

Saksdokument til ATM-utvalgets møte nr 2 - 2014

Møtetid: Fredag 21. mars 08:30 – 11:30 inkludert lunsj

Sted: Drammen rådhus, Drammen

Forslag til dagorden:

Sak 09/14 Orienteringssak: Areal- og sporbehov på strekningen Lier–Hokksund

Sak 10/14 Referat fra sist møte

Sak 11/14 Status

Sak 12/14 Videreføring og undertegning av avtalen om Buskerudbysamarbeidet

Sak 13/14 Buskerudbypakke2 – opplegg for drøftingsfase1

Sak 14/14 Årsrapport 2013 Buskerudbysamarbeidet 2013

Sak 15/14 Eventuelt

Vedlegg

1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 7. februar 2014
2. Videreføring av avtale om Buskerudbysamarbeidet - Vedtak i fylkesting/bystyre/kommunestyre februar/mars 2014
3. Justert samarbeidsavtale
4. Buskerudbypakke 2 – Prosess og tidsplan for drøftingsfase 1

Separat vedlegg:

1. Tekstforslag til årsrapporten

Buskerudbyen 11.03.2014

Tore Opdal Hansen
Leder av ATM-utvalget

Runar Hannevold
Leder adm. styringsgruppe

Sak 09/14 Orienteringssak - Areal- og sporbehov på jernbanestrekningen Lier – Hokksund

Jernbaneverket orienterer om pågående utredningsarbeid

Sak 10/14 Referat fra møte nr. 1/14

Referat fra møte 7. februar 2014 følger som vedlegg1.

Forslag til konklusjon: Referat godkjennes

Sak 11/14 Status

Søknad om videreføring av belønningsordningen

ATM-utvalget godkjente i møte 7. februar 2014 søknad om videreføring av belønningsordningen for oversendelse til Samferdselsdepartementet. Søknaden ble oversendt departementet 24. februar med kopi til partnerne. Det søkes om 330 mill. kr for fireårsperioden, hvorav 70 mill. kr foreslås tildelt i 2014.

I møte med Samferdselsdepartementet 20. januar i år fikk Buskerudbysamarbeidet signaler om at departementet har intensjon om å inngå en ny avtale om belønningstilskudd til Buskerudbyområdet for perioden 2014-17 og at denne kan foreligge før ferien. Forutsatt fornyet avtale skal det lages en tiltaksplan for 2014. Med bakgrunn i de vellykkede dialogmøtene i høst om BBP1 bl.a. om status og gjennomføring av prosjektene, ble det i fagrådsmøte 24. januar 2014 avtalt at sekretariatet tar initiativ til en ny møterunde. Dette også for å få oversikt over framdrift for pågående prosjekter.

Buskerudbypakke1 – rapportering, status og slutføring av 2013-tiltak

Rapportering til Samferdselsdepartementet for avtaleperioden 2010 -2013 ble sendt 05.02.14. I rapporten angis partnernes felles mål om at alle prosjekter ferdigstilles innen 1. juli i år med unntak av større infrastrukturprosjekter, kompliserte prosjekter og tilskuddet til busstdrift. De større og kompliserte tiltakene skal være ferdigstilt innen 1. november.

Prosjektregnskapet viste at gjenstående 2013-midler pr. 31.12.13. var kr. 94,899 mill.kr. Dette inngikk i rapporten til SD. Pr 26.02.2014 er det utbetalt ytterligere ca. 17 mill. kr til gjennomførte tiltak/tiltak under gjennomføring, enn det som fremgår av oversendt rapport til SD. Dvs. gjenstående midler pr 26.02. er redusert fra ca. 95 mill. kr til ca. 78 mill. kr. Endringene gjelder i hovedsak utbetalinger til Statens vegvesen tilknyttet større infrastrukturtiltak.

Det er utarbeidet en overslagsmessig beregning av tildelte midler 2010 – 2013 per innbygger per kommune. Tabellen/figuren viser hvordan totalsummen på 284,9 mill. kr i tildelte belønningsmidler, fordeler seg pr kommune:

Kommune	Lier	Kongsberg	Øvre Eiker	Nedre Eiker	Drammen	Andel direkte fordelt
<i>Antall innbyggere (2013)**</i>	25156	26344	17930	23800	66150	
1 Felles areal og transportplan	57	64	57	57	57	2 %
2 Forbedring av kollektivtilbudet	188	318	400	352	543	65 %
3 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	669	641	474	679	1014	91 %
4 Tiltak for syklende og gående	207	214	1082	324	160	90 %

5 Biltrafikkreduserende tiltak	38	66	38	38	141	55 %
6 Informasjon og holdningskampanjer	86	99	103	87	91	6 %
7 Kunnskapsgrunnlag, trafikk- og resultatmål	55	55	55	55	55	0 %
Sum per innbygger	1 299***	1 457	2 210	1593	2061	73 %

**)Fellesposter er fordelt på kommunene etter innbyggertall*

***) Kilde: SSB Beregnet innbyggertall per 31.12.2013*

****) Økes til 1 363 med tildeling av 1,9 mill.kr. til pendlerparkering på Lier stasjon*

Det er komplisert å lage en slik tabell og visse forutsetninger er lagt til grunn:

- Midler til felles tiltak, utredninger, planlegging, kunnskapsgrunnlag, kommunikasjon mv. er fordelt jevnt pr. innbygger da disse tildelingene ikke kan knyttes til en kommune. (Gjelder i hovedsak tiltaksområde 1,6 og 7 men også en del for tiltaksområde 2 og 5).
- Midler til tiltaksområde 3 og 5 utgjør den største andelen av tildelte midler og kan tilknyttes tiltak i hver enkelt kommune.

Med disse forutsetninger innebærer dette at om lag 73 % av belønningsmidlene i denne oversikten knyttes direkte til enkeltkommuner, jfr. kolonnen ytterst til høyre i tabellen. Tiltak knyttet til infrastrukturforbedringer for kollektivtrafikken (tiltaksområde 3) og tiltak for syklende og gående (tiltaksområde 4) er nesten i sin helhet knyttet til en bestemt kommune (ca. 90 %). Pott for innfartsparkering er ikke henført til noen kommune, men fordelt som en fellespott. Ved tildeling av 1,9 mill. kr til pendlerparkering til Lier stasjon fra denne potten vil det øke belønningsmidler pr innbygger for Lier fra kr 1 299 til kr 1 363.

Nær 65 mill. kr har blitt bevilget for å bedre kollektivtilbudet (tiltaksområde 2). Forsterket rutekjøring har så langt som mulig blitt henført til berørt kommune. Linje 102 mellom Ormåsen og Drammen er splittet likt mellom Øvre Eiker, Nedre Eiker og Drammen. Sommerkjøring på linje 169 tillagt Lier. Innenfor tiltaksområde 5, Biltrafikkreduserende tiltak, er midler satt av til Feie-for-egen-dør og Reis Smart fordelt iht. innbyggertall og ikke henført til de kommunene som er fått midler fra disse pottene. Midler bevilget til arbeid med felles areal og transportplan (Tiltaksområde 1), informasjon og holdningskampanjer (tiltaksområde 6) og arbeid med felles kunnskapsgrunnlag (tiltaksområde 7) kan i liten grad henføres direkte til enkelt kommuner. Bevilgningene til disse tiltaksområdene er fordelt ut på kommunene etter antall innbyggere.

Status politisk behandling av Drøftingsgrunnlag for Buskerudbypakke2

Etter anbefaling i ATM-utvalget i møte 7. februar er felles saksframlegg "Drøftingsgrunnlag for Buskerudbypakke2" 10. februar 2014 oversendt kommunene og fylkeskommunen til parallell behandling.

Behandling i kommunene og fylkeskommunen kan skje som følger;

Drammen kommune	Lier kommune	Øvre Eiker kommune	Kongsberg kommune	Nedre Eiker kommune	Buskerud fylkeskommune
Bystyre 18.03	Kommunestyre 01.04	Kommunestyre 02.04	Kommunestyre 09.04	Kommunestyre 10.04	Fylkesting 6.-7.05

Informasjon til naboregioner om status i Buskerudbysamarbeidet og arbeidet med Buskerudbypakke2 vil bli gitt av Vidar Lande i møte i Kongsbergregionen 4. april i Flesberg og av Tore Opdal Hansen i møte i Vestregionen 10.april som holdes i Nedre Eiker.

Innbyggerbrosjyre om Buskerudbypakke2

I tråd med ATM-utvalgets møte er arbeidet med innbyggerbrosjyre videreført. Hovedinnhold er nå godkjent av kommunene og fylkeskommunen. Når pågående justeringer er gjennomført, avklares endelig godkjenning med ordførerne/fylkesordfører.

I tråd med anbefalinger fra adm. styringsgruppe 7. februar forslås at utsendelse av brosjyren settes til perioden 12.-19. mai. Dette er etter at Drøftingsgrunnlaget for Buskerudbypakke2 er behandlet i alle kommunestyre/fylkestinget. I og med at det ikke blir tid til utsendelse før bystyret i Drammen behandler saken, behandles alle likt ved at utsendelse blir etter all behandling. I og med at brosjyren inneholder informasjon om hva politikerne skal drøfte i perioden etter politisk behandling av drøftingsnotatet, bør den sendes ut før disse drøftingene begynner.

Kampanje for økt bruk av buss, tog og sykkel

Arbeidet med planlegging av en holdnings- og atferdskampanje for å få flere til å velge buss, tog eller sykkel er igangsatt sammen med Brakar og NSB. TIBE er engasjert som kommunikasjonsbyrå. I den første fasen vil det utarbeides en kampanjestrategi og deretter et kampanjekonsept. Foreløpig holdes mulighetene åpne for kampanjens innhold, men hovedinnretningen er å bidra til at flere velger alternative transportmidler til bil med fokus på buss og tog.

Det er tatt opp med Brakar og NSB om de også kan bidra økonomisk til kampanjefremføring. Kampanjestart foreslås til å være i august. Denne oppstarten antas å gi best effekt da den blant annet gir mulighet til å dra vekslers på substansielle tiltak som Brakars nye busser og ruteendring. Da det vil bli for sent å forankre strategi og konsept for kampanjen i ATM-utvalgsmøtet i juni, foreslås det å foreta denne forankringen i første møte 25.04. i foreslått Arbeidsutvalg (ordførerne) for de politiske drøftingene om Buskerudbypakke2.

