



SAKSDOKUMENT TIL ATM-utvalgets møte nr 1 - 2012

Møtetid: Tirsdag 10. januar kl 08:30 – 12:00 (lunsj kl. 12.00)

Sted: Kommunestyresalen, Rådhuset, Mjøndalen

(De som vil reise kollektivt kan f.eks. benytte tog fra Drammen 07:55, fra Kongsberg 07:50 og fra Hokksund 08:21. Retur tog fra Mjøndalen 12:27 til Drammen og fra Mjøndalen 12:04/13:04 til Kongsberg).

Forslag til dagsorden

- Sak 01/12 Referat fra sist møte
- Sak 02/12 Status
- Sak 03/12 Kollektivtransport i Buskerudbyen
 - Innlegg om kollektivtransportplanen for Buskerud v/ samferdselssjef Gro Ryghseter Solberg, Buskerud fylkeskommune
- Sak 04/12 Handlingsprogram belønningsordningen 2010-2013 – revidering
- Sak 05/12 Budsjett 2012
- Sak 06/12 Opplegg ATM-rådsmøte 6. februar
- Sak 07/11 Eventuelt

Buskerudbyen 03.01.2012

Tore Opdal Hansen
Leder av ATM-utvalget

Runar Hannevold
leder av adm. styringsgruppe

Vedlegg 1 Referat fra møte 18. november 2011

Vedlegg 2 Referat fra møtet i Samferdselsdepartementet 29.11.11

Vedlegg 4 Handlingsprogram belønningsordningen 2010-2013 (Buskerudbypakke 1).

Forslag til revidert utgave.

Separate vedlegg: Kollektivtransportplan for Buskerud – høringsutgave.

Sak 01/12 Referat fra sist møte

Referat fra møte 18. november 2011 ligger som vedlegg 1.

Konklusjon: Referat godkjennes

Sak 02/12 Status

Avslutning av Buskerudbykonkurransen

På www.buskerudbyen.no har det siden begynnelsen av september pågått en spørrekonkurranse om Buskerudbyen. For å skape oppmerksomhet om Buskerudbyen ble det som kjent laget en film med ordførerne som er blitt vist foran alle forestillingene ved Drammen og Kongsberg kinoer fram til slutten av november. Det har vært annonser i avisene og på bussene i Drammen. Det ble henvist til Buskerudbyens hjemmeside der det er publisert en konkurranse. Rundt 750 unike brukere har deltatt i konkurransen. Det har vært trukket mindre premier hver uke i høst, og ved avslutning av konkurransen 6. desember ble det trukket tre hovedpremier med følgende verdi i: 1. premie verdikort på 8.000 kr, 2. premie verdikort på 5.000 kr og 3. premie verdikort på 3.000 kr. Disse kan brukes på tog og buss.

Hovedpremievinnerne fikk overlevert sine premier tirsdag 06.12 og de var svært fornøyd med premiene. Vi fikk fine oppslag i Drammens Tidende, Eikeravis og Eikerbladet. Konkurransen har skapt en stor oppmerksomhet om Buskerudbyen.

Videreutvikling av nettsiden

Det er laget et eget menyvalg for folkevalgte på www.buskerudbyen.no.

Arbeidet med Buskerudbypakke 2 – oppfølging av møte 29.11. med SD

Hovedpunktene fra møtet med samferdselsministeren ifølge vedlagte referat, (se vedlegg 2):

1. Forsinket KVV Buskerudbypakke2 - betydningen for oppstart av en bypakke i 2014/15
Helhetlige bypakker vil være hovedsatsingen i byområdene i NTP 2014-2023.
Buskerudbyen som byområde vil få tilstrekkelig omtale til å kunne bli tatt med i bypakkeordningen i kommende NTP, selv med forsinket KVV Buskerudbypakke2. Det at Buskerudbyen får omtale i NTP innebærer at SVV og JBV har grunnlag for å kunne ta med tiltak i en Buskerudbypakke2 i sine handlingsprogrammer for 2014-2017.
2. Mulighet for videreføring av den fireårige avtalen om belønningsordningen etter 2013. Belønningsordningen vil videreføres og styrkes. Den kan bli endret noe i form.
Buskerudbysamarbeidets tolkning av svaret om belønningsordningen: Forutsatt at Buskerudbyen leverer i tråd med eksisterende avtale, vil en forlengelse av avtalen ut over 2013, være en naturlig videreføring av samarbeidet med SD.
3. Mulighet for økt togtilbud Drammen – Kongsberg i perioden 2014 -2017. Det er jobbet i noen år med å avklare mulighetene for økt togtilbud Drammen, Mjøndalen, Hokksund, Kongsberg. En vektlegging av robustheten for togtilbudet i hele Osloområdet har ført til at de tidligere vurderingene måtte gås nøyere gjennom. Pågående arbeid med strekningsvis utviklingsplan for den angitte Buskerudbystrekningen har avklart at det må investeres en del infrastrukturtiltak for å realisere to tog i timen for Drammen – Mjøndalen – Hokksund – Kongsberg. Angitte togstrekning vil få omtale i NTP.
Buskerudbysamarbeidets tolkning av svaret: Det er viktig å få avklart raskt fra Jernbaneverket hvilken type planlegging og tilhørende infrastrukturtiltak som må gjennomføres for at to tog i timen Drammen – Hokksund kan være mulig å realisere.

I tråd med adm. styringsgruppemøte 16.12.11. jobber nå sekretariatet i samarbeid med Statens vegvesen region sør med en hovedtidsplan for Buskerudbypakke2. I dette arbeidet

vil inngå bla. forslag til en todeling av «pakken»; del 1 fra 2014 uten trafikantbetaling og del 2 fra ?? med trafikantbetaling. Forslag til tidspunkter for avklaring av politiske spørsmål vil også inngå. Arbeidet med Buskerudbypakke2 vil bli satt på dagsorden i neste ATM-utvalgsmøte.

Arbeidet med areal- og transportplanen

Arbeidet med areal- og transportplanen er nå på vei inn i en ny fase fra kunnskapsproduksjon og utredningsarbeid til utarbeiding av konkret planforslag.

Følgende utredningsarbeider (kunnskapsproduksjon knyttet til areal- og transportplan) som fortsatt pågår er:

1. Mulighetsstudie næringsarealer (kvalitetssikring pågår), plan å ferdigstille i løpet av januar
2. Attraktive byer og tettsteder, inkludert handelsanalyse for Buskerudbyen (delvis rapportert, fortsatt pågående), plan å ferdigstille i løpet av januar.
3. Konsekvensutredning (KU) av ulike måter å innrette areal- og transportpolitikken i 2023 og 2040 er startet opp. Dette arbeidet vil i stor grad være med å påvirke hvilke faglige anbefalinger som vil bli foreslått i et konkret planforslag. KU-arbeidet vil pågå ut februar 2012.

Parallelt med de pågående utredningsarbeider starter nå selve skrivearbeidet med areal- og transportplandokumentet (planforslaget) som vil bli gjenstand for politisk behandling i ATM-utvalget i april 2012. Forut for dette vil det bli avholdt møter i ATM-rådet (6. februar og 5. mars) og ATM-utvalget (17. februar og 30. mars) for å sikre en så god prosess som mulig og som det kravet til framdrift i planarbeidet tillater. Det er et mål å formidle til politiske fora resultater fortløpende fra kunnskapsproduksjonen (utredningsarbeidene), samtidig som sekretariatet, fagråd, arbeidsgrupper og partnerne i Buskerudbysamarbeidet kan fange opp signaler fra drøftinger i ATM-råd og beslutninger i ATM-utvalg. Dette vil være grunnlaget for en omforent felles areal- og transportplan som skal være et hensiktsmessig virkemiddel for å få til den endring i areal- og transportutviklingen lokalt og regionalt som samarbeidsavtalen og avtale med SD forutsetter. Areal- og transportplanen vil da bli Buskerudbyens viktigste virkemiddel i den kommende prosess om Nasjonal transportplan og statlige forpliktelser knyttet til en Buskerudbypakke2. Dette forutsetter en konkret areal- og transportplan der det vises vilje til å iverksette strategier slik at nasjonale og regionale mål for trafikktutvikling og arealbruk kan nås.

Frokostmøter med næringslivet er gjennomført i Øvre Eiker, Nedre Eiker, Lier og Drammen. Planlagt møte i Kongsberg 09.12 ble avlyst. I tillegg er et temamøte om attraktive boformer gjennomført i Drammen i samarbeid med byggenæringen og DNF. I samarbeid med næringslivsforeningene vil det bli utarbeidet et nyhetsbrev til næringsdrivende på nyåret.

