



Buskerudbyen



Handlingsprogram for Buskerudbyen 2023-2025

Vedtatt i ATM-utvalget 17. februar 2023



Innhold

Handlingsprogrammet på 1-2-3: Mål og prioriteringer	4
Mål for Buskerudbyen	5
Grunnlaget for prioriteringene i handlingsprogrammet	6
Føringer i ATP Buskerudbyen og rolledeling mellom transportmidlene	7
Sammenheng med lokal satsing	8
1. Forbedring av kollektivtilbudet	9
Prioriteringer i handlingsprogrammet 2023-2025	10
Forsterket rutetilbud	10
Bedre informasjon om rutetilbudet og effektivisering av billettsystem	12
Tilskudd til reduserte takster	12
Partnernes øvrige satsing	13
2. Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter	15
Prioriteringer i handlingsprogrammet 2023-2025	15
Partnernes øvrige satsing	17
3. Tiltak for gående og syklende	18
Prioriteringer i handlingsprogrammet 2023-2025	18
Partnernes øvrige satsing	23
4. Ny teknologi og smart mobilitet	26
Prioriteringer i handlingsprogrammet 2023-2025	26
Partnernes øvrige satsing	29
5. Attraktiv by- og arealutvikling og parkering	31
ATP Buskerudbyen 2013-2023	31
Kommunale planer og strategier for by- og arealutvikling og parkering	32
6. Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag	34
Prioriteringer i handlingsprogrammet 2023-2025	34
Kommunikasjon og kampanjer	34
Administrativ og politisk støtte	35
Markedsføring av planlagte og gjennomførte tiltak	35
Kampanjer og tilbud	35
Bedriftsrettede tiltak	36
Barn og unge	36
Andre kampanjer	38
Videreutvikling av buskerudbyen.no og digitalisering	38
Kunnskapsgrunnlag	38
Partnernes øvrige satsing	40
Buskerudbysamarbeidet: Bakgrunn og historikk	41
Regionalt samarbeid siden 2010	41
Samarbeidet har båret frukter	41
Regional plan for areal- og transport 2013-2023	42
Belønningsavtalen	43
Hvordan handlingsprogrammet brukes	44
Resultatrapportering og synliggjøring av tiltak	44
Porteføljestyling	44
Samlet oversikt over prioriterte tiltak 2023-2025	45

Handlingsprogrammet på 1-2-3: Mål og prioriteringer

Slik skal belønningsmidlene brukes 2023-2025:

- ✓ Videreføring av styrket busstilbud i alle kommunene. 7-10 minutters avganger på de mest brukte rutene
- ✓ Billigere billetter – Bybilletten til 25 kr er blant landets billigste
- ✓ Styrking av jernbanen som ryggrad i kollektivsystemet
- ✓ Tilskudd til gang- og sykkeltiltak og snarveiprojekter
- ✓ Samarbeid med næringslivet om grønne jobbreiser
- ✓ Grønne reiser til nytt sykehus på Brakerøya: Tilrettelegging for superbuss, gang- og sykkeltiltak og ansattkampanje
- ✓ Pilotprosjekt for bedre helårsdrift av gang- og sykkelveinettet
- ✓ Tilskudd til mobilitetspunkt og pendlerparkering
- ✓ Elbysykler
- ✓ Mobilt sykkelverksted på barneskoler

Hva ønsker vi å oppnå?

I Buskerudbyen samarbeider kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet for løse felles utfordringer innen transport, miljø og arealutvikling. Det skal bli bedre hovedveinett, bedre kollektivtilbud og bedre forhold for dem som går og sykler. Da blir det også mer plass på veiene til de som må kjøre bil. Luften og miljøet skal bli bedre for alle.

Målet er attraktive, miljøvennlige byer og tettsteder der det er godt å bo, arbeide og drive næringsvirksomhet. Innbyggerne pendler på tvers av kommunegrensene for å komme på jobb, handle og kose seg. Det skal være enkelt å reise rundt i hele Buskerudbyen, også inn mot Osloregionen. Men det kommer ikke av seg selv.

I Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg blir vi 28.000 flere innbyggere frem mot 2050, ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB). Samtidig er det mye på gang i byområdet som krever samarbeid og mer tilrettelegging over kommunegrensene: Det nye sykehuset og helseparken på Brakerøya, Inter-city-utbyggingen, Fjordbyen Lier-Drammen, behovet for to tog i timen til Hokksund og Kongsberg og små og store utviklingsprosjekter i alle kommunene.

Takket være godt samarbeid, statlige belønningsmidler og øvrig lokal innsats, har Buskerudbyen klart å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken så langt. Men uten flere og større tiltak, vil trafikken vokse, køene bli lengre og byluften dårligere. Det vil bli vanskeligere å komme seg på jobb i tide, levere varer og rekke avtaler og aktiviteter.

Veien til målet

Siden 2010 har Buskerudbysamarbeidet fått rundt 1,4 milliarder kroner i statlige belønningsmidler for å styrke kollektivtilbudet, redusere bilbruken og gjøre det enklere å gå og sykle. Ny belønningsavtale er inngått for perioden 2022-2025. Avtalen kan erstattes av en byvekstavtale dersom den blir inngått i samme periode. **Buskerudbyen får 340 millioner kroner i belønningsmidler, og 85,2 millioner kroner til billigere bussbilletter.**

I handlingsprogrammet 2023-2025, prioriterer vi satsinger som bygger opp under det faglige grunnlaget for forhandlinger om byvekstavtale og som:

- **Bidrar til nullvekstmålet for persontransport med bil:** Vi prioriterer mobilitetstiltakene som i størst grad bidrar til nullvekstmålet, og er dermed med på å oppfylle lokale og nasjonale klima- og miljømål. Fraværet av kapasitetsøkende veiprojekter som ville lagt til rette for mer biltrafikk, trekker i samme retning.
- **Er kostnadseffektive:** Vi utnytter dagens infrastruktur bedre, og prioriterer tiltak som supplerer eksisterende infrastruktur. På den måten får vi mer for pengene. Det gjelder f.eks. å disponere mer veiareal til arealeffektive transportformer, bygge opp under jernbanen som ryggrad i kollektivtilbudet og prioritere manglende lenker i sykkelveinettet.
- **Berører store reisestrømmer i kommunen:** Et eksempel på dette er midlene som går til forsterket rutetilbud. Disse er først og fremst prioritert på busslinjene som berører store reisestrømmer, og som på en effektiv måte når en stor del av innbyggerne.

- **Bidrar til en klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling:** Satsingen på forsterket rutetilbud bidrar også til klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling ved at den tilrettelegger for miljøvennlige reisevalg.
- **Bidrar til økt attraktivitet for gående, syklende og/eller kollektivreisende**
- **Bidrar til rask, positiv og synlig verdi for innbyggerne:** Vi delfinansierer også prosjekter og piloter som prøver ut ny teknologi, blant annet i prosjektene Smart drift, HentMeg og selvkjørende busser.

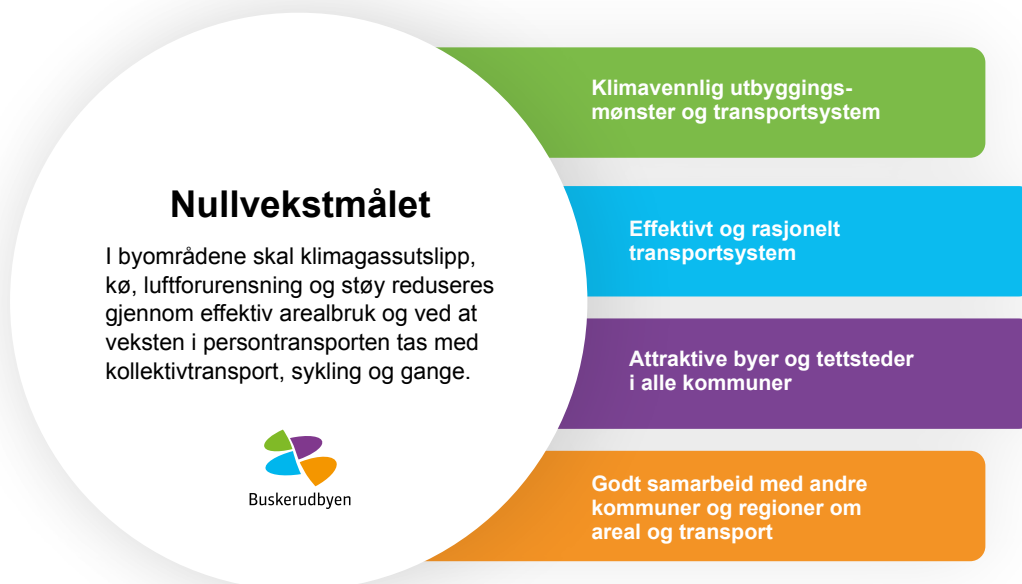
Buskerudbyen er klare for å forhandle med staten om en byvekstavtale, som vil gi mer forutsigbarhet og noe større økonomiske muskler. Selv om avtalen lar vente på seg, opprettholder partnerne ambisjonen om en betydelig lokal satsing på areal- og transporttiltak som bygger opp under nullvekstmålet og andre viktige mål for Buskerudbyen. Dette er nødvendig for å møte de ambisiøse utviklingsplanene for byområdet. Den lokale innsatsen omtales under hvert av innsatsområdene i handlingsprogrammet.

Det er et betydelig større behov for investeringsmidler til gang-, sykkel og kollektivtiltak enn det er rom for med belønningsmidler og lokal ressursinnsats. Det betyr at mange viktige prosjekt må settes på vent inntil vi får byvekstavtale.

Tabell 1 Belønningsavtalen 2022-2025. Oversikt over anbefalt fordeling mellom innsatsområdene per år og totalt.

Belønningsavtalen 2022-2025	Bevilget	HP 2023-2025			Sum HP	Totalsum
		2023	2024	2025		
Innsatsområde (beløp i 1000)	2022	2023	2024	2025	2023-2025	2022-2025
Forbedring av kollektivtilbudet	74 000	74 000	73 000	73 000	220 000	294 000
Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter	5 180	10 700	2 900	1 500	15 100	20 280
Tiltak for gående og syklende	14 450	13 450	19 600	21 800	54 850	69 300
Ny teknologi og smart mobilitet	5 370	4 800	3 900	4 000	12 700	18 070
Kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon og kampanjer	6 000	4 650	6 900	6 000	17 550	23 550
Udisponert - overført til 2023	-1 300	-	-	-	-	-
SUM	105 000	107 600	106 300	106 300	320 200	425 200

Mål for Buskerudbyen



Buskerudbysamarbeidets visjon er at Buskerudbyen skal utvikles til en bærekraftig og konkurransedyktig byregion av betydelig nasjonal interesse. Det handler om å sikre innbyggerne god livskvalitet gjennom et velfungerende transporttilbud og godt miljø. Det stiller krav til tett samarbeid. Nullvekstmålet er det mest sentrale målet for handlingsprogrammet, og et krav for å få belønningsmidler og byvekstavtale. Samarbeidsavtalen for Buskerudbyen definerer fire hovedmål som utfyller og utdyper nullvekstmålet.

Gjennom felles sykkelplan er det et mål å doble andelen sykkelreiser i Buskerudbyen, og at 80 % av alle barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

Buskerudbyens satsing er godt koblet til de fem målene i Nasjonal transportplan 2022-2033. Ved å utnytte dagens infrastruktur bedre og prioritere tiltak som supplerer eksisterende infrastruktur, får vi mer for pengene. Det gjelder f.eks. å disponere mer veiareal til arealeffektive transportformer, bygge opp under jernbanen som ryggrad i kollektivtilbudet og prioritere manglende lenker i sykkelveinettet.

Vi satser på effektiv bruk av ny teknologi, blant annet i prosjektene Smart drift, samarbeid om sykkelkart og selvkjørende busser. Ved å prioritere mobilitets tiltakene som i størst grad bidrar til nullvekstmålet, og bidra til elbusser, er vi med på å oppfylle Norges klima- og miljømål.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde ligger til grunn for en rekke tiltak som er prioritert i handlingsprogrammet – f.eks. egen infrastruktur for gående og syklende, mobilt sykkelverksted for reparasjon av barnesykler og kampanjer som setter søkelys på bruk av sykkellys.

Et bredt spekter av tiltak bidrar til enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet – fra tradisjonelle infrastrukturtiltak som gir økt framkommelighet og komfort, til tiltak som utnytter ny smart teknologi og nye forretningsmodeller innen delingsmobilitet.

Grunnlaget for prioriteringene i handlingsprogrammet

Forhandlingsgrunnlaget for byvekstavtale og belønningsavtalen (se omtale på s. 43) er utgangspunktet for prioriteringer av tiltak i handlingsprogrammet. Tiltakene har god kobling mot målene og de strategiske satsingene for Buskerudbyen, og er inndelt i seks innsatsområder:

1. Forbedring av kollektivtilbudet
 - a. Forsterket rutetilbud og informasjonstiltak (santidsinformasjon, mobilbillett)
 - b. Reduserte takster kollektivtrafikken
2. Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter
3. Tiltak for gående og syklende
4. Ny teknologi og smart mobilitet
5. Attraktiv by- og arealutvikling og parkering
6. Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag,

I arbeidet med å prioritere tiltakene er det tatt utgangspunkt i prioriteringskriterier som vises i oversikten på neste side. Hensikten med kriteriene er å konkretisere og operasjonalisere målene slik at det blir enklere å vurdere om tiltakene treffer godt.

Prioriteringskriteriene gir ikke et fullstendig bilde av alle faktorer som er hensyntatt i sluttresultatet. Andre sentrale hensyn er fordeling mellom kommunene, samt planstatus for og kapasitet til å planlegge og gjennomføre tiltakene. Sistnevnte er av stor betydning for å sikre god gjennomføringsevne.

Handlingsprogrammet omfatter mer enn 40 små og store tiltak. De fleste beskrives relativt kort.

Vi har derfor laget et eget dokument med tiltaksbeskrivelser der hvert enkelt tiltak og forventet effekt er gitt en mer grundig omtale.

Tiltakene fra handlingsplanen i 2022 er med i oversiktstabellene for å gi et bilde av satsingen i hele perioden for belønningsavtalen. Tiltakene som ikke er videreført etter 2022 er ikke gitt særskilt omtale, men er beskrevet i Handlingsplan for belønningsmidler 2022.



Oversikt over prioriteringskriteriene koblet til målene i samarbeidsavtalen

Mål i samarbeidsavtalen	Kriterium	Utdypning/forklaring
Nullvekstmålet	Bidrar til nullvekstmålet for persontransport med bil	I hvilken grad bidrar tiltaket til redusert bilbruk og/eller endring i konkurranseflaten mellom bil og mer bærekraftig transport (gange, sykkel og kollektiv)?
Effektivt og rasjonelt transportsystem	Er kostnadseffektive	Mer for pengene! I hvilken grad gir tiltaket god effekt i forhold til kostnadene?
	Berører store reisestrømmer i kommunen	Tiltak skal gjennomføres i alle kommuner - i hvilken grad omfatter tiltaket store reisestrømmer i «din» kommune?
Klimavennlig utbyggingsmønster og transportsystem	Bidrar til en klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling	I hvilken grad bidrar tiltaket til å redusere transportbehovet med bil og stimulere til arealbruk som gir vekst i prioriterte utviklings-områder / kollektivknutepunkter?
Attraktive byer og tettsteder i alle kommuner	Bidrar til økt attraktivitet for gående, syklende og/eller kollektivreisende	I hvilken grad gjør tiltaket det mer attraktivt å gå, sykle og/eller reise kollektivt? Prioritere gode forbindelser fra tettbygde områder til kollektivknutepunkt og arbeidsplasskonsentrasjoner før forbindelser mellom utviklingsområder. Bygger innenfra og ut.
	Bidrar til rask, positiv og synlig verdi for innbyggerne	

Føring i ATP Buskerudbyen og rolledeling mellom transportmidlene

Hovedstrategien i Areal- og transportplan Buskerudbyen er at flest mulig nye boliger og arbeidsplasser skal etableres innenfor fem regionale utviklingsområder, som skal utvikles som knutepunkt for kollektivtrafikk:

- Det sentrale Drammen
- Mjøndalen/Krokstadelva
- Hokksund
- Kompaktheten Kongsberg
- Lierstranda

I tillegg er Vestfossen utpekt som lokalt utviklingsområde.

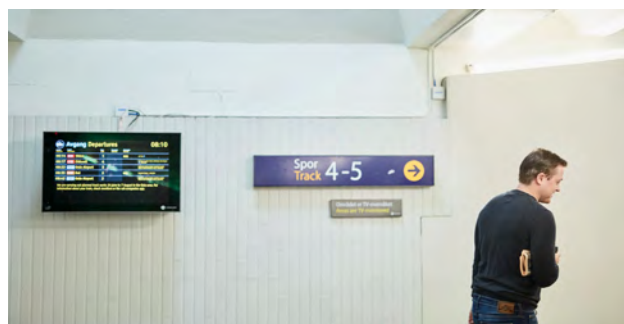
Kriteriene for prioritering av tiltak henger godt sammen med føringene i areal- og transportplanen. Samtlige tiltak i handlingsprogrammet er konsentrert rundt de definerte regionale og lokale utviklingsområdene i areal- og transportplanen for Buskerudbyen.

Reisevaneundersøkelsen viser at det er store variasjoner i hvordan vi reiser i Buskerudbyen (se figur 1). Det har sammenheng med egenskaper knyttet til særlig arealbruken og transporttilbudet. Biltrafikken (bilfører + bilpassasjer) står for om lag to

av tre reiser når vi ser på Buskerudbyen under ett. I sentrumsområdene i Drammen og Kongsberg utgjør biltrafikken en lavere del av trafikken, rundt halvparten av alle reiser. Her spiller kollektivtransport, sykkel og gange en større rolle.

I prioriteringen av tiltak er det lagt til grunn at de ulike transportmidlene fyller ulike funksjoner i ulike deler av byområdet, også når det gjelder buss og tog. Buss er det viktigste kollektive transportmiddelet for reiser internt i, og på tvers av, kommunene. Toget er ryggraden i kollektivsystemet og viktigst for lange reiser. Toget har en særlig viktig rolle for reiser mellom Buskerudbyen og Osloregionen, samt Vestfold og Telemark.

