

Saksdokument til ATM-utvalgets møte nr 1 - 2015

Møtetid: Fredag 6. februar 09:00 – 12:00 inkludert lunsj

Sted: Haugestad, Lier kommune, Lierbyen

Forslag til dagorden:

Sak 01/15 Referat fra sist møte

Sak 02/15 Handlingsplan Buskerudbypakke1 2014-17 med tiltaksplan 2014 og 2015 (ettersendes onsdag 28.01.)

Sak 03/15 Buskerudbypakke 1 (2014-17) – årsrapportering til Samferdselsdepartementet for 2014

Sak 04/15 Årsplan Buskerudbysamarbeidet første halvår 2015

Sak 05/15 Høringsuttalelse regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Sak 06/15 Buskerudbypakke2 og bymiljøavtale – videre arbeid

Sak 07/15 Oppfølging kommunikasjonsplan

Sak 08/15 ATM-rådsmøte

Sak 09/15 Møteplan 2 halvår 2015 (ettersendes onsdag 28.01.)

Sak 10/15 Status

Sak 11/15 Eventuelt

Vedlegg

1. Referat fra ATM-utvalgsmøte 28. november 2014
2. Forslag til høringsuttalelse til regional plan for areal- og transport for Oslo/Akershus.
3. Arbeidsnotat. 23.01.15 Buskerudbypakke 2 – bypakke/miljøavtale. Momenter for den videre prosess.
4. Utkast til program for ATM-rådsmøte
5. Innspillsnotat. 02.12.14. Byområdeutfordringer i Nasjonal transportplan 2018-27. Innspill til analyse- og strategifasen.
6. Adm.styringsgruppe. Sak 62/14. Delegasjonssak. BBP1.Belønningsmidler 2013 – omdisponering.
7. Rapport fra Aktiv på skoleveien vår 2014.

Separat vedlegg:

1. Buskerudbysamarbeidets kommunikasjonsplan (vedtatt i ATM-utvalget 28.11.14).
2. Kommunikasjonsplan i kortform (intern utgave)
3. Kommunikasjonsplan i kortform (ekstern utgave)
4. Program for konferansen "På veg til transport 2.0"
5. Brosjyre med tiltak i Buskerudbypakke 1 del 1 2010-2014 (ettersendes før møtet)

Buskerudbyen 26.01.2015

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

**Osmund Kaldheim
Leder adm. styringsgruppe**

Sak 01/15 Referat fra møte nr. 6/15

Referat fra møte 28. november 2014 følger som vedlegg1.

Forslag til konklusjon: Referat godkjennes

Sak 02/15 Handlingsplan Buskerudbypakke1 del 2 for 2014-17 med tiltaksplan 2014 og 2015

Hensikt

Vedta handlingsplan Buskerudbypakke1 2014-17 med tiltaksplan 2014 og 2015.

Bakgrunn

Etter vedtak i ATM-utvalget 7. februar 2014 ble det sendt søknad til Samferdselsdepartementet (SD) på belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene for perioden 2014-2017 fra Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier.

Ny belønningsavtale forelå 4. desember 2014 med totalt 308,3 millioner kr i perioden 2014-2017. For 2014 er tilskuddet på 73,3 millioner kr som ble utbetalt fra Samferdselsdepartementet i desember 2014. I tråd med avtalen er tilskuddet 75 millioner kr i 2015. Ubetaling skjer innen 31. mars 2015 på grunnlag av anmodning om utbetaling som sendes inn med nødvendig rapportering innen 06.02.2015. Avtalen er godkjent i Buskerud fylkesting, Drammen bystyre, kommunestyrene i Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker og kommer til behandling i Kongsberg kommunestyre 11. februar 2015.

Utarbeidelse av fireårig handlingsplan med tiltaksplaner for 2014 og 2015

Med utgangspunkt i Buskerudbyens søknad til Samferdselsdepartementet (SD) som inneholdt et handlingsprogram med fordeling av midler innenfor sju tiltaksområder har Buskerudbysamarbeidets ulike samarbeidsorgan i andre halvår 2014 behandlet prinsipper for og konkretisering av innholdet i Buskerudbypakke1 del 2 2014-17. Sak om prinsipper og rammeverk ble behandlet i ATM-utvalget i møte 17. oktober 2014. Rammeverket har følgende hovedelementer:

1. *Politisk styring, prosess og delegering*
2. *Mål- og resultatoppfølging*
3. *Prioriteringskriterier og porteføljestyling*

1. Politisk styring, delegering og prosess

Etter samarbeidsavtalens pkt. 5 ivaretar ATM-utvalget rollen som koordinerings- og styringsorgan for den fireårige avtalen med SD med bl.a. prioritering av tiltak innenfor de årlige tildelte økonomiske rammer. Endelig tilsagn om midler det enkelte år gjøres av SD i mars etter at Buskerudbyen har rapportert på gjennomføring foregående år.

For å få tydeligere politisk styring, ha planer klare i tide og få bedre gjennomføringskraft er det utarbeidet forslag til en fireårig handlingsplan som synliggjør prioritering av tiltak for alle fire år i avtaleperioden. Årlige tiltaksplaner legger den 4-årige handlingsplanen til grunn.

ATM-utvalget sluttet seg i møte 17. oktober 2014 til en beslutningsprosess for årlig tiltaksplan der vedtak fattes i januar/februar etter at statsbudsjett har avklart midler til Buskerudbyen for påfølgende år. Forslag til handlingsplan og tiltaksplanene for 2014 og 2015 er utarbeidet med bakgrunn i de prosesser som har vært med partnerne i 2014 med dialogmøter, forslag fra partnerne og omfattende drøftinger både faglig og administrativt. Det har vært forutsatt at tiltaksforslagene fra partnerne har hatt tilstrekkelig politisk forankring i hver enkelt organisasjon. Handlingsplanen vil bli rullert i 2015 (behandling i ATM-utvalget 12.06) og behandlet i by-/kommunestyrene og fylkestinget slik at det gis mulighet for nye innspill og politisk forankring før tiltaksplanen for 2016 behandles i ATM-utvalget i januar/februar 2016.

Når ATM-utvalget har vedtatt tiltaksplanene for 2014 og 2015 utarbeider sekretariatet gjennomføringsavtaler som er det detaljerte grunnlaget for vedtatt tildeling. I tråd med tidligere vedtak praktiseres en desentralisert gjennomføringsmodell. Hvert tiltak eller en gruppe av tiltak vil ha en gjennomføringsansvarlig organisasjon (kommune, JBV, BFK, SVV eller BFK/Brakar). Noen av tiltakene vil sekretariatet ha ansvar for gjennomføring av og noen vil sekretariatet ha ansvar for å sette i gang, for så overlate gjennomføringsansvaret til en eller flere av partnerne.

I gjennomføringsavtalene avtales det når det enkelte tiltak skal være ferdigstilt. Som hovedambisjon er det administrativt enighet om å anbefale følgende frister for å sikre gjennomføringskraft

- For 2014 tiltak 01.11.2015
- For 2015 tiltak 01.06.2016
- For 2016 tiltak 01.03.2017
- For 2017 tiltak 31.12.2017

2. Mål- og resultatoppfølging

Et mål- og resultatoppfølgingssystem er et viktig underlag for arbeidet med prioritering av tiltak og rapportering. I brev av 2. juni 2014 fra SD om rammeverk for bymiljøavtaler heter det: *“belønningsordningen og bymiljøavtalene vil ha felles mål, og det vil være en fordel å kunne håndtere så mange som mulig av de relevante virkemidlene i sammenheng”*.

Mål/indikatorer for belønningsavtalen 2014 -17 tar utgangspunkt i søknaden og ser samtidig mot det fastsatte rammeverket med mål/ indikatorer for bymiljøavtaler. Dette ivaretas ved at noen mål/indikatorer benyttes for rapportering til departementet, og at samarbeidet i tillegg definerer noen mål/indikatorer for viktige tiltaksområder som det jobbes videre med for egen oppfølging. Dette kan senere inngå i rapporteringssystem for Buskerudbypakke2 og en helhetlig bymiljøavtale. I ny belønningsavtale pkt 3. heter det:

“Mål for avtaleperioden

Målet er at det i avtaleperioden skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Personbiltrafikken skal ha 0-vekst i avtaleperioden, med utgangen av 2013 som referansepunkt (fotnote). Veksten i persontransporten skal således tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Fotnote: 1. Veksten i persontrafikken skal reduseres i avtaleperioden 2014-17. 2. Tidspunkt for oppnåelse av vekstmålet er ett år etter at bompenger er iverksatt som del av Buskerudby-pakke2, alternativt at virkemidler med tilsvarende effekt iverksettes.

Opplegg for hvordan resultatene skal måles inngår i første rapportering, senest 6. februar 2015.

Samferdselsdepartementet skal godkjenne opplegget. Det legges til grunn at målsettingen for trafikkutviklingen skal nås gjennom kollektivtransportfremmende tiltak, arealpolitiske virkemidler og restriktive tiltak for personbiltrafikk (evt. også tiltak for sykkel og gange). Dersom det ligger an til at målene ikke vil bli nådd, må byområdet justere virkemiddelbruken”.

Det vises til egen sak om årsrapportering til SD.

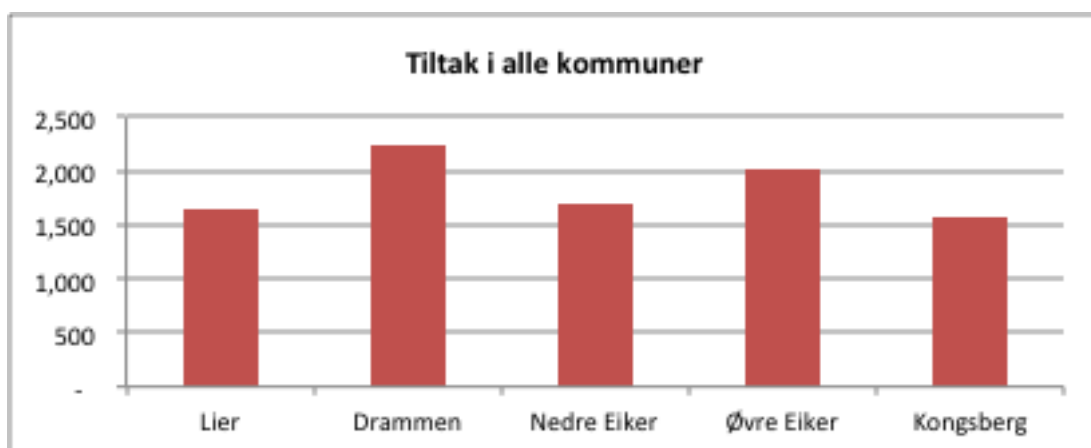
3. Prioriteringskriterier og porteføljestyring

Avtalen med SD om ”Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk” inneholder målsettinger for utviklingen av transportsystemet samlet sett for hele Buskerudbyen. Tiltakene i alle kommunene bygger til sammen opp under felles måloppnåelse.

I tråd med behandling i ATM utvalget er følgende prioriteringskriterier lagt til grunn for prioritering av tiltak i forslag til handlingsplan 2014 -17 og tiltaksplan 2014 /15:

- Tiltak som gir høy måloppnåelse
- Tiltak som gir raske og synlige resultater
- Tiltak som kombinerer kollektivtrafikkforbedringer med biltrafikkreduserende tiltak
- Tiltak i alle kommunene (i tråd med samarbeidsavtalen)

Med utgangspunkt i avtalen med Samferdselsdepartementet vektlegges høy måloppnåelse høyest. Det vektlegges målrettede og synlige tiltak i alle kommuner. Tiltakene er basert på innspill fra partnerne. Partnerne stiller med forskjellige egenandeler ved gjennomføring av tiltakene. I tråd med departementets retningslinjer, er midler fra belønningsordningen et tillegg (tilskuddsprinsippet), ikke erstatning for, midler fra kommunene, fylkeskommunen, SVV og JBV. Ved å stille egne midler til disposisjon bidrar det til et større omfang av tiltak og bedre måloppnåelse. I tråd med samarbeidsavtalen skal det være tiltak i alle kommuner. Figuren under viser fordeling av forslag til tilskudd til tiltak pr innbygger for kommunene for hele fireårsperioden 2014-2017.



Kommunevis fordeling av foreslåtte tiltak (kr 1000/innbygger)

Det er i denne oppstillingen lagt til grunn at alle tiltak som fysisk skjer i en enkelt kommune er lagt til kommunen selv om innbyggere fra andre kommuner vil ha nytte av tiltaket. Styrket

busstilbud er fordelt til de kommunene som får tiltaket, eller delt likt mellom kommunene der tiltaket går over flere kommuner. Fellestiltak er likt fordelt pr innbygger.

Midlene fra belønningsordningen skal benyttes innenfor fireårsperioden i tråd med avtalen. Dette krever høy gjennomføringsevne og det legges til grunn at etablert porteføljestyring i perioden 2010-14 med system for omdisponeringer i vedtatt årsplan videreføres i en mer systematisk form for å øke løpende gjennomføringskraft, øke framdrift og øke måloppnåelse. Dette gjøres av ATM-utvalget eller i form av delegert myndighet til adm. styringsgruppe i tråd med gjeldene delegasjonsvedtak (ATM-utvalget 10.06.10): *“ATM-utvalget gir administrativ styringsgruppe fullmakt til justering av midlene innenfor vedtatte rammer i tiltaksplanen. Ved behov delegeres denne fullmakten videre til prosjektsjef i samråd med leder av adm. styringsgruppe”*.

Omdisponeringer prioriteres på bakgrunn av følgende kriterier:

- Disponible midler (mindreforbruk / ubrukte midler)
- Mål/resultatoppfølging og effekt
- Oppdaterte tiltaksbeskrivelser med planstatus og begrunnelse for tiltak
- Framdrift, kapasitet for planlegging og gjennomføring

4. Hovedprioriteringer for 2014-17

I tråd med søknad av februar 2014 er hovedprioriteringen for perioden 2014-2017 fram mot BBP2 å tilrettelegge for et bedre busstilbud (frekvens, nye tilbud, fremkommelighet, brukervennlighet), bedre tilrettelagt for kollektivknutepunkter, sykling, pendler- / innfartsparkeringer. Det er en politisk forventning at gode alternativer til privatbil må foreligge når bompenger eventuelt innføres.

I tråd med handlingsprogrammet i søknaden til departementet inneholder handlingsplan 2014-2017 de samme syv tiltaksområdene. Fordelingen mellom de 7 tiltaksområdene i søknaden har vært en overordnet føring for forslag til prioritering av tiltak. På bakgrunn av økt ambisjonsnivå i ny kommunikasjonsplan vedtatt av ATM-utvalget 28.11.2014 er tiltaksområde 7 Kommunikasjon gitt noe økt prioritering.

I tabellen nedenfor gis en oversikt over foreslått handlingsplan med fordeling mellom tiltaksområdene:

Tiltaksområde	Mill kr fordelt i forslag	% fordelt i forslag	% fordeling i søknad
1. Forbedring av kollektivtilbudet	98,35	31,9	30,3
2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inkl. knutepunkter og pendlerparkering	101,75	33,0	36,4
3. Tiltak for syklende	73,20	23,7	22,7
4. Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken	12,50	4,1	4,2
5. Arealutvikling og fortetting	3,80	1,2	1,5
6. Kunnskapsgrunnlag og innovasjon	6,25	2,0	1,8
7. Kommunikasjon	12,75	4,1	3,0
SUM	308,60*	100	100

* Belønningsavtalens sum på 308,3 mill med tillegg av 0,3 mill overført fra 2013

Handlingsplanen har en økonomisk ramme på 308,6 mill. kr som også omfatter 300.000 kr som er overførte midler fra forrige belønningsperiode.

Forslagene til tilskuddsbeløp i den fireårige handlingsplanen har to nøyaktighetsnivå:

- 2014 og 2015: grunnlag for konkrete beslutninger om tildeling i tiltaksplan 2014 og tiltaksplan 2015.
- 2016 og 2017: foreløpig grunnlag for prioriteringer i 2016 og 2017. Oppdatering, fornyet vurdering og prioritering vil skje i tråd med vedtatt prosess.

5. Tiltaksplan 2014

Tiltaksplan 2014 omfatter de tiltak som i handlingsplanen 2014 -17 er foreslått prioritert for 2014. Samlet økonomisk ramme 73,6 mill. kr. Frist for ferdigstillelse av det enkelte 2014 tiltak er foreslått til 01.11.2015.