Politisk behandling av plantype felles AT-plan

Felles sak om plantype er behandlet i bystyret i Drammen 23.11, kommunestyret i Lier 08.11, kommunestyret i Nedre Eiker 16.11, kommunestyret på Kongsberg 9.11 og i fylkesutvalget i Buskerud fylkeskommune 29.11 som alle har vedtatt rådmennenes felles innstilling om regional plan. Kommunestyret i Øvre Eiker vedtok 18.10 at utarbeidelse av planen bør skje som en tematisk interkommunal plan. Leder av administrativ styringsgruppe har gitt sekretariatet i oppdrag å utarbeide et notat om forholdet mellom endelig beslutningsprosess for felles AT-plan og når evt. sak om plantype bør tas opp på nytt i Øvre Eiker kommune.

Belønningsordningen (Buskerudbypakke1) - resttildeling i 2011.

I tråd med fullmakt vedtok adm.styringsgruppe i møte 16.12.11 følgende: Restmidler 1,137 millioner fra belønningstilskudd i 2011 tildeles med 700.000 kr til Tiltaksområde 1 og 417.000 kr til Tiltaksområde 7.

Tildelingen fordeler seg på følgende måte:

Tiltak	Ansvar	Kostnad	Tildeling
Tiltaksområdet 1: Felles areal- og transportplan			
Konsekvensutredninger areal og transportplanen	Sekretariatet	1 200 000	700 000
Tiltaksområdet 7: Felles kunnskapsgrunnlag, evaluering, trafikk/resultatmålinger			
Til utredning del 1 trafikantbetaling/reisevanundersøkele	Sekretariatet		437 000
SUM Resttildeling 2011			1 370 000

Konsulenttjenester

Det er i 2011 inngått rammeavtaler for konsulenttjenester innenfor areal- og transport, samferdsel og prosjektledelse/prosess/info i tråd med det offentlige innkjøpsreglementet.

For nødvendig kapasitet og kompetanse benyttes konsulenttjenester til deler av samarbeidets oppgaver. For 2011 hadde Buskerudbysamarbeidet en budsjetttramme på 63,250 mill.kr.

En måte å dele inn konsulentengasjementene/oppdragene på, er:

Sekretariatets arbeid

Som prosjektleder Areal- og transportplan (Jomar Lygre Langeland) og prosjektleder samferdsel (Bjørn Oscar Unander) er det engasjert konsulenter ut 2012 (med opsjon for forlengelse). Dette ble gjort etter gjennomført ansettelsesprosess og forespørsel om frikjøp fra partnerne uten tilfredsstillende resultat.

Utarbeidelse av felles kunnskapsgrunnlag

En av hovedprinsippene er at samarbeidet skal basere seg på kunnskapsbaserte løsninger. Dette innebærer bl.a. at det som underlag for felles strategier og planprosesser utarbeides felles kunnskapsgrunnlag i form av konsulentutredninger. For 2011 har dette bl.a. omfattet følgende utredninger og analyser; plantype (ferdig) mulighetsanalyse næringsarealer (under kvalitetssikring), attraktive og livskraftige byer og tettsteder inkl. handelsanalyse (delvis rapportert, under sluttrapportering), konsekvensutredning (KU) tilknyttet areal- og transportplanarbeidet (har startet opp), oppfølging av samordnet parkeringsstrategi (under arbeid).

Faglige utredninger, planlegging og gjennomføring av prioriterte tiltak

Samarbeidet praktiserer en desentralisert gjennomføringsmodell for tiltak finansiert av belønningsmidler (Buskerudbypakke1). Dette innebærer at ansvarlig partner har helhetsansvar for planlegging og gjennomføring av tiltaket enten det er et fysisk tiltak eller et utredningstiltak. Sekretariatet vil ha et slikt ansvar for et begrenset antall tiltak (mest tilknyttet informasjon og kommunikasjon). For planlegging og gjennomføring av disse tiltakene benytter gjennomføringsansvarlig nødvendig konsulenttjenester for å sikre nødvendig kapasitet og kompetanse.

Årsrapport 2011 og rapportering til SD for 2011

Det vil bli laget en årsrapport for alle aktiviteter i samarbeidet som bør sees på som en oppsummering til partnerne av hva som er gjennomført i løpet av året. Også andre interesserte skal kunne finne informasjon om hva Buskerudbysamarbeidet har bedrevet i året som gikk. Årsrapporten 2011 vil også ha en del som ser fremover og gi noen vyer. Innholds-

og layoutmessig lages den som et produkt som er enkelt å lese og finne frem i. Spesielt er det viktig at de nye folkevalgte får en lett tilgjengelig oversikt over aktivitetene i Buskerudbysamarbeidet. Forslag til årsrapport vil legges fram i neste ATM-utvalgsmøte.

I tråd med avtale skal Buskerudbyen innen 1.02. rapportere til Samferdselsdepartementet om gjennomførte aktiviteter i tråd med den 4 årige avtalen med SD. Denne rapporteringen vil være SDs grunnlag for endelig tildeling av tilskuddsmidler for 2012. I tråd med avtalen skal tildeling skje senest 01.03.2012. Forslag til rapport til SD legges fram på adm. styringsgruppemøte 27.01. før oversendelse til SD

Årsrapporten får et trykt opplag på 200 hvor 10 eks. går til hver av partnerne. Den legges dessuten på nettet. Rapport 2011 til Samferdselsdepartementet, legges som dokument på nettet. Som underlag til disse rapportene leverer hver av partnerne nødvendig rapportering på de tiltakene som har fått tilskudd fra belønningsmidlene.

Adm. styringsgruppe 2012 – leder og nestleder

Følgende lederskap er valgt for 2012: Runar Hannevold, fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune (leder) og Astrid Sommerstad, rådmann, Kongsberg kommune (nestleder).

Kommunikasjonsmedarbeider. Kommunikasjonsmedarbeider Håkon Ødegaard slutter i sekretariatet 1.02.2012. Det er satt i gang ansettelsesprosess for ny medarbeider. I rekrutteringsgruppen sitter repr. fra Buskerud fylkeskommune, Øvre Eiker kommune, Drammen kommune og fagforeningsrepr. samt prosjektsjefen som foretar ansettelsen. Stillingsbetegnelsen er justert til prosjektleder kommunikasjon.

Konklusjon: Status tas til orientering

Sak 03/12 Kollektivtransport i Buskerudbyen

Bakgrunn

En vellykket utvikling av kollektivtrafikken i Buskerudbyen er et av suksesskriteriene for å kunne nå Buskerudbysamarbeidets mål. I denne sammenheng er det to tidsperspektiver i Buskerudbysammenheng:

Kortsiktig: 2012 - 2013. Belønningsmidler (Buskerudbypakke1).

I 2012 og 2013 vil en stor andel av gjenværende 190 mill.kr. fra belønningsordningen (Buskerudbypakke1) gå til buss og til å forbedre busstransportens konkurransefortrinn.

Strategier og prioriteringer fremgår av egen sak om handlingsprogram for belønningsordningen (sak 04/12).

Langsiktig: 2014 – 2017 – 2023. Buskerudbypakke2.

Tiltak og driftsmidler til realisering av en vesentlig økning av ambisjonsnivået for kollektivtrafikken (buss og tog) vil være en av hovedelementene i en Buskerudbypakke2. Rammer for dette arbeidet vil det fremover jobbes med i samarbeidets fora. I dette arbeidet vil det tas som utgangspunkt at Buskerud fylkeskommune og øvrige partnere i Buskerudbyen vil benytte Buskerudbysamarbeidet og Buskerudbypakke2 som hovedarena for utvikling av kollektivtrafikken i Buskerudbyen. Forslag til samordning av handlingsplanen for areal- og

transportplan for Buskerudbyen og handlingsplan for kollektivtransport i Buskerud (det som omfatter Buskerudbyen) vil inngå i dette.

Regional plan for kollektivtransport i Buskerud.

Buskerud fylkeskommune har utarbeidet en Kollektivtransportplan for Buskerud som er sendt ut på høring. Anbefalt ambisjonsnivå er en dobling av kollektivtrafikken i Buskerud i løpet av 4 år.

Mål og strategier i denne planen er helt i tråd med mål og strategier for Buskerudbyen. Adm. styringsgruppe etter anbefaling fra Fagrådet, har konkludert med at det vil være hensiktsmessig at de 5 kommunene i Buskerudbyen utarbeider en felles høringsuttalelse til kollektivtransportplanen for Buskerud. Forslag til uttalelse vil legges fram på ATM-utvalgets neste møte.

Orientering . I møtet vil samferdselssjef Gro Ryghseter Solberg, Buskerud fylkeskommune orientere om hovedpunkter i Kollektivtrafikkplanen for Buskerud som har betydning for kollektivtransporten i Buskerudbyen.