Samordning av buss- og togtilbudet er av stor betydning for å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt på tvers av geografi og transportformer. En slik samordning vil også bidra til utvikling av attraktive knutepunkter og tettsteder i Buskerudbyen.



Målet er attraktive, miljøvennlige byer og tettsteder der det er godt å bo, arbeide og drive næringsvirksomhet. Innbyggerne pendler over kommunegrensene for å komme på jobb, handle og kose seg. Det skal være enkelt å reise rundt i hele Buskerudbyen, også inn mot Osloregionen. Men det kommer ikke av seg selv.

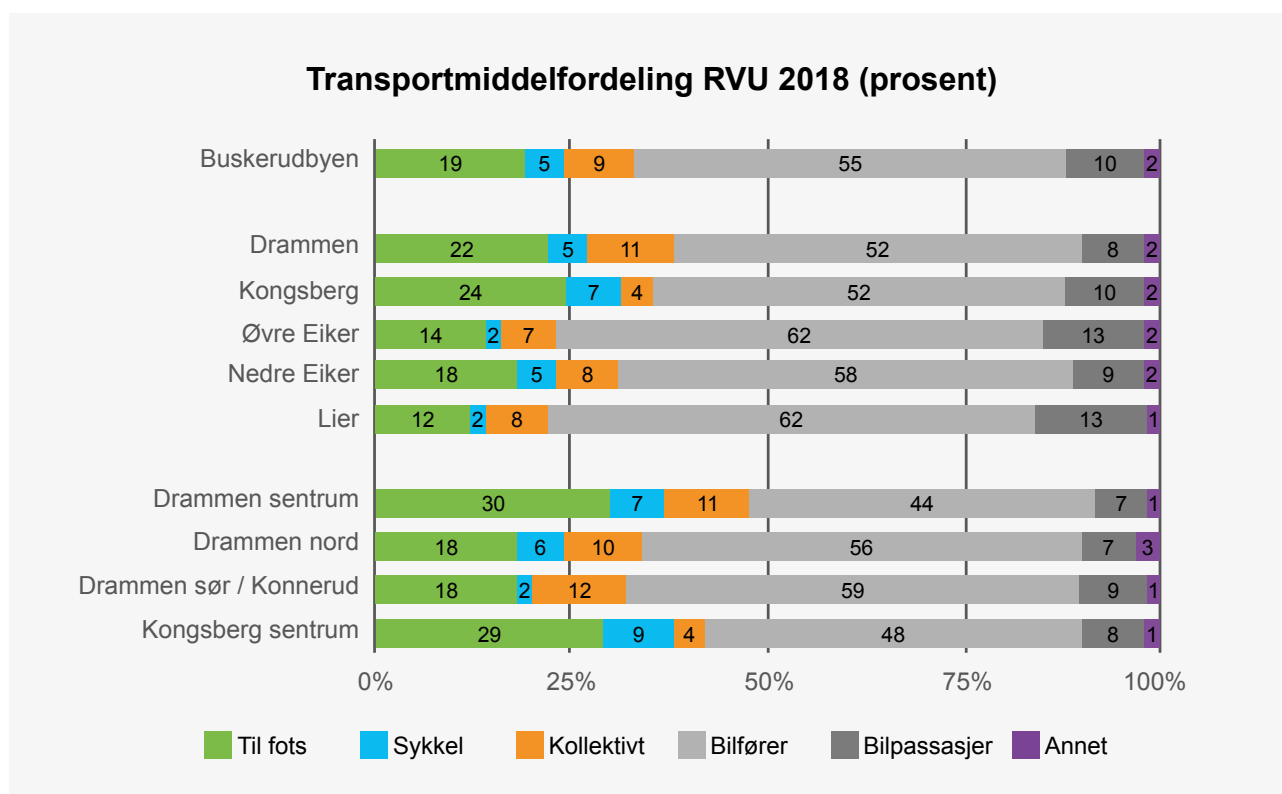
Sammenheng med lokal satsing

I forhandlingsgrunnlaget for byvekstavtale er det lagt til grunn at partnerne gjennom egne budsjetter «matcher» statlige midler i denne avtalen. Partnerne opprettholder ambisjonen om en betydelig lokal satsing på areal- og transporttiltak selv om byvekstavtalen lar vente på seg. Belønningsmidlene utgjør i så måte en liten del av det totale bildet.

De fleste infrastrukturtiltak i handlingsprogrammet er i hovedsak finansiert med fylkeskommunale og kommunale midler. Det samme gjelder kollektivtilbudet, som fylkeskommunen finansierer størstedelen av. I tillegg har alle lokale partnere en betydelig satsing

på øvrige areal- og transporttiltak, som beskrives kort i omtalen av de seks innsatsområdene i handlingsprogrammet.

For å få en bedre samordning mellom Buskerudbyen og partnernes budsjetter, skal handlingsprogrammet rulleres parallelt med lokale budsjettprosesser for kommende år. Det betyr at handlingsprogrammet vil bli rullert høsten 2023 og 2024.



Figur 1. Datakilde: nasjonal reisevaneundersøkelse med tilleggsutvalg.

1. Forbedring av kollektivtilbudet

- ✓ **Styrket busstilbud i alle kommunene**
- ✓ **Bybillett til 25 kr**
- ✓ **Bedre informasjon om busstilbudet til passasjerene**

For å nå nullvekstmålet er det avgjørende å ha et godt kollektivtilbud som er tilpasset befolkningens transportbehov og reisemønster. En stor andel av belønningsmidlene er avsatt til å forbedre kollektivtilbudet i alle kommunene. I tillegg er 21,3 millioner kroner per år øremerket til billigere billetter. Bybilletten er blant landets rimeligste enkeltbilletter.

Den målrettede satsingen gjennom mange år har bidratt til en kraftig økning i antall passasjerer. Samlet økte kollektivtrafikken i Buskerudbyen langt raskere enn befolkningsveksten frem til Covid19-pandemien rammet landet. Fra 2013 til 2019 økte antall kollektivreiser med 24 prosent.

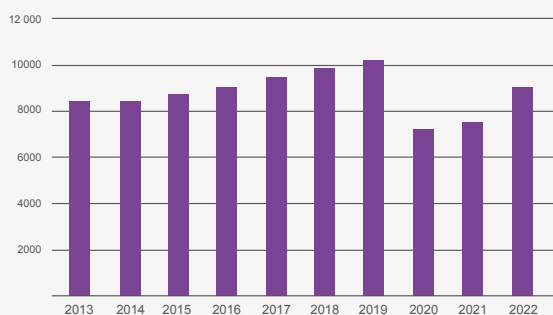
Brakar, som utvikler og drifter kollektivtilbudet på oppdrag fra Viken fylkeskommune, har en strategi for hvordan de vil utvikle et godt, grønt reisealternativ. I Brakars strategiplan 2022-2025 er det vektlagt at det skal være enkelt for alle å komme seg dit man skal. Reisen skal sette minst mulig fotavtrykk, og det skal være trygt. Brakars mandat er å binde sammen reiser fra dør til dør - mellom ulike transportmidler og fylkesgrenser. Et av hovedprinsippene i strategien er at selskapet skal levere et markedsorientert tilbud - med rett innsats på rett sted. Brakar skal støtte opp om en kollektivtrafikkorientert arealbruk – og et transportsystem som gir mest mobilitet for pengene. Det gjør selskapet blant annet ved å forenkle linjenettet og konsentrere innsatsen til områder hvor kollektivtrafikken har best forutsetninger for å lykkes.

Brakar satser tungt på elektriske busser. Fra juli 2024 vil alle bybusser i Drammen og Lier være elektriske, mens regionbussene i samme område vil ha nullutslipp (elektriske eller biogass). Alle busser i Kongsberg og Øvre Eiker vil være elektriske fra juli

Foto: Brakar



Passasjerutvikling buss i Buskerudbyen



Figur 2: Passasjerutvikling buss i Buskerudbyen 2013-2022 (reiser i 1000).

2023. Elektrifisering av bussparken bidrar til mindre lokal luftforurensing, støy og klimagassutslipp, og gir økt komfort for reisende.

Satsingen på elektriske busser er blitt gjort mulig med midler fra Buskerudbyen, Enova og innskudd av ny egenkapital fra Viken fylkeskommune.

Passasjerene kom i stor grad tilbake i løpet av 2022, men det er fortsatt usikkert i hvilken grad pandemien og andre samfunnsmessige utviklingstrekk har gitt varige endringer i reisevaner. Det kan bli flere som reiser av og til. En del vil kanskje veksle mellom å jobbe hjemmefra og å dra inn på arbeidsplassen. Det kan resultere i behov for nye og mer fleksible billettløsninger, enn dagens periodebilletter.

Prioriteringer i handlingsprogrammet 2023-2025

Forsterket rutetilbud

Belønningsmidlene for årene 2023-2025 er først og fremst prioritert på busslinjene som betjener store reisestrømmer, og som på en effektiv måte når en stor del av innbyggerne. Satsingen bidrar også til klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling ved at den tilrettelegger for miljøvennlige reisevalg.

Linje 3 Fjell – Kastanjesletta: Dette er den klart største linjen i Buskerud, med over 2,3 mill. passasjerer årlig før pandemien. Linjen betjener folketette boligområder, spesielt på Fjell, men også langs hele traséen til Åssiden er det mye befolkning. I tillegg betjenes sentrum, samt de store videregående skolene (Drammen og Åssiden). Belønningsmidler bidrar til tidligere start hverdager og på søndager, og til en enklere rutetabell (fullføring av halve turer) og utvidet sommertilbud i tre uker på strekningen Fjell – Liejordet.

Linje 4 Kniveåsen – sentrum – Bera: Linje 4 hadde stor vekst fra 2017. Veksten var spesielt stor mellom Åskollen og Drammen sentrum, og det var høyt belegg på mange rushavganger. Tilbudet er derfor styrket i flere omganger, og det er nå avganger hvert kvarter i rush. Resten av uken er det avganger hver halvtime. Belønningsmidler bidrar til rushtidsavganger og avganger minimum hver halvtime hele uken.

Linje 5 Tors vei – Vinnes: I øst betjenes blokkene sør for Gamle Kongevei, samt at linjen sammen med linje 4, gir et godt tilbud mellom Rundtom og sentrum. Vestover til Vinnes gir linjen et direktetilbud til Buskerudveien, samt supplerer de andre linjene i Rosenkrantzgata. Belønningsmidler bidrar til avganger minimum hver halvtime hele uken.

Linjene 22 og 24 Konnerud – sentrum: Tilbudet mellom Konnerud og sentrum er forbedret flere ganger med belønningsmidler. Økt frekvens på dagtid mandag-lørdag for disse linjene var det største tiltaket fra 2010 og ga passasjereffekt. Senere er frekvensen økt i rush slik at det nå er avganger hvert 7-8 minutt i begge retninger. Belønningsmidler bidrar til avganger hvert 20. minutt på dagtid mandag-lørdag og tidlig kveld hverdager, avganger hvert kvarter i rush og ekstra avgang fra Svingen kl. 7.38 på skoledager.

Linje 25 Gulskogen – sentrum: Boligbygging, samt handelsreiser til Gulskogen senter, har økt antall reisende over tid. Belønningsmidler bidrar til bedre kveldstilbud mandag-lørdag.

Linje 51 Mjøndalen – Solbergelva – Drammen: Denne linjen betjener en strekning med mye befolkning, både i Mjøndalen, Krokstadelva, Solbergelva og på Åssiden. Den er eneste bybusslinje som kjører mellom Åssiden og Bragernes torg i anleggsperioden for bybrua, og passasjertallene har derfor økt mye fra mai 2022. De første elektriske bussene i området ble satt inn på denne linjen. Belønningsmidler bidrar til avganger hvert tiende minutt i rush i rushretning (til Drammen om morgenen, til Mjøndalen om ettermiddagen), avganger minimum hvert kvarter store deler av dagen hverdager, avganger minimum hver halvtime hele uken, to ekstra avganger lørdag kveld og utvidet sommertilbud i tre uker.

Linje 61 Lierbyen skole – Bragernes torg – Bera: Strekningen fra Bera til Bragernes torg betjener boligområdene langs Hans Hansens vei og på Bråtan, samt terrassehusene på Bera. Det har de siste årene vært boligutvikling ved Lierbyen skole. Det ble derfor etablert busstilbud fra Lierbyen skole til Drammen. I anleggsperioden for bybrua er tilbudene til Lierbyen skole og Bera koblet til samme linje. Belønningsmidler bidrar til avganger minimum hver halvtime mellom Bera og Bragernes torg.

Linje 71 Asker – Tranby – Lierbyen – Drammen: Linje 71 betjener store deler av Lier, og gir tilbud både til Asker og Drammen. Det er mange reiser på store deler av strekningen, både ordinære og skole-reiser. Belønningsmidler bidrar til avganger minimum hver halvtime hele uken, og til tidligere start på hverdager og søndager fra Asker.

Linje 101 Hokksund – Mjøndalen – Åssiden – Drammen: Tilbudet mellom Hokksund og Drammen er styrket som en følge av at det går bare ett tog i timen på strekningen. Sammen med linje 52 som kjører sørsiden av Drammenselva mellom Mjøndalen og Drammen, gir linje 101 avganger hvert kvarter i rush mellom Hokksund/Mjøndalen og Drammen sentrum. Belønningsmidler bidrar til avganger hver halvtime mellom kl. 6 og 21 på hverdager, avganger hver time i helger og utvidet sommertilbud i tre uker.

Bybillett

Kanskje Norges billigste bussbillett!



Innenfor én sone i Buskerudbyen koster
det kun 25 kroner for voksen og 13 for barn.

Linje 117 Ormåsen – Hokksund: Ormåsen er et boligområde ca. fem km sørvest for Hokksund sentrum som har hatt stor befolkningsvekst de siste tjue årene. Busstilbudet er derfor styrket, og belønningsmidler bidrar til avganger hver time fra kl. 6 til 21 i korrespondanse med tog på Hokksund stasjon.

Linje 169 Lierbyen – Oslo: Det er mange som pendler mellom Lier og Oslo. Rutetilbudet var tidligere redusert i åtte uker om sommeren, men reisemønsteret gjenspeilet ikke dette helt. Belønningsmidler bidrar til at det nå er redusert rutetilbud i kun fem uker om sommeren.

Bybusstilbudet på Kongsberg: På Kongsberg er busstilbudet vesentlig endret de siste ti årene. Tidligere var det flere linjer med til dels dårlig frekvens. Nå er det, i samsvar med Brakars strategi, færre linjer, men med høyere frekvens. Tilbudet blir da mer attraktivt å benytte for flere. På Kongsberg er det også fleksibelt bestillingstilbud (HentMeg) som del av bybusstilbudet.

Passasjerutviklingen inntil pandemien på enkeltlinjene som er delfinansiert med belønningsmidler er vist i Figur 3 (årlige passasjertall i 1000). Tallene viser i hovedsak en vekst i antall passasjerer på disse linjene, spesielt på linjene som har flest passasjerer.

Bedre informasjon om rutetilbudet og effektivisering av billettsystem

Når kundene får bedre informasjon, øker attraktiviteten til kollektivtransporten. Midler til sanntidsinformasjon og trafikanter- og informasjonsdesign (SIS og TID) støtter opp under dette arbeidet. Sanntid gir kundene faktisk avgangstid i flere kanaler, og bidrar til å gi et lett tilgjengelig og oppdatert kollektivtilbud. Data fra systemet kan i tillegg benyttes til å skape nye og smarte tjenester til publikum i fremtiden. Sanntidssystemet videreføres og utvides, slik at en større del av Buskerudbyen får SIS for å skape forutsigbarhet for trafikanter. Det er avsatt belønningsmidler til drift av SIS og TID i 2023-2025.

De fleste reiser betales nå med mobilbilletten, der den felles tekniske plattformen for drift og tilliggende tjenester skjer i et offentlig-offentlig-samarbeid mellom flere administrasjonsselskaper. Det er avsatt belønningsmidler til drift av mobilbilletten i 2023-2025.

Tilskudd til reduserte takster

Gjennom belønningsavtalen er Buskerudbyen tildelt 21,3 mill. kr årlig, som er øremerket reduserte billettpriser på kollektivtrafikk.

Tabell 2: Passasjerutvikling 2013-2019 på busslinjer delfinansiert med belønningsmidler. Linje 25 er utelatt da det ikke er mulig å fremskaffe passasjertall for kun strekningen Drammen sentrum – Gulskogen (linja er i perioden koblet med Strøtvat og Lierbyen skole). Passasjertall i 1000 per år.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Prosentvis endring fra 2013-2019
3 Fjell - Kastanjesletta	1 763	1 792	1 847	1 901	2 062	2 202	2 324	32 %
4 Kniveåsen - Bera	582	587	610	615	642	679	743	28 %
5 Tors vei - Vinnes	505	512	513	527	558	593	675	34 %
22 Svingen - Bragernes torg	433	418	413	428	447	490	519	20 %
24 Konnerud skole - Bragernes torg	390	396	394	405	437	466	488	25 %
51 Mjøndalen - Drammen	646	656	669	734	793	764	760	18 %
71 Asker - Lier - Drammen	624	656	748	834	921	938	972	56 %
101 Hokksund - Drammen	380	370	377	387	402	391	391	3 %
117 Ormåsen - Hokksund	31	42	57	58	60	60	56	81 %
169 Lierbyen - Oslo		289	232	217	204	211	213	-26 %

I 2023 vil 16,2 mill. kr av dette tilskuddet benyttes til redusert pris på bybillett (enkeltbillett for 1 sone). Bybilletten koster dermed 25 kr for voksne og 13 kr for barn og honnør, mens de ville kostet hhv. 40 og 20 kr uten dette tilskuddet fra 1.2.2023. **Den lave prisen på Bybilletten kommer de fleste bussreisene til gode: Om lag 70 prosent av alle enkeltbilletter som selges i Brakars salgssystemer innenfor Buskerudbyen er billetter for 1 sone.**

4,8 mill. kr av tilskuddet benyttes til å stimulere til bruk av 30-dagersbillett for å redusere billetteringstid om bord i buss.

Tilskuddet til reduserte takster vil evalueres i 2023, som grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som skal prioriteres med dette tilskuddet i 2024 og 2025.

Selvkjørende buss Drammen

Drammen som et storbyområde gir muligheter både for å teste ut samspillet for selvkjørende buss i et mer komplekst trafikkbilde, og for å få et tydelig fokus på fremtidens mobilitetsløsninger. 20. august 2021 startet Brakar med selvkjørende buss i Drammen. Bussen går i fast rute mellom Drammen park og CC, og er etablert som linje 1.