6. Tiltaksplan 2015

Tiltaksplan 2015 omfatter de tiltak som i handlingsplanen 2014 -17 er foreslått prioritert for 2015. Det forutsettes at tilskudd på 75 mill.kr for 2015 vil bli utbetalt fra SD i tråd med avtalen innen 31.03.15. Frist for ferdigstillelse av det enkelte 2014 tiltak er foreslått til 01.06.2016.

7. Behandling i administrativ styringsgruppe

Forslag til handlingsplan og tiltaksplan 2014/15 ble behandlet i fagrådet 15. januar og i administrativ styringsgruppe møte 23. januar 2015

Hovedvurderingene fra administrativ styringsgruppe:

De foreslåtte tiltak vil gi forbedringer for kollektivtrafikk, sykkel og pendlerparkeringer i de kommende tre årene, men dette er først og fremst en forberedelse til det store samferdselsløftet i Buskerudbypakke 2.

Noen utfyllende beskrivelser av enkelttiltak:

- Flere av tiltakene har behov for å planlegges mer detaljert før endelig løsning for gjennomføring.
- Tilskudd til tiltak 3.1.4 Gang/sykkelveg langs Kirkeallèn i Øvre Eiker er ikke gitt tilskudd fullt ut som ønsket fra kommunen da det ikke nådde opp i prioriteringen i forhold til 3.3.9 Øvre Eiker Fv283- gang- og sykkelveg Klommestein – Horgen.
- Tiltak 3.3.8 Nedre Eiker Fv28 fra jernbane til Ytterkollen gang- og sykkelveg må inkludere sikkerhetsvurdering av kryssing av jernbanen da fremtidig undergang ikke inngår i tiltaket.
- Tiltak 2.2.3 og 2.2.4 Planlegging og bygging av fase 1 Bragernes bussterminal. Tiltaket er avgjørende for å få realisert et styrket busstilbud som del av BBP2. Fase 1 av tiltaket har kostnadsanslag på ca 75 mill kr. Det forutsettes at det jobbes videre med fullfinansiering av fase 1 og finansiering av hele tiltaket.

Administrativ styringsgruppe anbefaler ATM-utvalget å fatte følgende vedtak:

1. Handlingsplan Buskerudbypakke1 2014-17 vedtas.

2. ATM-utvalgets delegasjonsvedtak i møte 10.06.2010 videreføres: Administrativ styringsgruppe gis fullmakt til justering av midlene innenfor vedtatte rammer i tiltaksplanen. Ved behov delegeres denne fullmakten videre til prosjektsjef i samråd med leder av adm. styringsgruppe.

3. Tiltaksplan 2014 vedtas med tildeling slik det fremgår under:

Tiltak 1.1.1 Videreføring av styrket busstilbud fra 30.juni 2014 til 31.12.2014 kr 5 500 000

Tiltak 1.2.1 Sanntidsinformasjon (SIS) kr 1 000 000

Tiltak 1.2.2 Nytt billettsystem for raskere og mer kundevennlig billettering kr 3 500 000

Tiltak 1.2.4 Bedre trafikantinformasjon (TID) kr 3 000 000

Tiltak 2.1.2 Kollektivprioritering Fylkeshuset-Bragernes torg - krysset Vinjesgate x Haugesgate kr 5 200 000

Tiltak 2.1.4 Bru over Lågen Withsgt-Kongsberg bruk . Planlegging av forsterket busskjøring kr 400 000

Tiltak 2.2.1 Utbedring av kollektivtraseer, knutepunkter og holdeplasser i Buskerudbyen - planlegging kr 500 000

Tiltak 2.2.2 Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på eksisterende knutepunkter / bussterminaler og oppgradering av eksisterende/ etablering av nye holdeplasser. Gjennomføring. Kr 5 000 000

Tiltak 2.2.3 Planleggingsmidler Bragernes bussterminal med forberedelser til BBP2 kr 2 000 000

Tiltak 2.2.5 Knutepunktutvikling for Hokksund og Mjøndalen stasjon kr 600 000

Tiltak 2.2.6 Forprosjekt for nytt kollektivknutepunkt Lierstranda kr 125 000

Tiltak 2.3.2 Utvidet pendlerparkering Heiatoppen (L11) Fv16/E18. Planlegging, prosjektering og gjennomføring. kr 500 000

Tiltak 2.3.3 Pendlerparkering Lyngås kr 1 275 000

Tiltak 2.3.4 Pendlerparkering Lerberg kr 4 000 000

Tiltak 2.3.5 Utvidet pendlerparkering Langebru kr 2 000 000

Tiltak 2.3.7 Planleggingsmidler for pendlerparkering i NEK kr 200 000

Tiltak 2.3.9 Prosjekteringsmidler for pendlerparkeringer i Drammen kr 200 000

Tiltak 2.3.11 Planlegging og oppfølging av felles pendlingsparkeringsstrategi kr 500 000

Tiltak 3.1.1 Kongsberg - Sykkelfelt ved utbygging av Baneveien Nord kr 10 000 000

Tiltak 3.1.2 Drammen - Sykkelparkeringer ved bussholdeplasser i sentrum kr 500 000

Tiltak 3.1.3 Øvre Eiker - Tilrettelegging for syklende og gående kryss Drammensvegen – Støperigt. kr 1 000 000

Tiltak 3.1.5 Nedre Eiker - Oppgradering gang/sykkelveg forbi busstopp FV 56 kr 250 000

Tiltak 3.1.6 Nedre Eiker – Oppgradering gang/sykkelveg ved bussholdeplass Fv 56 ved Skogen kiosk kr 300 000

Tiltak 3.1.7 Kongsberg – servicestasjoner, informa-sjonstavler og parkering i sentrum kr 1 500 000

Tiltak 3.1.9 Nedre Eiker oppsetting av sykkelstativ i sentrum kr 100 000

Tiltak 3.2.1 Nedre Eiker gang- og sykkelveg Vinnes kr 300 000

Tiltak 3.2.2 Drammen sykkelfelt med fortau C.O. Lundsgt kr 4 000 000

Tiltak 3.3.1 Lier - Kryss Linnestranda – Gilhusveien kr 100 000

Tiltak 3.3.2 Lier - G/S langs Terminalen kr 2 500 000

Tiltak 3.3.3 Lier - Kryss – Terminalen – Standbrua kr 100 000

Tiltak 3.3.4 Lier - gang-/sykkelveg Brusgaarsvei kr 1 000 000

Tiltak 3.3.5 Lier - Sykkelvei på gammel jernbanetrase etappe 1 forbi ridesenter kr 500 000

Tiltak 3.3.7 Øvre Eiker gang og sykkelveg langs Drammensveien asfaltering og kryss kr 1 500 000

Tiltak 3.3.9 Øvre Eiker Fv283- gang- og sykkelveg Klommestein – Horgen kr 5 000 000

Tiltak 3.4.2 Pilot drift/vedlikehold sykkel kr 1 000 000

Tiltak 3.4.7 Kongsberg Oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjoner 1 000 000

Tiltak 3.4.9 Nedre Eiker oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene kr 500 000

Tiltak 4.1.1 Drammen: Videreutvikling av publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering kr 500 000

Tiltak 4.1.2 Kongsberg: Iverksetting av helhetlig parkeringsplan med publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering kr 1 000 000

Tiltak 4.1.3 Hokksund: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum kr 200 000

Tiltak 4.1.4 Mjøndalen: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum kr 200 000

Tiltak 4.2.1 ReisSmart! Bidra til effektive og miljø-vennlige reisevalg for næringslivet kr 100 000

Tiltak 4.2.2 Feie for egen dør: Tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for partnerne kr 100 000

Tiltak 5.1 Felles indikatorsystem for måloppnåelse kr 300 000

Tiltak 5.3 Prosjekt nye næringsområder for arealkrevende virksomheter kr 500 000

Tiltak 5.4 Utarbeide lokale gåstrategier kr 200 000

Tiltak 6.1 Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1 kr 1 000 000

Tiltak 6.2.2 Utredning BBP2 kr 500 000

Tiltak 7.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering kr 1 000 000

Tiltak 7.3 Kampanjer kr 1 000 000

Tiltak 7.5 Internkommunikasjon og profilering kr 250 000

4. Tiltaksplan 2015 vedtas med tildeling slik det fremgår under. Vedtaket forutsetter at belønningsavtalens beløp på 75 mill for 2015 vil bli utbetalt fra SD i sin helhet.

Tiltak 1.1.1 Videreføring av styrket busstilbud i hele 2015 kr 14 600 000

Tiltak 1.2.1 Sanntidsinformasjon (SIS) kr 3 000 000

Tiltak 1.2.2 Nytt billettsystem for raskere og mer kundevennlig billettering kr 2 500 000

Tiltak 1.2.4 Bedre trafikantinformasjon (TID) kr 2 500 000

Tiltak 1.2.5 Detaljplanlegging av busstilbud for ny satsing i BBP2 kr 500 000

Tiltak 2.1.1 Fremkommelighetstiltak med kollektivprioritering i Tollbugata ved Rundtomkrysset kr 1 500 000

Tiltak 2.1.2 Kollektivprioritering Fylkeshuset-Bragernes torg - krysset Vinjesgate x Haugesgate kr 2 100 000

Tiltak 2.2.2 Standardheving og utbedring av prioriterte kollektivtraseer, på eksisterende knutepunkter / bussterminaler og oppgradering av eksisterende/ etablering av nye holdeplasser. Gjennomføring. kr 11 600 000

Tiltak 2.2.4 Fase 1 Bragernes bussterminal (D6) med forberedelser til BBP2. Gjennomføring. kr 12 350 000

Tiltak 2.2.7 Planlegging av infrastrukturtiltak buss for BBP2 kr 500 000

Tiltak 2.2.8 Planlegging av bussprioritering Mjøndalsbrua kr 125 000

Tiltak 2.3.3 Pendlerparkering Lyngås kr 725 000

Tiltak 2.3.6 Mulighetsstudie for pendlerparkering ved Kjellstad v/E18 kr 100 000

Tiltak 2.3.10 Pendlerparkering Konnerud og Tangen/ Åskollen (D18). Gjennomføring. kr 2 000 000

Tiltak 3.1.2 Drammen - Sykkelparkeringer ved bussholdeplasser i sentrum kr 1 000 000

Tiltak 3.2.2 Drammen sykkelfelt med fortau C.O. Lundsgt kr 5 000 000

Tiltak 3.3.6 Lier - Sykkelvei på gammel jernbanetrase. Etappe 2. kr 500 000

Tiltak 3.3.8 Nedre Eiker Fv 28 fra jernbane til Ytterkollen gang- og sykkelveg (del av etappe 3) kr 1 000 000

Tiltak 3.4.1 Koordinering og samordning av sykkelseting i Buskerudbyen kr 1 000 000

Tiltak 3.4.3 Kampanjer og annen tilrettelegging kr 500 000

Tiltak 3.4.4 Planlegging regionalt sykkelnett/regional sykkelplan kr 500 000

Tiltak 3.4.5 Sykkelregnskap kr 300 000

Tiltak 3.4.6 Fotografering av hovednett sykkel i alle fem kommuner kr 200 000

Tiltak 3.4.7 Kongsberg Oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjoner kr 1 000 000

Tiltak 3.4.8 Øvre Eiker Oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene kr 500 000

Tiltak 3.4.10 Lier Oppgradering/større tiltak etter sykkelveginspeksjonene kr 500 000

Tiltak 3.4.11 Drammen oppgradering/større tiltak kr 500 000

Tiltak 3.4.12 Sykle til jobben kr 150 000

Tiltak 3.4.13 Aktiv på skoleveien kr 200 000

Tiltak 4.1.1 Drammen: Videreutvikling av publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering kr 500 000

Tiltak 4.1.2 Kongsberg: Iverksetting av helhetlig parkeringsplan med publikumsvennlig parkeringsteknologi og beboerparkering kr 500 000

Tiltak 4.1.3 Hokksund: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum kr 200 000

Tiltak 4.1.4 Mjøndalen: Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum kr 200 000

Tiltak 4.2.1 ReisSmart! Bidra til effektive og miljø-vennlige reisevalg for næringslivet kr 500 000

Tiltak 4.2.2 Feie for egen dør: Tiltak for effektive og miljøvennlige reisevalg for partnerne kr 500 000

Tiltak 5.2 Kunnskapsgrunnlag, oppfølging og revidering av areal- og transportplanen kr 500 000

Tiltak 5.4 Utarbeide lokale gåstrategier kr 100 000

Tiltak 6.1 Planlegging for BBP2 og planlegging/oppfølging BBP1 kr 1 000 000

Tiltak 6.2.1 Evaluering kr 250 000

Tiltak 6.2.2 Utredning BBP2 kr 500 000

Tiltak 6.2.3 Forstudie – framtidige samferdselsløsninger inkl E134 og utviklingsmuligheter for Mjøndalen kr 500 000

Tiltak 7.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering kr 1 500 000

Tiltak 7.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen kr 500 000

Tiltak 7.3 Kampanjer kr 500 000

Tiltak 7.4 Innbyggerundersøkelser og fokusgrupper kr 50 000

Tiltak 7.5 Internkommunikasjon og profilering kr 150 000

Tiltak 7.6 Informasjon om Buskerudbypakke2 kr 100 000

Sak 03/15 Buskerudbypakke 1 (2014-17) – årsrapportering til Samferdselsdepartementet for 2014

Hensikt med saken

Behandle opplegg for årsrapportering til Samferdselsdepartementet for 2014.

Bakgrunn

I tråd med ny belønningsavtale skal:

1. Resultatrapport for 2014 oversendes SD innen 1.februar 2015 (frist utsatt til 06.02.)
2. *Opplegg for hvordan resultatene skal måles inngår i første rapportering, senest 31. januar 2015. Samferdselsdepartementet skal godkjenne opplegget.*

Avtalens mål:

Målet er at det i avtaleperioden skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Personbiltrafikken skal ha 0-vekst i avtaleperioden, med utgangen av 2013 som referansetidspunkt (Fotnote). Veksten i persontransporten skal således tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Fotnote:

Veksten i personbiltrafikken skal reduseres i avtaleperioden 2014-17.

Tidspunkt for oppnåelse av 0-vekstmålet er ett år etter at bompenger er iverksatt som en del av Buskerudbypakke 2, alternativt at virkemidler med tilsvarende effekt iverksettes.

Opplegg for resultatmåling for vegtrafikk 2014-17

Bakgrunn

Buskerudbysamarbeidet er basert på at beslutninger skal fattes på et mest mulig kunnskapsbasert beslutningsgrunnlag. Datagrunnlaget for utvikling av vegtrafikk i byområdet var mangelfullt utviklet når Buskerudbysamarbeidet startet opp i 2010. Buskerudbyen ga derfor støtte til Statens vegvesen for å utvikle nye og flere tellepunkter for vegtrafikk i byområdet. Dette ble finansiert gjennom avtale om belønningsmidler for perioden 2010-13.

Det er nå etablert mer enn 30 tellepunkter i byområdet og flere er under etablering i egen regi av Statens vegvesen.

Parallelt med at antall tellepunkter har økt vesentlig har Statens vegvesen Vegdirektoratet arbeidet med metodeutvikling for å etablere en vegtrafikkindeks eller byindeks for vegtrafikk i norske byområder. Dette skal bl.a. også være grunnlag for felles resultatoppfølging for byområder som inngår bymiljøavtale med staten.

Prosess

I tråd med avtalen skal rapportering for 2014 inneholde et forslag til opplegg for resultatoppnåelse av avtalen. Buskerudbyen v/sekretariatet har jobbet sammen med SVV for å komme fram til et omforent forslag til resultatrapportering. Så langt er ikke prosessen kommet langt nok til at dette er oppnådd. Det jobbes med å få til et felles arbeidsmøte mellom Vegdirektoratet, SVV og Buskerudbyen v/sekretariatet.

