

Saksdokument til ATM-utvalgets møte nr. 6 - 2013

Møtetid: Fredag 22. november 09:00 – 12:00

Sted: Kongsberg rådhus, Kongsberg

Forslag til dagorden:

Sak 35/13 Referat fra sist møte

Sak 36/13 Status

Sak 37/13 Videreføring av Buskerudbysamarbeidet

Sak 38/13 Felles uttalelser til SVVs og JBV's handlingsprogram 2014-23

Sak 39/13 Søknad om videreføring av belønningsordningen /BBP1 2014-17

**Sak 40/13 Buskerudbypakke2 – administrativt grunnlag og prosess
for politisk behandling**

Sak 41/12 Budsjett samarbeidsmidler 2014

Sak 42/13 ATM-rådsmøte 2. desember 2013

Sak 43/13 Møteplan for Buskerudbysamarbeidet 1. halvår 2014

Sak 44/13 Eventuelt

Vedlegg

1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 1. november 2013
2. Forslag til revidert samarbeidsavtale med fem vedlegg
3. Forslag til felles uttalelse til Statens vegvesens handlingsprogram 2014-23 for riksveger
4. Forslag til felles uttalelse til Jernbaneverkets Handlingsprogram 2014-23
5. Søknad om videreføring av belønningsordningen / Buskerudbypakke1

Separat vedlegg:

1. Rapport Sykle til Jobben aksjonen 2013
2. Rapport folkevalgtundersøkelse
3. Notat Oppsummering av status for det administrative arbeidet Buskerudbypakke2
(ettesendes tirsdag morgen)
4. Kommunikasjonsstrategi Buskerudbypakke2

Buskerudbyen 18.11.2013

**Tore Opdal Hansen
Leder av ATM-utvalget**

**Runar Hannevold
Leder adm. styringsgruppe**

Sak 35/13 Referat fra møte nr. 5/13

Referat fra møte 1. november 2013 følger som vedlegg1.

Forslag til konklusjon: Referat godkjennes

Sak 36/13 Status

Vintersykkelkampanje

En av forutsetningene for å nå målene om økning av sykkelandelen, samt kunne si at vi i Buskerudbyen har en helhetlig satsing på sykkel, er at det settes inn tiltak også i vinterhalvåret. Vintersykling med piggdekk er fremdeles et lite utforsket fenomen for de fleste. Folk kjøper ikke piggdekk «bare for å prøve». For å gi innbyggerne i Buskerudbyen et lite «nudge» vil det i januar arrangeres en kampanje i samarbeid med sportsbutikker i Kongsberg, Nedre Eiker og Drammen, hvor innbyggerne får tilbud om å låne en sykkel med piggdekk i en uke. Kampanjen har et resultatmål om at sykling med piggdekk blir en positiv opplevelse som byr på mersmak, som fører til at folk selv går til innkjøp av egne piggdekk.

Sykle til Jobben aksjonen 2012 - status

Buskerudbysamarbeidet har siden 2011 bevilget midler til gratis deltakelse for alle offentlige organisasjoner og private bedrifter i området Lier-Kongsberg. For 2013 ble det gjennomført en «light» versjon av Sykle til Jobben aksjonen, noe som innebar at kostnadsrammen ble redusert fra 600 000 kroner i 2012 til 200 000 kroner i 2013.

I Buskerudbyen var det 1697 påmeldte deltakere i Sykle til Jobben aksjonen i 2013. 1291 av disse var aktive deltakere, det vil si at de registrerte aktivitet i nettløsningen. Buskerud hadde, med 1788 aktive deltakere, flest aktive deltakere i Norge. Innsatsen som ble lagt ned av Buskerudbysamarbeidet hadde utvilsomt stor betydning for at Buskerud havnet på topp i landet. Selv om målet om 2 500 deltakere ikke ble nådd, vil det være riktig å si at Buskerudbyen oppnådde gode resultater i Sykle til Jobben aksjonen i 2013.

Oversikt over deltakere i de fem kommunene, tabell 1 (tall fra bedriftsidretten):

| Kommune | Antall påmeldte | Antall påmeldte som registrerte aktivitet | Totalt antall km per kommune | Totalt antall minutter aktivitet per kommune | Antall deltakere i hver kommune som syklet til jobben |
|-------------|-----------------|---|------------------------------|--|---|
| Lier | 205 | 163 | 62451 | 339256 | 113 |
| Drammen | 537 | 417 | 113773 | 782040 | 299 |
| Nedre Eiker | 195 | 137 | 41723 | 267353 | 94 |
| Øvre Eiker | 268 | 198 | 44896 | 381975 | 137 |
| Kongsberg | 492 | 376 | 106748 | 708484 | 300 |
| Totalt | 1697 | 1291 | 369591 | 2479108 | 943 |

Oversikt over kommunalt ansatte deltakere, tabell 2 (tall fra bedriftsidretten og nettløsningen):

| Bedrift | Antall ansatte | Km totalt | Km totalt delt på antall ansatte | Timer totalt | Timer totalt delt på antall ansatte | Antall kommunalt ansatte registrerte deltakere | Prosentvis deltakelse målt utfra antall ansatte |
|---------------------|----------------|-----------|----------------------------------|--------------|-------------------------------------|--|---|
| Kongsberg kommune | 1500 | 20945 | 13,9 | 2485 | 1,6 | 234** | 15,6** |
| Øvre Eiker kommune | 1200 | 30185 | 25,1 | 4562 | 3,8 | 233 | 19,4 |
| Nedre Eiker kommune | 1570 | 21522 | 13,7 | 2962 | 1,8 | 160 | 10,1 |
| Drammen kommune | 4150 * | 55466 | 15,8 | 5935 | 1,6 | 311 | 7,4 |
| Lier kommune | 1400 | 30201 | 21,5 | 3679 | 2,6 | 171 | 12,2 |

*eksklusiv kommunale foretak

**justerte tall for Kongsberg kommune som bedrift 11.06.2013

Forklaring til tabell2:

Kongsberg var i en situasjon hvor minst 130 kommunalt ansatte ved barnehager og skoler ikke registrerte seg under Kongsberg kommune som bedrift, men under selve tjenestestedet. Dette har ført til at tallene for Kongsberg kommune som bedrift var betraktelig lavere enn hva de skulle ha vært når det gjelder antall km og timer, samt antall deltakere. I tabellen over er antall ansatte og prosentvis deltakelse for Kongsberg justert (**). Tallene for timer og km reflekterer ikke disse justeringene. Lignende feil har forekommet i de andre kommunene. I noen tilfeller (som for eksempel i Lier) er dette blitt justert underveis ved at de det gjelder har blitt bedt om å endre sin profil. Dette er en tidkrevende jobb, og det vil være tilfeller hvor feilen ikke er rettet opp i nettløsningen, noe som fører til en viss feilmargin i resultatene.

Tallene for antall kommunalt ansatte registrerte deltakere i tabell 2, er alle som har registrert seg. Årsaken til at disse tallene i noen tilfeller er høyere enn tallene i markert i grått i tabell 1 er at disse tallene i tabell 1 oppgir aktive registrerte deltakere. Dette til tross for at tallene i tabell 1 er basert på hele kommunen, ikke bare kommunalt ansatte, som det i tabell 2 er tatt utgangspunkt i.

Med bakgrunn i hvordan aksjonen var lagt opp i Buskerudbyen i 2013, er det tydelig at for å skape engasjement og sikre aktive deltakere, er det essensielt at aksjonen er godt ledelsesforankret, jfr vedlagt sluttrapport, se separat vedlegg 1. Kontaktpersonene hos partnerne er avhengig av å ha mandat til å bruke tid på aksjonen, og at det er et ønske innad i organisasjonene at aksjonen skal få synlighet.

Forslag til konklusjon: Status tas til orientering

Sak 37/13 Videreføring av Buskerudbysamarbeidet

Hensikt med saken

1. Drøfte resultatene fra folkevalgtundersøkelsen.

2. Anbefale forslag til videreføring av samarbeidsavtale om Buskerudbysamarbeidet til godkjenning i by-/kommunestyre og fylkesting.
3. Statsetatene tar stilling til en forlengelse av samarbeidsavtalen fra 1.1.2015.

Bakgrunn

Med bakgrunn i by-/kommunestyre og fylkestingsvedtak i desember 2009 underskrev de ti partnerne i Buskerudbysamarbeidet i februar 2010 avtalen som ligger til grunn for samarbeidet. Det heter i avtalens pkt. 11

“11. Avtalen varighet

Det legges opp til et langsiktig samarbeid. I denne omgang avgrenses avtalen til 5-års varighet (fram til 31.12.2014) med intensjon om videre forlengelse. Beslutning om videreføring skal skje senest ett år før denne avtalen utløper dvs. innen utgangen av 2013. Treffes det ikke avgjørelse om videreføring av avtalen, faller denne bort i sin helhet fra 31.12.2014.”

ATM-utvalget ba i møte 7. juni 2013 sak 25/13 om at adm. styringsgruppe utarbeidet et forslag til opplegg for læring og forbedring av Buskerudbysamarbeidet, komme med forslag til videreføring av samarbeidet og utarbeide et forslag til opplegg for dialog med nabokommunene.

I ATM-utvalgsmøte 1. november ble det gitt tilslutning til adm. styringsgruppes opplegg for grunnlag for forbedring av samarbeidet og opplegg for dialog med nabokommunene. Det foreslås at opplegg for dialog med nabokommunene tas inn som et vedlegg 5 til avtalen.

Folkevalgundersøkelse

Som underlag for læring og forbedring tilknyttet videreføring av Buskerudbysamarbeidet har adm. styringsgruppe iverksatt en spørreundersøkelse til de folkevalgte representantene i de fem kommunestyrene og fylkestinget, til sammen 247 representanter. Følgende er et forenklet sammendrag av resultatene fra undersøkelsen:

- Totalt har 52 prosent av de folkevalgte svart på undersøkelsen. Svarprosenten er lavest for Drammen (41 %), fylkeskommunen (42 %) og Kongsberg (46 %). Når tallene brytes ned kan det derfor stilles spørsmål ved hvor representative svarene er.
- Resultatene viser at de som har svart er godt kjent med hvordan Buskerudbysamarbeidet er organisert og med samarbeidets visjon og mål. 53 % er i noen/stor grad fornøyd med organiseringen, mens 36 % er i mindre grad/ liten grad fornøyd og 13 % vet ikke. By- og kommunestyrene er mer fornøyd enn Buskerud fylkesting der 53 % av de som har svart er i mindre/liten grad fornøyd med organiseringen. Tallene viser også at de som sitter i fylkesutvalget og spesielt de som sitter i samferdselsutvalget er i mindre/liten grad fornøyd.
- Det er meget stor oppslutning om at prinsippet om konsensus bør være styrende for Buskerudbysamarbeidet. 85 % svarer her i noen/stor grad.
- De folkevalgte opplever i ulik grad at de får de viktigste sakene i Buskerudbysamarbeidet til beslutning. Langt de fleste by- og kommunestyremedlemmer i Drammen (65 %), Kongsberg (69 %), Øvre Eiker (67 %) og Nedre Eiker (55 %) svarer at de i noen/stor grad gjør det, i Lier svarer 45 % i noen/stor grad og 45 % i mindre/liten grad, mens 53 % av fylkestingsmedlemmene opplever at de i mindre/liten grad behandler de viktigste sakene.

- Medlemmer av Drammen bystyre og kommunestyrene i Øvre og Nedre Eiker mener ATM-rådet i noen/stor grad bidrar til politisk forankring i forbindelse med behandling av saker, mens over 60 % av de fylkestingsmedlemmene som har svart, svarer i mindre/liten grad.
- De som er medlem av ATM-rådet er spurt om rådet er et godt forum for kunnskapstilførsel, meningsutveksling og påvirkning. 23 av 36 medlemmer har svart og 11 opplever at det i noen/stor grad er det, mens 12 opplever det i mindre/liten grad.
- Når det gjelder i hvilken grad de folkevalgte er fornøyd med prosesser i egen kommune/fylkeskommune før det tas beslutninger i saker som omhandler Buskerudbysamarbeidet er litt over halvparten i noen/stor grad fornøyd. 76 % av de som har svart fra Øvre Eiker er i noen/stor grad fornøyd med prosesser i egen kommune, i Drammen svarer 65 % og i Nedre Eiker 52 % det samme, mens i Kongsberg, Lier og Buskerud fylkeskommune svarer rundt 60 % at de i mindre/liten grad er fornøyd med egen prosesser.
- Nesten 70 % kjenner i noen/stor grad til hvordan midlene fra belønningsordningen er benyttet, Mens 55 % mener midlene fra belønningsordningen i noen/stor grad har kommet egen kommune/fylkeskommune til nytte, og 40 % mener i mindre/liten grad. Her skiller Lier og Nedre Eiker seg mest ut ved at rundt 60 % svarer i mindre/liten grad.
- Når det gjelder arbeidet med Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 mener nesten 70 % at innspill fra deres kommune i noen/stor grad ble ivare tatt i planprosessen. I Drammen svarer ca 85 % i noen/stor grad, Det er også stor oppslutning om at planen peker ut de viktigste utfordringer og innsatsområder, ca 70 % svarer i noen/stor grad. Nærmere 80 % svarer at de i noen/stor grad opplever at egen kommune/fylkeskommune vil følge opp planen. I Kongsberg, hvor kommunestyret er i gang med å rullere kommuneplanens arealdel svarer over 90 % i noen/stor grad.
- Når det gjelder kjennskap til prosessen for arbeidet med Buskerudbypakke2 svarer ca 70 % at de i noen/stor grad kjenner prosessen, 20 % svarer i mindre grad og rundt 10 % i liten grad. Det er små forskjeller mellom kommunene/fylkeskommunen, men Buskerud fylkesting, Drammen bystyre og Kongsberg kommunestyre har best kjennskap. Når det gjelder i hvilken grad den enkelte folkevalgte har deltatt i å utarbeide/eller har gitt innspill til egen kommunens/fylkeskommunes forslag så langt i prosessen svarer nærmere 50 % at de i noen/stor grad har gjort det. Medlemmer av fylkestinget og Drammen bystyre gir her høyest score med henholdsvis 60 % og 55 %. Over 70 % av de som har svart mener at gjennomføringen av Buskerudbypakke2 i noen/stor grad vil være sentral for utviklingen av Buskerudbyområdet.
- Rundt 50 % av de som har svart har mindre/liten grad kjennskap til saksdokumentene til ATM-utvalget/ATM-rådet og hvor de kan finne disse. Undersøkelsen har også spurt om hva som er de viktigste informasjonskildene om Buskerudbysamarbeidet og hvordan medlemmer i kommunestyre og fylkesting ønsker å bli informert i framtiden.

Adm. styringsgruppe drøftet resultatene av undersøkelsen i møte 15. november og oppsummerer følgende hovedfunn:

- Resultatene viser at de de folkevalgte i Buskerudbysamarbeidet er godt kjent med Buskerudbysamarbeidets visjon, mål og organisering.
- Det er stor enighet om at konsensus skal legges til grunn for beslutninger.

- Det er behov for brede politiske forankringsprosesser. Forbedringspotensialet synes størst på intern forberedelse, forankring og drøfting i kommunene og fylkeskommunen før deltakelse i samarbeidets felles organer. Mulig læring av hverandre?
- Saksframlegg er, sammen med orienteringer i møter/kontakt med andre personer, de folkevalgtes viktigste informasjonskilder om Buskerudbysamarbeidet. Det bør vektlegges å gjøre saksframlegg lettere tilgjengelige med tydelig og enkelt språk.

Rapport fra undersøkelsen følger som separat vedlegg 2, og foreslås å være underlag for by-/kommunestyrenes og fylkestingets behandling av sak om videreføring av samarbeidet.

Justering og videreføring av samarbeidsavtalen

Buskerudbysamarbeidet bygger på to forpliktende avtaler; Samarbeidsavtalen mellom partnerne i Buskerudbysamarbeidet som løper ut 2014 og avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler som løper ut 2013. Samarbeidet har bidratt til at partnerne i løpet av tre og et halvt år i hovedtrekk har oppnådd alle hovedresultater innenfor de forventede resultatområder som avtalene inneholder.

De politiske vedtak i kommunestyrene og fylkestinget i juni 2013 bla. om søknad om en flerårig videreføring av avtalen med Samferdselsdepartementet, prinsippvedtak om trafikantbetaling og videre planlegging av Buskerudbypakke2, på bakgrunn av "sammensatt konsept" i KVV Buskerudbypakke2, legger et politisk grunnlag for videreføring av Buskerudbysamarbeidet.

Grunnlag for videreføring av samarbeidsavtalen ble drøftet i ATM-utvalget 1. november og det ble bedt om at forslag til ajourført samarbeidsavtale for videreføring av Buskerudbysamarbeidet legges fram til behandling i ATM-utvalgets møte 22. november 2013.

Adm. styringsgruppe behandlet forslag til ajourført avtale i møte 15. november 2013 og foreslår at den bygger på følgende elementer:

- Gjeldende samarbeidsavtale forlenges/videreføres fra 1.1.2015.
- Avtalen er langsiktig, men tidsavgrenses ikke. Varigheten for avtalen knyttes til hovedoppgavene med særlig vekt på gjennomføringen av Buskerudbypakke2.
- Avtalen justeres ved behov. Det antas at avtalen må tilpasses når Buskerudbypakke2 er vedtatt og skal gjennomføres.
- Avtalen ajourføres nå i tråd med aktuell situasjon. F.eks. erstattes formuleringen "ATM-prosjektet" med "Buskerudbysamarbeidet", utarbeidelse av areal- og transportplan erstattes med revidering av areal- og transportplan.
- Målene i samarbeidsavtalen og areal- og transportplanen er innholdsmessig like, men har litt ulik formulering. Det foreslås at formuleringene i den politisk vedtatte areal- og transportplanen også brukes i samarbeidsavtalen.
- Konkrete oppgavene framover som samarbeidet skal jobbe med er oppdatert til følgende hovedoppgaver; Buskerudbypakke2, bymiljøavtale, BBP1/belønningsordningen, revidering av felles areal- og transportplan.
- I pkt. 8 er tatt inn ATM-utvalgets vedtak i juni 2013 om solidarisk ansvar for fast ansatte i sekretariatet.
- Tilleggsavtale som ble inngått i forbindelse med behandling av areal- og transportplanen legges ved som eget vedlegg 4 til avtalen.

- Opplegg for dialog med nabokommunene som ATM-utvalget vedtok 1.11.2013 legges ved som vedlegg 5.

Som vedlegg 2 følger forslag til justert samarbeidsavtale. Forslag til endringer er markert med rødt.

Det foreslås at Statsetatene tar stilling til forlenget samarbeidsavtale i møte 22.11 for etterfølgende signering. Etter behandling i ATM-utvalget legges revidert samarbeidsavtale fram for godkjenning i kommunestyrene og fylkestinget. Det forslås utarbeidet felles saksframlegg for behandlingen i by-/kommunestyrene og fylkestinget.

Adm. styringsgruppes forslag til konklusjon:

1. Rapporten fra folkevalgtundersøkelsen følger til by-/kommunestyrene/fylkestinget som underlag til sak om videreføring av samarbeidsavtalen.
2. Statsetatene tar stilling til forlenget samarbeidsavtale i møte 22.november.
3. Forslag til justert samarbeidsavtale anbefales til godkjenning i by-/kommunestyrene/fylkestinget.
4. Det utarbeides forslag til felles saksframlegg for behandling av saken i folkevalgte organer.

Sak 38/13 Felles uttalelse til SVV og JBV sine handlingsprogram 2014-17(23)

Hensikt med saken

Gi tilslutning til et forslag til felles uttalelse fra Buskerudbysamarbeidets organer til Jernbaneverket og Statens vegvesens handlingsprogram 2013-2023

Bakgrunn

Statens vegvesen og Jernbaneverket har utarbeidet utkast til handlingsprogram basert på føringer og prioriteringer i nylig vedtatt Nasjonal Transportplan. Handlingsprogrammene er utarbeidet for hele perioden 2014–2023, men det er lagt hovedvekt på de fire første årene (2014– 2017).

Utkast til handlingsprogram fra SVV er sendt fylkeskommunene og de største byene. Buskerud fylkeskommunene koordinerer alle uttalelser fra kommunene i Buskerud. Fylkestinget vil gi sin uttalelse basert på innspill fra kommunene og forslag til uttalelse er samordnet med Buskerudbysamarbeidets forslag til uttalelse.

Utkast til handlingsprogram fra JBV er sendt til fylkeskommunene, berørte kommuner, tog-selskapene og en rekke organisasjoner for innspill og kommentarer. Frist for merknader er 20. desember 2013. Vedtatt handlingsprogram offentliggjøres i februar 2014.

I adm. styringsgruppes møte 15. november 2013 er det enighet om forslag til felles høringsuttalelser fra de fem kommunene og fylkeskommunen til handlingsprogrammene avgrenset til forhold knyttet til Buskerudbypakke2, se vedlegg 3 og 4.

Adm. styringsgruppes forslag til konklusjon: De fem kommunene og fylkeskommunen avgir felles uttalelser til SVV og JBV sine handlingsprogram som vedlagt.

Sak 39/13 Søknad om videreføring av belønningsordningen / BBP1 2014-17

Hensikt med saken

Drøfte innretning av ny søknad, vurdering av mål for ny avtaleperiode, hvilke tiltaksområder som bør inngå med handlingsprogram for 4-årsperioden 2014-17 og særskilt tema som Samferdselsdepartementet vektlegger i nye søknader, bl. a tiltak som kan bidra til reduksjon i biltrafikken.

Saksfremlegg

Forslag til rammer for ny søknad (videreføring av Buskerudbypakke1) fremgår av vedlegg 5. Vedlegget er utarbeidet i tråd med innspill i fagrådet 07.11.13, adm. styringsgruppe 15.11.13 og inneholder følgende delkapitler:

- Bakgrunn og prosess
- Mål for en ny avtaleperiode
- Sammenhenger mellom BBP1 og BBP2 og forslag til tiltaksområder
- Nærmere om tema som anses spesielt viktige i en ny søknad
 - a. Innføring av trafikantbetaling; med vurdering av tidsdifferensierte bompenger
 - b. Videreføring av samordnet parkeringspolitikk
 - c. Omdisponering av eksisterende trafikkareal til fordel for buss, gående og syklende / prioritere egne traseer for buss når nye vegtiltak iverksettes.
- Forslag til økonomiske rammer for perioden 2014-17
- Skisse til handlingsprogram 2014 – 17

I administrativt møte med Samferdselsdepartementet 08.11.13 fremkom det at følgende vil være viktig å redegjøre for i rapportering av resultater for avtalen gjeldende for 2010-13.

1. Måloppnåelse for perioden 2010-13
2. Fremdrift / kapasitet mht. gjennomføring av tiltak i perioden

Rapportering for perioden 2010-13 vil inngå i departementets vurdering av en ny søknad. En videreføring av avtale om belønningsmidler er svært viktig for å videreføre samferdsels-satsingen og få kontinuitet i arbeidet som er påbegynt med Buskerudbypakke1. Samtidig vil belønningsmidler i perioden 2014-17 være viktig for å kunne forberede en evt. innføring av Buskerudbypakke2; bla å styrke kollektivtilbudet, tilbudet for syklende og få etablert bedre muligheter for pendlerparkering i forkant av evt. innføring av trafikantbetaling som del av Buskerudbypakke2.

I en søknad om belønningsmidler for perioden 2014-17 foreslås at kommuner og fylkeskommune ikke forplikter seg til innføring av bompenger, men søknaden vil redegjøre for prosessen og arbeidet med Buskerudbypakke2. Evt. endelig vedtak om innføring av bompenger vil skje i egen politisk sak høsten 2014 tilknyttet bypakkesøknad.

Forslag til konklusjon

1. *Saken drøftet med følgende innspill*
2. *ATM-utvalget behandler endelig forslag til søknad i møte i januar 2014*

Sak 40/13 Buskerudbypakke2 – administrativt grunnlag og prosess for politisk behandling

Hensikt

Fremlegge status i det adm. arbeidet med grunnlaget for Buskerudbypakke2. Bli enige om prosess fram til første politiske behandling.

Bakgrunn

Følgende fikk tilslutning i ATM-utvalgets møte 07.06.13:

“Det foreslås at det administrativt utarbeides et samordnet grunnlag for en Buskerudbypakke2 som grunnlag for lokale / regionale drøftinger / forhandlinger.

Følgende foreslås å være hensyntatt som felles grunnlag i Buskerudbypakke2:

- *Føringene fra Storaas, jf. Oppsummeringsnotat*
- *7 tiltaksområder (drift av infrastruktur ikke eget tiltaksområde, men ivaretas innen hvert område)*
- *15 års varighet for BBP2, andre ønskede tiltak må gjennomføres etter 15 år (dvs. i BBP3)*
- *Finansieringsbidrag også fra kommunene og fylkeskommunen inngår – i tillegg til statlige bidrag og trafikantbetaling*
- *Forbedret kollektivtilbud og pendlerparkering på plass før innføring av trafikantbetaling*
- *Samordnet finansiering av alle bompengearbeid i Buskerudbyen”*

“ATM-utvalget tar (1.11.) stilling til 1) adm. forslag til grunnlag for Buskerudbypakke2 med varianter og 2) felles politisk saksframlegg for parallell behandling i kommunestyre / fylkesting. Hvor det i saken også inngår bla. ordførernes/fylkesordførers forhandlingsrolle 3) Det tas initiativ overfor Samferdselsdepartementet med sikte på etablering av bymiljøavtale (evt. med Buskerudbyen som pilot for etablering av slik avtale).

ATM-råd (4.11.) / evt. utvidet deltagelse. Felles forankring av adm. forslag til Buskerudbypakke2 med varianter”.

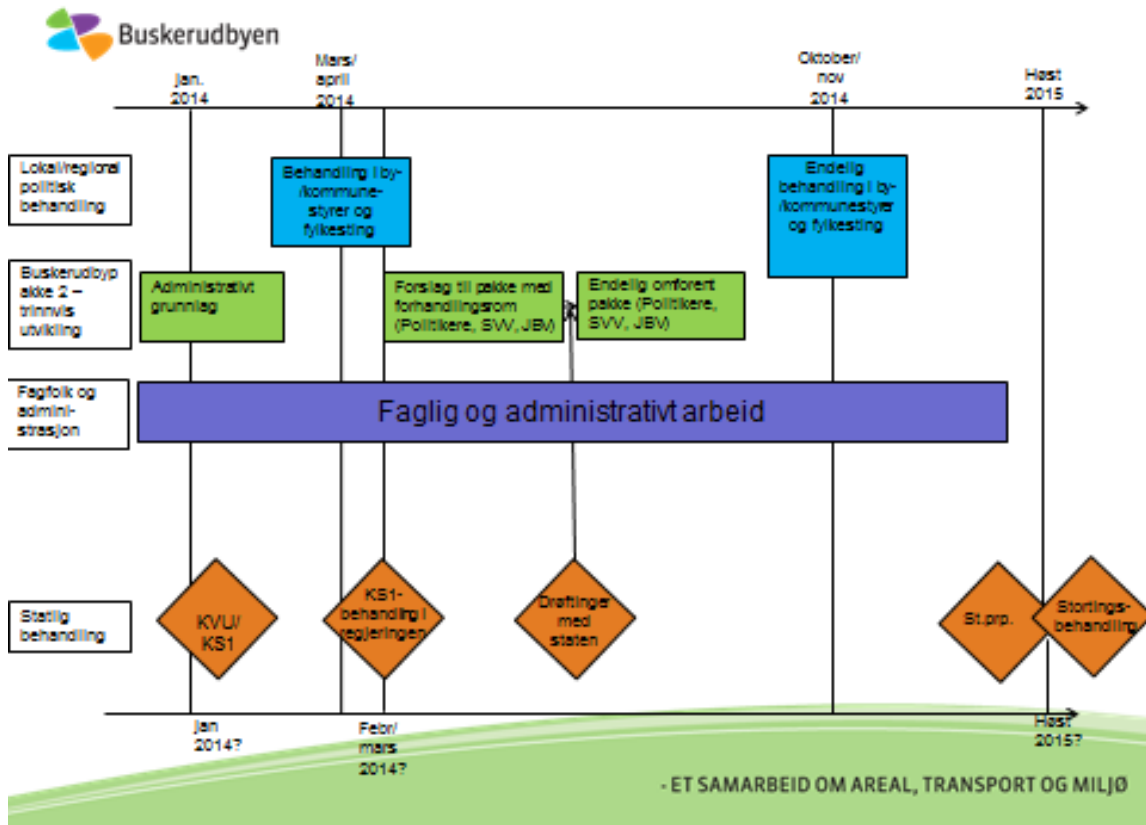
Det ble i ATM-utvalgsmøtet 1.11. orientert om at sak om Buskerudbypakke2 ville bli lagt fram i møtet 22.11.

Adm. arbeid med Buskerudbypakke2 - Status

Det er jobbet med et administrativt grunnlag for Buskerudbypakke2 siden august 2013, både i fagrådet, gjennom rådmannsmøter og adm. styringsgruppe. Føringene for arbeidet har vært hovedpunkter fra politisk drøftingsmøte på Storaas i februar, ATM-utvalget 7.06.13, politiske vedtak i kommunestyre/fylkesting i juni og anbefalt løsning i KVV for BBP2.

Oppsummering av status for det administrative arbeidet går fram at et eget notat (separat vedlegg 3 som ettersendes tirsdag 19.11.) som er utarbeidet som et forslag. Etter møtet 22.11. foreslås notatet sendt ut i endelig form som grunnlag for ATM-rådsmøte 2.12.

Det administrative arbeidet tar i utgangspunkt i følgende foreløpige hovedtidsplan:



Hovedtidsplanen inneholder både antatt/ønsket tidsplan for statlige prosesser (som samarbeidet ikke har styring med) og prosesser som partnerne i samarbeidet kan styre selv.

Rådmennene er enige om en rask fremdrift fordi Buskerudbyen er i konkurranse med andre byområder om statlige midler. Det er enighet med SVV om en slik framdrifts-målsetting. Denne målsetting må avveies mot behovet for politisk prosess hos de 6 politiske partnerne. Det legges opp til en optimistisk, men mulig tidsplan der sluttbehandling av søknad om bypakke for Buskerudbyen (BBP2) kan skje i kommunestyre og fylkesting i oktober/november 2014.

Etter det lokale/regionale politiske vedtaket om bypakkesøknad inkl. bompengevedtak, vil departementet måtte utarbeide en stortingsproposisjon for sluttbehandling i Stortinget. Normal framdrift er at det tar ca. ett år fra lokal/regionalpolitisk sluttbehandling til saken behandles i Stortinget. Med angitt framdrift vil følgelig stortingsbehandling av bypakken for Buskerudbyen kunne være sluttbehandlet høsten 2015.

Forslag til politisk prosess - første gangs politisk behandling

Adm. styringsgruppe tok i møtet 15.11. utgangspunkt i å sikre en bred politisk forankringsprosess i det videre arbeidet med Buskerudbypakke2. Med denne bakgrunn anbefaler adm. styringsgruppe følgende politiske prosess:

- 2. desember 2013 ATM-rådet: orientering om status i det administrative arbeidet og videre politisk prosess. Grunnlag: Utsendt notat til ATM-rådet (se over).

- 24. januar 2014 ATM-utvalget: Godkjenning av grunnlag for første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke2. Grunnlag: Rådmennenes felles saksfremlegg med grunnlagsdokument for Buskerudbypakke2 som utdypende vedlegg.
- Februar /mars/ april 2014: Politiske prosesser hos kommunene og fylkeskommunen. Behandling i kommune-/bystyrer og fylkesting. Drammen 18. mars, Lier 1.april, Øvre Eiker 2. april, Kongsberg 9.april og Nedre Eiker 10.april. Det er ønskelig om Buskerud fylkeskommune av hensyn til framdriften også sluttbehandler saken i april (Buskerud fylkesting har ordinært møte 6.-7.mai).

Forslag til framdrift /prosess fram til første politiske behandling i mars / april 2014

Med bakgrunn i den anbefalte politiske hovedprosess (se over) har adm. styringsgruppe lagt opp et administrativt arbeid fram mot 24.01. som i tillegg til fagrådsmøter og adm. styringsgruppemøter, også omfatter bilaterale møter mellom hver av kommunene /fylkeskommunen og sekretariatet i arbeidet med det adm. grunnlaget for Buskerudbypakke2.

Samlet for den adm. og politiske prosess legges det opp til følgende milepeler i arbeidet med grunnlaget for første politiske behandling av Buskerudbypakke2:

| | |
|----------------------|---|
| 2. des. 2013 | ATM-rådet (Forslag til opplegg se egen sak) |
| Før 6. des. 2013 | Bilaterale dialogmøter mellom rådmennene/fagrådsrepr. og sekretariatet Hensikt: Få innspill fra disse 6 partnerne til grunnlaget for BBP2. |
| 13. des. 2013 | Møte i administrativ styringsgruppe |
| 17. jan. 2014 | Møte i administrativ styringsgruppe. Felles saksfremlegg fra rådmennene og underlagsdokument |
| 24. jan. 2014 | ATM-utvalget. Godkjenne grunnlaget for BBP2 til politisk behandling. |
| Innen 4.feb. 2014 | Oversendelse av rådmennenes felles saksfremlegg og endelig underlagsdokument til kommunene og fylkeskommunen |
| Feb./mars/april 2014 | Politisk behandling i kommunene og fylkeskommunen (se detaljer ovenfor). |

Buskerudbypakke2 - Videre administrativt arbeid - Faglig utredningsarbeid framover

Som det fremgår av notat (Buskerudbypakke2 – status for det administrative arbeidet) som ettersendes, er det behov for et omfattende faglig utredningsarbeid for at en bypakkesøknad vil være tilstrekkelig detaljert for å tilfredsstille nødvendige krav fra Samferdselsdepartementet.

Fagrådet gjennomgikk i møte 07.11. krav til en bypakkesøknad og hvilke faglig utredningsarbeid som skal inngå i det videre arbeid. Det omfatter bl.a. følgende:

- Konkretisere aktuelle tiltak/prosjekter i BBP2 (inkludert supplerende kostnadsberegninger, avklare plankrav og angi faglig begrunnelse).
- Trafikkberegninger
- Vurdering av måloppnåelse/effektvurdering av tiltak
- Finansieringsanalyse/bompengeutredning

Fagrådet konkluderte med følgende i møtet 07.11.:

1. *Hovedansvar for nødvendig utredningsarbeid: SVV og sekretariatet. (For tog i samarbeid med JBV og buss i samarbeid med Brakar).*
2. *Fagrådet involveres gjennom møter og kvalitetssikring på e-post*
3. *Statens vegvesen og sekretariatet kommer tilbake med forslag til avgrensning av arbeidet med bompengeutredning til neste fagrådsmøte.*

Forslag til kommunikasjonsstrategi for Buskerudbypakke2 og tiltak november – februar 2014

Adm. styringsgruppe har anbefalt en kommunikasjonsstrategi for Buskerudbypakke2. Den inneholder følgende forslag til mål:

Overordnet mål:

- Å enes om løsninger som kan bidra til å nå samfunnsmessige mål innenfor areal-, transport- og miljøutvikling

Kommunikasjonsmål:

- Buskerudbysamarbeidet skal sørge for tilgjengelig informasjon om Buskerudbypakke2 som grunnlag for offentlig debatt
- Folkevalgte i Buskerudbyen har tilstrekkelig kunnskap om Buskerudbysamarbeidet, Buskerudbypakke2, og prosessen framover til å delta i debatter, finne felles løsninger og fatte beslutninger

Øvrig deler av anbefalt kommunikasjonsstrategi fremgår av separat vedlegg 4.

Adm. styringsgruppe anbefalte i møte 15.11. følgende informasjonstiltak i tilknytning til første gangs politisk behandling:

1. Grunnlagsdokument for Buskerudbypakke2
(Notat som underlagsdokument for første gangs politisk behandling). Notatet presenteres i en form som gjør det enkelt å lese og illustreres med grafiske elementer/diagrammer.
2. Informasjon til innbyggerne.
Informasjon til alle husstander i form av en brosjyre, avisinnstikk eller lignende.

Hensikt: Å gjøre kunnskap tilgjengelig, og å gi grunnlag til å delta i debatten på basert på innsikt i tematikk rundt Buskerudbypakke 2.

Forslag til innhold:

- Bakgrunn
- Prosess
- Sammenligning med andre bypakker
- Hva får vi gjort med Buskerudbypakke2 og hva får vi gjort uten?
- Konkretisere grunnlaget for Buskerudbypakke2



Eksempel på tilsvarende fra Grenland:

<http://www.bypakka.no/content/download/404/3625/version/1/file/Brosjyre+Bypakke+Grenland.pdf>

3. Presentasjon (foilsett) for felles bruk av kommunene/fylkeskommunen.
Det utarbeides en powerpoint-presentasjon med bakgrunn i grunnlagsdokumentet til bruk i sammenhenger det er behov for informasjon og kunnskap om Buskerudbypakke2. Presentasjonen kan benyttes i sin helhet eller som elementer etter behov.

Adm. styringsgruppe foreslår følgende konklusjon:

- *Foreslått politiske prosess for første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke2 godkjennes.*
- *Notat – “Buskerudbypakke2 – status for det administrative arbeidet” med evt. innspill i møtet, sendes ut som underlag på ATM-rådsmøtet den 02.12.13.*
- *Det gis tilslutning til foreslått kommunikasjonsstrategi*
- *Angitte kommunikasjonsiltak gjennomføres.*

Sak 41/12 Budsjett samarbeidsmidler 2014

Saksunderlag

Buskerudbysamarbeidets budsjett består av to deler: Del 1. Samarbeidsmidler finansiert av partnerne selv, i tråd med samarbeidsavtalen. Del 2. Belønningsmidler finansiert av Samferdselsdepartementet i tråd med avtale om belønningsmidler.

Budsjett belønningsmidler 2014

Det skal søkes om videreføring av belønningsavtalen. Departementet vil behandle søknaden med bakgrunn i rapportering fra Buskerudbyen som skal sendes SD innen 31.01.14. (Se egn sak)

Budsjett samarbeidsmidler 2014

Samarbeidsmidlene har i tråd med vedtatt budsjett for 2013 i hovedsak gått til planlegging, koordinering i form av lønnskostnader mv. for prosjektsjef (fast stilling), planfaglig rådgiver (frikjøpt fra Øvre Eiker kommune, avtale ut 2015) og administrativ ressurs (prosjektmedarbeider (økonomi), frikjøpt deltid fra Øvre Eiker kommune) samt delfinansiering av konsulentmidler til samferdselsrådgiver 1 og 2.

Øvrige utgifter er:

- Kostnader til drift av sekretariatet (leie av kontorer og kontorutstyr mv.)
- Møtekostnader for samarbeidets organer (arbeidsgrupper, fagråd, adm. styringsgruppe og ATM-råd)
- Kompetanseutvikling for ansatte medarbeidere, enten fast ansatt eller engasjerte.

Adm. styringsgruppe foreslår ingen justering av budsjettrammen for samarbeidsmidler for 2014 dvs. samme budsjettramme som 2013 og i tråd med samarbeidsavtalen med kr 3.250.000,-.

Innenfor denne rammen foreslås følgende budsjett for 2014

| Budsjett: | | |
|---|-----------|------------------|
| Post 1 - Felles kunnskapsgrunnlag (Planlegging og utredninger) | kr | 150 000 |
| Post 2 – Sekretariatet. Koordinering og planlegging | kr | 3 100 000 |
| Totale utgifter | kr | 3 250 000 |

Fordeling av finansiering for samarbeidsmidler 2014

Det foreslås en inndekning av samarbeidsmidler for 2014 med samme fordelingsnøkkel mellom de 10 partnerne som for 2013.

| Inntekter: | | |
|---|-----------|------------------|
| Del 1. Bidrag fra partnere i 2014 | | |
| 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 2014 | | |
| Nasjonalt utviklingsprosjekt - Fremtidens byer (Via Drammen kommune) | kr | 300 000 |
| Totalsum finansiering | kr | 3 250 000 |

Adm. styringsgruppes forslag til konklusjon:

Budsjett samarbeidsmidler 2014, kr 3.250.000,- vedtas med samme inndekning fra samarbeidspartnerne som i 2013.

Sak 42/13 ATM-rådsmøte 2. desember 2013

I tråd med vedtatt møteplan avholdes ATM-rådsmøte mandag 2. desember kl 17:00 – 20:00 i fylkestingssalen.

Forslag til hovedtemaer i møtet: Å gi informasjon om status for den administrative prosessen med Buskerudbypakke2 og hvordan videre arbeid legges opp inkl. prosess for politisk behandling. Notat om stauts for det adm. arbeidet med buskerudbypakke2 sendes ut på forhånd.

Det foreslås følgende dagsorden for ATM-rådsmøte:

16.30. Middag serveres

17:00 Åpning v/ leder av ATM-rådet

17:15 Hvordan jobbes det med forslag til Buskerudbypakke2, hvor går vi og når kommer saken fram til behandling i de folkevalgte organer i Buskerudbyen?
Status for den administrative prosessen og forslag til hvordan den politiske prosessen skal legges opp. v/to av ordførerne.

Spørsmål og drøfting.

18:15 Pause

18:30 "Kollektivtransporten i Buskerudbypakke 2". Orientering om faglig utredning. v/ faglig innleder

19:15 Slutt

Adm. styringsgruppes anbefaling til konklusjon: Angitte møteopplegg for ATM-rådsmøte 02.12.2013 tiltres.

Sak 43/13 Møteplan for Buskerudbysamarbeidet 1. halvår 2014

Det er arbeidet med Buskerudbypakke2 som vil være den viktigste arbeidsoppgaven våren 2014, samtidig skal belønningsavtalen videreføres og aktivitetene innenfor de ulike tiltaksområdene i den forventes opprettholdt på samme nivå som i 2013.

Det tas som tidligere utgangspunkt i fredager og mandager som møtedager. For å bidra til mulighet for økt politisk forankring foreslås 14 dager (i dag 7 dager) mellom møtene i administrativ styringsgruppe og ATM-utvalget. (For møtet i januar er dette vanskelig å få til pga. jul- og nyttår og det faglige forarbeidet).

De foreslåtte datoer er sjekket ut med de politiske sekretariatene, bortsett fra fredag 20. juni der foreslått dato er endret etter møte i adm. styringsgruppe. Det gjennomføres en ny runde med de politiske sekretariatene for å avklare denne datoen før møtet i ATM-utvalget 22. november 2013.

FORSLAG TIL MØTEPLAN 1. HALVÅR 2014 - BUSKERUDBYSAMARBEIDET

ATM-utvalget

| | | |
|-------------------------|---|------------|
| Kl. 08:30/09:00 – 12:00 | | |
| Fredag 24. januar | Sluttbehandle rapport belønningsordningen/BBP1 2010-2013 og søknad om forlengelse av belønningsordningen/BBP1 2014 – 17. Anbefale første politisk behandling av grunnlag for Buskerudbypakke2. | Øvre Eiker |

| | | |
|-----------------|--|-------------|
| Fredag 21. mars | Avtale om videreføring av belønningsordningen. Tiltaksplan 2014 | Drammen |
| Fredag 20. juni | Drøfte en lokal/regionalpolitisk bypakkesøknad med bl.a. beskrivelse av tiltak og finansieringsløsning inkl. bompenggeordning i Buskerudbypakke2 | Nedre Eiker |
| | | |

Det foreslås et eller to ATM-rådsmøte i perioden. Dato for møtene settes i ATM-utvalgsmøte 24.januar 2014 når det foreligger bedre oversikt over framdrift i arbeidet med Buskerudbypakke2.


Adm. styringsgruppe

| | | |
|-------------------|--|-------------|
| Kl. 09:00 – 12:00 | | |
| Fredag 17. januar | | Fylkeshuset |
| Fredag 7. mars | | Fylkeshuset |
| Fredag 6. juni | | Fylkeshuset |
| | | |

Forslag til konklusjon: Angitt møteplan for ATM-utvalget godkjennes.

Sak 44/13 Eventuelt

Vedlegg 1

| | |
|---|--|
|  Buskerudbyen | |
| Møtereferat ATM-utvalget Møte nr. 5/13 - 01.11.2013 | |
| Tilstede | ATM-utvalget: Tore Opdal Hansen, ordfører Drammen (leder) Vidar Lande, ordfører, Kongsberg kommune (nestleder) Morten Eiksrød, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune Ann Sire Fjerdingstad, ordfører, Øvre Eiker kommune Helene Justad, ordfører, Lier kommune Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Helen Bjørnøy, Fylkesmann i Buskerud Kjell Inge Davik, Regionveisjef, Statens vegvesen, Region sør Sven Arild Hansen, regiondirektør, Kystverket Sør Øst Fra administrativ styringsgruppe: Runar Hannevold, fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune Øyvind Hvidsten, rådmann, Øvre Eiker kommune Bengt Nystrøm, rådmann, Nedre Eiker kommune Hans Petter Christensen, rådmann, Lier kommune Wenche Grinderud, rådmann, Kongsberg kommune Runas Schau Carlsen, assisterende fylkesmann i Buskerud Hans Jan Håkonsen, avdelingsdirektør i vegavdeling Buskerud, Statens vegvesen Fra sekretariatet: Tore Askim, prosjektsjef, Anne Marte Lind, prosjektleder kommunikasjon (ref.) |
| Forfall | Anne Marstein, regional plan- og utviklingsdirektør, Jernbaneverket |
| Møtested | Haugestad, Lier kommune, Lierbyen |

Innkalling og dagsorden godkjent.

Sak 28/13 Referat fra møte nr 4/13

Konklusjon: Referat godkjent.

Sak 22/13 Status

Det ble i utsendte sakspapirer orientert om følgende statussaker:

- Arbeidet med Buskerudbypakke2
- Oppstart av bompengeutredning
- Jernbane og Buskerudbyen
- Forlengelse av belønningsavtalen/pilot for bymiljøavtaler
- Interaktivt kart som viser tiltak finansiert av belønningsordningen/Buskerudbypakke1
- Seminar om sentrumsutvikling
- Smart mobilitet og endrede reisevaner i Buskerudbyen
- Reis Smart!
- Feie for Egen Dør
- Miljøvennlig teknologi /Smart miljørettet mobilitet
- Rapport om kollektivtransport i Buskerudbypakke2

Konklusjon: Status tas til orientering

Sak 30/13 Orienteringssak. Belønningsordningen/BBP1. Framdrift og omdisponering

Konklusjon: Saken tas til orientering

Sak 31/13 Prosess for søknad om videreføring av avtale om belønningsordningen 2014 – 2017

Konklusjon. ATM-utvalget gir tilslutning til angitte prosess.

Sak 32/13 Grunnlag for videreføring av Buskerudbysamarbeidet og dialog med nabokommunene

Fra drøftingene:

Det ble i møtet understreket at dialogen med nabokommunene er viktig.

Konklusjon:

1. *Opplegg for læring og forbedring av Buskerudbysamarbeidet gjennomføres i tråd med saksfremlegget som grunnlag for justering av samarbeidsavtalen og for forbedring i det videre samarbeid.*

2. Grunnlag for videreføring av samarbeidsavtalen drøftes. Forslag til justert samarbeidsavtale for videreføring av Buskerudbysamarbeidet legges fram til behandling i ATM-utvalgets møte 22. november 2013.
3. Forslag til opplegg for dialog med nabokommunene tiltres.

Sak 33/13 Møteplan ATM-utvalg og ATM-råd 1. halvdel 2014

ATM-utvalget

| | | |
|-------------------------|--|-------------|
| Kl. 08:30/09:00 – 12:00 | | |
| Fredag 24. januar | Sluttbehandle rapport belønningsordningen/BBP1 2010-2013 og søknad om forlengelse av belønningsordningen/BBP1 2014 – 17. | Øvre Eiker |
| Fredag 21. mars | | Drammen |
| Fredag 6. juni | | Nedre Eiker |

Det foreslås et eller to ATM-rådsmøte i perioden. Dato for møte settes når det foreligger bedre oversikt over framdrift i arbeidet med Buskerudbypakke2.

Konklusjon: Forslag til møteplan 1. halvår 2013 drøftet

Sak 27/13 Eventuelt

Busstilbud fra Kongsberg: «Norwegian on wheels»

Vidar Lande orienterte om at det planlegges et nytt, privateid, busstilbud fra Kongsberg mot Oslo og Gardermoen, med hyppige avganger, lave priser og avganger hele døgnet.

Kystverket og videreføring av samarbeidet. Sven Arild Hansen orienterte om at Kystverket vil vurdere om det er hensiktsmessig å delta i samarbeidet etter 31. 2014.

Vedlegg 2

Ajourføring av samarbeidsavtalen, forslag etter møtet i adm. styringsgruppe 15.11.13, (endringer fra gjeldende avtale er merket med rødt)



Samarbeidsavtale om klimavennlig areal- og transportutvikling i byområdet Lier – Kongsberg - Areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen

Videreføring fra 01.01.2015

1. Denne samarbeidsavtalen om areal, transport og miljøprosjekt Buskerudbyen (Buskerudbysamarbeidet**) er inngått mellom:**

1. Lier kommune
2. Drammen kommune
3. Nedre Eiker kommune
4. Øvre Eiker kommune
5. Kongsberg kommune
6. Buskerud fylkeskommune
7. Fylkesmannen i Buskerud
8. Statens vegvesen region sør
9. Jernbaneverket region øst
10. Kystverket Sørøst (har varslet at de vurderer å gå ut av avtalen fra 31.12..2014)

2. Langsiktig samarbeid og hovedprinsipper

Partene i denne avtalen inngår et langsiktig samarbeid om klimavennlig areal- og transportutvikling gjennom **Buskerudbysamarbeidet**. **Varigheten for avtalen knyttes til hovedoppgavene med særlig vekt på gjennomføringen av Buskerudbypakke2 Revidering/ajourføring av avtalen skjer ved behov.**

Hovedprinsipper for samarbeidet:

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

- **Samarbeidet** skal tilfredsstillende nasjonale forutsetninger for å kunne inngå en felles by-/samferdselspakke bla. i tråd med den til enhver tid gjeldende nasjonal transportplan
- **Samarbeidet** skal bidra til at beslutningsgrunnlaget til de folkevalgte i kommunene og fylkeskommunen og andre berørte myndigheter eller sektorer sikres mer helhetlige løsninger og økt gjennomføringskraft
- Samarbeidet baserer seg på kunnskapsbaserte løsninger
- Alle oppgaver og virkemidler innen areal og transport bør omfattes av samarbeidet ~~og det skal være en gradvis opptrapping av de konkrete oppgaver og problemstillinger som det arbeides med i samarbeidet.~~
- **Konkret omfatter samarbeidet:**
 1. **Buskerudbypakke 2. En helhetlig samferdsels-/bypakke for Buskerudbyområdet hvor også en bymiljøavtale med staten kan inngå.**
 2. **Avtale om belønningsordning/Buskerudbypakke1, (Tiltak for kollektivtrafikk, sykkel, opprustning av knutepunkter, innfartsparkering og biltrafikkreduserende tiltak)**
 3. **Revidering av felles areal- og transportplan med relevante virkemidler.**
 4. Arena for samordning av prioriterte oppgaver
 5. Kommunikasjon og formidling
- Samarbeidet er mellom likeverdige parter og konsensus¹ legges til grunn for beslutninger.
- Dersom enighet likevel ikke oppnås, håndteres dette gjennom avtalepartners ordinære organer.
- ATM-utvalget har ikke formell beslutningsmyndighet.
- **Samarbeidet** bygger på en erkjennelse av behovet for innovasjon og endring som vil kreve at oppgaver løses på nye og utradisjonelle måter.
- Samarbeidspartnerne skal stille relevante faglige ressurser til rådighet for prosjektarbeidet innenfor sine sektorer og fagområder. Arbeidsomfanget skal avtales særskilt.