Konklusjon: Saken tas til orientering

Sak 04/12 Handlingsprogram belønningsordningen 2010-2013 – revidering

Hensikt

Justere Buskerudbysamarbeidets handlingsprogram for belønningsordningen 2012-2013 i tråd med tilbakemeldingen fra Samferdselsdepartementet, erfaringer gjort gjennom 2011 og ATM-utvalgets vedtak av 9. juni 2011. Det lød som følger:

Med bakgrunn i Samferdselsdepartementets evaluering av Buskerudbypakke1/ belønningsordningen 2010 er det i 2011 spesielt viktig å prioritere følgende:

- 1. Prioritere og planlegge infrastrukturiltak i 2011 slik at de fysiske tiltakene kan gjennomføres i 2012 og 2013.*
- 2. Oppfølging og gjennomføring av den samordnede parkeringspolitikken og andre biltrafikkreduserende tiltak.*
- 3. Eventuell revidering av gjeldende handlingsprogram.*
- 4. Tilstrekkelige ressurser for styrket koordinering og gjennomføring hos partnere og i sekretariatet.*

Prosess

Administrativ styringsgruppe gav, på sitt møte 16. desember tilslutning til en begrenset revidering (heretter kalt justering) av gjeldende handlingsprogram. Deres anbefalte forslag er vedlagt. Forut for Administrativ styringsgruppens behandling har Fagrådet hatt opplegg, omfang og innhold i justeringene oppe til behandling på til sammen tre fagrådsmøter andre halvår 2011. På denne måten, og gjennom egne arbeidsgrupper, har arbeidet med justert handlingsprogram involvert bredt blant partnerne i Buskerudbysamarbeidet.

Hovedgrepene i justeringen av handlingsprogrammet

De politiske vedtakene som inngår i gjeldende handlingsprogram (politisk vedtatt rundt årsskiftet 2010/11) ligger fast. Dette gjelder blant annet samordnet parkeringspolitikk og prinsipper for reduksjon i biltrafikk. Foreliggende forslag til justering innebærer derfor ingen forslag til revidering av politiske vedtak som ligger i gjeldende handlingsprogram. Imidlertid er enkelte tema og omtaler innenfor tiltaksområdene i handlingsprogrammet justert med utgangspunkt i ATM-utvalgets vedtak av 9. juni 2011, tilbakemeldingen fra Samferdselsdepartementet og erfaringer gjort igjennom 2011.

Med dette som utgangspunkt har det justerte forslaget tydeliggjort satsingen på infrastrukturtiltak innenfor kollektivtrafikken i 2012 og 2013 for å gjøre bussen mer konkurransedyktig. Dette er gjort ved å prioritere 5 utvalgte kollektivstrekninger for buss. Disse strekningene er:

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

Strekningene er prioritert av fagrådet etter innspill fra arbeidet med gjennomføringsplanen for kollektivtrafikk. Prioriteringen er gjort for å skape best mulig total effekt av belønningsmidlene og samtidig øke fokuset på gjennomføring og resultater på kort sikt. Det justerte handlingsprogrammet fremhever at tiltakene skal rettes inn mot å styrke attraktiviteten og fremkommeligheten for bussen på disse strekningene. Dette kan eksempelvis gjøres gjennom etablering av egne kollektivfelt, innføre aktiv signalprioritering, oppgradere holdeplasser med sanntidsinformasjon samt innføre tilfartskontroll for prioritering av bussen i lyskryss.

Justering av tiltaksområdene

Følgende justeringer er gjort innad og mellom tiltaksområdene. (For nærmere beskrivelse, se det justerte forslaget til handlingsprogram som er vedlagt).

1. Felles areal- transportplan

Gjennomført arbeid med areal- og transportplanen i 2011 har tydeliggjort behovet for nødvendig plan- og utredningsarbeid mv. Det er fra august 2011 etablert en styrket koordinering/ledelse (prosjektleder ATP) for å planlegge og koordinere utarbeidelsen av en felles plan innen utgangen av 2012. Tiltaksområdet foreslås økt med 2,5 mill. til 7,5 mill. totalt for fireårsperioden, for å ivareta angitte behov.

2. Forbedring av kollektivtilbudet

Når det gjelder rammen for tiltaksområde 2 så har fylkeskommunen beregnet at opprettholdelse av allerede vedtatt styrket kollektivtilbud fra 2011 frem til 31. juni 2014 vil beløpe seg til ca. 55,0 mill. totalt. Øvrige tiltak innenfor dette området omfatter tilskudd til bedre informasjon om kollektivtilbudet, tilskudd til bedre systemer for enklere og raskere betaling av billetter, evt. bidrag til utvikling av felles pris- og sonesystem og utredning av etterfølgende forslag til økt busstilbud.

Det er ikke realistisk å få innført økt togtilbud Drammen - Hokksund innenfor handlingsprogrammets tidsramme, slik som tidligere forutsatt. Den utviklingen som felles Areal- og transportplanen skal legge til rette for, forutsetter økt togtilbud på strekningen Drammen - Kongsberg. For å bygge opp om denne ønskede utviklingen i perioden frem til toget får

Økt frekvens forslås det i handlingsprogrammet å utrede et nytt busstilbud på strekningen Kongsberg – Hokksund - Mjøndalen – Drammen. Dette skal sammen med toget gi halvtimes frekvens på strekningen. En slik utredning vil omfatte vurdering av forskjellig stoppmønster mellom Kongsberg og Drammen.

Det er i justert handlingsprogram lagt opp til at investeringer i sanntidsinformasjon og aktiv signalprioritering finansieres under tiltaksområde 3 i stedet for 2 (i 2010-2011 har midler til dette vært bevilget innenfor tiltaksområde 2). Dette medfører at tiltaksområdet 2 foreslås redusert med 10,0 mill. til 65,0 mill. totalt for fireårsperioden.

3. *Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken*

Det er innenfor dette tiltaksområdet at hovedinnsatsen settes inn i 2012 og 2013. Midlene skal i hovedsak kanaliseres til de 5 prioriterte strekningene for å oppnå størst mulig effekt for kollektivtrafikken totalt sett. Detaljene i denne satsingen vil en komme tilbake til i tiltaksplan 2012.

Det gjøres en endring i hvilke tiltak som legges inn under dette området. Investeringer i høystandard sykkelparkering på stasjoner ses i sammenheng med innfartsparkering for bil og finansieres under tiltaksområde 3. Tiltaksområdet foreslås økt med 6,0 mill. til 121 mill. totalt for fireårsperioden.

4. *Tiltak for syklende og gående*

Innsatsen for å få flere til å sykle foreslås styrket gjennom å etablere en ordning for koordinering og erfaringsutveksling mellom de 5 kommunene. Reisevaneundersøkelsen 2009-2010 viser at Kongsberg har lyktes svært godt med sin sykkelsatsning. Der sykler 9,9 % mens i de øvrige 4 kommunene varierer det mellom 3,0 og 4,1 %. For å øke andel sykkelbrukere på kort sikt er det viktig å utnytte og bygge videre på Kongsbergs erfaringer. Det foreslås derfor at det i 2012 og 2013 blir prioritert styrket samordning, koordinering og erfaringsutveksling innenfor sykkelområdet f.eks. en sykkelkoordinator. Dette finansieres ved at kostnader til høystandard sykkelparkering flyttes til tiltaksområde 3 (innfartsparkering) som omtalt over. Den økonomiske rammen for tiltaksområdet er ikke foreslått endret.

5. *Biltrafikkreduserende tiltak*

Innenfor dette tiltaksområde ligger de «rene» biltrafikkreduserende tiltakene bl.a. oppfølging av parkeringspolitikken. Flere av tiltakene under tiltaksområde 3 er kombinerte tiltak som har biltrafikkreduserende effekt. Den økonomiske rammen for tiltaksområdet er ikke foreslått endret.

6. *Informasjon og holdningskampanjer*

2011 har vist at dette er en viktig del av Buskerudbysamarbeidets arbeid. Ambisjonsnivået opprettholdes og økonomisk ramme er ikke foreslått endret.

7. *Felles kunnskapsgrunnlag. Trafikk og resultatmålinger*

Arbeidet innenfor dette området har i 2011 vist et økt behov for midler til felles kunnskapsgrunnlag og planleggings-/oppfølgingsbehov for belønningsordningen. Økt kunnskapsbehov skyldes blant annet igangsettelse av egen trafikantbetalingsutredning i

2012. De økonomiske rammene foreslås økt med 1,5 mill. til 6,5 mill. totalt for fireårsperioden.

Videre prosess

Det justerte forslaget til handlingsprogram legger gjeldene politiske vedtak til grunn. Administrativ styringsgruppe vurderer at det derfor er tilstrekkelig at ATM-utvalget sluttbehandler justert handlingsprogram uten forutgående behandling hos partnernes politiske organer. I denne vurderingen ligger også hensynet til framdrift for rapportering til Samferdselsdepartementet. Denne rapportering skal skje innen 31. januar 2012 og inneholde vedtatt justert handlingsprogram.

Ved vedtak i ATM-utvalget foreslås det at justert handlingsprogram sendes til samtlige partnere i Buskerudbysamarbeidet for en etterfølgende hensiktsmessig behandling.

Administrativ styringsgruppe anbefaler følgende konklusjon:

Justert handlingsprogram 2010-2013 for belønningsordningen/Buskerudbypakke1, datert 03. januar 2012, vedtas.

Sak 05/12 Budsjett 2012

Saksunderlag

Buskerudbysamarbeidets budsjett består av to deler:

Del 1. Samarbeidsmidler finansiert av partnerne selv, i tråd med samarbeidsavtale vedtatt des. 2009.