Nye nettsider og prosjektkart www.buskerudbyen.no

De nye nettsidene er i ferdigstillelsesfasen og vil kunne fremvises i ATM-utvalgsmøtet for innspill hvis ønskelig. Prosjektkartet vil bli benyttet som en del av lanseringsstrategien for nettsiden, da dette representerer et nytt og spennende innhold på siden.

Sykkelsatsing - felles personressurs

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet har ambisiøse mål for økt sykkelbruk med en dobling av sykkelandelen fram til 2023. Å endre kultur og atferd til mer sykling er et langsiktig og kontinuerlig arbeid. Partnerne er godt i gang, mye takket være Sykkelbyprosjektet (Kongsberg) og Buskerudbypakke1 2010-13. Kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen har alle et ansvar for sykkel. Siden august 2012 har partnerne i Buskerudbysamarbeidet hatt en felles sykkelkoordinator. Prosjektleder sykkel ble ansatt i to års engasjement i sekretariatet. Engasjementet avsluttes medio august 2014. Da prosjektleder sykkel går ut i fødselspermisjon i midten av mai, vil felles ressurs utgå fra dette tidspunkt.

En vurdering ut fra 1,5 års erfaring og perspektivet framover, tilsier at følgende hovedoppgaver er aktuelle å fokusere på for en felles sykkelressurs:

- Bistand til kommunene og øvrige partnere om videreutvikling av sykkelsatsingen, både i plansammenheng og tilhørende oppgaver
- Bidra til å opprettholde den positive trenden partnerne har opparbeidet i form av økt fokus og engasjement for området sykkel

- Kampanjer og tiltak for økt sykkelbruk
- Oppfølging sykkel i BBP1 2014 -17 og bistand til arbeidet med BBP2
- Bidra til økt kunnskapsgrunnlag på sykkelområdet
- Tilrettelegging for Buskerudbysamarbeidets organer

Etter anbefaling fra fagrådet ga adm. styringsgruppe i møte 7. mars tilslutning til at det settes i gang prosess for ansettelse av felles sykkelressurs i fast stilling under forutsetning av en forlengelse av belønningsavtalen, og at stillingen inngår i tiltaksplan 2014-17 som en del av den politiske prioriteringen. Det vurderes som hensiktsmessig og målrettet at felles ressurs fortsatt er tilknyttet sekretariatet, i første omgang fram til justering av organiseringen når Buskerudby-pakke2 går over i en gjennomføringsfase (antatt om 2-3 år).

Prioritering av midler til pendlerparkering på Lier stasjon

I vedtatt tiltaksplan 2013 for Belønningsmidler Buskerudbypakke1 under tiltaksområde fem Biltrafikkreduserende tiltak er det prioritert midler til oppfølging av parkeringsstrategi hvor pendlerparkeringer inngår. Prosjektrengskapet viser at det var ca.1,9 mill. kr som ikke er disponert.

Administrativ styringsgruppe har i møte 7. mars 2014 godkjent tildeling av 1,9 mill kr fra tiltaksnr 2013-5.3.1 til utvidelse/effektivisering av eksisterende pendlerparkeringstilbud på Lier stasjon forutsatt at Jernbaneverket sikrer fullfinansiering og at gjennomføringsavtale med Jernbaneverket inngås før 15.04.2014 og tiltaket ferdigstilles innen 01.11.2014. Totalkostnad er beregnet til 3,7 mill.kr.

Prosjektsjef i samråd med adm. styringsgruppes leder er gitt fullmakt til å omdisponere 2013-midler med inntil 0,7 mill. kr for, etter behov, å kunne bidra til ytterligere tilskudd slik at prosjektet kan realiseres. Forutsetningen er at det foreligger tilstrekkelige underforbruk/midler ikke disponert, til omdisponering.

Jernbaneverkets parkeringsstrategi

Jernbaneverket har igangsatt et prosjekt for konkretisering av Jernbaneverkets parkeringsstrategi på banestrekningen fra Asker til Kongsberg. Partnerne i Buskerudbysamarbeidet er invitert med i prosjektet og det ble holdt et dialogmøte hos Jernbaneverket 17. desember. Referat fra møtet er sendt alle kommunene, fylkeskommunen og Statens Vegvesen.

Prosjektet skal gi en anbefaling om

- Parkeringstilbud, herunder adgangsregulering samt utvidelsesbehov- og muligheter
- Sykkeltilbud, inkludert standard, fasiliteter, plassering og antall plasser
- Elbil
- Matebuss

Det pågår nå et registrerings- og analysearbeid i regi av engasjert konsulent (TØI). Det er avtalt med fagrådet at anbefaling for strekningen Asker – Kongsberg legges fram i fagrådet før den sendes ut på høring i april/mai. Etter framdriftsplanen skal Jernbaneverket sluttbehandle prosjektets anbefaling før sommeren.

Forslag til konklusjon: Status tas til orientering

Sak 12/14 Videreføring og undertegning av avtalen om Buskerudby-samarbeidet

Hensikt med saken

Ivareta by-/kommunestyrene og fylkestingets innspill ved godkjenning av avtale om videreføring av Buskerudbysamarbeidet. Gi grunnlag for at avtalen om videreføring av Buskerudbysamarbeidet kan underskrives i ATM-utvalgets møte 21. mars 2014

Bakgrunn

Etter anbefaling fra ATM-utvalget i møte 22. november 2013, har felles saksframlegg "Videreføring av avtalen om Buskerudbysamarbeidet" vært til parallell behandling i de respektive by-/kommunestyre og fylkesting.

Jernbaneverket, Fylkesmannen og Statens Vegvesen opplyste i ATM-utvalgets forrige møte at de slutter seg til avtalen om videreføring i tråd med fremlagt sak. Statens Vegvesen forutsatte en ny vurdering av avtalen ved gjennomføring av Buskerudbypakke2. Kystverket signaliserte at de vil gå ut som partner i samarbeidet fra 1.1.2015, når eksisterende avtale utgår. Fylkesmannen vil ivareta Kystverkets interesser i det videre samarbeidet.

Behandling av avtalen i by-/kommunestyrene og fylkestinget

Som vedlegg 2 følger vedtakene i Buskerud fylkesting (6. februar), Drammen bystyre (18. februar), Øvre Eiker kommunestyre 19. februar, Lier kommunestyre 4. mars og Nedre Eiker kommunestyre 5. mars. Kongsberg kommunestyre vil behandle saken i møte 12. mars (formannskapetets behandling ligger i vedlegget).

Avtalen er godkjent av alle de som til nå har behandlet avtalen. Det er kommet forslag til noen endringer/tillegg i form av forutsetninger/anbefalinger, disse oppsummeres slik:

Til punkt 3 Mål for samarbeidet, avsnitt Hovedmål og delmål ny ordlyd i punkt 2:
"Transportsystemet - og tilgang til de kollektive transportlinjer - skal gjøres mest mulig effektivt og rasjonelt for alle brukere" (Lier kommunestyre, Buskerud fylkesting),

Til punkt 3, Hovedstrategier, følgende tillegg til pkt. 2:
"Målet er at så mye som mulig av bolig- og arbeidsplassveksten skjer innenfor de prioriterte utviklingsområdene, men den overordnede strategien muliggjør utvikling også utenfor disse områdene". (Øvre Eiker kommunestyre).

Til punkt 5, Politisk organisering, avsnitt ATM Råd, andre setning, ny ordlyd:
«Rådet skal være et fast rådgivende drøftingsorgan for ATM utvalget. Saker av betydning bør forelegges rådet for drøftelser før behandling i ATM utvalget finner sted»
(Lier kommunestyre, Buskerud fylkesting).

Til punkt 8, siste avsnitt strykes. (Nedre Eiker kommunestyre, Buskerud fylkesting).

Uten at det er angitt noe stedsangivelse i avtalen er følgende forutsatt hensynstatt:

- Riksvegprosjektene på nåværende tidspunkt holdes utenfor BBP2. (Lier kommunestyre, Buskerud fylkesting)

- Dialogen mellom prosjektet og kommunene styrkes blant annet ved saksdokumenter som vektlegger lesbarhet og som er kommuniserbare også overfor innbyggere. (Lier kommunestyre)
- Det etableres et formelt samarbeidsorgan mellom Buskerudbyen og det felles plansamarbeid i Oslo/Akershus for å sikre et best mulig transportsystem dem imellom (Lier kommunestyre)

Videre prosess og undertegning

Godkjenning av avtalen i alle de behandlede organ så langt, viser at det er enighet om videreføring av samarbeidet med et langsiktig tidsperspektiv.

Undertegning av avtalen forutsetter konsensus om avtaleteksten og at de anbefalinger/forutsetninger som er kommet gjennom godkjenningsrunden ivaretas på en god måte.

Adm. styringsgruppe behandlet saken i møte 7. mars og vil anbefale følgende som grunnlag for at ordførerne i møte ATM-utvalget kan underskrive justert avtale i møte:

1. Endringer i avtalen før undertegning

a) Begge forslagene til endring/tillegg til punkt 3 (Mål for samarbeidet og hovedstrategier) tas inn i justert avtale.

b) Forslag til endring i punkt 8 om solidarisk ansvar for felles sekretariat. Det foreslås ingen endring av kap. 8. Begrunnelse: Siste avsnitt gjelder tydeliggjøring av solidarisk ansvar for felles sekretariat. Rådmannen i Nedre Eiker har angitt at kommunestyret ikke var uenig i det solidariske ansvaret, men at det ikke burde høre hjemme i samarbeidsavtalen. Rådmennene har ikke funnet noe annet sted enn i samarbeidsavtalen hvor dette solidariske ansvaret kan tas med.

Som vedlegg 3 følger forslag til justert avtale med forslag til endringer i punkt 3 i avtalen.

2. Øvrige anbefalinger/forutsetninger håndteres som protokolltilførsel.

Fra ATM-utvalgets møte 21.03 gis en protokolltilførsel hvor det angis hvilke vedtak som ble fattet i tilknytning til godkjenning av justert samarbeidsavtale.