3. Mål for samarbeidet og organisasjonsform

3.1 Mål for samarbeidet

(Samarbeidets mål settes lik målene i politisk vedtatt areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023 som angitt nedenfor ;).

¹ Konsensus betyr ikke nødvendigvis at alle er enige. Men det betyr at ingen er aktivt uenige, eller motsetter seg en kompromissløsning.

Visjon

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

Hovedmål og delmål

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

**Hovedmål for endring av transportmønster fram mot 2023:
Samarbeidet skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.**

Prioriterte resultatområder:

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

Hovedstrategier for å sikre ønsket utviklingen i Buskerudbyen:

1. Det skal legges til rette for livskraftige byer og tettsteder i alle kommunene som urbane regionale knutepunkter/kommunesentra med bosteder, arbeidsplasser, handel, service og kulturaktiviteter. Samspillet med landdistriktene skal ivaretas.
2. Vekstkraften i Drammen og Kongsberg skal utnyttes til beste for hele Buskerudbyen. Eiker og Lier skal avlaste veksten i Drammen og Kongsberg. Slik balansert vekst bør skje ved boligutbygging, arbeidsintensiv næringsutvikling og lokalisering av offentlig virksomhet legges til knutepunkter langs jernbanen og kollektivtransportsystemet.
3. Utbyggingsmønsteret og transportsystemet skal ta utgangspunkt i
 - et godt jernbanetilbud
 - et busstilbud med kvalitet og framkommelighet som konkurrerer med bilen.
 - kollektivknutepunkter av høy kvalitet
4. Et godt sykkelveinett skal bidra til økt sykkelbruk og et miljøvennlig transportalternativ.

5. Bidra til å utvikle et effektivt og klimavennlig transportsystem for gods- og nærings-transport. Her inngår at Drammen havn skal utnyttas som et virkemiddel til bærekraftig verdiskaping for hele byregionen.
6. Effektivisere hver enkelt transportform, og samtidig bedre sammenkoblingen mellom transportformene. Her inngår tilrettelegging for overføring av godstransport fra bil til bane og sjøtransport ut og inn av regionen.

3.2 Prosjekt som organisasjonsform

Samarbeidet organiseres som et prosjektsamarbeid i tråd med intensjonen i § 27 i kommuneloven om interkommunalt samarbeid. Se for øvrig punkt 5 og 6 i avtalen.

4. Oppgaver

Buskerudbysamarbeidet har som mandat å ivareta samarbeidet i saker som berører overordnet, det vil si kommuneoverskridende, areal og transportutvikling i dette byområdet.

Buskerudbysamarbeidet skal gi råd til besluttede myndigheter (kommunestyre og fylkesting) innenfor sitt mandat. Det innebærer at **Buskerudbysamarbeidet** vil engasjere seg i strategiske saker og ikke ha beslutningsmyndighet ut over det som er angitt i denne avtalen.

Nedenfor fremgår oppgaver som skal legges til **Buskerudbysamarbeidet**. Oppgaver og ansvar justeres og tilpasses erfaringer og behovet over tid.

1. **Buskerudbypakke 2. Buskerudbysamarbeidet** skal initiere og arbeide fram forslag til en bypakke og evt. en bymiljøavtale for Buskerudbyen. **Arbeidet omfatter også realisering av Buskerudbypakke 2.**

Her inngår også det å initiere og utarbeide felles uttalelse til Nasjonal Transportplan.

2. **Buskerudbypakke 1/ belønningsordning. Arbeide for og gi grunnlag for å kunne inngå en flerårig forlengelse av belønningsavtale /Buskerudbypakke 1 med Samferdselsdepartementet.**

Buskerudbysamarbeidet er styrings- og utførende organ for avtale med Samferdsels-departementet om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk.

3. **Revidering av areal- og transportplan. Buskerudbysamarbeidet** skal utarbeide og legge fram til beslutning **revidering** av felles areal- og transportplan samt initiere iverksetting av vedtak som følger av vedtatt plan. Integreert i dette er utarbeidelse av strategier, plan og tiltak for kollektivtransport for Buskerudbyen. Felles planarbeid inngår i fylkeskommunens planstrategi. Det vil framgå av planprogram og planen hva som skal følges opp av **Buskerudbysamarbeidet** og hva som vil

være kommunenes og fylkeskommunens ansvar. Det vises til tilleggsavtale vedlegg 4.

4. **Buskerudbysamarbeidet** skal bidra til og selv utvikle felles kunnskaps- og faglig grunnlag for de problemstillinger som omfattes av samarbeidsprosjektet. Dette innebærer bla. å:
 - Utrede ulike former for trafikkantbetaling som virkemiddel for bla. mer effektiv næringstransport, mindre klimautslipp, mindre bilbruk og som delfinansiering av økt tilbud for kollektivtrafikk.
 - Utrede og legge fram forslag til hvordan parkeringspolitikken og andre biltrafikkreduserende tiltak i hele byområdet kan brukes til å påvirke transportfordelingen.
 - Utarbeide grunnlag og legge fram forslag til hvordan øke kollektivtransporten og sykkelbruken i Buskerudbyen
5. **Buskerudbysamarbeidet** skal være en arena for samordning av prioriterte overordnede oppgaver og for å sikre effektive arbeids- og planprosesser i tråd med felles mål. Partene forplikter seg til å bringe denne type problemstillinger opp til drøfting i prosjektets fora.
6. I tråd med prosjektmålene skal **Buskerudbysamarbeidet** initiere, bistå partene med og selv gjennomføre kommunikasjons-, adferds- og formidlingstiltak overfor innbyggere og næringsliv. Her inngår også bistand til informasjon overfor folkevalgte hos de samarbeidende kommuner og fylkeskommunen.
7. Alle samarbeidspartnerne vil hvert år, gjennom ordinære budsjettmidler, bidra med tiltak i tråd med resultatmålene for prosjektet. Partene vil bruke **Buskerudbysamarbeidet** som drøftingsarena/dialogforum for denne type forslag til planer og tiltak. Dette innebærer bla at:
 - Fylkeskommunen forplikter seg årlig til å legge fram forslag til planer for disponering av ordinære bevilgninger knyttet til vegsystem og kollektivtransport som omhandler byområde Buskerudbyen. Her inngår handlingsprogram for fylkesvegnettet og fylkesvegplan.
 - Jernbaneverket og Vegvesenet forplikter seg på samme måte til å legge fram forslag til handlingsprogrammer o.l. til drøfting.
 - Kommunene forplikter seg til å bruke **Buskerudbysamarbeidet** som dialogforum for arbeidet med forslag til planer, større prosjekter og tiltak som har å gjøre med **Buskerudbysamarbeidets** mål og strategier.
8. **Buskerudbysamarbeidet** kan også på eget initiativ, eller på henvendelse fra deltagende parter, ta opp andre saker som tematisk er knyttet til målene for samarbeidet og/eller relevant for areal og transportpolitikken i dette byområdet.

5. Politisk organisering

ATM utvalg (areal, transport og miljøutvalg)

ATM utvalg Buskerudbyen er øverste styringsorgan for samarbeidsprosjektet. **ATM-utvalget består av de fem ordførerne, fylkesordførere, regiondirektører for Statens vegvesen og Jernbaneverket samt Fylkesmannen i Buskerud.** Utvalget konstituerer seg selv.

Mandatet for ATM utvalget:

- Gi anbefalinger til formelt organ (kommunestyre, fylkesting og samferdselsutvalg i fylkeskommunen) for beslutninger i etterkant.
- Være styringsgruppe for arbeidet knyttet til felles areal- og transportplan.
- Ivareta rollen som koordinerings- og styringsorgan for avtale med SD om belønningstilskudd for kollektivtransport og mindre bilbruk. Dette innebærer bla. prioritering av tiltak innenfor de årlige økonomiske rammene.
- Gi anbefalinger til regionalt kollektivtransportselskap (**Buskerud kollektivtrafikk as /Brakar**).

Møtehyppighet: 3 - 4 møter pr. halvår. ATM-utvalgets arbeid legges opp på måter som bidrar til bred politisk forankring (jmf. vedlegg til avtalen).

ATM råd (areal, transport og miljøråd)

Det etableres et ATM råd med kommunestyremedlemmer og fylkestingsmedlemmer fra de 5 kommunene og Buskerud fylkeskommune.

Rådet vil være et fast rådgivende drøftingsorgan for ATM-utvalget.

Organisering av ATM rådet:

- Faste møter 2-4 ganger pr. år.
- ATM-rådet ledes av ATM-utvalgets leder.
- Medlemmer av rådet: inntil 5 folkevalgte fra hver av de 5 kommunene og fra Buskerud fylkeskommune i tillegg til de 5 ordførerne og fylkesordførere.
- Normalt vil ATM rådet ha kveldsmøter.

6. Administrativ organisering

Adm. styringsgruppe

Adm. styringsgruppe består av administrative ledere fra de 9 samarbeidende parter. Næringslivet er representert med NHO og LO. Adm. styringsgruppe konstituerer seg selv. Leder velges for et år av gangen. Gruppen har fullt ansvar for den faglige organiseringen av prosjektet. Adm. styringsgruppe har observatørstatus i ATM rådet **og i ATM utvalget.**

Prosjektsekretariat

ATM prosjektets sekretariat ledes av en prosjektsjef og rapporterer til leder av adm. styringsgruppe. Sakene til ATM utvalget og ATM rådet forberedes av prosjektsekretariatet.

Fagråd

Det etableres et fagråd for å sikre gjennomføringskraft og faglig tyngde for prosjektarbeidet samt forankring av det faglige arbeidet hos alle samarbeidspartnerne. Deltagelse vil være på nivå kommunalsjef/plansjef. Andre enn samarbeidspartnerne kan etter behov inviteres med i rådet. Fagrådet ledes av prosjektsjef.

Mandat for fagrådet:

- Vurdere alle viktige faglige problemstillinger som omfattes av samarbeidet.
- Faglig drøftingsorgan (arena) for samordning av prioriterte oppgaver (jmf. kap. 4 i denne avtalen).
- Organ hvor aktuelle faglige prosjekt-/arbeidsgrupper utgår fra/nedsettes bla. knyttet til felles planarbeid og kommunikasjon /info. kampanjer.

Gjennomføring av tiltak

Tiltak finansiert av belønningsordningen gjennomføres/ivaretas av samarbeidspartnerne etter avtaler med **Buskerudbysamarbeidet**.

Økonomifunksjon, prosjektregnskap

En av de samarbeidende kommuner eller fylkeskommunen er etter nærmere skriftlig avtale utførende enhet for prosjektets praktiske økonomifunksjoner og regnskapsføring samt innkjøp av tjenester. Partene skal sikres fullt innsyn i prosjektregnskapet og i innkjøpsarbeidet.

7. Økonomi, rapportering

Prosjektet baserer seg på følgende hovedmodell for finansiering og rapportering:

1. Grunnfinansiering av prosjektarbeidet skjer i form av spleiselag fra alle partnerne og bidrag fra regionale og statlige midler.
2. Tiltak i belønningsordningen for kollektivtransport og mindre bilbruk (Buskerudbypakke 1) finansieres i tråd med avtale med Samferdseldepartementet.
3. Enkeltprosjekter som ikke inngår i grunnfinansieringen eller belønningsordningen finansieres i hvert enkelt tilfelle av deltagende parter med den kostnadsdeling som man blir enige om. Det skal inngås egne skriftlige avtaler for hvert enkelt- eller delprosjekt.

4. De samarbeidende parter dekker egne kostnader til politikere og andre som deltar i **Buskerudbysamarbeidet** . Det samme gjelder for studiereiser, befaringer, seminarer mv.
5. **Buskerudbysamarbeidet** skal fremlegge årsrapport for avtalepartnerne. Denne og annen avtalt rapportering tilpasses partnernes ordinære budsjett- og styringssystem.

8. Deltagernes ansvar og forpliktelser

Hver av deltagerne er forpliktet til å stille til disposisjon for **Buskerudbysamarbeidet** de økonomiske midler som følger av denne avtalen og de årlige bidragene som den enkelte avtalepart har gitt sin positive tilslutning til. (jmf. vedlegg til avtalen). Hver av deltagerne er forpliktet til aktivt å arbeide for å støtte opp om samarbeidet.

Eventuelle overskudd ved opphør av samarbeidet fordeles forholdsmessig etter de bidrag hver enkelt yter.

Fast ansatte i sekretariatet har pr i dag et formelt ansettelsesforhold i Øvre Eiker kommune og Drammen kommune. Ved evt. avvikling av samarbeidet skal de ansatte sikres arbeid innenfor sine kompetanseområder og tilsvarende nivå hos en av partnerne i Buskerudbysamarbeidet.

9. Oppsigelse/uttreden/manglende deltagelse

En part kan si opp avtalen med 1 års varsel, **gjeldende fra 1. januar etter at avtalen er sagt opp.**

10. Endring av avtalen

Endring av samarbeidsavtalen krever tilslutning av samtlige avtalepartnere.

11. Avtalen varighet

Det legges opp til et langsiktig samarbeid. **Avtalen revideres ved behov. Beslutning om evt. avvikling skal skje senest innen ett år før avvikling kan skje.**

Dersom en eller flere av avtalepartnerne sier opp avtalen vurderer **Buskerudbysamarbeidet** om avtalen må endres som følge av dette.

Buskerudbyen, den ...

Morten Eiksrød
Fylkesordfører i Buskerud

Helen Bjørnøy
Fylkesmannen i Buskerud

Tore Opdahl Hansen
Ordfører i Drammen

Bent Ove Bye
Ordfører i Nedre Eiker

Helene Justad
Ordfører i Lier

Vidar Lande
Ordfører i Kongsberg

Ann Sire Fjerdingsstad
Ordfører i Øvre Eiker

Kjell Inge Davik
Regionvegsjef
Statens vegvesen
Region sør

Elisabeth Enger/Anne Marstein
Jernbanedir./Utviklingsdir.
Jernbaneverket

Vedlegg til avtalen:

1. Aktuelle arbeidsformer for bred politisk forankring
2. Årlig grunnbudsjett og finansieringsmodell.
3. Oppgaver for prosjektsekretariatet.
4. Tilleggsavtalen
5. Opplegg for dialog med nabokommunene

Vedlegg 1 Aktuelle arbeidsformer for bred politisk forankring

Følgende er aktuelle arbeidsprosesser/møteformer for å bidra til bred politisk forankring av arbeidet i prosjektet:

1. Utarbeide en **halv**årlig møteplan for ATM utvalget med tilhørende frister for utsendelse av saker som gir mulighet for ordførerne og fylkesordfører til å drøfte sakene i formannskap/fylkesutvalg i forkant av møtene i ATM utvalget.
2. Utarbeide en **halv**årlig prosjektplan/årshjul for **Buskerudbysamarbeidet** med hovedmilepeler som gir oversikt over planlagte saker som skal behandles i ATM utvalget.
3. Den **halv**årlige prosjektplanen bør inneholde type saker/beslutninger og forslag til hvordan de ulike type sakene bør sikres bred politisk forankring bla. i form av følgende type arbeidsprosesser/møtetyper:
 - a. Saker til avklaring i ordinære møter i ATM utvalget.
 - b. Saker til drøfting i ATM rådet
 - c. Saker som bør drøftes i formannskap/fylkesutvalg før møter i ATM utvalget (for eksempel årlig tiltaksplan for belønningsordningen finansiert av SD i tråd med 4 årig avtale, felles uttalelse til nasjonal transportplan).
 - d. Saker eller problemstillinger som legges fram for drøfting i alle 5 formannskap/fylkesutvalg (evt. kommunestyre/fylkesting) med utgangspunkt i felles saksfremlegg og/eller bistand fra prosjektsekretariatet for å gi samme info til alle.(for eksempel årsrapport og aktuelle hovedproblemstillinger).
4. www.buskerudbyen.no utvikles med særlig tilrettelegging for de folkevalgte og befolkningen. Hjemmesiden brukes aktivt av alle samarbeidsaktørene.
5. Formidling av kjerneproblemstillinger til kommunestyremedlemmer også som trykksak ved særlige behov.
6. Deltagerne i adm. styringsgruppe har et særlig ansvar for å tilrettelegge for politisk forankring i egen organisasjon.

Vedlegg 2 Årlig grunnbudsjett og finansieringsmodell

Årlig grunnbudsjett fra 2015 (eks. mva)

Rammen for årlig grunnbudsjett for Buskerudbysamarbeidet settes til kr. 2.900.000 fra 2015 med etterfølgende budsjettposter:

| | Aktivitet | Budsjettbeløp |
|--------|--|----------------------|
| Post 1 | Felles kunnskapsgrunnlag (planlegging og utredninger mv.) | 400.000 |
| Post 3 | Sekretariat (3 stillinger; lønn, kontorhold, støttefunksjoner) | 2.500.000 |
| | Årlig grunnbudsjett | 2.900.000 |

Finansieringsmodell

I tråd med hovedmodellen for finansiering, vil grunnfinansieringen i hovedsak skje gjennom et spleiselag mellom de 9 samarbeidspartnerne. Etterfølgende modell for grunnfinansiering er en del av samarbeidsavtalen:

Modell for årlig grunnfinansiering

| Bidragsytere | Årlig bidrag |
|--|---------------------|
| Del 1. Bidrag fra partnerne | |
| Statens vegvesen | 300.000 |
| Jernbaneverket | 300.000 |
| Fylkesmannen i Buskerud | 300.000 |
| Buskerud fylkeskommune | 600.000 |
| Drammen kommune | 600.000 |
| Kongsberg kommune | 200.000 |
| Øvre Eiker kommune | 200.000 |
| Nedre Eiker kommune | 200.000 |
| Lier kommune | 200.000 |
| Samlet årlig grunn finansiering | 2.900.000 |

Vedlegg 3 Oppgaver for prosjektsekretariatet

Hovedoppgavene for prosjektsekretariatet vil være:

1. Prosjektledelse og koordinering, arenutvikling
2. Planleggingsarbeid - gjennomføre planarbeid tilknyttet felles areal- og transportplan
3. Koordinering og oppfølging av belønningsordningen (Buskerudbypakke1)

Innenfor disse hovedoppgavene, vil sekretariatets funksjon bla. være:

1. Faglig ledelse, koordinering og utførelse av areal og transportplanarbeid herunder kollektivplanarbeid for Buskerudbyen, ledelse av utredningsarbeid bl.a. knyttet til virkemiddelbruk mv.

2. Koordinering og oppfølging av avtale om belønningsordningen, revidering av handlingsplan og årlig tiltaksplan. Avtaler med ansvarlig gjennomføringsorganisasjon og tilhørende oppfølging.
3. Arenautvikling i tråd med samarbeidsavtalen, deltagelse i arbeidet med KVVU mv.
4. Infokampanjer og kommunikasjon.
5. Saksforberedelser til ATM utvalget, ATM rådet og adm. styringsgruppe. Forberedelser og opplegg for møter i fagrådet.
6. Prosjektledelse og koordinering, oppfølging av aktiviteter og initiativ i samarbeidsavtalen for prosjektet og øvrig prosjektgrunnlag hvor inngår bistand til samarbeidspartnerne bla. knyttet til info overfor folkevalgte mv.

Av støttefunksjoner som skal finansieres av grunnbudsjettet vil alle oppgaver tilknyttet økonomi være den mest omfattende. Her inngår bla. følgende:

- prosjektregnskap for **Buskerudbysamarbeidet**
- regnskap for belønningsordningen i tråd med 4 årig avtale mellom SD og fylkeskommunen/de 5kommunene.
- Utbetalingsfunksjoner etter attestasjon fra prosjektsekretariatet

Vedlegg 4 Tilleggsavtale ved regional plan

Denne avtalen tilknyttet felles areal- og transportplan for Buskerudbyen 2023 som en regional plan, er inngått mellom de ti partnerne i Buskerudbysamarbeidet og inneholder følgende deler: Del 1 Om politisk sluttbehandling av planen og Del 2 Om oppfølging av vedtatt plan

Del 1 Om sluttbehandling av planen

(Denne avtaledelen har det vært enighet om siden ATM-utvalgets møte 23.09 2011, men er ikke blitt undertegnet da det først i oktober 2012 ble avklart at Øvre Eiker kommune slutter seg til regional plan som plantype).

1. Denne avtalen om behandling av forslag til felles til areal- og transportplan for Buskerudbyen som en regional plan er inngått mellom de ti partnerne i Buskerudbysamarbeidet.
2. Den 5-årige samarbeidsavtalen om klimavennlig areal- og transportutvikling i byområdet fra Lier til Kongsberg, gjeldende fra 1. januar 2010 skal ligge til grunn for organiseringen av planarbeidet.
3. Rekkefølge for politisk behandling av forslag til regional plan:
 - a. ATM-utvalget anbefaler forslag til regional plan
 - b. Planforslaget skal deretter behandles politisk i kommunene.
 - c. Det forutsettes at statsetatene (Fylkesmannen i Buskerud, Statens vegvesen Region sør, Jernbaneverket og Kystverket Sørøst) gir sin tilslutning til planforslaget før politisk behandling i kommunene.
 - d. Omforent planforslag behandles til slutt i Buskerud fylkeskommune.

4. Håndtering av uenigheter om planforslag: Dersom det blir ulike vedtak i kommunene ved behandling av planforslag, drøftes saken på nytt i ATM-utvalget, som gir anbefaling om revidert planforslag til ny behandling i kommunene.

Utfyllende kommentar

De politiske behandlingene i kommunene foretas som en høring for å tilfredsstille de formelle krav til regional planprosess. Statsetatene frasier seg ikke sine rettigheter og sin myndighet ved formell høring av planforslaget, men vil bidra sammen med de andre partnerne til at eventuell uenighet kan løses i Buskerudbysamarbeidet, før formell politisk behandling. I planprosessen må det derfor settes av tilstrekkelig tid til statsetatenes medvirkning.

Del 2 Om oppfølging av vedtatt plan

(Denne delen av tilleggsavtalen er forslag fra adm.styringsgruppen til ATM-utvalgets møte 02.11.12. og er identisk med to retningslinjer i forslag til regional plan)

1. Prosess for revisjon av handlingsprogrammet . Årlig revidering av handlingsprogrammet skjer gjennom samarbeid mellom alle partnerne før politisk behandling i kommunene og sluttbehandling i fylkeskommunen.
2. Prosess ved uenighet om tolkning av innhold i areal- og transportplan. Ved ev. uenighet om tolkninger av innhold i vedtatt areal- og transportplan for Buskerudbyen skal partnerne, når situasjonen krever det, tre sammen for å søke å etablere en felles forståelse av planens innhold før ev. ordinære prosedyrer etter plan- og bygningsloven benyttes.

Haugestad, Lier, 02.11.2012

Fylkesordfører Buskerud fylkeskommune, Ordfører Kongsberg kommune, Ordfører Øvre Eiker kommune, Ordfører Nedre Eiker kommune, Ordfører Drammen kommune, Ordfører Lier kommune, Fylkesmann i Buskerud, Regiondirektør Kystverket Sørøst, Regionvegsjef Statens vegvesen Region Sør, Plan- og utviklingsdirektør Jernbaneverket

Vedlegg 5 Opplegg for dialog med nabokommunene

ATM-utvalget vedtok i møte 1. november 2013 at følgende fora benyttes for dialog med nabokommunene:

- Kongsbergregionen (Kongsberg/Flesberg/Rollag/Nore- og Uvdal/Notodden/Tinn/Hjartdal)
- D5 (Drammen/Nedre Eiker/Øvre Eiker/Sande/Svelvik)
- Lier/Røyken/Hurum
- Midt fylket (Modum/Sigdal/Krødsherad)
- Asker

Det foreslås at dialog med nabokommunene skjer i form av informasjon om aktuelle Buskerudbysaker i de ordinære møter i angitte fora. Overfor Asker kommune ivaretas dialogen bilateralt i egnede sammenhenger. For noen saker/ avgrensede temaer kan det være aktuelt å invitere en eller flere nabokommuner til å delta i delprosjekter/planarbeid. Eksempel: Mulighetsstudie for arealer til arealkrevende næringsvirksomhet.

Vedlegg 3



Statens vegvesen **Forslag til uttalelse**

Saksbehandler:

Deres ref.:

Vår dato:

Vår ref.:

Arkivkode: PBB - 0001

Buskerudbysamarbeidets uttalelse til Statens vegvesens forslag til handlingsprogram 2014-2023

For at Statens vegvesen skal følge opp ambisjonene i anbefalt løsning i KVV for Buskerudbypakke2 og bystrategien i Nasjonal Transportplan er det nødvendig at Statens Vegvesen prioriterer økte ressurser og tilhørende tiltak i Buskerudbyområdet for perioden 2014 – 2017, spesielt gjelder dette tiltak for syklende og gående og forbedringer for bussene i veisystemet.

Det vises til Statens vegvesens utkast til handlingsprogram 2014 – 2017 (2023) basert på føringer og prioriteringer i Nasjonal Transportplan 2014-23. Økt transport i storbyområdene er en utfordring. Det er satt et mål i Nasjonalt transportplan om at all vekst i persontransporten i tiårsperioden skal tas med kollektivtransport, sykkel og gåing i disse områdene.

Gjennom målsettinger i Buskerudbysamarbeidet og regional Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 strekker partnerne i Buskerudbysamarbeidet seg mot nasjonale mål om at økning i persontransport i de store byområdene skal tas av kollektiv, sykkel og gange. Med basis i KVV Buskerudbypakke2 utarbeider kommunene og fylkeskommunene nå et grunnlag for forhandlinger med staten om en bypakke fra 2017. De fem kommunestyrene og fylkeskommunen har gjort prinsippvedtak om trafikantbetaling som grunnlag for delfinansiering av en bypakke. Det stilles imidlertid en forutsetning om at et styrket kollektivtilbud (buss og tog) med knutepunktsutvikling og pendlerparkeringer må være på plass når trafikantbetaling innføres.

Jernbaneverkets, Statens vegvesen og fylkeskommunens handlingsprogram for tog, buss og veg de neste fire årene er av stor betydning for at det kan skje en opptrapping som forutsettes.

Når det gjelder Statens vegvesens handlingsprogram er det vanskelig å finne konkrete tiltak i Buskerudbyområdet innenfor programområdene som vil bygge opp under nasjonale mål om at økning i persontransport i de store byområdene skal tas av kollektiv, sykkel og gange.

Bymiljøavtaler

Det er satt av 3,1 mrd. kr avsatt til bymiljøavtaler i planperioden. De statlige midlene i bymiljøavtalene kan brukes til gang- og sykkelveger på riksveg, kollektivtrafikktiltak på riksveg og kollektivinfrastrukturtiltak av nasjonal interesse. Midlene kan ikke brukes til drift av kollektiv-transport. Avtalen forutsetter samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene der alle avtaleparter bidrar med finansiering.

Midlene til bymiljøavtaler er ikke fordelt, og de aktuelle kommunene, fylkeskommunene og staten skal forhandle om fordelingen i 2014. Buskerudbyen er en av ni byområder som, en del av Drammens deltakelse i programmet Framtidens byer, kan forhandle om bymiljøavtaler. Ut i fra at Buskerudbyen tilfredsstillende de fleste kriterier som Nasjonal Transportplan setter for bymiljøavtaler er det ønskelig fra Buskerudbysamarbeidet sin side å være et pilotområde for inngåelse av slike avtaler. Det er imidlertid ikke satt av midler til bymiljøavtaler i forslag til statsbudsjett 2014 og det råder stor usikkerhet ved når midler fra dette programområdet kan stilles til rådighet for byområdene. Det er viktig også for nasjonal måloppnåelse at opplegg for de prioriterte bymiljøavtalene avklares raskt.

Belønningsordningen

I Nasjonal Transportplan er belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk er styrket. Buskerudbyen er inne i siste år med fireårig belønningsavtale (2010 – 2013) og det vil bli forhandlinger om fornyelse av avtalen for 2014-2017.

Store prosjekter

Handlingsprogrammet følger opp Nasjonal transportplan innenfor store prosjekter med byggestart for RV 23 Dagslett – Linnes og E134 forbi Kongsberg i perioden 2014-2017 og det legges opp til utbygging av firefelts veg på RV 23 Linnes – kryss E 16 i siste seksårsperiode. Det er satt av 710 mill.kr til sikring av Strømsåstunnelen, i perioden 2018-23. Buskerudbyen forutsetter at tiltak for å tilfredsstille nye tunnelnormaler på riksveinettet i sin helhet dekkes av staten.

Programområder

Innenfor hovedrutene prioriteres programområder som trafikkisikkerhetstiltak med midtrekkverk og forsterket midtoppmerking, sammenhengende nett for gående og syklende i byer/tettsteder og skoleveg, miljøtiltak med støyskjerming/viltgjerder og kollektivtiltak/universell utforming

Buskerudbysamarbeidet har hovedfokus på tiltak for kollektivtransport og gang/sykkel og uttaler seg ikke til de andre programområdene.

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming

Det er satt av 1,7 mill. kr til pendlerparkering på Lierskogen i 2014. Langs RV 35 er det satt av 2 mill. kr til holdeplasser og 3 mill. kr i 2017 til enten knutepunkt Hokksund eller Vikersund. Det bør avklares hva som skal til for at Hokksund prioriteres.

Tilrettelegging for gående og syklende

Det er satt av 7,2 mill. kr til gang- og sykkelveg Gilhusveien – Amtmannssvingen i Lier i 2014. Til oppfølging av gang- og sykkelveginspeksjoner langs E 18 og RV 35 i Buskerud er det satt av 2 mill. kr på hver av rutene i 2017. Ellers legges det ikke opp til bygging av anlegg for gående og syklende langs riksveger i Buskerudbyområdet. Det er for eksempel ikke satt

av midler til sykkeltiltak på Rute 5a, E134. Sammenhengende sykkelvegnett fra Drammen til Hokksund vil være et viktig tiltak i Buskerudbyen. Det er heller ikke satt av synlige midler slik at Statens vegvesen kan bidra til at målsettinger i Nasjonal gåstrategi om utarbeidelse av minst 50 lokale gåstrategier kan nås.

Det vises til målsettinger om at vekst i persontransport skal tas med kollektiv, gange og sykkel og for Buskerudbyen vil det bety at det må prioriteres å legge til rette for bedre fremkommelighet for bussen på vegnettet og bygges anlegg for gående og syklende. I handlingsprogrammet for riksvegene savnes en slik prioritering. Vi forventer at Statens vegvesen prioriterer midler til tiltak i sitt handlingsprogram som støtter opp om målsettingene i areal- og transportplan for Buskerudbyen og muliggjør iverksettelse av Buskerudbypakke2 med styrket kollektivtilbud, knutepunktsutvikling og pendlerparkeringer på plass når trafikantbetaling innføres.

Ordførere og fylkesordfører i Buskerudbysamarbeidet

Vedlegg 4



Forslag til uttalelse

Jernbaneverket

Saksbehandler:

Deres ref.:

Vår dato:

Vår ref.:

Arkivkode: PBB - 0001

Buskerudbysamarbeidets uttalelse til Jernbaneverkets forslag til handlingsprogram 2014-2023

For at Jernbaneverket skal følge opp ambisjonene i anbefalt løsning i KVV for Buskerudbypakke2 er det nødvendig at Jernbaneverket prioriterer økte ressurser og tilhørende tiltak i Buskerudbyområdet for perioden 2014 – 2017, spesielt gjelder dette strekningen Drammen – Hokksund.

Det vises til Jernbaneverkets utkast til handlingsprogram basert på føringer og prioriteringer i Nasjonal Transportplan 2014-23.

Gjennom målsettinger i Buskerudbysamarbeidet og regional Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 strekker partnerne i Buskerudbysamarbeidet seg mot nasjonale mål om at økning i persontransport i de store byområdene skal tas av kollektiv, sykkel og gange. Med basis i KVV Buskerudbypakke2 utarbeider kommunene og fylkeskommunene nå et grunnlag for forhandlinger med staten om en bypakke fra 2017. De fem kommunestyrene og fylkeskommunen har gjort prinsippvedtak om trafikantbetaling som grunnlag for delfinansiering av en bypakke. Det stilles imidlertid som forutsetning at et styrket kollektivtilbud (buss og tog) med knutepunktsutvikling og pendlerparkeringer må være på plass når trafikantbetaling innføres.

Jernbaneverkets, Statens vegvesen og fylkeskommunens handlingsprogram for tog, buss og veg de neste fire årene er av stor betydning for at det kan skje en opptrapping som forutsettes.

Nasjonal transportplan er ganske detaljert på hvilke store investeringsprosjekter på jernbanen som skal bygges ut i planperioden, og når utbyggingen skal skje. Det er lagt opp til en stor økning av investeringsnivået i 10-årsperioden med sterkest satsing på det sentrale

Østlandsområdet. Videre er det prioritert utbygging av nye dobbeltsporparseller innenfor InterCity-triangelet. Det legges opp til planlegging av dobbeltspor på strekningen Drammen – Kobbervikdalen i første del av planperioden og utbygging i andre del. Videreutvikling av Drammen stasjon vil bli avklart i forbindelse med planlegging av Vestfoldbaneparsellene Drammen – Kobbervikdalen og Nykirke–Barkåker. Til sammen er det satt av 380 mil. kr i første fireårsperiode og 7600 mill. i siste seksårsperiode til disse prosjektene.

Buskerudbysamarbeidet er godt fornøyd med at IC-satsingen tidfester satsing på Drammen stasjon og Vestfoldbanen og har forventning til at IC-investeringer vil omfatte nødvendige investeringer på Drammen stasjon og på strekningen fra Lier stasjon til Brakerøya med tilrettelegging med ny stasjon for fjordbyen på Lierstranda.

Når det gjelder mulighetene for utvidet togtilbud fra Drammen til Kongsberg der det i dag er ett lokaltog per time i grunnruten sies det i forslag til handlingsprogram at dette togtilbudet vil bli videreført i planperioden. Det sies videre at økt togtilbud til to tog i timen mellom Drammen og Hokksund og senere til Kongsberg vil kreve robustiserende tiltak som sanering av planoverganger, dobbeltsporparseller mellom Drammen og Mjøndalen, samt hensettingsområde for togsett i Kongsberg. Det henvises til KVU Buskerudbypakke2 og til at regjeringens behandling og konklusjoner i den videre KS1- prosess vil være grunnlag for Jernbaneverkets videre planlegging på strekningen. Buskerudbysamarbeidet er ikke fornøyd med at planlegging og bygging for to tog i timen på strekningen Drammen – Hokksund ikke er prioritert i perioden 2014-2017.

Buskerudbysamarbeidet er opptatt av at all planlegging og alle tiltak på strekningen Drammen – Kongsberg må legges til grunn at det i nær framtid skal gå to tog i timen til Hokksund.

I tråd med utredninger og forberedelser til Buskerudbypakke2 vil Buskerudbysamarbeidet anmode om at i det i første planperiode settes av 600 mill. kr til nødvendige investeringer i sporkapasitet/ dobbeltspor på strekningen Gulskogen – Daler som kan gi mulighet for to tog i timen til Hokksund fra 2017.

En slik opptrapping av kollektivtilbudet vil ha stor betydning for å iverksette Buskerudbypakke2 med trafikanbetaling i 2017. Det er også svært viktig å få gjennomført stasjonstiltak på Mjøndalen og Hokksund stasjoner før 2017 og vi vil anmode om at disse tiltakene flyttes fram til første planperiode.

Ordførere og fylkesordførere i Buskerudbysamarbeidet

Vedlegg 5

Søknad om videreføring av belønningsordningen / Buskerudbypakke 1

Bakgrunn og prosess

Sak om videreføring av belønningsordningen ble siste gang behandlet i ATM-utvalget 1.11.13. Der ble prosessen for ny søknad behandlet. Det arbeides nå etter følgende fremdrift:

1. Forslag til søknad om videreføring av Buskerudbypakke 1 for 2014-2017 behandles i ATM-utvalget 22. november 2013. I saken vil bl.a. følgende inngå:
 - Forslag til mål for en ny avtaleperiode
 - Forslag til tiltaksområder og handlingsprogram for 4-årsperioden 2014-17.
 - Særlig omtale av de elementer Samferdselsdepartementet vektlegger i nye søknader; bl.a. tiltak som kan bidra til reduksjon i biltrafikken.
2. Endelig søknad behandles i ATM-utvalget i januar 2014.
3. Søknad sendes SD innen 31.01.2014 sammen med resultatrapport for 2010-13.
4. Med utgangspunkt i søknaden og videre adm. dialog med Samferdselsdepartementet vil SDs forslag foreligge.
5. Ordførerne og fylkesordfører avklarer / framforhandler den flerårige videreføring av eksisterende belønningsavtale med Samferdselsdepartementet fra 2014.
6. Endelig framforhandlet avtale behandles politisk i kommuner og fylkeskommune.

Et administrativt møte med Samferdselsdepartementet (SD) ble avholdt 8. november 2013 som forberedelse for utarbeidelse av forlengelse av Buskerudbypakke 1. Ovennevnte prosess vil ivareta SDs forventninger til prosess.

Det er også sendt brev til ny Samferdselsminister fra leder av ATM-utvalget i Buskerudbysamarbeidet med ønske om møte med Statsråden for å drøfte videreføring av avtale om belønningsmidler / Buskerudbypakke 1 og videre prosess med Buskerudbypakke 2.

Mål for en ny avtaleperiode

Som det fremgår av retningslinjene for belønningsordningen kreves det mål om 0-vekst eller helst reduksjon i bruk av privatbil for å komme i betraktning i søknader. Dette målet har utgangspunkt i mål om miljø og ønske om reduserte klimagassutslipp, jfr Stortingets klimaforlik. Miljømålet er til dels i motstrid med andre nasjonale mål for transportpolitikken som også dreier seg om framkommelighet, trafiksikkerhet og universell utforming. Dette er omtalt i NTP 2014-23 slik: *"Økt framkommelighet og bedre miljø kan i noen sammenhenger kreve avveining av interesser som står i direkte motstrid til hverandre. Det er en politisk oppgave å avveie og prioritere mellom de ulike målene. I utformingen av Nasjonal transportplan har regjeringen lagt vekt på å finne en god balanse mellom målene"*.

I søknader om belønningsmidler har Samferdselsdepartementet signalisert at et krav om 0-vekst i bruk av privatbil for større byområder er et minimumskrav til mål – uavhengig av størrelsen på vekst i befolkning og næringsliv i det aktuelle byområde. Fastsetting av mål, vil for Buskerudbyen, være avhengig av lengden for en avtaleperiode. I arbeidet med

konsekvensutredning i Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-23 og i KVU for Buskerudbypakke 2 fremkom det at det vil være mulig å oppnå 0-vekst i biltrafikken på kort sikt, forutsatt at det innføres trafikkantbetaling i perioden og videreføring av samordnet parkeringspolitikk, mens det er mer krevende på lang sikt å oppnå 0-vekst i biltrafikken selv med omfattende biltrafikkreduserende tiltak. På lang sikt vil sterk økning i befolkning og næringsliv medføre økt omfang av transport – også biltrafikk.

Når mål skal fastsettes bør det være mulig å definere indikatorer for om målet nås. Samferdselsdepartementet vil legge vekt på at det dokumenteres at det er sannsynlig at det fastsatte målet kan nås og at del lar seg måle.

Mht rapportering av oppnådde resultater i en ny avtaleperiode 2014-17 vil Buskerudbyen legge opp til at det rapporteres om følgende resultatområder:

- Oppfølging av hovedstrategier i avtalen (politiske forpliktelser / virkemiddelbruk)
- Gjennomføring av konkrete / definerte tiltak i avtalen
- Vurdering og oppfølging av trafikkmål

Vegdirektoratet har nå sendt til høring forslag til indikatorer for byområder i forbindelse med å forberede et faglig grunnlag for inngåelse av bymiljøavtale mellom byområder og staten. Disse indikatorene vil kunne være aktuelle å benytte også i avtaler om belønningsmidler. Forslag til felles høringsuttalelse fra kommunene og fylkeskommunen til disse indikatorene vil bli behandlet i egen sak i Buskerudbyens organer med bakgrunn i fagrådets møte 07.11.13.

Mål i nyere 4-årige avtaler om belønningsmidler som SD har inngått med byområdene Nedre Glomma og Grenland lyder slik:

Mål i 4-årig avtale for Nedre Glomma:

Målet er at det i avtaleperioden skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse. Personbiltrafikken skal ha 0-vekst, med utgangen av 2013 som referansetidspunkt. Antall kollektivreiser samt gang- og sykkelreiser skal øke på bekostning av reiser med privatbil.

Det legges til grunn at målsettingene for trafikkutviklingen skal nås gjennom restriktive tiltak for personbiltrafikk, arealpolitiske virkemidler og kollektivtransportfremmende tiltak (evt. også tiltak for sykkel og gange), slik det går frem av byområdetets søknad om belønningsmidler. Dersom det ligger an til at målene ikke vil bli nådd, må byområdet justere virkemiddelbruken.

Mål i 4-årig avtale for Grenland:

En forutsetning for avtalen er at byområdet oppnår målet om at biltrafikken ikke skal øke i avtaleperioden. Dette er i tråd med målene i Stortingets klimaforlik fra 2012 og i Nasjonal transportplan 2014-2023.

Liknende målformuleringer er også i de reviderte avtalene for Kristiansands- og Trondheimsområdet.

Om mål i en ny 4-årig avtale for Buskerudbyen: 0-vekst i personbiltrafikken er mulig

Mål for en ny avtaleperiode for Buskerudbyen bør ta utgangspunkt i de mål som har vært førende og resultater som har blitt oppnådd i gjeldende 4-årig avtale. Det er mye som tyder på at målene ikke vil bli nådd i løpet av 4-årsperioden 2010-13 (Dette er allerede varslet til SD i rapportering for 2012). Biltrafikken ser ut til å ha økt noe, selv om også kollektivtrafikken har økt i perioden.

For Buskerudbyen vil det i løpet av de neste fire år være aktuelt at trafikantbetaling (bompenger) innføres. Dette kan gi grunnlag for å utforme et relativt ambisiøst mål på kort sikt (4 år) da trafikantbetaling vil kunne gi en engangseffekt / nedgang i biltrafikken. Et troverdig scenario vil være at biltrafikken vil øke noe i årene 2014, 2015 og 2016, men at det vil bli en signifikant nedgang i 2017 i etterkant av innføring av bompenger. Samlet sett for perioden 2014-17 er det derfor troverdig at det er mulig å nå målsettingene om 0-vekst i personbiltrafikken i 4-årsperioden. Det bør fremskaffes dokumentasjon for denne forventede effekten, jfr allerede gjennomførte transportmodellberegninger i forbindelse med Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og KVVU for Buskerudbypakke 2. Det vil være en styrke om det faglige resonnementet er kvalitetssikret av Statens vegvesen i forkant av at søknad sendes.

Det foreslås at målformulering for en ny avtaleperiode 2014-17 tar utgangspunkt i de mål som ligger til grunn for andre byområder som nylig har inngått 4-årig avtale om belønningsmidler; dvs: *Målet er at det i avtaleperioden skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse. Personbiltrafikken skal ha 0-vekst i perioden, med utgangen av 2013 som referansetidspunkt. Antall kollektivreiser og sykkelreiser skal øke. (Målet gjelder for hele 4-årsperioden, ikke år for år.)*

En slik målsetting vil være i tråd med krav for evt senere "bymiljøavtale" med staten, slik vi så langt kjenner til krav for slike avtaler (dette arbeides det med på statlig hold nå).

Det foreslås at det i søknaden problematiseres hvordan mål i samferdselspolitikken er i konflikt med hverandre og særlig i de tilfeller hvor det utvikles nye stamveger med økt kapasitet tett innpå byområder. Dette kan stimulere til økt bilbruk også for lokaltrafikk og vanskeliggjøre måloppnåelse på miljøområdet.

Det må som en del av søknaden utarbeides et opplegg for hvordan oppfølging av mål med indikatorer etc kan foregå. Dette arbeides det videre med i sekretariatet i samarbeid med Statens vegvesen og partnerne i Buskerudbysamarbeidet.

Sammenhenger mellom BBP1 og BBP2 og forslag til tiltaksområder

Det vil være viktig å se en ny søknad / videreføring av belønningsmidler i sammenheng med eksisterende Buskerudbypakke 1 og pågående arbeid med etablering av Buskerudbypakke 2 med trafikantbetaling. De ulike avtalene / pakkene må sikre kontinuitet i samferdselssatsingen og til sammen bidra til en helhetlig virkemiddelbruk. Samtidig må Buskerudbyen ivareta statlige forventninger om virkemiddelbruk.

I retningslinjene for belønningsordningen for 2013 er det presisert hvilke tiltak som vil medføre at søkere vil bli prioritert, målsettingen er justert, jf Klimaforliket fra 2012 og det fremgår at byområder som søker må identifisere skjerpede eller nye restriktive tiltak rettet mot bilbruk.

Retningslinjer for belønningsordningen er varslet revidert for nye søknader gjeldende fra 2014, med bl.a. økt fokus på mål- og resultatoppnåelse.

I juni 2013 behandlet kommunene og Buskerud fylkeskommune sak om "Prinsippvedtak trafikantbetaling". Mandatet for arbeidet med videreføring av Buskerudbypakke 1 ligger blant annet i vedtakene som de 5 kommunene og fylkeskommunen fattet (pkt 4.):

Det forutsettes at ved endelig bompengvedtak er det avklart at et styrket kollektivtilbud (buss og tog) inkludert knutepunktsutvikling og pendlerparkering er på plass når trafikantbetaling innføres.

For å kunne nå denne målsettingen må det sikres finansiering for tiltak som forventes iverksatt før bompenger innføres. En videreføring av Buskerudbypakke 1 er derfor sentralt, både for å videreføre eksisterende satsning, men også for å forberede etablering av Buskerudbypakke 2.

Hovedprioritering frem til innføring av bompenger (2017)

Forslag til hovedprioritering frem til iverksetting av bompenger / trafikantbetaling (for perioden 2014-2016):

- Tilrettelegge for et bedre busstilbud (pris, frekvens, nye tilbud, hastighet, enkelhet), igangsetting av bestillingstransport, økt togtilbud, bedre knutepunkter og tilrettelagt for sykling og pendler- / innfartsparkering.

Forslag til tiltaksområder i videreføring av Buskerudbypakke 1 (2014-17)

1. Forbedring av kollektivtilbudet
2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inkl. knutepunkter
3. Tiltak for syklende
4. Arealutvikling og fortetting
5. Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken inkl. pendlerparkering
6. Kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon og innovasjon

For omtale av innhold i de enkelte tiltaksområder, se skisse til handlingsprogram bakerst i dette vedlegget.

Nærmere om tema som anses spesielt viktige i en ny søknad

Særlig oppmerksomhet bør rettes mot biltrafikkreduserende tiltak, disse vil være kvalifiserende for få en ny avtale, jf. statens krav / forventninger til byområdene:

a. Innføring av trafikantbetaling

Som det også fremgår av departementets retningslinjer for belønningsordningen vil byområder som ønsker å utprøve vegprising, differensierte bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak prioriteres for belønningsmidler.

I mulighetsstudien for alternative konsept for trafikantbetaling i Buskerudbyen ble vegprising ansett som mindre aktuelt og inngikk derfor ikke i studien. Differensierte bompengesatser

ingikk i mandatet for utredning av mulighetsstudie, men ble av kapasitetsmessige årsaker ikke utredet nærmere da. I tråd med fagrådets vurdering i møtet 07.11.13 bør effekter av tidsdifferensierte bompenger inngå i det videre utredningsarbeidet. For å sikre økt framkommelighet og mindre kø i rushtiden kan tidsdifferensierte satser være et egnet virkemiddel.

Valg av bompengeløsning for Buskerudbyen er ennå ikke foretatt, men i en søknad om videreføring av belønningsmidler vil det være strategisk å foreslå at differensierte bompengesatser inngår i det videre utredningsarbeidet.

Det foreslås lagt til grunn at bompenger innføres i 2017 og at differensierte bompengesatser utredes som del av arbeidet med å forberede Buskerudbypakke 2.

b. Samordnet parkeringspolitikk for Buskerudbyen

Både vedtatt areal- og transportplan for Buskerudbyen og nasjonale forventninger til forlengelse av belønningsordning og bymiljøavtale / bypakke innebærer behov for videreutvikling av parkeringspolitikken i kommunene. By- og tettstedsområdene i Buskerudbyen har ulik størrelse og utforming og det vil være behov for å tilpasse en samordnet parkeringspolitikk til den enkelte situasjon og skala.

I søknaden om belønningsmidler for 2014-17 redegjøres det for hvordan arbeidet med å videreføre samordnet parkeringspolitikk i Buskerudbyen er fulgt opp i inneværende periode 2010-13 og hvordan politikkområdet vil bli fulgt opp fremover. Ut fra drøftingene i fagrådet 07.11.13 vil det først og fremst være parkeringspolitikk i Drammen og Kongsberg som vil kunne kvalifiseres som biltrafikkreduserende tiltak (boligsoneparkering, parkeringsavgifter og håndheving av korttidsparkering). I tråd med fagrådets vurdering er det sentralt at det i søknaden tydeliggjøres at videreutvikling av parkeringspolitikken skal være et ledd i å tilrettelegge for attraktiv sentrumsutvikling. Tiltak gjennomført i de andre kommunene vil også omtales i søknaden.

c. Infrastruktur buss og sykkel felt. Omdisponering av eksisterende trafikkareal til fordel for buss og syklende

Det må avklares hvordan dette kan skje konkret i perioden 2014-17, jfr utredningsarbeid som pågår. I ny søknad om belønningsmidler redegjøres det for de tiltak som er innført i gjeldende periode 2010-13, bl a inkludert prioritering av buss, sykkel og taxi på Bybrua i Drammen og hvilke tiltak det arbeides med fremover.