Forslag til opplegg for resultatrapportering

Det foreslås et opplegg for resultatrapportering som en kombinasjon av:

1. Vegtrafikkindeks/byindeks
2. Trafikkutvikling i utvalgte tellepunkter sentralt i byområdet

1. Vegtrafikkindeks / byindeks

For Buskerudbyen har Statens vegvesen utviklet et metodisk opplegg for vegtrafikkindeks / byindeks basert på mer enn 30 tellepunkter i byområdet. Denne foreslås lagt til grunn for resultatoppfølging av avtale om belønningsmidler for perioden 2014-17. Vegtrafikkindeksen / byindeksen gir et samlet uttrykk for utviklingen av vegtrafikken i byområdet. Datagrunnlaget som indeksen er basert på vil kunne skille mellom lette og tunge kjøretøy, men den vil ikke kunne skille mellom lokal-, regional- og gjennomgangstrafikk. Indeksen vil være lite egnet til å forklare årsaker til hvorfor trafikken øker eller går ned. For å kunne vurdere årsaker til endringer i trafikk vil det være et bedre utgangspunkt å følge trafikkutviklingen i de enkelte tellepunkt.

2. Trafikkutvikling i et strategisk utvalg tellepunkter sentralt i byområdet

Det foreslås at i tillegg til ovennevnte vegtrafikkindeks / byindeks for vegtrafikk i Buskerudbyen, så rapporteres det på utvikling av trafikk i et strategisk utvalg av tellepunkter sentralt i byområdet (ca 20). Dette vil kunne være en bedre metodisk tilnærming for å vurdere årsaker til at trafikk øker eller reduseres i det enkelte tellepunkt og for å vurdere effekt av tiltak Buskerudbyen iverksetter med bruk av belønningsmidler.

Eksempler:

F eks har det vært interessant å følge trafikkutviklingen i tellepunktet mellom Konnerud og Drammen sentrum i foregående 4-årsperiode. I perioden har det vært satt inn økt kollektivtilbud på strekningen mellom Drammen og Konnerud og i tillegg er det innført biltrafikkdempende tiltak i Drammen sentrum i form av boligsoneparkering og økte parkeringsavgifter. Det har derfor vært interessant å se at det ikke har vært trafikkøkning i dette tellepunktet i fireårsperioden 2010-13. Dette tyder på at de tiltak som er innført har hatt en viss effekt.

Tilsvarende vil det være interessant å følge andre strategisk utvalgte tellepunkter i byområdet. Ved åpning av Øvre Sund bru og samtidig stenging av bybrua i Drammen for biltrafikk, kan det se ut til at det har skjedd en betydelig omfordeling av trafikk i byområdet. Trafikken har økt i Rosenkrantzgata og samtidig blitt redusert ved Gulskogen. Dette kan skyldes nytt kjøremønster ettersom mulighetene for å krysse Drammenselva har endret seg i perioden.

Anbefaling

Det foreslås overfor SD at trafikkutvikling i et utvalg tellepunkter sentralt i byområdet også benyttes som rapporteringsgrunnlag for utvikling av vegtrafikk i byområdet i avtaleperioden 2014-17 i tillegg til vegtrafikkindeks / byindeks for vegtrafikk. Det er da naturlig å velge ut tellepunkter som har stort innslag av lokal / regional trafikk og lavt innslag av gjennomgangstrafikk. Det er først og fremst lokal og regional trafikk som vil kunne påvirkes av tiltak Buskerudbyen iverksetter i perioden 2014-17.

Årlig rapportering; generelt

I avtalen fremgår det at byområdet skal rapportere om foregående års aktiviteter, måloppnåelse m.m. ved årsrapportering 31. januar. Sekretariatet utarbeider som tidligere år årsrapport med nødvendige bidrag fra partnerne i Buskerudbysamarbeidet.

I avtalen heter det: *Innenfor det formål, de mål og årlige tilskudd som fremgår av denne avtalen, kan byområdets tiltaksplan revideres årlig uten at dette vil endre rammene for årlige tilskudd, såfremt revidert handlingsplan er tilpasset avtalens forutsetninger om måloppnåelse, jf. punkt 3. Revidert handlingsplan skal senest foreligge samtidig med anmodning om utbetaling av årlig tilskudd.*

Innhold i rapportering for 2014

Sitat fra avtalen:

Rapporteringsrutinene tilpasses at avtalen ble undertegnet desember 2014.

Forslag til innhold i resultatrapport 2014

1. Forslag til metode for resultatoppfølging
2. Trafikktall 2013 og 2014 med vurdering i forhold til mål. (biltrafikk, buss og tog)
3. Sluttregnskap 2010-2013.
4. Gjennomført tiltak 2014 avgrenset til videreføring av drift buss (forskuttet av Bfk med 5,5 mill.kr.)
5. Vedlegg:
 - Handlingsplan 2014-2017
 - Tiltaksplan 2014 og 2015.

Med bakgrunn i at kvalitetssikrede biltrafikktall ikke foreligger fra SVV før 1.2.2015 og at det er ønskelig med et arbeidsmøte med Vegdir. og SVV etter at trafikktallene foreligger, er det avtalt med SD å kunne forskyve rapporteringsfristen for 2014 til 06.02.15.

Adm.styringsgruppe behandlet saken 23.01. og anbefaler følgende konklusjon:

Opplegg for rapportering angitt i saken legges til grunn.

Sak 04/15 Årsplan Buskerudbysamarbeidet første halvår 2015

Hensikt med saken

Legge til rette for oversiktlige og gode samarbeidsprosesser og mulighet for bred politisk forankring av Buskerudbysamarbeidets oppgaver første halvår 2015.

Bakgrunn

Fra 1.1.2015 trådte den nye samarbeidsavtalen for Buskerudbysamarbeidet i kraft. I prosessen med revidering av avtalen var det fokus på å få bedre politisk forankring hos partnerne. I avtalens vedlegg 1 "Aktuelle arbeidsformer for bred politisk forankring" heter det bl.a.;

1. *Utarbeide en halvårlig møteplan for ATM utvalget med tilhørende frister for utsendelse av saker som gir mulighet for ordførerne og fylkesordfører til å drøfte sakene i formannskap/fylkesutvalg i forkant av møtene i ATM utvalget.*

2. *Utarbeide en halvårlig prosjektplan/årshjul for Buskerudbysamarbeidet med hovedmilepeler 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 saksframlegg 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.*

Saksframlegg

I ATM-utvalgets møte 21. november ble møteplan for 1 halvår 2015 fastsatt. Det var lagt inn noen hovedtema for møtene. Under følger forslag til en mer detaljert halvårsplan med antatt behandling i Buskerudbysamarbeidets ulike organ.

Det vil fram til møtet 06.02. bli tatt kontakt med Osloregionen om mulighet for en orientering om det pågående arbeid med areal- og transportstrategi for Osloregionen i ATM-utvalgsmøte 10.04.

Tema/saker	Fag-rådet	Adm. sty. gr.	ATM-utvalget	Egnet utvalg i kommune /fylkes-kommune	By-/kom-munestyre og fylke-sting
Belønningsavtale 2014-17			28.11.14		Jan 2015 Vedtak11.02.i Kongsberg
Buskerudbypakke1/belønningsmidler Handlingplan 2014-17 Tiltaksplan 2014 og 15	15.01	23.01	06.02	Drøfting før ATM-møte. Tema i ATM-råd?	Orienterings-sak
Opplegg rapportering SD belønningsmidler 2014	15.01	23.01	06.02		
Uttalelse høring AT-plan for Oslo og Akershus	15.01	23.01	06.02	Drøfting før ATM-møte	

Operasjonalisering kommunikasjonsplan		23.01	06.02	Drøfting før ATM-møte	
Infobrosjyre Buskerudbypakke 1 del 1 belønningsmidler 2010-13			06.02		
Årsrapport Buskerudbysamarbeidet	19.02	13.03	10.04		Orienteringsak April/mai
Buskerudbyens innspill til NTP (til regionalt møte ca.13.05)	19.02	13.03	10.04	Drøfting før ATM-møte	
Utredning "Nye næringsområder for arealkrevende næring i Buskerudbyen og nabokommunene Røyken, Hurum, Sande og Svelvik"	19.02	13.03	10.04		Felles sak ?
Mulighetsstudie for bussmetro i Lier, Drammen og Nedre Eiker.		13.03	10.04		Felles sak ?
Felles grunnlag bymiljøavtale for Buskerudbyen	19.02	13.03	10.04	Drøfting før ATM-møte	
Gjennomføringsavtaler/roller/porteføljestyling	19.02	13.03			
Opplegg utredninger BBP2	19.02	13.03	10.04		
Nye Bragernes bussterminal	19.02	13.03			
Trafikkstrømsundersøkelse Buskerudbyen.	19.02				
Oppsummering av partnernes oppfølging av areal- og transportplanen for Bbyen	16.04	22.05	12.06	Drøfting før ATM-møte	
Felles indikatorer/målesystem/arealregnskap	16.04	22.05			
Programmering felles sykkelplan for Buskerudbyen (regional plan)	16.04	22.05	10.04		Felles sak? Vedtak april/mai
Reis Smart	16.04	22.05	12.06	Drøfting før ATM-møte	
Opplegg for prosess/dialogmøter med partnerne Buskerudbypakke 1/belønningsmidler Revidering av handlingplan 2014-17 (16-	16.04				

17)					
Konkretisering av infrastruktur kollektivsatsing. Buskerudbypakke 1/belønningsmidler Revidering av handlingplan 2014-17 (16-17)	13.05	22.05	12.06	Drøfting før ATM-møte også samf. utvalg	
Buskerudbypakke 1/belønningsmidler Revidering av handlingplan 2014-17 (16-17)	13.05	22.05	12.06	Drøfting før ATM-møte	Vedtak høsten 15
Feie for egen dør	13.05	22.05	12.06	Drøfting før ATM-møte	
Strategi for innfarts-parkering – programmering felles strategi	13.05	22.05	12.06	Drøfting før ATM også samf.utvalg	Felles sak ? Vedtak høsten 15
Foreløpige resultater trafikkstrømsanalyse	13.05				

I tråd med samarbeidsavtalen skal Buskerudbysamarbeidet også være en samordningsarena for ordinære planer, budsjettforslag, prosjekter, mv. som har betydning for resultatoppnåelse i tråd med samarbeidets felles mål innen byutvikling, areal, transport og miljø. Hovedansvaret for å legge fram denne type saker /problemstillinger til informasjon/drøfting i samarbeidets fora har hver enkelt av de 9 partnerne i samarbeidet.

Buskerudbysamarbeidet kan på eget initiativ og/eller etter henvendelse fra deltakende parter og andre relevante eksterne aktører også bidra i prosesser som er avgjørende for oppnåelse av samarbeidets mål.

Adm.styringsgruppe behandlet saken 23.01. og anbefaler følgende konklusjon:

Halvårsplan 2015 legges til grunn for videre arbeid.

Sak 05/15 Høringsuttalelse regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Hensikt med saken

Fremme felles høringsuttalelse fra kommunene og fylkeskommunen i Buskerudbysamarbeidet til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

Bakgrunn

Akershus fylkesting og Oslo byråd har vedtatt å legge høringsforslag til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus ut til offentlig ettersyn. Høringsfristen er 27. februar og høringsforslaget ligger på [Plansamarbeidets hjemmeside](#).

Sekretariatsleder for Plansamarbeidet Oslo og Akershus presenterte høringsforslaget for ATM-utvalget i møte 28. november. Under vises referat fra ATM-utvalgets etterfølgende drøfting:

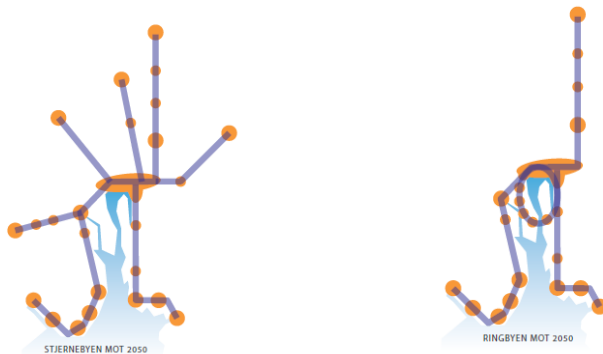
“Rådmennene i Buskerudbysamarbeidet vil forberede forslag til felles uttalelse fra Buskerudbykommunene/ fylkeskommunen til ATM-utvalgets møte i februar.

Fra drøftingene

Spørsmålet om videreutvikling av samarbeidsarenaer for felles strategier for Buskerudbyregionen og Oslo/Akershus ble reist. Areal- og transportplanene for disse områdene må sees i sammenheng. Planutkastet for Oslo og Akershus oppfattes å være i stor grad østtenkende. Ring 4 (Rv 35) og Rv 23 er viktige veier i Buskerudbyområdet og som omkjøringsveger for Oslo. Disse bør inngå som regionale betraktninger for Oslo og Akershus.

Spørsmålet om en felles regional plan for hele Osloregionen ble reist. Det ble opplyst at Osloregionen (alliansen mellom 75 kommuner og 4 fylkeskommuner i hovedstadsområdet) er i ferd med å revidere sin areal- og transportstrategi. Dette arbeidet kan avdekke signaler om nærmere samarbeid.

Foreslått AT-plan for Oslo/Akershus er vurdert i forhold til både en framtidig stjernestrategi og en ringbystrategi.



Det fremgikk av orienteringen at Oslo/Akershus vil tilrettelegge for egen vekst innenfor sitt område og ikke legge til rette for en avlastningsstrategi”

Hovedmål i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Hovedmålene for Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er de samme målene som ligger til grunn for Samarbeidsalliansen for Osloregionen;

- Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernet regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i tillegg felles mål om å halvere klimautslippene innen 2030. Både Stortingets klimaforlik og Oslopakke 3 har som mål at persontransportveksten i området

skal tas med kollektivtransport, gang og sykkel. Det vil bidra til å opprettholde tilgjengelighet og mobilitet også for dem som har behov for å bruke bil.

Vurderinger

Fagrådet behandlet saken i møte 15. januar og sluttet seg til vurderingene under som forslag til momenter i en felles uttalelse.

- Forslag til regional plan for Oslo/Akershus legger i stor grad opp til videreutvikling av dagens senterstruktur langs etablerte transportårer til Oslo, og bygger på den måten opp under prinsippet om en flerkjernet utvikling i Osloregionen. Bolig- og arbeidsplassveksten skal i sterkere grad konsentreres til prioriterte vekstområder. Noe som gir grunnlag for mer levende byer og tettsteder med bedre handels-, service- og kollektivtilbud, og slik at flere kan gå og sykle i hverdagen. Dette passer godt med vedtatte strategier og forslag til tiltak i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23.
- Når det gjelder utvikling mot 2050 følger Stjernebyen opp Osloregionens areal- og transportstrategi og en naturlig videre utvidelse av areal- og transportstrukturen som den regionale planen legger opp til. Buskerudbysamarbeidet støtter antagelsene om at dette perspektivet må anses som det mest robuste.
- Buskerudbyen ligger nær Oslo. Avstand fra Drammen til Oslo er 4 mil, det samme som avstand fra Oslo til Jessheim. Fra Mjøndalen til Oslo er avstanden ca 56 km, det samme som avstanden Oslo – Råholdt/Eidsvoll Verk (avstanden Oslo – Gardemoen er 48,5 km). Selv om Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus gjelder for de to nevnte fylkene, bør samspillet med tilgrensede fylker og bystrukturer gis bedre omtale. Særlig gjelder dette i retning vest fra Akershus mot Buskerudbyen, der avstandene er korte og hvor transportsystem og næringsstruktur er tett sammenkoblet.
- Buskerudbyen er en del av en felles arbeidsmarkedsregion med Oslo/Akershus der ca 15.000 arbeidstagere pendler fra Buskerudbyen. Gode tog og bussforbindelser mellom Oslo/Akershus og Buskerudbykommunene vil avlaste biltrafikk i Vestkorridoren og bidra til oppfyllelse av målsettinger i begge de regionale planene.
- For Buskerudbyen er styrking av kollektivtilbudet mellom Buskerudbyen og Oslo/Akershus svært viktig med pris- og sonesamarbeid for sømløse kollektivreiser, bedre bussforbindelser med fungerende kollektivfelt, innfartsparkeringer og utvikling av Kongsbergbanen og hyppigere togavganger.
- Buskerudbyen er opptatt av et nærmere samarbeid med Oslo/Akershus når det gjelder planlegging for en samordnet areal- og transportutvikling på vestsiden av Oslo.

Adm. styringsgruppe behandlet et forslag til uttalelse i møte 23.01. basert på ovennevnte vurderinger. Forslag til anbefalt uttalelse ligger som vedlegg 2.

Forslag til konklusjon: Det gis tilslutning til felles uttalelse til høringsforslag til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Uttalelsen oversendes på vanlig måte.