3. Følgende anbefalinger/forutsetninger følges opp som egne saker til ATM-utvalget:

- Til punkt 5, Politisk organisering, avsnitt ATM Råd, andre setning, forslag til endring: «Rådet skal være et fast rådgivende drøftingsorgan for ATM utvalget. Saker av betydning bør forelegges rådet for drøftelser før behandling i ATM utvalget finner sted»
- Riksvegprosjektene på nåværende tidspunkt holdes utenfor BBP2. (Rådmennenes tolkning av dette punkt er at dette gjelder E134 Damåsen-Sagrenna og Rv23 Dagslett – Linnes)
- Dialogen mellom prosjektet og kommunene styrkes blant annet ved saksdokumenter som vektlegger lesbarhet og som er kommuniserbare også overfor innbyggere.
- Det etableres et formelt samarbeidsorgan mellom Buskerudbyen og det felles plansamarbeid i Oslo/Akershus for å sikre et best mulig transportsystem dem imellom.

Forslag til konklusjon:

1. *Justert avtale om videreføring av Buskerudbysamarbeidet underskrives i ATM-utvalgets møte 21. mars med følgende endringer;*
 - *Til punkt 3 Mål for samarbeidet, avsnitt Hovedmål og delmål. Ny ordlyd i punkt 2: "Transportsystemet -og tilgang til de kollektive transportlinjer -skal gjøres mest mulig effektivt og rasjonelt for alle brukere"*
 - *Til punkt 3, Hovedstrategier. Følgende tillegg til pkt. 2: "Målet er at så mye som mulig av bolig- og arbeidsplassveksten skjer innenfor de prioriterte utviklingsområdene, men den overordnede strategien muliggjør utvikling også utenfor disse områdene".*
2. *Følgende legges ved protokollen:*
Alle vedtak i by-/kommunestyrene og fylkestinget om justert samarbeidsavtale.
3. *Følgende punkter følges opp i ATM-utvalget som egne saker.*
 - *Til punkt 5 i samarbeidsavtalen, Politisk organisering, avsnitt ATM Råd, andre setning, forslag til endring: «Rådet skal være et fast rådgivende drøftingsorgan for ATM utvalget. Saker av betydning bør forelegges rådet for drøftelser før behandling i ATM utvalget finner sted»*
 - *Riksvegprosjektene på nåværende tidspunkt holdes utenfor BBP2. (Gjelder E134 Damåsen-Sagrenna og Rv23 Dagslett – Linnes)*
 - *Dialogen mellom prosjektet og kommunene styrkes blant annet ved saksdokumenter som vektlegger lesbarhet og som er kommuniserbare også overfor innbyggere.*
 - *Det etableres et formelt samarbeidsorgan mellom Buskerudbyen og det felles plansamarbeid i Oslo/Akershus for å sikre et best mulig transportsystem dem imellom.*

Sak 13/14 Buskerudbypakke2 – opplegg for drøftingsfase1

Hensikt med saken

Avklare opplegg for drøftingsfase 1 om Buskerudbypakke2.

Bakgrunn

Felles "Drøftingsgrunnlag for Buskerudbypakke2" skal til behandling i kommunestyrene og fylkestinget i perioden 18.mars – 7.mai.

Rådmennenes forslag til felles vedtak:

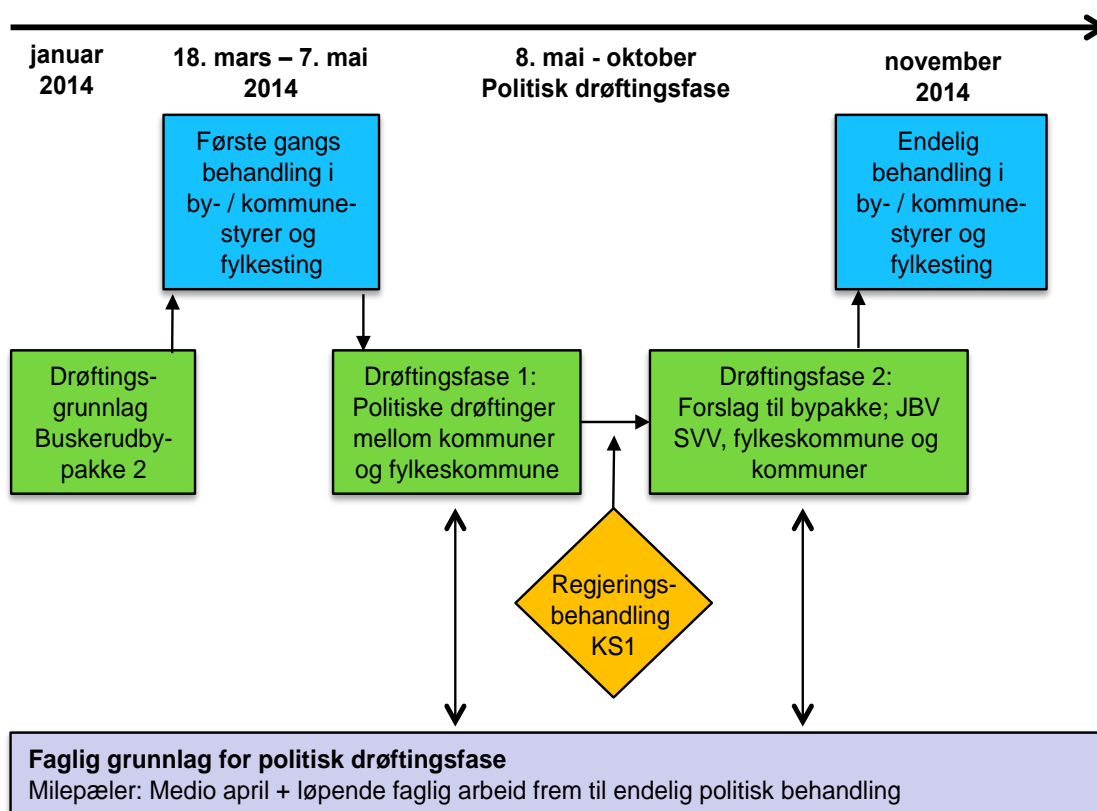
1. Videre arbeid med Buskerudbypakke2 bygger på vedlagte drøftingsgrunnlag og de innspill som er fremkommet gjennom forberedelser til behandling i by- / kommunestyrer og fylkesting. Evt. innspill i den formelle behandlingen inkluderes i drøftingsgrunnlaget.
 2. Det igangsettes drøftinger mellom kommunene / fylkeskommunen for å komme fram til et omforent forslag til Buskerudbypakke2 som grunnlag for drøftinger med staten.
 3. Som kommunens / fylkeskommunens representanter i drøftingsutvalget om lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke2 velges følgende tre personer:
-

og til senere drøftinger med staten velges ordfører.

4. Omforent forslag til Buskerudbypakke2 mellom kommunene, fylkeskommunen og staten legges fram til behandling i by- / kommunestyrene / fylkestinget før søknad om bompengefinansiering sendes staten.

Saksutredning

Figuren under illustrerer den politiske og faglig prosessen med utarbeiding av lokalt / regionalt forslag til Buskerudbypakke2.



Adm. styringsgruppe i møte 7.februar anbefaler følgende forslag til opplegg for drøftingsfase 1:

Forslag til mål for drøftingsfase 1

1. Oppnå enighet mellom kommunene/fylkeskommunen om en skisse til Buskerudbypakke2 som grunnlag for å komme fram til enighet med staten i drøftingsfase 2.
2. Ambisjon om at tilstrekkelig enighet kan skje innen 1. juli 2014, slik at drøftinger med staten (drøftingsfase 2) kan starte opp etter ferien.

Deltakelse i drøftingene

Drøftingsutvalget

18 valgte representanter fra kommunestyre og fylkesting. (Tre representanter fra hver av de fem kommunene og fylkeskommunen).

Leder av ATM-utvalget leder drøftingsmøtene.

Drøftingsutvalgets mandat:

Utarbeide et omforent forslag til Buskerudbypakke2 som grunnlag for drøftinger med staten.

Arbeidsutvalg

Fylkesordfører og de fem ordførerne utgjør arbeidsutvalget.

Leder av ATM-utvalget leder arbeidsutvalgsmøtene.

Arbeidsutvalgets oppgave:

Forberede møtene i drøftingsutvalget slik at drøftingsmøtene blir mest mulig hensiktsmessig og effektivt lagt opp.

Administrativ deltagelse

I drøftingsutvalget møter kommunene og fylkeskommunen med to personer; rådmann og en faglig leder. Jernbaneverket og Statens vegvesen møter som observatører og som bistand til det adm. apparat for drøftingene.

I arbeidsutvalget møter rådmennene.

Buskerudbysamarbeidets sekretariat deltar med hensiktsmessig kompetanse og kapasitet i drøftingsmøter og arbeidsutvalgsmøter.

Administrativt og faglig apparat

Leder og nestleder av adm. styringsgruppe samt prosjektsjef danner en adm. arbeidsgruppe.

Prosjektsjefen har ansvar for underlagsdokumenter til drøftingsmøtene og møtene i arbeidsutvalget og ivaretar de administrative forberedelser til, tilrettelegging og oppfølging av drøftingsmøtene.

Fagrådet/faglige representanter fra kommunene/fylkeskommunen, SVV,JBV og sekretariatet utgjør det faglige apparat.

Forslag til prosess og tidsplan

For detaljer vises til vedlegg 4

Forberedelse til drøftinger

21.mars ATM-utvalget. (Organisering, prosess og møteplan)

7. – 10. april Formøter i fylkeskommunen og kommunene (ordfører, rådmann, prosjektsjef)

25. april Arbeidsutvalget (1) (ordførerne + rådmenn) (Etter møtet i adm. styringsgruppe har fylkesutvalget endret sin møteplan, møtet flyttes fra 24. til 25.)

Drøftingsfase1

7. -15. mai Formøter i fylkeskommunen og kommunene (drøftingsdelegasjon + rådmann)

19.-20. mai Drøftingsutvalget 1. møte (lunsj – lunsj)

6. juni Arbeidsutvalget (2) (ordførerne + rådmenn) k. 0900 -12.00.

19. juni Drøftingsutvalget 2. møte kveldsmøte kl 17 -21

20. juni ATM-utvalget

Uke 34 Arbeidsutvalget (3) (ordførerne + rådmenn).

Videre prosess programmeres ut fra status i prosessen pr 19. juni.