Prøveprosjektet er et samarbeid mellom Brakar, Applied Autonomy, Vy og Drammen kommune, og finansieres av Viken fylkeskommune/Brakar med støtte fra Buskerudbyen. Det er satt av midler i 2023 til slutføring av prøveprosjektet. Planen er å gradvis ta ut sikkerhetsoperatøren under våren 2023 for å teste ut hvordan kunder, den selvkjørende bussen og annen trafikk vil håndtere dette.

Tabellen under viser bevilgning for 2022 og forslag til prioritering av midler til tiltaksområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet for årene 2022-2025 fordelt på tiltak.

Tabell 3 Prioriteringer innen innsatsområde 1 Forbedring av kollektivtilbudet i avtaleperioden 2022-2025. Tall i 1000 kr.

Forbedring av kollektivtilbudet	Bevilgning	Forslag belønningsmidler HP 2023-2025			Sum belønningsmidler 2023-2025
		2022	2023	2024	
Forsterket rutetilbud	47 000	47 000	47 000	47 000	188 000
Tilskudd til reduserte takster	21 300	21 300	21 300	21 300	85 200
Sanntidsinformasjon – stolper	1 000	1 000	500	500	3 000
Drift mobilbillett	1 200	1 200	1 200	1 200	4 800
Driftsmidler til SIS og TID	3 000	3 000	3 000	3 000	12 000
Selvkjørende buss Drammen	500	500	-	-	1 000
SUM	74 000	74 000	73 000	73 000	294 000

Partnernes øvrige satsing

Viken fylkeskommune har ansvar for å tilby lokal kollektivtransport for sine innbyggere. En stor andel av driftsbudsjettet på samferdselsområdet går til dette. Fylkeskommunen legger til grunn en videreføring av dagens tilskuddsnivå, supplert med belønningsmidler og annen ekstern finansiering. Reduserte billettinntekter og ønsker om økt kvalitet kan gi behov for omprioriteringer både gjennom justering av tilbud og billettpriser, samt eventuell utsettelse av satsinger og klima- og miljøtiltak. I tillegg prioriterer fylkeskommunen strategisk og holdningsskapende mobilitetsarbeid, forskning, pilotering, samarbeid og utredning.

Viken fylkeskommune har som mål å få til et enhetlig kollektivtilbud med et gjennomgående betalingssystem på tvers av Oslo, Viken og statlig jernbanetilbud.

I dag er det tre ulike pris- og sonestrukturer for lokal kollektivtransport, i tillegg til at staten med togoperatør har et eget prissystem. Dette gir seg utslag i priser som ofte oppleves som urimelige. Målet er å kunne betale for hele kollektivreisen i samme kundegrensesnitt og billettsystem. Det er også ønsket om mer rettferdige priser mellom ulike områder, strekninger og transportmidler.

Kollektivselskapene Ruter, Brakar og Østfold kollektivtrafikk tar sikte på å oppfylle Vikens mål om utslippsfri kollektivtrafikk innen 2028. Dette arbeidet vil videreføres av Buskerud fylkeskommune når Viken splittes i 2024.

Den målrettede satsingen gjennom mange år har bidratt til en kraftig økning i antall passasjerer. Samlet økte kollektivtrafikken i Buskerudbyen langt raskere enn befolkningsveksten frem til Covid19-pandemien rammet landet



2. Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter

- ✓ Stor kollektivsatsing til det nye sykehuset på Brakerøya
- ✓ Pendlerparkering på Lier stasjon
- ✓ Tilrettelegging for buss til Harakollen

Busstrafikken i Buskerudbyen står ofte i de samme køene som biltrafikken. I tillegg til lengre reisetid betyr forsinkelser at busstrafikken blir mindre pålitelig, noe som er en stor ulempe for trafikantene. Forbedret fremkommelighet er det mest virkningsfulle kollektivtiltaket for å få overgang fra bil til kollektivtransport.

I handlingsprogrammet prioriteres en rekke fremkommelighetstiltak for buss, spesielt i Drammen og i tilknytning til det nye sykehuset. Også knutepunkter med gode overgangsmuligheter, er et viktig satsingsområde framover. Det er avsatt belønningsmidler til pendlerparkering på Lierbyen stasjon, og en egen pott til mobilitetspunkter/knutepunktutvikling, som omtales i kapittelet om ny teknologi og smart mobilitet (s. 26).

Prioriteringer i handlingsprogrammet 2023-2025

Kraftig kollektivsatsing til det nye sykehuset på Brakerøya: Sykehuset skal etter planen åpnes for normal drift i 2025. Deler av sykehuset tas i bruk for testing og innkjøring allerede høsten 2024. Med over 4000 ansatte og mer enn 500 døgnplasser i tillegg til polikliniske tilbud, vil sykehuset skape mange reiser hver dag. For å lykkes med nullvekstmålet for personbiltrafikken, blir det viktig å få på plass et attraktivt tilbud for kollektivreisende, syklende og gående fra dag én.

Busslinjene mellom Mjøndalen og det nye sykehuset vil bli en av de viktigste og største bussrutene i Drammen. Brakar har inngått avtale om at kapasitetssterke leddbusser settes inn på rute mellom Mjøndalen via Drammen sentrum til nytt sykehus allerede fra sommeren 2024. Det settes av belønningsmidler i 2023 og 2024 til planlegging og oppgradering av holdeplasser langs traséen tilpasset leddbusser og til fremkommelighetstiltak på fylkesveiene (Fremkommelighet for buss i Drammen - del 1 og del 2).



Kilde: Link Arkitektur, Ratio Arkitektur og Bølgeblikk

I tillegg settes det av belønningsmidler til tilsvarende tiltak på kommunal vei. Eksempler på aktuelle tiltak er forlengelse av busslommer, ombygging til kantsteinsholdeplasser og mindre fremkommelighetstiltak. Planlagt oppstart i 2023.

Buskerudbyen ønsker å bidra til et bærekraftig reise-mønster for de ansatte også gjennom en kampanje med oppstart i 2024.

Fremkommelighet for buss på fylkesvei: Viken fylkeskommune er i gang med å vurdere fremkommelighetstiltak for flere sentrale busslinjer i Drammen. Det er avsatt belønningsmidler i 2025 til gjennomføring av mindre infrastrukturtiltak for å følge opp anbefalingene fra dette arbeidet. Tiltakene skal bidra til nullvekstmålet gjennom bedre kapasitet, bedre regularitet og/eller kortere rutetid på viktige busstrekningene i Drammen og vil dermed berøre store reisestrømmer i kommunen. Det vil prioriteres kostnadseffektive tiltak som gir rask effekt.

Busstilrettelegging på Harakollen: Det er avsatt belønningsmidler for å tilrettelegge for at Harakollen kan få et busstilbud. Dette er et nytt stort boligområde nord for Hokksund sentrum som ikke har kollektivtilbud i dag. Området er relativt sentrumsnært

(ca 3 km), men likevel litt for langt unna sentrum og stasjon til at gange og sykkel kan forventes å dekke mesteparten av transportbehovet. Brakar har lagt inn mulighet for å etablere busstilbud til Harakollen i anbudet fra sommeren 2023 under forutsetning om at infrastrukturen er på plass. Tiltaket innebærer blant annet etablering av holdeplasser og snuplass for bussen. Det er lagt til grunn at Øvre Eiker forskutter hele beløpet i 2023 og får tilbakebetalt halvparten i 2024 fra belønningsmidlene.

Busstilrettelegging i Lier: Det er avsatt belønningsmidler i 2023 til et nytt lehus ved Lierbyen skole, samt opparbeidelse av ny busslomme i Heggroveien ved Heggtoppen. Det vil være synlige tiltak for mange og bidra til å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt.

Pendlerparkering Lier stasjon: For å utvikle Lier stasjon til en velfungerende pendlerstasjon er det avsatt belønningsmidler til dette formålet i 2023. Tiltaket vil gjøre det mulig for flere å kjøre kollektivt største delen av reisen, og er et viktig tiltak for Lier spesielt grunnet spredt boligbebyggelse med stedvis dårlig kollektivtilbud. Bane NOR finansierer største delen av tiltaket.

Tabell 4 Prioriteringer innen innsatsområde 2 Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter i avtaleperioden 2022 - 2025. Tall i 1000 kr

Fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter	Bevilgning	Forslag belønningsmidler HP 2023-2025			Sum belønningsmidler 2023-2025
		2023	2024	2025	
Tiltak Alle beløp i 1000 kr	2022	2023	2024	2025	2023-2025
Drammen					
Aktiv signalprioritering for buss Drammen sentrum	2 380	-	-	-	2 380
Fremkommelighet for buss i Drammen - Del 1	-	1 500	-	-	1 500
Fremkommelighet for buss på fylkesvei - Del 2	-	5 000	-	-	5 000
Fremkommelighet for buss på fylkesvei - Del 3	-	-	-	1 500	1 500
Fremkommelighet for buss på kommunal vei Mjøndalen-nytt sykehus	-	3 000	1 500	-	4 500
Kongsberg					
Oppgradering kollektiv Hasbergtjerdalen	2 000	-	-	-	2 000
Innfartsparkering	500	-	-	-	500
Øvre Eiker					
Lehus bussholdeplasser	300	-	-	-	300
Busstilrettelegging på Harakollen	-	-	1 000	-	1 000
Lier					
Pendlerparkering Lier stasjon	-	800	-	-	800
Lehus Lierbyen skole	-	400	-	-	400
Busstopp Heggveien – tilrettelegging i retning Drammen	-	-	400	-	400
SUM	5 180	10 700	2 900	1 500	20 280

Partnernes øvrige satsing

Viken fylkeskommune gir kollektivinfrastrukturtiltak som bedrer framkommeligheten for kollektivtrafikken i byområdene høy prioritet. Aktuelle tiltak i handlingsprogramperioden kan f.eks. være omdisponering av areal, tilrettelegging for leddbuss/elbuss, trafikkstyring, samt utvikling av holdeplasser, snuplasser og innfartsparkeringer.

Fylkeskommunens planmidler konkretiseres ikke på prosjekt i årsbudsjettet. Prognostisert forbruk innenfor kollektivtiltak i Buskerudbyen er 2,5 mill kr i 2023. Det kan forventes tilsvarende innsats i 2024-25.

Fylkeskommunen vil i 2023 og fremover ha et særlig fokus på å identifisere, vurdere og konkretisere tiltak som kan bedre regularitet og reisetid for sentrale busslinjer i byområdet. Andre relevante planprosjekter er fv. 40 Thornes vei, etablering av sentrumsholdeplass i Kongsberg.

Fylkeskommunen har i sitt handlingsprogram planlagt å sette av 5 mill kr til «Bussframkommelighet Drammen sentrum». Det er avsatt belønningsmidler til dette formålet, jf. avsnittet over.

Fylkeskommunens handlingsprogram beskriver også samlepost kollektivtiltak. Størrelse besluttes i årsbudsjettet, og prioritering av tiltak i ulike kommuner skjer løpende. Det ikke avsatt midler i 2023.

Lier kommune har gjennom flere år jobbet med utviklingen rundt Brakerøya jernbanestasjon. Fjordbyen, som skal tilrettelegge for ca. 8 000 nye boenheter og 16 000 nye arbeidsplasser, planlegges på en slik måte at de nye innbyggernes foretrukne transportform skal være gange/sykkel/kollektivbruk. Det planlegges for en egen kollektivgate med tilhørende separate gang- og sykkelveier. Kommunen har avsatt betydelig midler til realiseringen av dette prosjektet, men utbyggere vil også i stor grad bidra gjennom utbyggingsavtaler.

Tilsvarende planlegges det for oppgradering og kapasitetsutvidelse av kollektivknutepunktet i Lierbyen, som ett viktig element i stedsutviklingen og tilrettelegging for gode sosiale møteplasser. I tillegg til håndteringen av en fremtidig vekst i busstilbudet. Kommunen har også gjennom snarveiprojektet søkelys på synliggjøring av snarveier til kollektivtrafikk/bussholdeplasser.

Øvre Eiker kommune har avsatt midler for planlegging og investeringer i transportinfrastruktur som sees i sammenheng med prosjekter innen andre områder. Totalt omfatter dette tiltak for om lag 31 mill. i perioden 2023-2026 (vei/VA, tellepunkter, tiltak for kollektivtransport, og til forfallsreduserende tiltak). Det er også avsatt 30. mill. kr til oppgradering av bruer og veier. Kommunen har i tillegg vedtatt en tilleggsfinansiering på 2 millioner til nødvendig infrastruktur for å realisere bussrute mellom Harakollen og Hokksund stasjon.

I Drammen kommune prioriteres tilrettelegging for økt bruk av miljøvennlige transportformer som sykkel, gåing og kollektivtransport, i likhet med bærekraftig bolig-, nærings- og transportutvikling som bidrar til reduksjon av klimagassutslippene. Det er en målsetting om fortetting av boligbyggingen i sentrumsområder, rundt knutepunkt og langs kollektivtraséer. Større utbygginger i områder uten etablert infrastruktur skal unngås.

Kommunens har ansvar som veieier for å tilrettelegge fysisk infrastruktur som sikrer framkommelighet for buss og holdeplasser. Som veieier er også kommunen ansvarlig for trafikksikre anlegg, tilgjengelighet til holdeplassene for brukerne, tilrettelegging for universell utforming og drift av både veinett og holdeplasser.

- **Ny bybru:** Bygging av ny bybru startet i mai 2022, og skal være ferdigstilt høsten 2025. Den er svært viktig for å knytte sammen Strømsø og Bragernes for kollektiv, gående og syklende. Gjennom vedtatt økonomiplan (2023-2026) er det avsatt 1,16 milliarder kroner (2023-kr) til prosjektet.

- **Fysisk tilrettelegging for kollektivtrafikk:** Gjennom vedtatt økonomiplan (2023-2026) er det avsatt 3 mill. årlig til tiltak for å bedre den fysiske tilretteleggingen for kollektivtrafikken. Til og med 2024 vil midlene bli brukt på å tilrettelegge for leddbuss langs Gamle Riksvei som følge av Brakars nye anbud. Det er avsatt belønningsmidler til dette prosjektet, jf. omtale over.

- **Rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler:** Kommunen benytter løpende handlingsrommet i rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler for realisering av et bedre kollektivtrafikktilbud, som supplement til egne tiltak.

3. Tiltak for gående og syklende

- ✓ **Gang- og sykkeltiltak i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg**
- ✓ **Nye snarveiprosjekter**
- ✓ **Bedre skilting av sykkelveinettet i Buskerudbyen**

Mange korte reiser i Buskerudbyen foretas med bil. 3 av 10 bilreiser er under 3 kilometer. Det er et stort potensial for å få flere til å gå eller sykle i stedet, men det krever bedre tilrettelegging. Forskingen er tydelig på at når man bygger gode anlegg for gående og syklende, vil flere benytte disse transportformene.

I forarbeidet til forhandlingsgrunnlaget for byvekstavtale, ble det gjort en omfattende jobb med å prioritere infrastrukturtiltak i alle kommunene som vil styrke gange og sykkel. Tiltakene ble rangert ut fra bidrag til nullvekstmålet. Denne prioriteringen er lagt til grunn i handlingsprogrammet. Det foreslås å prioritere utbygging av de delene i veinettet for gående og syklende som mangler og som gir størst effekt. Tiltak som bidrar til økt trafikksikkerhet særlig for de yngste innbyggerne prioriteres også opp.

I tillegg satses det videre med belønningsmidler på snarveiprosjekter både i Kongsberg og Drammen. Snarveiprosjektene bidrar til å gi rask og god fremkommelighet til byen, og er med på å tilrettelegge for flere gang- og sykkeltrur.



Prioriteringer i handlingsprogrammet 2023-2025

Drammen

Gang- og sykkelvei langs Bjørnstjerne Bjørnsonsgate og Verven: Drammen kommune vil bygge et fullverdig anlegg for gående og syklende langs den nye flerbrukshallen ved Brandenga skole til og med gang- og sykkelveien i Verven. Omleggingen av GS-nettet ved skolen har gjort at det nå har blitt bygget et nytt anlegg som slutter blindt. Begge gang- og sykkelveitiltakene er en del av en viktig lenke for å koble sammen et helhetlig, sammenhengende nett fra Rundtom til Strømsø torg. Sykkelnettet fortsetter også i andre retninger utover herfra. Planlagt oppstart i 2023 og 2024.

Se også omtale av oppgradering og vedlikehold på gang- og sykkelanlegg på kommunal vei, snarveiprosjekt og sykkelveivisning under «Prosjekter i flere kommuner».

Lier

Gange- og sykkeltiltak i Lierbyen: Kommunen har over lang tid jobbet med stedsutvikling i kommunesenteret, og områdeplanen er ute på høring. Denne tar blant annet for seg bedre tilrettelegging for gående/syklende, sørge for komplette gang/sykkellenker gjennom sentrum, bedre tilrettelegging for kollektivtransport, mer byliv og nytt parkeringsregime. Belønningsmidlene skal brukes som delfinansiering av disse tiltakene. Planlagt oppstart er i 2025.

Ovenstadveien – kryss ved Heiaveien: Barna som går på Ovenstadveien og som skal til Heia skole må krysse plassen hvor foreldre kan slippe av elever i droppsonen. Det skal tilrettelegges for gående i utkant av droppsonen gjennom utbedring av fortau/GS-vei over plassen og nytt skiltvedtak med P-forbud. Planlagt oppstart er høsten 2023.

Fremkommelighetstiltak Lierstranda: Gående, syklende og kollektivtrafikk skal få bedre fremkommelighet på strekningen Amtmannssvingen til Brusgårdsvei. Etablering av løsninger som legger til rette for god arealutnyttelse og fremkommelighet vil gjøre strekningen vesentlig mer attraktiv for alle tre trafikkgrupper. Det settes av midler både til mulighetsstudie og gjennomføring. Planlagt oppstart er 2024.

Sikrere gang- og sykkelvei Haragarn: Ved å anlegge fortau skal syklistene kunne unngå krysset ved innkjøringen til Haragarn. Strekningen helt ned til busstoppet ved Kvernbakken bør ses på i helhet. Strekningen er både en skolevei og en sykkeltrasé som blir mye brukt fra ytre Lier mot Drammen. Det settes av midler både til prosjektering og gjennomføring. Planlagt oppstart i 2024.