Forslag til økonomiske rammer for perioden 2014-17

I tillegg til partnernes egen ressursbruk innenfor foreslåtte tiltaksområder foreslås det å søke om belønningsmidler i størrelsesorden omtrent som i inneværende periode, dvs for perioden 2014-17 ca kr 330 mill over 4 år. Sammenlignbare avtaler i 2013 er: Kristiansand 2013-2016 285 mill. kr, Nedre Glomma 2014-2017 215 mill. kr, Grenland 2013-2016 215 mill. kr, Stavanger 2013-2016 215 mill kr og Trondheim 2013-2016 620 mill.

Det foreslås følgende rammer; da hensyntatt at behovet for tiltak er stort i perioden frem til bompenger innføres og at behovet vil være lavere etter at bompenger er innført i 2017:

2014: Kr 70 mill kr

2015: Kr 100 mill kr (økt behov for belønningsmidler for tiltak frem til innføring av bompenger)

2016: Kr 110 mill kr (økt behov for belønningsmidler for tiltak frem til innføring av bompenger)

2017: Kr 50 mill kr (reduisert behov for belønningsmidler når bompenger er innført)

Forslag til ramme for søknad: sum kr 330 mill kr

Det skal utvikles felles handlingsprogram for 2014-17

Et felles handlingsprogram (inkludert alle finansieringskilder for hvert av tiltaksområdene) vil i tråd med tidligere vedtak i ATM-utvalget bli utarbeidet fom 2014. Her vil det bli synliggjort hvilke økonomiske bidrag kommunene, fylkeskommunen og statsetater har for hvert tiltaksområde i tillegg til statlige belønningsmidler. Et felles handlingsprogram vil gi oversikt over samlet ressursinnsats for tiltaksområdene og gi bedre grunnlag for vurdering av behov og prioritering av tiltak.

Forslag til prinsipper som ligges til grunn

- Handlingsprogram og avtale skal være mål og resultatorientert
- Handlingsprogrammet skal ha tiltaksområder med føringer for de tiltak som skal gjennomføres.
- Belønningsmidlene skal være et supplement til egne midler.
- Årlige tiltaksplaner følger opp handlingsprogrammet

Skisse til handlingsprogram 2014 – 17 med økonomiske rammer fra belønningsmidler (i tillegg til økonomiske bidrag fra partnerne).

Hovedprioritering for årene 2014-2016 frem til iverksetting av bompenger / trafikantbetaling i 2017:

- ***Tilrettelegge for et bedre busstilbud (pris, frekvens, nye tilbud, hastighet, enkelhet), igangsetting av bestillingstransport, økt togtilbud, bedre tilrettelagt for kollektivknutepunkter, sykling, pendler- / innfartsparkering.***

1. Forbedring av kollektivtilbudet

- Steg 1a Videreføre det styrkede busstilbudet frem til 31.12.2014
- Steg 1b Videreføre (optimalisere) et styrket busstilbud før bompenger iverksettes (2017)
- Steg 2a Økt frekvens i forbedret linjenett før bompenger iverksettes (2017).
- Steg 2b oppstart og drift av nye tilbud før bompenger iverksettes (2017). F.eks.
 - Oppstart og drift av et ekspressbusstilbud mellom Kongsberg og Drammen med stopp i Hokksund og Mjøndalen frem til 2 tog i timen er etablert.

Kvalitetslementer som kan inngå:

- Anskaffe og implementere system for sanntidsinformasjon og aktiv signalprioritering
- Bedre system for salg av billetter for enklere og raskere betaling
- Forberede innføring av nytt pris og sonesystem i Buskerudbyen, også mot Akershus og Oslo.
- Iverksette en forbedret informasjon om rutetilbudet

2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter

Fokus på de viktigste infrastrukturtiltakene som legger til rette for igangsettelse av et nytt BBP2 kollektivtilbud fra 2017.

2a: Tiltak for å øke fremkommeligheten for buss

- Fysiske tiltak langs alle prioriterte/ viktige traseer
- Osv...

2b: Øke kvaliteten på kollektivknutepunkter og holdeplasser

- På de viktigste i hver kommune, fokus på de hvor det er aktuelt å bytte mellom buss og tog og mellom buss og buss
- Holdeplasser med sanntidsinformasjon og øvrig informasjon

2c: Tiltak for gående

- Sammenhengende infrastruktur for gåing til / fra kollektivknutepunkt i sentrumsområdene, , til / fra prioriterte kollektivholdeplasser.

3. Tiltak for syklende

Følge opp sykkelstrategien med tiltak

Innenfor sentrumsområdene:

- Komplette anlegg på alle nøkkelstrekninger i sykkelplan
- Fullføre etableringen av sykkelparkering på alle prioriterte knutepunkter
- Legge bedre til rette for helårssykling
- Vurdere Shared space løsninger i sentrumsområder
- Utbedring hovedårer fra «bysentra» til boligområder
- Tilrettelegge for gode gangforbindelser i kollektivknutepunkt / sentrale holdeplasser

Hovedruter:

- Sammenhengende sykkelveier mellom Lier, Drammen, Mjøndalen og Hokksund
- Sammenhengende sykkelveier mellom Kongsberg sentrum og de mest sentrale bområdene rundt byen.

Generelt

- Legge bedre til rette for helårssykling

4. Arealutvikling og fortetting

- Oppfølging og revidering av AT-plan
- Handlingsplan videreutvikles og gjennomføres

5. Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av

parkeringspolitikken inkl. pendlerparkering

Benytte parkering i en strategi for å skape levende bysentra:

- Drammen: *Se eget punkt om parkering*
- Kongsberg: *Se eget punkt om parkering*
- Hokksund: *Se eget punkt om parkering*
- Mjøndalen: *Se eget punkt om parkering*
- Lierbyen: *Se eget punkt om parkering*

Innfartsparkering:

- Etablere pendler og innfartsparkering langs linjer (buss og tog) som retter seg mot sentrumsområder med kø og/eller parkeringsproblemer

Øvrige muligheter:

- Prioritere gange, sykkel og buss ved disponering av veikapasitet og fremkommelighet
- Reis smart: Bidra til smarte og miljøvennlige reisevalg for næringslivet og andre
- Feie for egen dør: Tiltak for smarte og miljøvennlige reisevalg for partnerne
- Teknologi: Innovative løsninger, pilotprosjekter...

6. Kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon og innovasjon

- Målrettede kampanjer for økt kollektiv- og sykkelbruk
- Oppfølging og videreutvikling av IKM(Informasjon Kommunikasjon Media)-strategien
- Fortsette utviklingen av et felles kunnskapsgrunnlag
- Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1
- Mål og resultatoppfølging

Sum xxx mill kr

SLUTTRAPPORT

SYKLE TIL JOBBEN AKSJONEN 2013 I BUSKERUDBYEN



Datert 29.10.2013

INNLEDNING

Denne rapporten omhandler planlegging, gjennomføring, resultater og forbedringspotensial for Sykle til Jobben aksjonen 2013 i Buskerudbyen. Rapporten er utarbeidet av prosjektleder sykkel i sekretariatet etter innspill fra kontaktpersonene for aksjonen hos partnerne i samarbeidet. Bedriftsidrettens rapport for Buskerudbyen og bedriftsidrettens nasjonale rapport er tatt med som vedlegg.

Hokksund, 29.10.2013

Synne Gurigard
Prosjektleder sykkel
Sekretariatet
Buskerudbysamarbeidet

Innhold

| | |
|---------------------------|---------|
| Bakgrunn..... | side 4 |
| Mål..... | side 4 |
| Målrealisering..... | side 4 |
| Organisering..... | side 5 |
| Økonomi..... | side 6 |
| Kommunikasjon..... | side 7 |
| Tiltak..... | side 7 |
| Presse..... | side 8 |
| Premier..... | side 8 |
| Resultater..... | side 8 |
| Forbedringspotensial..... | side 9 |
| Konklusjon..... | side 10 |

Vedlegg

| | |
|---|---------|
| Presseklipp..... | side 11 |
| Bedriftsidrettens rapport nasjonalt..... | side 22 |
| Bedriftsidrettens rapport Buskerudbyen..... | side 28 |

SLUTTRAPPORT – SYKLE TIL JOBBEN AKSJONEN 2013

1. BAKGRUNN

Sykle til Jobben aksjonen er Norges største kampanje for fysisk aktivitet, og ble i perioden 24. april-21. juni 2013 arrangert for 40. gang. Dette var tredje år på rad at Buskerudbysamarbeidet tilbødte bedrifter med postadresse i kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg gratis deltakelse. Kampanjen var todelt, og deltakere kunne registrere sykling/gåing til/fra jobb så vel som fysisk aktivitet på fritiden. Sekretariatet i Buskerudbysamarbeidet hadde gjennomføringsansvar for aksjonen. De fem kommunene, Statens vegvesen og fylkeskommunen hadde kontaktpersoner som deltok i en arbeidsgruppe ledet av sekretariatet, og stod for den interne gjennomføringen av kampanjen.

2. MÅL

I prosjektbeskrivelsen for aksjonen (datert 16.01.2013) ble det satt en rekke mål. Disse var:

Mål:

2 500 deltakere i Buskerudbyen.

Delmål:

- Færre skal kjøre bil til jobb
- Sette fokus på sykling som et godt alternativ til bil for innbyggerne i kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg
- Økt helsegevinst for deltakerne

Samarbeidsmål:

- Økt samarbeid med næringslivet for å oppnå endring i transportmønsteret
- Økt engasjement hos partnerne

I tillegg ble det satt uoffisielle interne mål i arbeidsgruppa:

| | |
|------------------------|-----------------|
| Drammen kommune | 500 deltakere |
| Kongsberg kommune | 500 deltakere |
| Øvre Eiker kommune | 150 deltakere |
| Lier kommune | 120 deltakere |
| Buskerud fylkeskommune | 300 deltakere |
| Statens vegvesen | 70-80 deltakere |

3. MÅLREALISERING

Deltakertall i de fem kommunene har variert kraftig de årene Buskerudbysamarbeidet har vært involvert i aksjonen;

2011: 3 000 deltakere

2012: 1 100 deltakere

2013: 1 697 deltakere

Hovedårsaken til de store variasjonene i antall deltakere, er høyst sannsynlig at aksjonen i 2012 gikk fra å ha vært en sykkel og aktivitetskampanje til å bli en ren sykkelkampanje. Det tilsa at deltakerne ikke kunne registrere aktivitet på fritiden, noe som viste seg å ha stor innvirkning på deltakertallene. Bedriftsidretten valgte derfor å gå for en delt løsning i 2013, hvor også aktivitet på fritiden kunne registreres.

Kampanjens omdømme var noe svekket fra året før, men Buskerudbysamarbeidet valgte å satse friskt og satte et mål om 2 500 deltakere for aksjonen i 2013. Dette målet ble ikke nådd.

Ved aksjonens slutt ble alle deltakerne bedt om å delta i en spørreundersøkelse i regi av Bedriftsidretten. Arbeidsgruppa i Buskerudbysamarbeidet bisto i å utforme spørsmålene. 1/3 av deltakerne i Buskerudbyen svarte på undersøkelsen. Målrealiseringen av delmål og samarbeidsmål kan i noe grad baseres på denne undersøkelsen.

- Det fremkommer at aksjonen har ført til noe nedgang i andelen som vil bruke bilen til jobb
- I perioden før, under og i noe grad etter aksjonen, ble det satt fokus på sykkel som et godt alternativ til bilen i form av tiltak internt i bedriftene, og via media
- Samlet sett opplevde 1 av 2 av de som svarte på spørreundersøkelsen at aksjonen har gjort dem mer fysisk aktive
- Aksjonen har i varierende grad ført til økt engasjement hos partnerne. Engasjement fra ledelsen har vist seg å ha innvirkning på deltakelse og innsats nedover i organisasjonene.
- Økt samarbeid med næringslivet er det målet som har dårligst uttelling totalt sett. Representantene fra partnerne i arbeidsgruppa hadde mandat til å jobbe rettet mot egen organisasjon, og ikke utadrettet mot bedrifter i kommunen. Kongsberg kommune var et unntak, da de har et ønske om å involvere næringslivet i kommunen i sykkelbyen Kongsberg. Det ble tidlig i planleggingsfasen gitt tydelige signaler til bedriftsidretten om at Buskerudbysamarbeidet ønsket støtte til aktivt å involvere næringslivet for å sikre deres deltakelse. Ved en eventuell senere anledning bør viktigheten av dette vektlegges enda sterkere, da forventingene ikke ble innfridd. Deltakerpotensialet i næringslivet er langt høyere enn hva årets Sykle til Jobben aksjon kan vise til.

4. ORGANISERING

Foregående år har Statens vegvesen hatt gjennomføringsansvar for kampanjen i Buskerudbyen. De ønsket ikke lenger å ha dette ansvaret, og utfordret sykkelbyen Kongsberg til å ta over. Kongsberg avslo, og ansvaret havnet hos sekretariatet for Buskerudbysamarbeidet v/ prosjektleder sykkel på vegne av prosjektsjefen. Prosjektleder sykkel i sekretariatet la ned 190 timer i prosjektet i perioden desember 2012-september 2013.

Det ble opprettet en arbeidsgruppe bestående av kontaktpersoner hos partnerne i Buskerudbysamarbeidet. Gruppa ble ledet av prosjektleder sykkel i sekretariatet. Det ble avholdt til sammen to møter. Representantene fra partnerne i gruppa brukte i fra 1-5 timer i uka på aksjonen før og under aksjonsperioden.

Kontaktpersonene konsentrerte sin arbeidsinnsats internt i egen organisasjon, hvor verving av deltakere var hovedoppgaven. I Kongsberg valgte man å sette inn ekstra støt mot noen utvalgte bedrifter i Kongsberg Teknologipark og Stamina Hot. Man så ikke for seg at Bedriftsidretten ville gå

inn med nevneverdige ressurser i Kongsberg, og det ville være uheldig at mange potensielle deltakere ikke fikk tilstrekkelig informasjon og oppfølging. Bedriftene i Kongsberg vil være viktige samarbeidspartnere for den videre sykkelsatsingen i Kongsberg. Bedriftsidretten v/Buskerud krets konsentrerte noe innsats mot bedrifter i Drammen, blant annet Papirbredden, Eneas, Toyota og Drammens Næringslivsforening.

Nøkkelpersoner i planleggingen og gjennomføringen av Sykle til Jobben aksjonen i Buskerudbyen i 2013 var:

| | | |
|--------------------------------|---|-----------------------------|
| Prosjektleder: | Synne Gurigard | (sekretariatet) |
| Kommunikasjonsansvarlig: | Anne-Marte Lind | (sekretariatet) |
| Kontaktpersoner hos partnerne: | Rune Fredriksen | (Kongsberg kommune) |
| | Jan-Kåre Fredheim | (Øvre Eiker kommune) |
| | Cathrina de Lange | (Nedre Eiker kommune) |
| | Birgitte Simensen Berg | (Drammen kommune) |
| | Anne Kathrine Sandbrekke | (Drammen kommune) |
| | Kjetil Kleveland | (Drammen kommune) |
| | Ingebjørg Tofte | (Lier kommune) |
| | Gro Ekkje | (Buskerud fylkeskommune) |
| | Trond Olsen | (Statens vegvesen, Drammen) |
| | Monica Knoff | (Statens vegvesen, Drammen) |
| Prosjekteier: | Bedriftsidretten v/ Anniken Gurijordet Buskerud krets v/ Stian Olbergsveen | |

5. ØKONOMI

Budsjettet for 2013 var på 200 000 kroner. Til sammenligning var budsjettene på henholdsvis 500 000 og 600 000 kroner i 2011 og 2012. Midlene for 2013 ble fordelt på følgende måte:

| Tiltak | Kommentar | Sum |
|------------------------------|---|---------|
| Avtalen med Bedriftsidretten | -Potensielt antall deltakere, basert på deltakelse i tidligere aksjoner: 2 500 potensielle deltakere x 50kr = 125 000 kroner (nettløsningen) -Oppfølging av bedrifter og kommuner gjennom egen kontaktperson i Buskerud -Utsendelse av nyhetsbrev til alle deltakere og annonser i riksaviser -Trekning av nasjonale premier, informasjon til vinnere og utsendelse av premier -Samarbeid for å få redaksjonell omtale -Utsendelse av spørreskjema til deltakerne i forbindelse med evaluering av aksjonen | 125 000 |

| | | |
|------------------------|---|---------|
| Lokale premier | Trekning av en sykkel per uke, totalt 9 sykler | 20 000 |
| Åpningsarrangement x 5 | Hver av partnerne i arbeidsgruppa fikk et budsjett på 3 000 kroner som de disponerte fritt som et tilskudd til internt kick off/åpning/premier | 21 000 |
| Markedsføring | 7 roll ups, brosjyrer med sykkelvett regler/info om sykling i Buskerudbyen, info på buskerudbyen.no + på partnernes intranett, sykkeltrøyer med Buskerudbyen og Bedriftsidretten logoer (150 stk) | 34 000 |
| Totalt | | 200 000 |

6. KOMMUNIKASJON

I det første møtet i arbeidsgruppa ble det vurdert å være mest hensiktsmessig at sekretariatet produserte ønsket kommunikasjonsmateriale. Hver partner ble så utstyrt med

- trykte invitasjoner
- bilder og ferdigskrevet tekst som kontaktpersonene på en enkel måte kunne bruke i sin internkommunikasjon
- informasjonsbrosjyrer om sykling i Buskerudbyen med fokus på sykling til jobben til bruk ved ulike arrangement hos partnerne
- roll up med tekst knyttet til gode grunner til å sykle
- sykkeltrøyer
- drikkeflasker (disse ble returnert til leverandøren da de ikke holdt kvalitetsmessig stand. Det ble ikke tilbudt noe alternativt produkt av tidsmessige grunner.)

7. TILTAK

Arbeidsgruppa vurderte det som mest hensiktsmessig at hver av partnerne gjennomførte en intern kick off og/eller åpning for kampanjen, i motsetning til større tilstelninger ute i byområdene. Idemyldring og erfaringsutveksling vedrørende kick off og åpning av aksjonen foregikk i stor grad i arbeidsgruppa. Det varierte hvor mye tid partnerne hadde anledning til å legge ned i dette, og nedenfor følger en liste over de tiltakene som i stor grad ble igangsatt av kontaktpersonene:

- Sykle til Jobben stand ved åpning av sykkelhotellet ved Drammen stasjon 15.04.2013 (sekretariatet/Bedriftsidretten)
- Kick off i forbindelse med Folkehelsedagen for Øvre Eiker og Nedre Eiker 18.04.2013
- Kommuneduell: Øvre Eiker mot Nedre Eiker (intern konkurranse om hvilke kommune som får flest deltakere)
- Kick off – samling med representanter fra kommune og næringsliv for artikkel i Lierposten 24.04.2013
- Kick off for Buskerud fylkeskommune med Pedalen sykkelverksted fra Kirkens Bymisjon og seminar med Mads Kaggstad 22.04.2013
- Fokus på Sykle til Jobben i forbindelse med åpning av sykkelparkering ved Rådhuset i Hokksund med motivasjonsforedrag av Dag Otto Lauritzen 12.06.2013
- Sosialt arrangement for ansatte i Statens vegvesen i Drammen

8. PRESSE

Pressedekningen før, under og etter aksjonsperioden ble koordinert av kommunikasjonsansvarlig i sekretariatet på et overordnet nivå, og ble utover dette i stor grad håndtert av partnerne selv. I løpet av aksjonsperioden fikk partnerne en rekke presseoppslag som var med på øke bevisstheten blant befolkningen om aksjonen (se vedlegg 1).

9. PREMIER

I tillegg til premiene fra nasjonalt hold, hvor 1. premien var en tur til Roma for det laget som syklet lengst, weekendopphold på Geilolia hyttetun og ukentlige trekninger av tursekker, hotellopphold, sykler, pulsklokker og sykkelklær, ble det trukket en heldig sykkelvinner i Buskerudbyen hver uke de ni ukene aksjonen varte. Krav for å være med i trekningen var 30 minutters aktivitet i uken. Syklene ble, så godt det lot seg gjøre, overrakt fortløpende av kontaktpersonene hos partnerne, da dette ble vurdert å være en fin måte å holde motivasjonen oppe gjennom aksjonsperioden. Prosjektleder sykkel i sekretariatet koordinerte bestilling av sykler, henting hos forhandler og overrekkelse til vinnerne.

10. RESULTATER

I Buskerudbyen var det 1697 påmeldte deltakere i Sykle til Jobben aksjonen i 2013. 1291 av disse var aktive deltakere, det vil si at de registrerte aktivitet i nettløsningen. Buskerud hadde, med 1788 aktive deltakere, flest aktive deltakere i Norge. Innsatsen som ble lagt ned av Buskerudbysamarbeidet hadde utvilsomt stor betydning for at Buskerud havnet på topp i landet.

Oversikt over deltakere i de fem kommunene, tabell 1 (tall fra bedriftsidretten):

| Kommune | Antall påmeldte | Antall påmeldte som registrerte aktivitet | Totalt antall km per kommune | Totalt antall minutter aktivitet per kommune | Antall deltakere i hver kommune som syklet til jobben |
|-------------|-----------------|---|------------------------------|--|---|
| Lier | 205 | 163 | 62451 | 339256 | 113 |
| Drammen | 537 | 417 | 113773 | 782040 | 299 |
| Nedre Eiker | 195 | 137 | 41723 | 267353 | 94 |
| Øvre Eiker | 268 | 198 | 44896 | 381975 | 137 |
| Kongsberg | 492 | 376 | 106748 | 708484 | 300 |
| Totalt | 1697 | 1291 | 369591 | 2479108 | 943 |

Oversikt over kommunalt ansatte deltakere, tabell 2 (tall fra bedriftsidretten og nettløsningen):

| Bedrift | Antall ansatte | Km totalt | Km totalt delt på antall ansatte | Timer totalt | Timer totalt delt på antall ansatte | Antall kommunalt ansatte registrerte deltakere | Prosentvis deltakelse målt utfra antall ansatte |
|--------------------|----------------|-----------|----------------------------------|--------------|-------------------------------------|--|---|
| Kongsberg kommune | 1500 | 20945 | 13,9 | 2485 | 1,6 | 234** | 15,6** |
| Øvre Eiker kommune | 1200 | 30185 | 25,1 | 4562 | 3,8 | 233 | 19,4 |

| | | | | | | | |
|---------------------|--------|-------|------|------|-----|-----|------|
| Nedre Eiker kommune | 1570 | 21522 | 13,7 | 2962 | 1,8 | 160 | 10,1 |
| Drammen kommune | 4150 * | 55466 | 15,8 | 5935 | 1,6 | 311 | 7,4 |
| Lier kommune | 1400 | 30201 | 21,5 | 3679 | 2,6 | 171 | 12,2 |

*eksklusiv kommunale foretak

**justerte tall for Kongsberg kommune som bedrift 11.06.2013

Forklaring til tabell2:

Kongsberg var i en situasjon hvor minst 130 kommunalt ansatte ved barnehager og skoler ikke registrerte seg under Kongsberg kommune som bedrift, men under selve tjenestestedet. Dette har ført til at tallene for Kongsberg kommune som bedrift var betraktelig lavere enn hva de skulle ha vært når det gjelder antall km og timer, samt antall deltakere. I tabellen over er antall ansatte og prosentvis deltakelse for Kongsberg justert (**). Tallene for timer og km reflekterer ikke disse justeringene.

Lignende feil har forekommet de andre kommunene. I noen tilfeller (som for eksempel i Lier) er dette blitt justert underveis ved at de det gjelder har blitt bedt om å endre sin profil. Dette er en tidkrevende jobb, og det vil være tilfeller hvor feilen ikke er rettet opp i nettløsningen, noe som fører til en viss feilmargin i resultatene.

Tallene for antall kommunalt ansatte registrerte deltakere i tabell 2, er alle som har registrert seg. Årsaken til at disse tallene i noen tilfeller er høyere enn tallene i markert i grått i tabell 1 er at disse tallene i tabell 1 oppgir *aktive* registrerte deltakere. Dette til tross for at tallene i tabell 1 er basert på hele kommunen, ikke bare kommunalt ansatte, som det i tabell 2 er tatt utgangspunkt i.

11. FORBEDRINGSPOTENSIALE

Utfordringene i forbindelse med planlegging og gjennomføring av Sykle til Jobben aksjonen 2013 i Buskerudbyen bestod av flere faktorer;

- kapasitet hos partnerne
- ikke godt nok tilpasset nettløsning
- deltakelse fra elever ved videregående skole
- engasjement og deltakelse fra næringslivet
- todelingen "sykling/gåing til jobb" og "andre aktiviteter"

Kapasitet hos partnerne

Det gikk greit å få på plass kontaktpersoner hos partnerne som skulle delta i arbeidsgruppa. Medvirkning i Sykle til Jobben aksjonen kom i tillegg til deres ordinære arbeidsoppgaver. Flere av kontaktpersonene gjorde det klart på et tidlig tidspunkt at de ikke hadde kapasitet til å legge ned mer arbeid i prosjektet enn ytterst nødvendig. Oppgavene gikk ut på å distribuere ferdigsnekret informasjon i egen organisasjon, være kontaktperson for de ansatte og hvis mulig arrangere kick off/åpning i egen organisasjon. Mye av kontakten med de ansatte viste seg å gå på spørsmål i forbindelse med nettløsningen, og disse ble videreformidlet til egen kontaktperson for nettløsningen i bedriftsidretten.

Som en del av evalueringen av aksjonen ble kontaktpersonene hos partnerne i Buskerudbysamarbeidet bedt om å svare på et eget utarbeidet spørreskjema rettet mot kontaktpersonene. På spørsmål om hva som fungerte bra, og hva som fungerte dårlig ved årets Sykle til Jobben aksjon, konkluderte en kontaktperson med følgende: "Informasjonen gikk greit. Skape

engasjement var slitsomt". Dette er en erfaring man helt klart må ta med videre i en eventuell ny Sykle til Jobben aksjonen i Buskerudbyen.

Ikke godt nok tilpasset nettløsning

Bedriftsidretten jobbet tett med leverandøren av nettløsningen for å utbedre feil fra 2012. Det ble tatt imot innspill fra kontaktpersoner fra foregående år. Det var likevel mange uheldige faktorer og mangler ved nettløsningen som ble tydelig da 2013-deltakerne begynte å registrere seg. Det kanskje største problemet var at det ikke var noe som sikret at kommunalt ansatte deltakere ble registrert under kommunen som bedrift. Konsekvensen av denne feilen i nettløsningen er at vi ikke har nøyaktige tall for antall kommunalt ansatte deltakere. Alle som meldte seg på, uansett kommune, hadde samme utgangspunkt, men det kan som tidligere nevnt, se ut som at dette gjorde spesielt utslag i Kongsberg.

I tillegg var statistikk- og rapportløsningen for kontaktpersonene via nettløsningen mangelfull. Dette har vært et problem også foregående år. Om kontaktpersonene skal kunne gjøre en tilstrekkelig jobb, må det være mulig å få ut mer detaljert informasjon før og under aksjonsperioden.

Videregående skoler

Aldergrensen for deltakelse var 16 år, og elever ved videregående skoler var en stor gruppe potensielle deltakere. For å oppnå økt deltakelse i denne gruppen, bør arbeid rettet mot de videregående skolene starte tidlig.

Engasjement og deltakelse fra næringslivet

Å skape engasjement og deltakelse i eksterne bedrifter er en jobb som krever tid og planlegging. Ved en eventuell senere anledning foreslås det å ha en egen arbeidsgruppe som retter arbeidet inn mot næringslivet. (Se også punkt 3.)

Todelingen "sykling/gåing til jobb" og "andre aktiviteter"

Todelingen ble veldig positivt mottatt, men skapte mye forvirring. Mange av de som deltok i "andre aktiviteter" oppga bare antall timer de var aktive, ikke kilometer. Statistikken ble dermed misvisende. Det er dessuten utfordrende å informere om to ulike ordninger.

12. KONKLUSJON

En vellykket gjennomføring av Sykle til Jobben aksjonen i henhold til de mål og rammer som ble satt i Buskerudbyen i 2013, forutsetter at partnerne stiller med personressurser. Kontaktpersoner og ledelse som aktivt inspirerer og oppmuntrer de ansatte til å delta har i mange tilfeller vært avgjørende for deltagelsen rundt om i organisasjonene.

Sparket i gang «Sykle til jobben»-kampanjen

Klart for årets sykkel-dyst



MUNTER START: Ordførerne Bent Inge Bye og Ann Sire Fjerdingsstad var i godt slag på kick off for vårens «Sykle til jobben»-konkurranse de to kommunene imellom.

FOTO: RUNE FOLKEDAL

Eiker-ordførerne sykler ikke til jobben selv, men vil at undersåttene skal gjøre det.

EIKER

I går syklet Nedre Eiker-ordfører Bent Inge Bye og kollega i Øvre Eiker, Ann Sire Fjerdingsstad i gang den vennskapelige konkurransen kommunene imellom.

Den går kort og greit ut på å ha flest mulig ansatte som sykler til jobben. Kommunedysten arrangeres som del av den landsomfattende kampanjen «Sykle til jobben», som starter 24. april og varer til 21. juni.

Munter småkjeling

I fjor stakk Nedre Eiker av med seieren.

- Du har jo mange flere ansatte, så det er ikke så rart, ypper Ann Sire Fjerdingsstad og gjør det klart at i årets konkurranse skal det bli en annen dans. For nå er reglene endret, slik at det tas hensyn til antall ansatte i de to kommunene.

- Du endrer reglene, du, kontrer Bent Inge Bye i en liten munter dispuTT de to kollegene imellom. Der er for øvrig Bye på defensiven, for han kommer til kick off uten sykkel og uten hjelm. At han må låne utstyr til bildeseansen går ikke upåaktet hen.

All aktivitet teller

Nytt av året er også at all aktivitet, ikke bare sykling, teller. Det gjelder også på fritiden.

- Jeg går tur med bikkja hver dag; det skal registreres, forsikrer Bye. En vond hofte gjør at ordføreren har måttet gi seg med sykling. Og i ordførerjobben er det dessuten ikke særlig praktisk, for det er mye farting rundt omkring.

- Det handler om å leite etter mulighetene da, smetter kampanjeleder i Øvre Eiker kommune, Jan Kåre Fredheim inn.

- Det er en praktisk side ved å sykle til jobben, og jeg tvinger ingen. Men jeg oppfordrer alle som har muligheten til å gjøre det, sier Bye.

Ann Sire Fjerdingsstad går til jobben så sant det lar seg gjøre. Og sykler gjerne. Med eget utstyr ankom hun kick off-et i forkant av Folkehelsedagen i Folkets Hus.

Og premien til vinnerkommunen? Heder og ære, rett og slett.

Prosjektleder Synne Gurigard i Buskerudbyen håper flest mulig ansatte i offentlig og privat virksomhet finner fram sykkelen og blir med på kampanjen. - Konkurransesementet er nok viktig for mange, samtidig som deltakelse vil bidra positivt til det sosiale, sier Gurigard.

-I år skal vi vinne

Sykle til jobben 2013: Hvem går av med seieren i år. Nedre- eller Øvre Eiker kommune?

Startskuddet for den årlige aksjonen «Sykle til jobben» har gått. Ordførerne i Nedre- og Øvre Eiker kom på to hjul til Krokstadelva og oppfordret til deltakelse.

- Jeg går stort sett til jobb hver dag, men nå skal jeg sykle istedenfor. Og i år skal vi slå Nedre Eiker, sa ordfører i Øvre Eiker kommune, Ann Sire Fjerdingsstad, da hun ankom Folkets hus i Krokstadelva. Hun og ordfører i Nedre Eiker, Bent Inge Bye, oppfordret alle ansatte i kommunene om å ta sykkelens eller bensinens fart til og fra jobb frem til 21. juni.

Jubileum

«Sykle til jobben» har i år 40-årsjubileum, og begge eikerkommunene skal delta. Konkurransen er Bedriftslederens aktivitetskonkurranse, og vinneren får en tur til Roma. Men i eikerbygdene er det kampen mellom de to kommunen som gjelder.

- I fjor slo Nedre Eiker oss, men i år skal vi slå tilbake. I år skal vi vinne, sa Ann Sire Fjerdingsstad. Hun hadde for anledningen syklet store deler av veien til Krokstadelva, mens Bye måtte ta bilen denne dagen.

- Men jeg kommer sterkere tilbake, lovet han.

For i år er det ikke bare sykling som teller, all aktivitet er tellende. Og Bye fortalte at han kommer sterkt tilbake, for hver dag går han tur med hunden.

- Og turene med bilkja skal registreres, selv om den ikke er så glad i å gå ut når det regner, sa han lattermild.

- Det handler om å finne

muligheter til å praktisere fysisk aktivitet, og det gjør jeg, utdypet han.

100 deltakere

I fjor var det over 100 personer fra Øvre Eiker kommune som deltok, og skal vi tro Fjerdingsstad vil de bli minst like mange i år. Nytt av året er også måten poengene blir regnet ut. I år regnes aktiviteten ut prosentvis etter antall deltakere fra hver bedrift. Og derfor er Fjerdingsstad sikker på at de vil slå Nedre Eiker kommune i år.

- Jeg er sikker på at vi tapte på målstreken for dem i fjor på grunn av utregningen som ble brukt da, sa hun.

Men Bye var ikke helt enig med henne når det gjelder hvem som kommer til å samle flest poeng av de to eikerkommunene. Han har tro på seier for Nedre Eiker. Men en ting var de begge enige om:

- Man får bedre helse av fysisk aktivitet, så nå håper vi alle ansatte i kommunene tar bensin eller sykkelens fart hver dag, avsluttet de to ordførerne.



Kamp om seieren: - I fjor slo Nedre Eiker kommune oss, men i år skal vi slå tilbake, sa ordfører i Øvre Eiker, Ann Sire Fjerdingsstad. Her sammen med Nedre Eikers ordfører Bent Inge Bye.

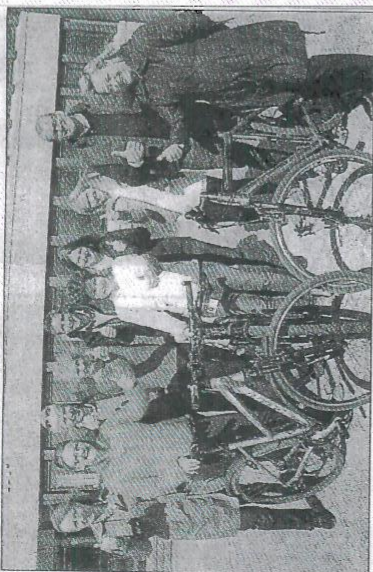
Lene Ebbestad
Tlf. 975 95 759



I farten: Bent Inge Bye og Ann Sire Fjerdingsstad på to hjul mot Folkets hus i Krokstadelva. - Vi oppfordrer alle til fysisk aktivitet, sa de to eikerordførerne.

LIERPOSTEN 25.04.2013 AKTUELT

40 år med sykkelaksjon



EN SPREK GJENG med representanter fra Lier kommune, Eiendomsmei- og Lierposten er klare til aktiviteter – både før og etter jobb.

Onsdag 24. april startet den 40. Sykle til Jobben-aksjonen i regi av Bedriftslederens.

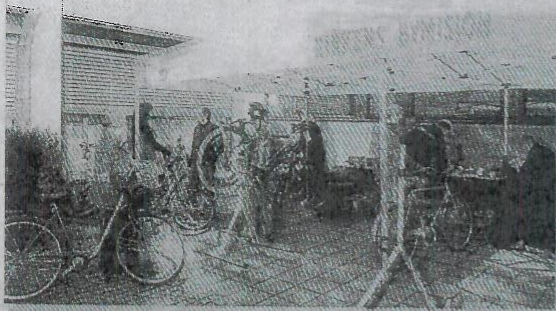
- Jeg oppfordrer alle til å delta, enten til og fra jobben eller på fritiden, sier ordfører Helene Jus- stad.

Nytt av året er nemlig at fritidsaktiviteter også kan registreres og teller i konkurransen. Arrangøren lokker både med turer og sykler som premier til deltakerne.

Les mer på lierposten.no

DT 23.04.2013

Hjulene i gang



VERKSTED: Buskerud fylkeskommune mener alvor når de oppfordrer sine ansatte til å sykle til jobben.

Snart er det flere sykler å se utenfor Buskerud fylkeskommune når de ansatte starter sin Sykle til Jobben-aksjon.

THEA PHAM TRAN
thea.pham.tran@dt.no
3220 4000

DRAMMEN: Det er iallfall det HR-sjef Jacob Vik håper på, at flest mulig av de 200 ansatte på huset vil bytte ut bilen til fordel for sykkelen i tiden framover.

- Hittil er vi 30 påmeldte, men vi sikter mot 50. Vi oppfordrer alle til å starte interne sykkelag og komme i gang med dette de også, sier Vik.

Buskerud fylkeskommune (BFK) mener alvor når de i år velger å delta i aksjonen. Under kick-off seminaret mandag var tidligere proffsyklist Mads Kaggestad til stede for å gi råd og veiledning til amatørsyklistene.

Rett ved hovedinngangen har Kirkens Bymisjon rigget til et mobilt sykkelverksted. Etter at Kaggestad rundet av sitt foredrag inne, trillet flere av de ansatte fram syklene sine - noen sykler i bedre

stand enn andre.

Punkterte dekk, feilstilt høyde på sykkelsetene, dårlig smøring i sykkelkjedene er blant problemene som går igjen.

Sykelreparatør Dag Johnsen ved Pedalen sykkelverksted, som driftes av Kirkens Bymisjon, er lattermild der han står og gjør syklene vårklare.

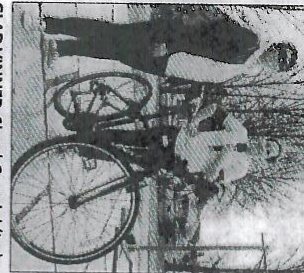
Annie Rud fra utviklingsavdelingen i Buskerud fylkeskommune ser seg rådvill rundt.

- Jeg har hatt sykkelen et par år, men har aldri klart å justere den riktig, innrømmer Rud.

Johnsen vipper opp låsmekanismen under sykkelsetet og får det høyere opp på et blunk. Så kjenner han på hjulene og pumper de litt opp.

Rud setter seg på sykkelen og tar en prøverunde, før hun kommer tilbake glad og fornøyd.

- Veldig bra. Nå har jeg ingen unnskyldning til ikke å starte og sykle. Jeg bor bare fire kilometer unna jobben, så dette skal jeg klare, sier hun.



GLAD VINNER: Sissel Gravdal (tv.) tok formøyd imot sykkelen fra Ingebjørg W. Tofte, rådgiver miljø- og samfunnsutvikling.

Gikk seg til sykkel

Sykle til Jobben-aksjonen, ved Ingebjørg W. Tofte, rådgiver miljø- og samfunnsutvikling i Lier kommune, har stolt kunne utrope Sissel Gravdal som en av vinneren til en av de ni syklene Buskerudbyen gir ut i forbindelse med aksjonen.

Og best av alt er at Gravdal faktisk ikke eier en sykkel. Nå gleder hun seg til å sette seg på sykkelen og komme seg enda mer ut.

- Ja, nå skal det sykles. Det jeg holder på med ellers, og som er grunnen til at jeg er i nok aktivitet til å være med på aksjonen, er nok at jeg har hand. Vi er ute hver morgen og hver ettermiddag, så folk skal huske på at det er ikke bare sykling som teller. All aktivitet kan registreres, sier hun.

Og det er heller ikke for sent å melde seg på til Sykle til Jobben-aksjonen ifølge Tofte, som oppfordrer så mange som mulig til å være med.

- Det hadde jo vært gøy å kunne gi ut flere sykler i Lier, sier hun.

LIERPOSTEN TORSDAG 23. MAI 2013



SUNN "SNAKKIS"

TEKST: KIRSTINE HERTLAND CLAVIK. FOTO: BUSKERUDBYEN

Bilde ansatte, lagånd og mindre sykkelfravær er bare noen av grunnene til å delta i Sykle til Jobben-aksjonen som startet 24. april. Alle bedrifter i Drammen, Lier, Nedre Eiker og Kongsberg, kan delta gratis og være med i trekningen av en sykkel i uka. Det sørger Buskerudby-samarbeidet for. Sykle til Jobben-aksjonen feirer 40 år i år og markerer jubileet blant annet med en toppremie til Roma til det laget som stikker av med seieren.

Selv om Buskerudbyens sesning, under den nasjonale aksjonen i før, fører til en god andreplass for fellere, er målet å få 8 doble deltakere som sier Sindre Gjørgard som er prosjektleder for sykkelaksjonen i Buskerudbyen.

I år er det laget en app som gjør det enda enklere å delta og registrere aktiviteter. Dessuten velger alle typer aktiviteter: Du kan selv velge om du vil sykle, gå eller være aktiv på andre måter. Det viktigste er at kroppen får mer seg, og at veien til og fra jobb blir lenket til noe fantastisk. Slik kan du også få gjort utina treningen for middag, sier Gjørgard.

LA DET BLI EN "SNAKKIS"

Hva mener kampanjen kan brukes til noe positivt internt i bedriften og oppfordrer alle ledere til å spre informasjon om kampanjen via egne kanaler.

Prosjektleder for sykkelaksjonen i Buskerudbykommunen, Sindre Gjørgard, oppfordrer bedrifter til å være med i årets Sykle til Jobben-aksjon som starter 24. april og pågår frem til 21. juni.

HVA ER SYKLE TIL JOBBEN-AKSIJONEN?

- Foregår i perioden 24. april - 21. juni.
- Aktivitetene er ledet av Bedriftslederen.
- Aktivitetene er utarbeidet for fysisk aktive, Millert eller 30 minutter daglig om dagen - enten sykkling eller andre aktiviteter.
- Alle deltakere får en deltakelse og merke lapp.
- Mange deltakere på hvert lag og 5.
- Deltakelsen er gratis for alle bedrifter i Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg.
- Hvert lag trekkes premier blant deltakende lag.
- Pris sparer på hotellopphold til sykkelreisende, stort og tusenlaster. Hovedpremien er en tur til Roma.
- Påmelding på www.sykletiljobben.no fra 1. mai.

La det bli en "snakkis" i løpsen. Å ha et felles mål, kanskje også med litt ambisjonskonkurrans, fysisk aktivitet og sosialt nettverk er viktig for et kulturskape. Og det gir energi og bedrifter kan utfordre hverandre til det.

Buskerudbykommunen har som mål å doble andelen som bruker sykkel til og fra jobb i løpet av de neste 10 årene, og nyige ble det bevilget over 17 millioner til en rekke sykkeltiltak, som for eksempel bedre sykkelparkering og sykkelveier.

Sykle til Jobben-aksjonen startet 24. april, med et større sykkelarrangement i Drammen og Kongsberg 4. mai.

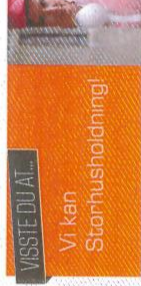
IKKE BARE SYKKE

I Athene Prosjektleder tok de ansatte bilder av seg og sykkelene sine og sendte dem under fjorårets deltakelse i Sykle til Jobben-aksjonen.

For oss i Athene Prosjektleder ble dette en svært positiv opplevelse og resultatet ble å oppnå i at vi nå dominerer på sykkelutfordringen i Drammen for våre ansatte, sier prosjektleder Ingunn Fersche og innvitasjon i Athene Live Skimnes.

Allt nye Prosjektleder utfre nyet og lag under fjorårets aksjon.

Deltakerne skapte engasjement og humor, og det ble en positiv løsløse innhold, med utvilsomt kreativt fysisk pådrag, for mange ansatte ga dette også motivasjon til å komme i gang med nye fysisk aktiviteter - gunstig ikke bare for den enkelte, men også for bedriften som helhet. 



VISSIT DU AT...
Vi kan
Storhusholdning!



Sykkelsatsing i Buskerudbyen

Forbilde på to hjul

Ordfører Ann Sire Fjerdingsstad har vært med på å sykle Øvre Eiker til topps.

ØVRE EIKER

GRO ELLINGSGARD
gro.ellingsgard@dt.no
959 25 262

Men hun har ikke dratt i land førsteplassen i årets Sykle-til-jobben-aksjon alene. 233 av Øvre Eiker kommunes 1.200 ansatte har sammen tråkket resultatet.

- Fantastisk bra. Det er bare å se på tallene, sier en fornøyd Fjerdingsstad, som denne uken skal være med på å legge forholdene enda bedre til rette for syklistene i egen kommune.

Onsdag er det offisiell åpning av den splitter nye sykkelparkeringen utenfor rådhuset i Hokksund. Et prosjekt i Buskerudbyens regi, som ordføreren

tror vil få enda flere opp på sykkelsetet.

- Den nye sykkelparkeringen kan brukes av alle. Ikke bare rådhusets ansatte skal kunne stå trygt parkert der, sier hun.

TV2s sykkel ekspert Dag Otto Lauritzen kaster ekstra glans over åpningen onsdag.

Øvre Eikers ordfører går eller sykler så ofte hun kan. Også i embetsmedfør. Denne solfylte morgenen er hun på vei til Mjøndalen, til et møte i Buskerudbyen. Med høyhælte sko i ryggsekken!

- Jeg rekker ikke å trene så mye som jeg har lyst til. Så jeg går eller sykler så sant jeg kan!

Av de 1.200 ansatte har 233 vært aktive i sykle-til-jobben-aksjonen. Nesten 20 prosent og best i kommuneklassen. De har syklet 30.185 kilometer på 4.562 timer.

Lier er en god nummer to. Der kan drøyt tolv prosent av 1.400 ansatte notere seg for 30.201 kilometer. I Nedre Eiker har drøyt ti prosent syklet 21.522 kilometer.



INSPIRERER: Ann Sire Fjerdingsstad har travle hverdager som ordfører i Øvre Eiker, men hun legger inn litt ekstra tid til og fra møter, oppgaver og offisielle åpninger. Dit sykler hun.

FOTO: GRO ELLINGSGARD

Dømt for trusler mot Kolberg

OSLO: En 48-årig mann er i lagmannsretten dømt til fem års forvaring for trusler mot stefaren, Ap-politiker Martin Kolberg.

Dommen omfatter også voldtekt av ektefellen og vold mot stesønnen.

Forvaringsdommen er i tråd med aktors påstand og likelydende med den som ble avsagt i Oslo tingrett i i for, skriver Aftenposten.

Borgarting lagmannsrett er kommet fram til at en tidsbestemt straff ikke vil være tilstrekkelig for å verne samfunnet, og at mannen derfor må dømmes til forvaring. Han må i tillegg betale oppreisning på 175.000 kroner til ektefellen og 100.000 kroner til sønnen hennes. For sønnen er beløpet hevet fra 60.000 kroner.

Lettere skadd

LIER: En mann i 30-årene ble lettere skadd etter en mindre trafikkulykke i krysset Arkvislavegen og Næstveien i Lier. AI Ven skal ha brutt vikeplikten, ifølge politiet i Søndre Buskerud.

- Unge må ha hverdagsmosjon

Hverdagstrim er utrolig viktig, sier Dag Otto Lauritzen

ØVRE EIKER: Før åpningen av den nye sykkelparkeringen foran rådhuset onsdag, holdt sykkelentusiast og lunsjeminar i festsalen. Temaet var «Fokus og vilje i motbakke».

Lauritzen er tidligere norsk syklist, og under OL i Los Angeles i 1984 tok han

bronsemedalje på fellesstarten. Han har også åtte ganger deltatt i Tour de France, og er godt kjent fra TV2-programmet «På hjul med Dag Otto».

Brenner for folkehelse

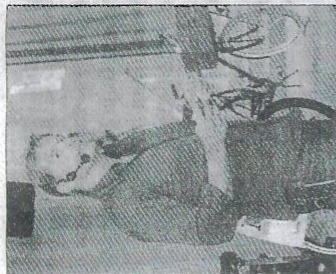
-Jeg var nok selv litt over snittet aktiv da jeg var liten, men hele livet har jeg jobbet med å motivere andre, sier Lauritzen.

Han mener atfor mange unge i dag er inaktive, og at man her har et jobb å gjøre.

-De unge er framtiden vår, og det er viktig med hverdagsmosjon. Hvor barn og unge går eller sykler til skolen, og er i aktivitet, sier Lauritzen.

Lene Ebhestad

redaksjon@byggdeposten.no



VIKTIG: Dag Otto Lauritzen oppfordret til mer mosjon blant de unge.
Foto: Lene Ebhestad

6 NYHETER

byggdeposten.no

BYGDEPOSTEN - LØRDAG 15. JUNI 2013

Fikk kjendishjelp til sykkelåpning

-Jeg vil ikke se tomme stativer her på sykkelparkeringen, smiler ordfører Ann Sire Fjerdingstad.

ØVRE EIKER: 70 parkeringsplasser, noen under tak, står nå klare til bruk bak rådhuset i Hokksund.

-Jeg er stolt over «sykkelkommunen» vår, sier Fjerdingstad.

Til åpningen var Norges fremste syk-

kelekspert, Dag Otto Lauritzen, hyret inn. Sørlendingen lot seg imponere av sykkelentusiasmen i kommunen.

-Det er fantastisk. Jeg brenner veldig for folkehelse, og er misunnelig på vegne av Grimstad over sykkelentusiasmen her i Hokksund og Øvre Eiker, sier Lauritzen.

-Fra før har vi sykkelparkering ved den nye ungdomsskolen, og har nå fått en flott parkering her ved rådhuset. Nå

er det ingen unnskyldning for ikke å bruke sykkel, sier Fjerdingstad, som poengterer at parkeringen har en egen «luftstasjon».

-Andre byer har ladestasjoner til elbiler på parkeringene. Vi har «luftstasjon» til syklene, sier hun.

Lene Ebhestad

redaksjon@byggdeposten.no



SYKKEL: -Vi håper sykkelparkeringen blir flittig brukt, sier ordfører Ann Sire Fjerdingstad og Dag Otto Lauritzen.