Offentlighet.

Drøftingsutvalget er å anse som et folkevalgt organ nedsatt av by-/kommunestyrene/fylkestinget. Saksdokumentene er dermed åpne. Det tilrettelegges for åpenhet i drøftingsfasen.

Forslag til konklusjon: *Opplegg for Buskerudbypakke2 - drøftingsfase 1, justert i tråd med innspill i møtet, godkjennes.*

Sak 14/14 Årsrapport 2013 Buskerudbysamarbeidet

Hensikt

Godkjenning av årsrapport for 2013.

Bakgrunn

Forslaget til samlet årsrapport 2013 for Buskerudbysamarbeidet er behandlet i fagrådet og administrativ styringsgruppe. Tekstforslag til årsrapporten foreligger som separat vedlegg til saksdokumentet i rent tekstformat. En versjon satt i layout, og med bilder og illustrasjoner vil bli ettersendt.

Årsrapport Buskerudbysamarbeidet 2013

Årsrapporten gir "eierne" av Buskerudbysamarbeidet en samlet oversikt over aktivitet, resultater og økonomi. Årsrapporten vil være et viktig verktøy for å vise at Buskerudbysamarbeidet har gitt synlige resultater, og at samarbeidet er et viktig virkemiddel for en attraktiv og bærekraftig utvikling.

Behandling av årsrapporten er også en anledning til å få tilbakemelding på Buskerudbysamarbeidet fra de 10 partnernes styringsorganer.

I arbeidet med årsrapporten er følgende strategier lagt til grunn (lagt frem i fagrådet 20.02. og adm. styringsgruppe 7.3.):

Formål og ambisjoner (Ut over grunnleggende mål om resultater og økonomi)

1. Årsrapporten skal vise politikere og andre involverte i samarbeidet at prosjektet bærer frukter og at vi oppnår resultater som ikke ville vært mulig uten samarbeid.
2. Årsrapporten skal gi trygghet for at planer som nå legges for fremtiden kan realiseres, men at det krever vilje til samarbeid for å få det til.
3. Årsrapporten skal fremstille Buskerudbysamarbeidet på en enklere og mer tilgjengelig måte

Målgrupper

- Hovedmålgruppe; Folkevalgte i Buskerudbysamarbeidet
- Ledergrupper hos partnerne
- Fagpersoner og administrasjon
- Samferdselsdepartementet
- Buskerudbenken

- Media, Næringsliv, Interesserte lag og foreninger

Suksesskriterier

- Målgruppene leser og får med seg hele eller deler av innholdet
- Årsrapporten oppfattes som lettfattelig, informativ, oversiktlig og interessant

Kommunikasjonsidé og konsept

- Mer bruk av informasjonsgrafikk, færre ord, enklere språk. Flere og større bilder.

Etterlatt inntrykk/budskap

- Buskerudbyen har fått gjennomført en rekke viktige prosjekter. Det er viktig å videreføre arbeidet og å øke omfanget av prosjektene gjennom Buskerudbypakke2.
- Årsrapporten er oversiktlig og interessant.

Strategi for lansering, bruk og gjenbruk

- Elektronisk distribusjon til alle målgrupper
- Trykkes i 300 eksemplarer, 15 eksemplarer deles ut til hver partner
- Publisering på partnernes hjemmesider og på Buskerudbyen.no
- Utdeling i relevante sammenhenger

Forslag til prosess for slutføring av arbeidet

Tekstforslaget vil bli justert etter innspill i ATM-utvalget og ferdigstilt med design og layout.

Det legges til grunn (slik som tidligere år) at alle partnerne sørger for:

- egnet behandling av årsrapporten i politiske organer og for statsetatene i egnede ledergrupper
- en god distribusjon av rapporten internt

I tråd med anbefalingen fra adm. styringsgruppe foreslås følgende forslag til konklusjon: Årsrapport 2013 for Buskerudbysamarbeidet vedtas.

Sak 15/14 Eventuelt

Vedlegg 1

Møtereferat ATM-utvalget Møte nr. 1/14 - 07.02.2014	
Tilstede	ATM-utvalget: Tore Opdal Hansen, ordfører Drammen (leder) Morten Eiksrød, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører, Øvre Eiker kommune Arvid Lyngås, varaordfører, Kongsberg kommune Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Helene Justad, varaordfører, Lier kommune Helen Bjørnøy, fylkesmann i Buskerud Anne Marstein, regional plan- og utviklingsdirektør, Jernbaneverket Dagfinn Fløystad, direktør for styring- og strategistaben, Statens vegvesen, Region sør Fra administrativ styringsgruppe: Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune Morten Lauvbu, rådmann, Øvre Eiker kommune Bengt Nystrøm, rådmann, Nedre Eiker kommune Hans Petter Christensen, rådmann, Lier kommune Wenche Grindrud, rådmann, Kongsberg kommune Runar Hannevold, fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune Runas Schau Carlsen, assisterende fylkesmann i Buskerud Hans Jan Håkonsen, avdelingsdirektør i vegavdeling Buskerud, Statens vegvesen, Region sør Fra sekretariatet: Tore Askim, prosjektsjef, Anne Marte Lind, prosjektleder kommunikasjon Gun Kjenseth, prosjektleder by-/og stedsutvikling (ref)
Forfall	Vidar Lande, ordfører, Kongsberg kommune (nestleder) Kjell Inge Davik, regionveisjef, Statens vegvesen, Region sør Sven Arild Hansen, regiondirektør, Kystverket Sør Øst
Møtested	Formannskapssalen, Rådhuset, Øvre Eiker

Innkalling og dagsorden godkjent.

Sak 01/14 Referat fra møte nr. 6/13

Konklusjon: Referat godkjent.

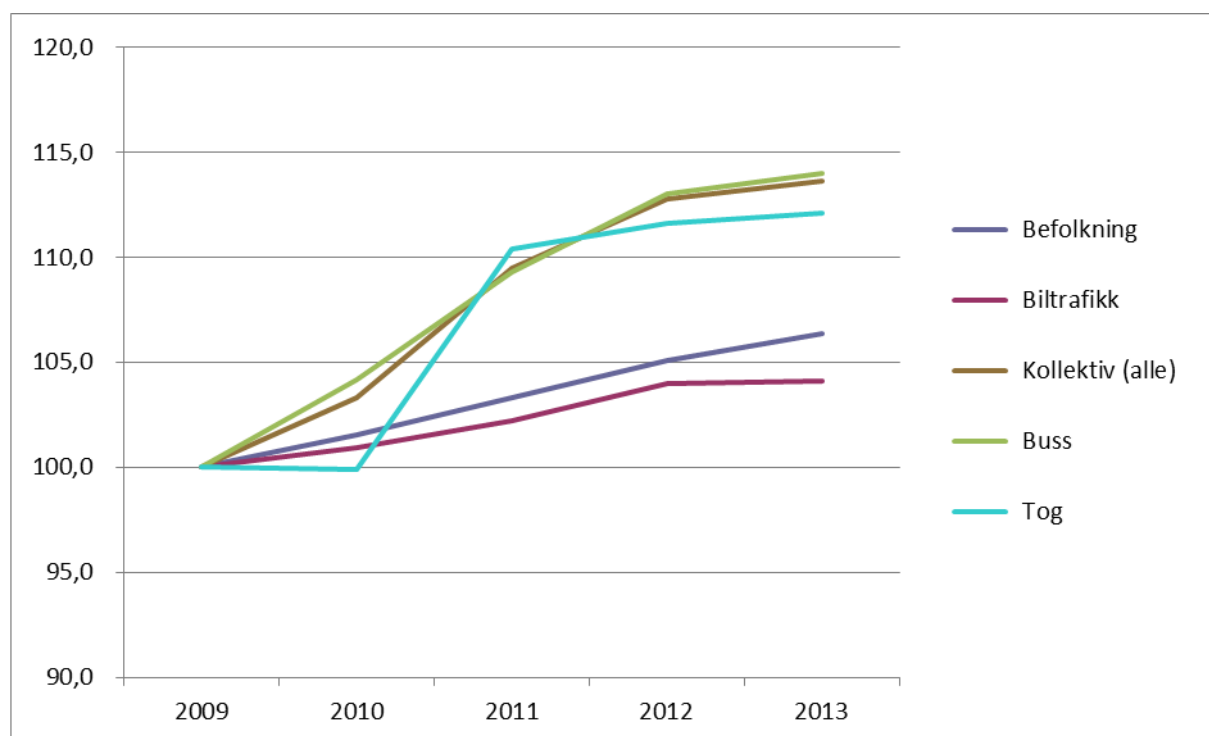
Sak 02/14 Status

Oppfølging av møte med samferdselsministeren 20.01.14

Det ble orientert om at det nå jobbes med å få til en oppfølging etter møtet med statsråden, ved å avtale et møte om tog i Buskerubyen på politisk nivå med statssekretær Jon-Ragnar Aarset.

Belønningsordningen – rapportering av resultater 2010-13 (inkl. 2013)

Prosjektchef Tore Askim orienterte om at rapporten er sendt Samferdselsdepartementet onsdag 5. februar. Han gikk kort gjennom nøkkeltall i resultatrapporten som viser at de fem Buskerudbykommunene per 1.1.2014 har ca 160.000 innbyggere og har hatt en befolkningsvekst i perioden (2009 -13) på 6,4 %, en vekst i kollektivtrafikken på 13,7 % og en vekst i biltrafikken på 4,1 % for de fire tellepunktene som det foreligger tall på for hele fireårsperioden. Siste året viser en utflating i veksten i biltrafikken på 0,1 % vekst.



Konklusjon: Status tas til orientering

Sak 03/14 Søknad om videreføring av belønningsordningen /BBP1 2014-17

Fra drøftingene:

Det ble poengtert at det er en forutsetning for ny avtale med departementet at

Buskerudbysamarbeidet videreføres. Sak om videreføring av samarbeidsavtalen er nå til behandling i fylkestinget og by-/kommunestyre. Fylkestinget godkjente avtaleforslaget i møte 6. februar med tilføyelser i form av anbefalinger til fylkesordfører.

Fylkestingets vedtak ble omdelt og fylkesordfører ba om at det ble vedlagt protokollen fra ATM-utvalgsmøtet.