Lys langs Haugestadbakken og Vindernveien: Strekningen skal oppgraderes med nye master og led-lys. Dette er et område som er mye brukt av barn hele året, og spesielt når det er snø og mulig å ake på Haugestad. I dag oppleves Haugestadbakken som uvanlig mørk.

Se også omtale av oppgradering og vedlikehold på gang- og sykkelanlegg på kommunal vei og sykkelveivisning under «Prosjekter i flere kommuner».

Kongsberg

Fortau Gamle Gomsrud vei/Hyttegata: Gående og syklende føres i dag inn et bredt og noe uoversiktlig kryss. Det skal etableres et helhetlig fortau som kan driftes hele året. Krysset skal strammes opp og krysningspunkt etableres. Planlagt oppstart høsten 2023.

Fortau Sandsværmoen: Dette er skolevei, gang- og sykkelvei til Teknologiparken og en del av Nasjonal sykkelrute. Veien har fortau med varierende bredde, og det skal etableres et helhetlig fortau på hele strekningen som kan driftes hele året. Planlagt oppstart våren 2024 som et samarbeidsprosjekt med VAR.

Se også omtale av oppgradering og vedlikehold på gang- og sykkelanlegg på kommunal vei, snarveiprojekt og sykkelveivisning under «Prosjekter i flere kommuner».

Sølvveien som en nasjonal sykkelrute/historisk rute arbeides med og planlegges "åpnet" ved Kongsberg sitt 400 års jubileum i 2024.

Øvre Eiker

Forlengelse av gang- og sykkelvei langs Semsveien: Tilrettelegging for gange/sykel langs Semsveien vil gi et bedre, helhetlig veinett for de myke trafikantene mellom Hokksund og Vestfossen, samt fullføre delstrekning mellom jernbanekrysning på Semsveien og til fv. 35 i Vestfossen. Dette er en del av regional sykkelveirute i Buskerudbyen.

Gang- og sykkelvei (kulvert) langs Drammensveien: Sykkelvei med fortau langs Drammensveien fra Loesmoen Idrettspark til Hellik Teigen AS. Prosjektet inkluderer nødvendige krysningsløsninger for gående og syklende over og/eller under Drammensveien. Traséen er en del av Regional sykkelrute Hokksund-Mjøndalen-Drammen.

Se også omtale av oppgradering og vedlikehold på gang- og sykkelanlegg på kommunal vei og sykkelveivisning under «Prosjekter i flere kommuner».



Viken fylkeskommune

Fv. 2722 Konnerudgata: Det er avsatt belønningsmidler i 2024 til et forprosjekt for å identifisere muligheter for å få til et sammenhengende anlegg for syklende langs nedre del av Konnerudbakkene. Strekningen har svært mangelfull tilrettelegging for syklende. Til dels mangler det anlegg og til dels har anlegget for lav kvalitet med hensyn til sikkerhet, attraktivitet og fremkommelighet.

Fv. 35 Vestfossen sentrum: Gjennom arbeid med felles regional sykkelplan og et faglig grunnlag for byvekstavtale Buskerudbyen, er det identifisert behov for utbedringer gjennom Vestfossen sentrum. Målet er bedre tilrettelegging for gående og syklende langs fv. 35 og inn mot sentrum. Aktuelle tiltak er omprioritering av veiareal og mindre utbedringer som innstrømming av kryss (Fabrikkgata og Bruksgata), utbedring av krysningspunkt, fjerning av p-plasser, mer sammenhengende løsninger for gående og syklende og lavere fart. Det er avsatt belønningsmidler til dette prosjektet i 2024 og 2025.

Se også omtale av forbedringstiltak for syklende under «Prosjekter i flere kommuner».

Statens vegvesen

Sykkeltilrettelegging på Brakerøya (E18): Det er viktig å tilrettelegge for gående og syklende i tilknytning til de store utviklingsprosjektene som er under planlegging og bygging i området nær Brakerøya stasjon (nytt sykehus, Helseparken, Fjordbyen). Strekningen forbi Brakerøya stasjon har et stort utbedringsbehov, og vurderes som svært viktig for både syklende og gående. Ny løsning er ikke ferdig planlagt. Midlene som er satt av vil i første omgang benyttes til et forprosjekt for å avklare mulighetene videre, oppdeling av delprosjekter og avklare mulighetsrommet i området.

Mange korte reiser i Buskerudbyen foretas med bil, 3 av 10 bilreiser er under 3 kilometer. Det er et stort potensial for å få flere til å gå eller sykle i stedet, men det krever bedre tilrettelegging

Prosjekter i flere kommuner

Snarveiprosjekter: Det er avsatt belønningsmidler til å utbedre prioriterte snarveier i Drammen (2023-2024) og Kongsberg (2023), på grunnlag av tidligere gjennomførte kartlegginger. Slike snarveiprosjekter bidrar til å gi rask og god fremkommelighet til byen, og er med på å gjøre det attraktivt å gå og sykle på korte avstander. Det er ofte lite som skal til for å gjøre gangveiene mer attraktive. Eksempler på tiltak som kan gjennomføres er trapper, håndlister, belysning og skilting – enkle tiltak med stor og synlig verdi for innbyggerne.

Sykkelveivisning Drammen, Kongsberg og felles sykkelveivisning Buskerudbyen: Det er avsatt belønningsmidler til bedre veivisning på det lokale, regionale og nasjonale sykkelveinettet. I Drammen er det avsatt midler til videreføring av et prosjekt i samarbeid med Viken. Prosjektet inkluderer blant annet tydeligere og større skilting, mulig oppmerking i bakken med «sykkelruner» og/eller pyloner, samt oppgradering av målpunkter til mer logiske og forståelige steder. I 2023 og 2024 er det også avsatt midler til et nytt delprosjekt i Kongsberg: Sykkelveivisning i tilknytning til Sølvveien, som er en viktig tur-, riksvei- og turiststrekning. Vegmuseet er også involvert i dette prosjektet. I 2025 er det avsatt midler til tilsvarende veivisningsprosjekter i alle kommuner i Buskerudbyen.

Forbedringstiltak for syklende: Viken fylkeskommune har startet et systematisk arbeid for å identifisere og gjennomføre mindre utbedringstiltak på de regionale sykkelrutene som fylkeskommunen har ansvar for. Sekkepostmidler til denne type tiltak gir erfaringsmessig høy kost-nytte effekt, men er dessverre også poster som står laglig til for hogg i veieierens egne budsjetter. Det er derfor avsatt belønningsmidler i 2023-2025 til å planlegge og gjennomføre denne type mindre investeringstiltak. Det er en forutsetning at disse tiltakene bygger opp under målene i Buskerudbyen. Fagrådet skal orienteres om status og framdrift for prosjektene.

Oppgradering og vedlikehold på gang- og sykkelanlegg på kommunal vei: Det er avsatt belønningsmidler (samlepott) til oppgradering og vedlikehold på kommunal vei i Kongsberg i 2023-2024 og i alle kommuner i 2025. Dette for å gi noe fleksibilitet i planlegging og gjennomføring av mindre gang- og sykkeltiltak underveis i handlingsprogram-perioden. Det er en forutsetning at disse tiltakene bygger opp under målene i Buskerudbyen. Fagrådet skal orienteres når tiltakene er konkretisert, og det skal rapporteres om status og framdrift.

Tabell 5 Prioriteringer innen innsatsområde 3 Tiltak for gående og syklende i avtaleperioden 2022-2025. Tall i 1000 kr.

Tiltak for gående og syklende	Bevilgning	Forslag til belønningsmidler HP 2023-2025			Sum belønningsmidler
		2022	2023	2024	
Tiltak Alle beløp i 1000 kr					
Drammen					
Fv 2731 Sykkelrute Landfalløybrua – Vinnes	250	-	-	-	250
Fv. 319 Havnegata/Svelvikveien, forprosjekt	300	-	-	-	300
Fv. 2722 Konnerudgata nedre del - Forprosjekt	-	-	500	-	500
Fortau langs Strandveien, Mjøndalen	1 600	-	-	-	1 600
Snarveiprosjekt, gjennomføring av tiltak	1 000	1 000	1 000	-	3 000
Sykkelveivisning Drammen	800	700	400	1 000	2 900
Bedre forhold for buss og gående i Bergeråsen, Svelvik	1 800	-	-	-	1 800
GS-vei Bjørnstjerne Bjørnsonsgate/Brandengen skole	-	2 000	-	-	2 000
Verven, Sykkelvei med fortau	-	-	2 000	-	2 000
Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Drammen	-	-	-	600	600
Øvre Eiker					
Fv. 35 Vestfossen sentrum - Tiltak for gående og syklende	2 000	-	4 000	1 000	7 000
Forlengelse gang- og sykkelvei Semsveien (221704)	-	1 000	1 000	-	2 000
Drammensvn fra Idrettsparken til Teigen gang- og sykkelvei (Kulvert)	1 000	-	-	3 000	4 000
Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Øvre Eiker	-	-	-	600	600
Lier					
Gatelys langs Terminalen	1 000	-	-	-	1 000
Hjertesoneskoler – gjennomføring av enkle fysiske tiltak	500	-	-	-	500
Busstopp Ringveien ved Henumbråtan, utbedring av gangvei	500	-	-	-	500
Lierstranda - Mulighetsstudie Amtmannssvingen-Bruusgaards vei	-	300	-	-	300
Lierstranda - Amtmannssvingen-Bruusgaards vei – gjennomføring	-	-	3 000	-	3 000
Haragarn prosjektering og gjennomføring	-	250	800	-	1 050
Ovenstadveien – kryss ved Heiaveien	-	300	-	-	300
GS-tiltak Lierbyen	-	-	-	2 400	2 400
Fv. 2704 Nøsteveien: Kirkeveien-Jensvollveien, reg.plan	1 500	-	-	-	1 500
Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Lier	-	-	-	600	600
Kongsberg					
Gjenåpne snarveier - Tiltak	300	300	-	-	600
Baneveien etablering av gang og sykkelvei til sykkelhotell	200	-	-	-	200
Sandsværmoen – Tiltak	-	-	-	5 000	5 000
Gamle Gomsrud vei/Hyttegata - Tiltak	-	200	200	-	400
Sykkelveivisning Kongsberg	-	700	200	-	900
Tiltak på gang- og sykkelanlegg på Kongsberg	-	100	400	600	1 100

Tiltak for gående og syklende	Bevilgning	Forslag til belønningsmidler HP 2023-2025			Sum belønningsmidler
Alle kommuner					
Forbedringstiltak for syklende	-	5 000	3 000	2 500	10 500
Tiltak på gang- og sykkelanlegg på riks- og europaveier	-	400	400	400	1 200
Veivisning for syklister i alle kommuner	-	-	-	1 500	1 500
Personalkostnader sykkel og samordning sykkelsatsing og kampanjer	800	-	1 000	1 100	2 900
Kampanjer og annen tilrettelegging	500	700	700	700	2 600
Kampanje for grønne reiser til nytt sykehus	-	-	500	300	800
Skolekampanjer	400	500	500	500	1 900
SUM	14 450	13 450	19 600	21 800	69 300





Partnernes øvrige satsing

I **Viken fylkeskommune** er tilrettelegging for gående og syklende særskilt prioritert i handlingsprogram for Samferdsel 2022-25. Fylkeskommunen prioriterer tiltak for barn slik at flere kan gå eller sykle til skolen. I og rundt de større byområdene prioriteres også tiltak som bidrar til at flere skal sykle og gå til arbeid og fritidsaktiviteter. Smartere og mer effektiv utnyttelse av infrastrukturen står sentralt, og omdisponering av veiareal for å gi mer plass til sykkel skal gjennomføres der det er hensiktsmessig. Etablering/opprusting av snarveier skal vurderes. Fylkeskommunen vil følge kommunenes policy for etablering av rødt dekke i dedikerte sykkelanlegg og være en pådriver for rødt dekke i kommuner hvor dette ikke er avklart. Fylkeskommunen skal generelt være pådriver for samarbeid mellom veieierne om helhetlige løsninger og tenke tilrettelegging av hele reisekjeder. I det videre beskrives konkrete infrastrukturtiltak omtalt i handlingsprogrammet, inklusive aktuelle bevilgninger i årsbudsjett for 2023.

- **Fv. 2722 Konnerudgata:** Viken fylkeskommune er i gang med å planlegge sykkelvei med fortau langs fylkesvei 2722 Konnerudgata, mellom krysset med Hallermoveien nord og Hallermoveien sør. Strekningen er en del av hovednettet for sykkel i Drammen, og en manglende lenke mellom Konnerud og Drammen sentrum. Målet for prosjektet er å gi god framkommelighet og trafiksikkerhet for både gående og syklende på strekningen. Prosjektet er gitt oppstartsbevilgning på 4 mill. kr i årsbudsjett for 2023 og er anslått å koste 53 mill. kr.

- **Fv. 42 Øvre Storgate:** Viken fylkeskommune skal utbedre fylkesvei 2729 på strekningen Øvre Storgate-Landfalløya. Målet med prosjektet er å bedre framkommeligheten og trafiksikkerheten for de som sykler. Prosjektet har anslått total kostnad på 42 mill. kr og gis midler til slutføring i 2023. Tiltaket har tidligere fått bevilget 15 mill. kr fra belønningsordningen.

- **Fv. 319 Svelvikveien:** Viken fylkeskommune utbedrer fylkesvei 319 mellom krysset fv. 2714 Hans Tordsens gate og krysset med fv. 2712 Oscar Kiærs vei og anlegger også nytt fortau. Prosjektet er gitt 15 mill kr til slutføring i 2023.

- **Fv. 2704 Nøsteveien:** Det er behov for utbedringer av vei, fortau og vann- og avløp. Det jobbes med å få på plass et samarbeidsprosjekt mellom Viken fylkeskommune og Lier kommune, men omfang og budsjett er ikke avklart.

- **Fv. 35 Vestfossen sentrum:** Forbedre tilrettelegging for gående og syklende gjennom omprioritering av veiareal og mindre utbedringer. Tiltaket er på fylkeskommunens liste for investeringstiltak i handlingsprogram 2022-2025 med planlagt avsetning på 15 mill. kr.

- **Veilys:** Viken fylkeskommune vedtok i juni 2022 å overta ansvar for alt kommunalt finansiert veilys langs fylkesveier. Som en konsekvens er det i årsbudsjettet for 2023 satt av 115 mill. kr til oppgradering av anleggene. Dette er et generelt løft som også kommer gående og syklende i Buskerudbykommunene til gode.

Fylkeskommunens handlingsprogram beskriver også samleposter til trafiksikkerhet og bedre tilrettelegg for gående og syklende. Størrelse besluttes i årsbudsjettet, og prioritering av tiltak i ulike kommuner skjer løpende. Det er ikke avsatt investeringsmidler til relevante formål i 2023.

Fylkeskommunens planmidler kommer i tillegg til det ovennevnte og konkretiseres ikke på prosjekt i årsbudsjettet. Prognostisert forbruk innenfor tilrettelegging for gående og syklende er 7 mill. kr i 2023. Det kan forventes tilsvarende innsats i 2024-25.

Lier kommune satser på mindre gange- og sykkeltiltak ved *Haragarn, Ovenstadveien, Haugestadsbakken* og *Vindernveien*. I handlingsplanen er det avsatt totalt 20 mill. kr. til forsterket satsing på kollektiv, gange- og sykkelveier i perioden 2022-2025. I perioden 2023-2026 er det avsatt 32 mill. kr til trafiksikkerhet og grønn mobilitet, 12 mill. kr til forsterket satsing gange/sykkelveier og 26 mill. kr til veilys (gang-/sykkelveier og veier).

Drammen kommune har en sykkelplan med mål, strategier, satsingsområder, prioriteringskriterier for videre utbygging av sykkelnettet og handlingsprogram. Sykkelplanens visjon er at Drammen skal bli Norges beste sykkelkommune med en sykkelandel på 20 % i sentrumsområdene og 8 % utenfor. Gjennom kommunens økonomiplan er det bevilget 20 mill. kr årlig til sykkelsatsingen i henhold til sykkelplanen.

Drammen kommunes trafiksikkerhetsplan har på samme måte definerte hovedmål, mål og strategier for kommunens satsing på trafiksikkerhet, med tilhørende handlingsprogram og prioriteringskriterier for langsgående anlegg og belysningstiltak i gangfelt. Gjennom kommunens økonomiplan er det bevilget 18 mill. kr årlig til trafiksikkerhetsutbedringer i henhold til trafiksikkerhetsplanen.

- **Ny gang- og sykkelundergang Ryddinggangen:** Arbeidene utføres av Bane NOR som en del av IC-utbyggingen. Byggearbeidene skal bekostes fullt ut av Drammen kommune, men delfinansieres ved hjelp av anleggsbidrag fra private og offentlige utbyggere i området (utbyggingsavtaler). Arbeidene startet høsten 2022 og er planlagt ferdigstilt ved årsskiftet 2024/25. Gjennom økonomiplanen er det avsatt 62 mill. kr til prosjektet.

Foto: Brakar



- **Sykelplan:** Fysisk tilrettelegging for syklende følger i første omgang sykkelplanens handlingsprogram. Videre benyttes vedtatte prioriteringskriterier for valg av videre utbygging av sykkelnettet. Det skal også benyttes midler til trygg sykkelparkering og oppgradering av sykkelveivisningen. Videre er det definert i kommunens handlingsplan at det skal jobbes for å prioritere framkommelighet for syklistene og synligheten av sykkelnettet i sentrumsområdene. Tiltak som fremkommer av sykkelplanen er blant annet rødmerking av sykkelvei og sykkelfelt, trafiksikkerhetstiltak i kryss, sykkelparkering, reasfaltering og prioritering av syklisters framkommelighet i kryss og gater.

- **Utleie av elektriske bysykler og sparkesykler:** Kommunen skal ha en positiv holdning til utleie av elektriske bysykler og elsparkesykler, eller andre mikromobilitetsløsninger, og særlig deleløsninger. Private aktører har leid ut elsparkesykler i Drammen fra 2019 og elbysykler fra 2022. Aktørene har avtale med, og følges opp av kommunen.

- **Trafiksikkerhet/trygge skoleveier:** Fokuset i arbeidet er trygge skoleveier for både gående og syklende. Bedret trafiksikkerhet, herunder bedre forhold for spesielt gående og syklende til skolene, skal sikres gjennom oppfølging av medfølgende handlingsprogram og prioriteringskriterier for valg av tiltak til videre utbygging.

