43,5 %	50,0 %
Vestfossen	120 000	92 000	118 000	125 000	120 000	-4,0 %	0,0 %
Hokksund	256 000	250 000	245 000	252 000	271 000	7,5 %	5,9 %
Steinberg*	70 000	54 000	75 000	62 000	-	-	-
Mjøndalen	240 000	208 000	285 000	252 000	316 000	25,4 %	31,7 %
Gulskogen	225 000	200 000	226 000	244 000	306 000	25,4 %	36,0 %
Drammen	1 900 000	1 924 000	1 960 000	2 020 000	1 956 000	-3,2 %	2,9 %
Brakerøya	165 000	169 000	187 000	213 000	188 000	-11,7 %	13,9 %
Lier	210 000	186 000	234 000	249 000	230 000	-7,6 %	9,5 %
<b>SUM TOG</b>	<b>3 581 000</b>	<b>3 424 000</b>	<b>3 755 000</b>	<b>3 782 000</b>	<b>3 762 000</b>	<b>0,5 %</b>	<b>5,1 %</b>
Endring i %		-4,4 %	9,7 %	0,7 %	-0,5 %		

\* Lagt ned i desember 2012  
Kilde: NSB januar 2014

Flytoget	2009	2010	2011	2012	2013	Endring 2012-2013	Endring 2009-2013
Antall på- og avstigninger på Drammen stasjon	50 000	204 000	253 000	272 000	310 000	14,0 %	
Endring i prosent	-	75,5 %	24,0 %	7,5 %	14,0 %		

Kilde: Flytoget januar 2014. Flytoget startet opp i september 2009. Vi har ikke fått tall for 2009, men har gjort en antagelse om 50 000 ved å bruke ca 3/12 deler av passasjertallene for 2010 (tre måneders drift i 2009).

Samlet tog	2009	2010	2011	2012	2013	Endring 2012-2013	Endring 2009-2013
Sum NSB og Flytog	3 631 000	3 628 000	4 008 000	4 054 000	4 072 000	0,4 %	12,1 %
Endring i prosent	-	-0,1 %	10,5 %	1,1 %	0,4 %		

Samlet kollektivreiser	2009	2010	2011	2012	2013	Endring 2012-2013	Endring 2009-2013
Sum buss og tog*	9 548 719	9 869 235	10 329 849	10 456 349	10 769 346	0,8 %	13,7 %
Endring i prosent	-	3,4 %	5,9 %	3,0 %	0,8 %		

\* Tall for tog delt på to for å sammenligne tog og buss.

## 5.3 Reisevaner

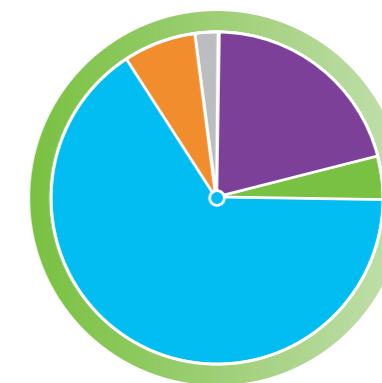
Den nasjonale reisevaneundersøkelsen ble gjennomført for sjette gang i 2009/2010. Det er den mest grundige nasjonale undersøkelsen om reisevaner og er et viktig kunnskapsgrunnlag for transportutviklingen. Tabellen og kakediagrammet viser reisemiddelfordelingen for Buskerudbyen og de fem kommunene sammenlignet med lands- og regiongjennomsnitt.

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
<b>Buskerudbyen</b>	<b>21,1</b>	<b>4,5</b>	<b>65,3</b>	<b>7,1</b>	<b>2,0</b>
Buskerud fylke	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

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

21,1 %	til fots
4,5 %	sykkel
65,3 %	bil (fører+passasjer)
7,1 %	kollektivt
2 %	annet



## 5.4 Biltrafikk

Årsdøgntrafikk (ÅDT) for biltrafikken på 4 målepunkter

Biltrafikk (oprinnelige målepunkter fra 2009)	2009	2010	2011	2012	2013	2012-13	2009-13
E 134 Strømsåstunnelen (600050)	15 192	15 832	16 738	17 045	17 448	2,4	14,8
FV 283 Rosenkrantzgata (600013)	26 744	26 138	26 336	28 367	28 053	-1,1	4,9
FV 35 Gulskogen (600145)	10 821	11 389	11 057	10 042	10 156	1,1	-6,1
FV 36 Fabrikksalget (601037)	11 126	11 139	11 157	10 995	10 871	-1,1	-2,3
<b>SUM</b>	<b>63 883</b>	<b>64 498</b>	<b>65 288</b>	<b>66 449</b>	<b>66 528</b>	<b>0,1</b>	<b>4,1</b>
<b>Endring i prosent</b>	<b>-</b>	<b>1,0 %</b>	<b>1,2 %</b>	<b>1,8 %</b>	<b>0,1 %</b>		