Fylkestingets vedtak lyder:

“Forslag til justert samarbeidsavtale for videreføring av Buskerudbysamarbeidet fra 1.1.2015 godkjennes, jf vedlegg 1, med følgende endringer;

Fylkestinget anbefaler;

- at riksvegprosjektene på nåværende tidspunkt holdes utenfor BBP2*
- at punkt 8, siste avsnitt i forslag til ny avtale tas ut*
- at punkt 3.1 mål for samarbeidet, avsnitt hovedmål og delmål får ny ordlyd i punkt 2; “Transportsystemet – og tilgang til de kollektive transportlinjer – skal gjøres mest mulig effektivt og rasjonalt for alle brukere”.*
- at punkt 5, Politisk organisering, avsnitt ATM Råd, andre setning, får ordlyd: “Rådet skal være et fast rådgivende drøftingsorgan for ATM utvalget. Saker av betydning bør forelegges rådet for drøftelser før behandling i ATM-utvalget finner sted”.*

Kommunene skal innen 18.mars behandle justert samarbeidsavtale i de fem by- og kommunestyrene. Justert samarbeidsavtale legges fram til underskrift i ATM-utvalgets møte 21.mars.

Konklusjon: *Søknad til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene for perioden 2014-2017 fra Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier kommuner og Buskerud fylkeskommune oversendes Samferdselsdepartementet.*

Sak 04/14 Drøftingsgrunnlag Buskerudbypakke2

Fra drøftingene:

Det kom innspill til drøftingsgrunnlaget på

- å være tydelig og konsistent på at riksvegprosjektene E 134 Damåsen - Sagrenna og RV 23 Dagslett – Linnestad går som egne beslutningsprosesser.
- Pendlerparkeringer er et viktig tiltak i alle kommunene.

Innbyggerbrosjyren bør synliggjøre noe av det som vi har fått til så langt og være tilpasset hver enkelt kommune.

Konklusjon

1. *Felles saksframlegg Drøftingsgrunnlag Buskerudbypakke2 med notat datert 29.01.2014 med tilpasninger i tråd med innspill i møtet, anbefales til behandling i by-/kommunestyrene/ fylkestinget i perioden 18.mars til 07.mai 2014*
2. *Det gis tilslutning til foreslått kommunikasjonsstrategi for Buskerudbypakke2.*

3. *Innbyggerbrosjyre utarbeides i tråd med de signaler som ble gitt i møtet og i nært samarbeid med den enkelte kommune*

Sak 05/14 Opplegg for bompengeutredning

Det kom innspill fra Statens vegvesen om å ta med et alternativ med lengre tidshorisont (20 år), alternativ rentesats (4%) og alternativ takst for tunge kjøretøy i beregningene (tredobbel).

Konklusjon:

1. *Det gis tilslutning til opplegg for bompeng- / finansieringsutredning som skissert i saken supplert med innspill i møtet.*
2. *Det faglige arbeidet må tilpasses lokale / regionale politiske prosesser i 2014 slik at det foreligger et godt faglig grunnlag for politiske drøftinger.*

Sak 06/14 ATM-rådsmøte 10. mars 2014

Konklusjon: *Det holdes ATM-rådsmøte 10.03.2014 med Buskerudbypakke2 som tema.*

Sak 07/13 Eventuelt

Plandirektør Anne Marstein orienterte om Jernbaneverkets nye organisering som iverksettes 1. april 2014.

Sak 08/14 Valg

Konklusjon: *Valg av leder og nestleder i ATM-utvalget utsettes til juni 2014.*

Vedlegg 2

Videreføring av avtale om Buskerudbysamarbeidet - Vedtak i fylkesting/bystyre/kommunestyre februar/mars 2014

Buskerud fylkeskommune

Fylkestinget godkjente avtaleforslaget i møte 6. februar 2014 med følgende vedtak:

“Forslag til justert samarbeidsavtale for videreføring av Buskerudbysamarbeidet fra 1.1.2015 godkjennes, jf vedlegg 1, med følgende endringer;

Fylkestinget anbefaler;

- at riksvegprosjektene på nåværende tidspunkt holdes utenfor BBP2

- at punkt 8, siste avsnitt i forslag til ny avtale tas ut

- at punkt 3.1 mål for samarbeidet, avsnitt hovedmål og delmål får ny ordlyd i punkt 2;

“Transportsystemet – og tilgang til de kollektive transportlinjer – skal gjøres mest mulig effektivt og rasjonalt for alle brukere”.

- at punkt 5, Politisk organisering, avsnitt ATM Råd, andre setning, får ordlyd: “Rådet skal være et fast rådgivende drøftingsorgan for ATM utvalget. Saker av betydning bør forelegges rådet for drøftelser før behandling i ATM-utvalget finner sted”.

Drammen bystyre

Drammen bystyre behandlet avtalen i møte 18. februar og vedtok mot FrPs fire stemmer at forslag til justert samarbeidsavtale for videreføring av Buskerudbysamarbeidet fra 1.1.2015 godkjennes, jf vedlegg 1.

FrP fremmet følgende protokolltilførsel: *“Drammen FrP støtter ikke lenger deltagelse i Buskerudbyen. Bakgrunnen for dette er at prosjektet i for liten grad fokuserer på de reelle utfordringer. Det er urealistisk å tro at en dramatisk vekst i antall innbyggere ikke vil føre til vekst i biltrafikken, derfor kan ikke Drammen FrP støtte et prosjekt som vil innføre bompenger for å bruke bilistenes penger til andre formål enn vei.”*

Øvre Eiker kommunestyre

Kommunestyret i Øvre Eiker behandlet sak om videreføring av avtalen om Buskerudbysamarbeidet i møtet 19.2.2014. Forslag til justert samarbeidsavtale ble enstemmig godkjent med følgende tillegg til pkt. 2, side 3 under Hovedstrategier: *“Målet er at så mye som mulig av bolig- og arbeidsplassveksten skjer innenfor de prioriterte utviklingsområdene, men den overordnede strategien muliggjør utvikling også utenfor disse områdene”.*

Tillegg begrunnes med: *Dette er en viktig formulering i Areal og transportplanen. Det er naturlig at dette gjenspeiles i samarbeidsavtalen.*

Nedre Eiker kommunestyre

Knut Gjerde (FRP) fremmet følgende forslag: Nedre Eiker kommune trekker seg ut av Buskerudbysamarbeidet med virkning fra 01.01.2015.

Votering: Formannskapetets innstilling vedtatt med 29 stemmer (15 AP, 1 SV, 1 V, 1 KRF, 11 H) mot 6 stemmer (5 FRP, 1 H) avgitt for Knut Gjerde's (FRP) forslag.

Vedtak i Kommunestyret - 05.03.2014: Nedre Eiker kommune godkjenner forslag til justert samarbeidsavtale for videreføring av Buskerudbysamarbeidet, jfr. vedlegg 2 i saken. Siste avsnitt i punkt 8 i samarbeidsavtalen strykes. Rapport fra folkevalgtundersøkelsen tas til orientering.

Lier kommunestyre

Kommunestyrets vedtak:

1. Forslag til justert samarbeidsavtale for videreføring av Buskerudbysamarbeidet fra 1. januar 2015 godkjennes slik den foreligger i vedlegg 1 til saken med tillegg som utløses av punkt 2 i dette vedtak.
2. Lier kommune understreker betydningen av at Buskerudbysamarbeidet får en bred behandling og sterk forankring i kommunene og fylkestinget og forutsetter følgende for at avtalen videreføres:
 - a. dialogen mellom prosjektet og kommunene styrkes blant annet ved saksdokumenter som vektlegger lesbarhet og som er kommuniserbare også overfor innbyggere.
 - b. at riksvegprosjektene på nåværende tidspunkt holdes utenfor BBP2.
 - c. at punkt 3.1 mål for samarbeidet, avsnitt hovedmål og delmål får ny ordlyd i punkt 2 "Transportsystemet -og tilgang til de kollektive transportlinjer -skal gjøres mest mulig effektivt og rasjonelt for alle brukere»
 - d. at punkt 5, Politisk organisering, avsnitt ATM Råd, andre setning, får ny ordlyd: «Rådet skal være et fast rådgivende drøftingsorgan for ATM utvalget. Saker av betydning bør forelegges rådet for drøftelser før behandling i ATM utvalget finner sted»
 - e. at det etableres et formelt samarbeidsorgan mellom Buskerudbyen og det felles plansamarbeid i Oslo/Akershus for å sikre et best mulig transportsystem dem imellom.
3. Administrasjonen forbereder sak til kommunestyret om hvilke transporttekniske tiltak i kommunen (pendlerparkeringer/gang- og sykkelveier/utvikling av trafikknutepunkter/ styrking av kollektive transporttilbud) som Lier Kommune bør prioritere for anvendelse av fremtidige tilskuddsmidler fra Buskerudbyprosjektet innenfor Buskerudbypakke
4. Rapport om folkevalgtundersøkelsen av november 2013 tas til orientering.

Kommunestyrets behandling: Lars Haugen (FRP) fremmet på vegne av FRP og V følgende forslag: «Lier kommune melder seg ut av Buskerudbysamarbeidet.» Forslaget falt da det fikk 7 stemmer (5FRP, 2V) mot 42 stemmer (20H,16AP, 2KRF, 2SP, 2SV). Følgende omforente forslag ble så vedtatt enstemmig:

- «1. Forslag til justert samarbeidsavtale for videreføring av Buskerudbysamarbeidet fra 1. januar 2015 godkjennes slik den foreligger i vedlegg 1 til saken med tillegg som utløses av punkt 2 i dette vedtak.
2. Lier kommune understreker betydningen av at Buskerudbysamarbeidet får en bred behandling og sterk forankring i kommunene og fylkestinget og forutsetter følgende for at avtalen videreføres:

- a. Dialogen mellom prosjektet og kommunene styrkes blant annet ved saksdokumenter som vektlegger lesbarhet og som er kommuniserbare også overfor innbyggere.
 - b. at riksvegprosjektene på nåværende tidspunkt holdes utenfor BBP2.
 - c. at punkt 3.1 mål for samarbeidet, avsnitt hovedmål og delmål får ny ordlyd i punkt 2 "Transportsystemet -og tilgang til de kollektive transportlinjer -skal gjøres mest mulig effektivt og rasjonelt for alle brukere»
 - d. at punkt 5, Politisk organisering, avsnitt ATM Råd, andre setning, får ny ordlyd: «Rådet skal være et fast rådgivende drøftingsorgan for ATM utvalget. Saker av betydning bør forelegges rådet for drøftelser før behandling i ATM utvalget finner sted»
 - e. at det etableres et formelt samarbeidsorgan mellom Buskerudbyen og det felles plansamarbeid i Oslo/Akershus for å sikre et best mulig transportsystem dem imellom.
3. Administrasjonen forbereder sak til kommunestyret om hvilke transporttekniske tiltak i kommunen (pendlerparkeringer/gang- og sykkelveier/utvikling av trafikkknutepunkter/ styrking av kollektive transporttilbud) som Lier Kommune bør prioritere for anvendelse av fremtidige tilskuddsmidler fra Buskerudbyprosjektet innenfor Buskerudbypakke
4. Rapport om folkevalgtundersøkelsen av november 2013 tas til orientering. «

Kongsberg kommunestyre

Formannskapet behandlet saken i møte 19. februar sak 8/14: Rådmannens innstilling ble vedtatt med 6 stemmer (4 Ap, 1 H og 1 V) mot 5 stemmer (2 Frp, 1 V, 1 Uavh og 1 Sp).