- **Intensivbelysning av gangfelt:** Kommunen skal jobbe med å intensivbelysning eller forsterke belysning av eksisterende og nye gangfelt.

- **Opprusting av snarveier:** Som del av trafikksikkerhetarbeidet har det blitt jobbet med kartlegging av snarveier i kommunen. Kommunen vil bruke noen trafikksikkerhetsmidler til utbedring eller opprettelse av snarveier i tråd med administrativ prioriteringsliste. Utbedringene startet i 2022 og vil fortsette gjennom perioden.

- **Universell utforming:** Gjennom kommunens økonomiplan er det avsatt 2 mill. kr årlig for å bedre tilretteleggingen for universell utforming (UU) av kommunens veier, gater, torg, bussholdeplasser o.l.

- **Oppgradering av infrastruktur vei:** Det er et stort vedlikeholdsetterlep på kommunale veier, og det er behov for å etablere en felles standard for tilstandskartlegging som grunnlag for fremtidig prioritering av investeringer til vei. Tiltaket gjelder løpende oppgradering av veiene, blant annet reasfaltering og masseutskifting av veier og fortau, samt utskifting av veielementer som eksempelvis sluk og stikkrenner. Sykkelvei, gang- og sykkelveier og fortau har hatt høyeste prioritet de siste årene.

- **Rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler:** Kommunen benytter løpende handlingsrommet i rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler for realisering av et bedre sykkelveinett og kollektivtrafikktilbud, som supplement til egne tiltak.

I Øvre Eiker har kommunestyret, som en del av behandlingen av kommuneplanens handlingsdel 2023-2026, vedtatt at det skal lages en sykkelplan i 2023. Det er også vedtatt et forprosjekt på sykkel- og gangvei mellom Ormåsen og Vestfossen.

Kongsberg kommune er sykkelby, og har over flere år prioritert utvikling av gang og sykkelveier. Blant annet prioriteres det ekstra midler i veidriftsbudsjettet for styrket vintervedlikehold på utvalgte, prioritere sykkeltraseer med mål om helårs bruk av sykkel i sentrumsområdene.

Kongsberg satser også videre på snarveiprojekter. Det er gjennomført en kartlegging og inntegning av alle snarveier og smett i sentrumsområdet slik at disse kan skiltes, åpnes der det ikke er tilgjengelig og videreutvikles for å lette kommunikasjonen for gående og syklende i sentrum. Dette har engasjert mange, og er tiltak som er synlige og nyttige for de som bor og reiser lokalt. Tiltakene gagnar både gående og syklende. Den vedtatte sykkelplanen skal revideres i perioden. Det bevilges årlig noe midler til trafikksikkerhetstiltak som benyttes i prosjektene i handlingsprogrammet.

Kongsberg kommune har nylig vedtatt kommuneplanens arealdel (juni 2022) som igjen bygger på kommuneplanens samfunnsdel. Her er det klart prioritert under innsatsområdet vekst og attraktivitet som følger: - «Sentrumskjernen prioriteres med opprusting av by- og gaterom» hvor det skal – «legges godt til rette for gående og syklende i sentrum». Kommunen prioriterer dette i sitt arbeid med nye reguleringsplaner, og benytter rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler for realisering av et helhetlig gang- og sykkelveinett.

Brakar bysykler skal også fortsette i hele 2023. Lier og Kongsberg gjennomfører en pilot for å undersøke attraktivitet og anvendelighet som del av hele reiseveien «hjem-jobb-hjem». I pilotprosjektet er bruken størst på Kongsberg per i dag, bruken øker og blir mer populært begge steder.



4. Ny teknologi og smart mobilitet

- ✓ **Utvikling av mobilitetspunkt med deleløsninger**
- ✓ **Tryggere og mer fleksibel sykkelparkering**
- ✓ **Pilotprosjekt for bedre helårsdrift av gang- og sykkelveier**

Ny teknologi og smart mobilitet er viktige virkemidler for å effektivisere og utnytte eksisterende mobilitetsstilbud og infrastruktur på en bedre måte. Dette området er derfor høyt prioritert av Buskerudbysamarbeidet.

Buskerudbyen, med sin varierte befolkning og lange industrihistorie, har mange gode miljøer og bedrifter som driver frem ny teknologi og løsninger for mobilitet, autonomi, sensorer og kommunikasjon. Miljøene har i større og mindre grad allerede vært involvert i prosjekter som Buskerudbyen og partnerne har jobbet med, men ønskes bedre integrert i samarbeidet videre. Som del av forhandlingsgrunnlaget for byvekstavtale ble det konkretisert forslag til prioriterte tiltak innenfor området ny teknologi og smart mobilitet. Flere av prioriteringene i handlingsprogrammet bygger på disse forslagene.

Prioriteringer i handlingsprogrammet 2023-2025

Elsparkesykler - forskningsprosjekt: Det er avsatt belønningsmidler i 2023 til delfinansiering av MikroReg, et forskningsprosjekt som eies av Bymiljøetaten i Oslo kommune og gjennomføres av TØI. Prosjektet har flere partnere, deriblant Buskerudbyen og Drammen kommune. Drammen kommune representerer i praksis begge i prosjektarbeidet. Prosjektet skal gi byene kunnskap for å regulere markedet for elsparkesykler og stimulere til videre innovasjon og samfunnsnytte.

Mobilitetspunkter/knutepunktutvikling: Buskerudbysamarbeidet vil prioritere satsing på mobilitetspunkter som skal gi tilgang til delte mobilitetsløsninger som elbysykler, elsparkesykler og bildeling. I 2024 og 2025 settes det av en samlepott som muliggjør en delfinansiering av tilretteleggingstiltak på mobilitets-/knutepunkter. Det vil tas initiativ overfor Bane NOR for å se på mulige samarbeidsprosjekter.

Trygg sykkelparkering ved hjelp av ny teknologi: Tilbudet om trygg sykkelparkering på Bragernes torg er mye brukt, og flere har etterspurt utvidelse av tilbudet fordi det ofte er fullt. Drammen kommune ønsker å sette opp flere trygge sykkelparkeringer ved større knutepunkter og mye brukte målpunkter i form av sykkelstativer og/eller sykkelbokser. Nedre Torggate, Marienlyst ved Drammensbadet/Drammen videregående skole og busstasjonen i Drammen er mest aktuelle i første omgang. Det er også ønskelig å etablere lignende tilbud i sentrum av Mjøndalen. Planlagt oppstart i 2023.

Smart Drift er et utviklingsprosjekt og partnersamarbeid mellom Viken fylkeskommune, Statens vegvesen, Kongsberg TAK by & Lab, Applied Autonomy og Drammen kommune der det langsiktige målet er å få flere til å sykle hele året. Prosjektet skal bl.a. teste ut hvordan man kan innhente og dele data på tvers for bedre samhandling og koordinering av vinterdriften mellom veieiere og entreprenører. Prosjektet skal også teste ut en publikumsløsning der sluttbrukere får informasjon om brøytestatus på gang- og sykkelvei for å bedre forutsigbarheten og trafikksikkerheten for gående og syklende. Utviklingsprosjektet avsluttes sommeren 2023 og er finansiert med belønningsmidler (2022) og av Viken fylkeskommune.

Pilot for bedre helårsdrift av gang- og sykkelveinettet: Utviklingsprosjektet som avsluttes i 2023, har synliggjort store utfordringer knyttet til manglende samordning og datadeling mellom aktørene. Buskerudbysamarbeidet ønsker derfor å se på muligheter for å videreføre en satsing på pilot for bedre helårsdrift, basert på Smart Drift omtalt over. Det er satt av midler til et slikt prosjekt i 2024 og 2025.



Pilotprosjekt: Hvordan kan vinterdriften koordineres bedre, og innbyggerne lettere få tilgang til informasjon om brøytestatus på gang- og sykkelveier.



Elektrisk bysykkel ble lansert som et prøveprosjekt i Kongsberg og Lier høsten 2021. Syklene eies av Brakar, og driftes av ShareBike etter konkurranseutsetting. Kommunene har hatt ansvar for å etablere parkeringssoner og ladestasjoner. Omtrent 80 sykler er i drift. I vintersesongen har halvparten av syklene piggdekk. I 2022 ble det gjennomført ca. 5 600 turer, flest i Kongsberg. I den travleste måneden ble antall turer mer enn doblet fra året før. Drammen har valgt en modell med private aktører som har gjort om lag 200 elektriske bysykler tilgjengelige i kommunen. Siden oppstart i mai 2022 og frem til sesongavslutning i november 2022 ble det foretatt ca. 35 000 turer med elbysyklar i Drammen. I tillegg ble det i 2022 foretatt ca. 328 000 turer med utleie-elsparkesykkel i Drammen. I 2023 gjennomføres det en samlet evaluering av elbysykel-tilbudene i Buskerudbyen som grunnlag for å vurdere videre satsing. Det settes av midler til ordningen i Lier og Kongsberg i 2023. Det er ikke satt av belønningstilbud til en eventuell videreføring etter 2023. Det gjøres en ny vurdering av dette i neste rullering av handlingsprogrammet høsten 2023, basert på evalueringen.

Håndteringsregime for parkering: For å få et bedre håndteringsregime for parkering og myndighet til håndheving i tråd med Buskerudbyens målsetting på dette området er det avsatt belønningstilbud i 2022 til oppstart av drift for håndheving for hhv. Øvre Eiker kommune og Lier kommune. På grunn av avklaringsbehov og forsinkelser i disse prosjektene er belønningstilbudene overført til 2023.

Bedriftsrettede tiltak inkludert Grønn Jobbvei: se omtale på s. 37



Tabell 6 Prioriteringer innen innsatsområde 4 Ny teknologi og smart mobilitet i avtaleperioden 2022-2025. Tall i 1000 kr.

Ny teknologi og smart mobilitet	Bevilgning	Forslag til belønningstilbud HP 2023-2025			Sum belønningstilbud
		2023	2024	2025	
Tiltak Alle beløp i 1000 kr	2022	2023	2024	2025	2022-25
Øvre Eiker Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	1 000	-	-	-	1 000
Øvre Eiker Parkering i sentrum – Skilting	500	-	-	-	500
Lier Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	1 000	-	-	-	1 000
Knutepunktsutvikling/mobilitetspunkt	-	-	500	500	1 000
ReisSmart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisvalg	200	-	-	-	200
Lokal mobilitetsplan for Tranby	-	-	-	-	-
Prosjekt E18 Oslo-Drammen - miljøkorridor for varelevering	-	-	-	-	-
Bedriftsrettede tiltak inkl Grønn Jobbvei	2 000	2 700	3 000	3 000	10 700
Smart drift	600	-	-	-	600
Pilot for bedre helårsdrift av sykkelveinettet	-	-	400	500	900
MikroReg Elsparkesykler	-	200	-	-	200
Trygg sykkelparkering ved hjelp av ny teknologi - Ved knutepunkt	-	1 500	-	-	1 500
Drammen Sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass	70	-	-	-	70
Elektrisk bysykkelordning	-	-	-	-	-
Elbysykelprosjekt Øvre Eiker	-	-	-	-	-
Elbysykelprosjekt Lier	-	200	-	-	200
Elbysykelprosjekt Kongsberg	-	200	-	-	200
SUM	5 370	4 800	3 900	4 000	18 070

Partnernes øvrige satsing

Satsing på smart mobilitet dreier seg både om bedre innovasjon og samhandling, større bærekraft, bedre livskvalitet og høyere brukertilfredshet. Dette går rett inn i de overordnede målene for alle kommunene i Buskerudbyen, blant annet gjennom kommuneplanenes samfunnsdel, arealplan og økonomi-/handlingsplan. Alle planene har oppfølgingspunkter som kommunene jobber med kontinuerlig.

Viken fylkeskommune har en sentral rolle som tilrettelegger for pilotering og spleiselag innenfor ny teknologi og smart mobilitet. Gjennom sitt fagmiljø innenfor «Fremtidens transport» satser fylkeskommunen på bruk av ny teknologi og smartere løsninger for mer bærekraftig byutvikling. Fagmiljøet er tett koblet mot Buskerudbysamarbeidet. Av relevante prosjekter kan nevnes:

- **Varelogistikk i E18 Vestkorridoren:** Gjennom et regionalt samarbeidsprosjekt skal Viken fylkeskommune, sammen med Drammen, Bærum og Oslo kommune teste og utvikle bærekraftige og innovative løsninger for varelogistikk. Prosjektet skal bl.a. bidra til reduserte klimagassutslipp og lokal forurensing, samt færre store kjøretøy, bedre sikkerhet og mindre arealbeslag i byer og tettsteder. Viken fylkeskommune eier prosjektet og leder styringsgruppen. Prosjektet er delfinansiert gjennom Viken fylkeskommunes regionale forskningsfond.

- **Digital innbyggerdialog:** Viken fylkeskommune tester ut digital innbyggerdialog om drift og vedlikehold på fylkesvei. Dette gjør det enklere for innbyggerne og melde fra om feil og mangler, følge status og se hva andre har meldt inn.

- **Viken fylkeskommune drifter støtteordning til strategisk trafiksikkerhetsarbeid i kommunene.** Prosjektstøtten er et grunnbeløp på kr. 100 000 per kommune, pluss kr. 3,87 per innbygger. I 2023 er det avsatt 10 mill kr til ordningen.

- **Tilskudd til bredbåndsutbygging** er viktig for å utnytte potensialet innen digital mobilitet, forenkle hverdagen for innbyggere og næringsliv og redusere transportbehovet.

Brakar utvikler og setter i drift stadig nye mobilitetsløsninger. Det gjør selskapet gjennom etablering av en egen digital plattform, omfattende pilotering og testing, utvikling av mobilitetspunkter og egne satsinger innen bildeling/samkjøring .

Eksempler på satsinger:

- **HentMeg** er et fleksibelt bestillingstilbud som startet opp i september 2019 på Kongsberg. Målet er en bestillingsløsning som gir kunden en opplevelse av en mer fleksibel og tilgjengelig mobilitetstjeneste enn det ordinære rutetilbudet (HentMeg - Brakar). Viken fylkeskommune har i 2023 satt av MNOK 2 til utvidelse av HentMeg på lørdag og søndag. I januar 2023 starter et prosjekt der målet er å teste om vi kan bruke HentMeg-bussene til å kjøre utvalgte TT-brukere når det er ledig kapasitet på HentMeg.

- **Samkjøring:** I løpet av 2023 starter Brakar opp et samarbeid med Vestre Viken Helseforetak om et prøveprosjekt for samkjøring til/fra Drammen sykehus. Hensikten er å utforske muligheten for samkjøring for ansatte på sykehuset, med tanke på å få plass dette når nytt sykehus åpner i 2025. Ledelsen på nytt sykehus ønsker å satse på sykkel, kollektiv og gange, og redusere antall parkeringsplasser på nytt sykehus. Prosjektet finansieres i sin helhet av Brakar.





5. Attraktiv by- og arealutvikling og parkering

✓ Ny plan for areal og mobilitet i Buskerud

For å nå nullvekstmålet og andre areal- og transportpolitiske mål i Buskerudbyen er det nødvendig å kombinere flere virkemidler. Effekten og nytten av kollektiv-, gang- og sykkeltiltakene som er prioritert i handlingsprogrammet blir langt større med en arealbruk og parkeringspolitikk som bygger opp under en overgang fra bil til kollektivtransport, gange og sykkel.

Helhetlig og samordnet arealplanlegging, i tråd med ATP Buskerudbyen, kan bidra til å redusere behovet for person- og varetransport og føre til en reduksjon i antall drepte og hardt skadde, en reduksjon i utslippene, mindre veislitasje og triveligere byer og tettsteder.

Buskerudbykommunene og fylkeskommunen har lang tradisjon for samarbeid om parkering. En målrettet parkeringspolitikk vil kunne gi viktige bidrag til målene for Buskerudbyen. I handlingsprogrammet legges det til grunn at partnernes parkeringspolitikk som er omtalt i forhandlingsgrunnlaget videreføres i perioden.

ATP Buskerudbyen 2013-2023

ATP Buskerudbyen 2013-2023 legger føringer for en arealbruk som reduserer reisebehovet og øker andelen grønne reiser. Planen lever videre også etter 2023, inntil det treffes et vedtak om noe annet.

Viken fylkeskommune har i sin regionale planstrategi besluttet at det skal utarbeides tre regionale planer, herunder regional plan for areal og mobilitet. I forbindelse med oppsplitting av Viken er videre besluttet at Viken fylkeskommune ikke vil vedta ny plan, men i stedet oversende dem som plangrunnlag til nytt fylke. Viken fylkeskommune legger dermed opp til at ATP Buskerudbyen ikke videreføres som selvstendig

regional plan, men at den vil erstattes av en ny plan for areal og mobilitet i Buskerud. Denne kan tidligst vedtas i 2024.

Sentrale forutsetninger og geografi er endret siden ATP Buskerudbyen ble vedtatt i 2013 og det er behov for å utvikle ny politikk. Det er avgjørende at funksjonen til dagens ATP ivaretas og videreutvikles i ny regional plan. Planprogrammet presiserer at samarbeidsavtaler med staten om bypakker og byvekstavtaler skal ligge som føringer for planarbeidet, og at byområdet skal behandles særskilt og gis egen omtale i ny plan.

Ny regional plan for areal og mobilitet

Viken fylkeskommune har en viktig rolle som regional planmyndighet, og legger vekt på samordnet planlegging med tidlig dialog, åpenhet og gjensidig involvering i planprosessene. Viken fylkeskommune jobber med en ny regional plan for areal og mobilitet. Planen skal beskrive hvordan vi skal bruke ulike areal- og mobilitetsgrep for å nå de langsiktige utviklingsmålene i regional planstrategi. Ved siden av å unngå unødig transport, har fylkeskommunen mål om å påvirke transportmiddelvalg i retning av alternativer som er mer klima- og miljøvennlige og som tar mindre areal.