Del 2. Belønningsmidler finansiert av Samferdselsdepartementet i tråd med avtale om belønningsmidler av 05.02.2010.

Budsjett belønningsmidler 2012

Budsjettrammen for belønningsmidler fremgår av statsbudsjettet for 2012. Forslag til statsbudsjett inneholder 90 mill.kr. i belønningsmidler til Buskerudbyen. I tråd med belønningsavtalen vil oppnådde resultater i 2011 avgjøre om tilskuddet for 2012 vil bli utbetalt fullt ut. Departementets avgjørelse vil først foreligge innen 01.03.12. med bakgrunn i rapportering fra Buskerudbyen som skal sendes SD innen 31.01.12 (se sak under status)

Prosjektjefen i samråd med fagrådet og adm. styringsgruppe, har lagt opp en prosess for å foreslå prioritering av belønningsmidler innenfor en ramme på 90 mill. kr. Dette skjer i form av et forslag til tiltaksplan 2012 for belønningsmidler/Buskerudbypakke1 på samme måte som for 2011.

I tråd med gjeldende forutsetninger vil belønningsmidler dekke lønnsutgifter mv. for kommunikasjonsrådgiver/-prosjektleder og konsulentmidler til prosjektleder AT-plan. Dette vil fremgå av belønningsmidlenes tiltaksplan for 2012.

Følgende beslutningsprosess legges til grunn: Behandling i adm. styringsgruppe 10.02.12 og beslutning i ATM-utvalget 17.02.12.

Budsjett samarbeidsmidler 2012

Adm. styringsgruppes foreslår ingen justering av budsjettrammen for samarbeidsmidler for 2012 dvs. samme budsjettramme som 2011 med kr 3.250.000.

Samarbeidsmidlenes budsjett vil i 2012 i hovedsak gå til planlegging, koordinering i form av lønnskostnader mv. for prosjektsjef, planfaglig rådgiver og administrativ ressurs (deltid) samt konsulentmidler til prosjektleder samferdsel.

Øvrige utgifter vil være:

- kostnader til drift av sekretariatet
- møtekostnader for samarbeidets organer (arbeidsgrupper, fagråd, ATM-råd)
- delfinansiering av studietur

Vurdering

Valgt løsning for prosjektleder samferdsel (engasjement av konsulent ut 2012) innebærer økte kostnader i 2012 i forhold til 2011. Det vurderes derfor at foreslått budsjett for samarbeidsmidlene for 2012 ikke vil kunne dekke alle kostnadene til prosjektleder samferdsel. Adm. styringsgruppe legger til grunn at deler av kostnaden til prosjektleder samferdsel kan finansieres av belønningsmidler for 2012. Dette er begrunnet med at prosjektleder samferdsel vil utføre mange oppgaver knyttet til belønningsordningen/ Buskerudbypakke1 som har et budsjett på 90 mill.kr for 2012.

Det foreslås et budsjett samarbeidsmidler 2012 på 3,250 mill. kr og en inndecking med samme fordelingsnøkkel mellom de 10 partnerne som for 2011.

Inntekter:		
Del 1. Bidrag fra partnere i 2012		
Statens vegvesen	kr	300 000
Jernbaneverket	kr	300 000
Kystverket	kr	50 000
Fylkesmannen i Buskerud	kr	300 000
Buskerud fylkeskommune	kr	600 000
Drammen kommune	kr	600 000
Kongsberg kommune	kr	200 000
Øvre Eiker kommune	kr	200 000
Nedre Eiker kommune	kr	200 000
Lier kommune	kr	200 000
Delsum	kr	2 950 000
Del 2. Bidrag fra statlig delfinansiering i 2012		
Nasjonalt utviklingsprosjekt - Fremtidens byer (Via Drammen kommune)	kr	300 000
Totalsum finansiering	kr	3 250 000
Utgifter:		
Post 1 - Felles kunnskapsgrunnlag (Planlegging og utredninger)	kr	150 000
Post 2 – Sekretariatet. Koordinering og planlegging	kr	3 100 000
Totalte utgifter	kr	3 250 000

Adm. styringsgruppe anbefaler følgende vedtak i ATM-utvalgets møte 10.01.2012:

Budsjett samarbeidsmidler 2012 vedtas med en ramme på kr 3.250.000,- og med samme inndecking fra samarbeidspartnerne som i 2011.

Sak 06/12 ATM-rådsmøte 6. februar 2012

Det var fastsatt ATM-rådsmøte 23. januar, men dette er nå flyttet til mandag 6. februar fordi KS hadde planlagt strategikonferanse for Buskerud, Vestfold og Telemark samme dag. ATM-rådsmøte holdes i fylkestingssalen, Buskerud fylkeskommune, Drammen fra kl 17:00 til kl 21:00. Det serveres middag i kantina fra kl 16:30.

Adm. styringsgruppen og Fagrådet har gitt tilbakemeldinger på opplegg og innhold ATM-rådsmøte i 29.november. Det ble rapportert at politikerne i hovedsak var fornøyde med opplegg og gjennomføring. Dette var en god mal å bygge på videre. Viktig å prioritere tid til gruppearbeid. Forslag til opplegg for møtet 06.02.12:


- Innledning.
- Erfaringer fra Areal- og transportplanarbeidet i Kristiansandsregionen v/ ordfører Arne Thomassen, Lillesand kommune.
- Innledning til gruppearbeidet v/ sekretariatet
- Gruppearbeid: Innretning på anbefalt planforslag.
- Avslutning

Adm. styringsgruppe har gitt sin tilslutning til opplegget.

Forslag til konklusjon: I tråd med adm.styringsgruppes anbefaling gis det tilslutning til opplegget

Sak 07/11 Eventuelt

Vedlegg 1

 <p>Buskerudbyen</p> <p style="text-align: center;">Møtereferat ATM-utvalg Møte nr. 4-11 fredag 18.11.2011</p>	
Tilstede	<p>ATM-utvalget: Morten Eriksrød, fylkesordfører Buskerud fylkeskommune Vidar Lande, ordfører Kongsberg kommune Tore Opdal Hansen, ordfører Drammen kommune Nina Johnsen varaordfører Lier kommune Ann Sire Fjerdingstad, ordfører, Øvre Eiker kommune Kirsti Kolle Grøndahl, Fylkesmann, Fylkesmannen i Buskerud Sven Arild Hansen, regiondirektør, Kystverket Sør Øst Gunnar Lien, SVV region sør. Sjur Helseth, Jernbaneverket</p> <p>Fra administrativ styringsgruppe: Astrid Sommerstad, rådmann Kongsberg kommune Øyvind Hvidsten, rådmann, Øvre Eiker kommune (leder av adm. styringsgruppe) Runar Hannevold, fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune Bengt Nystrøm, rådmann, Nedre Eiker kommune Hans Petter Christensen, rådmann, Lier kommune Hans Jan Håkonsen, avd.leder, SVV Region sør, avd. Buskerud</p> <p>Fra sekretariatet: Tore Askim, prosjektsjef (ref)</p> <p>Møtedeltagere i samordningsgruppen for KVV Buskerudbypakke 2 (del 2 av møtet) fremgår av eget referat.</p>
Forfall	<p>Kjell Inge Davik, regionvegsjef, SVV Region Sør Helene Justad, ordfører Lier kommune Anne Marstein, regional plan- og utviklingsdirektør øst, Jernbaneverket Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune</p>
Møtested	Øvre Eiker rådhus, Hokksund

Del 1: Ordinært ATM-utvalgsmøte

Innkalling og dagsorden godkjent.
Morten Eriksrød ble valgt til møteleder.

Sak 27/11 Valg av leder og nestleder i ATM-utvalget

Konklusjon:

Tore Opdal Hansen, ordfører i Drammen kommune ble valgt til leder og Vidar Lande, ordfører i Kongsberg kommune ble valgt til nestleder for ATM utvalget med virkeperiode til utgangen av året 2013.

Kommunene og fylkeskommunen kan stille med observatører i ATM-rådet i tillegg til de valgte representantene.

Sak 28/11 Møtereferat fra møte nr. 4-11. - 23.09.2011.

Konklusjon: Referatet godkjennes.

Sak 29/11 Status

Skriftlige status ble i møtet supplert med muntlig orientering fra prosjektsjefen.

Det jobbes med et notat om status for KVV for godsterminal, sporarealer og sporkapasitet i Drammensregionen. Denne vil bli oversendt ATM-utvalget når den er ferdig.

Konklusjon:

- Status tas til orientering
- Det utarbeides en redegjørelse om konsulentbruk til neste møte.

Sak 30/11 Arbeidet med Buskerudbypakke 2 - Møte med samferdselsministeren

Konklusjon: Saken tas til orientering

Sak 31/11 Utredning om trafikantbetaling

Saken var satt på dagsorden fordi KVV Buskerudbypakke 2 er forsinket og mulighetsanalyse(finanseringsanalyse) for en bypakke (Buskerudbypakke 2) først kan foreligge i januar 2013.