Kilde: Statens vegvesen Region Sør

Tiltaksområde	Ansvar	Bevilget
<b>1. Areal- og transportplan</b>		
Oppfølging av Areal- og transportplan	Alle	3 000 000
<b>Totalt for tiltaksområde 1:</b>		<b>3 000 000</b>
<b>2. Forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt</b>		
Midler til drift av kollektivtrafikken (videreføring fram til 30. juni 2014)	BFK	15 740 000
Bedre informasjon om rutetilbudet, inkludert sanntidsinformasjon og informasjonstavler på knutepunktene	BFK	2 510 000
Utredninger	BFK	900 000
<b>Totalt for tiltaksområde 2:</b>		<b>19 150 000</b>
<b>3. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken</b>		
Strekning 1A: Drammen sentrum-Travbanen	DRM	11 860 000
Strekning 1B: Travbanen-Krokstadelva-Mjøndalen	NEK	4 075 000
Strekning 2: Tordenskiolds gate	DRM	5 150 000
Strekning 3: Drammen sentrum-Gulskogen	DRM	3 000 000
Strekning 4: Kongsberg sentrum-Gamlegrendåsen/Gomsrud	KBG	5 300 000
Strekning 5: Lierstranda-Drammen sentrum (Strandveien)	DRM/LIER	11 865 000
Innfartsparkering, tiltak langs viktige kollektivlinjer og på knutepunkt utenfor prioriterte strekninger	Alle	7 000 000
Infrastrukturutredninger	Alle	2 500 000
<b>Totalt for tiltaksområde 3:</b>		<b>50 750 000</b>
<b>4. Tiltak for syklende og gående</b>		
Koordinering	Alle	1 300 000
Strakstiltak på nøkkelstrekninger	Alle	14 450 000
Planlegging – sykkelplaner	Kommunene	600 000
Informasjon, kompetanseheving og holdningsskapende arbeid	Alle	1 400 000
Ekstra tilskudd til sykkelparkering i Hokksund sentrum	ØEK	250 000
<b>Totalt for tiltaksområde 4:</b>		<b>17 750 000</b>
<b>5. Biltrafikkreduserende tiltak</b>		
Tilrettelegging for miljøvennlige arbeidsreiser, inkludert «Feie for egen dør» og «Reis smart»	Alle	1 000 000
Oppfølging av parkeringsstrategi	Alle	2 000 000
<b>Totalt for tiltaksområde 5:</b>		<b>3 000 000</b>
<b>6. Informasjon og holdningskampanjer</b>		
Målrettede kampanjer for økt kollektiv- og sykkelbruk	Alle	1 000 000
Løpende kommunikasjonsarbeid	Alle	1 750 000
Oppfølging av IKM-strategi: Strategisk kommunikasjon knyttet til tiltak i 2013	Alle	700 000
<b>Totalt for tiltaksområde 6:</b>		<b>3 450 000</b>