SYKKELENTUSIASTER: Øvre Eiker-ordfører Ann Sire Fjerdingsstad er en ivrig syklist, og får ros av Dag Otto Lauritzen. Foto: DAG OTTO LAURITZEN

Kjendis-ros for ny sykkelparkering

ØVRE EIKER: Dag Otto Lauritzen åpnet den splitter nye sykkelparkeringen ved rådhuset i Hokksund i går.

Herborg Bergaplass: Dt.no

Publisert 13.06.2013 kl 13:44 Oppdatert 13.06.2013 kl 13:44

Såpass måtte det være, mente en stolt ordfører Ann Sire Fjerdingsstad.

For i hele Buskerudby-området, altså fra Lier til Kongsberg, er det ingen kommuneansatte som sykler mer.

- Det er flott. Da må vi selvfølgelig også ha en stors tilt åpning av vår nye sykkelparkering. Ingen kan vel gjøre det bedre enn Dag Otto Lauritzen, melder ordføreren på Face book.

Og sykkel-esset sparer ikke på rosen.

- Et supert tiltak og en veldig sporty gjeng. Øvre Eiker er en kommune som viser i praksis at de satser på folkehelse, sier Dag Otto Lauritzen til Drammens Tidende.

Den nye sykkelparkeringen har plass til 70 doninger, og er anlagt med luftstasjon.

Lite luft i dekkene er med andre ord ingen grunn til å la sykkelen stå i sykkel-kommunen i særklasse.

På forsiden nå

God sykkelinnsats

NEDRE EIKER: De ansatte i Nedre Eiker kommune måtte se seg slått av kollegene i Øvre Eiker i årets vennskapelige konkurranse «Sykle til jobben». Men innsatsen var god, med totalt 160 deltakere. Men kommunen på hjemmesiden sin. Det er 45 flere enn i fjorårets konkurranse. Lagene fra Bråta bo- og aktivitetssenter var spesielt aktive. På bildet av fysio- og ergoterapeutlaget, tatt av kommunen, ser vi fra venstre Gitte Schwencke, Ann Kristin Moe Reitan, Cathrine Groff Storstrøm, Ines Bader Kalstad, Erik Gevelt, Kari-Anne Gulliksen, Jacob Paarup Andersen, Camilla Gjesmoe og Beate Andrine Bjerkestrand.



Sykle til jobben-aksjonen

Buskerud best i landet

Av alle landets fylker, hadde Buskerud flest aktive deltakere i årets Sykle til jobben-aksjon.

BUSKERUD

JANNE JENSEN SUNDELIUS

janne.jensen.sundelius@dt.no
984 59 284

Siden april har Buskerudbyen og Bedriftsidretten Buskerud oppfordret oss til å sykle til jobben via Sykle til jobben-kampanjen. Og buskerudfolket har tråkket til; da aksjonen var over den 21. juni, sto Buskerud igjen som fylket med aller flest aktive deltakere i aksjonen totalt sett.

- Man blir jo litt stolt, konkluderer aktivitetskonsulent i Bedriftsidretten Buskerud, Stian Olbergsveen.

Ny kultur

I tillegg til at Buskerud troner på topp, er kommunene Drammen, Nedre- og Øvre Eiker og Lier blant deltakerne som syklet aller mest i landet.

- Det vi holder på med, er å bygge en helt ny kultur for å sykle til jobben i regionen vår. Nå håper vi at folk vil fortsette å sykle også etter at kampanjen



STOLTE: Kjetil Kleveland i Drammen kommune, Stian Olbergsveen i Bedriftsidretten Buskerud og Synne Gurigard i Buskerudbyen er storfornøyde med at Buskerud hadde flest deltakere i årets Sykle til jobben-aksjon. **FOTO: JANNE JENSEN SUNDELIUS**

er over, sier prosjektleder for sykkel i Buskerudbyen, Synne Gurigard.

Drammen i toppen

Drammen kommune er den deltakeren som har syklet aller flest kilometer i Buskerud. De troner også nesten helt på topp på landsbasis, kun slått av én bedrift i Nord-Trøndelag.

Miljøkoordinator i kommunen, Kjetil Kleveland, mener det er viktig at kommunene går foran som gode forbilder.

- Vi kan tilrettelegge så mye vi vil for at innbyggerne skal ta sykkelen fatt, men vi må selv vise dem at det fungerer. Det har vi gjort nå. Og neste år skal vi sykle enda mer, lover han.

Nå håper vi at folk vil fortsette å sykle også etter at kampanjen er over.

SYNNE GURIGARD
Buskerudbyen

FAKTA

- Sykle til jobben-aksjonen er Bedriftsidrettens aktivitetskonkurranse.
- Aksjonen varte fra 24. april til 21. juni i år.
- Buskerud hadde 1380 aktive deltakere.
- Drammen kommune var den deltakeren som syklet flest kilometer i Buskerud.
- Aksjonen var 40 år i år.

TILKØBSLADET 14.06.2015



Oppet anseem - Vi håper sykkelparkeringen blir iltlig brukt, sier ordfører Ann Sire Fjerdingsstad. Hun fikk god hjelp under åpningen av Norges fremste sykkeldepot Dag Otto Lauritzen og rådmann Øyvind Hildsten.

Sykler på parkering

...Jeg vil ikke se tomme stativer her på sykkelparkeringen, sier ordfører Ann Sire Fjerdingsstad mens hun klipper den røde snoren og erklærer sykkelparkeringen for åpnet.

70 parkeringsplasser, noen under tak, står nå klare til bruk bak rådhuset i Høksund.

-Jeg er stolt over «sykkelkom-munen» vår, sier ordfører Ann Sire Fjerdingsstad.

Sykkeldepot

Bak anledningen hadde kom-munen byret sin Norges fremste sykkeldepot, Dag Otto Lauritzen som lot seg imponere av sykkel-

tuasammen i kommunen.

-Der er fantastisk. Jeg brenner veldig for folkehelse, og er mis-unnelig på vegne av Grimstad over sykkeltuasammen her i Høksund og Øvre Eiker, sier Lauritzen.

Stå på

Fjerdingsstad er strålende fornøyd med den nye parkeringen.

-Fra før har vi sykkelparkering ved den nye ungdomsskolen, og nå har vi fått en flott parkering her ved rådhuset. Nå skal vi bygge ut sykkelstasjonene i Høksund og Øvre Eiker, sier Fjerdingsstad som også poengterer samarbeidet mellom kommunene.

han en egen byer har bidragsjoner til å biler på parkeringsplassene. Vi har «stasjons» til sykklene, sier hun.

Fjerdingsstad rettet også en stor



Se e



Dag Otto oppfordrer til hverdagsmosjon

-Hverdags-trim er utrolig viktig, sier en engasjert Dag Otto Lauritzen.

Onsdag formiddag holdt han lunseminnar i festsalen på rådhuset i Høksund med temaet «Helse og vilje i motbakke». Dag Otto Lauritzen er tidligere norsk sykkelt. Under OL i Los Angeles i 1994 tok han bronsemedalje på fellesstart. Han syklet flere år på tre gull, to sølv og fire bronse. Først de Frankrike. Kronen på verket satte han ved å vinne en fellestart på 100 km i 1997. Lauritzen er også god kjent fra TV2-programmet «På hjul med Dag Otto».

Brenner for folkehelse

-Jeg var nok litt overentusiastisk da jeg var liten. Men, helt livstid har jeg jobbet med motivasjon, og alltid har jeg villet vise hva jeg kan klare. Du blir kjent med deg selv og finner ut hvordan du fungerer under pressede utfordringer, sier Lauritzen.

Lauritzen mener mange unge i dag er inaktive, og at det er her vi må starte jobben.

-De er freudenten vår, sier han og påpeker viktigheten av at barn og unge går eller sykler til skolen, og er i aktivitet.

Fallsikkerulykke

Da Lauritzen var 23 år var han ferdig utdannet politimann og fallsikkerfører i militæret. Under en øvelse ble han utsatt for en fallsikkerulykke. Legene



Hjelperytter: -Min kone Ellen har vært min viktigste hjelperytter gjennom livet, sier Dag Otto Lauritzen.

trodde ikke han noen gang kunne gå forandring igjen.

-Jeg er veldig glad for at jeg hadde en god sykkel, men ville ikke ha noe annet. Det var så viktig for meg å ha noe som jeg kunne gå normalt igjen, sier han.

Med krykker la han ut på en seks mil lang gåtur fra Grimstad til Kristiansand.

-Kona mi, Ellen, kom hjørnede da jeg var ved Dyrparken og mente jeg skulle bli med hjem igjen. Men nei, jeg skulle fullføre turen, sier han.

Ulykken skjedde for han ble aktiv idrettsutøver, og den gang var han til og med usikker på om han kom til å klare å komme tilbake på jobb i politiet. Men med vilje og hard trening klarte

han det. I ti måneder etter ulykken vant hans sju første sykkelritt her i Norge. Det er viktig å ha sikkerhetsnett, sier han.

Lauritzen kan fortsatt ikke rente benet helt ut, eller bøye det helt opp.

-Det var jo ingen hinder når man vil drive med sykling, la han til.

Hjelperytter

Ellen har vært min største hjelperytter gjennom livet. Det er ikke bare i idretten vi har hjelperyttere, det må være på hjemmebane også. Vi trenger alle noen vi kan være fortrolige med, og tenne «sogeret» til, sier han.

Lenne Ebbestad
Tlf: 975 9 5759

INSEKTSNETTING
ALLTID LAVE PRISER
DIREKTE FRA PRODUSENT

25%
rabatt uten

Gratis levering: **L04990**

SCANDIC
MÅRSTEDT
www.scandic.no

Best i landet til å sykle på jobb

En sykle-til-jobb kampanje har virkelig fått hjulene til å gå rundt i Øvre Eiker. Nå har de tråkket seg best i landet.

Mats Erik Olsen, redaksjon@bygdeposten.no

Publisert 11.07.2013 kl 00:00 Oppdatert 11.07.2013 kl 00:00

Så mange som 196 deltakere fra Øvre Eiker har aktivt vært med i kampanjen. Tallet utgjør omtrent 20 prosent av de ansatte i kommunen, en oppslutning kampanjens arrangør – Bedriftsidretten – opplyser er landsbeste.

Morten Lauvbu og Toril Sakshaug er to av dem som har vært med å trække kommunen til landstoppen de siste to månedene.

–Vi brukte muligheten som dukka opp. Konkurransen er både helse fremmende og god for lommeboka, som kampanjen reklamerer med. Vi har blitt oppfordra av både ordfører og HMS ansvarlig til å delta, sier en engasjert Lauvbu.

Naborivalisering

Sammen med Sakshaug og de andre oppmøtte syklistene, legger Lauvbu ut om hvordan den knivskarpe rivaliseringen med nabokommunen i de nedre Eiker-bygdene har gitt ekstra motivasjon til å sette seg på sykkelen. Konkurransinstinktet bidro til at deltagerne til sammen syklet drøyt 4 330 mil i løpet av kampanjens tomånedersperiode, og totalt om lag 6 200 timer på sykkelselet.

Ettersom aksjonen nylig er avsluttet er det for tidlig å snakke om en gunstig helseeffekt i form av lavere sykefravær i kommunen. Den sterke innsatsen har imidlertid ført til at kommunens ansatte har spart mangfoldige tusenlapper i drivstoff, samt gitt ett lavere CO2 utslipp i kommunen.

Enkelte av deltagerne har også vunnet egne sykler gjennom kampanjen.

Ringvirkninger

Innsatsen ser også ut til å ha gitt positive ringvirkninger. Hobbysyklistene Bygdeposten møter har ingen planer om å parkere sykkelen i boden etter kampanjens slutt.

– Vi planlegger å fortsette med en egen kampanje internt i kommunen til høsten. Det blir nok et lignende opplegg, men med lokal regi, sier Lauvbu.

Så er det bare å håpe at inspirasjonen og engasjementet sprer seg i Midt fylket. Til sammenligning med Øvre Eiker framstår nemlig de tre andre kommunene svært beskjedent. I Modum deltok kun 16 ansatte, som til sammen syklet 640 mil. Sigdal hadde to deltakere, Krødsherad ingen.

180 mil

Tore Sand-Hanssen er kommunens mestsyklende med imponerende 1 805 kilometer. På andre plass endte Vestfossen-reaktor Kai Solberg som er notert med 1 373 km.

Ordfører Ann-Sire Fjerdingsstad havnet rett utenfor kommunens egen topp ti liste med godt over 700 kilometer bokført. Dermed kan hun nok betegnes som en av Norges sprekeste ordførere.

I den interne lagkonkurransen troner PRN laget (Plan, ressurser og næring) øverst med 3 263 kilometer. Like bak følger Vestfossen barneskole, Hjemmestjenesten og Røren Skole.

Vi planlegger å fortsette med en egen kampanje internt i kommunen til høsten. Morten Lauvbu





Sykkelfeier i Øvre Eiker: Marit Sakshaug, Leif Magne Overøye (med på bildet øverst t.v.), Toril Sakshaug og Morten Lauvbu blir tatt i mot av fornøyde kolleger i Øvre Eiker kommune.

Øvre Eiker best i landet!

Tour de Øvre Eiker: 20 prosent av kommunens ansatte syklet 4330 mil på cirka to måneder

En sykle til jobb-kampanje har virkelig fått hjuene til å gå rundt i Øvre Eiker. Nå har de tråkket seg best i landet.

Så mange som 196 deltakere fra Øvre Eiker har aktivt vært med i kampanjen. Tallet utgjør omtrent 20 prosent av de ansatte i kommunen. Kampanjens arrangør, bedriftsretten, opplyser at denne oppslutningen er landsbeste.

Morten Lauvbu og Toril Sakshaug er to av de som har vært med å trekke kommunen til landstoppen de siste to månedene.

«Vi brukte muligheten som dukka opp. Konkurransen er både helsefremmende og god for lomdeboka, som kampanjen reklamerer med. Vi har blitt opp-

fordret av både ordfører og HMS-ansvarlig til å delta, sier en engasjert Lauvbu.

Naborivalisering

Sammen med Sakshaug og de andre oppmøtte syklistene, legger Lauvbu ut om hvordan den knivskarpe rivaliseringen med nabokommunen i Eiker har gitt ekstra motivasjon til å sette seg på sykkelen. Konkurransinstinktet bidro til at deltakerne til sammen syklet drøyt 4330 mil i løpet av kampanjens to-månedersperiode, og totalt om lag 6.200 timer på sykkelselet. Ettersom aksjonen nylig er avsluttet er det for tidlig å snakke om en gunstig helseeffekt i form av lavere sykefravær i kommunen. Den sterke innsatsen har imidlertid ført til at kommunens ansatte har spart mangfoldige tusenlapper i drivstoff, samt gitt ett lavere CO₂ utslipp i kommunen. Enkelte av deltagerne har også vunnet egne sykler

gjennom kampanjen.

Ringvirkninger

Innsatsen ser også ut til å ha gitt positive ringvirkninger. Hobbysyklistene Eikerbladet møter har ingen planer om å parkere sykkelene i boden etter kampanjens slutt. «Vi planlegger å fortsette med en egen kampanje internt i kommunen til høsten. Det blir nok et lignende opplegg, men med lokal regi, sier Lauvbu.

1.805 km på bestemann

Tore Sand-Hanssen er kommunens mestsyklende med imponerende 1.805 km. På andreplass endte Vestfossen-riket Kai Solberg som er notert med 1.373 km. Ordfører Ann-Sire Fjerdingstad havnet rett utenfor kommunens egen «Topp tilsliste med godt over 700 km bokført. Dermed kan hun nok beteg-



«We are the champions»: De ansatte i Øvre Eiker kommune gliser av egen innsats. Fv. Toril Sakshaug, Knut Sjaalen, Morten Lauvbu, Hilde Perry, Espen Djupvik, Lisbeth Nymo, Halvard Grønli og Leif Magne Overøye.

nes som en av Norges sprekste ordførere. I den interne lagkonkurransen troner PRN-laget (Plan, ressurser og næring) øverst med 3.263 km. Like bak

Mats Erik Olsen

Måtte se seg slått av naboen

De ansatte i Nedre Eiker kommune måtte se seg grundig slått av Øvre Eiker i kommuneduellen. Erik Gevelt var så heldig at han vant en av syklene Buskerud-byen dette ut.

Totalt deltok 160 ansatte, noe som er en økning på 45 deltakere fra 2012. Årsaken til økningen er

trolig at det i år var åpnet opp for å drive «andre aktiviteter», som for eksempel å gå. I tillegg trengte ikke aktivitetene å skje til og fra jobb. Dette var tydeligvis en populær regelendring, for svært mange av Nedre Eikers deltakere har deltatt på denne delen.

Blant de mest aktive i kommunen var lagene fra Bråta Bo- og aktivitetssenter. Det var derfor ekstra moro at en av deltakerne hefra vant en av syklene Buskerud-byen delte ut under

konkurransen.

«Dette var kjempelykkelig. Jeg trener mye sykling, men dette er en perfekt sykkel til å sykle til og fra alt mulig, sa Erik Gevelt, som nettopp hadde avsluttet en praksisperiode som fysioterapistudent da han fikk den gledelige overraskelsen.

Cathrina de Lange



Fysio- og ergoterapeutene i Nedre Eiker kommune har vært ivrige deltakere i sykle til jobben-kampanjen. Fra venstre sees Gitte Schwencke, Ann Kristin Moe Reitan, Cathrine Groff Storstrøm, Ines Bader Kalstad, Erik Gevelt, Kari-Anne Gulliksen, Jacob Paarup Andersen, Camilla Gjesmoe og Beate Andrine Bjerkestrand.

VEDLEGG 2: BEDRIFTSIDRETTENS RAPPORT FOR BUSKERUDBYEN (basert på spørreundersøkelse blant deltakerne m.v.)



Sykle til jobben aksjonen 2013

Rapport BuskerudByen



Sammendrag

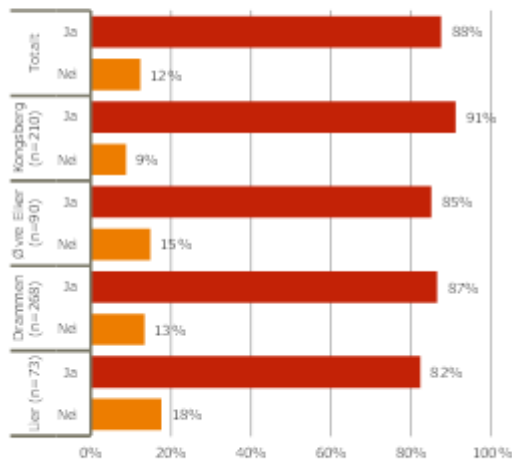
- Alt i alt 88 % av deltagerne fra BuskerudByen syntes at det er nok sykkelparkeringsmuligheter i området de sykler i. Kongsberg har den høyeste andelen med hele 9 av 10 som mener det er tilstrekkelig med sykkelparkeringsmuligheter.
- Drammen sentrum og Kongsberg blir fremhevet som steder med behov for sykkelparkering.
- Trygg sykkelvei er det aller viktigste for om deltagerne skal sykle til jobb.
- Det er noe variasjon på tvers av kommuner i om man foretrekker å sykle på fortau/gang-sykkelvei eller i veibanen. Fra 77 % som foretrekker å sykle på gang- eller sykkelvei i Drammen til 88 % i Øvre Eiker og Lier.
- I de fleste kommuner har aksjonen gjort deltagerne mer aktive. Kun i Kongsberg svarer flere at aksjonen ikke har gjort dem mer aktive.
- Klar effekt av aksjonen: Stor økning i andelen som tror de vil begynne å sykle til jobb etter at aksjonen er avsluttet.
- Stor økning i andel som mener de vil begynne å være aktiv på vei til/fra jobb flere dager i uken etter aksjonen.
- Deltagerne oppgir at å øke det fysiske aktivitetsnivået var den viktigste årsaken til at bedriftene deltok i aksjonen.

Kjennetegn ved deltagerne

- Til sammen har 565 personer gjennomført undersøkelsen i BuskerudByen
- Av disse var 62 % kvinner og 38 % menn
- Den største aldersgruppen er deltagere mellom 51 og 60 år
- 73 % av deltagerne har utdannelse på universitets- eller høyskolenivå
- 66 % av deltagerne er ansatt i en offentlig virksomhet, 30 % i en privat virksomhet
- 21 % av deltagerne sitter i en lederposisjon
- Over 50 % av deltagerne arbeider i virksomheter med mer enn 50 ansatte
- 19 % av deltagerne er medlem av bedriftsidrettslaget på arbeidsplassen sin, 36 % oppgir at det ikke finnes et bedriftsidrettslag på arbeidsplassen
- 28 % av deltagerne bor 10 km eller lenger unna arbeidsplassen sin

Nesten 9 av 10 opplever tilstrekkelig sykkelparkeringsmuligheter

ER DET TILSTREKkelig SYKKELPARKERINGSmuligheter I OMRÅDET HVOR DU SYKLER?



- I Kongsberg mener 9 av 10 at det er nok sykkelparkeringsmuligheter. Dette er den høyeste andelen.
- Mer enn 8 av 10 mener det er nok sykkelparkeringsmuligheter i Øvre Eiker, Drammen og Lier.
- Det er flest i Lier som mener det ikke er tilstrekkelig med sykkelparkeringsmuligheter.

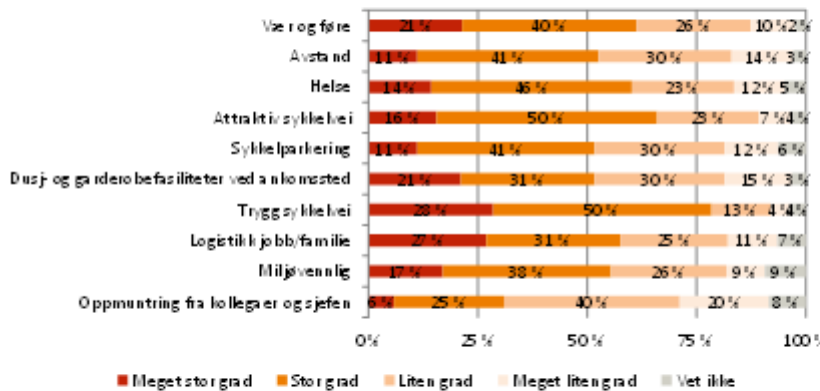
Drammen sentrum og Kongsberg blir fremhevet for steder med behov for sykkelparkering

HVOR MENER DU DET ER STØRST BEHOV FOR SYKKELPARKERINGSMULIGHETER I DITT NÆROMRÅDET?



Trygg sykkelvei den faktoren med størst innvirkning på om deltagerne sykler til jobben

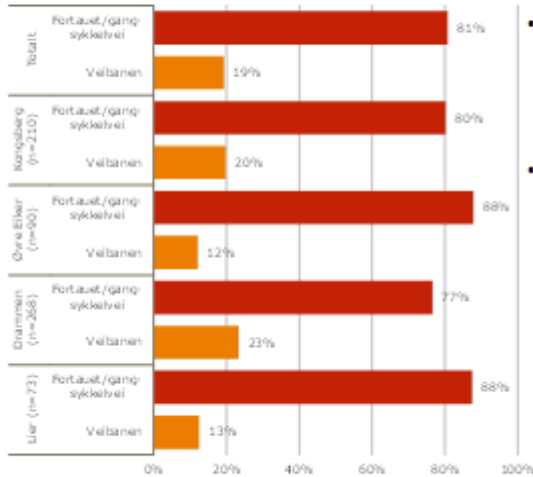
HVILKE FAKTORER HAR INNVIRKNING PÅ OM DU SKAL SYKLE TIL JOBBEN?



- Det viktigste for deltagerne er trygg sykkelvei.
- Attraktiv sykkelvei, vær og føre og logistikk jobb/familie har også mye å si for om deltagerne sykler til jobben.
- Oppmuntring fra sjefen har minst å si for om deltagerne sykler til jobben eller ikke.

8 av 10 foretrekker fortauet/gang-sykkelvei

FORETREKKER DU Å SYKLE PÅ FORTAUET/GANG-SYKKELVEI ELLER I VEIBANEN?

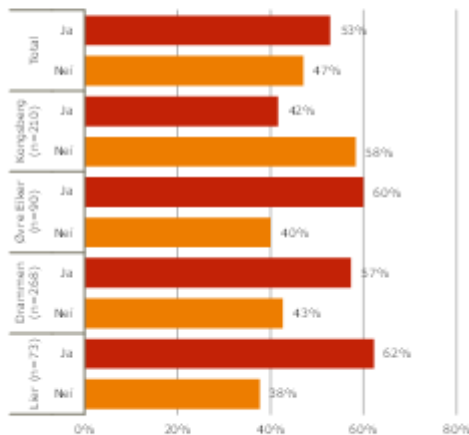


- Deltagerne fra Buskerudbyen foretrekker å sykle på fortauet eller i gang- eller sykkelvei fremfor i veibanen. Kun 1 av 5 oppgir at de foretrekker å sykle i veibanen,

- Det er noe variasjon på tvers av kommuner. Fra 77 % i Drammen foretrekker å sykle på gang- eller sykkelvei, mens den tilsvarende andelen i Øvre Eiker og Lier er 88 %.

Halvparten er mer fysisk aktive etter aksjonen

GJORDE AKSJONEN DEG MER FYSISK AKTIV ENN TIDLIGERE?



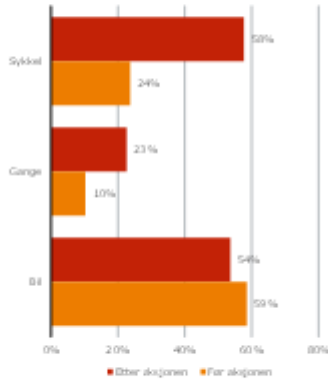
- Samlet sette opplever mer en 1 av 2 av deltagerne fra buskerudbyen at aksjonen har gjort dem mer fysisk aktive

- Kongsberg skiller seg ut ved at deltagerne ikke opplever økt aktivitetsnivå.

- Det er flest som er blitt mer aktive i Lier, der 62 % av deltagerne opplever økt aktivitet.

Klar effekt av aksjonen på andelen som sykler til jobben

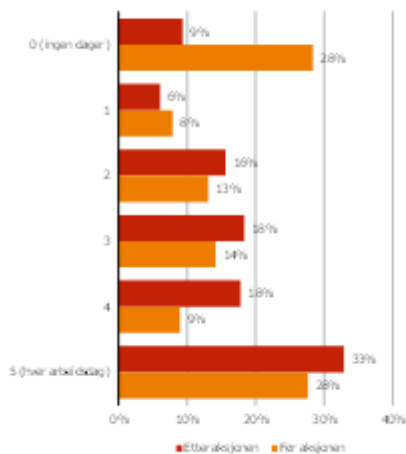
HVILKET TRANSPORTMIDDEL BENYTTET DU DEG AV FØR AKSJONEN OG ETTER AKSJONEN



- Stor økning i andelen som sykler til jobb. Før aksjonen syklet 24 %, mens etter aksjonen syklet 58 %.
- Det er interessant at aksjonen også har ført til at en større andel tror de vil begynne å gå til jobben.
- Aksjonen har ført til noe nedgang i andelen som vil bruke bilen til jobb.

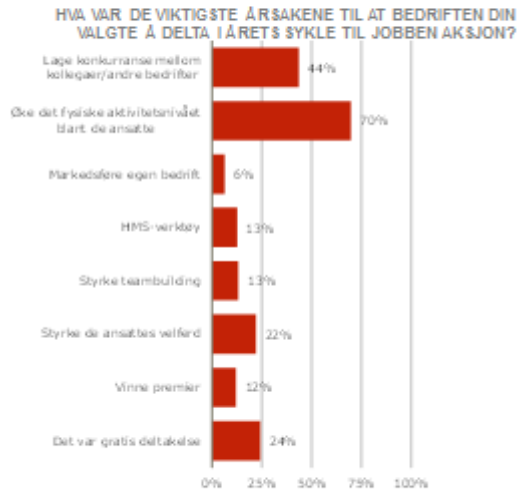
Klar effekt av aksjonen på antall dager deltagerne er aktive til/fra jobb

HVOR MANGE DAGER DELTAKEREN ER AKTIV TIL/FRA JOBB FØR AKSJONEN OG VIL VÆRE ETTER AKSJONEN



- Stor økning i andel som mener de vil begynne å være aktiv på vei til/fra jobb flere dager i uken etter aksjonen.
- Andelen som ikke er aktiv synker kraftig etter aksjonen.
- Den største andelen av deltakerne tror de vil være aktive til/fra jobb hver arbeidsdag.

Deltagerne vurderer den viktigste årsaken til deltagelse som å øke aktivitetsnivået til de ansatte



- 70 % av deltagerne fra BuskerudByen oppgir at den viktigste årsaken til at bedriften deltok i aksjonen er for å øke det fysiske aktivitetsnivået.
- Den nest mest benyttede årsaken var for å skape konkurranse mellom kolleger og bedrifter.
- 1 av 4 oppgir også at det er viktig at deltagelsen er gratis, mens 12 % oppgir at det å vinne premier er en årsak.



Sykle til jobben aksjonen 2013



Sammendrag

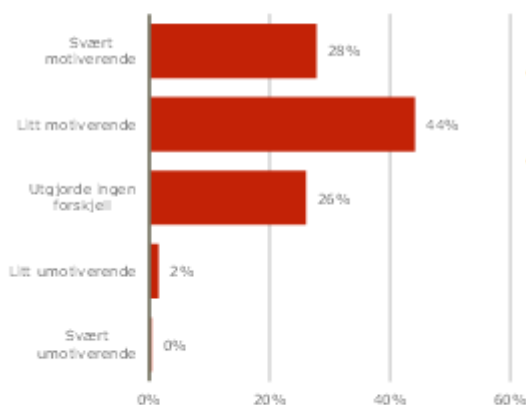
- 7 av 10 deltagere har opplevd aksjonen som litt eller svært motiverende for å komme i fysisk aktivitet, mens 45 % opplevde at aksjonen var motiverende for å være fysisk aktiv til/fra jobben.
- 2 av 3 deltagere var deltok i aksjonen mellom 4 og 7 dager, og gjennomsnittsdeltakeren var aktiv mer en 30 minutter per dag de deltok i aksjonen.
- Mer 1 av 2 mener at aksjonen har gjort dem mer aktive. Det er særlig de med lavt aktivitetsnivå før aksjonen som oppgir at aksjonen har gjort dem mer aktive.
- Aksjonen ser også ut til å ha hatt en positiv effekt på det sosiale miljøet. I tillegg opplever 1 av 4 at aksjonen har hatt stor eller svært stor betydning for deres bevissthet om bruk av sykkelhjelm.
- Ønsket om å komme i bedre form av den viktigste årsaken til deltagelse i aksjonen blant både menn og kvinner.
- Både ledere og ikke-ledere mener bedriften først og fremst meldte seg på for å øke det fysiske aktivitetsnivået blant de ansatte, etterfulgt av det å lage konkurranse mellom kolleger og bedrifter.
- Langt flere sykler til jobben etter aksjonen en det som var tilfelle før aksjonen startet.

Kjennetegn ved deltagerne

- 5335 personer har gjennomført undersøkelsen.
- Det var noe flere kvinner (57%) enn menn (43%).
- Geografisk er deltakerne spredt i hele landet. Færrest deltagere er det fra Finnmark (25 deltagere), mens Nord-Trøndelag er best representert (831 deltagere)
- Deltagerne er i alle aldersgrupper. Best representert er gruppene 51 til 60 år (25 %) og 31 til 40 år (23%)
- 3 av 4 deltagere har utdannelse på universitets- eller høyskolenivå, og 1 av 4 sitter i en lederstilling.
- Det er noe flere som jobber i en offentlig virksomhet (50%), enn i en privat virksomhet (44%)
- 6 av 10 jobber i en virksomhet med mer en 50 ansatte.
- 68 % av deltagerne jobber i en virksomhet med bedriftsidrettslag, men kun 43 % oppgir å være medlem av idrettslaget.
- Deltagerne har varierende avstander til arbeidsplassen, der de mest vanlige er 2 til 5 km og mer en 10 km (37 % på hver)

Mer enn 7 av 10 opplevde aksjonen som motiverende

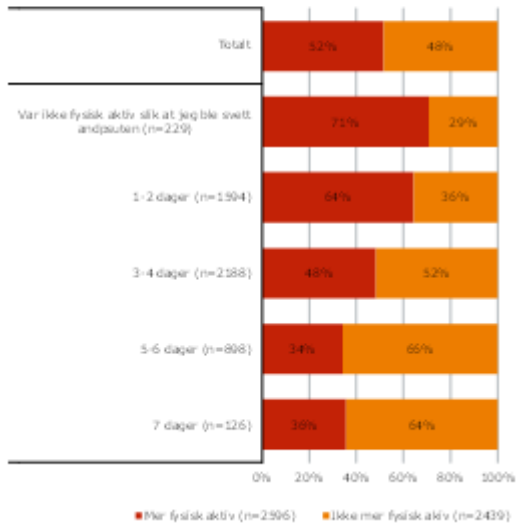
HVOR MOTIVERENDE/UMOTIVERENDE VAR SELVE AKSJONEN FOR Å KOMME I FYSISK AKTIVITET?



- 28 % opplevde aksjonen som svært motiverende for å komme i fysisk aktivitet, mens 44 % opplevde den som litt motiverende.
- 26 % eller omtrent 1 av 4 opplevde ikke at aksjonen gjorde utslag for motivasjon i positiv eller negativ retning
- En svært liten andel opplevde aksjonen som litt umotiverende.

Mer enn 1 av 2 opplever at aksjonen har gjort dem mer fysisk aktive

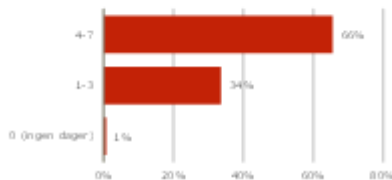
HVOR MANGE DAGER I UKEN VAR DU I FYSISK AKTIVITET... FØR AKSJONEN
KRYSET MED, GJORDE AKSJONEN DEG MER FYSISK AKTIV EN TIDLIGERE



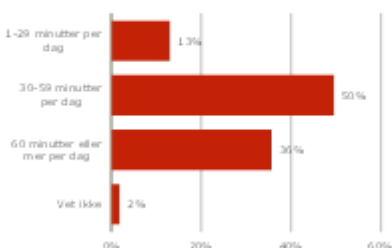
- Aksjonen ser ut til å ha hatt størst betydning for aktivitetsnivået blant de som var lite fysisk aktive før aksjonen.
- Blant de som var ikke var i fysisk aktivitet på fritiden før aksjonen oppgir 71 % at de er blitt mer aktive, blant de som var aktive 1-2 dager før aksjonen oppgir 64 % dette.
- I gruppene som hadde et høyt aktivitetsnivå før aksjonen er det færre som ble mer fysisk aktive av aksjonen.
- På totalnivå oppgir 52 % at aksjonen har gjort dem mer fysisk aktive.

2 av 3 deltok i aksjonen mellom 4 og 7 dager i per uke, og gjennomsnittsdeltakeren var aktiv i mer enn en halvtime per gang

HVOR MANGE UKEDAGER I AKSJONSPERIODEN
DELTOK DU I AKSJONEN?



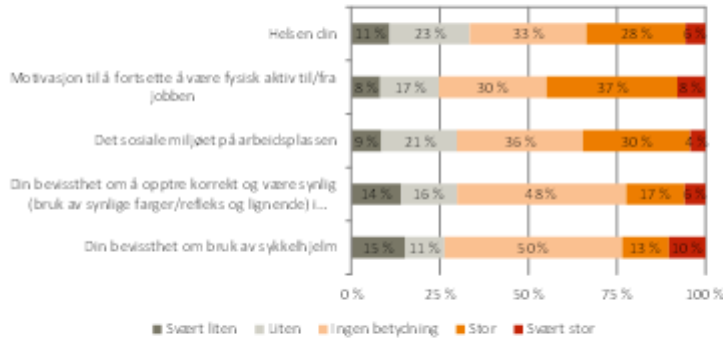
DE DAGENE DU DELTOK I AKSJONEN, OMTRENT HVOR
LENGE VAR DU I AKTIVITET?



- Blant aksjonens deltakere deltok 2 av 3 i aksjonen 4 til 7 dager i uken (i gjennomsnitt), mens 1 av 3 deltok i aksjonen 1 til 3 dager per uke.
- Dette tyder på at de som har deltatt i aksjonen har gjort dette regelmessig i hele aksjonsperioden.
- Deltakerne oppgir å ha vært mye i aktivitet de dagene de deltok i aksjonen. 50 % var i aktivitet 30 til 50 minutter, mens 36 % var i aktivitet mer enn en time.
- Kun 13 % var i aktivitet under en halv time.
- Samlet tyder dette på at aksjonen har medført et godt aktivitetsnivå.

Deltakerne opplever at aksjonen har størst betydning for ønske om å være aktiv til/fra jobben

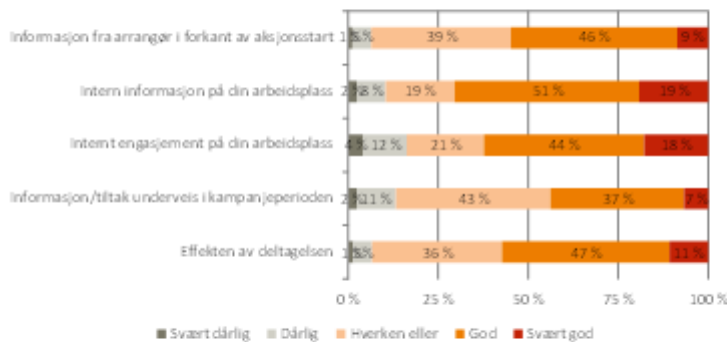
BETYDNING AV ÅRETS AKSJON PÅ FØLGENDE FORHOLD:



- 45 % opplever at aksjonen har hatt stor eller svært stor betydning for motivasjon til å være aktiv til og fra jobben.
- 1 av 4 (26%) opplever at aksjonen har hatt stor eller svært stor betydning for bevissthet om bruk av sykkelhjelm.
- 1 av 3 deltakere opplever at aksjonen har hatt stor eller svært stor betydning for det sosiale miljøet.

7 av 10 opplever intern kommunikasjon på arbeidsplassen som god eller svært god

VURDERING AV FØLGENDE FORHOLD FOR ÅRETS AKSJON:



- Internkommunikasjonen på arbeidsplassen er det forholdet som vurderes mest positivt etterfulgt av effekten av deltagelsen og informasjon fra arrangør i forkant av aksjonsstart.
- Det forholdet som vurderes minst positivt er informasjon tiltak underveis i kampanjeperioden, men det er verdt å legge merke til at kun 13 % opplever det som dårlig.

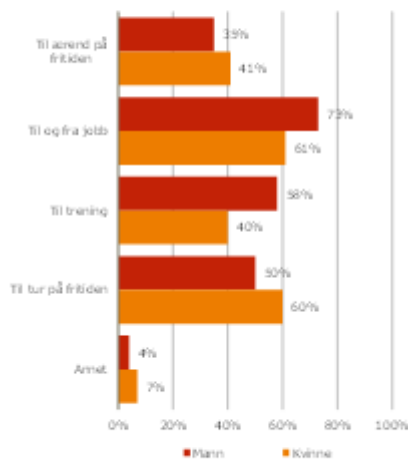
RESULTATER OPPDELT PÅ KJØNN

57 % kvinner (n=3018)

43 % menn (n=2317)

Noe variasjon i bruksmønster for sykkelen, men både kvinnene og mennene benytter sykkelen til og fra jobb

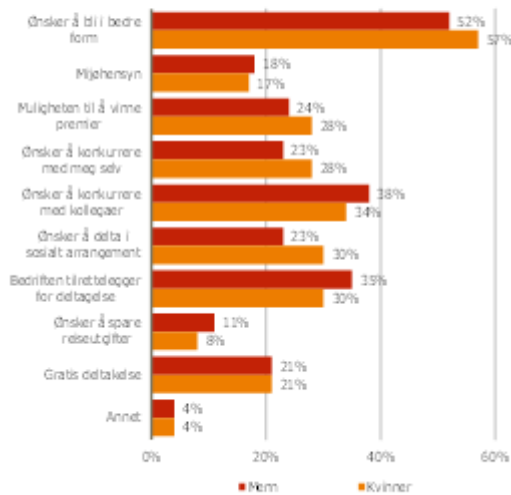
I HVILKE SAMMENHENGER BRUKER DU VÅNLIGVIS SYKKEL?



- Det er noe variasjon i bruksområdene for sykkelen mellom kjønnene.
- Både kvinner og menn bruker sykkelen primært for å komme seg til og fra jobb.
 - Det er likevel en større andel menn som bruker sykkelen til og fra jobb.
- Menn bruker sykkelen i større grad enn kvinner til trening.
- Kvinner bruker sykkelen til tur på fritiden i større grad enn menn.

Ønske om å komme i bedre form den primære årsaken til at flest blir med på aksjonen

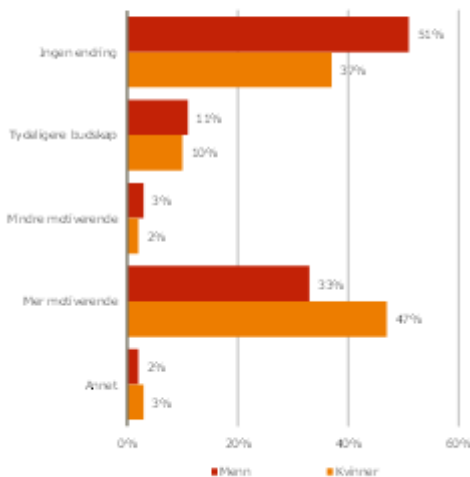
HVA VAR DE VIKTIGSTE ÅRSAKENE TIL AT DU BLE MED I AKSJONEN?



- Det er noe variasjon i hvorfor kvinner og menn velger å delta i aksjonen.
- Mange menn svarer at de deltok i undersøkelsen for å konkurrere med kollegaer og fordi bedriften tilrettela for deltakelse. Dette er også viktige faktorer for kvinner.
- Ønske om å delta i et sosialt arrangement gjør seg mer gjeldende hos kvinner enn hos menn. Også flere kvinner vil delta for å konkurrere med seg selv.
- Miljøhensyn og utgifter til reise kommer ut som mindre viktige.

Spesielt de kvinnelige deltagerne har opplevd de nye konkurransene som motiverende

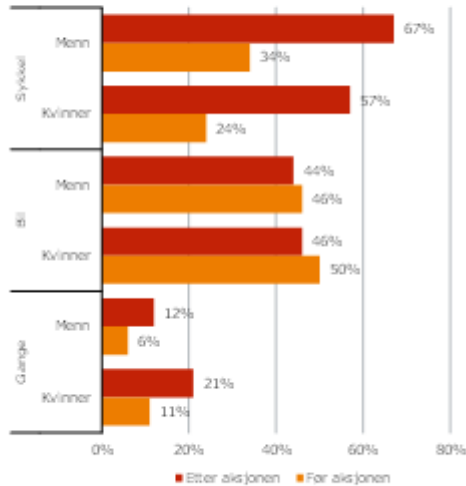
ÅRETS AKSJON HAR HATT TO KONKURRANSER "SYKLE" OG "ANDRE AKTIVITETER". HVILKEN EFFEKT HAR DENNE ENDRINGEN HATT FOR DEG?



- Konkurransene «Sykle» og «Andre aktiviteter» har blitt opplevd som motiverende blant kvinner. Der 47 % har opplevd dette som motiverende.
- 1 av 2 menn har ikke opplevd noen endring som følge av de nye konkurransene, det samme gjelder for om lag 1 av 3 kvinner.

Klar effekt av aksjonen på andelen som sykler til jobben

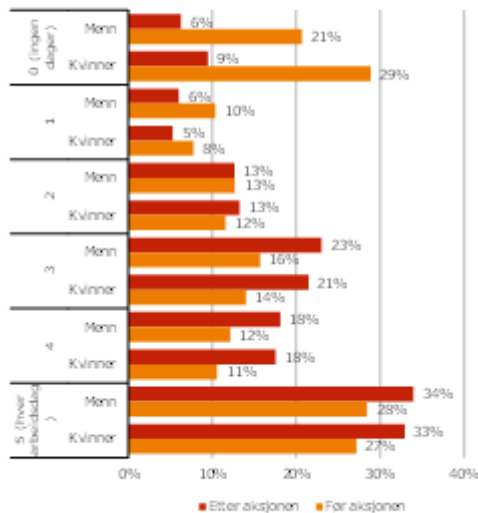
HVILKET TRANSPORTMIDDEL BENYTTET DU DEG AV FØR AKSJONEN OG ETTER AKSJONEN



- Stor økning i andelen som tror de vil begynne å sykle til jobb etter at aksjonen er avsluttet.
- En noe større andel av menn enn kvinner sykler til jobb, men effekten av aksjonen er den samme for begge kjønn. Andelen har økt hele 33 prosentpoeng for begge kjønn.
- Det er interessant at aksjonen også har ført til at en større andel tror de vil begynne å gå til jobben – både hos menn og kvinner.
- Aksjonen har ført til noe nedgang i andelen som vil bruke bilen til jobb.

Klar effekt av aksjonen på antall dager deltagerne er aktive til/fra jobb

HVOR MANGE DAGER DELTAKEREN ER AKTIV TIL/FRA JOBB FØR AKSJONEN OG VIL VÆRE ETTER AKSJONEN



- Stor økning i andel som mener de vil begynne å være aktiv på vei til/fra jobb flere dager i uken etter aksjonen.
- Andelen som ikke er aktive er betydelig lavere etter aksjonen.
- Den største andelen av deltakerne tror de vil være aktive til/fra jobb hver arbeidsdag.
- Små forskjeller på tvers av kjønn, men kvinner er noe mer inaktive på vei til jobben enn menn.

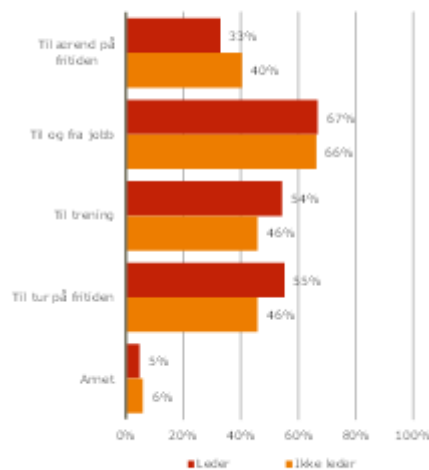
RESULTATER OPPDELT PÅ LEDERSTILLING

24 % Leder (n=1269)

76 % Ikke leder (n=4066)

Noe variasjon på leder og ikke-leder i bruksområde for sykkel

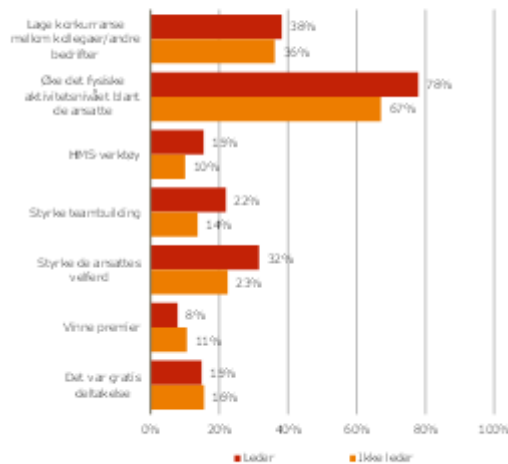
I HVILKE SAMMENHENGER BRUKER DU VANLIGVIS SYKKEL?



- Det er noen forskjeller mellom leder og ikke-leder i bruksområdet for sykkel.
- Både ledere og ikke-ledere bruker sykkelen primært som fremkomstmiddel til og fra jobb – hele 2 av 3.
- Ledere bruker sykkel noe mindre til ærend på fritiden.
- Ledere bruker sykkelen mer til trening og til tur på fritiden enn ikke-ledere.

Å øke det fysiske arbeidsnivået er grunnen til at de fleste bedriftene meldte seg på

VIKTIGSTE ÅRSÅKENE TIL AT BEDRIFTEN VALGTE Å DELTA I ÅRETS SYKLE TIL JOBBEN AKSJON

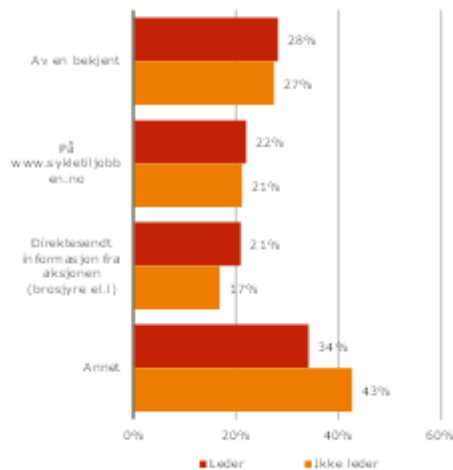


- Det er noen forskjeller mellom leder og ikke-leder i begrunnelsen til hvorfor bedriften meldte seg på årets Sykle til jobben aksjon.
- Både ledere og ikke-ledere mener bedriften først og fremst meldte seg på for å øke det fysiske aktivitetsnivået blant de ansatte.
- Videre opplever både ledere og ikke ledere at et annet element ved deltagelsen er å lage konkurranse mellom kolleger.
- Omtrent en tredjedel av ledere trekker også frem betydningen av styrke ansattes velferd.

Noen av svaralternativene er fjernet fra analysen fordi kun en liten andel har krysset av for alternativet.

Små forskjeller på hvordan leder og ikke-leder hører om aksjonen

HVOR FIKK DU VITE OM ÅRETS AKSJON?



- Små forskjeller i hvor leder og ikke-leder har hørt om aksjonen.
- Ledere får oftere tilsendt direktesendt informasjon enn ikke ledere.
- Både leder og ikke-ledere nevner andre kilder som det primære kommunikasjonsmiddelet de fikk høre om aksjonen. Blant andre kilder kan nevnes Bedriftsidrettslaget, kollega, arbeidsgiver, Intranett og e-post.

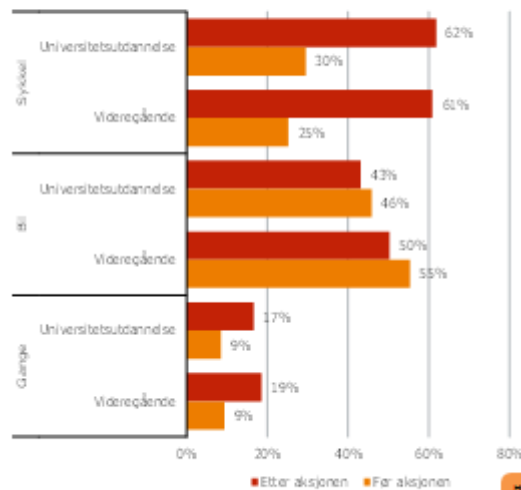
Noen av svaralternativene er fjernet fra analysen fordi kun en liten andel har krysset av for alternativet.