Etter drøftingen i møte forelå det følgende forslag til konklusjon :

- Utredning om trafikantbetaling igangsettes.**
- Utredningsarbeidet gjennomføres etappevis på en slik måte at etappe 2 og etappe 3 iverksettes først etter behandling i ATM-utvalget.**
- Kostnader til utredningsarbeidet dekkes av ufordelte belønningsmidler /Buskerudbypakke 1 for 2011.**

Statens vegvesen kunne ikke slutte seg til forslag til konklusjon fordi, etter deres mening, ville utredningsarbeidet være dobbeltarbeid i forhold til mulighetsanalysen (finansieringsanalysen) knyttet til KVV Buskerudbypakke 2

Øvrig del av ATM-utvalget ser behovet for nå å igangsette utredning om trafikantbetaling som kunnskapsgrunnlag for den politiske prosessen og for å oppfylle avtalen med SD. (utredning skal foreligge i løpet av våren 2012).

Konklusjon

Saken utsettes til etter møtet med Samferdselsministeren 29.11.

Sak 32/11 Kommunikasjonsstrategi tilknyttet innbyggerundersøkelse

Konklusjon;

Undersøkelsen offentliggjøres på Buskerudbyens nettsider og det anbefales en kommunikasjonsoppfølging av prioriterte tema i tråd med saksfremlegget

Sak 33/11 Møteplan 1. halvår 2012 ATM-utvalg og ATM-råd

Hovedinnspill: Foreslått møtet 09.01. flyttes til 10.01. og møtested blir Nedre Eiker. Tidspunkt for oppstart av ATM utvalgsmøtene tilpasses kollektivtilbudet. Tidspunkt for neste møte i ATM utvalget bør angis i referat fra forrige møte.

Konklusjon

Møteplan 1. halvår 2012 med befaring godkjennes med de justeringer som fremkom i møtet.

Sak 34/11 Opplegg ATM-rådsmøte 28.11.11

Forslag til konklusjon

ATM utvalget slutter seg forslag til opplegg for ATM-rådsmøte 28. november 2011.

Sak 35/11 Jernbaneutvikling i Buskerudbyen

Sjur Helseth holdt innlegg om Jernbaneverkets arbeid med strekningsvisutviklingsplan (SUP) for jernbaneutviklingen i Buskerudbyen. PP-filer følger vedlagt referatet.

Konklusjon: *Saken tatt til orientering*

Sak 36/11 Areal- og transportplan – politiske utfordringer (utsatt til ATM-rådsmøte 28.11).

Sak 37/11 Eventuelt (ingen saker)

Del 2: Møte i samordningsgruppen for KVU Buskerudbypakke 2.

Eget referat fra dette møtet blir utarbeidet av SVV.

VEDLEGG 2



Buskerudbyen



Referat

Møte med Samferdselsdepartementet tirsdag 29.11.2011.

Tilstede	<p>Fra Samferdselsdepartementet Magnhild Meltveit Kleppa, samferdselsminister Lars Erik Bartnes, statssekretær og representanter fra embetsverket. Fra Statens vegvesen og Jernbaneverket møtte: Lars Aksnes, ass. vegdirektør, SVV Kjell Inge Davik, regionvegsjef, SVV region sør Anne Marstein, plan-og utviklingssjef øst, JBV.</p> <p>Fra Buskerudbysamarbeidet : Tore Opdal Hansen, ordfører Drammen kommune (leder av Buskerudbyens ATM-utvalg). Morten Eriksrød, fylkesordfører Buskerud fylkeskommune Vidar Lande, ordfører Kongsberg kommune (nestleder av Buskerudbyens ATM-utvalg). Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører, Øvre Eiker kommune Helene Justad, ordfører Lier kommune Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune Øyvind Hvidsten, rådmann, Øvre Eiker kommune (leder av Buskerudbyens adm. styringsgruppe) Tore Askim, prosjektsjef, Buskerudbyen (ref.)</p>
-----------------	--

Hensikt. Målet med møtet var å få forutsigbarhet fra staten i Buskerudbysamarbeidets videre arbeid ved realiseringen av en helhetlig bypakke (Buskerudbypakke2) for Buskerudbyen fra 2014/15.

Som underlag for møtet var det oversendt et notat til SD datert 9.11.11. Et forberedende møte ble avholdt 4.11. med vegdirektør Terje Moe Gustavsen og jernbanedirektør Elisabeth Enger.

1. Forsinket KVU Buskerudbypakke2 - betydningen for oppstart av en bypakke i 2014/15

Kan statsråden bekrefte at en forsinket KVU Buskerudbypakke2 ikke har betydning for at en helhetlig bypakke for Buskerudbyen blir omtalt i NTP 2014-23 og at en bypakke for Buskerudbyen kan ha oppstart så raskt som mulig etter 2014 ?

Tilleggsspørsmål stilt i møtet 29.11: Kan tilsvarende bekreftelse gis om en slik forsinkelse ikke vil ha betydning for at en Buskerudbyopakke 2 kan inngå i SVV og JBVs handlingsprogrammer for 2014-2017.

Hovedpunkter fra statsrådets svar:

NTP 2014-2023 vil ha følgende hovedsatsingsområder:

- Kollektivtrafikk i byområdene
- Veier i distriktene

Det planlegges med ulike forutsetninger når det gjelder økonomiske rammer.

Helhetlige bypakker vil være hovedsatsingen i byområdene i NTP 2014-2023. Buskerudbyen som byområde vil få tilstrekkelig omtale til å kunne bli tatt med i bypakkeordningen i kommende NTP, selv med forsinket KVV Buskerudbypakke 2.

Hovedpunkter fra svarene til Statens vegvesen og Jernbaneverket:

Det at Buskerudbyen får omtale i NTP innebærer at SVV og JBV har grunnlag for å kunne ta med tiltak i en Buskerudbypakke 2 i sine handlingsprogrammer for 2014-2017.

2. Mulighet for videreføring av den fireårige avtalen om belønningsordningen etter 2013.

Kan den fireårige avtalen om belønningsordningen for Buskerudbyen forlenges og hva vil være prosessen for en evt. fornyet avtale?

Hovedpunkter fra statsrådets svar:

Tilknyttet økt satsing på kollektivtrafikken i byområdene, utredes det ulike muligheter for økt statlig finansiering av kollektivtrafikken.

Belønningsordningen vil videreføres og styrkes. Den kan bli endret noe i form.

Buskerudbysamarbeidets tolkning av svaret: Forutsatt at Buskerudbyen leverer i tråd med eksisterende avtale, vil en forlengelse av avtalen ut over 2013, være en naturlig videreføring av samarbeidet med SD.

3. Mulighet for økt togtilbud Drammen – Kongsberg i perioden 2014 -2017

Hva vil statsråden gjøre for å prioritere økt togtilbud Drammen – Hokksund – Kongsberg i perioden 2014 – 2017?

Hovedpunkter fra statsrådets svar:

Østlandsområdet og Osloregionen får et økt togtilbud ved realisering av ny grunnrutemodell, senest fra desember 2014. Alle får glede av forbedret punktlighet, men alle får ikke nye togtilbud. Drammen får et godt tilbud fra og med desember 2012.

Hovedpunkter fra svarene til Jernbaneverket:

Det er jobbet i noen år med å avklare mulighetene for økt togtilbud Drammen, Mjøndalen, Hokksund, Kongsberg. En vektlegging av robustheten for togtilbudet i hele Osloområdet har ført til at de tidligere vurderingene måtte gås nøyere gjennom. Pågående arbeid med strekningsvis utviklingsplan for den angitte Buskerudbystrekningen har avklart at det må investeres en del infrastrukturiltak for å realisere to tog i timen for Drammen – Mjøndalen – Hokksund – Kongsberg.

Angitte togstrekning vil få beskrivelse i NTP.

Buskerudbysamarbeidets tolkning av svaret: Det er viktig å få avklart raskt fra Jernbaneverket hvilken type planlegging og tilhørende infrastrukturiltak som må gjennomføres for at to tog i timen Drammen – Hokksund kan være mulig å realisere.

4. Noen punkter fra øvrige deler av møtet.

Buskerudbysamarbeidet påpekte at et styrket kollektivtilbud (buss og tog) samtidig med innføring av trafikantbetaling, vil være en forutsetning om vi skal få til en slik betalingsordning.

Kommunene redegjorde for oppfølging av avtalen om belønningsordningen/Buskerudbypakke1. Framdriften er stort sett i rute. Konkret rapportering vil skje innen 1.februar 2012, i tråd med avtale.

Statsråden beklaget håndteringen av spørsmålet om nedlegging av Steinberg stasjon. Det vil nå bli gjort en nøyere vurdering. Endelig beslutning vil bli tatt høsten 2012.