Sak 06/15 Buskerudbypakke2 og bymiljøavtale – videre arbeid

Hensikt med saken

Drøfte videre arbeid med Buskerudbypakke2 og mulig bymiljøavtale

Regjeringsbehandling av Buskerudbypakke2

Regjeringen skal gjennom behandlingen av Buskerudbypakke2 konkretisere hvordan staten vil samarbeide med byregionen om videre byutvikling, transport og miljø.

Den forestående regjeringsbehandling av Buskerudbypakke2 skal ende opp med et mandat til Statens vegvesen (og Jernbaneverket) for statens videre planlegging av BBP2.

Behandlingen skal skje som en helhetlig vurdering av følgende:

1. Konseptvalgutredning (KVU) for Buskerudbypakke2 av februar 2014. Statens vegvesen anbefaler her et sammensatt konsept.
2. Kvalitetssikring 1(KS1) av Buskerudbypakke2 av 15.mai 2014. Her anbefaler konsulenten Terramare at det ikke jobbes videre med Buskerudbypakke2.
3. Høringsuttalelser til KVU. Buskerud fylkeskommune og de fem Buskerudbykommunene ga i juni 2013 en felles uttalelse til KVU BBP2 som anbefaler sammensatt konsept i tråd med fagetatens anbefaling.

For drøfting

Bør Buskerudbyen prøve å gi innspill til SD før regjeringsbehandlingen? I så fall i hvilken retning?

Som underlag se vedlagt utkast til arbeidsnotat av 23.01.15. Se vedlegg 3.

Regjeringens samferdselspolitikk i de større byområdene – utviklingsavtaler, bymiljøavtaler og bypakker

Et av temaene Erna Solberg vektla på NHOs 2015 konferanse var vekstutfordringene i de største byområdene og samspillet mellom stat og lokalt/regionalt nivå for å møte disse utfordringene. Hun presenterte regjeringens politikk om å samordne bymiljøavtale/bypakke og belønningsavtale til et felles helhetlig virkemiddel.

Regjeringen har også presentert utviklingsavtale med storbyområdene som et virkemiddel hvor også private utviklingsaktører kan inngå i samarbeidet.

For drøfting

Bør det arbeides for at Buskerudbyen kan bli en nasjonal pilot for SDs bystrategi for de større byområdene hvor det på en framtidsrettet og innovativ måte jobber helhetlig med utvikling av transportsystemet gjennom samordning av utviklingsavtale /bymiljøavtale/ bypakke/belønningsavtale? I så fall, hvilke initiativ bør tas?

Status bypakker for Nedre Glomma og Grenland

Etter regjeringsbehandling av KVU og kvalitetssikring (KS1) har hhv Grenland og Nedre Glomma gjennomført lokalpolitiske vedtak om endelig bypakker. Deretter er kvalitetssikring 2 (KS2) gjennomført av eksterne konsulenter for SD/FIN som ytterligere grunnlag før stortingsbehandling.

Bypakke Grenland fase 1 er samlet på 2,5 mrd og er uendret etter KS2. Bypakke Nedre Glomma var på 11 mrd før KS2 men etter KS2 behandlingen er denne endret til en fase 1 på 1,4 mrd. Etterfølgende faser ikke definert.

Bymiljøavtale for Buskerudbyen

Bymiljøavtaler er under arbeid for de 4 største byområdene (Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger). Foreløpig status er at Trondheim og Oslo er oppgitt å ha kommet lengst. Trondheim har opplyst at videre forhandlinger om en avtale avventer forhandlingsmandat fra SD til Vegdirektoratet.

SVV v/vegdirektøren varslet i høst at invitasjon til et oppstartsmøte for en bymiljøavtale for Buskerudbyen ville komme før jul. Prosjekt sjefen har tatt kontakt med Vegdirektoratet for å avklare status for framdrift.

Buskerudbypakke2 og bymiljøavtale bør integreres slik at disse virkemidler kan samordnes. Bymiljøavtale inkl. bymiljømidler er viktig for å kunne realisere mange tiltak i skissen til BBP2.

For drøfting

Bør det tas initiativ i tilknytning til forberedelser for en bymiljøavtale?

Kan det være hensiktsmessig å lage et grunnlag for forberedelse til en bymiljøavtale for Buskerudbyen?

Videre arbeid med omforent skisse til Buskerudbypakke 2 og foreløpige innspill til NTP

Omforent skisse til BBP2 av 23.06.14 er et grunnlag for dialog/forhandlinger med staten om endelig BBP2. Skissen inneholder mange elementer som må konkretiseres nærmere i den videre prosess etter regjeringsbehandling.

Analyse og strategifasen i NTP 2018-27 er ferdig i form av en sluttrapport 25.02.14.

Buskerud fylkeskommune og Drammen/Buskerudbyen er invitert til et regionalt NTP-møte i region sør ca.13.05.15. Byområdene er inviterte til å komme med innspill til NTP prosessen (første innspill fra BByen til strategifasen ble presentert og oversendt NTP-sekretariatet i tilknytning til regionalt møte 2.12.14) (se vedlegg).

For drøfting

Prosess for felles innspill fra Buskerudbyen til NTP til møtet 13.05.15 med utgangspunkt i omforent skisse til BBP2? Hvilke innspill kan være aktuelle?

- Oppstart av mindre arbeider for å konkretisere/tydeliggjøre problemstillinger knyttet til omforent skisse til BBP2 som forberedelser til drøftinger/forhandlinger med staten før?/etter regjeringsbehandling, f. eks:
 - Kvalitetssikring/gjennomgang av ambisjonsnivå, etappevis opptrapping og tilhørende kostnadsnivå for drift av buss? Nødvendig for å lage underlag for innspill til NTP
 - Konkretisere sekkeposter i skissen ut fra foreliggende kunnskap. Nødvendig for å lage underlag for innspill til NTP

- Evt. ytterligere behov for infrastruktur kollektivtrafikk i BBP2 som er /blir avdekket gjennom sykehusprosjekt, knutepunktsprosjekt Mjøndalen og Hokksund, bussmetroutredning mv.

Adm.styringsgruppe behandlet saken i møte 23.01.

Forslag til konklusjon: Saken drøftet med følgende oppfølging.....

Sak 07/15 Oppfølging kommunikasjonsplan

Hensikt med saken

Å behandle konkretisering og oppfølging av vedtatt kommunikasjonsplan.

Bakgrunn

ATM-utvalget vedtok 28. november 2014 den videreutviklede kommunikasjonsplanen. For å kunne gjennomføre planen, kreves det konkretisering av denne.

Oppfølging av ny kommunikasjonsplan

Følgende forslag til operasjonalisering av ny kommunikasjonsplan er anbefalt fra adm.styringsgruppes møte 23.01.:

1. Kommunikasjonsplanen i helhetlig og kort form.
2. Ansvar og roller i kommunikasjonsarbeidet
3. Konkretisering av kommunikasjonsmål
4. Milepælsplan for medieinitiativ.
5. Prosess for intern forankring av kommunikasjonsplanen.

Nærmere innhold i forslagene:

- 1) **Kommunikasjonsplanen i helhetlig og kort form.** Den vedtatte kommunikasjonsplanen sendes ut som separat vedlegg 1 i en bearbeidet visuell form. Det er også utarbeidet to versjoner av kommunikasjonsplanen i kortform "A3" En ekstern og en intern. Ekstern i denne forstand menes målgruppene *Formelle rammesettere, formelt involverte* og delvis *videreformidlere* som omtales i kommunikasjonsplanen. Den eksterne (se separat vedlegg 3) vil være kort og i all hovedsak inneholde slagord, budskap og visjon. Den interne (se separat vedlegg2) er utformet som forslag til et arbeidsdokument for de formelt involverte (hovedsakelig ordførere, øvrige medlemmer av ATM-utvalget, rådmenn, øvrige medlemmer av adm.styringsgruppe kommunalsjefer og andre fagrådsmedlemmer og kommunikasjonsrådgivere). Denne inneholder også kommunikasjonsmål.
- 2) **Ansvar og roller i kommunikasjonsarbeidet** For å sørge for tydeligere ansvarsfordeling i forbindelse med mediasaker- og henvendelser, er det utarbeidet forslag til fordeling av ansvar og roller i henholdsvis politiske saker, faglige/administrative saker og der partnerne har hovedansvar. Det er også foreslått opplegg for det praktiske arbeidet.

Mål: Muligheten til å reagere raskt på utspill fra andre, på nyhetsbildet og kunne iverksette gode ideer som kommer opp.

Modellen legger til rette for planlagte aktiviteter/utspill definert i fire års plan og årlig tiltaksplan. For å gjennomføre planlagte medieutspill og for å kunne reagere raskt på andres utspill, er det nødvendig å etablere enkle "kjøreregler" mellom BB-sekretariatet og samarbeidspartnerne.

BB-sekretariatet er navet som overvåker mediene, tar initiativ til tiltak, sjekker behov/interesse hos partnerne, innhenter innspill, avklarer om tiltak skal iverksettes, igangsetter besluttede tiltak og bistår/kvalitetssikrer av medieutspill initiert av partnerne.

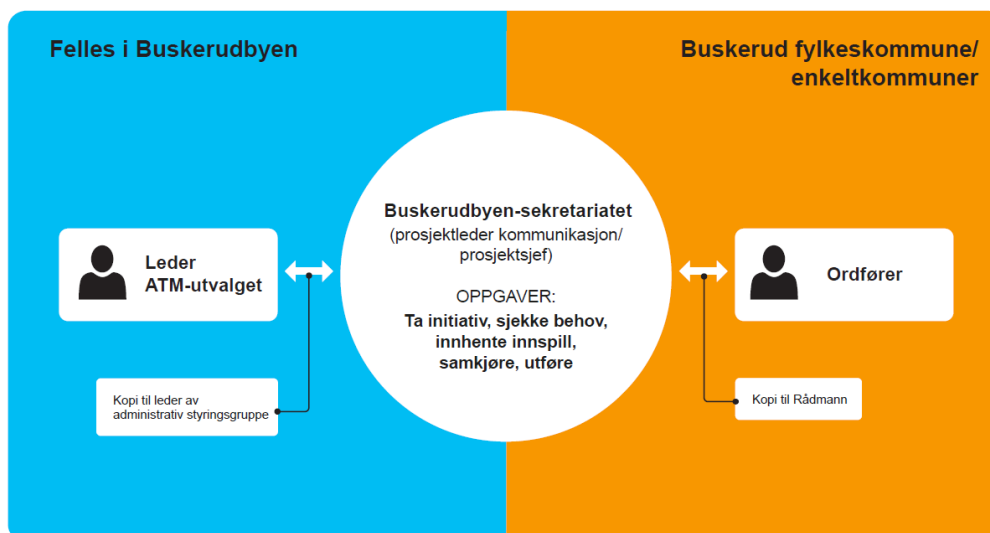
Roller og ansvar kan deles inn i tre deler:

- A. Politiske saker
- B. Avklarte politiske saker og faglige temaer
- C. Medieinitiativ fra partnerne

A: Politiske saker - saker og spørsmål med politisk innhold. Spesielt i forhold til nasjonal politisk myndighet, saker der bompenger er tema og når det gjelder politiske beslutninger i samarbeidet. Talspersoner:

- Fellessaker: Leder av ATM-utvalget
- Saker som gjelder enkeltkommuner/fylkeskommunen: Respektiv ordfører.

Sekretariatet tar direkte kontakt med aktuell talsperson, eventuelt etter avklaring med leder av ATM-utvalget.



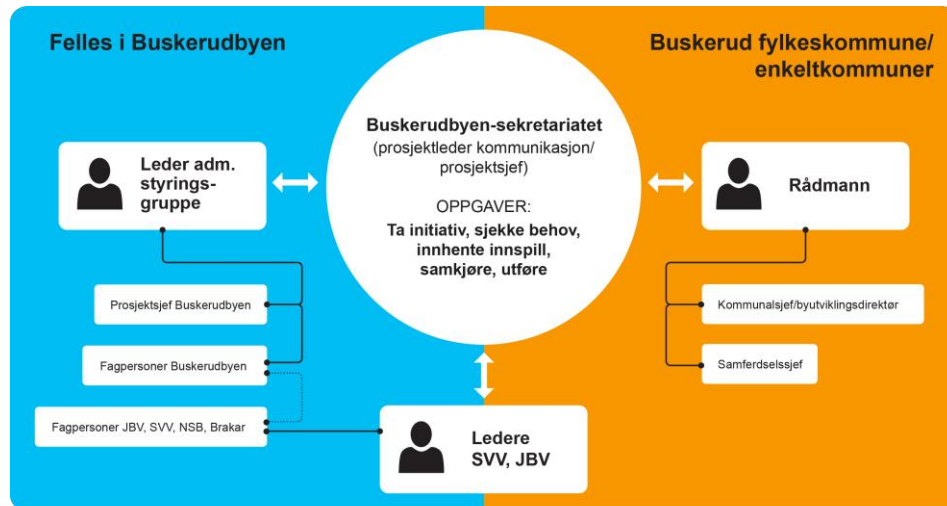
B: Avklarte politiske saker og faglige temaer - saker og spørsmål vedr. f. eks. Buskerudbypakke1/belønningsordningen, transportløsninger, kollektivtrafikk

Talspersoner:

- Felles saker: Leder av administrativ styringsgruppe

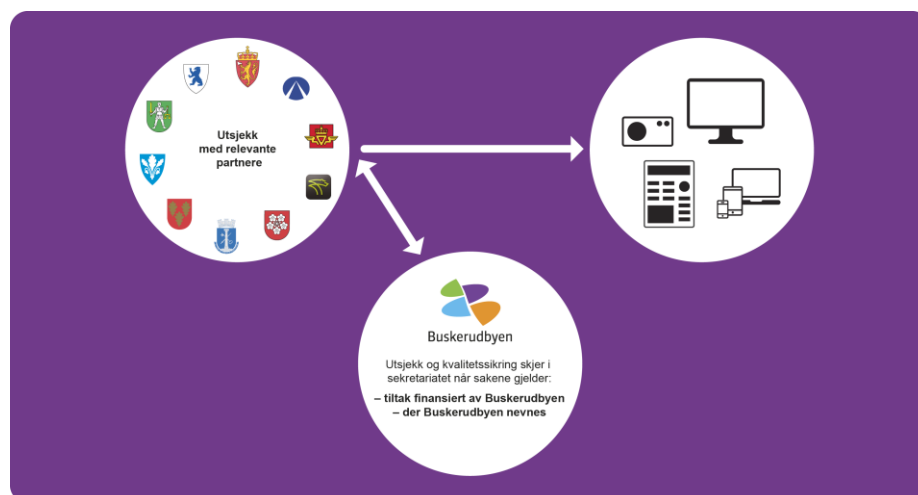
- Felles faglige/administrative saker: Prosjektsjef
- Saker med ansvar hos kommune/f.kommune eller fellessaker som gjelder enkeltkommuner/fylkeskommunen: Rådmann eller kommunalsjef/faglig leder
- Saker som er innenfor ansvarsområdet til Brakar, SVV og JBV: Ledere i Brakar, SVV og JBV

Sekretariatet tar direkte kontakt med aktuell talsperson



C: Medieinitiativ fra partnerne – gjelder prosjekter som er finansiert av Buskerudbysamarbeidet og der samarbeidet omtales.

Alle partnerne har ansvar for å ta medieinitiativ. Ved slike anledninger gjøres utsjekk mot prosjektleder kommunikasjon i BB-sekretariatet for å bidra til at ajourført kunnskap/informasjon er ivaretatt. Det sjekkes også ut med aktuelle samarbeidspartnere.



Buskerudbysamarbeidet skal alltid være med/nevnes når partnerne er i kontakt med mediene om saker som:

- ✓ omhandler tiltak som helt eller delvis er finansiert av Buskerudbysamarbeidet
- ✓ gjelder saker der Buskerudbysamarbeidet er nevnt.

- 3) **Konkretisering av mål:** Det er utarbeidet et forslag til konkretisering av mål som skal bygge opp under de tre hovedmålene i kommunikasjonsplanen.