RESULTATER OPPDELT PÅ UTDANNINGSNIVÅ

25 % Grunnskole/videregående (n=1406)
75 % Universitet/høyskoleutdanning (n=4178)

Stor økning i andel som sykler til/fra jobb på tvers av utdanningsnivå

HVILKET TRANSPORTMIDDEL BENYTTET DU DEG AV FØR AKSJONEN OG ETTER AKSJONEN

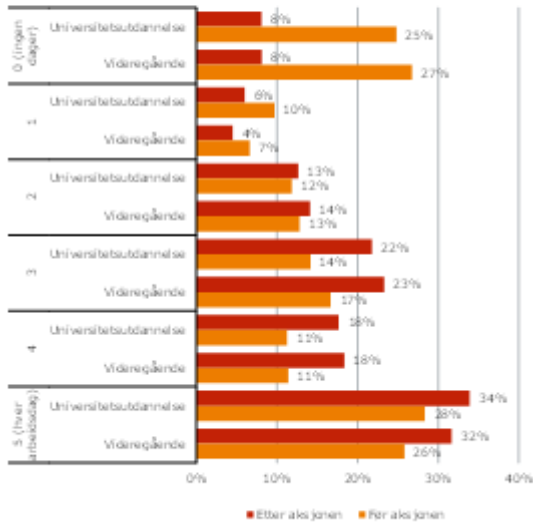


- Stor økning i andelen som tror de vil begynne å sykle til jobb etter at aksjonen er avsluttet for alle utdanningsnivåer. Over 60 % sier de nå vil begynne å bruke sykkelen som det primære fremkomstmiddelet til/fra jobben.
- En noe mindre andel av deltakere med universitetsutdannelse tar bilen til jobb..
- Aksjonen har ført til noe nedgang i andelen som vil bruke bilen til jobb på tvers av utdanningsnivå.

Her er kategoriene i spørsmål 11 slått sammen til to kategorier, universitetsutdannelse i én og grunnskole og videregående i en annen.

Klar effekt av aksjonen på antall dager deltagerne er aktive til/fra jobb

HVOR MANGE DAGER DELTAKEREN ER AKTIV TIL/FRA JOBB FØR AKSJONEN OG VIL VÆRE ETTER AKSJONEN



- Stor økning i andel som mener de vil begynne å være aktiv på vei til/fra jobb flere dager i uken etter aksjonen på tvers av utdanningsnivå.
- Andelen som ikke er aktiv synker kraftig etter aksjonen.
- Den største andelen av deltakerne tror de vil være aktive til/fra jobb hver arbeidsdag.
- Generelt små forskjeller på tvers av utdanningsnivå.



Folkevalgtundersøkelse Buskerudbysamarbeidet

Resultater

15.11.2013



Buskerudbyen *-et samarbeid om areal, transport og miljø*



Folkevalgtundersøkelsen er gjennomført av Analyse & Strategi på oppdrag av Buskerudbysamarbeidet. Anders Wittrup har vært prosjektleder og Jo Bakken prosjektmedarbeider.

Analyse & Strategi er ansvarlig for innholdet i rapporten. For spørsmål eller kommentarer, se våre nettsider www.analysestrategi.no

Illustrasjon forside: Buskerudbyen.no

Innhold

| | | |
|-----|---|----|
| 1. | Innledning..... | 1 |
| 1.1 | Kort om Buskerudbysamarbeidet..... | 1 |
| 2. | Metode og utvalg..... | 1 |
| 2.1 | Frafall og svarprosent..... | 2 |
| 2.2 | Utvalgets representativitet..... | 3 |
| 3. | Resultater..... | 4 |
| 3.1 | Grunnlagsdata..... | 4 |
| 3.2 | Rammer for og gjennomføring av Buskerudbysamarbeidet..... | 5 |
| 3.3 | Innholdet i samarbeidet..... | 10 |
| 3.4 | Administrativt arbeid og kommunikasjon..... | 17 |
| 4. | Vedlegg..... | 20 |

1. Innledning

På oppdrag for Buskerudbysamarbeidet har Analyse & Strategi gjennomført en spørreundersøkelse for å hente inn vurderinger av Buskerudbysamarbeidet hittil og innspill til videreføring av samarbeidet. Respondentene i spørreundersøkelsen har vært de folkevalgte i kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg, samt Buskerud fylkeskommune. Varamedlemmer har ikke inngått i undersøkelsen.

Opplegget for kartleggingen er gjennomført i tett dialog med sekretariatet i Buskerudbysamarbeidet. Gjennomføringen av undersøkelsen er imidlertid i sin helhet gjort av Analyse & Strategi. Det har vært viktig å ivareta respondentenes anonymitet. I henhold til prosjektets mandat har vi tatt for oss følgende områder av Buskerudbysamarbeidet:

- Rammer for og gjennomføring av samarbeidet
- Innholdet i samarbeidet
- Administrativt arbeid og kommunikasjon

1.1 Kort om Buskerudbysamarbeidet

Buskerudbysamarbeidet er et regionalt samarbeid om areal, transport og miljø mellom Buskerud fylkeskommune, Lier kommune, Drammen kommune, Nedre Eiker kommune, Øvre Eiker kommune, Kongsberg kommune, Fylkesmannen i Buskerud, Statens Vegvesen region Sør, Jernbaneverket og Kystverket region øst. Samarbeidet har pågått i fire år og samarbeidsavtalen mellom partnerne skal fornyes i 2014. Det er kommunestyrene og fylkestinget som har ansvaret for utviklingen i Buskerudby-området. De har valgt å legge planleggingen og koordineringen av en rekke viktige tiltak innenfor areal, transport og miljø i fellesprosjektet Buskerudbysamarbeidet.

2. Metode og utvalg

Folkevalgtundersøkelsen ble gjennomført som en nettbasert spørreundersøkelse i perioden mellom 16. oktober og 2. november 2013. Respondentene ble tilsendt en e-post med en lenke til spørreundersøkelsen, hvor respondenten kunne registrere sine svar direkte. Spørreskjemaet besto i hovedsak av spørsmål med faste svaralternativer. Svaralternativene var:

1. I liten grad
2. I mindre grad
3. I noen grad
4. I stor grad
5. Vet ikke

Ved siden av å se på totalfordelingen av svaralternativene, har vi sett på hvordan folkevalgte i de fem kommunestyrene og i fylkestinget svarer på spørsmålene. Vi har også sett på om hvordan svarene fordeler seg innad i utvalg og råd, nærmere bestemt ATM-rådet, formannskapene samt fylkes- og samferdselsutvalg. I rapporten har vi valgt å slå sammen svaralternativene til «I liten/mindre grad» og «I noen/stor grad» når vi ser på svarfordelingen i kommunestyrer/fylkesting og råd/utvalg. Dette medfører nødvendigvis mindre nyansering. Men det bidrar til å tydeliggjøre resultatene.

I tillegg til de lukkede spørsmålene ble det gitt mulighet til å komme med utdypende kommentarer på enkeltspørsmål.¹ Dette gjelder spørsmål 10, 16 og 26. Kommentarene er gjengitt slik de er avgitt av respondentene, se vedlegg 3. Ved utsendelse av 1. purring fremkom det at 13 respondenter, alle fra Nedre Eiker kommunestyre, ikke hadde mottatt spørreskjemaet. På bakgrunn av dette ble svarfristen forlenget med to dager.

2.1 Frafall og svarprosent

Populasjonen for folkevalgtundersøkelsen var samtlige folkevalgte i Lier kommune, Drammen kommune, Nedre Eiker kommune, Øvre Eiker kommune, Kongsberg kommune og Buskerud fylkeskommune. Totalt utgjorde populasjonen 247 folkevalgte. Av 247 folkevalgte var det registrert 128 svar ved utgangen av undersøkelsens svarfrist. Dette gir en svarprosent på om lag 52 prosent. Svarprosenten, fordelt på de fem kommunene og Buskerud fylkeskommune, er vist i tabell 1.

Tabell 1: Svarprosent fordelt på kommune/fylkeskommune

| | Antall folkevalgte | Respondenter i utvalget | % |
|--------------------------|--------------------|-------------------------|-------------|
| Lier kommunestyre | 49 | 29 | 59,2 |
| Drammen bystyre | 49 | 20 | 40,8 |
| Nedre Eiker kommunestyre | 35 | 23 | 65,7 |
| Øvre Eiker kommunestyre | 37 | 21 | 56,8 |
| Kongsberg kommunestyre | 35 | 16 | 45,7 |
| Buskerud fylkesting | 43 | 19 | 44,2 |
| Total | 247 | 128 | 51,8 |

Som vi ser, er det en del variasjon mellom de ulike kommunene med hensyn til svarprosent. Størst frafall er det registrert i Drammen kommune, hvor kun 40 prosent av de folkevalgte har avgitt svar i undersøkelsen. Det fremgår videre at frafallet har vært relativt stort også i Buskerud fylkesting.

I tillegg til å se på hvordan folkevalgte fra de ulike kommunestyrene og fylkestinget har svart ble det også registrert om de folkevalgte var medlemmer i utvalgte utvalg og råd. Utvalgene og rådene som ble omfattet av spørreundersøkelsen var formannskap, samferdselsutvalg og fylkesutvalg og Buskerudbysamarbeidets ATM-råd. Svarprosenten blant utvalgene og rådene er vist i tabell 2.

Tabell 2: Svarprosent fordelt på råd/utvalg

| | Antall folkevalgte | Respondenter i utvalget ⁽²⁾ | % |
|--------------------------|--------------------|--|-------------|
| ATM-rådet | 36 | 23 | 64 % |
| Formannskapet | 57 | 37 | 65 % |
| Fylkesutvalget | 15 | 8 | 53 % |
| Samferdselsutvalget | 15 | 6 | 40 % |
| Ikke medlem i råd/utvalg | 124 | 73 | 59 % |
| Total | 247 | 147 | 60 % |

¹ For oversikt over spørreskjema, se vedlegg 1.

² Det er mulig å være medlem i flere råd/utvalg

Det er gjennomgående noe høyere svarprosent blant de folkevalgte som er medlem i ATM-rådet og formannskapet i kommunene. Noe overraskende er svarprosenten lavere i fylkesutvalget og samferdselsutvalget enn blant de folkevalgte som ikke er medlem i råd/utvalg.

2.2 Utvalgets representativitet

Svarprosenten i undersøkelsen er forholdsvis lav, tatt i betraktning at populasjonen består av folkevalgte. Imidlertid er svarprosenten innenfor det nivået som er alminnelig i nettbaserte spørreundersøkelser.³ Ser man på svarprosenten i kommunestyrene og i fylkestinget er det, til dels, betydelig variasjon i oppslutningen mellom kommunene. I hvilken utstrekning det kommunevise frafallet vil påvirke representativiteten til utvalget som helhet er, i vesentlig grad, et spørsmål om folkevalgte i kommunene og i fylkestinget kan anses å være en relativt homogen gruppe. Med homogene mener vi her fravær av betydelige geografiske forskjeller på de folkevalgtes forutsetninger for å avgi svar. Av hensyn til respondentenes anonymitet har vi kun benyttet to bakgrunnsvariabler. Det er derfor begrensede muligheter for å kontrollere for andre variabler, som kan bidra til systematiske forskjeller mellom kommunene.

Ser vi på representativiteten innad i kommunestyrene og fylkestinget er det størst grunn til å stille spørsmålsteget ved representativiteten i utvalget fra Drammen kommune. Her har kun 40 prosent av de folkevalgte avgitt svar. Generaliseringer fra utvalget til samtlige folkevalgte i Drammen kommune må derfor foretas med varsomhet.

Under gjennomføringen av spørreundersøkelsen ble det, som nevnt over, avdekket at 13 folkevalgte fra Nedre Eiker ikke hadde mottatt spørreskjemaet. Det er uklart hvilken effekt dette har hatt på svarprosenten i Nedre Eiker. Vi registrerer imidlertid at kommunestyret i Nedre Eiker har høyest svarprosent av kommunestyrene (65,7 prosent).

I hvilken grad frafallet vil påvirke representativiteten til utvalget, er også avhengig av om det er *systematikk* i frafallet. Systematikken i frafallet er et resultat av om det er spesifikke grupper av folkevalgte som har unnlatt, eller ikke evner å svare. På bakgrunn av tilgjengelig informasjon om respondentene har vi ingen forutsetninger for å anta at det er spesielle grupper som har unnlatt eller ikke evnet å svare. Det vil imidlertid alltid være noe usikkerhet knyttet til om det er de mest kritiske, de nøytrale eller de mest fornøyde som har avstått fra å avgi svar. På samme måte vil det være noe usikkerhet knyttet til om det er grupper som har liten kunnskap om Buskerudbysamarbeidet som har avstått fra å avgi svar.

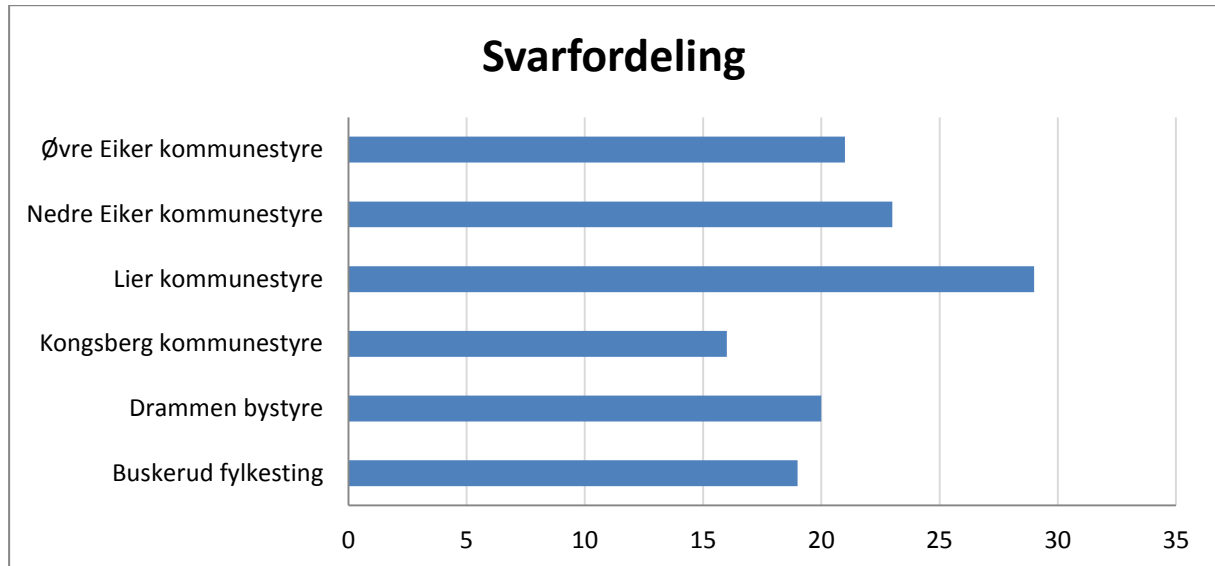
Det er, som det fremgår over, flere elementer som potensielt kan ha betydning for representativiteten til utvalget. Moderat svarprosent og systematisk frafall vil kunne påvirke representativiteten negativt. Vi anser allikevel utvalget for å være rimelig representativt, men vil samtidig advare mot for bastante generaliseringer på bakgrunn resultatene i undersøkelsen.

³ Studier har vist at svarprosenten i elektroniske spørreundersøkelser ofte ligger mellom 50-60 prosent.

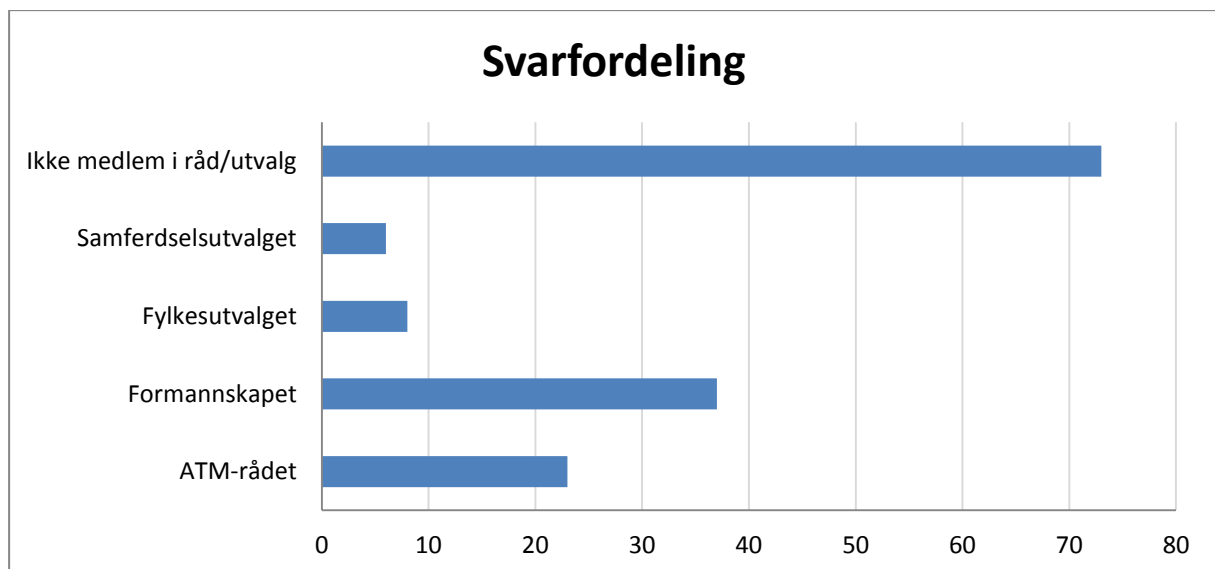
3. Resultater

3.1 Grunnlagsdata

Spørsmål 1: Hvem representerer du?

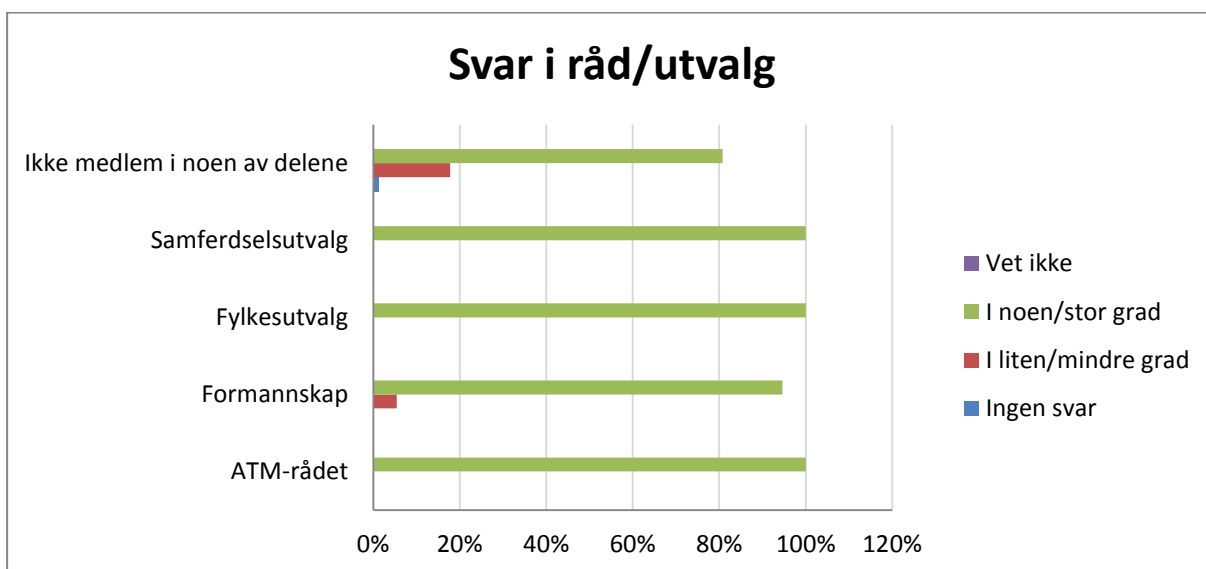
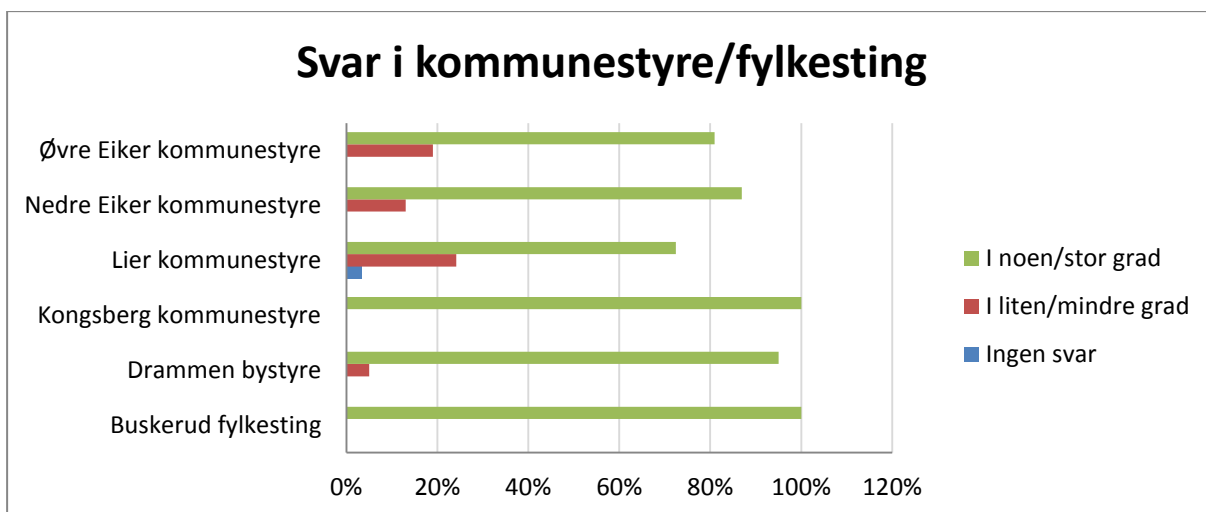
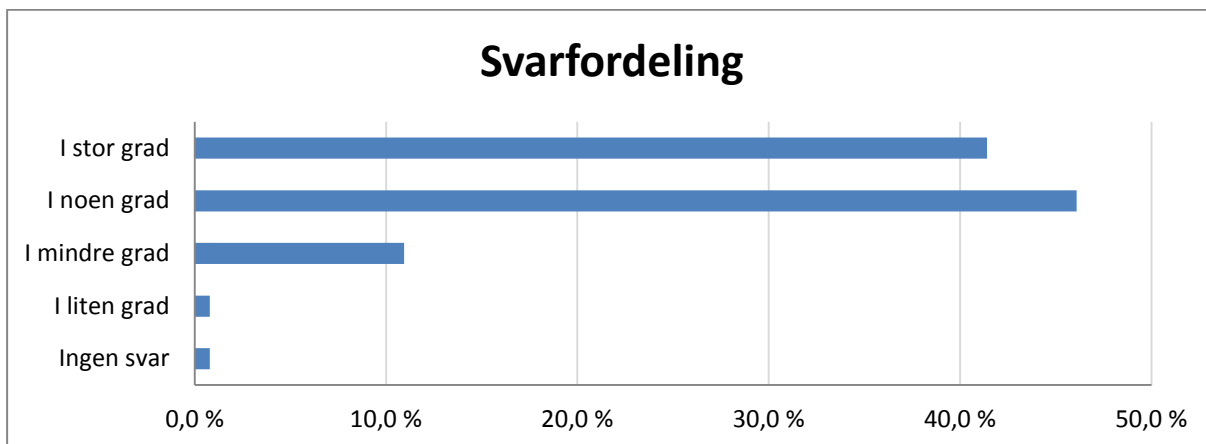


Spørsmål 2: Hvilke råd og/eller utvalg er du medlem av? (Flere svar mulig)

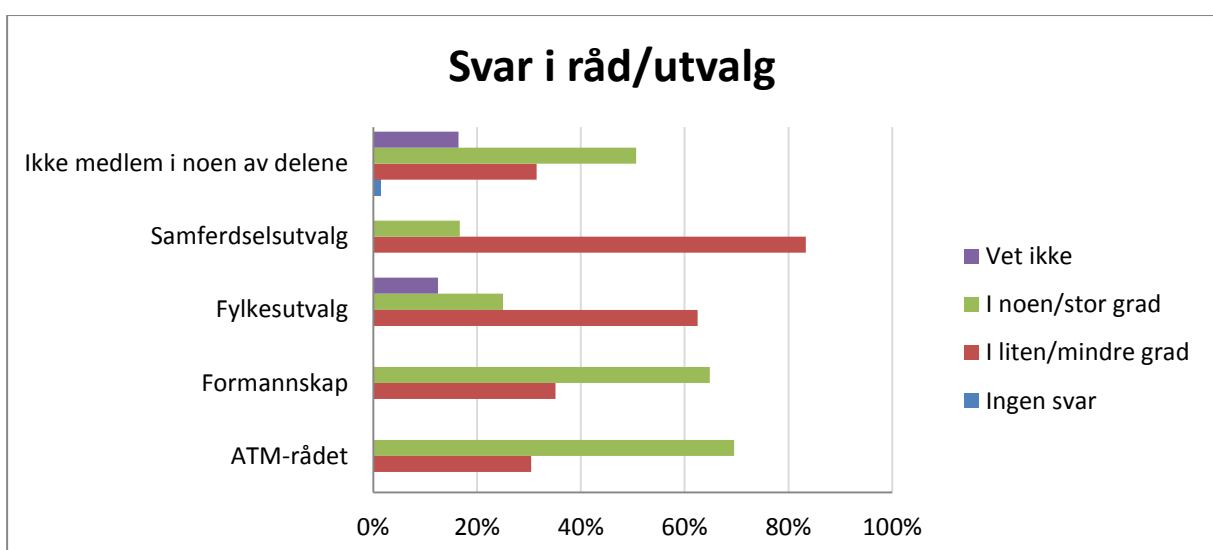
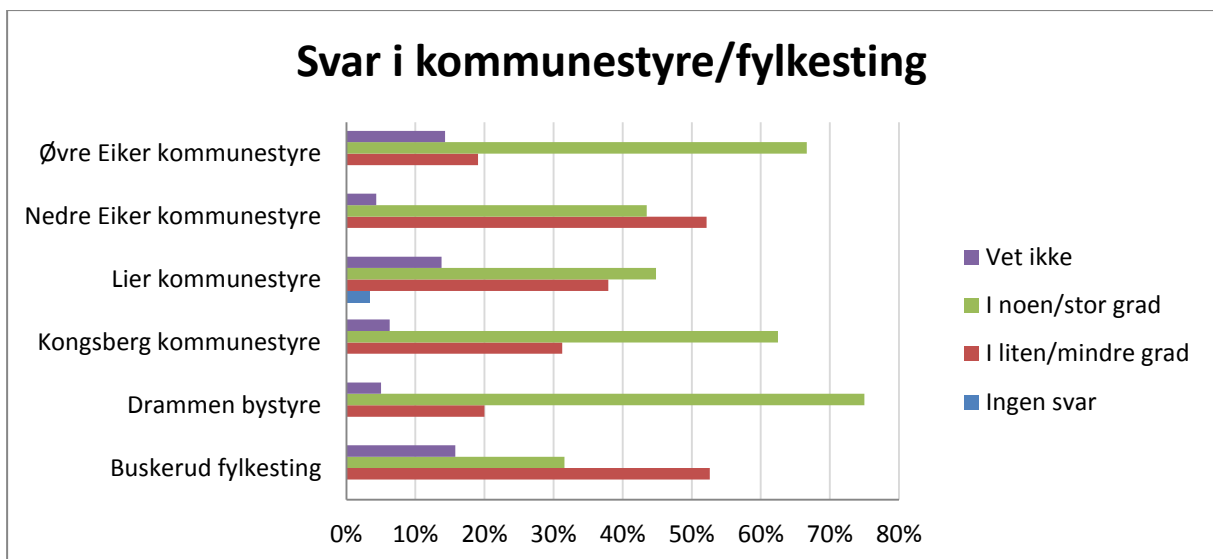
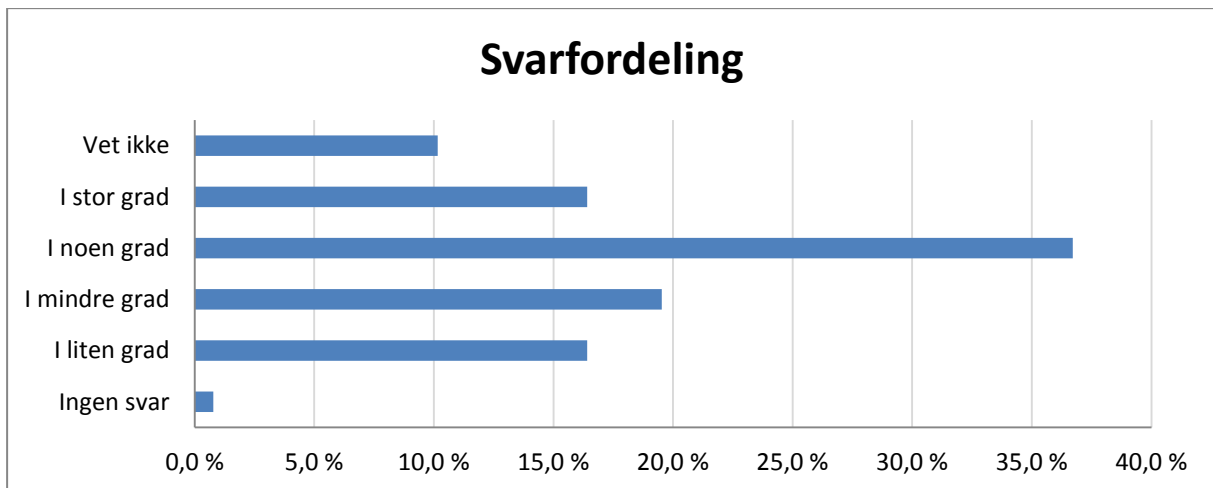


3.2 Rammer for og gjennomføring av Buskerudbysamarbeidet

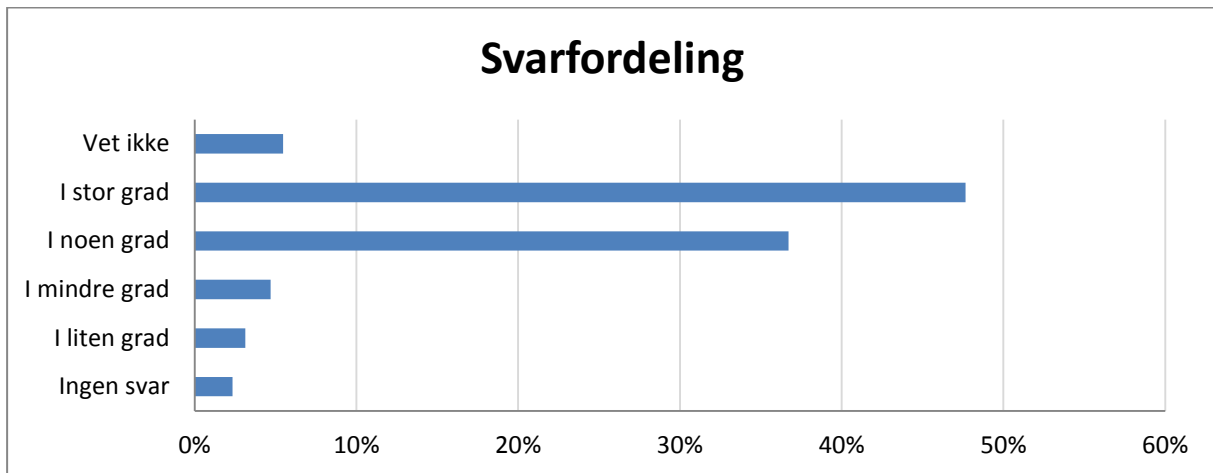
Spørsmål 3: I hvilken grad kjenner du til hvordan Buskerudbysamarbeidet er organisert?



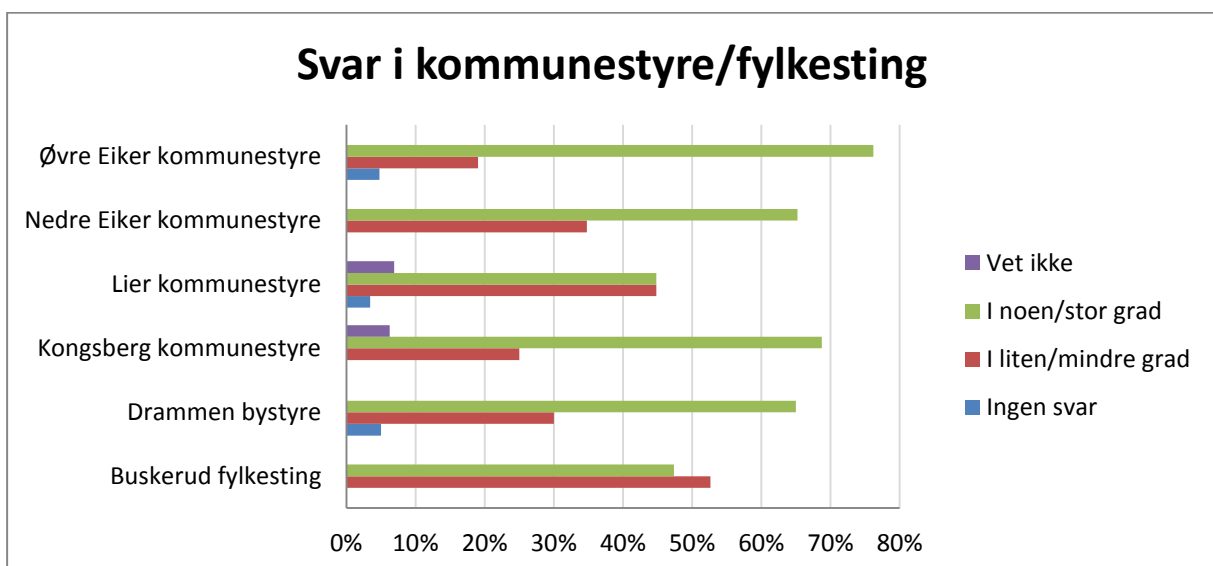
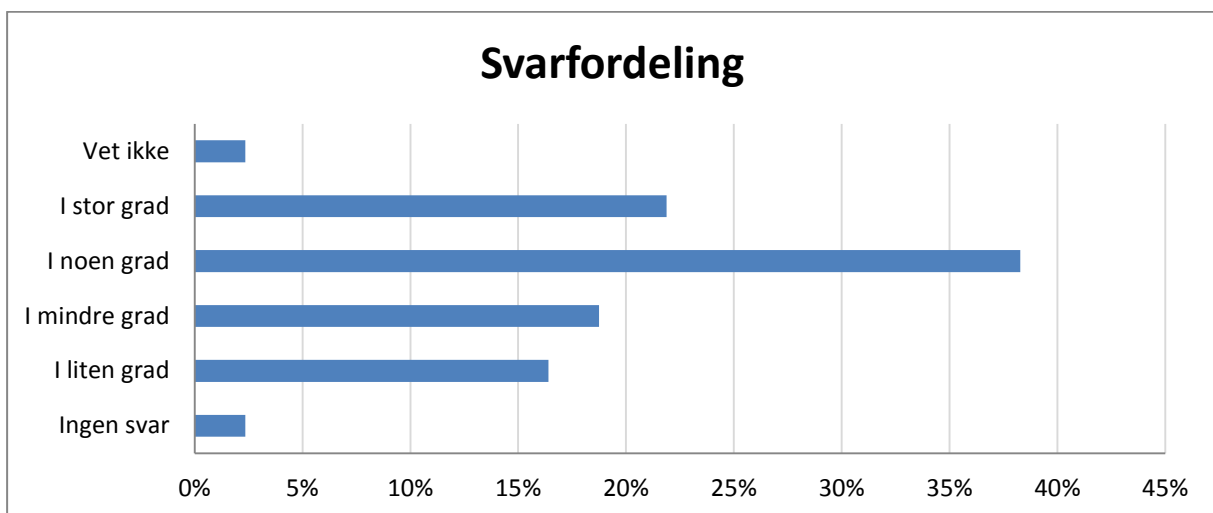
Spørsmål 4: I hvilken grad er du fornøyd med organiseringen av Buskerudbyen?



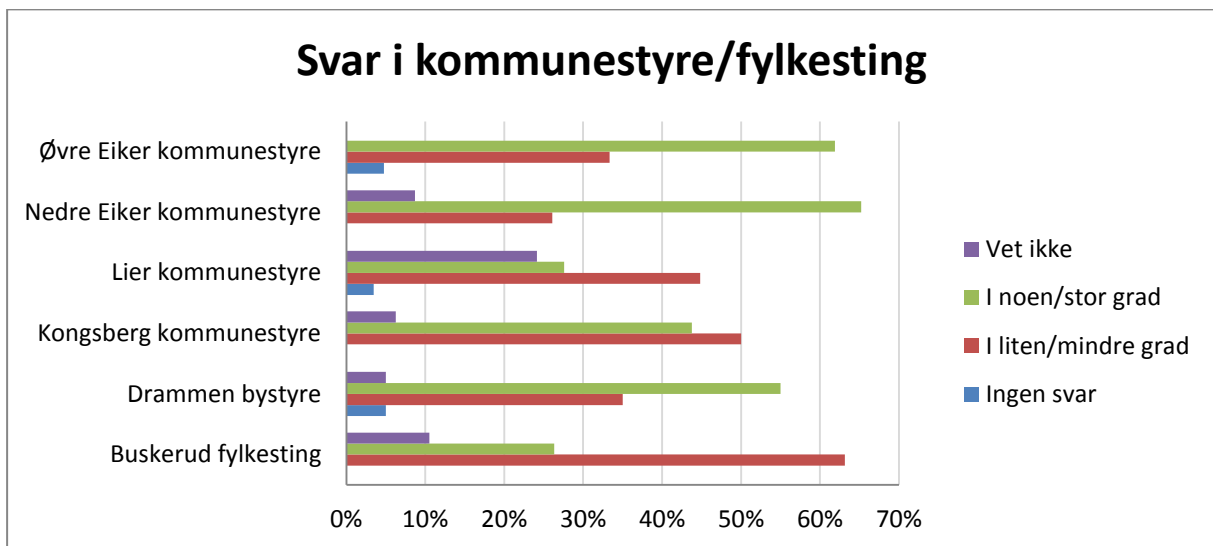
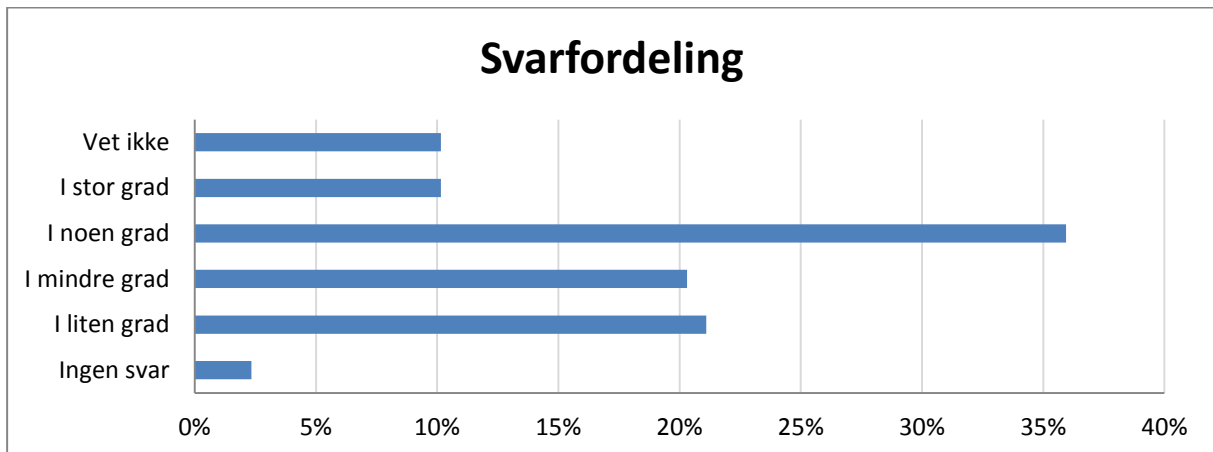
Spørsmål 5: I hvilken grad mener du at prinsippet om konsensus bør være styrende for Buskerudbysamarbeidet?



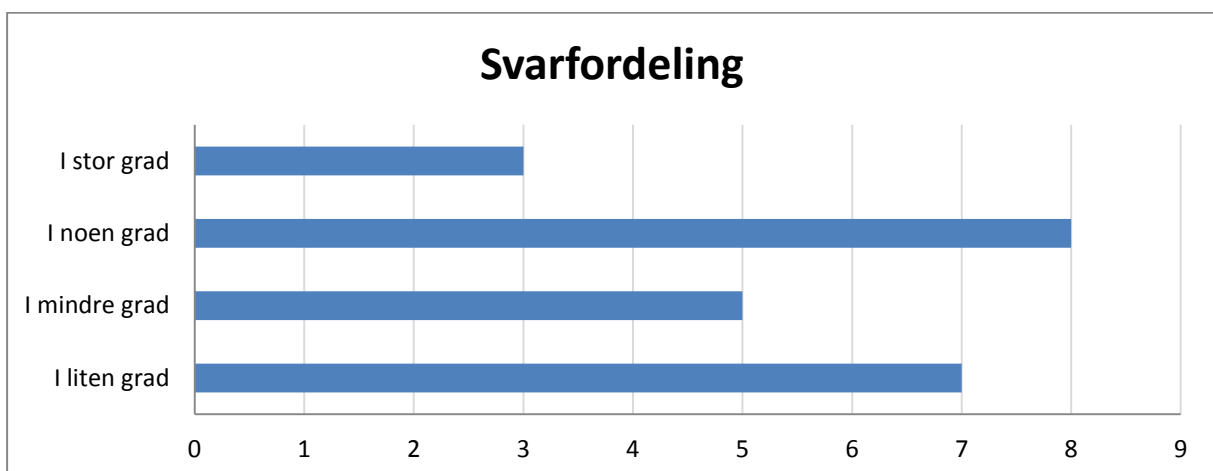
Spørsmål 6: I hvilken grad opplever du at kommunestyre og fylkesting får de viktigste sakene i Buskerudsamarbeidet til beslutning?



Spørsmål 7: I hvilken grad mener du at ATM-rådet bidrar til politisk forankring i forbindelse med behandling av saker?

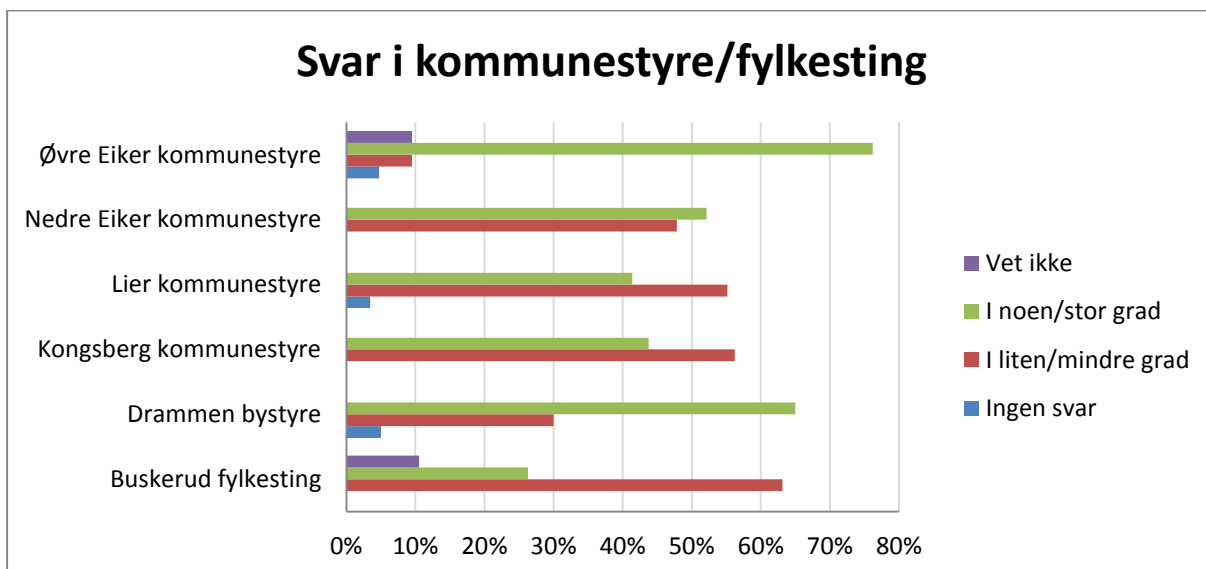
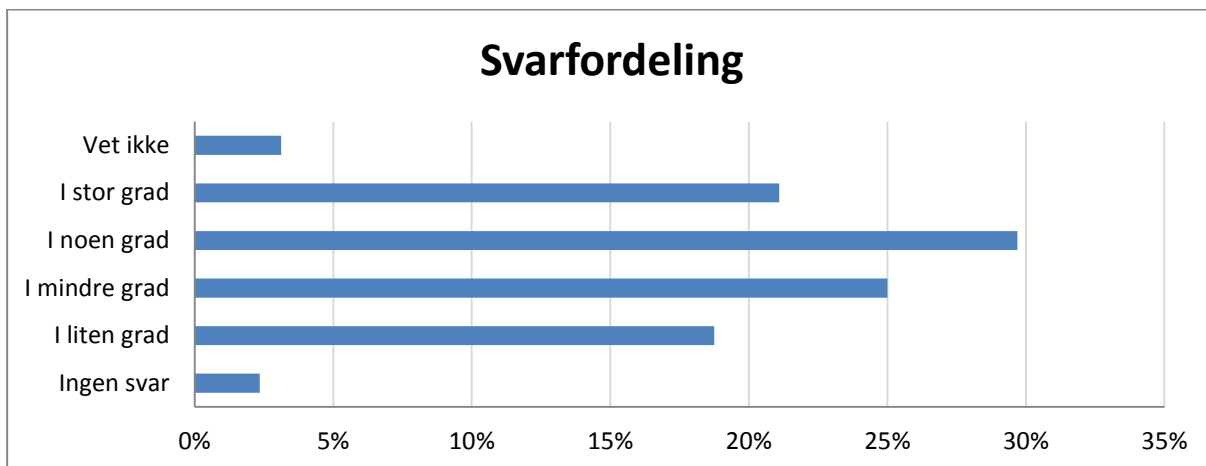


Spørsmål 8⁴: I hvilken grad opplever du at ATM-rådet er et godt forum for kunnskapstilførsel, meningsutveksling og påvirkning?



⁴ Dette spørsmålet er kun stilt til medlemmer i ATM-rådet.

Spørsmål 9: I hvilken grad er du fornøyd med prosessen i din kommune/fylkeskommune før det tas beslutninger i saker som omhandler Buskerudbysamarbeidet?

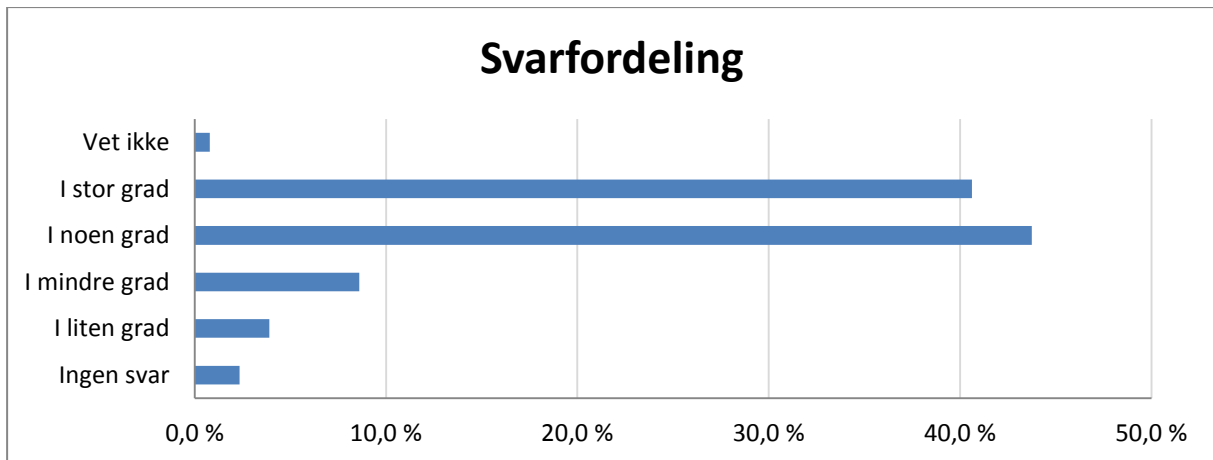


Spørsmål 10: Har du spesielle kommentarer eller forslag når det gjelder Buskerudbysamarbeidets beslutningssystem, organisering, forankring og prosesser?