Vedlegg 3



Belønningsmidler for bedre kollektivtransport, økt sykkelbruk og redusert biltrafikk i Buskerudbyen

Handlingsprogram 2010-2013

Buskerudbypakke 1

Justert forslag av 03.01.2012

Det foreliggende handlingsprogrammet er 3. utgave av handlingsprogram 2010-2013. 1. utgave var vedlagt den 4-årige avtalen (2010-2013) med Samferdselsdepartementet av 05.02.2010. 2. utgave av handlingsprogrammet av 09.02.2011 ble revidert og politisk behandlet av de 5 kommunene: Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg samt Buskerud fylkeskommune (de 6 avtalepartnerne med Samferdsels-departementet). Denne 3.utgaven er en justering og oppdatering av 2. utgave. Justeringene er ikke av prinsipiell karakter..

1. Status for dokumentet

Dette dokumentet er et styringsdokument for prioritering av tiltak innenfor den årlige økonomiske tilskuddsrammen som blir gitt fra Samferdselsdepartementet knyttet til den fireårige avtalen om belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk datert 5.2.2010. Denne avtalen inneholder en samlet økonomisk ramme på 280 mill. kr. for fireårsperioden. For 2012 og 2013 gjenstår henholdsvis 90 og 100 mill. kroner.



Figur 1: Buskerudbyen omfatter kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg.

2. Belønningsordningen for bedre kollektivtrafikk, økt sykkelbruk og mindre bilbruk (Buskerudbypakke1).

Buskerudbysamarbeidet skal bidra til en samordnet og klimavennlig areal og transportpolitikk som følger opp både lokale, regionale og nasjonale mål.

I tråd med samarbeidsavtalen for Buskerudbyen vil følgende oppgaver være prioritert av Buskerudbysamarbeidet:

1. Felles areal- og transportplan med relevante virkemidler.
2. Buskerudbypakke1 – Tiltak omfattet av belønningsordningen for kollektivtrafikk og mindre bilbruk.
3. Arena for samordning av prioriterte oppgaver
4. Kommunikasjon og formidling

Avtalen med samferdselsdepartementet har følgende mål for endring i transportmønster i Buskerudbyen:

Redusere omfanget av reiser med privatbil i forhold til 2009 og øke andelen kollektivreiser og bruk av sykkel.

For 4-årsperioden vil Buskerudbysamarbeidet bidra til:

1. At den samlede biltrafikken i byområdet Buskerudbyen ikke skal øke i perioden, og helst reduseres, selv om befolkningen og/eller antall arbeidsplasser øker
2. En samlet reduksjon av biltrafikken på 5 % i rushtiden for hele byområdet Buskerudbyen i perioden

3. Strategi for reduksjon av biltrafikk og bedre kollektivtrafikk.

3.1 Vedtatte biltrafikkreduserende tiltak og samordnet parkeringspolitikk

Kunnskapsgrunnlaget Buskerudbysamarbeidet har etablert viser at det er nødvendig med en samordnet satsing på positive virkemidler for kollektivtransport og gående /syklende i kombinasjon med restriktive virkemidler overfor biltrafikken. De fem kommunene og fylkeskommunen har alle endret sin transportpolitikk i retning av målene i samarbeidsavtalen for Buskerudbyen og målene i avtalen med Samferdselsdepartementet.

Dette kommer blant annet til uttrykk gjennom følgende politiske vedtak som ble fattet i de fem kommunene og fylkeskommunen i tidsrommet 09.12.2010 – 02.02.2011: ¹

1. Kommunestyret/bystyret/fylkestinget slutter seg til Revidert handlingsprogram 2010-2013.

2. Kommunestyret / Bystyret / Fylkestinget forplikter seg til fortløpende og i fellesskap

med de andre partnerne i Buskerudbysamarbeidet å utrede, planlegge og gjennomføre:

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

- a) de (positive, kombinerte og restriktive) biltrafikkreduserende tiltakene som defineres gjennom Revidert Handlingsprogram 2010-2013 og
- b) de tiltak som følger av samordnet parkeringspolitikk med tilhørende tidsplan
- c) positive, restriktive og kombinerte virkemidler som er tilpasset utfordringene i ulike deler av Buskerudbyen.

Samordnet parkeringspolitikk i Buskerudbyen ble politisk behandlet i kommunene og fylkestinget i tidsrommet 09.12.2010 – 02.02.2011 med følgende vedtak:²

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

- a) I sentrumsområdene prioriteres korttidsparkering foran arbeidsplassparkering. Antall parkeringsplasser i sentrum må vurderes og tilpasses utfordringene i de forskjellige delene av Buskerudbyen. På prioriterte jernbanestasjoner og bussholdeplasser prioriteres innfartsparkering.
- b) Alle kommunene må søke om å bli parkeringskommuner.
- c) Parkeringsnormene avklares gjennom felles areal- og transportplan.
- d) Etappevis utvikling og implementering av samordnet parkeringspolitikk gjennomføres i tråd med Revidert Handlingsprogram 2010-2013 og som oppfølging i hver enkelt kommune.

3.2 Virkemidler og tiltak for redusert biltrafikk og bedre kollektivtrafikk.

I tråd med de politiske vedtakene har partnerne i Buskerudbyen kommet frem til følgende virkemidler for å nå de vedtatte målsettingene om å redusere biltrafikken og forbedre kollektivtrafikken:

Positive virkemidler:

Bedre kollektivtilbudet:	Prioritere infrastrukturtiltak på sentrale busstraseer. Økt frekvens på de viktigste rutene og utvikling av knutepunkter
Bedre koordinering av ruter:	Tidsmessig koordinering på strekninger der flere ruter kjører på samme trasé og gjennomgang av overgangsmuligheter på knutepunkter
Nytt pris og sonesystem:	Gjøre det enklere og rimeligere for den enkelte å reise kollektivt

² Det er litt forskjell i ordlyden på enkelte delvedtak, men samlet sett dekker vedtakene forventningene i avtalen med Samferdselsdepartementet.

Sanntidsinformasjon:	Etablere informasjonssystemer for buss med sanntidsinformasjon på holdeplasser
Mobilitetsplanlegging:	Rådgivning til virksomheter. Stimulere til økt bruk av miljøvennlig transport til/fra større arbeidsplasser

Kombinerte virkemidler:

Bedre framkommelighet for buss:	Etablere kollektivfelt/samkjøringsfelt på bekostning av biltrafikkens framkommelighet.
Redusere reisetid for buss:	Aktiv prioritering av framkommelighet for bussen på prioriterte strekninger og i kryss i kombinasjon med tilfartskontroll for biltrafikken

Restriktive virkemidler:

Reduksjon parkeringskapasitet:	Prioritering av besøkende framfor arbeidsplassparkering. Reduksjon av total parkeringskapasitet i sentrumsområder.
Fysiske tiltak for redusert biltrafikk:	Tiltak for redusert kapasitet i gatenettet, trafikktekniske tiltak og tilfartskontroll for å øke framkommeligheten for kollektivtrafikken. Tiltakene må vurderes opp mot framkommeligheten for næringslivstransport.

Trafikantbetaling ansees ikke som et aktuelt virkemiddel i perioden 2010-2013, men vil bli utredet våren 2012 og tatt opp til behandling med prinsippvedtak i 2012 for eventuell gjennomføring i forbindelse med Buskerudbypakke2 fra 2014/2015.

3.3 Samordnet parkeringsstrategi

I tråd med politiske vedtak vedrørende samordnet parkeringspolitikk har partnerne i Buskerudbyen blitt enige om følgende plan for å følge opp den samordnede parkeringspolitikken. Tiltakene gjelder for den resterende delen av handlingsprogramperioden (2012-2013):

Lier, Nedre og Øvre Eiker:

- Prinsippvedtak med tanke på å søke om myndighet til håndheving
- Lage skiltplan for sentrum med vekt på prioritering av korttidsparkering
- Reell prioritering av korttidsparkering framfor langtidsparkering

Kongsberg:

- Heldagsparkering avgiftsbelegges i sentrum
- Videreføre innføring av boligsoneparkering

Drammen:

- Fortsette innføring av boligsoneparkering i nye områder
- Realisere planlagte p-hus

Alle:

- Påvirke private aktører til å redusere antall reserverte plasser til ansatte
- Feie for egen dør (redusere antall reserverte plasser til ansatte) hos alle deltakerne i Buskerudbysamarbeidet)
- Samordne parkeringsnormer gjennom felles areal- og transportplan
- Utrede innfartsparkering på jernbanestasjonene og langs sentrale bussruter
- Utrede (felles) organisering og eventuelt etablere felles parkeringsselskap

4. Handlingsprogram for 4-årsperioden med føringer for tiltaksplan 2012 og 2013

4.1 Føringer for prioritering av tiltak

Følgende hovedkriterier er tidligere vedtatt (ATM-utvalget i april 2010) for prioritering av tiltak i Buskerudbypakke1/belønningsordningen:

- Tiltak som gir høy måloppnåelse (i tråd med inngått samarbeidsavtale om Buskerudbyen og avtale med SD).
- Tiltak som gir raske og synlige resultater
- Tiltak som kombinerer kollektivtrafikkforbedringer med biltrafikkreduserende tiltak.
- Tiltak i alle kommunene (i tråd med samarbeidsavtale).