Kommunale planer og strategier for by- og arealutvikling og parkering

Lier kommune vedtok i 2020 strategi for grønn mobilitet som følges opp i alle reguleringsplaner og vil følges opp i forbindelse med neste revisjon av kommuneplanens arealdel. Kommunen har per i dag en kraftig satsing på styrking/fortetting av sentrumsområder/kollektivknutepunkt. Aktuelle og pågående plansaker er gode eksempler på hvordan kommunen jobber med utvikling av attraktive tettsteder, med gode møteplasser, hvor grønn mobilitet har forrang og som bygger opp om redusert bilbruk:

- **Kommunesenteret** (Lierbyen), hvor kommunen er i siste fase av en ny områdeplan som prioriterer grønne reisestrømmer.
- **Lokalsentrumsområdet** (Tranby), hvor det også jobbes med en områdeplan som skal styrke sentrum med tanke på grønn mobilitet, fortetting, gode sosiale møteplasser mv.
- **Sylling** har en nylig vedtatt gatebruksplan som skal styrke lokalsenter utvikling i dette området.

Lier kommune jobber for å bli parkeringskommune for selv å kunne håndheve parkeringsbestemmelsene. Dette antas å skje i løpet av 2023. Kommunen jobber med en restriktiv parkeringspolitikk i sentrumsnære områder, hvor det i større grad legges til rette for gange/sykkel/kollektiv.

I Øvre Eiker kommune ble kommuneplanens samfunnsdel 2021 – 2033 vedtatt 15. juni 2022. Samfunnsdelen beskriver hvordan kommunen skal arbeide med bærekraftig arealforvaltning og transport, og livskraftige steder (kapittel 3 og 4). Det er blant annet lagt vekt på arealeffektiv stedsutvikling (s.13): «Det er et mål for kommunen å redusere transportbehov gjennom arealeffektiv stedsutvikling og bedre kollektivtilbud. Andelen som reiser til fots, på sykkel og med kollektivtransport må øke. Andelen utslippsfrie kjøretøy må opp, gjennom å legge til rette for økt bruk av elbil både for kommunens ansatte og innbyggere.»

I kommuneplanens handlingsdel 2023 – 2026 (vedtatt 14. desember 2022) har Øvre Eiker blant annet mål om livskraftige steder og bærekraftig utvikling (mål 1 og 4). I denne planen er det vedtatt av den største veksten fortsatt skal være i Hokksund, Ormåsen og Vestfossen. Det skal innføres parkeringsregime og kommunal håndhevsmyndighet, samtidig som det skal legges en strategi for bilbruk og parkering i kommunens egen virksomhet. En Klima- miljø- og energiplan er under utarbeidelse.

Drammen kommune har i kommuneplanens samfunnsdel vedtatt fem arealpolitiske strategier og prinsipper. Innen samordnet areal- og transportplanlegging skal det jobbes for en helhetlig transportpolitikk slik at arealbruken forvaltes på en bærekraftig måte og bidrar til å utvikle effektive, klima- og miljøvennlige transportsystemer. Prinsippene om å fortette framfor å bygge ut ubebygde områder og lokalisering av bolig og næring innen eksisterende og planlagt infrastruktur langs kollektivåre og knutepunkter, samt satsing på miljøvennlige transportformer er tiltak som skal redusere transportbehovet.

Tiltak/prosjekter:

- **Kommuneplanens arealdel:** Arbeidet med arealdelen med ny kommuneplan er godt i gang. Planprogrammet ble fastsatt i desember 2021. Kommuneplanens arealdel ble 1.gangsbehandlet i formannskapet 6. desember 2022, og i kommunestyret 12. desember. Høringsfristen er satt til 15.mars 2023. Det er anslått vedtak av arealdelen i løpet av høsten 2023.

- **Klimastrategi:** I Økonomi- og handlingsplan 2020-2023 ble det vedtatt at Drammen kommune skal utarbeide en klimastrategi. Første Klimastrategi for Drammen kommunes virksomhet ble vedtatt 13.12.21 og inkluderer mål, strategier og virkemidler for overgang til sirkulær økonomi og utslippsreduksjon forbundet med kommunens egen virksomhet. Ny Klimastrategi for Drammen kommune som geografisk område bygger på hovedmålene: Reduksjon av klimagassutslippene med 55 % innenfor kommunens grenser innen 2030 og at Drammen skal bli en foregangskommune på sirkulær økonomi innen 2030. Det er fire satsinger som følger opp de to hovedmålene: Mobilitet, bygg og arealbruk, ressursbruk og kommunen som forbilde. Klimastrategien ble sendt ut på høring 5.desember 2022, og har høringsfrist 5. februar 2023. Det er anslått vedtak av strategien sommer 2023.

- **Parkeringsstrategi med parkeringsnorm:** Drammen kommune har vinteren 2022-2023 forslag til ny parkeringsstrategi med parkeringsnorm på høring (politisk førstegangsbehandlet 29.11.2022). Strategi og norm forventes vedtatt sommer 2023, og vil da erstatte strategier og normer fra de tre tidligere kommunene Nedre Eiker, Drammen og Svelvik. Parkeringsstrategien legger opp til at antall allment tilgjengelige parkeringsplasser skal holdes om lag uendret, men at man kan fjerne et begrenset antall parkeringsplasser for å legge til rette for gående, syklende, kollektivtransport eller deleordninger uten å kompensere for bortfallet av parkeringsplasser. Videre er det et prinsipp at Drammen kommune skal sette inn tiltak som gjør det mindre attraktivt å benytte bil til jobb, men være mer forsiktig med tiltak mot handle- og fritidsreiser. Kommunen har avgiftsparkering i og nær Drammen sentrum, der gateparkering skal prises klart høyere enn parkering i kommunale parkeringshus. Det er foreslått å innføre ordinær pris for parkering av elbiler også på det kommunale enerettsområdet. Det er også foreslått å sette i gang prosess for boligsone/beboerparkering eller annen parkeringsregulering i fire nye områder. Forslaget til parkeringsnorm innebærer færre parkeringsplasser for bil enn i dag, og høyere kvalitet på sykkelparkeringen.

Kongsberg kommune vedtok kommuneplanens arealdel 2022 -2030, 22. juni 2022. Dette er en arealdel utarbeidet med utgangspunkt i kommunens egen samfunnsdel, og overordnede mål i samordnet areal- og transportplanlegging. Det har vært strengt fokus på utvikling av sentrum, og sentrumsnære arealer. Det er strøket og tilbakeført store, tidligere avsatte arealer til boligutvikling som ligger lenger fra sentrum. Arealer ved utbygging ville kommet i konflikt med målsetting om redusert transportbehov, og reduksjon av bilbasert trafikk mellom boligområder og ulike service- og arbeidsplassstilbud. Det har vært avgjørende å prioritere fortetting og utvikling av ikke realiserte reguleringsplaner som ligger innenfor dagens sentrumssoner.

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt i mai 2018, og er innrettet rundt fire innsatsområder. To av disse er hhv Vekst og attraktivitet og Klima. Kongsberg vedtok da målsettingen om å være et lavutslippssamfunn i 2030, og formulerer blant annet følgende føring for videre arbeid med arealplanlegging og utvikling. Kongsberg kommune skal...:

«Tilrettelegge for arealbruk og infrastruktur slik at samfunnets energibehov blir redusert. Korte avstander og miljøvennlig transport skal prioriteres. I byområdet skal veksten i transportbehovet løses med gange, sykkel og kollektivreiser. I områder utenfor byområdet med dårlig busstilbud, vil lavutslippsbil og kompiskjøring være et godt alternativ».

Dette er førende for kommunens arbeid med arealplanlegging, sentrumsutvikling, parkeringspolitikk og tett dialog med arbeidsgivere og næringsliv for å tilrettelegge for løsninger som fremmer alternativer til bruk av privatbil. Kongsberg kommune har vært parkeringskommune siden 2014, hvor målene beskrevet over også har ligget til grunn, med avgiftsbelagt parkering og håndhevelse etter vedtatte, gjeldende regler. Kommunens ansatte, innenfor sentrum sone A, har ikke tilgang til gratis parkering ved aktuelle arbeidsplasser, og det stimuleres til bruk av kollektiv, gange og sykkel.



6. Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag

- ✓ Grønn Jobbvei-kampanje for å få flere ansatte til å reise grønt
- ✓ Mobilt sykkelverksted på barneskoler i Buskerudbyen
- ✓ Oppdatering av faglig grunnlag for byvekstavtale

Hovedfokuset for kommunikasjonsarbeidet og kunnskapsgrunnlaget fremover er å synliggjøre at Buskerudbysamarbeidet har gjennomføringskraft, og at det er vilje til lokal egeninnsats for å få til mer klimavennlig by- og tettstedsutvikling, mindre kø og enklere reisehverdager. Kommunikasjonsarbeidet og kunnskapsgrunnlaget skal på denne måten bidra til at Buskerudbyen blir invitert til forhandlinger om en byvekstavtale så raskt som mulig.

Samtidig er det en uttalt målsetning å orientere innbyggerne om gjennomførte tiltak, og inspirere og tilrettelegge for endrede reisevaner gjennom ulike kampanjer og tilbud.

Prioriteringer i handlingsprogrammet 2023-2025

Kommunikasjon og kampanjer

I 2023 inngås det rammeavtale med et kommunikasjonsbyrå som kan bistå ved behov. Eksterne ressurser er i hovedsak tenkt benyttet i forbindelse med markedsføring av kampanjer og tiltak, samt videreutvikling og drift av buskerudbyen.no.

I perioden 2023-25 foreslås følgende satsingsområder:

- Administrativ og politisk støtte
- Markedsføring av planlagte og gjennomførte tiltak
- Kampanjer og tilbud
- Videreutvikling av buskerudbyen.no og digitalisering



Administrativ og politisk støtte

Myndighetskontakt: Informasjonsformidling og kontakt med relevante myndigheter, fagetater, næringsliv, organisasjoner og andre ressursmiljøer er særlig viktig i den fasen Buskerudbyen befinner seg i. Sekretariatet bistår med tilrettelegging av møter og felles kontaktpunkt, fakta, presentasjoner og annet. Prosjektleder for kommunikasjon er også pressekontakt i samarbeidet.

Orienteringer: Sekretariatet tilbyr orienteringer til folkevalgte i kommunene/fylkeskommunene ved større milepæler, på oppdrag fra politisk ledelse. Hensikten er å sørge for felles faktagrunnlag og oppdatert status også til de som ikke møter i ATM-rådet eller styringsgruppen.

Folkevalgtprogram: I likhet med tidligere år, planlegger sekretariatet en informasjonsrunde om Buskerudbyen som en del av kommunenes/fylkeskommunens folkevalgtprogram etter lokalvalget høsten 2023.

Klart språk: Sekretariatet har et særlig ansvar for at rapporter, saksfremlegg, presentasjoner og faktagrunnlag i samarbeidet er språklig og visuelt lett tilgjengelige.

Synliggjøring av planlagte og gjennomførte tiltak

Det er et potensial for økt synliggjøring av planlagte og gjennomførte tiltak som gjør det mer attraktivt å sykle, gå og reise kollektivt. Dette gjelder spesielt kollektivsatsingen, som samarbeidet bruker hoveddelen av belønningsmidlene på.

Det er i utgangspunktet partnerne som har ansvar for å utføre kommunikasjonstiltak rundt tiltak som helt eller delvis foretas med belønningsmidler. Sekretariatet bistår ved behov.

Etter at handlingsprogrammet er vedtatt, vil sekretariatet lage et årshjul over mulige kommunikasjonsaktiviteter knyttet til de planlagte tiltakene, i samarbeid med partnerne. Det inkluderer eventuell skilting av arbeidene for å vise at de utføres av Buskerudbyen/partneren.

Det er ønskelig med ytterligere fokus på fellessatsinger som sykkelparkeringer, Hjertesoner, innfartsparkeringer, snarveiprosjekter etc. Sekretariatet har ansvaret for plan og gjennomføring, i samråd med partnerne.

Holdningsskapende arbeid og synliggjøring av tiltak i Lier: Det er avsatt belønningsmidler i 2023 til å utarbeide og gjennomføre et helhetlig opplegg for informasjons- og holdningsskapende arbeid i Lier kommune tilknyttet grønn mobilitet. Kommunen opplever at det per i dag er etablert tilbud som blir lite brukt. Lier ønsker derfor både å informere om hvilke tilbud og muligheter som faktisk finnes, og fordelene ved de ulike reisealternativene, samt innhente informasjon om hva som skal til for at flere velge grønn mobilitet i større grad enn i dag. Det er et delmål at kunnskap og materiell fra arbeidet i Lier skal kunne overføres og gjenbrukes i størst mulig grad i de øvrige kommunene.



Markedsmaterieill: Brakar

Kampanjer og tilbud

For å bidra til å opprettholde nullvekstmålet på lang sikt, jobber vi aktivt med kunnskapsbygging, holdningsskapende tiltak og mobilitetsveiledning. Skoler, større offentlige og private virksomheter og arbeidsplassklynger er viktige målgrupper. Kampanjene skal forankres i styringsorganene, og være i samsvar med prioriteringskriteriene. Alle kampanjene skal evalueres, og resultatet deles. Sekretariatet har ansvar for planlegging, gjennomføring og innhold til deling i ulike kanaler, i samråd med partnerne. I handlingsprogramperioden vil vi prioritere følgende:



Bedriftsrettede tiltak

Grønn Jobbvei er Buskerudbyens hovedsatsing rettet mot bedrifter og offentlige virksomheter som ønsker å satse grønt. Pilotprosjektet skal gjøre det enklere og mer attraktivt for ansatte å sykle, gå eller reise kollektivt til jobb. Grønn Jobbvei-bedriftene får tilgang til en rekke reisevanefordeler, som utlån av elsykler og sparkesykler, tilbud om rabatterte sykler, motivasjonsopplegg etc. Se gronnjobbvei.no. Porteføljen av reisevanefordeler vil gjennomgå og eventuelt justeres ved inngangen til 2023.

Pigg med pigg-kampanjen vil fra 2023 inngå som en del av Grønn Jobbvei. Kampanjen innebærer at Buskerudbyen betaler for omlegging til vinterdekk for sykkel, og betaler ett av dekkene. Kampanjen har vært en stor suksess i årene den har vært gjennomført, og i overkant av 4600 sykler er gjort vinterklare.

I 2021 ble det inngått kontrakt med Inspiria science center om å drifte Grønn Jobbvei på vegne av Buskerudbyen. Avtalen innebar ett pilotår, med opsjon på ytterligere to år. Dagens avtale løper til april 2023. Da vil det gjøres en vurdering av om samarbeidet ønsker å fortsette med Grønn Jobbvei eller teste ut andre bedriftsrettede tiltak.

Grønne reiser til nytt sykehus: I andre halvdel av 2025 skal det nye sykehuset på Brakerøya være i full drift, med prøvedrift fra 2024. Rundt 4 000 ansatte vil ha sin arbeidsplass der. Buskerudbyen ønsker å bidra til et bærekraftig reisemønster for de ansatte fra dag én. I samarbeid med lokale aktører og alle partnerne, vil det legges til rette for en kampanje for grønne reiser til nytt sykehus og helsepark. Prosjektbeskrivelse og forslag til tiltak legges frem for styringsgruppene i samarbeidet mot slutten av 2023.

Tiltakene bør koordineres også med Vy og Brakar, for å inkludere informasjon om kombinasjonsreiser, hvilke gode tilbud som finnes (som bybilletten til Brakar, togets nærhet til området, nye sykkelparkeer, etc.), orientering om nye sykkelanlegg og eventuelle bysykler/elsparkesykler, samt se på kampanjer og aktiviteter som gjør det mer attraktivt å benytte gange, sykkel og kollektivt til og fra arbeidsplassene på Brakerøya.

Barn og unge

Mobilt sykkelverksted: Buskerudbyen har som mål at 80 prosent av alle elever skal gå eller sykle til skolen. En av satsingene rettet mot barn og unge vil være videreføring av pilotprosjektet «Klar, ferdig, sykkel», som er et resultat av ambisjonen i Barnas transportplan (NTP 2022-2033) om bedre trafiksikkerhet for barn og unge. I samarbeid med lokale sykkelverksted fikses barnesykler opp gratis mens barna sitter på skolebenken.

I 2022 ble det mobile sykkelverkstedet også testet ut med god respons på noen større arrangementer som Drammenselva rundt og Globusfestivalen. Totalt 900 sykler har hittil blitt reparert under denne paraplyen. Prosjektet startet i Buskerudbyen i 2021, og videreføres på samme nivå i 2023 gjennom et utvidet kontraktsår med Greenspeed. Fra 2024 vil det eventuelt måtte gjennomføres en ny konkurranse.

Hjertesoner rundt skoler i Lier: Lier kommune planlegger å gjennomføre hjertesoneprosjekter ved til sammen 12 skoler i løpet av tre år. Arbeidene er allerede i gang. Hjertesoneprosjekter vil være en viktig bidragsyter for å øke trafiksikkerheten og få flere elever til å gå og sykle til skolen. Det er avsatt belønningssmidler i 2023 til denne satsingen.

Gratis fiksing av barnesykler: I samarbeid med lokale sykkelverksteder repareres barnesykler mens de unge eierne sitter på skolebenken. Så langt har 900 sykler blitt reparert.



Andre kampanjer

Synlig syklist: Buskerudbyen ønsker å bidra til bedre trafiksikkerhet, gjennom en årlig sykkellyktaksjon. Det er fortsatt for mange som ikke har påbudt lys i mørket. En positiv vinkling på dette er å dele ut gratis lykter, med informasjon, i samarbeid med Syklistforeningens nasjonale Synlig syklist-kampanje.

Elsykelbiblioteket: Elsykelbiblioteket i Krokstadelva, Hokksund og på Kongsberg gir innbyggerne mulighet til å prøve en elsykkel til hjemlån i to uker. Også Bua i Lier har fått elsykler som lånes ut i sommerhalvåret. Filialene i Drammen og Kongsberg er et spleiselag mellom kommunene og Buskerudbyen, mens filialen i Hokksund er fullfinansiert med midler fra Buskerudbyen. Ordningene videreføres.

Støtte til flykninger og vanskeligstilte i

Buskerudbyen: Etter oppfordring fra lokale aktører (Svelvik menighet, Blå Kors, Kirkens bymisjon og Frelsesarmeen) har Buskerudbyen gitt tilskudd til sykler, hjelmer, låser, sykkellykter og reflekser til flykninger. Buskerudbyen ønsker å fortsette dette gode samarbeidet i handlingsprogram-perioden.

Videreutvikling av buskerudbyen.no og digitalisering

Det er behov for å gjøre en oppgradering av buskerudbyen.no. Hovedhensikten er å gi en bedre oversikt over planlagte og gjennomførte tiltak, samt kampanjer og andre tilbud. Saksfremlegg og kunnskapsgrunnlag må gjøres lettere tilgjengelig, blant annet gjennom et nytt arkivsystem. Tiltaket er planlagt gjennomført i første halvdel av 2023. Sekretariatet har ansvaret for plan og gjennomføring, i samråd med partnerne.