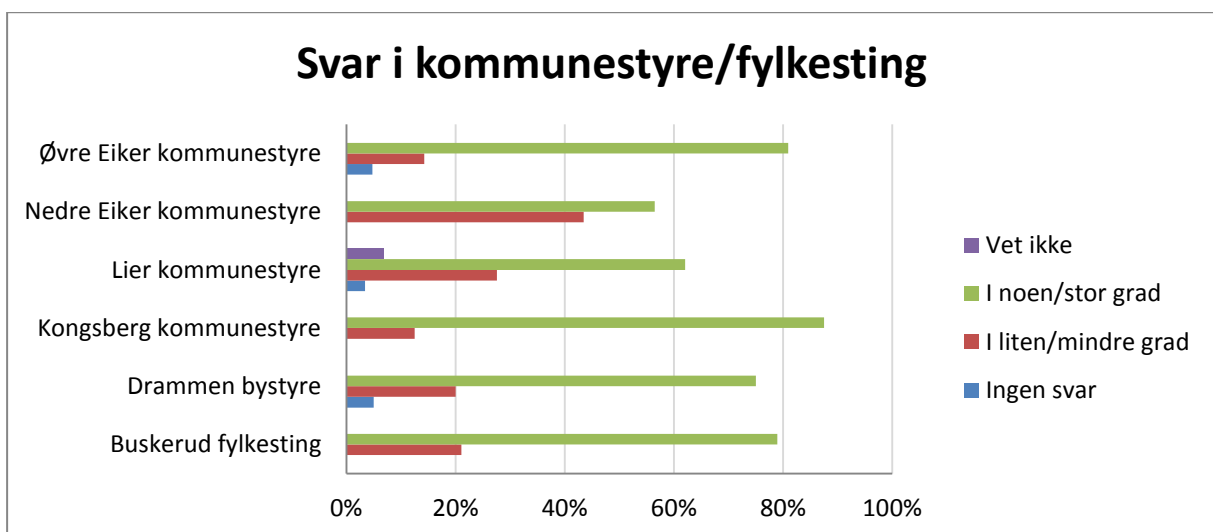
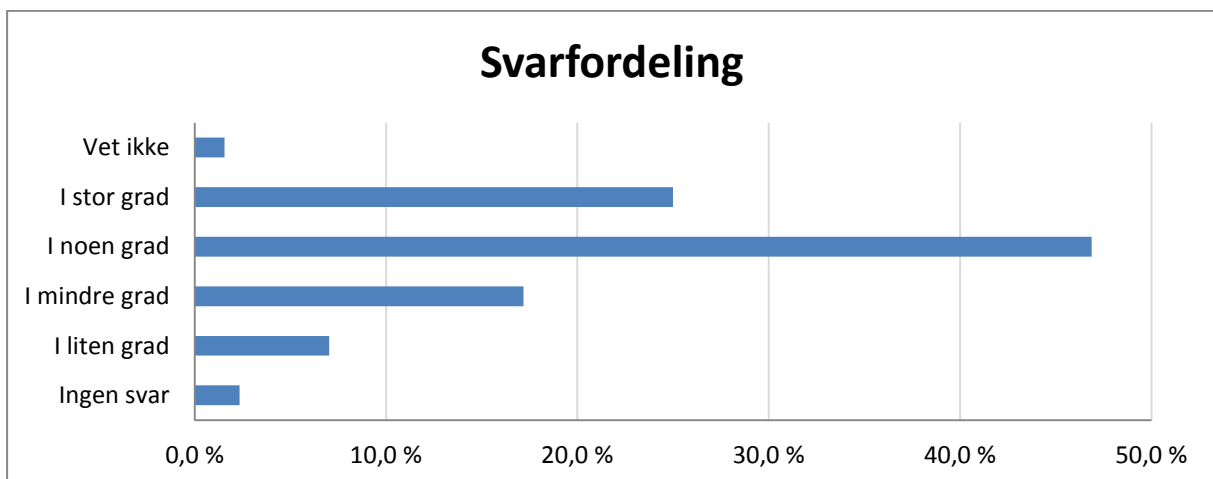
Kommentarer se vedlegg 3

3.3 Innholdet i samarbeidet

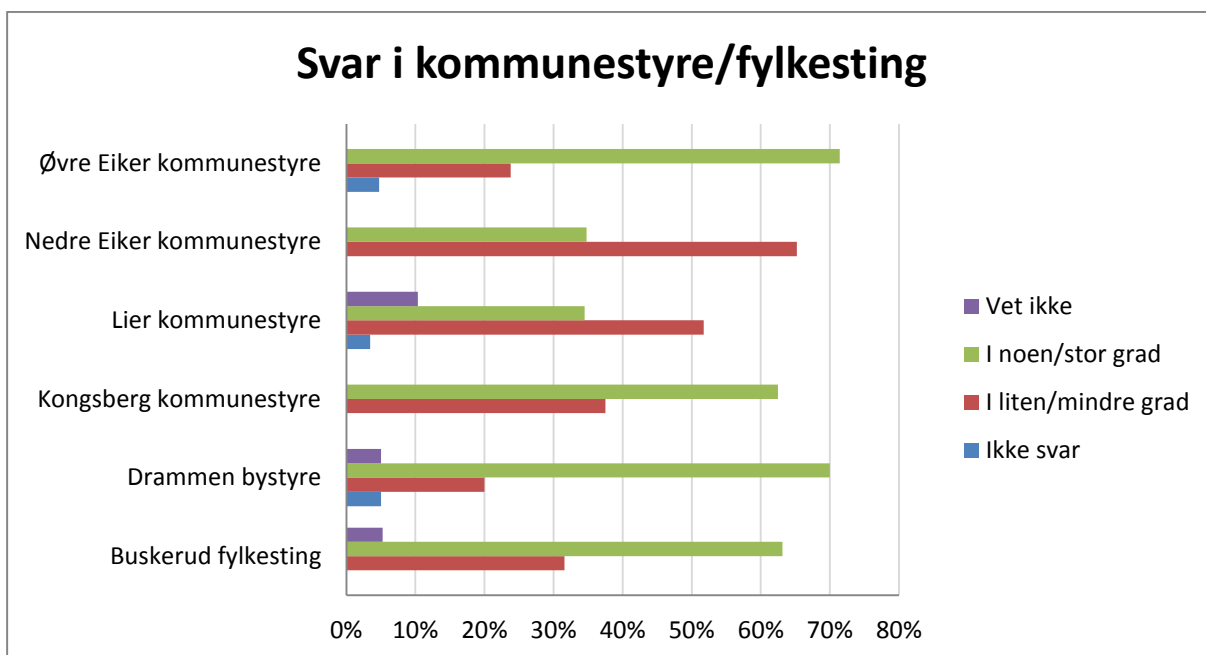
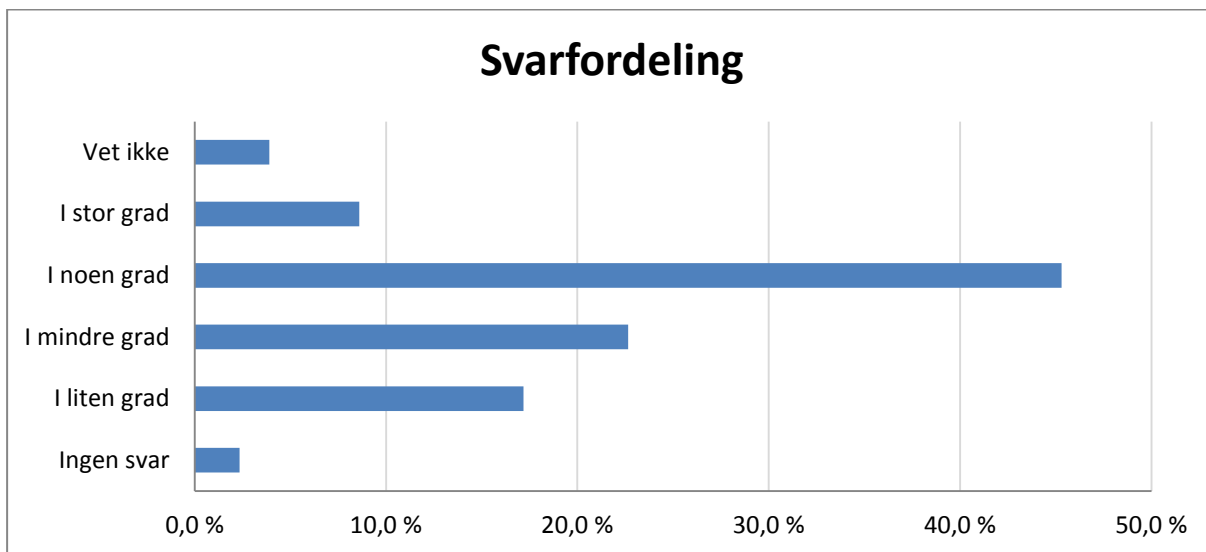
Spørsmål 11: I hvilken grad er du kjent med Buskerudbysamarbeidets visjon og mål?



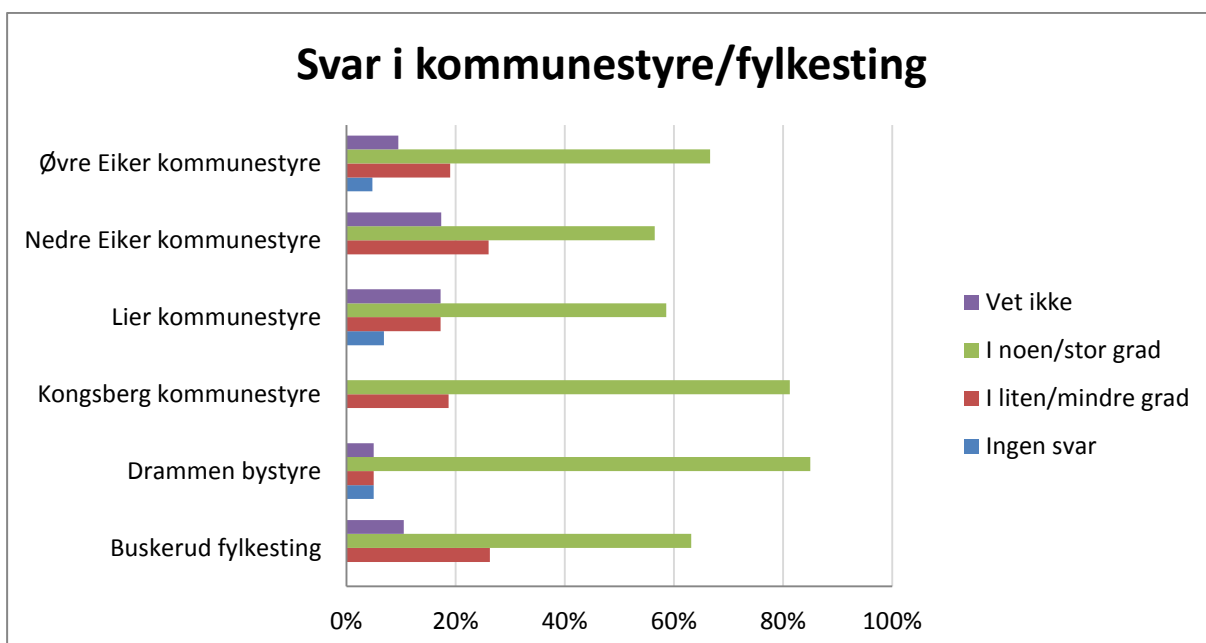
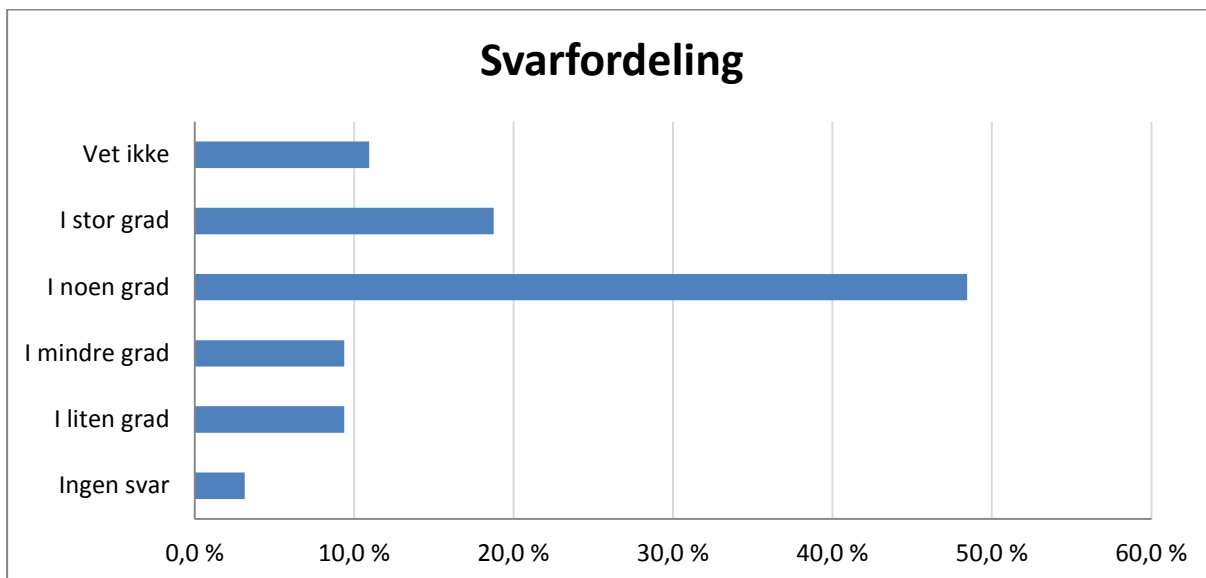
Spørsmål 12: I hvilken grad kjenner du til hvordan midlene fra belønningsordningen er benyttet?



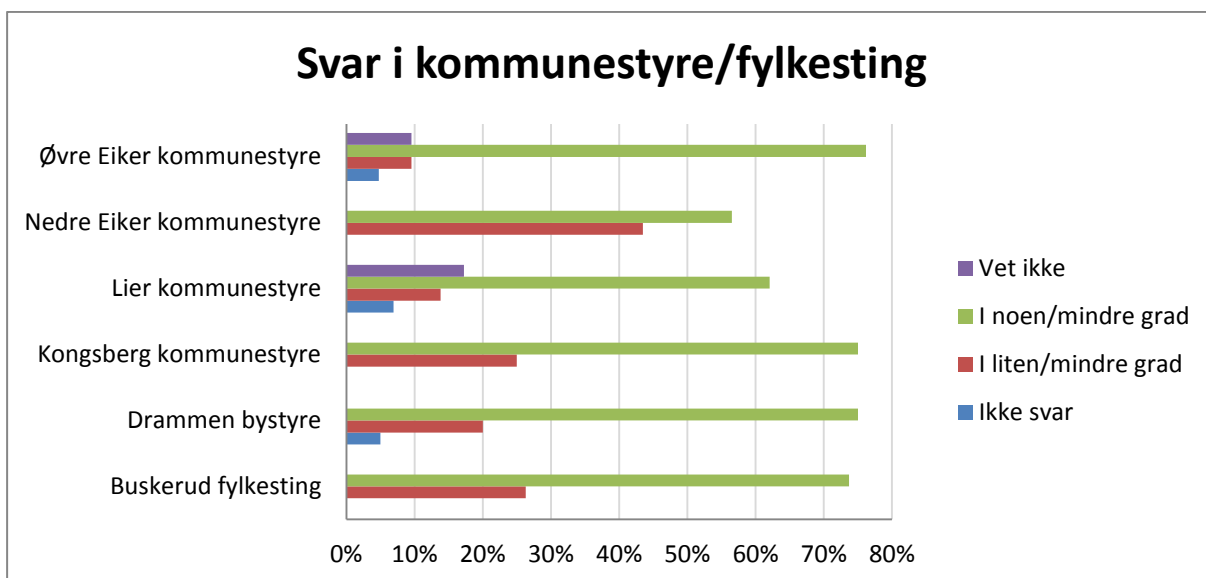
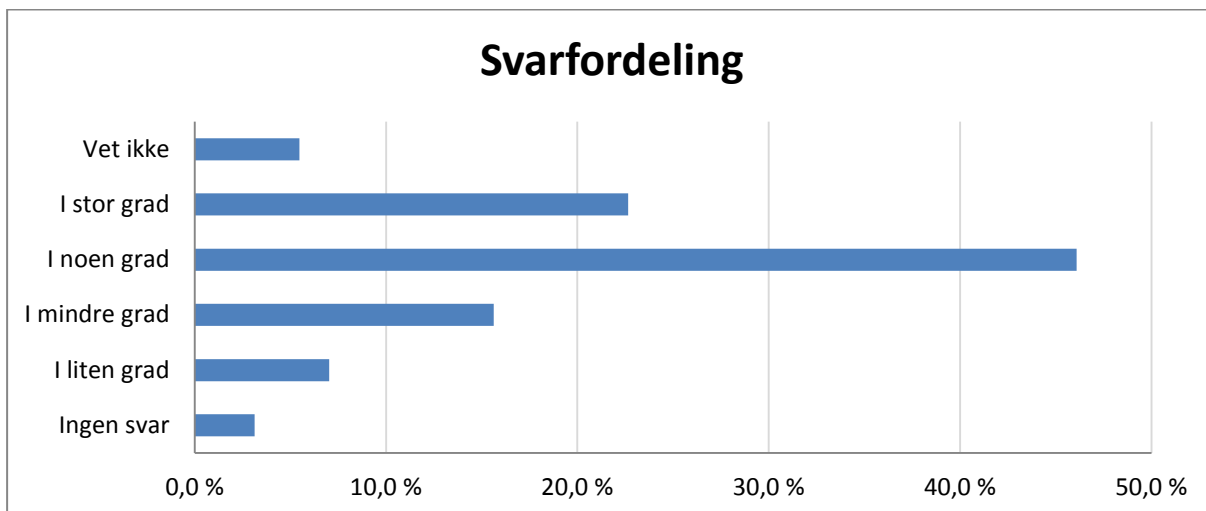
Spørsmål 13: I hvilken grad mener du midlene fra belønningsordningen har kommet din kommune/fylkeskommune til nytte?



Spørsmål 14: I hvilken grad mener du at din kommunes/fylkeskommunes innspill i areal- og transportplanprosessen ble ivaretatt?

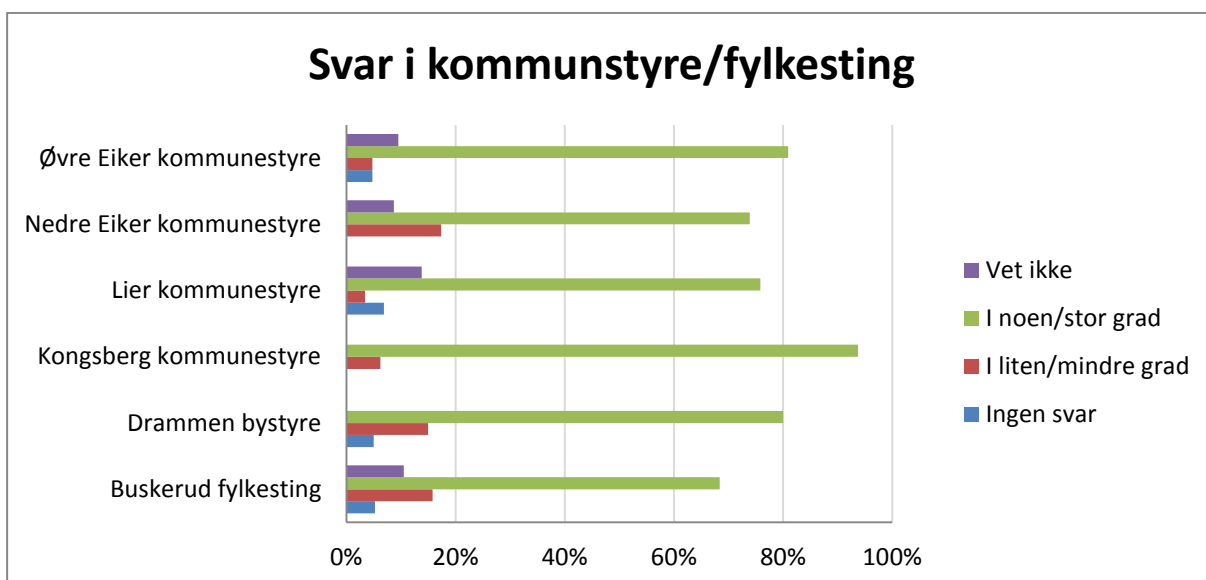
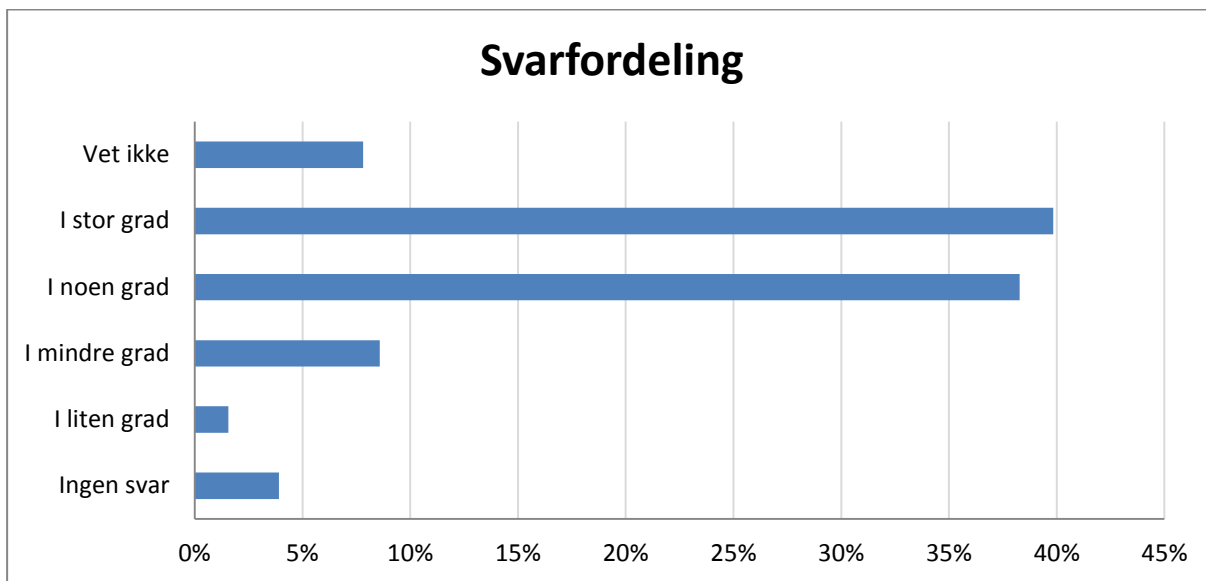


Spørsmål 15: I hvilken grad mener du planen peker ut de viktigste utfordringer og innsatsområder innenfor areal- og transport?

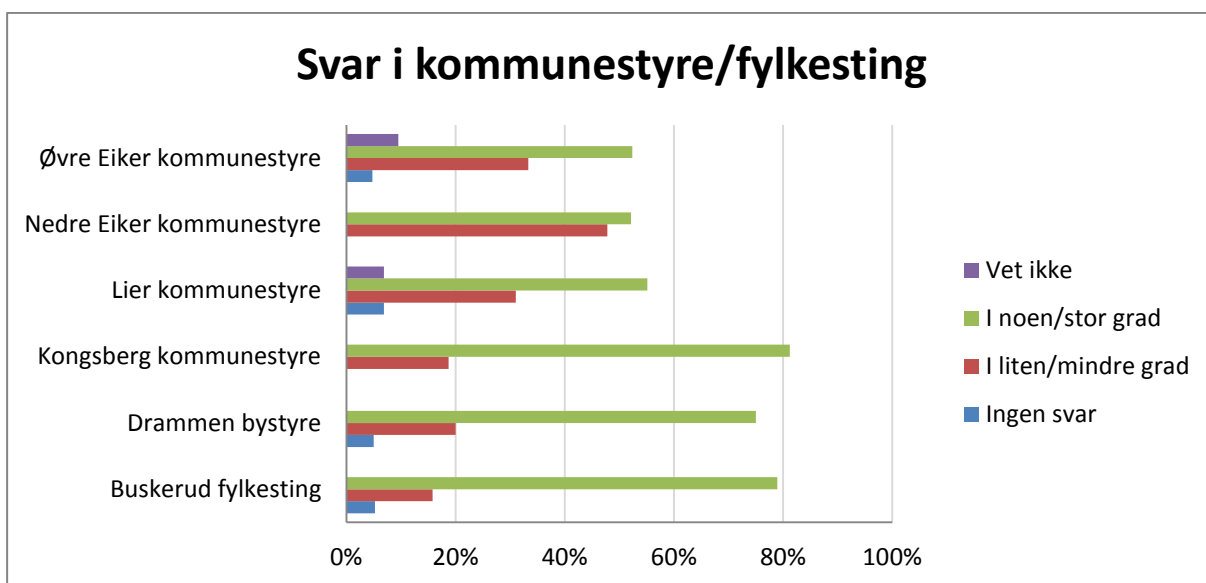
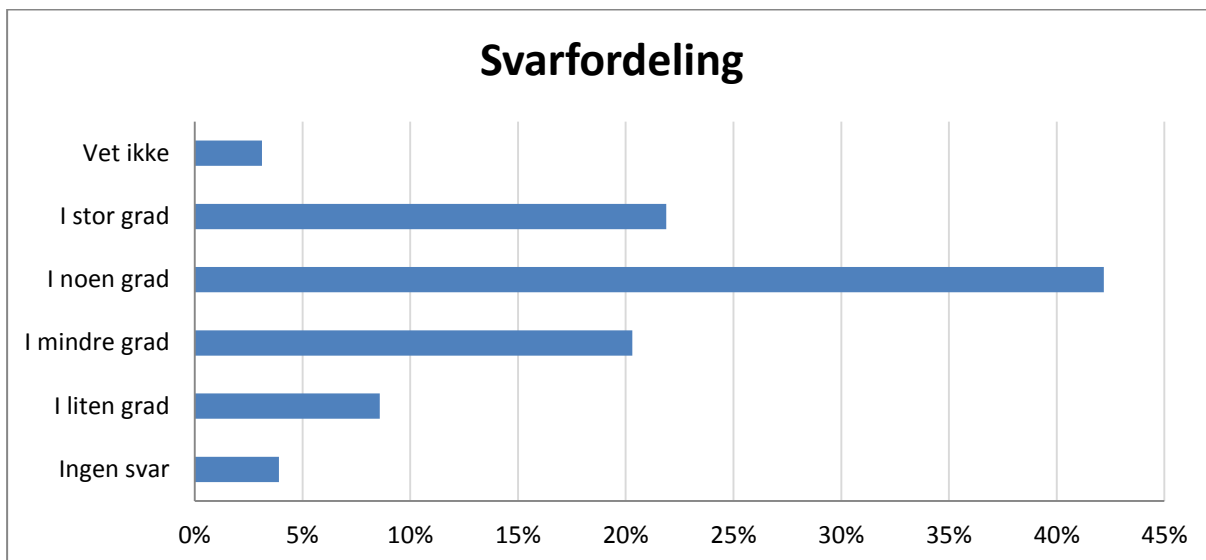


Spørsmål 16: Kommentarer (ikke obligatorisk) fra respondenter som har svart i mindre eller i liten grad på spørsmål 15 om i hvilken grad planen peker ut de viktigste utfordringer og innsatsområder innenfor areal- og transport. Kommentarer se vedlegg 3

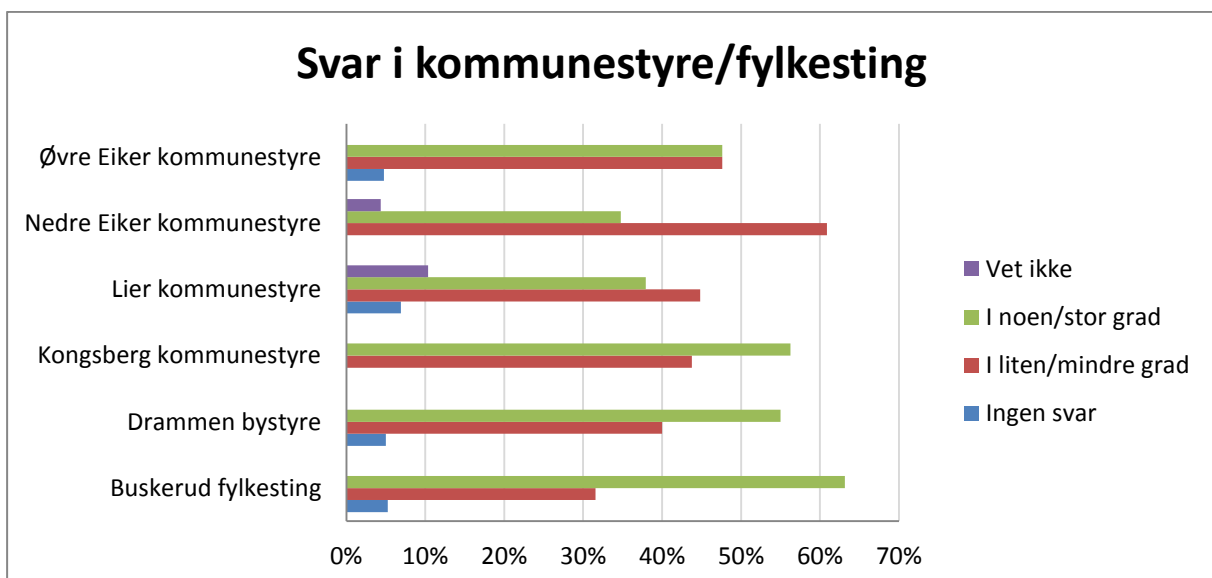
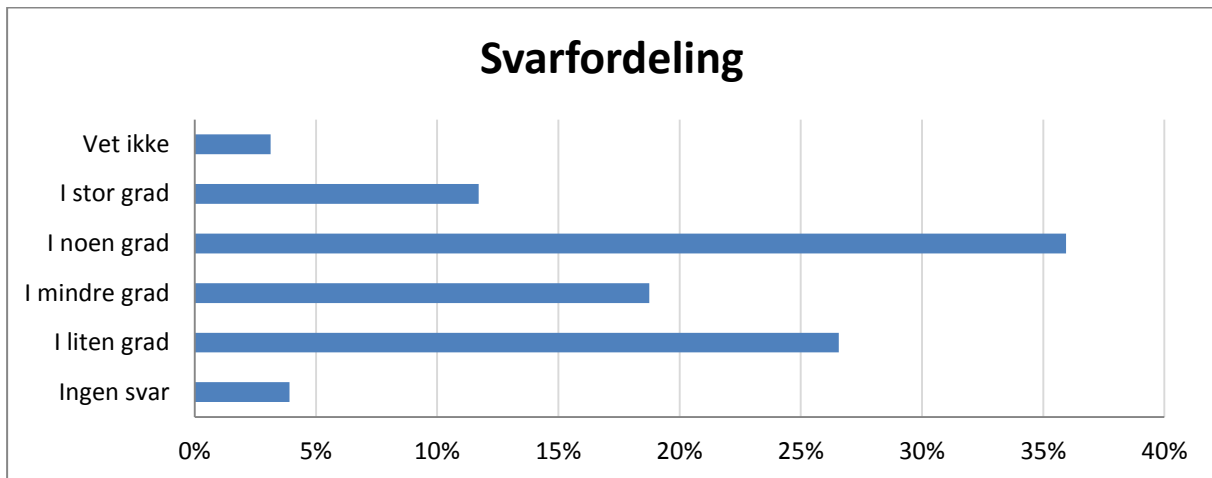
Spørsmål 17: I hvilken grad opplever du at din kommune/fylkeskommune vil følge opp Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23?



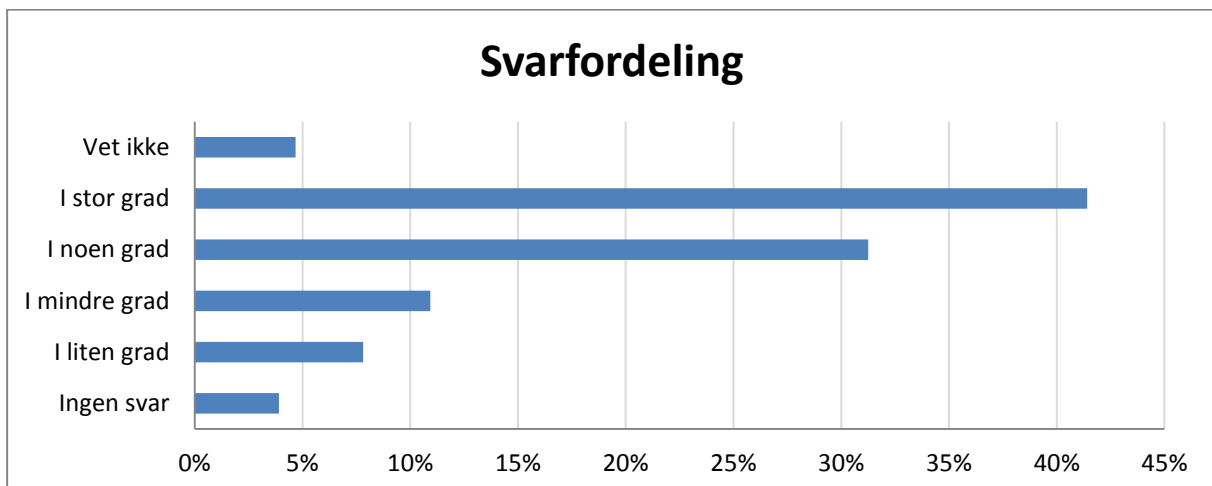
Spørsmål 18: I hvilken grad kjenner du til prosessen for arbeidet med Buskerudbypakke2?



Spørsmål 19: I hvilken grad har du deltatt i å utarbeide/eller gitt innspill til din kommunes/fylkeskommunes forslag så langt i prosessen?

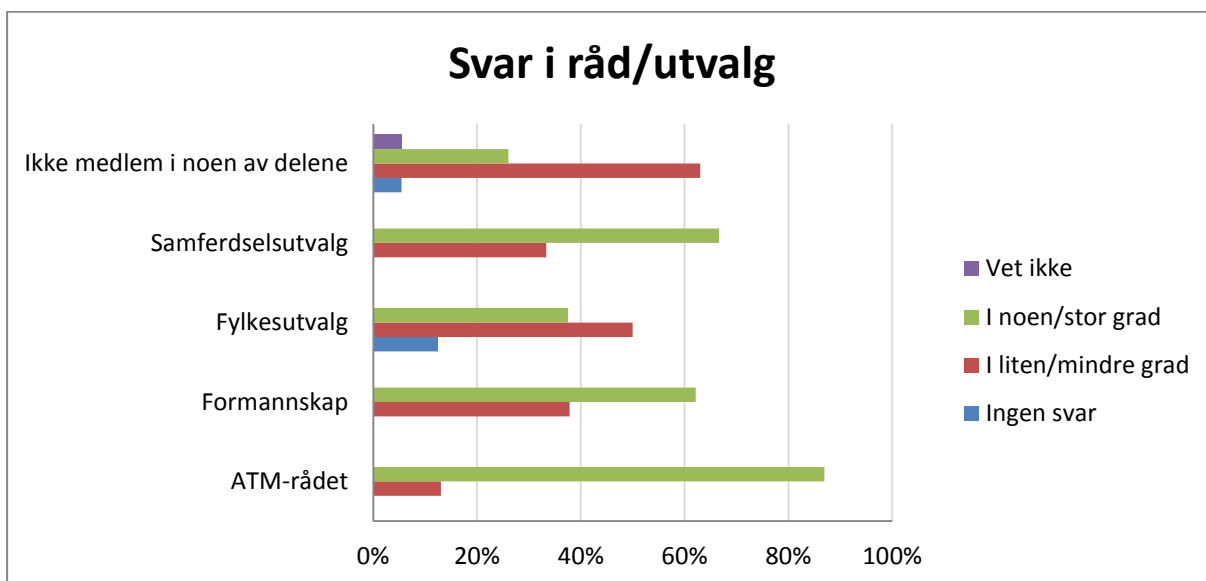
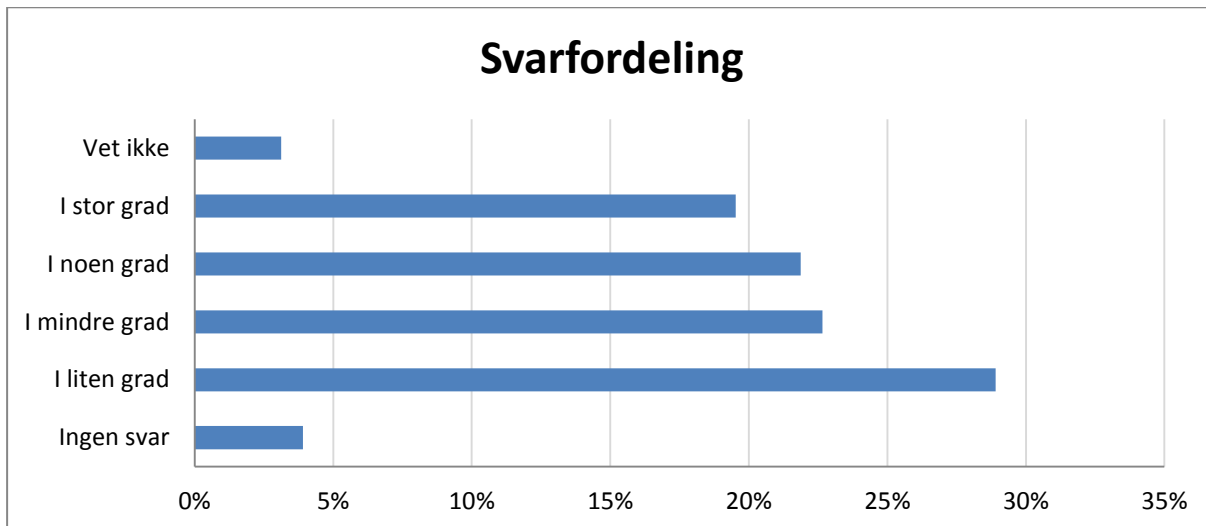


Spørsmål 20: I hvilken grad mener du gjennomføring av Buskerudbypakke 2 vil være sentralt for utviklingen av Buskerudbyområdet?

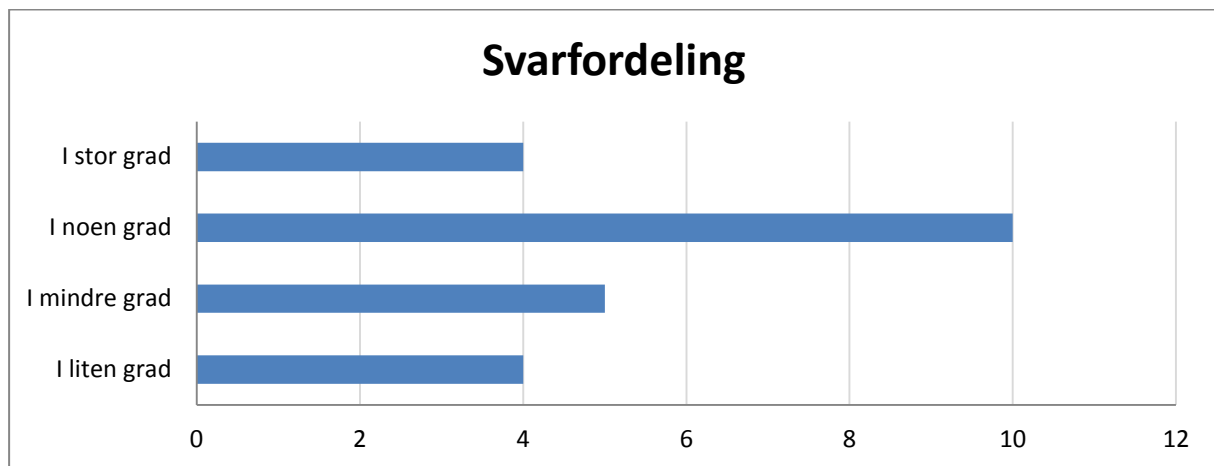


3.4 Administrativt arbeid og kommunikasjon

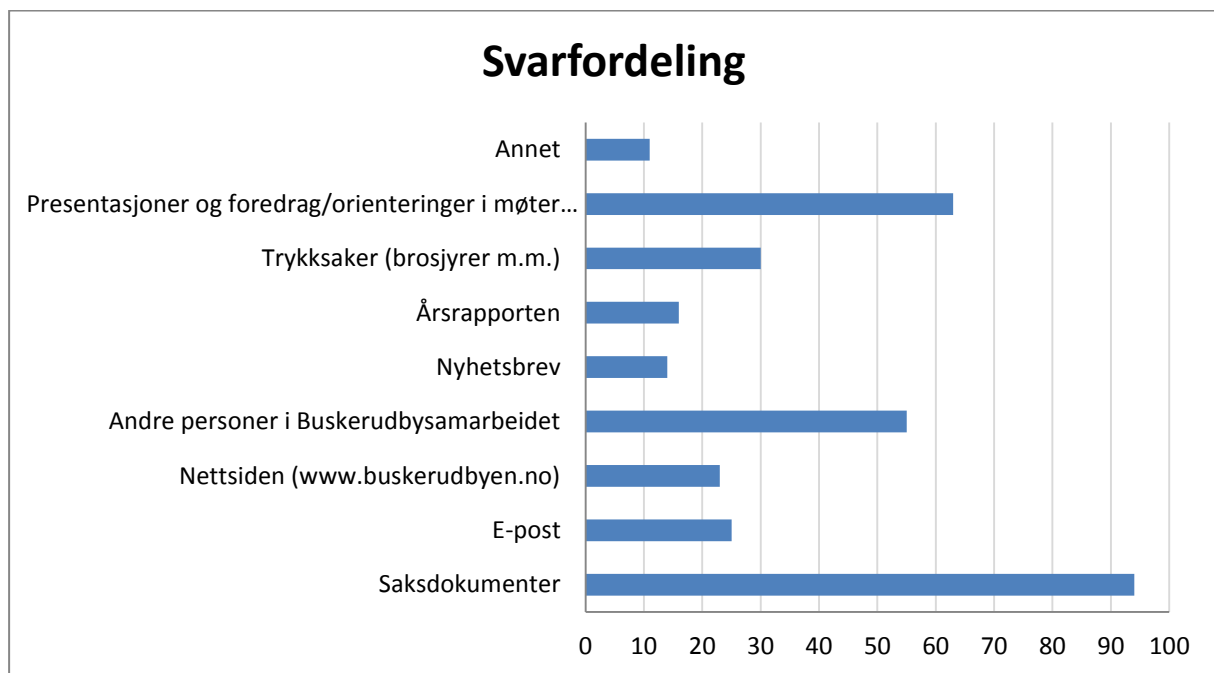
Spørsmål 21: I hvilken grad har du kjennskap til saksdokumentene til ATM-utvalget/ATM-rådet og hvor du kan finne disse?



Spørsmål 22⁵: I hvilken grad er du fornøyd med notater og underlagsdokumenter til ATM-rådsmøtene?



Spørsmål 23: Hvilke er dine viktigste informasjonskilder om Buskerudbysamarbeidet i dag?



Spørsmål 24⁶: I hvilken grad er innholdet i nyhetsbrevene om Buskerudbysamarbeidet informative og nyttige for deg?

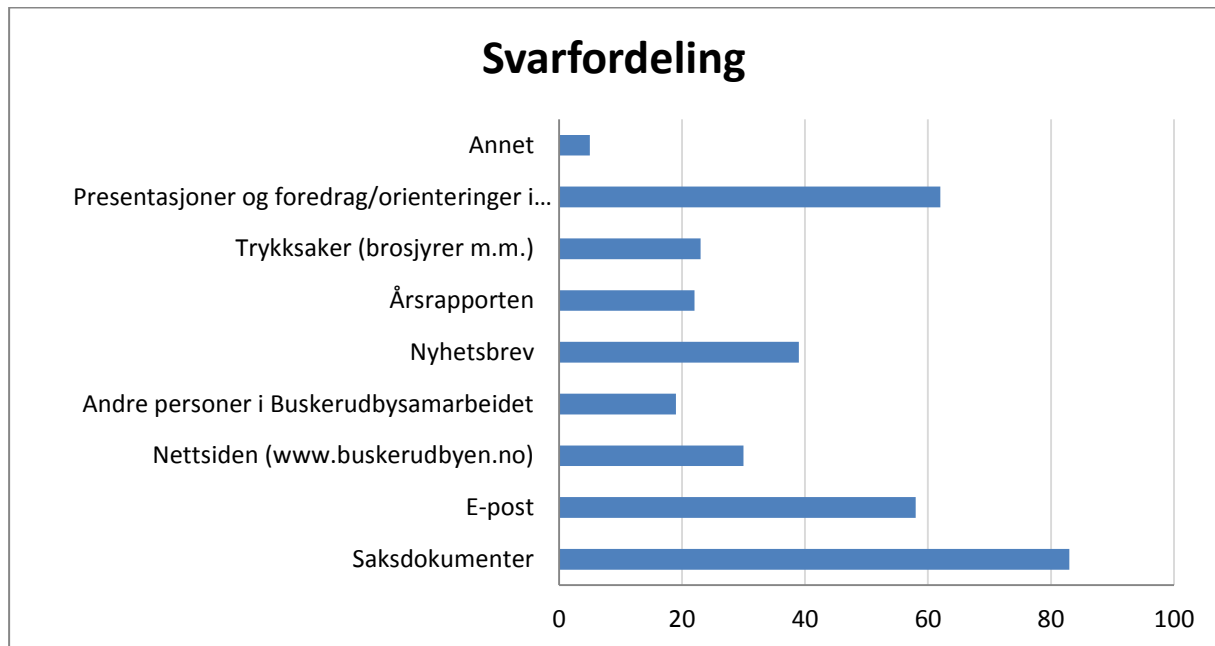
I noen grad: 6

I stor grad: 2

⁵ Dette spørsmålet er kun stilt til medlemmer i ATM-rådet.

⁶ Dette spørsmålet er kun stilt til respondenter som oppga at nyhetsbrev er en viktig informasjonskilde. Spørsmålet er ikke obligatorisk og seks av de i alt 14 respondertene som oppga at nyhetsbrev er en viktig kilde har ikke besvart spørsmål 24.

Spørsmål 25: Hvordan ønsker du å få informasjon om Buskerudbysamarbeidet i fremtiden?



Spørsmål 26: Nettsiden www.buskerudbyen.no skal fornyes. Har du noen ønsker for den nye utgaven av nettsiden? Eller andre kommentarer til det eksterne og interne kommunikasjonsarbeidet? Kommentarer se vedlegg 3.

4. Vedlegg

Vedlegg 1 Spørreskjema

Buskerudbysamarbeidet er et samarbeid om areal, transport og miljø mellom Buskerud fylkeskommune, kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Fylkesmannen i Buskerud, Statens vegvesen region sør, Jernbaneverket og Kystverket region øst. Samarbeidet har pågått i snart fire år og samarbeidsavtalen mellom partnerne skal fornyes i 2014.

Som folkevalgt i en av de fem kommunene eller fylkeskommunen ber vi deg gi en vurdering av hvordan du opplever samarbeidet så langt og evt. komme med forslag til endringer. Du er sikret full anonymitet i undersøkelsen.

Takk for din medvirkning!

1. Hvem representerer du?

- Lier kommunestyre
- Drammen bystyre
- Nedre Eiker kommunestyre
- Øvre Eiker kommunestyre
- Kongsberg kommunestyre
- Buskerud fylkesting

2. Hvilke råd og/eller utvalg er du medlem av?

Flere svaralternativer er mulig

- ATM-rådet
- Formannskapet
- Fylkesutvalget
- Samferdselsutvalget i fylkeskommunen
- Ingen av delene

Buskerudbyen er et langsiktig og forpliktende prosjektsamarbeid. Samarbeidet er ikke et alternativt forvaltningsregime eller et overordnet beslutningsorgan, men en arena for utvikling/innovasjon og koordinering innenfor et avgrenset samfunnsområde.

3. I hvilken grad kjenner du til hvordan Buskerudbysamarbeidet er organisert?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

4. I hvilken grad er du fornøyd med organiseringen av Buskerudbyen?

- I stor grad

- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

Buskerudbysamarbeidet er konsensusbasert, det vil si at alle partnere må være enige for at noe skal gjennomføres. ATM-utvalget, som er den politiske styringsgruppa, består av ordførere, fylkesordfører og statsetatsledere. Alle formelle beslutninger tas i kommunestyrene og fylkestinget.

5. I hvilken grad mener du at prinsippet om konsensus bør være styrende for Buskerudbysamarbeidet?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

6. I hvilken grad opplever du at kommunestyre og fylkesting får de viktigste sakene i Buskerudsamarbeidet til beslutning?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

ATM-rådet (Areal, transport og miljørådet) består av 30 folkevalgte representanter samt de seks ordførerne. Rollen til rådet er å bli holdt godt informert om arbeidet, gi innspill og råd til ATM-utvalget, samt å bidra til politisk forankring i partiene og ordinære politiske organer.

7. I hvilken grad mener du at ATM-rådet bidrar til politisk forankring i forbindelse med behandling av saker?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

8. I hvilken grad opplever du at ATM-rådet er et godt forum for kunnskapstilførsel, meningsutveksling og påvirkning?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

9. I hvilken grad er du fornøyd med prosessene i din kommune/fylkeskommune før det tas beslutninger i saker som omhandler Buskerudbysamarbeidet?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

10. Har du spesielle kommentarer eller forslag når det gjelder Buskerudbysamarbeidets beslutningssystem, organisering, forankring og prosesser?

Buskerudsamarbeidet bygger på en samarbeidsavtale om areal, transport og miljø. Politisk vedtatt areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023 inneholder også felles mål for samfunnsutviklingen.

11. I hvilken grad er du kjent med Buskerudbysamarbeidets visjon og mål?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

Kommunene og fylkeskommunen i Buskerudbysamarbeidet inngikk i 2010 en fireårlig avtale med Samferdselsdepartementet (SD) om 280 mill. kr fra belønningsordningen, kalt Buskerudpakke 1. Formålet med belønningsordningen er å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i de større by-områdene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser. Kommunestyrene/fylkestinget har i juni 2013 besluttet å søke SD om en flerårig forlengelse av avtalen.

12. I hvilken grad kjenner du til hvordan midlene fra belønningsordningen er benyttet?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

13. I hvilken grad mener du at midlene fra belønningsordningen har kommet din kommune/fylkeskommune til nytte?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ble godkjent i alle de fem by-

/kommunestyrene før den ble vedtatt som regional plan av Buskerud fylkesting 7. februar 2013.

14. I hvilken grad mener du at din kommunes/fylkeskommunes innspill i planprosessen ble ivaretatt?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

15. I hvilken grad mener du planen peker ut de viktigste utfordringer og innsatsområder innenfor areal- og transport?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

16. Vennligst utdyp svaret ditt under:

17. I hvilken grad opplever du at din kommune/fylkeskommune vil følge opp Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

De fem kommunene og fylkeskommunen arbeider nå med å utarbeide et grunnlag til forhandlinger med Samferdselsdepartementet om Buskerudbypakke 2, en "samferdselspakke" med en økonomisk ramme på mange milliarder kr. Kommunene/fylkeskommunen ga første innspill til prosessen sommeren 2012.