Følgende konkretisering av mål skal bidra til å nå de overordnede kommunikasjonsmålene:

- *Synliggjøre utfordringene som følge av befolkningsvekst og økt trafikk*
- *Beskrive forslagene til løsninger – for den enkelte og for samfunnet*
- *Øke kunnskapen om Buskerudbyen i alle målgrupper*

Resultatmål (Bygger på gjennomførte undersøkelser – neste undersøkelse er planlagt til våren 2016):

- Økt kjennskap til Buskerudbysamarbeidet; minimum 80 % våren 2016 (73 % i 2014)
- Økt kjennskap til Buskerudbysamarbeidet i den yngste målgruppen; minimum 65 % våren 2016 (52 % i 2015)
- Kjennskapen til at Buskerudbyen har finansiert tiltak økes til minimum 60 % våren 2016 (56 % i 2014)
- Minimum 30 % av befolkningen skal kjenne til Buskerudbypakke 2 våren 2016 (Spørsmålet er ikke stilt tidligere)
- Minimum 50 % av disse skal kjenne til tiltak som foreslås i Buskerudbypakke 2

Aktivitetsmål overfor media:

- 10 redaksjonelle oppslag årlig om ulike saker, basert på BBs innspill. Innholdet i oppslagene skal bygge oppunder de tre hovedmålene i kommunikasjonsplanen.
- 10 kronikker/innlegg årlig på trykk (lokal, riks-, fagpresse). Innholdet i kronikkene skal bygge oppunder de tre hovedmålene i kommunikasjonsplanen.

Mål for forankring hos partnerne:

- Kommunikasjonsplanen forankres hos alle folkevalgte, i ledergrupper hos samarbeidspartnerne m.fl. innen sommeren 2015.
- Buskerudbyen er et tema i folkevalgtopplæringen hos alle kommunene og fylkeskommunen etter valget i 2015

Foreløpige mål for sosiale medier (Egen strategi utvikles og legges fram for ATM-utvalget i et senere møte):

- Utvikle og aktivisere egen Facebook-side med 8 innlegg hver måned, oppnå 1500 likes innen sommeren 2015 (100X per 18.12.2014)
- BB oppnår minimum 500 følgere på Twitter innen utgangen av 2016

- 4) **Milepælsplan for medieinitiativ.** Forslag til tiltak/initiativ tar utgangspunkt i konkrete hendelser og milepæler i perioden fremover, som vurderes å ha en allmenn interesse. Forslag til tiltak vurderes i forhold til de tre vedtatte kommunikasjonsmål.

Følgende er en liste over hendelser første halvår 2015 som det er ønskelig å informere målgruppene om. Ansvar for informasjonen om disse hendelsene er enten sekretariatet eller hos den partner som er ansvarlig for gjennomføring av tiltaket.

Milepælsplanen vil kunne utvides ved nye hendelser, for eksempel ved ferdigstilling av fysiske tiltak gjennomført med Buskerudbymidler.

Måned	Hendelse	Mål:
Januar	Administrativ styringsgruppes forslag til fordeling av 2014 og 2015-midler (Tiltaksplan)	Øke kunnskap Beskrive løsninger
Februar	Utredning om knutepunktsutvikling i Mjøndalen og Hokksund	Øke kunnskap Beskrive løsninger
	TID – Tidsanvisning på Drammen busstasjon	Øke kunnskap
Mars	Brakar billett	Øke kunnskap
	Tilskudd til el-sykkelpool til Teknologiparken	Beskrive løsninger
	Årsrapport	Beskrive løsninger Synliggjøre utfordringer
April	Utredning Bussmetro	Beskrive løsninger Synliggjøre utfordringer
	Utredning – arealkrevende næring	Synliggjøre utfordringer Beskrive løsninger
	Sykle til jobben-aksjonen	Øke kunnskap
Mai	Aktiv på skoleveien	Øke kunnskap
Juni	Rev. Handlingsplan 2015-2017	Øke kunnskap Beskrive løsninger
	Buskerudbyen som vekstregion	Synliggjøre utfordringer

- 5) **Prosess for intern forankring av kommunikasjonsplanen.** Punkt 2 i vedtaket i ATM-utvalget 28. november lyder «Kommunikasjonsplanen forankres godt hos partnerne». Fra saksdokumentet til ATM-utvalgsmøtet: Kommunikasjonsplanen forankres og gjøres kjent hos partnerne gjennom presentasjoner på ledermøter og møter i de folkevalgte organ i kommunene og fylkeskommunen.

Forslag til opplegg for å forankre kommunikasjonsplanen internt hos partnerne:

Forslag til ambisjon for forankring: Det gjennomføres forankringsmøter hos alle 9 partnerne i løpet av første halvår 2015.01.

Forankringen foreslås lagt opp på følgende måte:

Politisk:

- I fylkeskommunen og de 5 kommunene settes kommunikasjonsplanen som tema i egnet politisk fora.

Ledere:

- Kommunikasjonsplanen blir tema på ledermøter (evt. utvidet) hos alle 9 partnerne.

- Brakar gis tilbud om et orienteringsmøte

Forslag til tema på forankringsmøtene (tilpasses den enkelte org.):

- Hovedpunkter fra planen (mål, budskap mv)
- Tiltaksplan 2015
- Ansvar og roller – samspill og informasjonsflyt
- Drøftingspunkter

Tidsplan – tilpasses ordinære møter før 15.juni

Adm.styringsgruppe behandlet saken 23.01. og anbefaler følgende konklusjon:
Foreslåtte elementer i operasjonalisering av kommunikasjonsplanen gjennomføres.

Sak 08/15 ATM-rådsmøte 1 halvår 2015

Hensikt med saken

Avklare om det skal legges fram forslag til møtetidspunkt og tema for ATM-rådsmøte 1 halvår 2015 og forslag til møteplan for ATM-utvalget 2 halvår 2015.

Bakgrunn

Møte i ATM - rådet høsten 2014 ble utsatt og det er ikke fastsatt møtetidspunkt i første halvår 2015. I ATM-utvalgssak om møteplan 2015 heter at det foreslås et ATM-rådsmøte i første halvår og et møte i andre halvår. Dato for møtene avtales senere. I referat fra ATM-utvalgets behandling av møteplan 2015 heter det også: *"Møteplan for første halvår fastsatt. Kommer tilbake til andre halvår i neste møte"*.

I tillegg til invitasjon til Samferdselsministeren om å gjeste ATM-rådsmøte i Buskerudby-samarbeidet kan forslag til tema for ATM-rådsmøte være Buskerudbypakke 1 del 2 Handlingsplan 2014-17 og ny kommunikasjonsplan. Mulig tidspunkt kan være mandag 16.mars kl. 17.00 – kl.19.30. Vedlegg 4 inneholder utkast til program.

Adm.styringsgruppe drøftet saken på møtet 23.01. og anbefalte at saken ble lagt fram for ATM-utvalget.

Forslag til konklusjon: *ATM-rådsmøte arrangeres med opplegg som angitt i saken.*

Sak 09/15 Møteplan andre halv 2015

Saken ettersendes.

Sak 10/15 Status

Konferanse om innovasjon, forskning og kompetanse for smart transport

Vestregionen arrangerer i samarbeid med SmartCity Bærum, Electric Mobility Norway og Buskerudbyen konferansen "På vei mot transport 2.0?" 2. februar 2015 på Union Scene i Drammen. Som separat vedlegg følger invitasjon. Fri deltagelse fra partnerne i Buskerudbyen etter avtale.

NTP – fra møte i Kristiansand 2. desember

Styringsgruppa for transportetatenes arbeid med NTP inviterte til et regionalt møte for

Region Sør 2. desember i Kristiansand hvor Tore Opdal Hansen, Trond Johansen og Tore Askim deltok. Analyse- og strategifasen som er ferdig 25. februar, er grunnlaget for transportetatenes arbeid med planfasen av Nasjonal transportplan 2018-2027. Som vedlegg 5 følger notat som Buskerudbyen har oversendt NTP-sekretariatet.

Planfasen vil vare fram til februar 2016 da transportetatene kommer med sine anbefalinger til Samferdsels-departementet for stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan som behandles våren 2017. Transportetatene vil invitere til et nytt regionmøte i planfasen, foreløpig satt til 13. mai. Rapport for analyse og strategifasen vil offentliggjøres ca 25.02.15.

Omdisponeringer belønningsmidler 2013

Sluttrapportering fra gjennomføringsansvarlige partnere høsten 2014 har vist at noen få tiltak har kostet mindre enn forutsatt ved tildeling av midler. Videre var det behov for å øke tilskudd til noen prosjekter. I tråd med gjeldende fullmakt er det gjennomført omdisponeringer / portefølgestyring som bla. innebærer at kr. 301.112 overføres til Buskerudbypakke 1, Del 2 - Handlingsplan 2014-2017 / tiltaksplan 2014. Se adm.styringsgruppe sak 62/14 i vedlegg 6.

Nettverksmøter byregionene i Region sør

Under bystrategikonferansen i Tønsberg i oktober ble det avtalt adm. nettverksmøte (ettermøte) i Kristiansand 2. desember 2014 for å diskutere felles innspill til strategi- og analysefasen NTP. Kristiansand, Grenlandskommunene, Buskerudbyen (v/Tore Askim) og representanter fra Vestfold fylkeskommune deltok. Statens vegvesen region sør koordinerer møtene. Neste møte blir i febr/mars med Kristiansand, Grenland og Buskerudbyen.

Feie for egen dør – forankring hos partnerne – kunnskapsinnhenting

I fagrådsmøtet 19.06.2014 ble strategi for tiltaket i BBP1 Feie for egen dør behandlet og det var enighet om å gjennomføre reisevaneundersøkelse (RVU) blant de ansatte hos partnerne i Buskerudbysamarbeidet som et første tiltak for å få bedre kunnskapsgrunnlag for videre utarbeidelse av en strategi/tiltaksplan

I fagrådsmøte 09.10 (sak 93/14) ble det understreket hvor viktig det er med god forankring i egne virksomheter og god informasjon før en iverksetter spørreundersøkelser/tiltak etc. Det er derfor under etablering en arbeidsgruppe med en representant fra hver av partnerne som kan delta i å tilrettelegge for gode interne prosesser i forhold til ledergrupper og arbeidstaker-organisasjonene, gi anbefalinger i forhold til dimensjonering av RVU, tilpasse spørsmålene i undersøkelsen og etter hvert bidra til utvikling av gode tiltak.

RVU skal kartlegge relevante reisevanedata for partnerne som grunnlag for vurdering av hvilke tiltak som er aktuelle for å videreutvikle ordningen "Feie for egen dør" i perioden 2015 - 17. I hovedsak vil dette dreie seg om tre forhold:

- Dagens reisevaner; på hvilken måte man vanligvis reiser til/fra og i jobb og om man har tilgang på gratis parkeringsplass ved arbeidsplassen
- I hvilken grad det finnes gode alternative reisemåter til bilbruk for den ansatte for reiser til/fra og i jobb
- Hva som skal til/aktuelle tiltak for at den ansatte bruker mindre bil på reiser til/fra og i jobb

Aktiv på skoleveien

Som vedlegg 7 følger rapport for Aktiv på skoleveien våren 2014. Rapporten foreslår at kommunene i Buskerudbysamarbeidet fortsetter med Aktiv på skoleveien i kommende belønningsperiode.

Deltakelsen varierer fra skole til skole. Kampanjen bør i større grad forankres på ledernivå slik at flere skoler og klasser deltar. Det er stor forskjell på deltagelse fra skoler som setter dette på dagsorden og skoler der lærerne selv avgjør om de vil være med. Oversikt over deltagelse i 2014 fremgår også av vedlegg 7.

Forslag til konklusjon: Status tas til orientering

Sak 11/15 Eventuelt

Vedlegg 1

Møtereferat ATM-utvalget Møte nr. 6/14 - 28.11.2014	
Tilstede	ATM-utvalget: Vidar Lande, ordfører, Kongsberg kommune (møteleder) Morten Eriksrød, fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune Ann Sire Fjerdingsstad, ordfører, Øvre Eiker kommune Bent Inge Bye, ordfører, Nedre Eiker kommune Helene Justad, ordfører, Lier kommune Tove Paule, varaordfører, Drammen kommune Kjell Inge Davik, vegsjef, Statens vegvesen Region sør Fra administrativ styringsgruppe: Osmund Kaldheim, rådmann, Drammen kommune Frode Bolstad, teknisk sjef, Øvre Eiker kommune Runar Hannevold, fylkesrådmann, Buskerud fylkeskommune Hans Jan Håkonsen, avdelingsdirektør Buskerud, Statens Vegvesen Region sør Fra sekretariatet: Tore Askim, prosjektsjef, Anne Marte Lind, prosjektleder kommunikasjon Gun Kjenseth, prosjektleder by-/og stedsutvikling
Forfall	Tore Opdal Hansen, ordfører, Drammen kommune (leder) Sven Arild Hansen, regiondirektør, Kystverket Sør Øst Helen Bjørnøy, fylkesmann i Buskerud Sjur Helseth, regiondirektør, Strategi og samfunn øst, Jernbaneverket
Møtested	Kongsberg rådhus

Innkalling og dagsorden godkjent.

Orienteringssak

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

v/sekretariatsleder for Plansamarbeidet Oslo og Akershus Ellen Grepperud presenterte høringsdokument for Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

Høringsfristen er 27. februar 2015. Rådmennene i Buskerudbysamarbeidet vil forberede forslag til felles uttalelse fra Buskerudbykommunene/fylkeskommunen til ATM-utvalgets møte i februar.

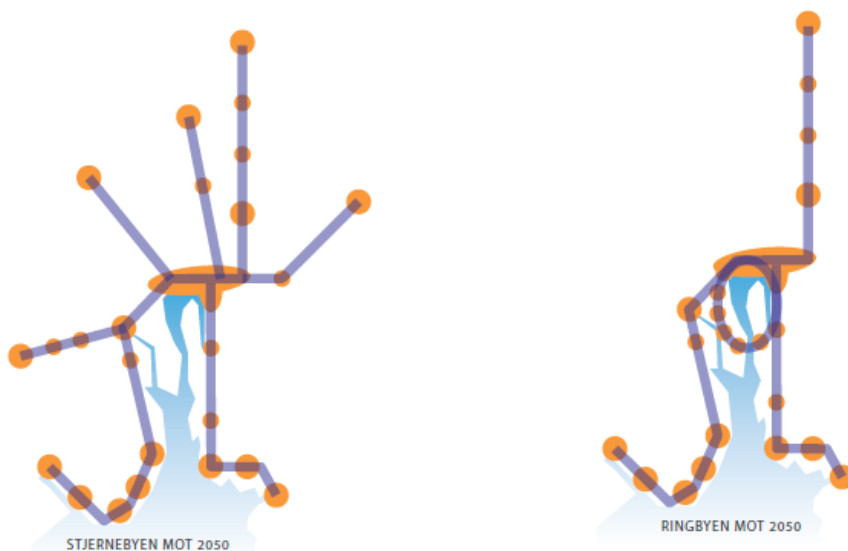
Fra drøftingene

Spørsmålet om videreutvikling av samarbeidsarenaer for felles strategier for Buskerudbyregionen og Oslo/Akershus ble reist. Areal- og transportplanene for disse områdene må sees i sammenheng. Planutkastet for Oslo og Akershus oppfattes å være i stor grad østtenkende. Ring 4 (Rv 35) og Rv 23 er viktige veier i Buskerudbyområdet og som

omkjøringsveger for Oslo. Disse bør inngå som regionale betraktninger for Oslo og Akershus.

Spørsmålet om en felles regional plan for hele Osloregionen ble reist. Det ble opplyst at Osloregionen (alliansen mellom 75 kommuner og 4 fylkeskommuner i hovedstadsområdet) er i ferd med å revidere sin areal- og transportstrategi. Dette arbeidet kan avdekke signaler om nærmere samarbeid.

Foreslått AT-plan for Oslo/Akershus er vurdert i forhold til både en framtidig stjernestrategi og en ringbystrategi.



Det fremgikk av orienteringen at Oslo/Akershus vil tilrettelegge for egen vekst innenfor sitt område og ikke legge til rette for en avlastningsstrategi.

Sak 34/14 Ny kommunikasjonsplan for Buskerudbysamarbeidet

Hans Arne Odde, Godt Sagt Kommunikasjon as, presenterte arbeidet med videreutvikling av kommunikasjonsstrategien. "Raskere reiser, bedre miljø" fikk tilslutning som slagord.

Konklusjon:

1. Forslag til kommunikasjonsplan for Buskerudbysamarbeidet godkjennes, justert med de innspill som kom i møtet.
2. Kommunikasjonsplanen forankres godt hos partnerne

Sak 35/14 Referat fra møte nr. 5/14

Konklusjon: Referatet godkjent

Sak 36/14 Status

ATM-rådsmøte legges til nyåret.