FORMANNSKAPETS INNSTILLING:

1. Forslag til justert samarbeidsavtale for videreføring av Buskerudbysamarbeidet fra 1.1.2015 godkjennes, jf vedlegg 1.
2. Rapport fra folkevalgtundersøkelsen tas til orientering.
Kommunestyret skal behandle saken 12. mars.

Vedlegg 3

Foreslåtte endringer 11.03.2014 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

2. Langsiktig samarbeid og hovedprinsipper

Partene i denne avtalen inngår et langsiktig samarbeid om klimavennlig areal- og transportutvikling gjennom Buskerudbysamarbeidet. Avtalens varighet 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.
- Konkret omfatter samarbeidet:
 1. Buskerudbypakke2. 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 er de samme som målene i vedtatt areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023.

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 - og tilgang til de kollektive transportlinjer – skal gjøres mest mulig 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

Følgende tillegg til pkt. 2, side 3 under Hovedstrategier: “Målet er at så mye som mulig av bolig- og arbeidsplassveksten skjer innenfor de prioriterte utviklingsområdene, men den overordnede strategien muliggjør utvikling også utenfor disse områdene”. (Øvre Eiker). 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:

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

- 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. **Målet er at så mye som mulig av bolig- og arbeidsplassveksten skjer innenfor de prioriterte utviklingsområdene, men den overordnede strategien muliggjør utvikling også utenfor disse områdene.**
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 næringstransport. Her inngår at Drammen havn skal utnyttes 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 besluttsende 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. Buskerudbypakke2. Buskerudbysamarbeidet skal initiere og arbeide fram forslag til en bypakke og evt. en bymiljøavtale for Buskerudbyen. Arbeidet omfatter også realisering av Buskerudbypakke2.

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

2. Buskerudbypakke1/ belønningsordning. Arbeide for og gi grunnlag for å kunne inngå en flerårig forlengelse av belønningsavtale /Buskerudbypakke med Samferdselsdepartementet.

Buskerudbysamarbeidet er styrings- og utførende organ for avtale med Samferdselsdepartementet 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. Integrrert 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, fylkesordfører, 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 bl. a. prioritering av tiltak innenfor de årlige økonomiske rammer.
- 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 (jf. 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 fylkesordfører.
- 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 (Buskerudbypakke1) finansieres i tråd med avtale med Samferdselsdepartementet.
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. (jf. 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. Avtalens varighet/Oppsigelse/uttreden

Det legges opp til et langsiktig samarbeid. En part kan si opp avtalen med 1 års varsel, gjeldende fra 1. januar etter at avtalen er sagt opp. Dersom en eller flere av avtalepartnerne sier opp avtalen vurderer Buskerudbysamarbeidet om avtalen må endres som følge av dette.

10. Endring av avtalen

Avtalen revideres ved behov. Endring av samarbeidsavtalen krever tilslutning av samtlige avtalepartnere.

Buskerudbyen, den ...

Morten Eriksrød
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 Fjerdingstad
Ordfører i Øvre Eiker

Kjell Inge Davik
Regionvegsjef
Statens vegvesen
Region sør

Paul Runnestø
Plan og utviklingsdirektør
Jernbaneverket

5 vedlegg

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 halvårlig møteplan for ATM utvalget med tilhørende frister for utsendelse av saker som gir mulighet for ordførerne og fylkesordførere til å drøfte sakene i formannskap/fylkesutvalg i forkant av møtene i ATM utvalget.
2. Utarbeide en halvårlig prosjektplan/årshjul for Buskerudbysamarbeidet med hovedmålpeleer som gir oversikt over planlagte saker som skal behandles i ATM utvalget.
3. Den halvårlige 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 kr
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, arenautvikling
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 bl.a. knyttet til info overfor folkevalgte mv.

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

- prosjektregnskap for Buskerudbysamarbeidet
- regnskap for belønningsordningen i tråd med 4-årige avtale mellom SD og fylkeskommunen/de fem kommunene.

- 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

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

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 4

Buskerudbypakke 2 – Prosess og tidsplan for drøftingsfase 1 mellom Buskerudbykommunene og fylkeskommunen

Prosess og tidsplan

Proessen til og med første drøftingsfase deles opp i en forberedelsesfase og en drøftingsfase:

Forberedelser til drøftinger

Dato	Møter	Tema	Saksfrist (foreløpig)
7. mars	Adm. styringsgruppe	<ul style="list-style-type: none">• Organisering, prosess og møteplan	28.02
21.mars	ATM-utvalget	<ul style="list-style-type: none">• Organisering, prosess og møteplan	11.03
7. – 10. april	Formøter i fylkeskommunen og kommunene	Rådmann sammen med prosjektsjef har forberedende møte med sin ordfører (dvs. 6 møter)	03.04
24. april	Arbeidsutvalget (1)	<ul style="list-style-type: none">• Opplegg for første møte i drøftingsutvalget• Metode for drøftingsfasen• Forslag til rammer/felles forutsetninger• Ajourført skisse til BBP2	03.04/11.04
24. april	Adm. styringsgruppe		

Drøftingsfase1

Dato	Møter	Tema	Saksfrist (foreløpig)
7. -15. mai	Formøter i fylkeskommunen og kommunene		05.05
19.-20. mai	Drøftingsutvalget (lunsj – lunsj)	<ul style="list-style-type: none">• Rammer/felles forutsetninger• Drøftingsgrunnlaget og resultater av den politiske behandlingen• Sentrale problemstillinger• Ajourført skisse for BBP2• Spørsmål som skal utredes før neste møte	05.05

6. juni	Arbeidsutvalget (2) 0900-12.00	28.05
6. juni	Adm. styringsgruppe	28.05
19. juni	Drøftingsutvalget kveldsmøte kl 17 -21	10.06
20. juni	ATM-utvalget	10.06
Uke 34	Arbeidsutvalget (3)	



ÅRSRAPPORT

BUSKERUDBYSAMARBEIDET 2013

- et samarbeid om areal, transport og miljø



Buskerudbyen



Innhold

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

Samfunnsoppdraget

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



1.2 Samarbeid nødvendig for fremtidig fremkommelighet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Den politiske styringsgruppen i 2013*



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



2

Fakta om Buskerudbysamarbeidet

65000



nye innbyggere
innen 2040 vil gi
utfordringer
for trafikavviklingen

47%

trafikkvekst



- dersom vi ikke endrer
dagens reisevaner

10

samarbeids-
partnere
har gått sammen
om å løse disse utfordringene

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

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

men trenger nesten
100 ganger mer
for å løse utfordringene

2.1 Utfordrende samarbeid – viktige delresultater

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

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

De viktigste resultatene er:

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

neren som grunnlag for felles innsats i årene framover

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

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

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



Administrativ styringsgruppe besto i 2013 av:

Leder:

Runar Hannevold,
Fylkesrådmann

Nestleder:

Osmund Kaldheim,
rådmann i Drammen kommune

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

Hans Petter Christensen,
rådmann i Lier kommune

Bengt Nystrøm,
rådmann i Nedre Eiker kommune

Øyvind Hvidsten,

rådmann i Øvre Eiker kommune

Runar Schau Carlsen,

assisterende fylkesmann i Buskerud

Hans-Jan Håkonsen,

avdelingsdirektør i Statens vegvesen,
avdeling Buskerud

Anne Marstein,

Plan og utviklingsdirektør øst,
Jernbaneverket

Sven Arild Hansen,

regiondirektør i Kystverket sørøst

Per Steinar Jensen,

regiondirektør, NHO Buskerud

Jan Petter Gundersen,

LO Buskerud

Tore Askim,

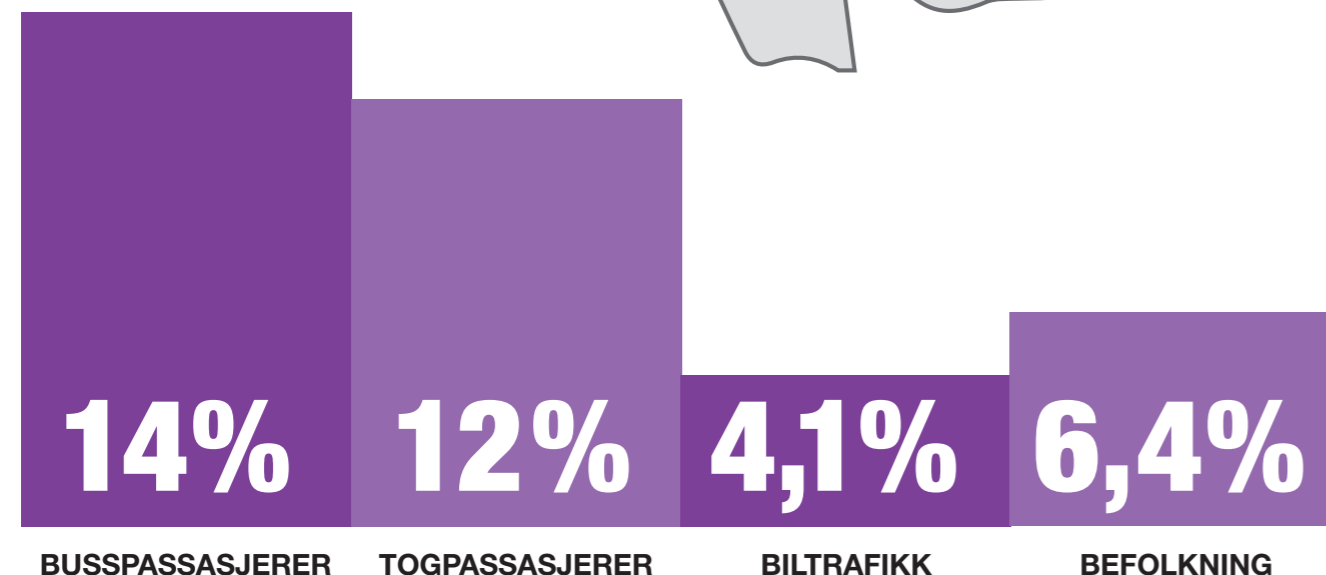
Prosjektleder, sekretariatet for
Buskerudbysamarbeidet