18. I hvilken grad kjenner du til prosessen for arbeidet med Buskerudbypakke 2?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

19. I hvilken grad har du deltatt i å utarbeide/eller gitt innspill til din kommunes/fylkeskommunes forslag så langt i prosessen?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad

Vet ikke

20. I hvilken grad mener du gjennomføring av Buskerudbypakke 2 vil være sentralt for utviklingen av Buskerudbyområdet?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

Administrativt arbeid og kommunikasjon

21. I hvilken grad har du kjennskap til saksdokumentene til ATM-utvalget/ATM-rådet og hvor du kan finne disse?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

22. I hvilken grad er du fornøyd med notater og underlagsdokumenter til ATM-rådsmøtene?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad
- Vet ikke

23. Hvilke er dine fire viktigste informasjonskilder om Buskerudbysamarbeidet i dag?

Inntil fire svaralternativer er mulig

- Saksdokumenter
- E-post
- Nettsiden www.buskerudbyen.no
- Andre personer i Buskerudbysamarbeidet
- Nyhetsbrev
- Årsrapporten
- Trykksaker (brosjyrer m.m.)
- Presentasjoner og foredrag/orienteringer i møter m.m.
- Annet

24. I hvilken grad er innholdet i nyhetsbrevene om Buskerudbysamarbeidet informative og nyttige for deg?

- I stor grad
- I noen grad
- I mindre grad
- I liten grad

- Vet ikke

25. Hvordan ønsker du å få informasjon om Buskerudsamarbeidet i fremtiden?

Inntil fire svaralternativer er mulig

- Saksdokumenter
- E-post
- Nettsiden www.buskerudbyen.no
- Gjennom andre personer i Buskerudbysamarbeidet
- Nyhetsbrev
- Årsrapporten
- Trykksaker (brosjyrer m.m.)
- Presentasjoner og foredrag i møter m.m.
- Annet

26. Nettsiden www.buskerudbyen.no skal fornyes. Har du noen ønsker for den nye utgaven av nettsiden? Eller andre kommentarer til det eksterne og interne kommunikasjonsarbeidet?

Vedlegg 2 Krysstabeller

Spørsmål 3 I hvilken grad kjenner du til hvordan Buskerudbysamarbeidet er organisert?

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|-------|
| Buskerud fylkesting | | | | 7 | 12 | 19 |
| Drammen bystyre | | | 1 | 10 | 9 | 20 |
| Kongsberg kommunestyre | | | | 7 | 9 | 16 |
| Lier kommunestyre | 1 | 1 | 6 | 12 | 9 | 29 |
| Nedre Eiker kommunestyre | | | 3 | 15 | 5 | 23 |
| Øvre Eiker kommunestyre | | | 4 | 8 | 9 | 21 |
| Total | 1 | 1 | 14 | 59 | 53 | 128 |

Svar fordelt på kommunestyre/fylkesting

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|
| Buskerud fylkesting | 0 % | 0 % | 0 % | 37 % | 63 % |
| Drammen bystyre | 0 % | 0 % | 5 % | 50 % | 45 % |
| Kongsberg kommunestyre | 0 % | 0 % | 0 % | 44 % | 56 % |
| Lier kommunestyre | 3 % | 3 % | 21 % | 41 % | 31 % |
| Nedre Eiker kommunestyre | 0 % | 0 % | 13 % | 65 % | 22 % |
| Øvre Eiker kommunestyre | 0 % | 0 % | 19 % | 38 % | 43 % |

Svar fordelt på utvalg/råd

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|--------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| ATM-rådet | 0 | 0 | 0 | 4 | 19 | 0 | 23 |
| Formannskap | 0 | 0 | 2 | 10 | 25 | 0 | 37 |
| Fylkesutvalg | 0 | 0 | 0 | 1 | 7 | 0 | 8 |
| Samferdselsutvalg | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 0 | 6 |
| Ingen av delene | 1 | 1 | 12 | 44 | 15 | 0 | 73 |
| Total | 1 | 1 | 14 | 60 | 71 | 0 | 147 |

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|--------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| ATM-rådet | 0 % | 0 % | 0 % | 17 % | 83 % | 0 % | 100 % |
| Formannskap | 0 % | 0 % | 5 % | 27 % | 68 % | 0 % | 100 % |
| Fylkesutvalg | 0 % | 0 % | 0 % | 13 % | 88 % | 0 % | 100 % |
| Samferdselsutvalg | 0 % | 0 % | 0 % | 17 % | 83 % | 0 % | 100 % |
| Ingen av delene | 1 % | 1 % | 16 % | 60 % | 21 % | 0 % | 100 % |

Spørsmål 4: I hvilken grad er du fornøyd med organiseringen av Buskerudbysamarbeidet?

Svar fordelt på kommunestyre/fylkesting

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | | 7 | 3 | 4 | 2 | 3 | 19 |
| Drammen bystyre | | 3 | 1 | 8 | 7 | 1 | 20 |
| Kongsberg kommunestyre | | 2 | 3 | 5 | 5 | 1 | 16 |
| Lier kommunestyre | 1 | 4 | 7 | 11 | 2 | 4 | 29 |
| Nedre Eiker kommunestyre | | 5 | 7 | 9 | 1 | 1 | 23 |
| Øvre Eiker kommunestyre | | | 4 | 10 | 4 | 3 | 21 |
| Total | 1 | 21 | 25 | 47 | 21 | 13 | 128 |

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | 0 % | 37 % | 16 % | 21 % | 11 % | 16 % | 100 % |
| Drammen bystyre | 0 % | 15 % | 5 % | 40 % | 35 % | 5 % | 100 % |
| Kongsberg kommunestyre | 0 % | 13 % | 19 % | 31 % | 31 % | 6 % | 100 % |
| Lier kommunestyre | 3 % | 14 % | 24 % | 38 % | 7 % | 14 % | 100 % |
| Nedre Eiker kommunestyre | 0 % | 22 % | 30 % | 39 % | 4 % | 4 % | 100 % |
| Øvre Eiker kommunestyre | 0 % | 0 % | 19 % | 48 % | 19 % | 14 % | 100 % |
| Total | 1 % | 16 % | 20 % | 37 % | 16 % | 10 % | 100 % |

Svar fordelt på utvalg/råd

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|--------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| ATM-utvalg | 0 | 5 | 2 | 9 | 7 | 0 | 23 |
| Formannskap | 0 | 4 | 9 | 15 | 9 | 0 | 37 |
| Fylkesutvalg | 0 | 3 | 2 | 2 | 0 | 1 | 8 |
| Samferdselsutvalg | 0 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 6 |
| Ingen av delene | 1 | 9 | 14 | 27 | 10 | 12 | 73 |

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|--------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| ATM-utvalg | 0 % | 22 % | 9 % | 39 % | 30 % | 0 % | 100 % |
| Formannskap | 0 % | 11 % | 24 % | 41 % | 24 % | 0 % | 100 % |
| Fylkesutvalg | 0 % | 38 % | 25 % | 25 % | 0 % | 13 % | 100 % |
| Samferdselsutvalg | 0 % | 83 % | 0 % | 17 % | 0 % | 0 % | 100 % |
| Ingen av delene | 1 % | 12 % | 19 % | 37 % | 14 % | 16 % | 100 % |

Spørsmål 5: I hvilken grad mener du prinsippet om konsensus bør være styrende for Buskerudbysamarbeidet?

| | Antall | % |
|---------------|------------|--------------|
| Ingen svar | 3 | 2 % |
| I liten grad | 4 | 3 % |
| I mindre grad | 6 | 5 % |
| I noen grad | 47 | 37 % |
| I stor grad | 61 | 48 % |
| Vet ikke | 7 | 5 % |
| Total | 128 | 100 % |

Spørsmål 6: I hvilken grad opplever du at kommunestyre og fylkesting får de viktigste sakene i Buskerudbysamarbeidet til beslutning?

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|--------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|------------|
| Buskerud fylkesting | | 8 | 2 | 8 | 1 | | 19 |
| Drammen bystyre | 1 | 2 | 4 | 6 | 7 | | 20 |
| Kongsberg kommunestyre | | 1 | 3 | 7 | 4 | 1 | 16 |
| Lier kommunestyre | 1 | 5 | 8 | 8 | 5 | 2 | 29 |
| Nedre Eiker kommunestyre | | 5 | 3 | 10 | 5 | | 23 |
| Øvre Eiker kommunestyre | 1 | | 4 | 10 | 6 | | 21 |
| Total | 3 | 21 | 24 | 49 | 28 | 3 | 128 |

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|--------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | 0 % | 42 % | 11 % | 42 % | 5 % | 0 % | 100 % |
| Drammen bystyre | 5 % | 10 % | 20 % | 30 % | 35 % | 0 % | 100 % |
| Kongsberg kommunestyre | 0 % | 6 % | 19 % | 44 % | 25 % | 6 % | 100 % |
| Lier kommunestyre | 3 % | 17 % | 28 % | 28 % | 17 % | 7 % | 100 % |
| Nedre Eiker kommunestyre | 0 % | 22 % | 13 % | 43 % | 22 % | 0 % | 100 % |
| Øvre Eiker kommunestyre | 5 % | 0 % | 19 % | 48 % | 29 % | 0 % | 100 % |

Spørsmål 7: I hvilken grad mener du at ATM-rådet bidrar til politisk forankring i forbindelse med behandling av saker?

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|--------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|-----------|------------|
| Buskerud fylkesting | | 7 | 5 | 5 | | 2 | 19 |
| Drammen bystyre | 1 | 5 | 2 | 5 | 6 | 1 | 20 |
| Kongsberg kommunestyre | | 2 | 6 | 7 | | 1 | 16 |
| Lier kommunestyre | 1 | 7 | 6 | 7 | 1 | 7 | 29 |
| Nedre Eiker kommunestyre | | 3 | 3 | 12 | 3 | 2 | 23 |
| Øvre Eiker kommunestyre | 1 | 3 | 4 | 10 | 3 | | 21 |
| Total | 3 | 27 | 26 | 46 | 13 | 13 | 128 |

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | 0 % | 37 % | 26 % | 26 % | 0 % | 11 % | 100 % |
| Drammen bystyre | 5 % | 25 % | 10 % | 25 % | 30 % | 5 % | 100 % |
| Kongsberg kommunestyre | 0 % | 13 % | 38 % | 44 % | 0 % | 6 % | 100 % |
| Lier kommunestyre | 3 % | 24 % | 21 % | 24 % | 3 % | 24 % | 100 % |
| Nedre Eiker kommunestyre | 0 % | 13 % | 13 % | 52 % | 13 % | 9 % | 100 % |
| Øvre Eiker kommunestyre | 5 % | 14 % | 19 % | 48 % | 14 % | 0 % | 100 % |

Spørsmål 8: I hvilken grad opplever du at ATM-rådet er et godt forum for kunnskapstilførsel, meningsutveksling og påvirkning?

| | Antall |
|----------------------|--------|
| I liten grad | 7 |
| I mindre grad | 5 |
| I noen grad | 8 |
| I stor grad | 3 |
| Total | 23 |

Spørsmål 9: I hvilken grad er du fornøyd med prosessen i din kommune/fylkeskommune før det tas beslutninger i saker som omhandler Buskerudbysamarbeidet?

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | | 6 | 6 | 5 | | 2 | 19 |
| Drammen bystyre | 1 | 4 | 2 | 6 | 7 | | 20 |
| Kongsberg kommunestyre | | 3 | 6 | 2 | 5 | | 16 |
| Lier kommunestyre | 1 | 5 | 11 | 6 | 6 | | 29 |
| Nedre Eiker kommunestyre | | 5 | 6 | 12 | | | 23 |
| Øvre Eiker kommunestyre | 1 | 1 | 1 | 7 | 9 | 2 | 21 |
| Total | 3 | 24 | 32 | 38 | 27 | 4 | 128 |

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | 0 % | 32 % | 32 % | 26 % | 0 % | 11 % | 100 % |
| Drammen bystyre | 5 % | 20 % | 10 % | 30 % | 35 % | 0 % | 100 % |
| Kongsberg kommunestyre | 0 % | 19 % | 38 % | 13 % | 31 % | 0 % | 100 % |
| Lier kommunestyre | 3 % | 17 % | 38 % | 21 % | 21 % | 0 % | 100 % |
| Nedre Eiker kommunestyre | 0 % | 22 % | 26 % | 52 % | 0 % | 0 % | 100 % |
| Øvre Eiker kommunestyre | 5 % | 5 % | 5 % | 33 % | 43 % | 10 % | 100 % |

Spørsmål 11: I hvilken grad er du kjent med Buskerudbysamarbeidets visjon og mål?

| | Antall | % |
|---------------|------------|--------------|
| Ingen svar | 3 | 2,3 % |
| I liten grad | 5 | 3,9 % |
| I mindre grad | 11 | 8,6 % |
| I noen grad | 56 | 43,8 % |
| I stor grad | 52 | 40,6 % |
| Vet ikke | 1 | 0,8 % |
| Total | 128 | 100 % |

Spørsmål 12: I hvilken grad kjenner du til hvordan midlene fra belønningsordningen er benyttet?

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|--------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|------------|
| Buskerud fylkesting | | 1 | 3 | 11 | 4 | | 19 |
| Drammen bystyre | 1 | 2 | 2 | 9 | 6 | | 20 |
| Kongsberg kommunestyre | | | 2 | 8 | 6 | | 16 |
| Lier kommunestyre | 1 | 3 | 5 | 14 | 4 | 2 | 29 |
| Nedre Eiker kommunestyre | | 3 | 7 | 10 | 3 | | 23 |
| Øvre Eiker kommunestyre | 1 | | 3 | 8 | 9 | | 21 |
| Total | 3 | 9 | 22 | 60 | 32 | 2 | 128 |

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|--------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | 0 % | 5 % | 16 % | 58 % | 21 % | 0 % | 100 % |
| Drammen bystyre | 5 % | 10 % | 10 % | 45 % | 30 % | 0 % | 100 % |
| Kongsberg kommunestyre | 0 % | 0 % | 13 % | 50 % | 38 % | 0 % | 100 % |
| Lier kommunestyre | 3 % | 10 % | 17 % | 48 % | 14 % | 7 % | 100 % |
| Nedre Eiker kommunestyre | 0 % | 13 % | 30 % | 43 % | 13 % | 0 % | 100 % |
| Øvre Eiker kommunestyre | 5 % | 0 % | 14 % | 38 % | 43 % | 0 % | 100 % |

Spørsmål 13: I hvilken grad mener du at midlene fra belønningsordningen har kommet din kommune/fylkeskommune til nytte?

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|--------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|------------|
| Buskerud fylkesting | | 3 | 3 | 10 | 2 | 1 | 19 |
| Drammen bystyre | 1 | 2 | 2 | 11 | 3 | 1 | 20 |
| Kongsberg kommunestyre | | 1 | 5 | 8 | 2 | | 16 |
| Lier kommunestyre | 1 | 7 | 8 | 10 | | 3 | 29 |
| Nedre Eiker kommunestyre | | 7 | 8 | 8 | | | 23 |
| Øvre Eiker kommunestyre | 1 | 2 | 3 | 11 | 4 | | 21 |
| Total | 3 | 22 | 29 | 58 | 11 | 5 | 128 |

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | 0 % | 16 % | 16 % | 53 % | 11 % | 5 % | 100 % |
| Drammen bystyre | 5 % | 10 % | 10 % | 55 % | 15 % | 5 % | 100 % |
| Kongsberg kommunestyre | 0 % | 6 % | 31 % | 50 % | 13 % | 0 % | 100 % |
| Lier kommunestyre | 3 % | 24 % | 28 % | 34 % | 0 % | 10 % | 100 % |
| Nedre Eiker kommunestyre | 0 % | 30 % | 35 % | 35 % | 0 % | 0 % | 100 % |
| Øvre Eiker kommunestyre | 5 % | 10 % | 14 % | 52 % | 19 % | 0 % | 100 % |

Spørsmål 14: I hvilken grad mener du at din kommunes/fylkeskommunes innspill i planprosessen ble ivaretatt?

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | | 3 | 2 | 9 | 3 | 2 | 19 |
| Drammen bystyre | 1 | | 1 | 11 | 6 | 1 | 20 |
| Kongsberg kommunestyre | | 1 | 2 | 8 | 5 | | 16 |
| Lier kommunestyre | 2 | 3 | 2 | 14 | 3 | 5 | 29 |
| Nedre Eiker kommunestyre | | 3 | 3 | 13 | | 4 | 23 |
| Øvre Eiker kommunestyre | 1 | 2 | 2 | 7 | 7 | 2 | 21 |
| Total | 4 | 12 | 12 | 62 | 24 | 14 | 128 |

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | 0 % | 16 % | 11 % | 47 % | 16 % | 11 % | 100 % |
| Drammen bystyre | 5 % | 0 % | 5 % | 55 % | 30 % | 5 % | 100 % |
| Kongsberg kommunestyre | 0 % | 6 % | 13 % | 50 % | 31 % | 0 % | 100 % |
| Lier kommunestyre | 7 % | 10 % | 7 % | 48 % | 10 % | 17 % | 100 % |
| Nedre Eiker kommunestyre | 0 % | 13 % | 13 % | 57 % | 0 % | 17 % | 100 % |
| Øvre Eiker kommunestyre | 5 % | 10 % | 10 % | 33 % | 33 % | 10 % | 100 % |

Spørsmål 15: I hvilken grad mener du planen peker ut de viktigste utfordringer og innsatsområder innenfor areal- og transport?

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | | | 5 | 11 | 3 | | 19 |
| Drammen bystyre | 1 | 2 | 2 | 8 | 7 | | 20 |
| Kongsberg kommunestyre | | 2 | 2 | 10 | 2 | | 16 |
| Lier kommunestyre | 2 | 1 | 3 | 12 | 6 | 5 | 29 |
| Nedre Eiker kommunestyre | | 3 | 7 | 9 | 4 | | 23 |
| Øvre Eiker kommunestyre | 1 | 1 | 1 | 9 | 7 | 2 | 21 |
| Total | 4 | 9 | 20 | 59 | 29 | 7 | 128 |

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | 0 % | 0 % | 26 % | 58 % | 16 % | 0 % | 100 % |
| Drammen bystyre | 5 % | 10 % | 10 % | 40 % | 35 % | 0 % | 100 % |
| Kongsberg kommunestyre | 0 % | 13 % | 13 % | 63 % | 13 % | 0 % | 100 % |
| Lier kommunestyre | 7 % | 3 % | 10 % | 41 % | 21 % | 17 % | 100 % |
| Nedre Eiker kommunestyre | 0 % | 13 % | 30 % | 39 % | 17 % | 0 % | 100 % |
| Øvre Eiker kommunestyre | 5 % | 5 % | 5 % | 43 % | 33 % | 10 % | 100 % |

Spørsmål 17: I hvilken grad opplever du at din kommune/fylkeskommune vil følge opp Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23?

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | 1 | | 3 | 8 | 5 | 2 | 19 |
| Drammen bystyre | 1 | | 3 | 4 | 12 | | 20 |
| Kongsberg kommunestyre | | | 1 | 5 | 10 | | 16 |
| Lier kommunestyre | 2 | | 1 | 14 | 8 | 4 | 29 |
| Nedre Eiker kommunestyre | | 1 | 3 | 12 | 5 | 2 | 23 |
| Øvre Eiker kommunestyre | 1 | 1 | | 6 | 11 | 2 | 21 |
| Total | 5 | 2 | 11 | 49 | 51 | 10 | 128 |

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | 5 % | 0 % | 16 % | 42 % | 26 % | 11 % | 100 % |
| Drammen bystyre | 5 % | 0 % | 15 % | 20 % | 60 % | 0 % | 100 % |
| Kongsberg kommunestyre | 0 % | 0 % | 6 % | 31 % | 63 % | 0 % | 100 % |
| Lier kommunestyre | 7 % | 0 % | 3 % | 48 % | 28 % | 14 % | 100 % |
| Nedre Eiker kommunestyre | 0 % | 4 % | 13 % | 52 % | 22 % | 9 % | 100 % |
| Øvre Eiker kommunestyre | 5 % | 5 % | 0 % | 29 % | 52 % | 10 % | 100 % |

Spørsmål 18: I hvilken grad kjenner du til prosessen for arbeidet med Buskerudbypakke2?

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | 1 | 1 | 2 | 7 | 8 | | 19 |
| Drammen bystyre | 1 | 1 | 3 | 9 | 6 | | 20 |
| Kongsberg kommunestyre | | 1 | 2 | 7 | 6 | | 16 |
| Lier kommunestyre | 2 | 4 | 5 | 13 | 3 | 2 | 29 |
| Nedre Eiker kommunestyre | | 4 | 7 | 10 | 2 | | 23 |
| Øvre Eiker kommunestyre | 1 | | 7 | 8 | 3 | 2 | 21 |
| Total | 5 | 11 | 26 | 54 | 28 | 4 | 128 |

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | 5 % | 5 % | 11 % | 37 % | 42 % | 0 % | 100 % |
| Drammen bystyre | 5 % | 5 % | 15 % | 45 % | 30 % | 0 % | 100 % |
| Kongsberg kommunestyre | 0 % | 6 % | 13 % | 44 % | 38 % | 0 % | 100 % |
| Lier kommunestyre | 7 % | 14 % | 17 % | 45 % | 10 % | 7 % | 100 % |
| Nedre Eiker kommunestyre | 0 % | 17 % | 30 % | 43 % | 9 % | 0 % | 100 % |
| Øvre Eiker kommunestyre | 5 % | 0 % | 33 % | 38 % | 14 % | 10 % | 100 % |

Spørsmål 19: I hvilken grad har du deltatt i å utarbeide/eller gitt innspill til din kommunes/fylkeskommunes forslag så langt i prosessen?

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | 1 | 4 | 2 | 8 | 4 | | 19 |
| Drammen bystyre | 1 | 6 | 2 | 8 | 3 | | 20 |
| Kongsberg kommunestyre | | 4 | 3 | 6 | 3 | | 16 |
| Lier kommunestyre | 2 | 7 | 6 | 9 | 2 | 3 | 29 |
| Nedre Eiker kommunestyre | | 8 | 6 | 6 | 2 | 1 | 23 |
| Øvre Eiker kommunestyre | 1 | 5 | 5 | 9 | 1 | | 21 |
| Total | 5 | 34 | 24 | 46 | 15 | 4 | 128 |

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|---------------------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| Buskerud fylkesting | 5 % | 21 % | 11 % | 42 % | 21 % | 0 % | 100 % |
| Drammen bystyre | 5 % | 30 % | 10 % | 40 % | 15 % | 0 % | 100 % |
| Kongsberg kommunestyre | 0 % | 25 % | 19 % | 38 % | 19 % | 0 % | 100 % |
| Lier kommunestyre | 7 % | 24 % | 21 % | 31 % | 7 % | 10 % | 100 % |
| Nedre Eiker kommunestyre | 0 % | 35 % | 26 % | 26 % | 9 % | 4 % | 100 % |
| Øvre Eiker kommunestyre | 5 % | 24 % | 24 % | 43 % | 5 % | 0 % | 100 % |

Spørsmål 20: I hvilken grad mener du gjennomføring av Buskerudbypakke2 vil være sentralt for utviklingen av Buskerudbyområdet?

| | Antall | % |
|----------------------|--------|-------|
| Ingen svar | 5 | 4 % |
| I liten grad | 10 | 8 % |
| I mindre grad | 14 | 11 % |
| I noen grad | 40 | 31 % |
| I stor grad | 53 | 41 % |
| Vet ikke | 6 | 5 % |
| Total | 128 | 100 % |

Spørsmål 21: I hvilken grad har du kjennskap til saksdokumentene til ATM-utvalget/ATM-rådet og hvor du kan finne disse?

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|-------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| ATM-rådet | 0 | 1 | 2 | 5 | 15 | 0 | 23 |
| Formannskap | 0 | 8 | 6 | 7 | 16 | 0 | 37 |
| Fylkesutvalg | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | 0 | 8 |
| Samferdselsutvalg | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 0 | 6 |
| Ingen av delene | 4 | 27 | 19 | 15 | 4 | 4 | 73 |

| | Ingen svar | I liten grad | I mindre grad | I noen grad | I stor grad | Vet ikke | Total |
|-------------------|------------|--------------|---------------|-------------|-------------|----------|-------|
| ATM-rådet | 0 % | 4 % | 9 % | 22 % | 65 % | 0 % | 100 % |
| Formannskap | 0 % | 22 % | 16 % | 19 % | 43 % | 0 % | 100 % |
| Fylkesutvalg | 13 % | 13 % | 38 % | 13 % | 25 % | 0 % | 100 % |
| Samferdselsutvalg | 0 % | 0 % | 33 % | 33 % | 33 % | 0 % | 100 % |
| Ingen av delene | 5 % | 37 % | 26 % | 21 % | 5 % | 5 % | 100 % |

Spørsmål 22: I hvilken grad er du fornøyd med notater og underlagsdokumenter til ATM-rådsmøtene?

| | Antall |
|---------------|--------|
| I liten grad | 4 |
| I mindre grad | 5 |
| I noen grad | 10 |
| I stor grad | 4 |
| Total | 23 |

Spørsmål 23: Hvilke er dine fire viktigste informasjonskilder om Buskerudbysamarbeidet i dag?

| Informasjonskilde | Antall |
|---|--------|
| Saksdokumenter | 94 |
| E-post | 25 |
| Nettsiden (www.buskerudbyen.no) | 23 |
| Andre personer i Buskerudbysamarbeidet | 55 |
| Nyhetsbrev | 14 |
| Årsrapporten | 16 |
| Trykksaker (brosjyrer m.m.) | 30 |
| Presentasjoner og foredrag/orienteringer i møter m.m. | 63 |
| Annet | 11 |
| Total | 331 |

Spørsmål 24: I hvilken grad er innholdet i nyhetsbrevene om Buskerudbysamarbeidet informative og nyttige for deg?

| | Antall |
|--------------|---------------|
| I noen grad | 6 |
| I stor grad | 2 |
| Total | 8 |

Spørsmål 25: Hvordan ønsker du å få informasjon om Buskerudbyen i fremtiden?

| Informasjonskilde | Antall |
|---|---------------|
| Saksdokumenter | 83 |
| E-post | 58 |
| Nettsiden (www.buskerudbyen.no) | 30 |
| Andre personer i Buskerudbysamarbeidet | 19 |
| Nyhetsbrev | 39 |
| Årsrapporten | 22 |
| Trykksaker (brosjyrer m.m.) | 23 |
| Presentasjoner og foredrag/orienteringer i møter m.m. | 62 |
| Annet | 5 |
| Total | 341 |

Vedlegg 3

Spørsmål 10: Har du spesielle kommentarer eller forslag når det gjelder Buskerudbysamarbeidets beslutningssystem, organisering, forankring og prosesser?

Kommentarer

- Av prinsipp synes jeg det er betenkelig at en kommune må lage et overordnet organ for å få løst sine oppgaver. Man flytter makt fra de folkevalgte organene og inn i disse nye.
- Åpenhet er viktig. Det har manglet en del på det - spesielt i Drammen.
- De som sitter i utvalget blir gisler for forankring av en agenda som ikke alltid er klar, og som muligens ikke er til vårt beste.
- Ønsker informasjon på et tidligere tidspunkt
- Alt for stort tidspress. Dvs for dårlig tid til å sette seg godt igjennom sakene. Et lite eksempel er saken hvor alle busslommene ble asfaltert igjen, molbovedtak som får hvermannen til å riste på hue. Rare beslutninger for at man skal kunne benytte seg av belønningsordningen
- Det bør være tydeligere hva Buskerudbyen driver med; reduksjon av bilkjøring. Det bør være tydeligere at Buskerud-byen med alle sine fine belønninger, faktisk innebærer en maktforskyvning fra kommunene til Buskerudbyen.
- Buskerudbyen er i for stor grad toppstyrt. Prosessene nedover i systemet er for dårlige.
- Fornøyd med samarbeidet som jeg tror er nødvendig. Mener likevel at sakene bør behandles også lokalt som rådgivende.
- 1. ATM-utvalget bør (som ved etablering av BB samarbeidet) ledes av fylkesordfører, og ikke av representant fra en av kommunene. 2. ATM rådet bør konsulteres og etter diskusjoner i rådet få uttale seg FØR anbefalte løsninger fattes av ATM utvalget, og ikke være et demokratisk gissel som i dag. 3. De deltakende kommuner må SELV ,gjennom grundige interne prosesser,- og ut fra den enkelte kommunes behov - få definere hva de har behov for mht mer effektiv trafikkavvikling fremover . Dette skal ikke bestemmes på deres vegne i BB's "faglige" sekretariat, eller legges opp til på tilfeldige "idedugnader" mellom de forskjellige ordførere. 4. Støttemidler fra trafikantbetaling og statlige tilskudd må gå til kommunenes tiltak under punkt 3 etter forhandlinger om fordeling av disse midler. 5. Areal & Transportplanens planleggingsbegrensninger for ny bosetting i kommunene må liberaliseres hvis dette kan forenes med effektiv, kollektiv trafikkavvikling på hovedferdselsårene. Privatbilen må aksepteres i distriktene der den kan være til hjelp for overgang til kollektiv transport på de ferdssårer der slik transport skal prioriteres..
- Dokumentene som følger sakene, er svært tunge å lese. Jeg føler at det er årsaken til at jeg ikke er mer positivt innstilt.
- Den måten dokumentene er skrevet på, gjør at det er vanskelig å være motivert nok når en setter seg ned for å lese dokumentene. Jeg var i utgangspunktet overbevist om at intensjonen bak samarbeidsprosjekt, er avgjørende for å lykkes med de trafikale utfordringene
- Før viktige saker behandles i ATM-utvalget bør ordførere ha mulighet til å behandle sakene sine i formannskap/ fylkesutvalg. Dette vil sikre bedre forankring.
- Mitt inntrykk er at det er sandpåstrøing i kommunestyret
- For at Buskerudbyen skal kunne utvikle seg i en positiv retning, så må dette samarbeidet kraftig omorganiseres. Slik det er nå, så er det få eller ingen politikere som føler eierskap til det som foreslå. Det haster med å ta tak i organiseringen!!

- Det er udemokratisk og byråkratisk måte å organisere samfunnsoppgaver på. Det er en utvekst på det opprinnelige folkevalgte systemet. Som samarbeidsorgan er det greit nok, men som forvalter av enorme millionbeløp blir det en feilkonstruksjon.
- Drammen burde i mindre grad måtte være storebror, og få kjøre gjennom flere saker som gir god klimaeffekt, de små kommunene har for mye å si slik det er i dag, særlig Øvre Eiker er en bremsekloss.
- De folkevalgte har INGEN innflytelse på beslutningene i dag. Alt avgjøres av en liten klikk, og uten at nødvendig innsyn fra menige folkevalgte og pressen tillates.
- Det er lite forpliktende og virker ikke etter hensikten
- Som det fremgår av mine svar er arbeidet i ATM-rådet nesten bortkastet. Kun enveis informasjon, ingen meningsutveksling og debatt.
- Flere av de detaljerte beslutningene bør forelegges kommunestyre/ fylkesting til beslutning.
- Bør ledes av fylkesordfører.
- Beslutninger som vedrører kommunene må forankres sterkere i kommunestyrene.
- Man føler seg presset til å ta avgjørelser som ikke gavner innbyggere.
- Kommunene må involveres sterkere i for bindeledd med arealplanen og bosetting. I enkelte tilfeller føler kommuner at de blir overkjørt. Samhandling og felles forståelse er bærebjelken i Buskerudbyen. Skal konsensus lykkes må det spilles på lag. Dette er nye prosesser for mange hvor en må se ut over egen kommunegrense. Fra starten av og fram til dags dato har det skjedd en stor forandring, men det er fortsatt en skepsis blant enkelte kommuner
- Hele prosjektet må forankres og styres fra fylkeskommunen som har ansvaret for kollektivtransport og veier i området. Prosjektorganisasjonen er en "stat i staten" med egne interesser.

Spørsmål 16: Kommentarer (ikke obligatorisk) fra respondenter som har svart i mindre eller i liten grad på spørsmål 15 om i hvilken grad planen peker ut de viktigste utfordringer og innsatsområder innenfor areal- og transport.

Kommentarer

- Virker som for Lier som er i "utkanten" av Buskerudpakken får lite igjen og at pakken tildeles ikke er så relevant da trafikkmønsteret mer rettes mot Asker/Oslo
- Kollektivtransport blir ikke godt nok satset på. Billettene er for dyre, for få avganger, dårlig billett system ikke koordinering mellom tog og buss avganger.
- Ikke spesielt glad i Buskerudbysamarbeidet.
- Samarbeidet fremstår i praksis sentrert rundt byen Drammens behov og utfordringer. Det som ikke direkte kommer Drammen til gode, synes å bli nedprioritert
- Fravær av konkret satsning på offentlig kommunikasjon. Mange fine ord, uttrykk og visjoner kan ikke oppveie ulempene med bomstasjoner.
- Areal & Transportplanens premisser oppleves som sterkt styrt fra prosjektets administrasjon. Mange gode og riktige fremtidsstrukturer er her lansert, men det har fra de folkevalgte ikke vært mulig å få spilt inn vesentlige modifikasjoner og presiseringer. For det første har kommunenes innspill vært bygget på tilfeldige ideer med variabelt oppmøte. Hva som er blitt hensyntatt herfra er vanskelig å etterprøve. Ingen dype prosesser for å kartlegge transportbehov har vært gjennomført i den enkelte kommune, - man har i prosjektet basert seg på ordførernes & rådmenns innspill om de behov som man i farten kommer på. Areal & Transportplanen endte opp med sterke

restriksjoner mot planlegging av mer desentralisert bebyggelse UTEN at dette ble grundig diskutert. ATM rådet ble ikke engang forespurt. Det er knesatt en politikk MOT enhver bruk av privatbil i fremtidens Buskerudby som er svært unyansert, og som bygger på den forenklete forestilling om at større kollektiv transportavvikling forutsetter ensidig boligsentralisering og at ingen deler av en arbeidsreise kan måtte foregå med bruk av bil. Konsekvensene av Areal & Transportplanens sterke fokus på fremtidig boligsentralisering vil medføre dårlige løsninger for dem som IDAG bor perifert (og fortsatt vil gjøre det), sterkt økende tomtepriser i de planlagte pressområdene, nedbygging av dyrkbar jord i disse områdene og et generelt sett dårligere boligmiljø.

- Det må på plass grunnleggende prinsipper for å komme videre: 1. Finansiering 2. Prioritering av hvilke grupper trafikanter som skal ha forrang.
- Det kommunale selvstyret har ikke blitt tatt hensyn til, og handlefriheten til kommunene er sterkt begrenset når det gjelder en fornuftig boligpolitikk og arealutvikling. Visjonen om at ALLE skal kjøre kollektivt er ikke akseptabel, og vil virke sterkt sentraliserende i disfavør av mindre sentrale områder med høy bokvalitet.
- Den viktigste utfordringen er å bygge bedre infrastruktur for både kollektiv, bil og gang/sykel. Buskerudbyen fokuserer i for liten grad på utbygging av bilvei og har for mange tiltak for reduksjon av fremkommeligheten for bil.
- Planen er for fokusert på fortetting av boligbyggingen
- Buskerudbyen må ikke kunne stoppe utbyggingsområder som et enstemmig kommunestyre har gått inn for.

Spørsmål 26: Nettsiden www.buskerudbyen.no skal fornyes. Har du noen ønsker for den nye utgaven av nettsiden? Eller andre kommentarer til det eksterne og interne kommunikasjonsarbeidet?

Kommentarer

- At informasjonen er bedre tilgjengelig og at sidene er oppdatert, men jeg ser ikke poenget med at man skal fornye hjemmesidene.
- Ingen ønsker... Buskerudbyen slik den nå fremstår, er en etter min mening nærmere en fiasko!!
- Har ikke studert siden, derfor vanskelig å komme med forslag til forbedringer.
- Jeg syntes nettsiden er innholdsrik og grei å navigere i. Informasjonsvolumet er stort og det vil være viktig å vise relevante sammendrag, med linker til detaljene. En god søkemotor er en forutsetning for å kunne navigere seg fram til relevant informasjon. Under Hjem, er det angitt enkelte kommunevåpen/symbol. Ved å klikke på kommunevåpen / symbol kunne det vært fint å få fram relaterte dokumenter / informasjoner ... f.eks. Kongsberg kommune. Kan det settes opp et informasjonsskilt som viser de fysiske resultater av Buskerudbysamarbeidet? Er Buskerudbyen også et tema i skolene?
- Tungt tilgjengelig stoff. Mye ord! kunne det ikke vært skrevet enklere?
- Komme med reell informasjon. Hva de får til. Og hva de ikke får igjennom
- Nettsiden bør kun inneholde formelle sakspapirer. Jeg tør ikke komme med andre konkret forslag- Dette pga av at Buskerudbyen har brukt sekssifrete beløp på å lage propagandafilm, julekort og annet dill. Troverdigheten rundt informasjonsarbeidet er NULL - 0. Et hvert konkret forslag her vil kunne misforstås i retning av en aksept for denne formen for bruk av offentlige midler.
- Buskerudbyen skal ikke bare kommunisere ferdigtrukne konklusjoner, men også lansere forskjellige alternative handlingslinjer for diskusjon ute i kommunene. Slik at det der kan foregå prosesser som skaper KUNNSKAP om BB samarbeidet og lokalt EIERSKAP til prosjektet.

- Underoverskrifter som sier nok til at leseren forstår essensen.
- Enkel tilgang på dokumenter. Gjøre siden enklere.
- Jeg ser ikke behov for særlig behov for å fokusere på dette.
- Forenkling, oversiktlig. mulighet for dialog, innspill
- En tydelig oversikt over hvordan Buskerudby-arbeidet er organisert.
- ÅPENHET - der alt kommer frem. Og da var undersøkelsen slutt? HVORFOR OMFATTER IKKE UNDERSØKELSEN SPØRSMÅLET OM OMFANGET AV OG BRUK AV BOMPENGER, OG HVA DISSE SKAL BENYTTES TIL? HVORFOR KAN VI I UNDERSØKELSEN IKKE FÅ MENE NOE OM DE FORELIGGELDE PLANER OG BIDRA MED KONSTRUKTIVE IDEER? Jeg mener Buskerudbyen er på helt feil spor, og det UTEN at de folkevalgte og innbyggere har innflytelse. Jeg forventer at det kommer en NY undersøkelse der disse temaer tas opp
- Unødvendig å bruke penger på å fornye nettsiden.
- At vi skal lykkes i dette viktige arbeidet. Men jeg synes det tar lang tid og prosessene er tidkrevende.
- Ikke vært inne på den
- Nettsiden har ikke lagt ut tilleggsforslag fra den enkelte kommune ifm behandlingen av Buskerudbysakene i de ulike kommunestyre. Dette er mangelfullt og lite tillitsvekkende. Informasjonen virker i stor grad styrt fra sekretariatet's ståsted.
- Nei. Det er ansatt profesjonelle folk til å ta seg av kommunikasjonsarbeidet. Dette er i de beste hender.
- Ser frem til det.

..



KOMMUNIKASJONSSTRATEGI FOR BUSKERUDBYPAKKE 2

Mål

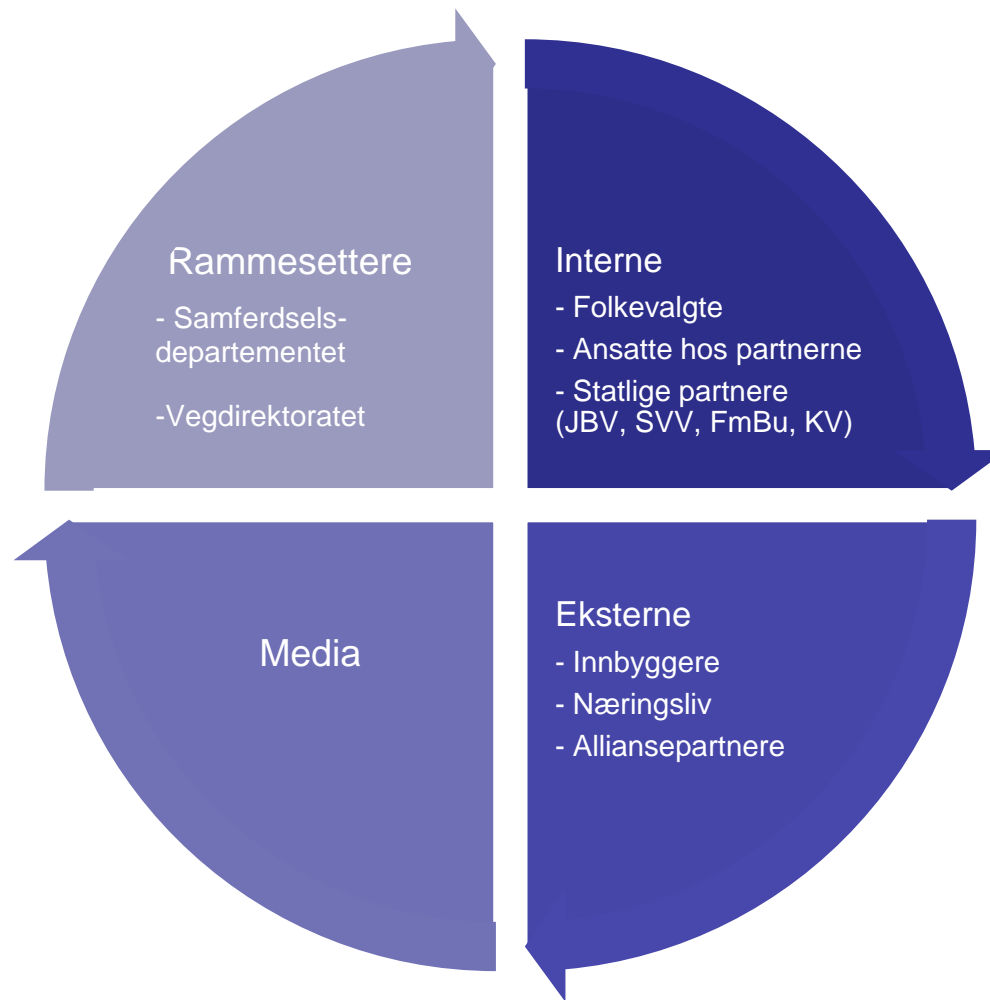
Overordnet mål:

- Å enes om løsninger som kan bidra til å nå samfunnsmessige mål innenfor areal-, transport- og miljøutvikling

Kommunikasjonsmål:

- Buskerudbysamarbeidet skal sørge tilgjengelig informasjon om Buskerudbypakke 2 som grunnlag for offentlig debatt
- Folkevalgte i Buskerudbyen har tilstrekkelig kunnskap om Buskerudbysamarbeidet, Buskerudbypakke 2, og prosessen framover til å delta i debatter, finne felles løsninger og fatte beslutninger

Målgrupper



Strategisk grep

- Kommunisere åpent, ærlig og tydelig
- Benytte egnede anledninger til å spre kunnskap om
 - behovet for samarbeid
 - hva som må til for å få finansiert et større samferdselsløft
 - Innhold og prosess for arbeidet med Buskerudbypakke 2
- Vise til grunntanken og helhetsbildet for Buskerudbysamarbeidet, samt mål og hensikt

| Hovedbudskap | |
|---|---|
| Hva er det? | Buskerudbypakke 2 er en bypakke som skal gi hyppigere avganger for buss og tog, bedre framkommelighet for bussen, flere pendlerparkeringer og bedre veier og sykkelveier. |
| Hvorfor trenger vi det? | 25 prosent befolkningsvekst og 28 prosent økning i biltrafikken innen 2023 vil gi store framkommelighetsproblemer. Ved å planlegge nå, ligger vi i forkant av de største utfordringene. |
| Hvordan finansieres det? | Pakken finansieres hovedsakelig av offentlige midler og bompenger. Bompenger sikrer at vi får realisert en bypakke og at flere og større prosjekter kan gjennomføres. |
| Hva har det å si for den vanlige innbygger? | Det vil bli enklere og raskere å reise i Buskerudbyen, både med buss, tog, bil og sykkel. |
| Hva har det å si for næringslivet? | Det vil bli bedre framkommelighet på veiene for næringslivets transportere og bedre tilgjengelighet til tog og buss for ansatte og besøkende til virksomhetene. Dette vil gjøre det mer attraktivt for næringslivet å etablere seg i området. |
| Hvilket fremtidsbilde gir det? | Buskerudbypakke 2 vil bidra til å skape et byområde det er attraktivt både å bo, jobbe og drive næringsvirksomhet i. Buskerudbyen skal bli et enda mer populært område å bo og jobbe i for kommende generasjoner. |

Notat til ATM-rådet

Forslag 19.11.13. (under arbeid, sluttføres etter ATM-utvalgsmøtet 22.11.)

Grunnlag for Buskerudbypakke 2

– status for det administrative arbeidet

I tråd med ATM-utvalgets møte 22.11. om prosess for Buskerudbypakke 2 (forutsatt en slik konklusjonen i møtet 22.11.), vil rådmennene til ATM-utvalgsmøtet 24.01.14. utarbeide en skisse til Buskerudbypakke 2 som grunnlag for første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke 2 i by-/kommunestyre og fylkesting i mars /april 2014.

Grunnlaget for det administrative arbeidet er "bruttolista" for mulige tiltak (samlet kostnad ca.50 – ca.54 milliarder kroner), de politiske føringer fra Storaas-samlingen i februar 2013 og prinsippvedtak om trafikantbetaling fra juni 2013 i kommunestyre og fylkesting. Statens vegvesens anbefalte løsning i KVV Buskerudbypakke 2 (som nå er til kvalitetssikring i Finans- og Samferdselsdepartementet) ligger også til grunn for det administrative arbeidet med Buskerudbypakke 2.

Dette notatet redegjør for status i det administrative arbeidet:

- *Mandat og hovedtidsplan for arbeidet med Buskerudbypakke 2 - tiltak og finansieringsløsninger frem til 2017 (Kap 1)*
- *Forslag til felles premisser (Kap 2)*
- *Oversikt over nyere gjennomførte / pågående faglige utredningsarbeider (Kap 3)*
- *Arbeidet med hovedrammer for en bypakke – kostnader og inntekter (Kap 4)*
- *Problemstillinger det må jobbes videre med (Kap 5)*

I tråd med foreløpig hovedtidsplan for Buskerudbypakke, arbeides det for at det i løpet av høsten 2014 skal fattes et endelig politisk vedtak i kommunene i Buskerudbyen og Buskerud fylkeskommune om en bypakkesøknad til Stortinget inklusiv bompengvedtak.

Innhold

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | LOKAL- / REGIONALPOLITISK MANDAT FOR BUSKERUDBYPAKKE 2..... | 3 |
| 1.1 | BAKGRUNN OG POLITISK BESLUTNINGSPROSESS FOR BUSKERUDBYPAKKE 2 | 3 |
| 1.2 | ADMINISTRATIVT ARBEID MED BUSKERUDBYPAKKE2 – FORELØPIG HOVEDTIDSPLAN | 4 |
| 1.3 | MULIGE FINANSIERINGSKILDER FØR EVT BOMPENGER INNFØRES I 2017 | 5 |
| 2 | FORSLAG TIL FELLES PREMISSE FOR BUSKERUDBYPAKKE 2..... | 7 |
| 2.1 | FORSLAG TIL FELLES UTGANGSPUNKT | 7 |
| 2.2 | FORSLAG TIL MÅL | 7 |
| 2.3 | FORSLAG TIL TILTAKSOMRÅDER SOM SKAL INNGÅ I BUSKERUDBYPAKKE 2..... | 7 |
| 2.4 | BUSKERUDBYPAKKE 2 SKAL FØLGE OPP PRIORITERINGER I NTP 2014-23..... | 7 |
| 2.5 | FORSLAG OM SAMORDNET FINANSIERING – ETT BOMPENGE SYSTEM..... | 8 |
| 2.6 | TILTAK OG FASER INNENFOR EN 15-ÅRS PERIODE: | 8 |
| 2.7 | NYTTEPRINSIPPET FOR BYPAKKER LEGGES TIL GRUNN | 8 |
| 2.8 | BYPAKKESØKNAD FOR BUSKERUDBYPAKKE 2..... | 9 |
| 3 | OVERSIKT OVER NYERE / PÅGÅENDE FAGLIGE UTREDNINGSARBEIDER..... | 9 |
| 4 | ARBEIDET MED GRUNNLAGET FOR EN BYPAKKE - KOSTNADER OG INNTEKTER..... | 9 |
| 4.1 | GROVE KOSTNADSRAMMER I EN MULIG BYPAKKE (15 ÅR)..... | 9 |
| 4.2 | HOVEDRAMMER FINANSIERING..... | 11 |
| 5 | PROBLEMSTILLINGER SOM DET JOBBES VIDERE MED..... | 11 |
| 5.1 | TOTAL KOSTNADSRAMME OG KAPASITET FOR GJENNOMFØRING | 12 |
| 5.2 | ANDEL STATLIG BIDRAG OG ANDEL BOMPENGER – BYMILJØMIDLER, BELØNNINGSMIDLER | 12 |
| 5.3 | FINANSIERINGS-/ BOMPENGEUTREDNING..... | 13 |
| 5.4 | FORUTSIGBARHET OM FULLFØRING AV PROSJEKTER SOM ER FORESLÅTT MED OPPSTART. | 13 |
| 5.5 | NYTTEPRINSIPPET OG BYPAKKER – TILTAK MÅ SES PÅ TVERS AV KOMMUNEGRENSER | 13 |
| 5.6 | DRIFT; TILTAKSOMRÅDENE SYKLING, GÅING OG KOLLEKTIVKNUTEPUNKTER / PENDLERPARKERING | 14 |
| 5.7 | KOSTNADSOVERSKRIDELSER PÅ PROSJEKTER– SYSTEM FOR AVKLARINGER..... | 14 |
| 5.8 | NÆRMERE OM RIKSVEGPROSJEKTER OG AVKLARING AV STATLIG BIDRAG TIL FINANSIERING | 14 |
| 5.9 | FINANSIERING AV BUSSDRIFT. AVKLARE DRIFT BUSS ETTER 15 ÅR..... | 15 |
| 5.10 | DETALJERTE KOSTNADBEREGNINGER OG PLANKRAV FOR TILTAK | 15 |
| 5.11 | FELLES HANDLINGSPROGRAM I BUSKERUDBYPAKKE 2 – KONKRETISERING | 15 |
| 5.12 | BYPAKKESØKNAD INKL. BOMPENGEFINANSIERING | 15 |
| | VEDLEGG 1: "BRUTTOLISTA" FOR TILTAK MED KOSTNADSOVERSLAG | 16 |

1 Lokal- / regionalpolitisk mandat for Buskerudbypakke 2

1.1 Bakgrunn og politisk beslutningsprosess for Buskerudbypakke 2

By- / kommunestyrene i Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg og Buskerud fylkesting vedtok i juni 2013 følgende i prinsippvedtaket om trafikantbetaling og videreføring av avtale om belønningsmidler (det ble også vedtatt tilleggspunkter til saken i flere av kommunene og fylkeskommunen):

1. Prinsippvedtak trafikantbetaling:

- a) I tråd med avtalen om Buskerudbysamarbeidet og avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler 2010-13, ber XXX kommune / fylkeskommune om at Statens vegvesen utreder (i form av en bompengeutredning) videre trafikantbetaling som delfinansiering av en helhetlig samferdselspakke i Buskerudbyen.
- b) Det forutsettes at staten bidrar betydelig til finansieringen av en Buskerudbypakke 2.
- c) Det bes om at videre utredninger avklarer hvordan trafikantbetaling i en evt Buskerudbypakke 2 kan samordnes med andre allerede igangsatte bompengearbeider i Buskerudbyen.
- d) Det forutsettes at ved endelig bompengevedtak er det avklart at et styrket kollektivtilbud (buss og tog) inkludert knutepunktsutvikling og pendlerparkering er på plass når trafikantbetaling innføres.
- e) Videre utredningsarbeid skal legge nytteprinsippet for bypakker / bymiljøavtaler til grunn.
- f) Det forutsettes at Buskerud fylkeskommune og kommunene i Buskerudbyen involveres tett og kan bidra med premissavklaringer / innspill til etterfølgende detaljerte bompengeutredning; herunder rammer for "timesregel", "månedstak" og opplegg for å minimere innkrevingskostnader.