Konklusjon: Status tatt til orientering

Sak 37/14 Buskerudbypakke 1 2014-2017

Forslag fra Samferdselsdepartementet om avtale om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i perioden 2014-17 forelå til møtet. Avtalen ble gjennomgått.

Rådmennene ble bedt om å utarbeide et fellessaksframlegg for godkjenning av avtalen i By-/kommunestyret og fylkesting.

Etter konklusjon angitt nedenfor, undertegnet ordførerne avtalen.

Konklusjon:

ATM-utvalget gir tilslutning til mottatt avtaleforslag fra SD.

Med bakgrunn i vedtak i by-/kommunestyrene og fylkestinget i sak "Prinsippvedtak trafikanbetaling og videreføring avtale om belønningsmidler" i juni 2013 med følgende ordlyd; "a) Ordførerne og fylkesordfører forhandler fram en flerårig videreføring av eksisterende belønningsavtale med Samferdselsdepartementet fra 2014. b) Endelig framforhandlet avtale behandles politisk i kommuner og fylkeskommune" signerer ordførerne og fylkesordfører avtalen med SD og anbefaler rask behandling og godkjenning i by-/kommunestyrene og fylkestinget.

Sak 38/14 Buskerudbypakke2 – videre arbeid

Referat fra møtet med samferdselsministeren 27.10.14 kan være godt egnet til videre forankring av prosessen med BBP2 i egne politiske fora i kommunene og fylkeskommunen.

Konklusjon: Saken drøftet

Sak 39/14 Budsjett 2015 Samarbeidsmidler

Konklusjon:

Budsjett samarbeidsmidler 2015, kr 2.900.000,- vedtas med samme inndekning fra de ni samarbeidspartnerne som tidligere.

Sak 40/14 Felles uttalelse planprogram regional areal- og transportplan for Buskerud

Fra drøftingene

Det ble vist til kommunereformen og spurt om det er riktig å sette i gang en stor prosess i med en felles areal- og transportplan for hele Buskerud. Det ble svart at fylkeskommunen har

et pålegg om å utarbeide regionale planer og gjør dette i samarbeid med kommunene. Dette er viktig for å matche andre regioner, ikke minst Oslo og Akershus.

Fylkesordføreren reserverte seg ved behandlingen av saken.

Konklusjon fra de fem kommunene: *Kommunene i Buskerudbysamarbeidet slutter seg til forslag til uttalelse til planprogram AT-plan Buskerud som oversendes som en fellesuttalelse på vanlig måte.*

Sak 41/14 Møteplan 2015

FORSLAG TIL MØTEPLAN 2015 - BUSKERUDBYSAMARBEIDET

ATM-utvalget

Kl. 08:30/09:00 – 12:00		
Fredag 6. februar	Buskerudbypakke1/belønningsmidler 2014-17.	Lier
Fredag 10. april	Årsrapport 2014	Drammen
Fredag 12. juni	Handlingsplan Buskerudbypakke1 belønningsmidler 2016-17	Nedre Eiker

Det foreslås et ATM-rådsmøte i første halvår og et møte i andre halvår. Dato for møtene avtales senere.

Konklusjon: *Møteplan for første halvår fastsatt. Kommer tilbake til andre halvår i neste møte.*

Sak 42/14 Eventuelt

Morten Eriksrød ønsket en orientering om arbeidet med areal- og transportstrategi for Osloregionen i neste møte.

Bengt Inge Bye tok opp eventuelt-sak fra forrige møte i ATM-utvalget der han tok opp betydningen av å fortsatt ha et ekspressbusstilbud (linje 10) gjennom Eiker på nordsiden av Drammenelva.

ATM-utvalgsmøte 28. november 2014 er siste møte i den først avtalte femårsperiode for Buskerudbysamarbeidet. Fra nyttår trer en permanent avtale i kraft. Kystverket går nå ut som direkte avtalepart og takkes for godt samarbeid gjennom disse fem årene.

Vedlegg 2

Forslag til høringsuttalelse fra Buskerudbyen til regional plan for areal og transport i Oslo/Akershus

Akershus fylkesting og Oslo byråd har sendt høringsforslag til regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus på høring med frist 27. februar 2015.

Kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg og Buskerud fylkeskommune som inngår i Buskerudbysamarbeidet har i styringsgruppa for samarbeidet sitt møte 6. februar vedtatt slik felles høringsuttalelse:

- 1. Forslag til regional plan for Oslo/Akershus legger i stor grad opp til videreutvikling av dagens senterstruktur langs etablerte transportårer til Oslo, og bygger opp under prinsippet om en flerkjernet utvikling i Osloregionen. Bolig- og arbeidsplassveksten skal i sterkere grad konsentreres til prioriterte vekstområder, noe som gir grunnlag for mer levende byer og tettsteder med bedre handels-, service- og kollektivtilbud, og slik at flere kan gå og sykle i hverdagen. Dette samsvarer godt med vedtatte strategier og forslag til tiltak i Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23.*
- 2. Når det gjelder utvikling mot 2050 støtter Buskerudbyen at Stjernebyen må anses som det mest hensiktsmessige da det ivaretar hensynet til Buskerudbyen som en integrert vekstregion i Osloregionen.*
- 3. Buskerudbyen er Norges femte største byregion med 160.000 innbyggere og forventet befolkningsvekst på 33% innen 2040, Buskerudbykommunene ligger nær Oslo. Avstanden fra Drammen til Oslo er den samme som avstanden fra Oslo til Jessheim og fra Mjøndalen til Oslo er avstanden omtrent den samme som avstanden fra Oslo til Gardermoen. Forslaget til areal- og transportplan for Oslo/Akershus berører i svært begrenset grad samspillet med Buskerudbyen og kommunene vest for Akershus, der avstandene er korte og hvor transportsystem og næringsstruktur er tett sammenkoblet.*
- 4. Buskerudbyen er en del av en felles arbeidsmarkedsregion med Oslo/Akershus der ca 15.000 arbeidstagere pendler fra Buskerudbyen til Oslo/Akershus. Gode tog- og bussforbindelser vil avlaste biltrafikk i Vestkorridoren og bidra til oppfyllelse av målsettinger i begge de regionale planene. For Buskerudbyen er styrking av kollektivtilbudet mellom Buskerudbyen og Oslo/ Akershus med pris- og sonesamarbeid for sømløse kollektivreiser, bedre bussforbindelser med fungerende kollektivfelt og innfartsparkeringer og utvikling av Kongsbergbanen (Drammen – Kongsberg) med hyppigere togavganger, svært viktig.*
- 5. Buskerudbyen ønsker et nærmere samarbeid med Oslo/Akershus om samordning av planlegging av areal- og transport mellom Oslo/Akershus og Buskerudbyen.*

Underskrift fra de seks ordførerne

Vedlegg 3

ARBEIDSNOTAT

Forslag 23.01.15

Buskerudbypakke 2 – bypakke/miljøavtale. Momenter for den videre prosess

1. Hensikt med notatet

Dette notatet er et underlag for en mulig dialog om Buskerudbypakke 2 (BBP2) mellom SD og Buskerudbyen før regjeringsbehandling av BBP2.

2. Hva regjeringen skal behandle?

Buskerudbyen er Norges 5. største byregion i Norge med 160.000 innbyggere og er blant de sterkest voksende byregioner (33 % vekst), med en forventet befolkning i 2040 på 212.000. (Dette iflg. SSBs middelerverdier).

Regjeringen skal gjennom behandlingen av BBP 2 konkretisere hvordan staten vil samarbeide med byregionen om videre byutvikling, transport og miljø.

Den forestående regjeringsbehandling av BBP2 skal ende opp med et mandat til Statens vegvesen (og Jernbaneverket) for statens videre planlegging av BBP2.

Behandlingen skal skje som en helhetlig vurdering av følgende:

1. Konseptvalgutredning (KVU) for BBP2 av februar 2014. Statens vegvesen anbefaler her et sammensatt konsept.
2. Kvalitetssikring 1 (KS1) av BBP2 av 15. mai 2014. Her anbefaler konsulentene Terramare at det ikke jobbes videre med BBP 2.
3. Høringsuttalelser til KVU. Buskerud fylkeskommune og de fem Buskerudbykommunene ga i juni 2013 en felles uttalelse til KVU BBP2 som anbefaler sammensatt konsept i tråd med fagetatens anbefaling.

3. Skisse til Buskerudbypakke 2

Buskerud fylkeskommune og de fem Buskerudbykommunene har utarbeidet en omforent skisse til Buskerudbypakke 2 av 23.06.2014 som grunnlag for videre dialog/samtaler med staten. Hensikten med dette arbeidet er både å bidra til en raskere planleggingsprosess og å ha en felles politisk utgangspunkt lokalt/regionalt for det videre samarbeidet med staten.

4. Tidspunkt for regjeringsbehandling av KVU Buskerudbypakke 2

Vurdering:

Det bør jobbes for en rask behandling (i løpet av 1. kvartal 2015) av KVU Buskerudbypakke 2 i regjeringen, slik at neste fase i samarbeidet mellom staten (v/ SVV/JBV) og byområdet (Buskerudbyen) om Buskerudbypakke 2 kan starte opp

Dette for å bidra til økt gjennomføringskraft og raskere planlegging for et nasjonalt prioritert byområdet i tråd med NTP.

Bypakke og bymiljøavtale bør integreres slik at alle virkemidler kan samordnes. Dette er helt sentralt for å kunne realisere mange tiltak i skissen til BBP2 (mange tiltak forutsetter delfinansiering knyttet til bymiljømidler). SVV v/ vegdirektøren varslet i høst at invitasjon til et oppstartsmøte for en bymiljøavtale for Buskerudbyen ville komme før jul. Det er tatt kontakt (05.01.15) med Vegdir. for å avklare status for framdrift. Ved en regjeringsbehandling 1.kvartal kan denne prosessen samordnes.

En rask behandling i regjeringen vil sikre mulighetene for at transportetatene (SVV,JBV mv.), i etatenes forslag til NTP 2018 -2027, vil kunne beskrive Buskerudbypakke2 mest mulig detaljert og på den måten gi et tydelig grunnlag for politisk prioritering fra 2018.

Nye by-/kommunestyre og fylkesting høsten 2015 vil ventelig føle seg mindre bundet til skissen for BBP2 av 23.06.2014. Dette vil kunne forskyve BBP2 prosessen ytterligere ut i tid.

5.Antatte problemstillinger som er til vurdering i SD

Geografisk utstrekning

KS1 konsulenten har en vurdering om at det geografiske område for Buskerudbypakke 2 er for stort.

Vurderinger:

Statens vegvesen tok i sin tid initiativ til samarbeidet om Buskerudbyen og at de fem kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg skulle inngå. Felles bo- og arbeidsmarked og behov for helhetlig utvikling av transportsystemet var hovedbegrunnelsene for dette.

Buskerudbyen kan betraktes som et stort geografisk område. Nord Jæren og Jærbanen har omtrent samme utstrekning. Innenfor det geografiske området for Buskerudbypakke 2 skal det skje en prioritering av tiltak basert på de målsettinger og behov som er/blir fastlagt. Som bypakke vil tiltak bli prioritert i tråd med dette. På tilsvarende måte omfatter Oslopakke 3 mindre Oslonære områder som ikke er prioritert med tiltak. Følgelig er ikke den geografiske utstrekningen hovedpoenget, men hvor de store tiltakene prioriteres.

I tillegg er det et etablert samarbeidet mellom de 5 kommunene med felles Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 som gir føringer for utvikling av arealer og transportsystem. Av hensyn til fortsatt videre felles kompetanseutvikling og utvikling av felles strategier for politikkområdet er det ønskelig med kontinuitet i den geografiske avgrensningen, dette behøver ikke å stå i veien for riktig virkemiddelbruk i byområdet som nevnt over.

Viktigheten for bilistene av at Kongsberg omfattes av Buskerudbypakke 2 fremkommer blant annet av følgende; Samordning av bomsystem for E134 og bomsystem for BBP2 vil, med de forutsetninger som ligger i skissen til BBP2, gi en lavere økonomisk belastning for bilister mellom Kongsberg og øvrige deler av Buskerudbyen.

KS1 og kost/nytte betraktninger

KS1konsulentene vurderer BBP2 til å ha en negativ samfunnsøkonomisk nytte. Dette er basert på transportøkonomiske beregninger. Det er ikke beregnet en helhetlig samfunnsnytte hvor også verdiskapning i næringsvirksomhet eller byutvikling og miljø(ikke prissatte effekter) er med. Imidlertid er det i KS1-konsulentenes beregninger tatt med noen kostnadsfaktorer (fellespakken), selv om de ikke har klart å metodisk beregne noen nytte av disse tiltakene (gang, sykkel, knutepunkt), selv om slik nytte faktisk finnes – de bare inngår ikke i konsulentenes beregninger. Det kan da virke metodisk problematisk at man tar med kostnadssiden av tiltakene i beregningene. Disse kostnadene kunne vært vurdert utelatt pga metodiske utfordringer med å få med nytteverdien av disse investeringene.

I den samfunnsøkonomiske beregningen har KS1 konsulentene benyttet andre forutsetninger enn i Statens Vegvesens KVUberegninger.

I KVU-en er det lagt til grunn tidligere års forutsetninger med 25 års analyseperiode, 4,5 % diskonteringsrente og ikke beregnet skatte kostnad på overføringene. I KS1 er forutsetningene endret slik at analyseperioden er satt til 40 år, diskonteringsrenten er 4,0 % og det er beregnet skattekostnad på overføringene. Effekten av hvert ledd framgår ikke av KS1 rapporten, men den samlede effekten blir slik at samfunnsøkonomien for anbefalt konsept i KVU-en ville gått fra en pluss på 1.742 millioner kr. til å bli svakt negativ.

Det forhold at endringer i forutsetninger endrer lønnsomhet til ulønnsomhet viser at det er økonomiske modeller det arbeides med og ikke virkeligheten. Modellene indikerer økonomisk konsekvens gitt hvilke faktorer som legges inn i modellen og hvilke forutsetninger som ellers legges til grunn.

Dette underbygges av at BI ved professor Torger Reve har vurdert lønnsomheten av ny E 39 (på Vestlandet) og har funnet helt andre resultater ved modeller som hensynstar verdiskapning i næringsvirksomhet enn modeller som i det vesentlige er bygget opp omkring tidsbesparelsen (transportøkonomien) ved tiltakene.

I tillegg kommer at både KVU-en og KS1-betraktningene bygger på de konseptene som framkommer av KVU-en. De faktiske prosjektene som vil inngå i BBP2 kjenner ingen ennå til fordi de vil framkomme gjennom forhandlinger mellom staten om Buskerudbyen. Det foreligger derfor ingen samfunnsøkonomiske analyser av prosjektene i Buskerudbyen med mindre de blir akkurat slik som de framkommer i KVU-en og det er jo ikke særlig sannsynlig.

Over 1/2parten av alle samferdsels/veiprosjekter i Norge bygges selv om prosjektene har negativ transportøkonomisk nytte (f.eks. Bjørvika tunellen ble bygget selv om den hadde negativ samfunnsøkonomisk nytte).

Den bypakken (basert på KVU) som KS1 konsulentene har vurdert, er ikke den samme som inngår i skissen til BBP2 av 23.06.14. Følgelig er ikke skissen til BPP2 kvalitetssikret.

KS1 konsulentene anbefaler ikke å gjennomføre tiltak i Buskerudbyen, subsidiært anbefales noen enkeltstående riksveiprosjekter. Det er vanskelig å se for seg at det ikke skal gjennomføres tiltak i Buskerudbyen - et av de nasjonalt prioriterte byområdene i Norge (NTP) som har størst vekstutfordringer. Det er noe paradoksalt at KS1-konsulentene i sin

subsidiære vurdering anbefaler tiltak som trolig i enda større grad enn foreslått pakke i KVUen ikke vil oppfylle de definerte effektmål for pakken.

Det kan settes spørsmålstegn ved om den metoden som benyttes for KS1 er egnet til å vurdere bypakker som skal være virkemiddel både for transport, byutvikling og miljø. Med de vekstutfordringer som Buskerudbyen står overfor (nest sterkest vekst av alle større byområder i Norge), vil det å vente med å gjennomføre tiltak kunne medføre store framkommelighetsutfordringer og negative miljøvirkninger. Alternative strategier bør bygges opp straks for å møte fremtidens transportutfordringer. Det vil være behov for ekstra finansiering av tiltak allerede om få år.