65%
bilandel
i Buskerudbyen

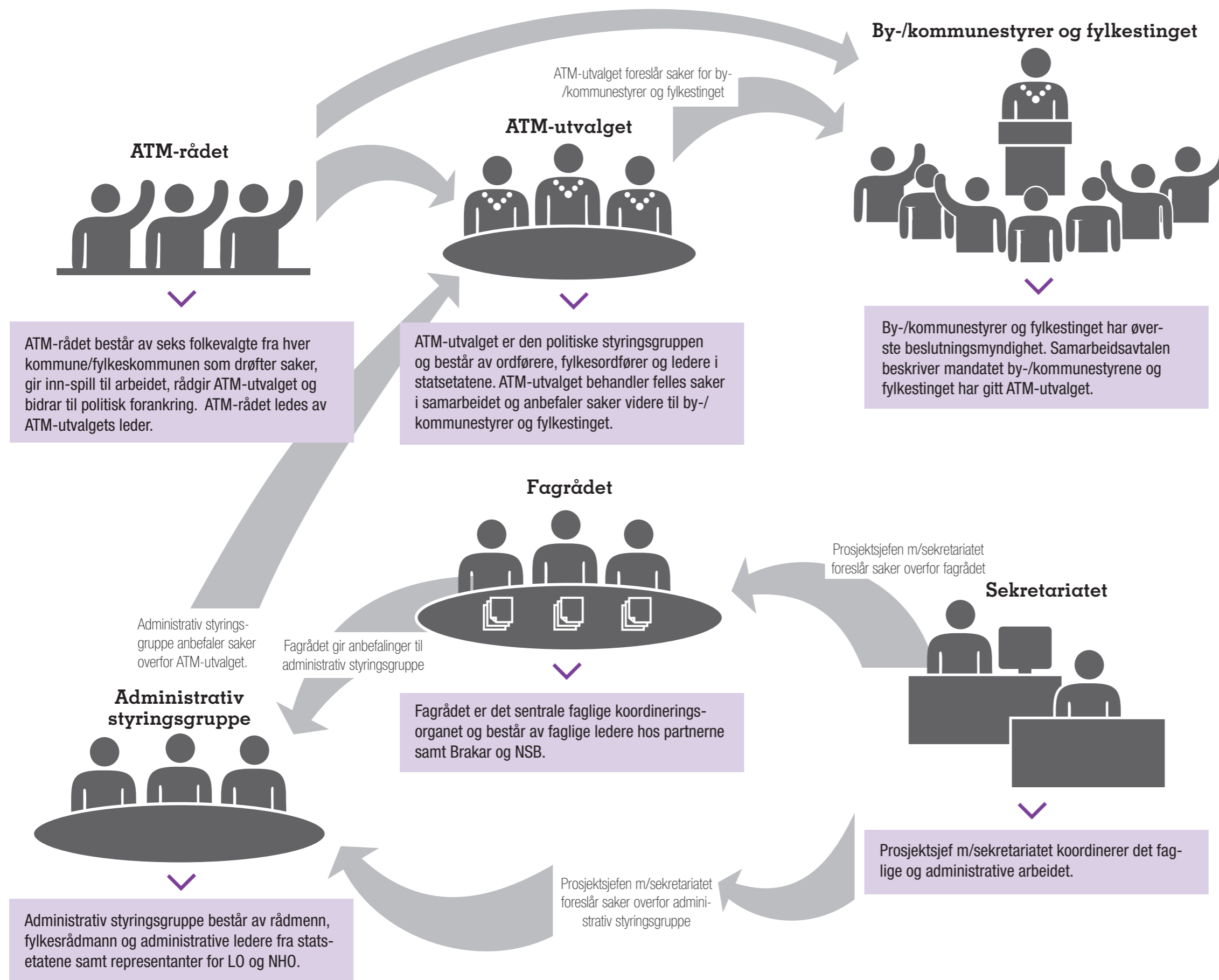
7%

kollektivhandel
i Buskerudbyen

Befolknings- og trafikkutvikling 2009–2013



2.2 Buskerudbyens prosjektorganisering og samarbeidsform



Samarbeidet legger konsensus til grunn ved beslutninger. Alle formelle beslutninger fattes i kommunestyret, fylkesting og hos statsetatene.

Dette setter ekstra store krav til forankring av arbeidet i alle partners organisasjoner. Her må alle bidra i en balanse mellom å «gi og ta».

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

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

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

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

2.3 Hovedoppgave og rolle i samfunnet

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

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

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

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

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

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

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

2.4 Buskerudbysamarbeidets mål og prioriterte arbeidsområder

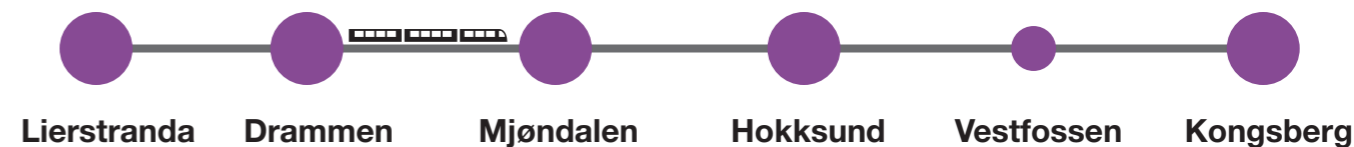
Samarbeidet har som hovedmål at:

- utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
- transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere
- det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner
- det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner [...]

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

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

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





2.5 Politiske milepæler i 2013

▼ Areal- og transportplan vedtatt

I februar ble Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023 stadfestet som regional plan i Buskerud fylkesting. Hovedstrategien i planen er at så mye som mulig av etablering av nye boliger og arbeidsplasser skal skje innenfor fem regionale utviklingsområder: Det sentrale Drammen, Mjøndalen, Hokksund, kompaktbyen Kongsberg og på sikt Lierstranda, samt Vestfossen som et lokalt utviklingsområde.

▼ Buskerudbypakke 2 og KVVU - Oppslutning og anbefaling

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

▼ Prinsippvedtak om trafikantbetaling

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

▼ Søknad om videreføring av belønningsavtale

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

2.6 Måloppnåelseskort

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

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

- ▼ Regional areal- og transportplan vedtatt
- ▼ Bybrua i Drammen vedtatt reservert for buss, sykkel og taxi
- ▼ Boligsoneparkering i Drammen
- ▼ Videreføre opptrapping av busstilbudet
- ▼ Fremkommelighetstiltak som prioriterer buss fremfor bil
- ▼ Tilrettelegging for transportsykling
- ▼ Strategisk informasjon og markedsføring
- ▼ Prinsippvedtak om trafikantbetaling
- ▼ Parkeringspolitikk





2.7 Evaluering og kunnskapsinnhenting

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

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

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

side 14

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

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

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

Resultat og effekt

3

3.1 Hovedoppgaver i 2013

3.1.1 Planlegging av Buskerudbypakke 2

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

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

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

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

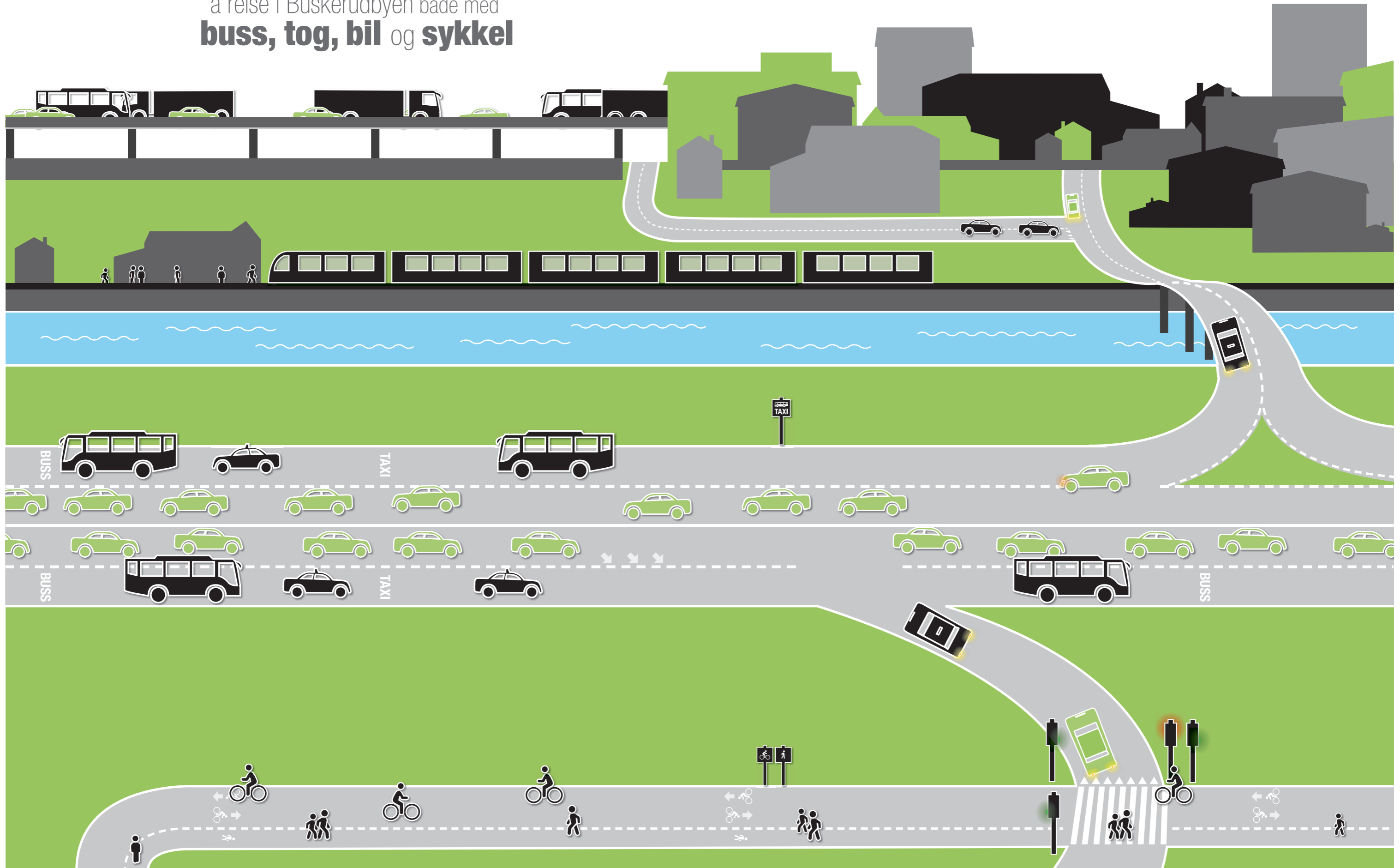
Buskerudbypakke 2 er en transportpakke som skal gi **hyppigere** avganger for buss og tog, **bedre** framkommelighet for bussen, flere pendlerparkeringer og bedre **veier og sykkelveier**