I tråd med ATM-utvalgets vedtak presiseres viktigheten av at tiltakene differensieres i forhold til behov og muligheter i de ulike byene og tettstedene.

4.2 Strategi for revidert handlingsprogram, belønningsordningen og Buskerudbypakke1

For den resterende del av handlingsprogramperioden (2012-13) er det gjort noen mindre endringer rammene for tiltaksområdene:

- Tiltaksområde 3 er noe styrket på bekostning av tiltaksområde 2, dette er gjort for å prioritere varige investeringer fremfor økt driftstilbud.
- For å sikre gjennomføringen av areal- og transportplanarbeidet med høy kvalitet og for å etablere nødvendig kunnskapsgrunnlag for vurdering av trafikantbetaling styrkes tiltaksområdene 1 og 7. Disse justeringene er også dekket opp gjennom å redusere tiltaksområde 2.

Buskerudbysamarbeidet vil i sitt arbeid prioritere følgende tiltaksområder og virkemidler knyttet til midler fra belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. Disse rammene legges til grunn for årlig tildeling gjennom tiltaksprogram 2012 og 2013.

Tiltaksområde:	Sum 2010- 2013	Bevilget for 2010- 2011	Til bevilgning i 2012- 13
1. Felles areal- og transportplan <ul style="list-style-type: none"> • Bidrag til utredninger for planarbeidet, helt eller delvis finansiert av belønningsordningen 	7,5 mill.	4,3 mill.	3,2 mill.
2. Forbedring av kollektivtilbudet <ul style="list-style-type: none"> • Videreføre det styrkede kollektivtilbudet frem til 30.06.2014 • Bedre koordinering av ruter på strekninger og gjennomgang av overgangsmuligheter på knutepunkter • Inntil det er realisert to tog i timen utrede et busstilbud Kongsberg - Hokksund - Mjøndalen - Drammen som sammen med toget gir halvtimes frekvens. Utredningen vil omfatte en vurdering av ulike stoppmønstre mellom Kongsberg og Drammen. Det vurderes om dette tilbudet kan innføres i 2012 • Prioritering av sanntidsinformasjon på sentrale hovedruter blant annet fra Fjell til Drammen sentrum. • Bedre system for salg av billetter for enklere og raskere betaling • Bidra til nytt pris og sonesystem, også mot områder utenfor Buskerudbyen, herunder Akershus og Oslo. • Bedre informasjon om rutetilbudet 	65 mill.	27 mill.	38 mill.
3. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken <ul style="list-style-type: none"> • Det er etter en samlet analyse av kollektivnettet i Buskerudbyen blitt valgt ut 5 strekninger/ kollektivtraseer som gjennom sitt behov for infrastrukturforbedringer blir prioritert i tildeling av midler. • Etablering av kollektivfelt/gate og kollektivtraseer på de prioriterte strekningene • Utbygging av sentrale knutepunkter og holdeplasser • Innfartsparkering på jernbanestasjonene (bil og sykkel) og sentrale bussholdeplasser • Bidra til etablering av informasjonssystemer for buss med sanntidsinformasjon til holdeplasser • Etappevis innføring av teknologi med basis i sanntidsinformasjons-systemet for aktiv prioritering av buss i lyskryss og tilfartskontroll av bilstrømmer på de prioriterte strekningene • Gatebruksendringer med eventuell etablering av rene bussgater. Vurderes opp mot framkommelighet for næringslivstransport. • Planlegging og prosjektering av større tiltak 	121 mill.	18 mill.	103 mill.
4. Tiltak for syklende og gående <ul style="list-style-type: none"> • Komplette anlegg på nøkkelstrekninger • Sykkelparkering på prioriterte knutepunkter • Legge bedre til rette for helårssykling 	50 mill.	23 mill.	27 mill.

<ul style="list-style-type: none"> • Utbedring hovedårer fra «bysentra» til boligområder <5 km • Tilrettelegge for gode gangforbindelser i kollektivknutepunkt / sentrale holdeplasser • Det prioriteres midler for bedre samordning og koordinering av sykkelsetningen i Buskerudbyen i 2012 og 2013 			
5. Biltrafikkreduserende tiltak <ul style="list-style-type: none"> • Prioritering av besøkende framfor arbeidsplassparkering • Reduksjon av total parkeringskapasitet i sentrumsområder. • Boligsoneparkering • Fysiske tiltak for redusert biltrafikk – Redusert kapasitet i gatenettet, trafikktekniske tiltak (skilting) og tilfartskontroll for å øke fremkommeligheten for kollektivtrafikken • Fartsbegrensning i sentrum 	15 mill.	7 mill.	8 mill.
6. Informasjon og holdningskampanjer <ul style="list-style-type: none"> • Målrettede kampanjer for økt kollektiv- og sykkelbruk • Oppfølging av IKM(Informasjon Kommunikasjon Media)-strategien • Feie for egen dør kampanje hos de 10 partnerne i Buskerudbysamarbeidet (tiltak vil også kunne komme under andre tiltaksområder) • Samarbeidsprosjekt med næringslivet for å endre reisevaner (mobilitetsplanlegging). 	15 mill.	7 mill.	8 mill.
7. Felles kunnskapsgrunnlag, trafikk- og resultatmålinger. <ul style="list-style-type: none"> • Felles kunnskapsgrunnlag • Datainnsamling 	6,5 mill.	3,7 mill.	2,8 mill.
SUM	280 mill.	90 mill.	190 mill.

5. Utdyping av tiltaksområdene

Tiltaksområde 1: Felles areal- og transportplan

I tråd med politisk vedtatt planprogram vil arbeidet med 1. generasjon felles areal og transportplan bli fullført i 2012.

I areal- og transportplanen vil bla følgende inngå:

- Byutviklingsstrategier knyttet til flerkjernet bystruktur og tilhørende fortetting bl.a. i knutepunktene langs jernbanen bl.a. for å redusere avhengigheten av bil. Eksisterende kommunesentra/bysentra skal styrkes.
- Areal- og transportpolitiske virkemidler som kan brukes for å redusere avhengigheten av bilbruk og begrense trafikk- og miljørelaterte konsekvenser av biltrafikken
- Strategier for å videreutvikle kollektivsystemet som integrert del av byutviklingen og med en kvalitet som kan konkurrere med bilen. Her inngår jernbanen og toget som viktig infrastruktur og kollektivtilbud.

- Lokaliseringsstrategier for arbeidsplasser, næringsvirksomhet og handel som støtter opp om ønsket transport- og arealutviklingsmønster.

Tiltaksområde 2: Forbedring av kollektivtilbudet

Opptrappingen av busstilbudet fra 2010 vil bli opprettholdt fram til 30.06.2014 og evt. noe videreutviklet i tråd med prioriteringen av fem utvalgte busstraser. Da det er behov for ytterligere styrking av busstilbudet utover rammene i Buskerudbypakke 1 legges det til grunn at den økte satsingen kan styrkes ytterligere så snart forutsigbarhet er på plass for finansiering fra Buskerudbypakke 2. I resterende del av handlingsprogramperioden prioriteres imidlertid tiltaksområde 3 – forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken.

Økt tilbud:

- Det gjennomføres kun mindre justeringer av rutetilbudet for buss utover videreføring av de som ble prioritert og startet opp i 2010/2011.
- En annen strekning som det er blitt satset på å styrke med hjelp av belønningsordningen er linje 22 og 24 (Konnerud) Her er det prioritert midler til økt frekvens og holdeplassutvikling (tiltaksområde 3).
- En av de tyngste busslinjene i Buskerudbyen er linje 3 og 6 mellom Fjell og Drammen sentrum. Denne blir i 2011 pilot for sanntidsinformasjon. Behov for bedre "takting" av ruter og en gjennomgang av overgangsmuligheter på kollektivknutepunkter utredes nærmere.
- For å øke attraktiviteten i de 4 hovedknutepunktene (i tråd med føringene i areal- og transportplanarbeidet) og i påvente av to tog i timen utredes et busstilbud Kongsberg – Hokksund – Mjøndalen - Drammen som sammen med toget gir halvtimes frekvens. Utredningen vil omfatte vurdering av ulike stoppmønstre mellom Kongsberg og Drammen. Det vurderes om dette tilbudet kan realiseres i 2012.

Kunderelaterte tiltak:

Dette omfatter tiltak som gir økt attraktivitet og kvalitet i busstilbudet ut over økt frekvens eller nye ruter. Dette vil eksempelvis være å bidra til utvikling av raskere betalingsordning som reduserer holdeplassopphold og dermed gir reisetidsgevinst for passasjerene. Buskerudbyen vil også bidra til etablering av nytt pris- og sonesystem for å gjøre det enklere for den enkelte å reise kollektivt, også mot områder utenfor Buskerudbyen, herunder Akershus og Oslo.