Det er både gjennom KVU, nasjonale utredninger (Framtidens byer, strategiutredninger for NTP 2018 -2027) og det lokal/regionale arbeidet med BBP2 underbygget behovet for omfattende tiltak i hele transportsystemet i Buskerudbyen.

Skisse til BBP2 og totalkostnad

Skissen til Buskerudbypakke av 23.06.14. har en samlet kostnad på ca. 23 milliarder kr. over 15 år.

Statens vegvesens anbefalt konsept i KVU BBP2 har en kostnadsramme på 33,1 milliarder kr. over 25 år. For 15 år tilsvarer dette en kostnad på ca. 20 milliarder kr.

Følgelig har KVU og skisse samme størrelsesorden i kostnad. Men KVU BBP2 og skissen til BBP2 har ikke identiske tiltak. Skissen til BBP2 bygger på anbefalt konsept i KVU og har samme tiltaksprofil, men noen tiltak er forskjellig.

Eksempler på tiltak som nærmere beskriver noen utfordringer/behov som er ivaretatt i skissen:

Over 4 milliarder er foreslått til drift av kollektivtrafikk over 15års perioden. Buskerudbyen har gjennom nærheten til Oslo spesielle utfordringer som ikke de andre mellomstore byområdene i Norge har. Som en del av hovedstadsregionen inngår gjennomgående billettering med Ruter/NSB (Oslo/Akershus) i skissen til BBP2 med 900 millioner kr.

Det jobbes med planlegging for IC-satsingen i Drammen. Foreliggende planer tilsier at IC sammen med nytt sykehus på Brakerøya vil kreve at nye Lierstranda stasjon må bygges. Skisse til BBP2 inneholder ny stasjon på Brakerøya inkl. delfinansiering av knutepunktsutvikling på Lierstranda med 750 mill. kroner.

Vurderinger

Endelig innhold i en Buskerudbypakke 2 vil selvsagt bli gjenstand for forhandlinger og nærmere vurderinger hvor bla. følgende vil inngå;

- Kritisk vurdering av behov for tiltak
- Mulig budsjettmessig dekning/ finansieringsmuligheter
- Varighet for BBP2. F. eks økning med 5 år, fra 15 til 20 år.

6.Momenter som tydeligere er fremkommet etter at KVV ble ferdigstilt

IC-planlegging og behov for jernbanetiltak Drammen – Hokksund.

Pågående IC- planlegging i Drammen tydeliggjør behov for tiltak på strekningen Gulskogen – Hokksund med bla. tiltak på Gulskogen stasjon og nye områder for hensetting av tog.

Kollektivprioritering – sammenheng mellom Fv 283 Rosenkrantzgt. og 4 felt E134

Skissen til BBP2 tydeliggjør sammenhengen mellom E134 som kapasitetssterk forbindelse mellom Mjøndalen og Drammen, bygging av tilfartsvei vest og frigjøring av kapasitet i Rosenkrantzgt for bussprioritering – tilrettelegging for framtidig bussmetro/bybane.

Kapasitetssterk E134 gjennom Eiker og Drammen

I desember 2014 forelå KVV for nye Oslofjordforbindelser. Statens vegvesens utredning (januar 2015) om framtidig prioritering av veiforbindelse mellom Østlandet – Vestlandet anbefaler E134.

Vurdering

Uansett hvilke alternativer som velges for angitte veiforbindelser, vil det være nødvendig med tilstrekkelig kapasitet og god framkommelig på E134 gjennom Eiker og Drammen ut fra gjeldende nasjonale mål for denne veistrekningen.

Vedlegg 4

Utkast til program for ATM-rådsmøte 16. mars 2015

ATM-rådsmøte i Buskerudbysamarbeidet ?? mars 2014 kl 17:00 – 19.30

Forslag til sted: Buskerud fylkeskommune, fylkestingssalen, Hauges gate 89, Drammen.

Fra kl 16:30 serveres det varm mat i fylkeshusets kantine.

Hensikt med møtet

Få bedre kunnskap om statlige føringer for helhetlige transportsystemer og bypakker/bymiljøavtaler i de større byområdene. Status og innspill til Buskerudbypakke1 del 2 (2014 -17) og ny kommunikasjonsstrategi for Buskerudbysamarbeidet.

Program

16:30 Varm mat

17:00 Velkommen, status i samarbeidet, dagens agenda

v/ Tore O. Hansen, leder av ATM-utvalget og ATM-rådet og ordfører i Drammen

17:15 Regjeringens transportstrategi for de 9 største byområdene. Satsing på bypakker og bymiljøavtaler.

v/Ketil Solvik-Olsen, samferdselsminister

Spørsmål og svar

18:15 Kaffe

18:30 Buskerudbypakke 1 del 2. handlingsplan 2014 -2017.

Status 2014/15 og innspill til forslag for 2016/17.

18:50 Ny kommunikasjonsplan for Buskerudbysamarbeidet

Gjennomgang av kommunikasjonsplanen og innspill til oppfølging av planen.

19:30 Avslutning

INNSPILLSNOTAT

Byområdeutfordringer i Nasjonal transportplan 2018-27. Innspill til analyse- og strategifasen.

Hensikt

NTP-sekretariatet har til regionalt møte i Kristiansand 02.12.14 bedt om innspill til analyse- og strategifasen for NTP 2018-2027. Dette notatet er et administrativt innspill fra Drammen kommune, Buskerud fylkeskommune og Buskerudbysamarbeidet med utgangspunkt i Buskerudbyen som Norges 5. største byområde i sterk vekst. Det gjøres oppmerksom på at innspillene ikke er politisk behandlet.

1. Behov for avklaringer mellom 0-vekstmål og framkommelighetsmål i byområdene. Samordning av virkemidler er nødvendig.

Innspill:

NTP 2018-2027 bør tydeliggjøre hvordan avveining mellom statlige 0-vekstmål og framkommelighetsmål for nasjonale stamveiruter i/gjennom de 9 største byområdene skal ivaretas.

Bakgrunn

Staten og byområdene forutsettes å samarbeide om å nå nasjonale mål bla gjennom bypakker, belønningsordning og bymiljøavtaler som omtalt i gjeldende NTP. Vekst i befolkning og økonomi gir økte transportutfordringer i byene. En helhetlig satsing krever langsiktighet og forutsigbarhet i samhandlingen mellom staten og byområdet. Bypakker har minst en varighet på 15 år.

Begrunnelse

Hovednotat om byutfordringer av 30.09.14 anbefaler en helhetlig satsing, men drøfter kun bymiljøavtaler som statens viktigste verktøy. Hvordan bypakker, bymiljøavtaler og belønningsavtaler bør virke sammen og gi forutsigbarhet, går ikke fram av strateginotatet. I denne sammenheng vil særlig problemstillinger knyttet til samvirke mellom bypakker/bymiljøavtaler/nasjonale stamvegruter i et byområde være sentralt å tydeliggjøre. Ulike statlige mål og tiltak på transportområdet kan her være i konflikt med hverandre. Slike evt konflikter bør tydeliggjøres og forslag til løsninger for byområdene bør foreslås.

2. Vekstutfordringer bør tillegges økt vekt ved prioritering av nye byområder.

Innspill:

Forarbeidet til NTP 2018-2027 bør avklare hvordan vekstutfordringene i byområdene skal vektlegges ved eventuell utvidelse med ytterligere prioriterte byområder.

Bakgrunn

I gjeldende NTP er 9 byområder prioritert. Statlig virkemidler og nødvendige ressurser for å følge opp denne prioriteringen er i utvikling, men er ikke utløst i tilstrekkelig grad.

Tabellen under viser at befolkningsmessig er forskjellen større mellom Oslo-området og de tre andre storbyene enn mellom disse og de mellomstore byområdene. Tabellen viser også at det er stor forskjell i forventet vekst mellom byområdene; Kristiansandsregionen og Buskerudbyen forventes å få størst prosentvis vekst (34% /33%), mens Grenland og Tromsø har lavest (16%/17%)

SORTERT ETTER absolutt størrelse for byområdet i 2040

	2014	2040	Vekst %	Vekst antall	Antall kommuner
Oslo-Akershus	1210220	1581331	31	371111	23
Bergensområdet	395178	511999	30	116821	12
Stavangerområdet	238153	300358	26	62205	4
Trondheimsområdet	239903	297723	24	57820	5
Buskerudbyen	159525	211521	33	51996	5
Kristiansandsområdet	133690	179572	34	45882	7
Fredrikstad/Sarpsborg	131650	163263	24	31613	2
Porsgrunn/Skien	91359	105596	16	14237	3
Tromsø	71590	83768	17	12178	1

Hovednotat om byutfordringer av 30.09.14 anbefaler en utvidelse med syv nye byområder/byer over 40.000 innbyggere. Omfang av vekstutfordringer er ikke vurdert.

Begrunnelse

Det er i de største byområdene at utfordringene og potensialet for bidrag til nasjonal måloppnåelse er størst, og hvor det også er størst behov for store infrastrukturinvesteringer, også i vegnettet, for å få kapasitet til kollektivtransporten. Der veksten er størst vil normalt behovene for tiltak være størst. I mindre byer er avstandene mindre, og utfordringene kan derfor enklere løses ved å satse på sykkel

og gange. I vurderingen av behovet for utvidelse av antall prioriterte byområder bør følgelig forholdet til vekstutfordringer tillegges større vekt, ikke bare størrelse.

3. Å satse smartere fordrer innovasjon og gode samarbeidsprosesser. Innovasjonsprosjekter i byområdene bør inngå i NTP 2017-2027.

Innspill:

De seks største byområdene bør inviteres til konkretisering av hvert sitt innovasjonsprosjekt (pilotprosjekt) for å kunne satse smartere i NTP 2018-2027

Begrunnelse

Hovednotat om byutfordringer av 30.09.14 anbefaler å satse smartere. Dette er en framtidsrettet anbefaling som, for å kunne lykkes, krever innovasjon og nye samarbeidsprosesser mellom byområdet og staten.

Derfor bør de største byområdene inviteres til å utforme, i felleskap med SVV/JBV, noen pilotprosjekter om "Smartere bytransport" som kan inngå i forslag til NTP 2018-2027.

De planprosesser og satsinger (bypakker og belønningsmidler) som har pågått siden sist NTP har gitt mye kunnskap på lokalt/regionalt nivå som bør utnyttes i innovasjonsarbeidet i NTP 2018-2027.

Et eksempel på utfordring for å satse smartere: En utredning¹ for NTP 2018 -2027 angir et stort spenn i investeringsnivå for kollektiv, sykkel og gange for å nå 0-vekstmålet i de 9 prioriterte byområdene: mellom 5-6 mrd. pr. år og 20 mrd. pr år avhengig av en styrt rolledeling mellom transportformene eller om byområdenes planer legges til grunn.

4. En bærekraftig finansieringsløsning for drift av kollektivtrafikk i de største og vekstkraftige byområdene er nødvendig.

Innspill:

Gjennom NTP2018-2027 må det klargjøres en bærekraftig finansieringsløsning for drift av kollektivtrafikk i byområdene.

NTP 2018-2027 bør avklare hvordan en økt statlig innsats til drift av kollektivtrafikk i de prioriterte byområdene kan realiseres.

Bakgrunn

Det har lenge vært kjent at finansiering av økte kollektivtilbud er en utfordring i byområdene spesielt knyttet til å kunne realisere 0-vekstmålet. En rekke utredninger har kartlagt problemet og foreslått løsninger. Det gjenstår at staten iverksetter noen av de forslag som har fremkommet.

Begrunnelse

¹ Nullvekstmålet. Rolledeling mellom de miljøvennlige transportformene. Urbanett Analyse. Oktober 2014.

Det er bred enighet om at skal 0-vekstmålet kunne la seg realisere må det prioriteres økte midler til drift av kollektivtrafikk. Innenfor dagens rammeverk har ikke fylkeskommunens mulighet til å kunne finansiere den nødvendige økningen i kollektivtilbudet i de store byområdene. Dagens rammeverk tilsier at bymiljømidler ikke kan benyttes til drift av kollektivtrafikk.

Utbedring av kollektivtransporten vil være en viktig del av bypakkene, og nødvendig satsing avhenger av økte midler til drift av kollektivtransport. NTP må gi rammebetingelser som gjør det mulig å sette av betydelige midler i bypakkene til drift av kollektivtransport. Bruk av bymiljømidler til drift bør vurderes på nytt. Dessuten er dagens retningslinjer noe uklare når det gjelder forutsetninger for å kunne bruke deler av innkrevde bompenger til ekstra drift av kollektivtransport, der dette kan utgjøre et supplerende og avlastende transporttilbud til biltransport.

5. Hvordan kan jernbanen ta en større andel av trafikkveksten i de prioriterte byområdene?

Innspill:

NTP 2018 – 2027 bør tydeliggjøre hvordan toget skal kunne ta sin del av trafikkveksten i prioriterte byområder, i tillegg til IC-satsingen.

Bakgrunn

0-vekstmålet forutsetter at toget tar en større andel av trafikkveksten, spesielt i Osloregionen. Utviklingen på Østlandet i perioden 2005 – 2013 har skjedd i form av at veksten i økende grad har konsentrert seg i Oslo og at pendlingen mot Oslo er økende. Det er imidlertid et stort potensial for økt arbeidspendling ut fra Oslo til byer som Drammen og Kongsberg.

Buskerudbyen vil fram til 2040 ha en sterk befolningsvekst – 33% økning (SSB, 2014).

Vedtatt regional plan for areal- og transport for Buskerudbyen følger opp NTP både knyttet til regionalisering og knutepunktsutvikling/fortetting. Dette vil gi et økt marked for togreisende.

Begrunnelse

I flere av de største byregionene, blant annet Buskerudbyen, er jernbanen grunnstammen i kollektivsystemet og stasjonene er en del av de prioriterte knutepunkter for byutvikling og fortetting. Det er behov for å videreutvikle strategier for hvordan toget kan ta en større andel av persontrafikken i byområdene, i tillegg til IC-satsingen.

Eksempler på togutfordringer fra Buskerudbyen : Ny stasjon på Lierstranda sammen med utbygging av Fjordby og nytt sykehus, kapasitetsutvidelse av Drammen stasjon sammen med økt togtilbud til Mjøndalen, Hokksund og Kongsberg. Oppgradering av Kongsbergbanen er sentralt virkemiddel for å følge opp regional areal- og transportplan for Buskerudbyen og å øke andel reisende med tog. En jernbanesatsing på Kongsbergbanen vil også være viktig for støtte opp om et stort potensial for næringsvekst og nyttig tiltak for “motstrøms” trafikk på jernbanesystemet. .

6. Finansiering av større infrastrukturtiltak til kollektivtrafikk. Programområdemidler til sykkel, gange og kollektivtrafikk.

Innspill:

I NTP 2018-2027 bør det avklares hvordan behov for større infrastrukturtiltak i prioriterte byområder, ut over de fire største byene, kan bli finansiert.

Hvordan midler fra SVVs og JBVs handlingsprogrammer skal kunne finansiere sykkel-, gange- og kollektivtiltak som en del av bypakken/bymiljøavtalene bør avklares.

Bakgrunn

Hovednotat om byutfordringer av 30.09.14 anbefaler økonomisk løft for gående, syklende og kollektivtransport.

I gjeldende rammeverk for bymiljøavtaler fremgår det at de 4 største byområdene er prioritert når det gjelder bymiljømidler. De øvrige 5 prioriterte byområdene vil imidlertid kunne få gjennomført tiltak gjennom midler fra programområdene. Hvordan dette kan ivaretas er uklart.

Begrunnelse

Det må settes av tilstrekkelige midler til kraftfull innsats i investeringer for mer miljøvennlig bytransport, også utover de 4 storbyene, for å nå 0-vekstmålet. Dette betyr at midler til belønningsordningen og bymiljøavtaler må styrkes. Midlene må kunne brukes til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken, knutepunktsutbygging og bedre gang- og sykkel-løsninger.

Skal bypakker sammen med bymiljøavtaler kunne få tilstrekkelig kraft for gjennomføring av tiltak for miljøvennlig transport i de 5 mellomstore byområdene må økt statlig finansiering blant annet gjennom bymiljømidler komme på plass.

Det er behov for at SVVs og JBVs programområdemidler i NTP, også går til finansiering av bypakker/bymiljøavtaler i de prioriterte byområdene. Hvordan dette skal legges opp i samarbeid med byområdene bør klarlegges.