Tiltaksområder i Buskerudbypakke 2

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



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





Hokksund stasjon har fått 57 nye sykkelparkeringer.



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

3.1.2 Synlige resultater av Buskerudbysamarbeidet

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



Lier

Kollektivfelt langs Strandveien

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

Kollektivfeltet ble påbegynt i 2013 og ferdigstilles xxxxx



Drammen

Tilrettelegging for buss i Tordenskioldsgate

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

Ferdigstillelse av bybrua

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

Sykkelhotellet

1. mars åpnet 2013 sykkelhotellet ved Drammen stasjon. Sykkelhotellet gir plass til 244 sykler inkl. 4 plasser for sykkel med vogn. Hotellet blir overvåket for å hindre sykkeltyverier, og det blir abonnementsstyrt slik at ikke uvedkommende får tilgang til syklene.



Nedre Eiker

Rundkjøring ved Mjøndalsbrua

Busser som kom over Mjøndalsbrua og skulle svinge til venstre inn på Fv. 283 hadde store problemer med å komme ut på veien på grunn av trafikk. Ved å etablere en rundkjøring her, kommer bussen raskere og mer effektivt frem og det hindrer forsinkelser.

Fortau og sykkelvei langs Rådhusgata i Mjøndalen

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



Øvre Eiker

Sykkelparkering ved Hokksund stasjon

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

Undergang under Fv. 283 ved Lerberg

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

Pendlerparkering ved Darbu stasjon

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

Gang og sykkelvei fra Haug kirke til Hokksund stasjon

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

Sykkelparkering ved rådhuset i Øvre Eiker

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



Kongsberg

Sykkelparkering ved rådhuset

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

Fellesbrukskryss i Kongsberg

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



Brakar

Videreføring av økt busstilbud i 2013

- Timinuttersruiter til Konnerud
- Halvtimesfrekvens fra Drammen til Mjøndalen og Hokksund
- Flere rushtidsavganger til Åskollen og Knive
- Økt frekvens på avganger til Gamlegrendåsen i Kongsberg



Haciptem erunumena, facres conimus horunum te



Haciptem erunumena, facres conimus horunum te



Haciptem erunumena, facres conimus horunum te



Haciptem erunumena, facres conimus horunum te



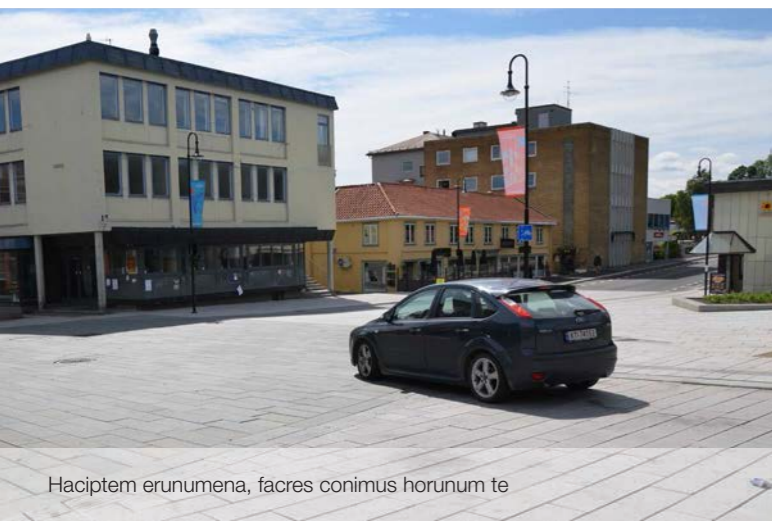
Haciptem erunumena, facres conimus horunum te



Haciptem erunumena, facres conimus horunum teViverfecri prit voltod noximis abunt yir untrun



Haciptem erunumena, facres conimus horunum te



Haciptem erunumena, facres conimus horunum te



Haciptem erunumena, facres conimus horunum te



Haciptem erunumena, facres conimus horunum te



Haciptem erunumena, facres conimus horunum te



Haciptem erunumena, facres conimus horunum te



Haciptem erunumena, facres conimus horunum te

3.2 Buskerudbyåret 2013

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

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

3.3 Effekter av Buskerudbysamarbeidets virksomhet 2010-2013

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

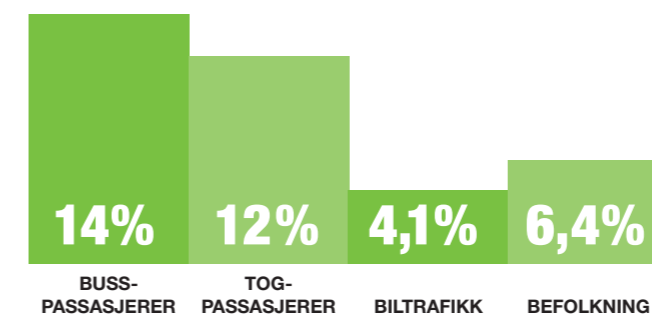
Effekter for innbyggerne

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

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

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

Befolknings- og trafikktvikling 2009-2013:



Effekter for partnerne

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

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

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

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



Ressursutnyttelse

4

4.1 Økonomi

Buskerudbysamarbeidet har to finansieringskilder

Samarbeidsmidler

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

Belønningsordningen

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

Samarbeidsmidler

Samarbeidsmidler i tråd med vedtatt budsjett for 2013 var kr 3 264 419, inkludert kr 14 419,- overført fra 2012. Øvre Eiker kommune har ansvar for regnskapsføring og revisjon for sa-

marbeidsmidlene. Et revidert prosjektrekskap for samarbeidsmidlene vil inngå i Øvre Eiker kommunes regnskap for 2013.

Inntekter:	
Del 1. Bidrag fra partnere i 2013	
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 2013	
Nasjonalt utviklingsprosjekt - Fremtidens byer (Via Drammen kommune)	kr 300 000
Totalsum finansiering	kr 3 250 000

Prosjektrekskap for samarbeidsmidler 2013

	Personal / Planlegging	Husleie	Drift / Kontor	Møteutgifter	Kompetanse
Sum utgifter i 2011	2 844 890	269 000	220 799	113 454	35 257
Sum utgifter i 2012	2 776 222	294 635	111 677	192 122	42 735
Sum utgifter i 2013	2 159 504	301 858	111 368	89 540	47 927
Totale utgifter i 2013	2 710 197				
Totale inntekter i 2013	-3 250 000				
Overføring fra 2012	-14 419				
Resultat (overføres til 2014)	-554 222				

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

Belønningsmidler - status for tiltak gjennomført med 2010-2013-midler

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

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

Prosjektrekskap for belønningsmidler 2013

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

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

51 millioner kroner

til forbedring av busstilbudet fra 2010-2013.

Dette har blant annet blitt brukt til

hyppigere avganger og sanntidsinformasjon.

4.2 Analyse av forbruk

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

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

En annen viktig årsak til registrert underforbruk pr. 31.12. gjelder tilskuddet til det styrkede kollektivtrafikktilbudet (område 2). Det skyldes at det i bevilgningen forskutteres et halvt år fram i tid (fram til 1.7.2014). Dette er gjort for å gi de reisende

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

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

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



Nøkkeltall

5

5.1 Befolkningsutvikling

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

* prognose 31.12.2013

5.2 Trafikktall for buss og tog

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

Kilde: Brakar og Nettbuss januar 2014

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

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

* Lagt ned i desember 2012
Kilde: NSB januar 2014

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

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

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

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

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

5.3 Reisevaner

Sammenligning med andre byområdene/landet/målene

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

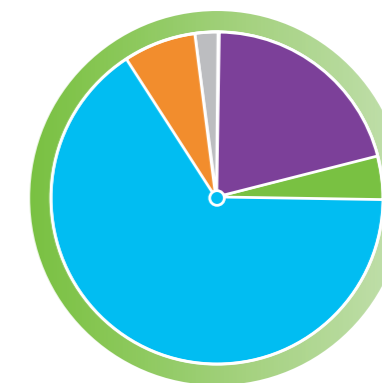
Hovedtransportmiddel per reise for daglige reiser (Prosent), RVU 2009.

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

Tabell 6.6

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

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



5.4 Biltrafikk

Årsdøgntrafikk (ÅDT) for biltrafikken på 4 utvalgte målepunkter

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

Kilde: Statens vegvesen Region Sør



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

7. Felles kunnskapsgrunnlag, evaluering m.v.

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

Fullstendig tiltaksplan med detaljer finnes på buskerudbyen.no

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

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



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