2. Videreføring avtale om belønningsordning:

- a) Ordførerne og fylkesordfører forhandler fram en flerårig videreføring av eksisterende belønningsavtale med Samferdselsdepartementet fra 2014.
- b) Endelig framforhandlet avtale behandles politisk i kommuner og fylkeskommune.

I ATM-utvalgets møte 07.06.13. ble det gitt tilslutning til følgende:

"Det foreslås at det administrativt utarbeides et samordnet grunnlag for en Buskerudbypakke2 som grunnlag for lokale / regionale drøftinger / forhandlinger.

Følgende foreslås å være hensyntatt som felles grunnlag i Buskerudbypakke2:

- *Føringene fra Storaas, jf. Oppsummeringsnotat*
- *7 tiltaksområder (drift av infrastruktur ikke eget tiltaksområde, men ivaretas innen hvert område)*
- *15 års varighet for BBP2, andre ønskede tiltak må gjennomføres etter 15 år (dvs. i BBP3)*
- *Finansieringsbidrag også fra kommunene og fylkeskommunen inngår – i tillegg til statlige bidrag og trafikantbetaling*
- *Forbedret kollektivtilbud og pendlerparkering på plass før innføring av trafikantbetaling*
- *Samordnet finansiering av alle bompengearbeider i Buskerudbyen"*

“ATM-utvalget tar (1.11.13) stilling til; 1) adm. forslag til grunnlag for Buskerudbypakke2 med varianter og 2) felles politisk saksframlegg for parallell behandling i kommunestyre / fylkesting. Hvor det i saken også inngår bl.a. ordførernes / fylkesordførers forhandlingsrolle, 3) Det tas initiativ overfor Samferdselsdepartementet med sikte på etablering av bymiljøavtale (evt. med Buskerudbyen som pilot for etablering av slik avtale).

ATM-råd (4.11.13) / evt. utvidet deltagelse. Felles forankring av adm. forslag til Buskerudbypakke2 med varianter”.

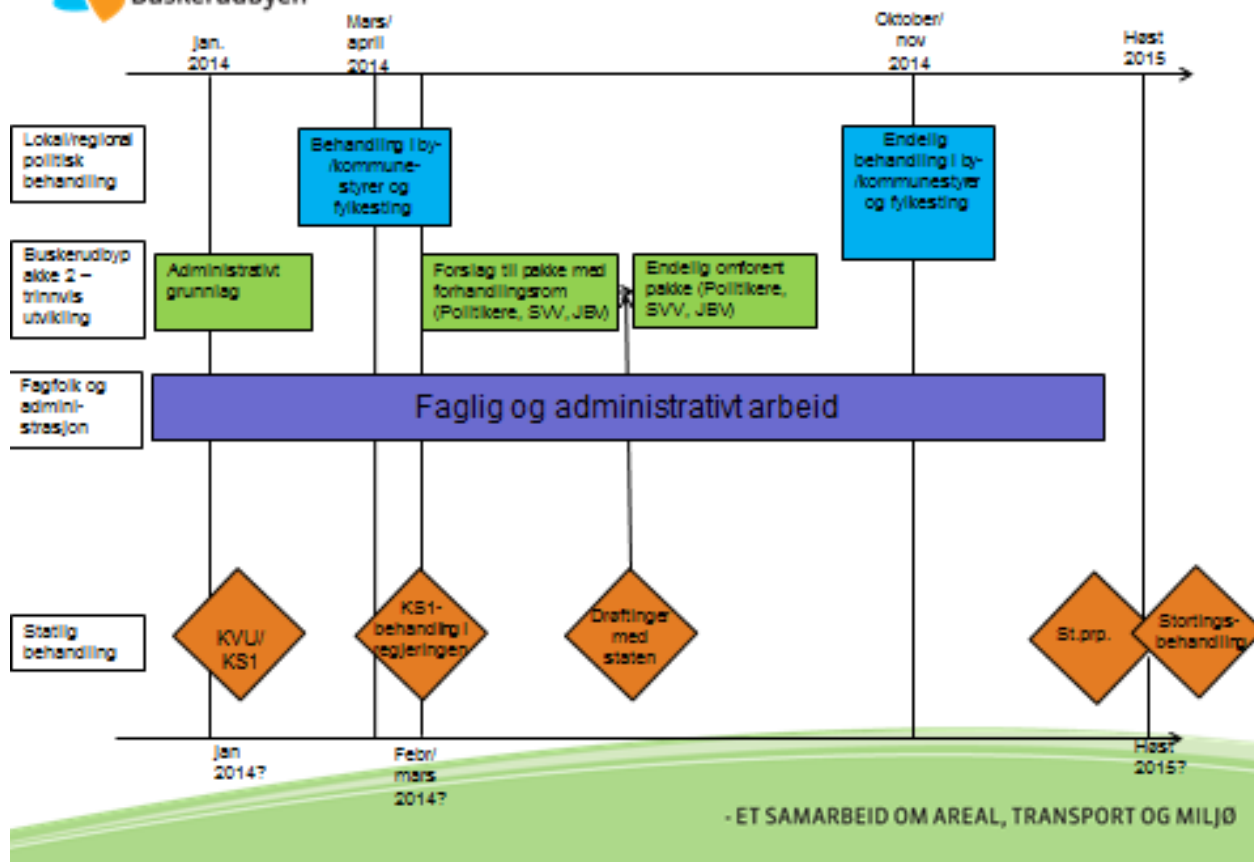
I ATM-utvalgets møte 22.11. skal det til behandling følgende forslag til politisk prosess fram til første politiske behandling av Buskerudbypakke 2:

- 2. desember 2013 ATM-rådet: Orientering om status i det administrative arbeidet og videre politisk prosess. Grunnlag: Utsendt notat (dette notatet).
- 24. januar 2014 ATM-utvalget: Godkjenning av grunnlag for første gangs politisk behandling av Buskerudbypakke2. Grunnlag: Rådmennenes felles saksframlegg med grunnlagsdokument for Buskerudbypakke2 som utdypende vedlegg.
- Februar / mars / april 2014: Politiske prosesser hos kommunene og fylkeskommunen. Behandling i kommune- / bystyre og fylkesting. Drammen 18. mars, Lier 1. april, Øvre Eiker 2. april, Kongsberg 9. april og Nedre Eiker 10. april. Det er ønskelig om Buskerud fylkeskommune, av hensyn til framdrift, også sluttbehandler saken i april (Buskerud fylkesting har ordinært møte 6.-7.mai).

1.2 Administrativt arbeid med Buskerudbypakke2 – foreløpig hovedtidsplan

Det er jobbet med et administrativt grunnlag for Buskerudbypakke2 siden august 2013, både i fagrådet, gjennom rådmannsmøter og adm. styringsgruppe. Føringene for arbeidet har vært hovedpunkter fra politisk drøftingsmøte på Storaas i februar 2013, ATM-utvalget 7.06.13, politiske vedtak i kommunestyre / fylkesting i juni 2013 og anbefalt løsning i Konseptvalgutredning (KVU) for Buskerudbypakke2.

Det administrative arbeidet tar i utgangspunkt i følgende foreløpige hovedtidsplan:



Hovedtidsplanen inneholder både antatt / ønsket tidsplan for statlige prosesser (som samarbeidet ikke har styring med) og prosesser som partnerne i samarbeidet kan styre selv.

Rådmennene er enige om å anbefale en rask fremdrift fordi Buskerudbyen er i konkurranse med andre byområder om statlige midler. Det er enighet med Statens vegvesen om en slik framdriftsmålsetting. Denne målsetting må avveies mot behovet for politisk prosess hos de 6 politiske partnerne. Det legges opp til en optimistisk, men mulig tidsplan der sluttbehandling av søknad om bypakke for Buskerudbyen (BBP2) kan skje i kommunestyre og fylkesting i oktober / november 2014.

Etter det lokale / regionale politiske vedtaket om bypakkesøknad inkl. bompengvedtak, vil departementet måtte utarbeide en stortingsproposisjon for sluttbehandling i Stortinget. Normal framdrift er at det tar ca. ett år fra lokal- / regionalpolitisk sluttbehandling til saken behandles i Stortinget. Med angitt framdrift vil følgelig stortingsbehandling av bypakken for Buskerudbyen kunne være sluttbehandlet høsten 2015.

Med bakgrunn i angitte foreløpige hovedtidsplan kan det være mulig å realisere Buskerudbypakke 2 med delfinansiering fra trafikantbetaling / bompenger fra januar 2017.

1.3 Mulige finansieringskilder før evt bompenger innføres i 2017

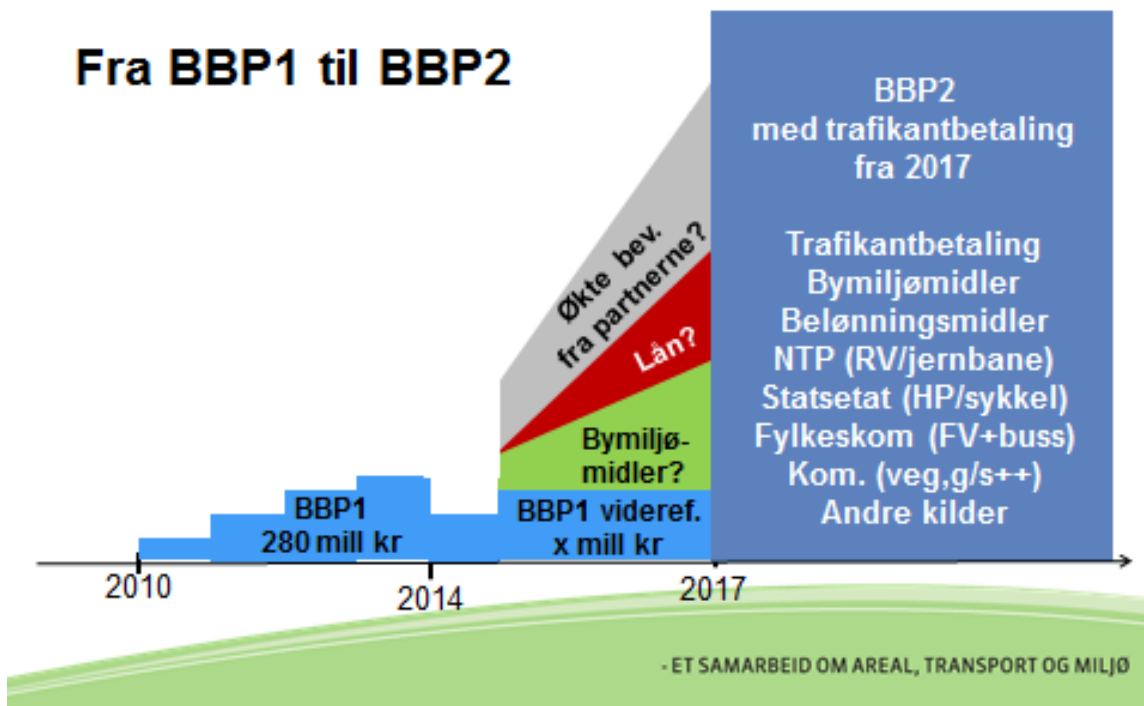
For å kunne ivareta viktige forutsetninger for innføring av trafikantbetaling / bompenger som by-/kommunestyrene og fylkestinget vedtok i juni 2013, er det helt sentralt å få forberedt og gjennomført

kollektivtrafikktiltak (både buss og tog) samt sykkeltilrettelegging, fram til iverksetting av trafikantbetaling / bompenger.

Illustrasjonen (denne illustrasjonen er foreløpig, vil bli rettet opp i endelig utgave av notatet) nedenfor angir aktuelle finansieringskilder for å få nødvendige tiltak på plass før trafikantbetaling evt. skal igangsettes:



Fra BBP1 til BBP2



I perioden 2014 – 2017 er det nødvendig med bidrag bl.a. fra følgende kilder til finansiering av tiltak som forberedelse til Buskerudbypakke 2:

- Videreføring av avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler / Buskerudbypakke 1 (Søknad under arbeid).
- Statens vegvesens handlingsprogram 2014 – 2017 (felles høringsuttalelse i ATM-utvalget 22.11)
- Jernbaneverkets handlingsprogram 2014 – 2017 (felles høringsuttalelse i ATM-utvalget 22.11)
- Fylkeskommunens handlingsprogram for fylkesveier 2014 - 2017 (Vedtatt .. November 2013)
- Bidrag fra kommunenes årlige budsjetter.
- Bymiljøavtale med staten i tråd med vedtatt nasjonal transportplan. Muligens oppstart fra 2015 (Ordningen er fra statens side ikke klarlagt enda. Antas å foreligge i løpet av første halvår 2014.)

2 Forslag til felles premisser for Buskerudbypakke 2

I det administrative arbeidet er det grunnleggende utgangspunktet at alle kommunene og fylkeskommunen skal få realisert tiltak som er høyt prioritert og gir høy nytte, både sett ut fra hver enkelt partner og samlet sett for hele transportsystemet, for innbyggerne og for næringslivet. Hittil er det lagt til grunn følgende forslag til felles premisser:

2.1 Forslag til felles utgangspunkt

- Sterk befolkningsvekst vil kunne medføre store fremkommelighetsproblemer i transportsystemet om ikke tiltak iverksettes de neste tiårene.
- Buskerudbypakke 2 skal utvikles i tråd med anbefalinger om "Sammensatt konsept" i Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke2.
- Buskerudbypakke 2 skal bidra til å nå målsettingene i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23.
- Buskerudbypakke2 skal bestå av nødvendige samferdselstiltak for å nå etterfølgende mål.

2.2 Forslag til mål

- Buskerudbypakke 2 skal bidra til å realisere visjonen om Buskerudbyen som en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av nasjonal interesse gjennom mer effektiv og miljøvennlig transport, og tilrettelegging for by- og tettstedsutvikling.
- Buskerudbypakke 2 skal bidra til å nå nasjonale mål om at veksten i persontrafikken skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing¹.
- Buskerudbypakke 2 skal gjøre det enklere og raskere å reise i Buskerudbyen, både med buss, tog, bil og sykkel

2.3 Forslag til tiltaksområder som skal inngå i Buskerudbypakke 2

1. Tog / jernbane (investeringer)
2. Investering buss (inkludert pendlerparkering ved busstopp)
3. Buss drift (inkludert nytt takst- og sonesystem for kollektivtrafikken)
4. Veg (investeringer)
5. Sykkel (investeringer)
6. Gåing (investeringer)
7. Kollektivknutepunkter og pendlerparkering ved stasjoner (investeringer)

Om driftskostnader for tiltaksområdene 5 – 7, se eget punkt under kapittel 5 om problemstillinger det skal jobbes videre med.

2.4 Buskerudbypakke 2 skal følge opp prioriteringer i NTP 2014-23

- E134 i Kongsberg skal realiseres fullt ut i 10-årsperioden
- Rv23 Dagslett-Linnes i Lier skal realiseres fullt ut i 10-årsperioden
- Rv23 Linnes-E18 skal påbegynnes i 10-årsperioden. Statens vegvesen har startet planlegging av dette tiltaket nå, videre planarbeid må avklare hvorvidt tiltaket kan realiseres fullt ut eller i faser i løpet av bypakkeperioden. Foreliggende kostnadsanslag for tiltaket er betydelige og tiltaket er kun delvis finansiert gjennom statlige bidrag i NTP. Det vil kreve videre utredninger for å belyse hvordan tiltaket kan fullfinansieres vha delvis bompenger.
- E134 Strømsåstunnelen; nytt tunneløp realiseres i 10-årsperioden slik at sikkerhetskrav oppfylles.

¹ Også et mål i vedtatt Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013–2023

Dette tiltaket er fullfinansiert av staten i NTP. Dersom tiltaket også skal omfatte nytt kryss på Bangeløkka og / eller tilknytningsveger til Konnerud / Drammen sentrum må tiltaket delfinansieres av bompenger gjennom Buskerudbypakke2.

2.5 Forslag om samordnet finansiering – ett bompengesystem

- Vesentlige statlige bidrag, delfinansiering fra bompenger og bidrag fra fylkeskommunen/kommunene skal bidra til en samordnet fullfinansiering.
- Det legges opp til ett bompengesystem for Buskerudbyområdet som både gir nødvendig bidrag til fullfinansiering, også for de myke tiltakene i pakka, og en samordnet finansiering sett fra bilistenes ståsted. Dette innebærer bl.a. at "timesregel" og "månedstak" for antall passeringer av bomsnitt i Buskerudbyen blir integrert i ett system.
- Hvordan bompengesystem for E134 i Kongsberg / Øvre Eiker og Rv23 Dagslett-Linnes i Lier skal /kan samordnes på sikt må avklares. (Samordningsløsning skal ikke påvirke framdrift for disse to prosjektene).
- Bompengeutredningen for Buskerudbypakke 2 må avklare hvordan samordning med bompengesystem for E134 i Kongsberg / Øvre Eiker og Rv23 Dagslett-Linnes skal ivaretas. (Dette er avklart med Statens vegvesen). Målet er at slik samordning skal gjøre det enkelt for bilisten og at disse betalingsystemene også (på sikt) skal bidra til finansiering av hele Buskerudbypakke 2.
- Et helhetlig/omfattende bompengesystem(bompengesystem med mange betalingsnitt) vil anbefales lagt til grunn for bompengeutredningen. (Sak forberedes om dette til ATM-utvalget). Dette konseptet kan gi et inntekspotensial som vil kunne bidra til å realisere en omfattende tiltakspakke i tråd med de behov som kommunene og fylkeskommunen har angitt.

2.6 Tiltak og faser innenfor en 15-års periode:

- For tiltaksområdet veg jobbes det med tiltak i størrelsesorden ca 8 - ca 12 milliarder kr. som bl.a. vil kunne innebære oppstart av mange sentrale vegtiltak i en 15-årsperiode, men ikke alle vil kunne slutføres før i Buskerudbypakke 3 (evt. ved at tidsrammen for Buskerudbypakke 2 utvides).
- For tiltaksområde tog er ny togtrase til Kongsberg foreslått i Buskerudbypakke 3 (etter 15 år).
- For tiltaksområde tog og veg jobbes det med en innretning slik at tiltak gjennomføres i følgende faser 0-5 år, 5-10 år og 10-15 år.
- For flere tiltaksområder er det så langt definert forslag til rammer for "sekkeposter", men det forutsettes en konkretisering slik at nytten av tiltakene tydelig fremkommer. (Dette konkretiseringsarbeidet pågår).
- For å tydeliggjøre behov for å gjennomføre tiltak for kollektivtransport og sykkel før bompenger innføres, jobbes det med å tydeliggjøre beløp for disse tiltakene også.

2.7 Nytteprinsippet for bypakker legges til grunn

- Dette innebærer at det legges til grunn et nyttebegrep hvor nytten av flere tiltak sees i sammenheng og på tvers av kommunegrensene. Her tas hensyn til at også innbyggerne i nabokommunene får nytte av et tiltak i kommunen.
- Videre innebærer nytteprinsippet at det skal være sammenheng mellom hvor bomsnitt plasseres, takstnivå i det enkelte bomsnitt og tiltak i bypakken i det aktuelle området av Buskerudbyen.
- Det legges til grunn at inntekter fra bompenger skal benyttes til å finansiere flere tiltaksområder enn veg; også kollektivtiltak / knutepunktutvikling, sykkel, gåing og pendlerparkering. Til sammen vil tiltak i Buskerudbypakke 2 bidra til nytte / bedre framkommelighet for bilister på vegnettet samtidig som at alternative transportformer til bruk av privatbil styrkes.

2.8 Bypakkesøknad for Buskerudbypakke 2

Før bypakkesøknad / bompengeproposisjon om bypakke / evt bymiljøavtale kan fremmes for vedtak i Stortinget skal det utarbeides et grunnlag (samlet bypakkesøknad) bestående av:

- Konkretisering av bypakkens innhold (med mer detaljerte kostnadsoverslag for kostnadskrevende tiltak – det er høyere krav til detaljering av kostnadsoverslag for tiltak som skal realiseres tidlig i løpet av bypakkens levetid)
- Trafikknotat (trafikkberegninger med tilstrekkelig god kvalitet)
- Finansieringsnotat (bompengeutredning med finansieringsløsning for tiltak og samlet finansiering)

3 Oversikt over nyere / pågående faglige utredningsarbeider

Kort omtale av de viktigste nyere / pågående delutredninger (etter konseptvalgutredningen):

- Kostnadsoverslag jernbanetiltak
- Kostnadsoverslag vegprosjekter
- Trafikkstrømmer i de enkelte bomsnitt, jfr bompengekonsept i mulighetsstudien
- Kostnader sykkelprosjekter og arbeid med 5 lokale sykkelplaner
- Kollektivtrafikken i Buskerudbypakke 2.
- Arbeid med lokale gåstrategier
- Indikatorer for arealutvikling i kommunene og indikatorer for transportutvikling

4 Arbeidet med grunnlaget for en bypakke - kostnader og inntekter

En bypakkesøknad til Stortinget om Buskerudbypakke 2 forutsettes å inneholde bl.a. konkretisering av tiltak, beregnet kostnad, nyttevurderinger og samlet finansiering inkl. forslag til delfinansiering med bompenger.

Det pågående administrative arbeidet, med utgangspunkt i de politiske føringer fra Storaas, by-/kommunestyre og fylkestingsvedtak i juni og anbefalt konsept i KVU, tar utgangspunkt i de tiltaksforslag som er beskrevet i "bruttolista" fra 2012 som er en sammenstilling av alle tiltaksforslag fra de 5 kommunene og fylkeskommunen. I vedlegg er "bruttolista" angitt. (se vedlegg 1).

Som det fremgår ovenfor, har det administrative arbeidet, også omfattet kostnadsoverslag for tiltak i "bruttolista". Lista over foreslåtte tiltak er nå supplert med ytterligere kostnader. Samlet kostnad for tiltak i "bruttolista" er ca. 50 – ca. 54 milliarder kroner.

4.1 Grove kostnadsrammer i en mulig bypakke (15 år)

I det administrative arbeidet med Buskerudbypakke 2 inngår konkretisering av aktuelle tiltak innenfor alle 7 tiltaksområdene med tilhørende kostnader.

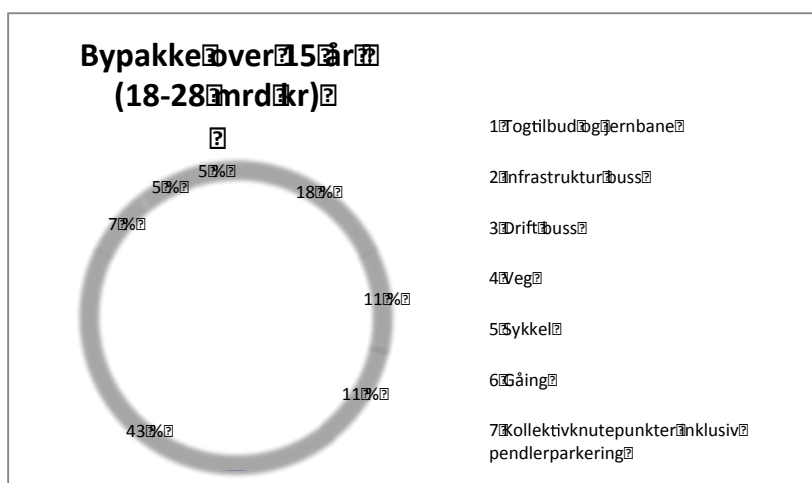
Det pågår også et arbeid med spørsmål knyttet til nyttevurderinger av tiltak.

En administrativ skisse til Buskerudbypakke 2 med tidshorisont 15 år fra 2017 vil bli utarbeidet til ATM-utvalgets møte 24.01.13 som grunnlag for første gangs politisk behandling i mars / april 2014.

Så langt jobbes det administrativt med følgende størrelsesorden på kostnader innenfor de enkelte tiltaksområder:

1. Jernbane; ca 3-5 mrd kr.
2. Infrastruktur buss; ca 2-3 mrd kr
3. Drift buss; ca 2-3 mrd kr
4. Veg; ca 8-12 mrd kr
5. Sykkel; ca 1-2 mrd kr
6. Gåing; ca 1-1,5 mrd kr
7. Kollektivknutepunkter inkludert pendlerparkering; ca 1-1,5 mrd kr

Sum 18-28 mrd kr frem til 2032 (15 år fra og med 2017).



Figur: Omfang av tiltak (forutsatt gjennomsnittsnivå) i pågående arbeid med foreløpig skisse til bypakke for Buskerudbyen (15 år)

4.1.1 Foreløpige vurderinger

Totalkostnad og gjennomføringsmulighet. Pågående arbeid med enn bypakke (Buskerudbypakke 2) med varighet 15 år har en grov kostnadsramme fra 18-28 mrd kr. Dette er en relativt høy ramme for tiltak som skal gjennomføres i en 15-årsperiode, men noe lavere enn den ramme (ca 32 mrd kr) som Konseptvalgutredning for Buskerudbyakke 2 foreslår skal gjennomføres frem til 2040 (i en 25 årsperiode).

Profilen på den foreløpige skissen til bypakke, det vil si fordelingen mellom de enkelte tiltaksområdene tog, buss, bil, sykkel, gåing og kollektivknutepunkter inkludert pendlerparkering, er sammenlignbar med profilen i anbefalt konsept i KVVU for Buskerudbypakke 2. I KVVUen er det foreslått følgende nivå for de 7 tiltaksområder iverksettes i perioden frem til 2040 :

1. Jernbaneinvesteringer; 4,5 mrd kr - utgjør 14%
2. Investeringer buss; 3,5 mrd kr - utgjør 11%
3. Drift buss; 6,25 mrd kr (forutsatt 250 mill kr ekstra pr år i perioden frem til 2040) - utgjør 20%
4. Vegtiltak; 13,6 mrd kr - utgjør 43%

5. Sykkel; 1,6 mrd kr (forutsatt maksimalt nivå i fellespakken) - utgjør 5%
6. Gåing; 1,6 mrd kr (forutsatt maksimalt nivå i fellespakken) - utgjør 5%
7. Kollektivknutepunkter 0,5 mrd kr (forutsatt maksimalt nivå i fellespakken) - utgjør 2%

Sum 31,55 mrd kr frem til 2040 (når driftsmidler til tog holdes utenfor)

Holdes jernbaneprosjektene utenfor, vil andelen vegprosjekter være ca 52 prosent av samlede tiltak. Dette er omtrent som Miljøpakka i Trondheim.

Ovennevnte viser at de foreløpige grove rammene for bypakke / Buskerudbypakke 2 tåler sammenlikning med andre ambisiøse bypakker i Norge hva gjelder sammensetning av tiltak og andel statlig finansiering.

Andel statlig bidrag og andel bompenger. Dersom man forutsetter at jernbanetiltak, ca kr 3-5 mrd, er 100 prosent statlig finansiert og øvrige tiltak er finansiert med 40 prosent statlig andel og 60 prosent bompenger vil totalt ca 49 prosent av totalkostnadene måtte finansieres med bompenger og 51 prosent finansieres av statlig andel. (I tillegg vil det være noe økonomiske bidrag fra partnernes egne budsjett som kan bidra til å redusere disse andelene noe). Dette innebærer at statlig andel er omtrent som i Oslopakke 3 (når jernbaneinvesteringer inngår)

4.2 Hovedrammer finansiering

4.2.1 Mulige finansieringskilder til Buskerudbypakke 2

De statlige bidragene til Buskerudbypakke 2 kan bestå av:

- Bevilgninger til enkeltprosjekter på veg og jernbane (jfr NTP 2014-23, 2018-27 osv..),
- Statsetatenes handlingsprogrammidler (2014-17, 2018-21 osv...),
- Belønningsmidler, jfr Buskerudbypakke 1 (2010-13), videreføring av Buskerudbypakke 1 (2014-17) osv...
- Bymiljømidler, jfr omtale i NTP 2014-17. Det er ikke satt av midler i Statsbudsjettet for 2014, men det forventes at ordningen kommer i gang fra 2015. Dette må avklares nærmere.

Noen av disse statlige bidragene følger enkeltprosjekter, noen statlige bidrag forutsetter samtidig delvis bompengefinansiering, mens andre (belønningsmidler og bymiljømidler) kan bestå av "sekkeposter" til nærmere definerte typer tiltak.

I tillegg til statlige bidrag er de viktigste finansieringskildene for Buskerudbypakke 2 være:

- Trafikantbetaling / bompenger
- Fylkeskommunens bevilgninger til drift kollektivtransport
- Fylkeskommunens bevilgninger til fylkesveger
- Kommunenes bevilgninger til veg- / trafikkformål

5 Problemstillinger som det jobbes videre med

For å kunne komme fram til et omforent forslag til tiltak i Buskerudbypakke 2 mellom kommunene, fylkeskommunen, SVV og JBV (og som grunnlag for avklaringer / forhandlinger med SD), anses det

nødvendig å få avklart flere felles problemstillinger. Hittil er avdekket følgende:

5.1 Total kostnadsramme og kapasitet for gjennomføring

Det vil være behov for nærmere vurdering av tidspunkt for gjennomføring av de enkelte tiltak for å sikre at det vil være tilstrekkelig gjennomføringskapasitet for tiltakene; dvs planleggingskapasitet, tilgang på entreprenører, og en konsekvensvurdering av omfattende anleggsvirksomhet flere steder i Buskerudbyen samtidig. Samferdselstiltak på ca. 18 – ca. 28 milliarder kroner over en 15års periode er stor aktivitet. Det vil være ønskelig å minimere negative konsekvenser for trafikanter av pågående utbygginger samtidig som kostnader for gjennomføring av tiltak minimeres.

5.2 Andel statlig bidrag og andel bompenger – bymiljømidler, belønningsmidler

Det må avklares hvilke statlig andel til finansiering det videre arbeidet med pakka skal legge til grunn evt. alternativer. Det foreslås følgende utgangspunkt for prioriteringsdrøftinger:

- Jernbanetiltak 100 % statlig finansiert
- Øvrige tiltak er finansiert med 40 % statlig andel og 60 % bompenger

Normalt vil statlig andel til bypakker bli definert gjennom hvordan enkeltprosjekter skal finansieres enten som prioritert i NTP, statlig handlingsprogram eller spesielle satsinger. Bymiljøavtaler er en ny form for statlig satsing foreslått i NTP 2014-23. Det gjenstår å se hvordan rammer for inngåelse av slike avtaler vil bli utformet.

I NTP 2014-23 er det antydnet statlige bidrag 3,86 mrd til i alt 4 vegprosjekter i Buskerudbyen. Det må arbeides for at jernbanetiltak vil bli 100 prosent statlig finansiert; enten gjennom tilleggsbevilgninger til jernbane, gjennom allerede pågående strekningsvise tiltak på jernbane eller som avtale om bymiljømidler evt. gjennom senere beslutning i NTP 2018-27.

Belønningsmidler for 4-årsperioden 2010-13 utgjør ca 280 mill kr. Dersom en forutsetter tilsvarende nivå i en 15-årsperiode utgjør dette ca 1 mrd. Hvor mye statlige bymiljømidler som vil kunne tilfalle Buskerudbyen må skje gjennom forhandlinger og avtale med staten. Ut fra ovennevnte vil ca 10 mrd kr kunne være statlige bidrag (vegtiltak, jernbanetiltak og belønningsmidler) + ytterligere bidrag til vegprosjekter prioritert i senere NTP-perioder 2018-27 osv + HP midler i de neste 4 årsperiodene + bymiljømidler for en definert avtaleperiode. Et samlet statlig bidrag på størrelsesorden ca 50 prosent av en pakke over 15 år på ca 18-28 mrd kr synes derfor å kunne være innenfor rekkevidde med de angitte forutsetninger.

Utgangspunktet for bypakker så langt har vært at alle prosjekter i bypakker skal ha en definert finansiering som fremgår av bypakkesøknaden. Det vil være en utfordring å kunne gjøre dette for de prosjekter som hittil ikke har en avklart definert statlig finansieringsandel. Ikke minst vil dette gjelde de "myke" delene av pakka; sykkel, gange, kollektivknutepunkter, pendlerparkering, infrastruktur buss mv. Innovasjon og videreutvikling av bypakkeordningen anses her som en mulighet / nødvendighet.

Det forutsettes initiativ til dialog med Samferdseldepartementet om prosess for en bymiljøavtale samordnet med Buskerudbypakke 2. Det antas at bymiljømidler vil bli prioritert på statsbudsjettet fra og med 2015.

5.3 Finansierings-/ bompengeutredning

I tillegg til angitte statlige bidrag, vil det i finansierings- / bompengeutredningen foreslås at det tas utgangspunkt i et omfattende bomkonsept. (Egen sak til ATM-utvalget). Dette bomkonseptet vil gi et nødvendig inntekspotensial for finansiering av ønskede tiltak og vil samtidig kunne stimulere til endrede reisevaner i tråd med Stortingets vedtak i Nasjonal transportplan og vedtatt areal- og transportplan for Buskerudbyen.

Oppgaven for finansierings- / bompengeutredningen er bl.a.:

- Avklare taksnivå for de enkelte bomsnitt i Buskerudbyen som både sikrer fullfinansiering av de enkelte større vegtiltak i korridoren og som samtidig bidrar til finansiering av andre tiltaksområder i pakka. I mulighetsstudien ble det tatt utgangspunkt i følgende taksnivåer; 10kr., 15kr., 20kr. og 30 kr. Det kan være aktuelt å foreslå at bompengeutredningen tar utgangspunkt i 15kr. og 20 kr. Nytteprinsippet skal legges til grunn mht plassering av bomsnitt og fastsetting av taksnivå i det enkelte bomsnitt.
- Vurdere tidshorizont. Tidshorizont for Buskerudbypakke 2 er i utgangspunktet 15 år. Det kan imidlertid være aktuelt å forlenge tidshorizonten til 20 år. Dette vil særlig kunne være aktuelt for bomsnitt i korridorer / områder hvor inntekspotensialet kanskje ikke strekker til i løpet av en 15-årsperiode for alle de tiltak som skal gjennomføres i korridoren / delområdet. Å forlenge tidshorizonten for bompengeneinnkreving vil generelt kunne være et alternativ til å ha høyere takster i de enkelte bomsnitt.
- Konkret avklare plassering av betalingsnett (bomplassering).

5.4 Forutsigbarhet om fullføring av prosjekter som er foreslått med oppstart.

I arbeidet med Buskerudbypakke 2 vil det kunne være aktuelt at enkelte tiltak foreslås kun delvis realisert i en 15-årsperiode. Dette kan være ønskelig for å gi forutsigbarhet om at tiltaket vil bli gjennomført, og så raskt som mulig.

Det må tenkes gjennom i det videre arbeid hvordan slik forutsigbarhet kan gis; bl.a. for å sikre at det vil være mulig å enten realisere deler av tiltak på en rasjonell og hensiktsmessig måte eller at det er troverdig at tiltak vil kunne bli fullt ut realisert senere (etter Buskerudbypakke2). Det er grunn til å forvente at Stortinget ønsker mest mulig klarhet omkring hvilke tiltak som skal realiseres i bypakkens levetid og også klarhet om bindinger mht. hvordan evt. påbegynte tiltak skal slutføres på senere tidspunkt.

5.5 Nytteprinsippet og bypakker – tiltak må ses på tvers av kommunegrenser

I pkt.2.7 er angitt hvordan nytteprinsippet foreslås lagt til grunn. Det vil bli jobbet videre med denne problemstillingen både ut fra hver enkelt kommune/fylkeskommunens ståsted og samlet for hele transportsystemet med 7 tiltaksområder hvor flere tiltak sees i sammenheng.

Buskerudbypakke2 skal gi nytte til alle innbyggere og næringsliv i de 5 kommunene og for tilgrensende områder. Mange reiser foregår på tvers av kommunegrenser, et tiltak i en kommune kan derfor gi nytte til innbyggere i flere andre kommuner også. Legges et omfattende bompengesystem til grunn med mange bomsnitt, kan man sikre tilstrekkelig inntekspotensial for ønskede tiltak. Et slikt bomsystem vil kunne muliggjøre en større bypakke med raskere gjennomføringskraft, enn et system med færre bomsnitt. Når det gjelder å vurdere nytte av tiltak i en bypakke må tiltak ses i en større sammenheng enn når det gjelder korridorvise bompengeprojekter. Dette fremgår også av NTP 2014-23:

“Kravet om sammenheng mellom betaling og nytte er et viktig prinsipp som skal ligge til grunn for bompengeneinnkreving. Det innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av vegprosjektet bompengene finansierer. Likeledes må de som har nytte av prosjektet være med på å betale. Kravene som følger av nytteprinsippet, gjelder både geografisk og tidsmessig...

Det kan ikke stilles samme direkte krav til sammenheng mellom betaling og nytte når det gjelder bypakker / bymiljøavtaler. Bypakkene / bymiljøavtalene består av flere prosjekt som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i byområdet, og som til sammen bidrar til økt framkommelighet. Bruk av bompenger for å styrke kollektivtrafikken avlaster vegnett og kommer bilistene til gode ved økt framkommelighet.”

5.6 Drift; tiltaksområdene sykling, gåing og kollektivknutepunkter / pendlerparkering

Det vil bli anbefalt at driftsmidler til disse “myke” tiltaksområdene ikke inngår i Buskerudbypakke2, men kun investeringsmidler. Dvs ansvar for drift må avklares i forkant av at tiltak planlegges og iverksettes. Dette kan være aktuelt å ta inn i avtalen mellom partnerne om Buskerudbypakke2 da tilfredsstillende drift er en forutsetning for å få full nytte av de investeringer som pakka inneholder.

Begrunnelse; den enkelte aktør må ta ansvar for drift slik ansvaret er i dag; det blir krevende å beregne / splitte opp driftsansvar for de tiltak som er finansiert av Buskerudbypakke2 og eksisterende anlegg / andre anlegg. Drift av nye anlegg vil dermed kunne inngå som partnernes egne bidrag til Buskerudbypakke2.

5.7 Kostnadsoverskridelser på prosjekter- system for avklaringer

Det kan det oppstå situasjoner i løpet av en 15-årsperiode med prosjekter som har kostnadsoverskridelser. Det er nødvendig at system for avklaring av dette inngår som en del av avtalen (såkalt “porteføljestyring”). Det må komme tydelig fram hvordan kostnadssprekk skal finansieres.

5.8 Nærmere om riksvegprosjekter og avklaring av statlig bidrag til finansiering

Behov for avklaring av statlig andel til riksvegprosjekter skjer vanligvis gjennom NTP. Flere ønskede vegtiltak mangler slik avklaring. En evt inngåelse av avtale om bypakke med staten hvor slike tiltak inngår, vil i praksis kunne binde opp statlige midler i kommende NTP-er. Det må avklares på hvilken måte porteføljestyling kan bidra til å gi tilstrekkelig forutsigbarhet om avklaring av statlig bidrag til riksvegprosjekter. F eks ser det ut til, fra andre bypakker (bl a Miljøpakke i Trondheim og Oslopakke 3), at noe underfinansiering av riksvegtiltak kan være akseptabelt, i det man vet at det sannsynligvis vil komme avklaringer om statlige bidrag i senere NTP-er (kun 10-års horisont) innenfor bypakkas levetid (15 års horisont).

Når det gjelder de tiltak som ikke har avklart statlig finansieringsbidrag i NTP 2014-23 er det sannsynlig at disse trolig ikke kan startes opp før sent i Buskerudbypakke2. En evt oppstart før 2023 vil kunne innebære at tiltaket finansieres 100 prosent ved bompenger eller at staten inngår avtale om bypakke som binder opp midler i senere NTP-er (2018-27 og/eller 2022-2031).

Når det gjelder riksvegprosjekter (særlig de større / mer kostbare) som har uavklart fullfinansiering er det prinsipielt to ulike løsninger:

- Tiltaket kommer først når tiltaket er prioritert av statlige myndigheter (normalt gjennom NTP).
- Statens vegvesen fraviker normal prosedyre og prioriterer planlegging av tiltak; bl.a. også muligheter for utbygging i etapper. Finansieringsavklaring (statlig bidrag) må skje i dialog / forhandlinger med staten før tiltaket er behandlet i ny (neste) NTP. Tiltaket inngår med medfinansiering fra bompenger i Buskerudbypakke2.

I arbeidet med Buskerudbypakke2 vil den siste tilnærmingen måtte legges til grunn for enkelte vegtiltak.

5.9 Finansiering av bussdrift. Avklare drift buss etter 15 år.

I skissen til Buskerudbypakke 2 er det lagt til grunn at drift buss helt eller delvis kan finansieres av bompenger.

Foreliggende vedtak i Stortinget er at det stilles forutsetninger for at drift buss kan la seg delfinansieres av bompenger. Disse forutsetningene vil bli klarlagt nærmere bl.a. i dialog med Vegdirektoratet.

Hvis en slik finansiering vanskelig kunne skje for Buskerudbypakke2, må det søkes en løsning hvor det for eksempel blir slik at fylkeskommunen dekker ekstramidler til bussdrift mot at fylkeskommunale kollektivtiltak i veg og vegtiltak finansieres av bompenger.

Drift buss etter bypakkeperiodens utløp; innebærer trolig videreføring av en bypakkeløsning eller ny finansieringsordning for drift kollektiv.

5.10 Detaljerte kostnadsberegninger og plankrav for tiltak

Det stilles krav om mer detaljerte kostnadsberegninger for tiltak som skal med i endelig omforent bypakkesøknad (gjelder særlig tiltak som skal gjennomføres tidlig i perioden).

I denne sammenheng må det også avklares nærmere hvilke krav som det stilles til plangrunnlag for at tiltak skal kunne inngå i bypakkens første 5-årsperiode og hvorvidt det er mulig å få på plass dette plangrunnlaget for foreslåtte tiltak.

5.11 Felles handlingsprogram i Buskerudbypakke 2 – konkretisering

Finansieringsbidrag også fra kommunene og fylkeskommunen skal synliggjøres og inngå i Buskerudbypakke 2 – i tillegg til statlige bidrag og trafikantbetaling (bompenger).

5.12 Bypakkesøknad inkl. bompengefinansiering

Som grunnlag for endelig politisk behandling i kommunene og fylkeskommunen, vil alt underlag samles i en bypakkesøknad bl.a. med mål, tiltaksbeskrivelse, kostnadsberegninger, trafikkberegninger, effektvurderinger, vurdering av måloppnåelse, finansieringsløsning inkl. bompenger.

Vedlegg 1: "Bruttolista" for tiltak med kostnadsoverslag

| Tiltaksområder | Kostnadsanslag Mrd kr inkl mva | |
|---|-----------------------------------|------------------------|
| | Kostnadsanslag Mrd kr inkl mva | Sum Mrd kr inkl mva |
| *Rund sum ** Jfr Multiconsult 2013 *** Jfr NTP 2014-23 **** Jfr egen utredning ***** Jfr KVU for Buskerudbypakke 2 | | |
| 1 Togtilbud og jernbane (investeringsbehov) | | 12,9 |
| T1 To tog i timen til Hokksund**** | 0,6 | |
| T2 To tog i timen til Kongsberg**** | 3,5 | |
| T3 Stasjonsopprusting Hokksund* | 0,15 | |
| T4 Stasjonsopprusting Mjøndalen* | 0,15 | |
| T5 Nytt togstopp Teknologiparken* | 0,2 | |
| T6 Ny stasjon Lierstranda* | 0,5 | |
| T7 Dobbeltspor ny trase Kongsberg**** | 7,8 | |
| 2 Infrastruktur buss (investeringsbehov) | | 3,4 |
| B1 Tiltak før bompenger iverksettes**** | 0,3 | |
| B2 SEKKEPOST for hele perioden: Sanntidsinformasjon på holdeplasser, Aktiv signalprioritering i kryss, Strekningsvise tiltak (kollektivfelt, kollektivgate eller andre framkommelig-hetstiltak), Tilrettelegging for pendler-parkering for sykkel og bil ved buss-holdeplasser, Oppgradering av kollektiv-infrastruktur, Tilrettelegging for for-håndsbetaling (tilnærmet kontantfrie busser).* | 3,1 | |
| 3 Drift buss (ekstra driftstilskudd ut over dagens nivå) | | 2,55-5,25 |
| D1 Tiltak før bompenger iverksettes* | 0,3 | |
| D2 SEKKEPOST for hele perioden: Drift av sanntidsinformasjonssystem, Økt ruteproduksjon lokalt (frekvens, kapasitet, linjer), Økt ruteproduksjon regionalt (frekvens, kapasitet, linjer), Nytt pris og sonesystem / samordning med Ruter, Bedre kundeinformasjon**** | 2,25-4,95 | |
| 4 Veg (investeringer, jfr innspill til "bruttolista") | | 27,65 |
| V1a E134 Bangeløkka-Strømsåstunnelen** | 2,72 | |
| V1b E134 Strømsåstunnelen-Mjøndalen øst** | 0,552 | |
| V1c E134 Mjøndalen øst-Steinberg** | 1,786 | |
| Miljøtiltak for avlastet vegnett i Mjøndalen** | 0,27 | |
| V1d E134 Steinberg-Langebru** | 0,845 | |
| V1e E134 Langebru-Damåsen** | 2,19 | |
| V1f E134 Damåsen-Saggrenda** | 3,372 | |
| V2a Rv23 Dagslett-Linnes*** | 1,84 | |
| V2b-V4 Rv23 Linnes-E18 (inkl kryss Brakerøya og Kjelstad)** | 3,63 | |
| V5 Fire felt Øvre sund-Sundland** | 0,421 | |
| V6 Fire felt Sundland-E134** | 0,599 | |
| V7 Fire felt 134-Konnerud** | 0,197 | |
| V8a Ny Svelvikvei**** | 0,75 | |
| Miljøtiltak gammel Svelvikvei** | 0,23 | |
| V9 Fire felt Bragernestunnel** | 2,56 | |

| | | |
|---|---------|---|
| V10 To kollektivfelt Landfalløya-Gulskogen** | 0,906 | |
| V11 Ny tilknytning Drammen Havn (Bru, adkomstveg fra nytt kryss Brakerøya-Havna)** | 0,065 | |
| V12 Fire felt FV 282 Bj.Bjørsonsgate** | 0,335 | |
| V13 Holmenbruene (kapasitet, tilstand, sykkel og gange)** | 0,808 | |
| V14 Ny bru over elva i Mjøndalen** | 0,22 | |
| V15 Kobling fra Hokksund stasjon til dagens Rv 35** | 0,033 | |
| V16a Rv 35 Hokksund-Åmot** | 2,31 | |
| V16b Miljøtiltak langs avlastet vegnett i Hokksund* | 0,25 | |
| V17 Opprusting av Dyrmyrgata** | 0,056 | |
| V18 Bru over Lågen for bil, buss, gående og syklende** | 0,104 | |
| V19 Vei i Bevergrenda** | 0,224 | |
| V20 Ombygging FV40 Myntbrua-Numedalsveien** | 0,193 | |
| V21 Ombygging av Gomsrudveien i sentrum** | 0,091 | |
| V22 Ombygging av Bergmannsveien i sentrum** | 0,067 | |
| V23 Ombygging til fellesbrukskryss i byaksen** | 0,0134 | |
| V24 Flerbrukskryss Storgata-Sølvverksgata** | 0,0134 | |
| | | |
| 5 Sykkel (investeringer) | | 1,6-2,0 |
| S1 Tiltak før bompenger iverksettes* | 0,1 | |
| S2 SEKKEPOST for hele perioden: Sammenhengende infrastruktur for sykkel i Buskerudbyen, til / fra og mellom byer og tettsteder og boligområder, til / fra skoler, til / fra kollektiv-holdeplasser, sammenhengende nett, Skilting og merking av sykkelruter, Bedre parkeringsmuligheter for sykkel ved viktige målpunkt, Bedre informasjon om sykkeltilbudet, Bedre vinterdrift / brøyting, Bedre vedlikehold sommerstid (feiing og dekke).**** | 1,5-1,9 | |
| | | |
| 6 Gåing (investeringer) | | 1,6-2,0 |
| G1 Tiltak før bompenger iverksettes* | 0,1 | |
| G2 SEKKEPOST for hele perioden: Sammenhengende infrastruktur for gåing i Buskerudbyen, til / fra og mellom byer og tettsteder og boligområder, til / fra skoler, til / fra kollektivholdeplasser, sammenhengende nett. (F eks gågater, miljøgater, sambruksarealer, viktige ganglinjer). Skilting og merking av gangruter, Fjerne barrierer som følge av jernbanelinjer og vegsystemer. Etablere snarveier. Bedre informasjon om tilbudet. Bedre vinterdrift / brøyting.***** | 1,5-1,9 | |
| | | |
| 7 Kollektivknutepunkter og pendlerparkering | | 0,6-1,0 (også høyere kostnadsnivå vurderes i videre arbeid, jfr tilrettelegging for pendlerparkering) |
| K1 Tiltak før bompenger iverksettes* | 0,1 | |
| K2 SEKKEPOST i hele perioden: Nødvendig infrastruktur og drift av effektive og attraktive knutepunkter (kiss-and-ride for avlevering / henting, taxi, buss ved togstasjoner, etc). Pendlerparkering for bilister og syklist (f eks p-hus). Gatemøbler for gående. Sjøppelhåndtering. Bedre informasjon til kollektivkunder.***** | 0,5-0,9 | |
| | | |
| SUM | | 50,3-54,2 |