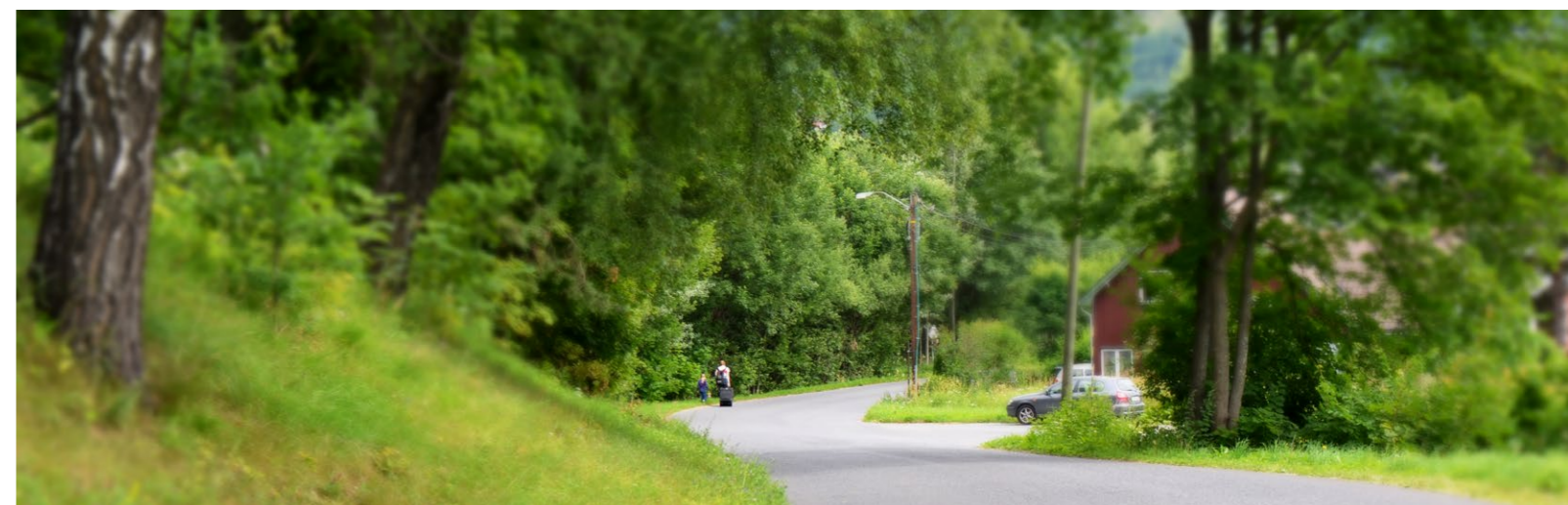
## 7. Felles kunnskapsgrunnlag, evaluering m.v.

Felles kunnskapsgrunnlag	Alle	2 200 000
Evaluering	Alle	300 000
Reisevaneundersøkelse	Alle	400 000
<b>Totalt for tiltaksområde 7:</b>		<b>2 900 000</b>

Fullstendig tiltaksplan med detaljer finnes på [buskerudbyen.no](http://buskerudbyen.no)

I oktober besluttet administrativ styringsgruppe, gjennom mandat fra ATM-utvalget, å omdisponere midler fra prosjekter som gjennom fireårsperioden av ulike årsaker ikke var satt i gang eller hadde underforbruk. Følgende tiltak fikk tildelt midler etter omdisponeringen:

Navn på tiltak	Tildelt beløp
Sykkelparkering Lier stasjon.	850 000
Bidrag/tilskudd til bygging av fellesbrukskrysset Kongsberg. (Tilskudd til merforbruk)	700 000
Utrede nye bruer i sentrum ifm sentrumsplan i Kongsberg.	500 000
Utbedring av holdeplasser i Nedre Eiker (Tilskudd til merforbruk)	156 042
Sykkelparkering Mjøndalen stasjon (Tilskudd til merforbruk)	114 626
Ekstra tilskudd til sykkelparkering i Hokksund sentrum	250 000
Oppgradering av prioritert busstrase inkl. nye holdeplasser i Professor Smiths allé, Drammen	7 953 008
Sykkelparkering i Hokksund stasjon (Tilskudd til merforbruk)	87 254
Oppgradering langs trasé og på holdeplasser i Rosenkrantzgate/ Haugesgt. Del 1 Vinnes - Vårveien (Tilskudd til merforbruk)	3 500 000
Tordenskioldsgate - Fremkommelighet for buss i Tordenskioldsgate og bussfelt i Tollbugata frem til Rundtomkrysset (Utvidelse av tiltaket med bussfelt)	3 000 000
Etablere kollektivfelt fra krysset Lierstranda x Strandveien til rundkjøring på Brakerøya. (Tilskudd til merforbruk)	2 500 000
Utvidet utredning av infrastruktur buss (Buskerudbypakke2)	300 000
Planlegging kollektivtrafikken i BBP2. Oppfølgende utredning	400 000
Trafikantinformasjon og design (TID), oppstartsbevilgning til gjennomføring på bussholdeplasser på prioriterte knutepunkter og prioriterte strekninger (Tidligere tildelt planleggingsmidler).	1 376 773
Utvikling og planlegging Buskerudbypakke 1	399 363
Utvikling og planlegging Buskerudbypakke 2	500 000
Utredning (gåstrategi) av BBP2	400 000
G/S-vei Haug kirke. Hokksund (Tilskudd til merforbruk)	800 000
Rundkjøring og tilfartskontroll i krysset Mjøndalsbrua - Fv 283 (Tilskudd til merforbruk)	730 000
Tilskudd sykkelparkering under tak, Darbu stasjon. Tillegg til eks. tilskudd til pendlerparkering)	800 000





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