Tiltaksområde 3: Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken

Strategien er å gjøre bussen mer konkurransedyktig overfor bilen ved økt framkommelighet på de prioriterte strekningene og å gi terminalene (hovedknutepunkter og prioriterte holdeplasser) en høyere standard for kundene. Som en del av satsingen under tiltaksområde 2 har to av de største bussrutene i Buskerudbyen fått kraftig økning i frekvens, se omtale over. Disse strekningene har også fått forbedret infrastruktur både ved hjelp av belønningsordningen, BRA-midler og midler fra ordinært fylkesvegbudsjett.

Buskerudbysamarbeidet har for den videre innsatsen i 2012 og 2013 valgt ut 5 kollektivstrekninger hvor det antas at infrastrukturtiltakene vil ha størst effekt. Prioriteringen er basert på helhetsplan for kollektivtrafikk.

De prioriterte strekningene er:

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

Prioriteringen av disse utvalgte kollektivstrekningene er gjort for å skape best mulig samlet effekt av infrastrukturtiltak innenfor dette tiltaksområdet sammen med styrkingen av kollektivtilbudet (tiltaksområde 2) og biltrafikkreduserende tiltak (tiltaksområde 5).

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

Dette gjelder prioritering av infrastrukturtiltak som bedrer framkommeligheten for buss. Det er behov for en vridning i bruken av midlene til mer omfattende investeringer i økt fremkommelighet og sterke kvalitetsforbedringer. Eksempelvis understreker kunnskapsgrunnlaget at prioriterte bussgater, kollektivfelt og signalprioritering vil være viktige elementer for å få en tilstrekkelig oppgradering av kvalitet, regularitet og konkurranseevnen for busstilbudet. Slik oppgradering må kunne gjennomføres på bekostning av biltrafikkens fremkommelighet.

Det gjennomføres etablering av sanntidsinformasjon for prioriterte ruter. Dette informasjonssystemet innebærer at det på holdeplassen gis opplysninger om når bussen faktisk vil komme. Et sanntidsinformasjonssystem i Buskerudbyen vil kunne være et pilotprosjekt for kollektivtrafikken i hele Buskerud. Teknologien for sanntidsinformasjon er i tillegg også nødvendig for å "sende signaler" til lyssignalregulering som gir en reell prioritering av buss i vegsystemet.

Innfartsparkeringstilbudet på jernbanestasjonene samordnes og mulighetene for en utvikling av innfartsparkering for sentrale bussknutepunkter vurderes i sammenheng.

Tiltaksområde 4: Tiltak for syklende og gående

Hovedinnsatsen vil være å utvikle sykkel som et attraktivt alternativ som transportmiddel for større brukergrupper og som godt tilbud sammen med buss og tog. Det miljø- og helsemessige perspektivet vil inngå i dette tiltaksområdet. For at alle kommunene i Buskerudbyen skal dra nytte av de gode resultatene sykkelbyen Kongsberg har oppnådd vil Buskerudbyen prioritere midler til erfaringsutveksling og bedre koordinering av sykkelsatsingen i 2012 og 2013. Reisevaneundersøkelsen fra 2009/2010 viser at 9,9 % bruker sykkelen i Kongsberg. Landsgjennomsnittet er på 4,2 % og alle de 4 andre kommunene i Buskerudbyen ligger under landsgjennomsnittet.

Med utgangspunkt i helhetsplan for sykkel er det lagt opp til satsing på følgende områder i 2012 og 2013:

- *Sykkelparkering ved sentrale knutepunkter/målpunkter*

- *Sentrale ruter/punkter i by/tettsted (<1km)*
- *Hovedruter sentrum - boligområder (<5km)*

Det foreslås økt innsats for prioritering av komplette anlegg på sentrale ruter i tettstedene (sykkelfelt, sykkelboks, skilting, evt. farget oppmerking) og utbedring av hovedruter fra sentrumsområder til boligområder. Tiltak som styrker sykkel som tilbringer til tog og by- og tettstedssentra har, på kort sikt større potensial for total økning i sykkelbruk enn regionale sykkelruter.

Tilrettelegging av gangforbindelser i tilknytning til kollektivknutepunkt er også viktig for å øke attraktivitet for kombinerte reiser. I samspill med andre tiltak gir det økt sykkeltrafikk og nedgang i korte bilturer.

Tiltaksområde 5: Biltrafikkreduserende tiltak

Forskning og eksisterende kunnskapsgrunnlag tilsier at det er kun i kombinasjon med biltrafikkreduserende tiltak at positive kollektiv- og sykkeltiltak vil gi tilstrekkelig effekt i forhold til ressursinnsatsen. Hovedtiltakene vil være knyttet til å sikre full effekt av ovennevnte strategier for etablering av styrket innsats for kollektivreisende, gående og syklende.

Støtte til oppstart av boligsoneparkering i Drammen og Kongsberg prioriteres i handlingsprogrammet. De øvrige 3 kommunene får støtte til felles utredning og saksgrunnlag for søknad om å bli etablert som parkeringskommuner primo 2012.

Tiltaksposten biltrafikkreduserende tiltak må ses i sammenheng med de 5 prioriterte strekningene og tiltaksområde 3.

Tiltaksområde 6: Informasjon og holdningskampanjer

Buskerudbyen har som grunnleggende perspektiv å bidra til en omfordeling mellom transportmidlene - til mer kollektivtrafikk, sykkel og gange og mindre unødig biltrafikk. Dette er en enorm motivasjons- og informasjonsoppgave bl.a. knyttet til de tiltak som gjennomføres. Målrettede kampanjer for sykkelbruk og framtidrettet infosystem for kollektivtilbud vil være en del av dette. Erfaringene fra Sykkelbyen Kongsberg understreker viktigheten av å prioritere ressurser til holdningsskapende arbeid kombinert med konkrete tiltak for å sikre stor effekt av gjennomførte tiltak.

Dette tiltaksområdet omfatter informasjons-, kommunikasjon- og medvirkningsstrategi med tilhørende koordinering og planlegging. Det er også viktig at informasjon om hvorfor vi gjennomfører biltrafikkreduserende tiltak når fram til befolkningen. Midler til "ren" markedsføring av nye tiltak inngår i de respektive tiltaksområder.

Tiltaksområde 7: Felles kunnskapsgrunnlag, trafikk- og resultatmålinger

Et av prinsippene for samarbeidsprosjektet er at det skal basere seg på kunnskapsbaserte løsninger. Etablering av et felles kunnskapsgrunnlag, evaluering og datainnsamling vil være en del av et slikt kunnskapsgrunnlag for et langsiktig samarbeid. I 2012 vil dette også omfatte utredning av trafikantbetaling i Buskerudbyen.

Midler til felles planlegging og koordinering av samferdselsområdet i Buskerudbysamarbeidet inngår også i dette tiltaksområdet. Det gjør også Buskerudbysamarbeidets delfinansiering av et ekstrautvalg slik at Reisevaneundersøkelsen(RVU) 2009 skal gi mer spesifikke data for hver av de 5 kommunene.

6. Trafikkmålinger og resultatoppfølging



Arbeidet med registrering og dokumentasjon av trafikktutviklingen i byområdet Buskerudbyen er krevende. I 2011 har Statens vegvesen etablert tellepunkter for biltrafikk. I arbeidet med konseptvalgutredningen vil det bli gjennomført reisetidsmålinger på utvalgte strekninger.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2009) som ble gjennomført i 2009 og 2010, vil gi god status for blant annet trafikkfordeling og reisevaner i dette byområdet. Ferdig bearbejdede resultater fra denne RVUen vil først foreligge i februar 2012.

Vi har imidlertid fått følgende hovedtabell for reisemiddelfordeling i Buskerudbyen sammenlignet med resten av landet, resten av fylket og resten av region sør.

Bosted	Til fots	Sykkel	MC/moped	Bilfører	Bilpass.	Buss	Tog	Annet	Sum
Hele landet	22,3	4,2	0,6	51,5	11,0	5,4	1,0	3,8	99,8
Region sør	18,0	5,4	1,0	56,1	13,0	3,7	0,7	2,1	100,0

Buskerudbyen	21,1	4,5	0,7	51,9	13,4	5,0	2,0	1,5	100,1
Buskerud	18,9	3,3	0,6	55,0	15,3	3,9	1,6	1,3	99,9
Drammen	24,1	3,0	0,5	48,2	13,5	6,4	2,8	1,6	100,1
Kongsberg	24,0	9,9	0,7	44,1	16,3	3,3	0,7	1,2	100,2
Øvre Eiker	16,8	4,1	0,8	63,0	9,8	3,0	1,7	0,8	100,0
Nedre Eiker	17,8	3,8	0,8	58,9	11,8	4,3	0,8	1,8	100,0
Lier	16,7	3,6	1,1	54,7	14,4	5,3	2,6	1,6	100,0

Det er varslet en ny nasjonal RVU i 2014. Denne vil gi god dokumentasjon på resultater i perioden 2009 – 2013.

Når det gjelder rapportering av nøkkeltall for trafikkutviklingen i tråd med samarbeidsavtalen vises det til årsrapporteringen.