Nasjonale sykkelkart: Buskerudbyen er initiativtaker til et nasjonalt samarbeid om bedre digitale sykkelkart, i samarbeid med Entur. Kartet vil vise parkering, mekkestasjoner og andre fasiliteter langs sykkelrutene og sykkelveiene. Buskerudbyen har utviklet en pilot i samarbeid med Bærum, Kristiansand og Oslo kommune og Nord-Jæren. Alle verktøyene vil bli åpne («open source»). Kartløsningen som skal utvikles gjennom prosjektet Smart Drift vil inngå i sykkelkartet.

Kunnskapsgrunnlag

I forbindelse med utvikling av forhandlingsgrunnlaget for en byvekstavtale ble det gjennomført et omfattende utredningsarbeid for Buskerudbyen i 2021 og 2022. Vi vil bygge videre på dette utredningsarbeidet.

Oppdatering av forhandlingsgrunnlaget: Vi vil løpende vurdere behov for oppdaterte analyser og beregninger for å sikre at vi har et relevant faglig grunnlag når det blir aktuelt med byvekstavtaleforhandlinger. Aktuelle analyser er:

- Enkle oppdateringer av transportmodellberegningene for å belyse hvilken betydning endrede rammebetingelser (økonomi, bilhold mv) har for forventet trafikkutvikling.
- Oppdatert kartlegging av status og analyser av aktuelle tiltak for å tilrettelegge for hjemmekontor, kontorfellesskap og fjernmøter /digitale møter i etterkant av pandemien. Det faglige grunnlaget viste at slike endringer av arbeidssted og møteform har et betydelig potensial for å redusere personbiltrafikken.
- Tellepunkter for å følge opp trafikkutvikling i alle kommuner.

Fartsgrensegjennomgang: Det er i større grad enn tidligere åpnet for at fartsgrenser i tettbygd strøk kan tilpasses behovet til gående og syklende. Buskerudbyen ser potensial i reduserte fartsgrenser som tiltak for å gjøre det tryggere og mer attraktivt å gå og sykle. Redusert hastighet for bil vil også gjøre alternativer til bil mer konkurransedyktige. Det er derfor satt av belønningmidler for å gjennomgå fartsgrensene i Buskerudbyen, i et samarbeidsprosjekt med Viken fylkeskommune.

Arealdataverktøy (ADV): Buskerudbyen har fått tilskudd fra Kommunal- og distriktsdepartementet til å delta i et prosjekt for utvikling av arealdataverktøy (ADV) til bruk i transportmodeller. Tilskuddet er overført til 2023 på grunn av forsinkelser i prosjektet. I tillegg til tilskuddsmidler forventes lokal ressursinnsats i form av egentid fra deltakende partnere. ADV vil gi byområdene mulighet til å foreta gode areal- og transportanalyser, samt mulighet til å hente ut en rekke data som er relevante i areal- og transportplanlegging. I første omgang vil fagfolk fra partnerne i Buskerudbysamarbeidet få opplæring i bruk av ADV gjennom prosjektet. Senere kan det vurderes om og evt. hvordan ADV skal brukes i areal- og transportanalyser.

Ulykker med sykkel og elsparkesykkel – registrering som grunnlag for avbøtende tiltak:

Samarbeidsprosjekt med Viken fylkeskommune om et FoU-prosjekt som omfatter digital registrering av ulykker med sykkel og elsykkel ved sykehus og legevakt i Buskerudbyen. Halvparten av kostnadene finansieres med belønningsmidler. I 2023 er det ikke avsatt belønningsmidler fordi prosjektet finansieres med mindreforbruk fra tidligere år. Det er satt av midler til videreføring i 2024 og 2025.

Hvilke virkemidler endrer reisevaner: Utredning om hvilke typer virkemidler vi bør benytte for å oppnå en størst mulig vridning av trafikk fra privatbil til elsykkel og annen mikromobilitet i Kongsberg. Det er avsatt midler i 2024 til dette prosjektet.

Årlig reisevaneundersøkelse (RVU): Det gjennomføres en årlig RVU nasjonalt, der Buskerudbyen kjøper et tilleggsutvalg. Halvparten av kostnadene for tilleggsutvalget finansieres med belønningsmidler. Viken fylkeskommune finansierer den andre halvparten av kostnadene, i tillegg til rapportering og analyser av dataene.

Samarbeid med næringslivet om grønne

mobilitetsløsninger: Et samarbeid med næringslivet er viktig for å utvikle felles forståelse for behov og muligheter innen grønn mobilitet. Spørsmålet er hvordan næringslivet og Buskerudbyen kan samhandle om å få gjennomslag i nasjonale prioriteringer som omhandler utvikling av mobilitetstilbudet. Det er blant annet aktuelt å samarbeide om å tilrettelegge for grønne arbeidsreiser; enten gjennom Grønn Jobbvei eller gjennom nye tiltak, kartlegginger og pilotprosjekter.

I 2022 samarbeidet Buskerudbyen med Drammens næringsforening om et frokostmøte der boligpreferansestudien var tema. Buskerudbyen ønsker å legge til rette for flere tilsvarende felles temamøter med næringslivets organisasjoner. Buskerudbyen og Grønn jobbvei var videre representert med en egen stand på Innsikt 2022, en årlig messe for næringslivet i regi av Drammen næringsforening. Denne formen for deltakelse og synliggjøring er aktuelt også framover.

Tabell 7 Prioriteringer innen innsatsområde 6 Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag i avtaleperioden 2022-2025. Tall i 1000 kr.

Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag	Bevilgning	Forslag til belønningsmidler				Sum belønningsmidler
		HP 2023-2025				
Tiltak Alle beløp i 1000 kr	2022	2023	2024	2025	2022-25	
Revidering og oppfølging av handlingsprogram ATP Buskerudbyen	-	-	500	500	1 000	
Planlegging for byvekstavtale og oppfølging av handlingsprogram	3 000	2 000	2 000	2 100	9 100	
Kontinuerlig RVU	100	400	400	600	1 500	
Aimsun trafikkmodell	1 000	-	-	-	1 000	
Tellepunkter	400	100	500	500	1 500	
Ulykkesregistrering inkludert systematisering og analyse	-	-	100	100	200	
Fartsgrensegjennomgang - Samarbeidsprosjekt	-	-	1 000	-	1 000	
Hvilke virkemidler endrer reisevaner (elsykler)	-	-	300	-	300	
Personalkostnader kommunikasjon, planlegging og koordinering	1 000	500	1 000	1 000	3 500	
Bygge kunnskap om Buskerudbyen	500	1 000	1 100	1 200	3 800	
Hjertesoner ved skoler	-	350	-	-	350	
Holdningsskapende arbeid	-	300	-	-	300	
SUM	6 000	4 650	6 900	6 000	23 550	

Partnernes øvrige satsing

Viken fylkeskommune setter av betydelige ressurser til FoU, utredninger og samarbeid for kontinuerlig å utvikle og oppdatere kunnskapsgrunnlag for strategisk planlegging av mobilitet og samferdsel i Viken. Dette innebærer forskningssamarbeid nasjonalt og internasjonalt samt pilotering, med særlig fokus på nye teknologiske løsninger som har potensial for å løse mobilitetsutfordringer. Andre sentrale områder er reisevaneundersøkelser og eventuelle analyser for å belyse det offentliges rolle i tilrettelegging av framtidige mobilitetstjenester.

I tillegg til satsingen i samarbeid med Buskerudbyen kan det nevnes at fylkeskommunen jobber med å kartlegge barn- og unges reisevaner, bla. gjennom en egen RVU for barneskoler. Viken fylkeskommune arrangerer konferanser innenfor trafikksikkerhet og mobilitet og drifter «Mobilitetsnettverket» der alle kommunen kan delta for faglig påfyll, erfaringsutveksling og nettverksbygging.

Lier kommune jobber aktivt med et hjertesoneprosjekt, hvor målsettingen er at elever i mye større grad enn i dag skal gå/sykle til skole, uten å bli kjørt med bil. Dette handler mye om endring adferd/holdninger og i noe grad av sikring av gode og trygge skoleveier. Dette med god kommunikasjon og bruk av kampanjer er sentrale verktøyer i dette prosjektet.

Øvre Eiker kommune er sertifisert av Trygg trafikk som trafikksikker kommune og har en reisepolicy for ansatte.

Gjennom kommunens trafikksikkerhetsplan og sykkelplan for Drammen kommune er det vedtatt at det, på lik linje som med fysiske tiltak, skal jobbes med kommunikasjon og kampanjer som del av satsingen.

- **Sertifisering av trafikksikker kommune:** Kommunen har som mål å bli sertifisert som Trafikksikker kommune i løpet av 2024.

- **Hjertesone rundt skolene:** Kommunen har som mål å jobbe med hjertesoneprosjekt ved skolene i løpet av perioden.

- **Gåstrategi:** I 2023 starter arbeidet med å utarbeide en gåstrategi for Drammen kommune.

- **Sykkelveinlig arbeidsplass:** Ett av satsingsområdene som er definert i sykkelplanen er sertifisering av kommunens arbeidsplasser til sykkelveinlige arbeidsplasser og å legge til rette for andre interne motivasjonskampanjer.

Gjennomføringen dekkes via økonomiplanens sekkeposter til sykkel og trafikksikkerhet.

Kongsberg kommune har styrket kommunens egen informasjons- og kommunikasjonskapasitet med en dedikert stilling. Det er stort fokus på å nå ut med informasjon og tiltak knyttet til positive klima- og miljøeffekter i samarbeid med kommunens befolkning, samt tett dialog med handel- og næringsliv. Endring i vaner og holdninger knyttet til trafikk, parkering, jobbreiser, skolereiser mm. krever tid og innsats. Kommunen er sertifisert som trafikksikker kommune, og følger dette opp i samarbeid med Trygg Trafikk. Kommunen skal i 2024 rullere sin sykkelstrategi og jobber videre med tiltak innenfor «snarveier og gansmett» i sentrum.

Kongsberg kommune har flere store industriarbeidsplasser med betydelig tilpendling. Kommunen har god dialog med ulike arbeidsgivere, og Kongsberg Næringsforum for å drøfte løsninger og tiltak som er vinn-vinn. Store parkeringsarealer er kostbare, og legger nå beslag på arealer som bør utnyttes til produksjonsarealer isteden. Dette gir godt grunnlag for å drøfte både alternativer for kollektivtrafikk, og eventuell utvikling av mikromobilitet og andre transportløsninger.



Buskerudbysamarbeidet: Bakgrunn og historikk

Regionalt samarbeid siden 2010

Buskerudbysamarbeidet ble etablert 1.1.2010, og består i dag av kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg samt Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Statsforvalteren er observatør. Samarbeidets hovedmål er å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. Sentrale oppgaver har vært å utarbeide en felles areal- og transportplan for Buskerudbyen og samordne, finansiere og gjennomføre tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.

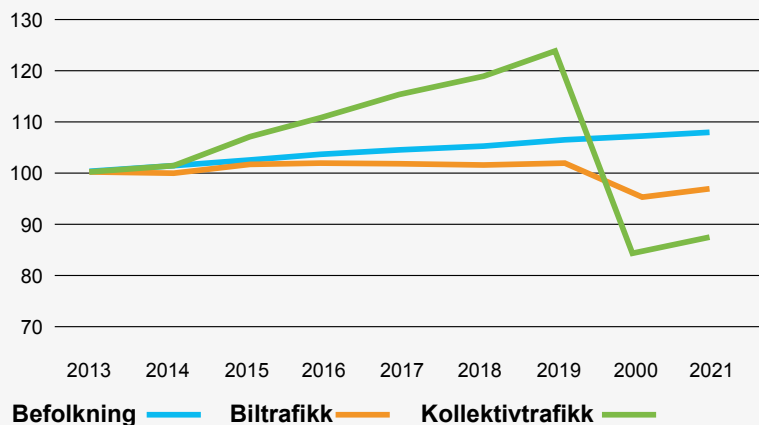
Samarbeidet har båret frukter

Buskerudbyen er et av ni prioriterte byområder i Norge som kan få belønningstilskudd og byvekstavtale med staten. Samarbeidet har fått belønningstilskudd helt siden 2010. Så langt har vi fått over 1,4 mrd kroner i belønningstilskudd. Mange busslinjer har fått hyppigere avganger, det er innført billigere enkeltbilletter og månedskort og andelen elbusser

har økt. Siden samarbeidet startet opp, er mange holdeplasser og kollektivknutepunkt oppgradert og flere framkommelighetstiltak for buss gjennomført. I tillegg er en rekke strekninger blitt bedre tilrettelagt for syklende og gående, og mange innfartsparkeringsplasser for sykkel og bil er etablert. Dette er eksempler på tiltak som har gitt gode resultater.

Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet for personbiltrafikken for perioden 2013–2021 samtidig som befolkningen har økt med åtte prosent i samme periode. Kollektivtrafikken økte langt raskere enn befolkningsveksten fram til Covid19-pandemien rammet landet. Fra 2013 til 2019 økte antall kollektivreiser (buss og tog) med 24 prosent. En viktig forklaring på den gode måloppnåelsen er trolig kombinasjonen av gjennomførte tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt, samtidig som areal- og parkeringspolitikken i stor grad er fulgt opp i tråd med den regionale planen. Prioritering av parkering i sentrumsområdene for handel istedenfor arbeidsplasser og fortetting ved kollektivknutepunkt er eksempler på dette.

Utvikling i befolkning, kollektivtrafikk og personbiltrafikk i Buskerudbyen.



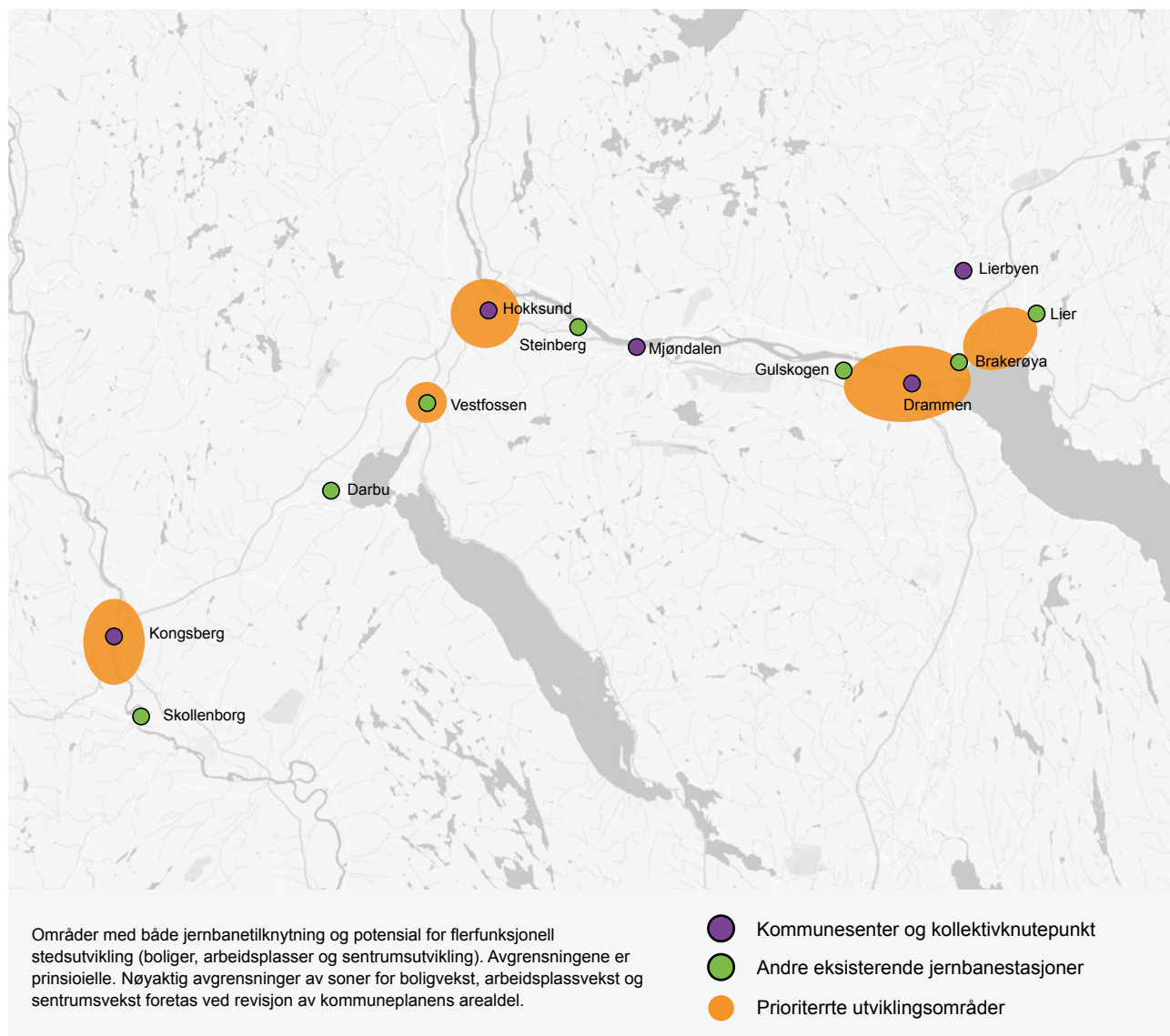
Figur 3: Utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk (sum buss og tog) 2013-2021. Indeks 2013=100.

Regional plan for areal- og transport 2013-2023

Buskerudbyen var tidlig ute i nasjonal sammenheng med en felles regional areal- og transportplan. Den ble vedtatt i 2013. Planen legger føringer for en arealbruk som reduserer reisebehovet og øker andelen grønne reiser. Hovedstrategien er å lede framtidig vekst til seks prioriterte utviklingsområder: Kongsberg, Vestfossen, Høksund, Mjøndalen, Drammen og Lierstranda. Fortetting skal skje med kvalitet og gi gode bomiljøer.

Et sentralt element i planen er utbygging ved stasjoner og knutepunkter med bredt tjenestetilbud. Det gir kortere avstander mellom daglige gjøremål og til kollektivtilbudet. Dermed kan flere dekke sitt reisebehov til fots, med sykkel og kollektivtrafikk. Det gir også bedre markedsgrunnlag for kollektivtilbud og delte mobilitetsløsninger som bysykkel og bildeling. På den måten kan også de som ikke har tilgang til bil, få et bedre mobilitetstilbud. Statlig, regional og kommunal planlegging skal bygge opp om en slik utvikling gjennom arbeid med areal- og transportplaner, lokalisering av virksomheter og budsjettarbeid.

Flere utredninger og strategiarbeid er gjennomført som oppfølging av den regionale planen. Dette gjelder blant annet regional sykkelplan, felles gåstrategi og strategi for innfartsparkering.



Figur 4: Strategiske grep i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023. Kilde: Asplan Viak

Forhandlingsgrunnlaget for byvekstavtale

Det er et mål for samarbeidet å komme i gang med forhandlinger om en byvekstavtale så raskt som mulig. Det er avgjørende å få på plass en mer forutsigbar og noe større økonomisk satsing for å nå nullvekstmålet og andre sentrale transportpolitiske mål.

Det er bred lokalpolitisk oppslutning om å komme i forhandlingsposisjon med staten om en byvekstavtale med en tiltaksportefølje uten bompenger. Partene har jobbet frem et lokalt forhandlingsgrunnlag som ble behandlet og vedtatt i alle kommunestyre og fylkestinget på nyåret 2022, og oversendt Samferdselsdepartementet 1. april 2022. Resultatet er en nytenkende, nøktern satsing med en rekke mindre tiltak og satsinger. Buskerudbyen ønsker å bli et nasjonalt pilotområde for mer bærekraftige og kostnadseffektive måter å nå nullvekstmålet på – uten bruk av bompenger.

Byområdet skiller seg også fra andre storbyområder på andre to felt:

- Det er ikke lagt inn kapasitetsøkende veiprojekter i planene, noe som betyr bedre måloppnåelse og mindre tap av verdifulle arealer og natur til veianlegg. Fortrinnet med ti jernbanestasjoner i bybåndet fra Lier til Kongsberg skal brukes bedre. Jernbanen skal styrkes som ryggrad i kollektivtilbudet.
- Dagens infrastruktur skal utnyttes i større grad. Det blir økt satsing på smart mobilitet og ny teknologi for å gjøre alternativene til bil mer attraktive. Det skal bli enklere å komme seg til kollektivknutepunktene. I samarbeid med næringsliv og offentlige virksomheter skal det legges til rette for mer bruk av hjemmekontor, digitale møter og lokale kontorfellesskap enn før pandemien.

Beregninger fra TØI og Asplan Viak viser at Buskerudbyen vil nå nullvekstmålet også fremover med tiltakene som er foreslått i forhandlingsgrunnlaget, uten bruk av bompenger.

Forhandlingsgrunnlaget inneholder forslag til tiltak for rundt 4 milliarder kroner. Kommunene og Viken vil matche staten 50/50 i egenandel gjennom prioriteringer i egne budsjetter. Egenandelen vil gå til prosjekter som bygger opp under nullvekstmålet i egen kommune.

Foreløpig tilbakemelding fra Samferdselsdepartementet er at det først er aktuelt å starte forhandlinger med Buskerudbyen etter at eksisterende tilskuddsordninger for byområdene er evaluert, tidligst i 2024. Partene i Buskerudbyen følger opp saken videre mot sentrale myndigheter. Inntil videre omfattes det økonomiske handlingsrommet for Buskerudbysamarbeidet av belønningsmidler og lokale satsingsmidler.

Belønningsavtalen

Den første avtalen om belønningsmidler for Buskerudbyen ble inngått for fireårsperioden 2010–2013. Neste avtale omfattet årene 2014–2017. Deretter fulgt to toårsavtaler for hhv. 2018–2019 og 2020–2021. Gjeldende fireårsavtale (2022–2025) omfatter 340 millioner kroner i belønningsmidler og 85,2 millioner kroner til billigere bussbilletter. I alt omfatter avtalene om lag 1,4 mrd. kr i løpende kroneverdi for perioden 2010–2025 som gir et årlig gjennomsnitt på drøyt 90 millioner kroner.

I søknaden om belønningsmidler ble satsingen delt på fem innsatsområder:

1. Kollektivtiltak
 - a. Forbedring av kollektivtilbudet, dvs. midler til styrket drift og midler til utvikling av støtte-systemer (f.eks. sanntidsinformasjon, billettsystem, informasjon, signalprioritering m.m.)
 - b. Tilskudd til reduserte takster kollektivtrafikken
2. Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken, inklusive knutepunkter og pendlerparkering
3. Tiltak for syklende
4. Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport
5. Arealutvikling, felles kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon

Inndelingen er noe endret i handlingsprogrammet for 2023–2025 for å få en mer hensiktsmessig gruppering av tiltak.

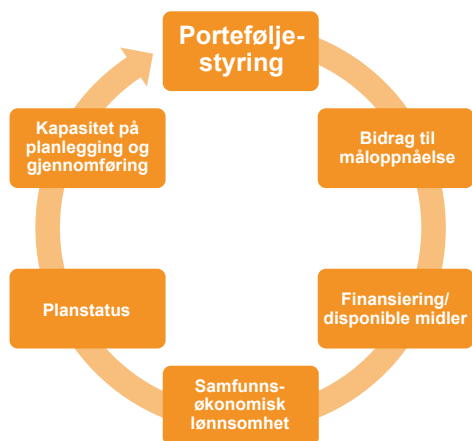
Hvordan handlingsprogrammet brukes

Resultatrapportering og synliggjøring av tiltak

Buskerudbysamarbeidet er forpliktet til å rapportere på bruken av belønningsmidler årlig til statlige myndigheter (Vegdirektoratet fra 2023). I tillegg utarbeides egne årsrapporter for Buskerudbyen der det redegjøres for måloppnåelse og gjennomførte tiltak og aktiviteter i foregående år.

Porteføljestyring

I arbeidet med handlingsprogrammet for 2023-2025 er prinsippene om porteføljestyling som gjelder byvekstavtaler lagt til grunn. Porteføljestyling innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering flere elementer som illustrert i etterfølgende figur.



Alle tiltak som prioriteres må bidra til måloppnåelsen. Prioriteringene må skje innen tilgjengelige rammer for finansiering slik at tiltak som startes opp kan ha en rasjonell gjennomføring. Hvor mye midler som kan bevilges til konkrete tiltak de enkelte årene, må også tilpasses forventet framdrift på planleggingen og kapasitet på gjennomføring. I tillegg skal samfunnsøkonomiske vurderinger inngå prioriteringsdiskusjonen så langt det lar seg gjøre.

Porteføljestyling gjør at innholdet i handlingsprogrammet kan bli justert ved senere rullinger tilpasset endrede forutsetninger og behov som ikke er mulig å forutsi. Det er også et verktøy for å håndtere usikkerhet. Alle samferdselstiltak har en viss grad av usikkerhet. Prosjekter kan få økte kostnader, forsinket framdrift eller behovet kan bli redusert. Hvis kostnadene blir høyere eller inntektene lavere enn forutsatt, skal en først søke å redusere kostnadene for det enkelte tiltaket. Dersom dette ikke er tilstrekkelig, skal en med bakgrunn i vurdering av nytte, måloppnåelse, planstatus og gjennomførbarhet og geografisk fordeling, håndtere dette gjennom omprioriteringer innenfor porteføljen. Ved økte inntekter, reduserte kostnader og/eller utsettelse av tiltak, kan midler frigjøres til andre tiltak. Eventuelle omprioriteringer gjøres som hovedregel i forbindelse med rulling av handlingsprogram, men kan også skje løpende gjennom behandling i Buskerudbyens organer.

Det står mange gode tiltak i kø. Det er viktig med gode marginalister/reservelister for å kunne prioritere opp de beste tiltakene når det blir rom for det på grunn av utsettelse mv. Det vil bli utarbeidet prioriterte marginalister/reservelister i forbindelse med rullingen av handlingsprogrammet høsten 2023.



Samlet oversikt over prioriterte tiltak 2023-2025

Tabellen under oppsummerer bevilget belønningsmidler i 2022 og forslag til tiltak i handlingsprogram 2023-2025 fordelt på innsatsområde og år. Summeringen i kolonnen lengst til høyre gjelder samlet for avtaleperioden for belønningsmidler 2022-2025.

Tabell 8: Samletabell tiltak i avtaleperioden for belønningsmidler 2022-2025. Alle beløp i 1000 kr.

Tiltak	Ansvar	Kommune	Bevilgning	Forslag belønningsmidler				Sum
				HP 2023-25				
Forbedring av kollektivtilbudet			2022	2023	2024	2025	2022-25	
Forsterket rutetilbud	VFK	Alle	47 000	47 000	47 000	47 000	188 000	
Tilskudd til reduserte takster	VFK	Alle	21 300	21 300	21 300	21 300	85 200	
Sanntidsinformasjon – stolper	VFK	Alle	1 000	1 000	500	500	3 000	
Drift mobilbillett	VFK	Alle	1 200	1 200	1 200	1 200	4 800	
Driftsmidler til SIS og TID	VFK	Alle	3 000	3 000	3 000	3 000	12 000	
Selvkjørende buss Drammen	VFK	DK	500	500	-	-	1 000	
SUM forbedring av kollektivtilbudet			74 000	74 000	73 000	73 000	294 000	
Fremkommelighetstiltak, hpl og knutepunkter	Ansvar	Kommune	2022	2023	2024	2025	2022-25	
Drammen								
Aktiv signalprioritering for buss Drammen sentrum	VFK	DK	2 380	-	-	-	2 380	
Fremkommelighet for buss i Drammen - Del 1	VFK	DK	-	1 500	-	-	1 500	
Fremkommelighet for buss på fylkesvei - Del 2	VFK	DK	-	5 000	-	-	5 000	
Fremkommelighet for buss på fylkesvei - Del 3	VFK	DK	-	-	-	1 500	1 500	
Fremkommelighet for buss på kommunal vei Mjøndalen-nytt sykehus	DK	DK	-	3 000	1 500	-	4 500	
Kongsberg							-	
Oppgradering kollektiv Hasbergtjerdalen	KK	KK	2 000	-	-	-	2 000	
Innfartsparkering	KK	KK	500	-	-	-	500	
Øvre Eiker							-	
Lehus bussholdeplasser	ØEK	ØEK	300	-	-	-	300	
Busstilrettelegging på Harakollen	ØEK	ØEK	-	-	1 000	-	1 000	
Lier							-	
Pendlerparkering Lier stasjon	Bane Nor	LK	-	800	-	-	800	
Lehus Lierbyen skole	LK	LK	-	400	-	-	400	
Busstopp Heggveien – tilrettelegging i retning Drammen	LK	LK	-	-	400	-	400	
SUM fremkommelighetstiltak, hpl. og knutepunkter			5 180	10 700	2 900	1 500	20 280	

Tiltak	Ansvar	Kom- mune	Bevilgning	Forslag belønningsmidler				Sum
				HP 2023-25				
Tiltak for gående og syklende	Ansvar	Kom- mune	2022	2023	2024	2025	2022-25	
Drammen								
Fv 2731 Sykkelrute Landfalløybrua – Vinnes	VFK	DK	250	-	-	-	250	
Fv. 319 Havnegata/Svelvikveien, forprosjekt	VFK	DK	300	-	-	-	300	
Fv. 2722 Konnerudgata nedre del - Forprosjekt	VFK	DK	-	-	500	-	500	
Fortau langs Strandveien, Mjøndalen	DK	DK	1 600	-	-	-	1 600	
Snarveiprosjekt, gjennomføring av tiltak	DK	DK	1 000	1 000	1 000	-	3 000	
Sykkelveivisning Drammen	DK	DK	800	700	400	1 000	2 900	
Bedre forhold for buss og gående i Bergeråsen, Svelvik	DK	DK	1 800	-	-	-	1 800	
GS-vei Bjørnstjerne Bjørnsonsgate/Brandengen skole	DK	DK	-	2 000	-	-	2 000	
Verven, Sykkelvei med fortau	DK	DK	-	-	2 000	-	2 000	
Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Drammen	DK	DK	-	-	-	600	600	
Øvre Eiker								
Fv. 35 Vestfossen sentrum - Tiltak for gående og syklende	VFK	ØEK	2 000	-	4 000	1 000	7 000	
Forlengelse gang- og sykkelvei Semsveien (221704)	ØEK	ØEK	-	1 000	1 000	-	2 000	
Drammensvn fra Idrettsparken til Teigen gang- og sykkelvei (Kulvert)	ØEK	ØEK	1 000	-	-	3 000	4 000	
Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Øvre Eiker	ØEK	ØEK	-	-	-	600	600	
Lier								
Gatelys langs Terminalen	LK	LK	1 000	-	-	-	1 000	
Hjertesoneskoler – gjennomføring av enkle fysiske tiltak	LK	LK	500	-	-	-	500	
Busstopp Ringveien ved Hennesbråtan, utbedring av gangvei	LK	LK	500	-	-	-	500	
Lierstranda - Mulighetsstudie Amtmannssvingen-Bruusgaards vei	LK	LK	-	300	-	-	300	
Lierstranda - Amtmannssvingen-Bruusgaards vei – gjennomføring	LK	LK	-	-	3 000	-	3 000	
Haragarn prosjektering og gjennomføring	LK	LK	-	250	800	-	1 050	
Ovenstadveien – kryss ved Heiaveien	LK	LK	-	300	-	-	300	
GS-tiltak Lierbyen	LK	LK	-	-	-	2 400	2 400	
Fv. 2704 Nøsteveien: Kirkeveien-Jensvollsveien, reg.plan	VFK	LK	1 500	-	-	-	1 500	
Tiltak på gang- og sykkelanlegg i Lier	LK	LK	-	-	-	600	600	
Kongsberg								
Gjenåpne snarveier - Tiltak	KK	KK	300	300	-	-	600	
Baneveien etablering av gang og sykkelvei til sykkelhotell	KK	KK	200	-	-	-	200	
Sandsværmoen – Tiltak	KK	KK	-	-	-	5 000	5 000	
Gamle Gomsrud vei/Hyttegata - Tiltak	KK	KK	-	200	200	-	400	

Tiltak	Ansvar	Kom- mune	Bevilgning	Forslag belønningsmidler			Sum
				HP 2023-25			
Sykkelveivisning Kongsberg	KK	KK	-	700	200	-	900
Tiltak på gang- og sykkelanlegg på Kongsberg	KK	KK	-	100	400	600	1 100
Alle kommuner							
Forbedringstiltak for syklende	VFK	Alle	-	5 000	3 000	2 500	10 500
Tiltak på gang- og sykkelanlegg på riks- og europaveier	SVV	Alle	-	400	400	400	1 200
Veivisning for syklister i alle kommuner	Alle	Alle	-	-	-	1 500	1 500
Personalkostnader sykkel og samordning sykkelsatsing og kampanjer	Sekr	Alle	800	-	1 000	1 100	2 900
Kampanjer og annen tilrettelegging	Sekr	Alle	500	700	700	700	2 600
Kampanje for grønne reiser til nytt sykehus	Alle	Alle	-	-	500	300	800
Skolekampanjer	Sekr	Alle	400	500	500	500	1 900
SUM tiltak for gående og syklende			14 450	13 450	19 600	21 800	69 300
Ny teknologi og smart mobilitet	Ansvar	Kom- mune	2022	2023	2024	2025	2022-25
Øvre Eiker Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	ØEK	ØEK	1 000	-	-	-	1 000
Øvre Eiker Parkering i sentrum – Skilting	ØEK	ØEK	500	-	-	-	500
Lier Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	LK	LK	1 000	-	-	-	1 000
Knutepunktsutvikling/mobilitetspunkt	Sekr	Alle	-	-	500	500	1 000
ReisSmart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg	Sekr	Alle	200	-	-	-	200
Bedriftsrettede tiltak inkl Grønn Jobbvei	Sekr	Alle	2 000	2 700	3 000	3 000	10 700
Smart drift	VFK	DK	600	-	-	-	600
Pilot for bedre helårsdrift av sykkelveinettet	Sekr	Alle	-	-	400	500	900
MikroReg Elsparkesykler	DK	DK	-	200	-	-	200
Trygg sykkelparkering ved hjelp av ny teknologi - Ved knutepunkt	DK	DK	-	1 500	-	-	1 500
Drammen Sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass	DK	DK	70	-	-	-	70
Elektrisk bysykkellordning			-	-	-	-	-
Elbysykelprosjekt Øvre Eiker			-	-	-	-	-
Elbysykelprosjekt Lier	VFK	LK	-	200	-	-	200
Elbysykelprosjekt Kongsberg	VFK	KK	-	200	-	-	200
SUM ny teknologi og smart mobilitet			5 370	4 800	3 900	4 000	18 070
Kommunikasjon, kampanjer og kunnskapsgrunnlag	Ansvar	Kom- mune	2022	2023	2024	2025	2022-25
Revidering og oppfølging av handlingsprogram ATP Buskerudbyen	Sekr	Alle	-	-	500	500	1 000
Planlegging for byvekstavtale og oppfølging av handlingsprogram	Sekr	Alle	3 000	2 000	2 000	2 100	9 100
Kontinuerlig RVU	VFK	Alle	100	400	400	600	1 500
Aimsun trafikkmodell	VFK	Alle	1 000	-	-	-	1 000
Tellepunkter	Flere	Alle	400	100	500	500	1 500
Ulykkesregistrering inkludert systematisering og analyse	Sekr	Alle	-	-	100	100	200
Fartsgrensegjennomgang - Samarbeidsprosjekt	VFK	Alle	-	-	1 000	-	1 000
Hvilke virkemidler endrer reisevaner (elsykler)	KK	KK	-	-	300	-	300

Tiltak	Ansvar	Kom- mune	Bevilgning	Forslag belønningsmidler			Sum
				HP 2023-25			
Personalkostnader kommunikasjon, planleg- ging og koordinering	Sekr	Alle	1 000	500	1 000	1 000	3 500
Bygge kunnskap om Buskerudbyen	Sekr	Alle	500	1 000	1 100	1 200	3 800
Hjertesoner ved skoler	LK	LK	-	350	-	-	350
Holdningsskapende arbeid	Sekr	Alle	-	300	-	-	300
SUM kommunikasjon, kampanjer og kunn- skapsgrunnlag			6 000	4 650	6 900	6 000	23 550
Overført fra 2022			-1 300	-	-	-	-
TOTALSUM			105 000	107 600	106 300	106 300	425 200





Buskerudbyen