Vedlegg 6

Adm.styringsgruppe. Sak 62/14 Delegasjonssak. BBP 1 Belønningsmidler 2013 – omdisponering

Hensikt med saken

Vedta omdisponering av ledige 2013-midler til styrking av pågående tiltak.

Bakgrunn

Sluttrapportering fra gjennomføringsansvarlige partnere høsten 2014 har vist at noen få tiltak har kostet mindre enn forutsatt ved tildeling av midler. Videre er det behov for å øke tilskudd til noen prosjekter. Det vises til adm.styringsgruppe møte 13.11. sak 54/11 Buskerudbypakke 1 2010-2013 – slutføring tiltak hvor bla. behov omdisponering ble varslet.

Forslag til omdisponering av midler

SVV har oppgradert holdeplasser langs busstraseen fra Drammen mot Fjell (tiltak 2013-3.8.3). Prosjektet er ferdigstilt med mindreforbruk på 300' kr.

Tiltaket «Etablere kollektivfelt fra krysset Lierstranda x Strandveien til rundkjøring på Brakerøya» (2013-3.6.2) har blitt gjennomført iht til planen, men med et betydelig merforbruk. Midlene fra 2013-3.8.3 foreslås omprioritert til tiltak 2013-3.6.2, og bidrar til å dekke inn deler av merforbruket knyttet til kollektivfeltet.

Forslag til inntrekking av midler

Det foreslås å trekke inn midler fra fem tiltak. Samlet er det foreslått å trekke inn 741 112 kr.

- Kongsberg kommune har hatt et mindreforbruk på 366' kr ifm utbedringen av trasè på strekningen sentrum - Gamlegrendsåsen og Gomsrud. Tiltaket er stort sett utført iht til plan. Det gjenstår noen mindre arbeider som følge av koordinering med andre infrastrukturprosjektet i området, og dette ferdigstilles våren 2015.
- Utredningen av bro i Withsgate har blitt fullført iht plan, med en lite mindreforbruk på 13' kr. Kongsberg kommune.
- Det gjenstår noen mindre ubenyttete restbeløp som i Tiltaksplan 2013 var prioritert til forsterket rutekjøring i Buskerudbyen. Summen av disse restmidlene utgjør 100' kr.
- Innenfor fellesområdene har Kampanje for valg av miljøvennlige transportmidler blitt gjennomført iht til plan. Mindreforbruket på 78' kr trekkes inn.
- Aktiviteten på tiltaket for sentrumsutvikling og kompetansestøttende tiltak vært noe lavere enn forutsatt i 2014, og restmidlene på 188' kr trekkes inn. Aktiviteten er skjøvet til 2015 og finansiert over ny tiltaksplan for 2015.

Forslag til tildeling av midler

Midlene som trekkes inn, prioriteres til å styrke følgende fire tiltak:

- Stasjonsutviklingsprosjektet i Mjøndalen og Hokksund foreslås styrket med 100' kr. Midlene går til å styrke pågående arbeid med avslutning av arbeidet med mulighetsstudien inkl. illustrasjonsarbeid, samt økt bistand fra sekretariatet.
- Adm-styringsgruppe ga i møte 13.11.2014 tilslutning til å invitere Holmestrand kommune i forprosjektet som ser på nye områder for C-virksomhet. Holmestrand har takket ja. Dette øker utgiftene til konsulentarbeid og det foreslås å styrke tiltaket med 50' kr.

- For oppfølging av arbeidet med ny kommunikasjonsplan (vedtatt av ATM-utvalget 28.11) er det behov for styrket ressursinnsats i slutten av året med 100' kr.
- Det har vært behov for utvidet ressursinnsats i november/desember knyttet til arbeidet med slutføring av Buskerudbypakke 1, 2010-13, og utarbeidelse av handlingsplan for Buskerudbypakke 1, del 2. 2014 -17 i forbindelse med ny belønningsavtale for 2014 -17. Det foreslås derfor å prioritere 190' kr til tiltaket «Utvikling og planlegging av Buskerudbypakke 1 og Buskerudbypakke 2».

Resten av midlene som trekkes inn, foreslås overført til Buskerudbypakke 1 del 2 og prioriteres sammen med handlingsplan 2014-207 og tiltaksplan for 2014 inkl. nulling (mindre omdisponering ved sluttavregning for prosjektrengskapet 2010 - 2013).

Oppsummering og anbefalt omdisponering

Tiltaksnr	Tiltak	Omdisponering
	Midler som trekkes inn	
2013-3.5.3	Utbedring av trase og øvrige tiltaksbehov for strekningen sentrum - Gamlegrendåsen og Gomsrud	-366 170 kr
2013-4.2.5	Utredning bro i Withsgate - Bil og GS	-13 163 kr
2013-2.1.x	Netto fra forsterket rutekjøring	-99 558 kr
2013-6.1.3	Kampanje for valg av miljøvennlige transportmidler	-78 485 kr
2013-1.2.1	Sentrumsutvikling/ kompetansestøttende tiltak	-183 736 kr
	SUM	-741 112 kr
	Midler som disponeres ut	
2012-1.2.3	Stasjonsutviklingsprosjekt. Mulighetsstudie Mjøndalen og Hokksund stasjon	100 000 kr
2013-1.3.2	Forprosjekt nye næringsområder for C-virksomheter	50 000 kr
2013-6.2.1	Løpende kommunikasjonsarbeid	100 000 kr
2013-7.2.3	Utvikling og planlegging Buskerudbypakke 2 og Buskerudbypakke 1	190 000 kr
	SUM	440 000 kr
	Overføres til Buskerudbypakke 1, Del 2 - Handlingsplan 2014-2017 / tiltaksplan 2014	301 112 kr
	SUM	741 112 kr

Delegering av beslutning

Gjeldende delegering fra ATM-utvalget er følgende:

“ATM-utvalget gir administrativ styringsgruppe fullmakt til justering av midlene innenfor vedtatte rammer i tiltaksplanen.

Ved behov delegeres denne fullmakten videre til prosjektsjef i samråd med leder av styringsgruppen”.

Konklusjon

Med bakgrunn i angitte fullmakt, har prosjektsjefen i samråd med leder av adm. styringsgruppe den 22.12.14 omdisponert følgende:

1. Godkjent angitte omdisponering av kr. 300.317,- mellom to prosjekter som SVV har gjennomføringsansvar for.
2. Godkjent inntrekking av kr. 741.112,- i tråd med saken.
3. Godkjent tildeling av kr. 440.000,- i tråd med saken.

Saken legges fram for adm. styringsgruppe. (Ble lagt fram i møtet 23.01.2015)

Vedlegg 7

Rapport «Aktiv på skoleveien»

Vår 2014

Innledning:

Kampanjen er et samarbeid mellom kommunene i Buskerudbyen, og Buskerudbyen har gått inn og dekket kostnadene ved kampanjen. Kampanjen gikk over tre uker i vår, 18, 19 og 20. Disse ukene sammenfalt med de første ukene av Sykle til jobben.

Tiltaket «Aktiv på skoleveien» har flere mål: Det er å få barna til å være mer fysisk aktive ved å gå/sykle til skolen og det er betydningen av tiltaket for trafikksikkerhet, ved at færre barn blir kjørt til skolen reduseres også trafikken ved skolene og gjør det tryggere for alle der. I tillegg til dette skapes gode sosiale relasjoner i løpet av en skolevei. For mange er dette en av de få arenaene de har som ikke er voksenstyrt. Å gå/sykle til skolen kan være utviklende på mange måter. Ikke minst er det holdningsskapende i forhold til bilbruk og miljø. Dersom noen av elevene tar disse holdningene med hjem vil det kanskje sette i gang litt tankevirksomhet hos foreldrene også.

De fem kommunene i Buskerudbyen inviterte alle barneskolene og ungdomsskolene til å delta. Det ble gitt mange premier fra det lokale næringslivet, i tillegg ble det kjøpt inn premier.

Framdrift:

Vinteren ble brukt til utarbeidelse av alle plakater og informasjonsmateriell. Dette ble trykket ferdig i løpet av april, og kjørt ut til skolene ved påsketider.. Lærere fikk informasjon om innsending av resultat, som skulle skje hver uke til kontaktperson i kommunen. Dette var mulig å gjøre ved SMS eller mail. Her ser vi likevel at det ikke er alle som får med seg den informasjon. Her må vi være tydeligere i neste runde.

Registreringssystemet for kontaktpersonene, som ble utviklet i 2012, ble brukt i kommunen. Det gjorde det lettere å oppsummere. Det ble det lik registrering og utregning av alle.

Etter første uke ble det delt ut premier til de beste klassene på hver skole.

Etter andre uke ble det delt ut premie til beste klassene på trinna i kommunen.

Beste sammenlagt klasse i hver kommune fikk egen premie ved avslutta kampanje.

I tillegg har det blitt delt ut premier for god innsats selv om poengsummen ikke har vært høyest. Dette for å motivere selv om man ikke får med alle i klassen.

Det har blitt kjøpt inn drikkeflasker, spill, aktivitetsutstyr, baller, smoothie og frukt.

Beste skole i Buskerudbyen har også fått premie. Her ble det gitt gavekort på kjøp av aktivitetsutstyr. Dette var en populær premie

Beste barneskole: Rødskog skole, Drammen og Oddevall skole, Lier.

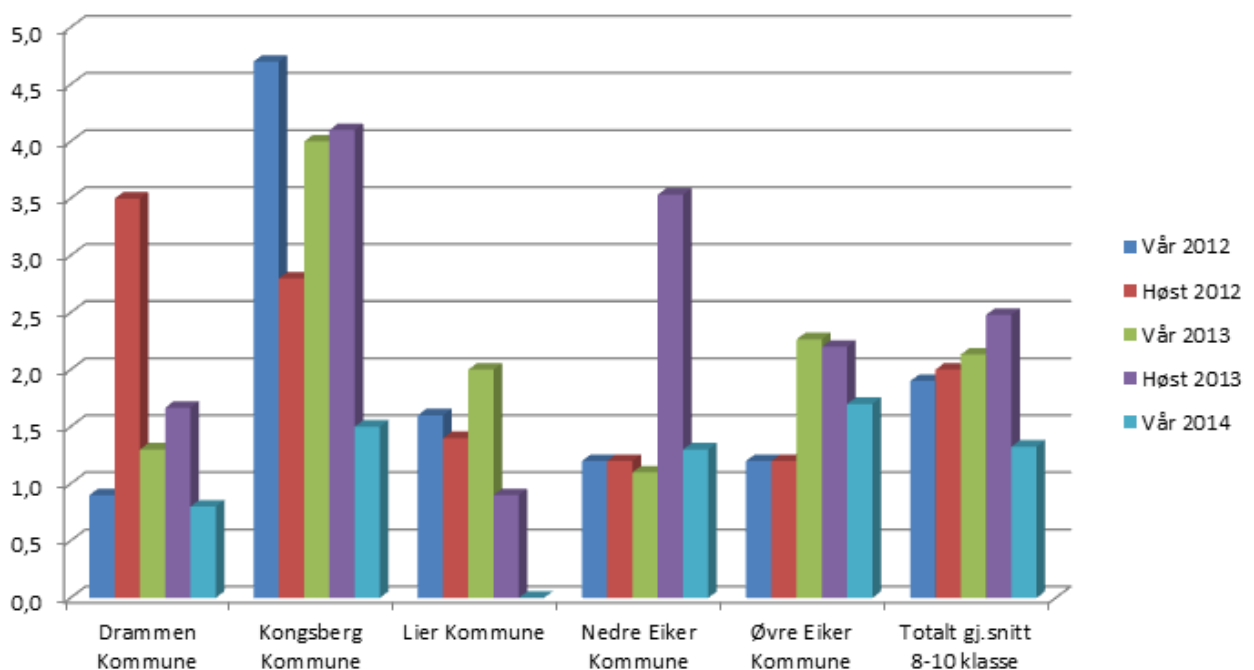
Beste ungdomsskole: Hokksund Ungdomsskole, Øvre Eiker

Deltagelse:

Vår 2014, 8. – 10. trinn:

Kommune	Uke 16	Uke 17	Uke 18	Gjennomsnitt
Drammen Kommune	0,5	1,2	0,6	0,8
Kongsberg Kommune	1,3	2,1	1,2	1,5
Nedre Eiker Kommune	1,1	1,9	0,8	1,3
Øvre Eiker Kommune	2,8	1,4	1	1,7
4	1,4	1,7	0,9	1,3

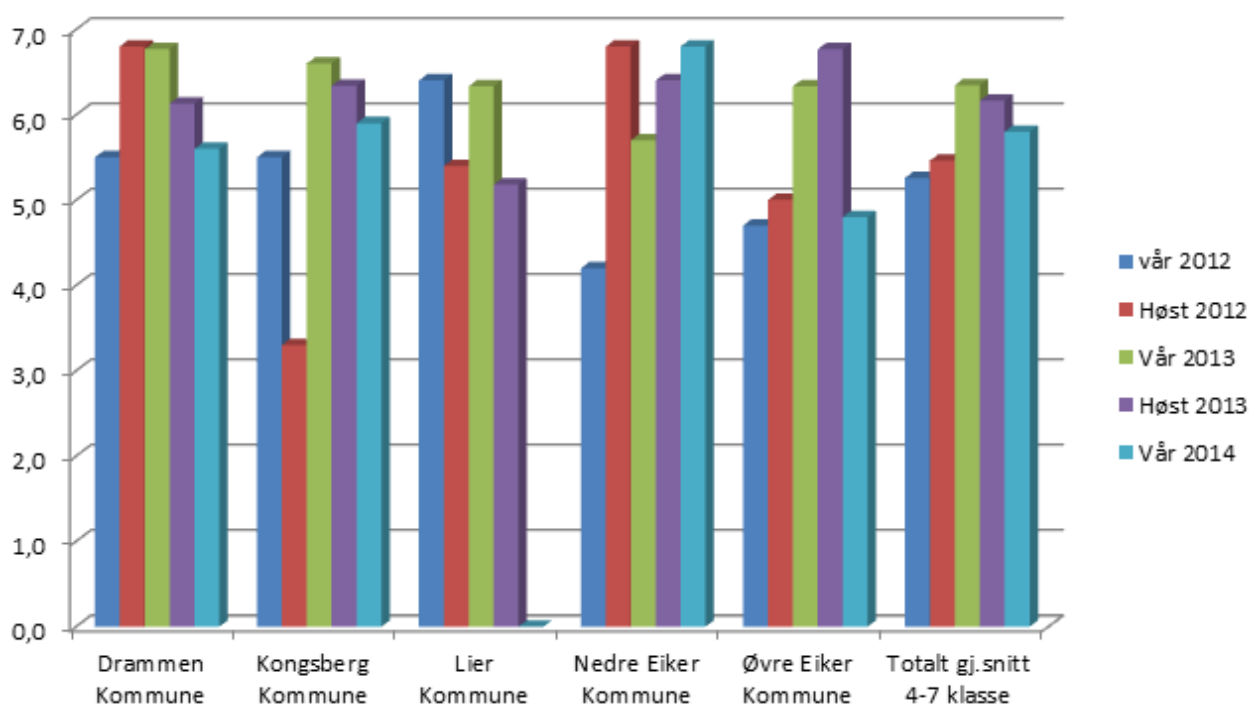
Oversikt over de 5 siste kampanjene:



VÅR 2014, 4. - 7. trinn:

Kommune	Uke 16	Uke 17	Uke 18	Gjennomsnitt
Drammen Kommune	5,1	5,9	5,8	5,6
Kongsberg Kommune	5,8	6,1	5,9	5,9
Nedre Eiker Kommune	6,9	6,6	6,9	6,8
Øvre Eiker Kommune	5	4,6	4,7	4,8
4	5,9	5,8	5,8	5,8

Oversikt over de 5 siste kampanjene:



Utfra deltagelse ser vi det er mye å hente både på ungdomsskolene og barneskolene. Det bør være et mål å få alle barneskolene opp i 8.0, dvs. 80 % deltagelse.

Vi ser viktigheten av at dette blir et universelt tiltak for alle skolene i Buskerudbyen. Det må forankres på ledernivå slik at alle skoler skal delta. Det er stor forskjell på deltagelse fra skoler som setter dette på dagsorden og skoler der lærerne selv avgjør om de vil være med.

En annen mulighet er påmelding fra skoler som vil være med. Da må hele skolen (4.-10. trinn) gjennomføre og sende inn resultater.

Erfaringer:

Det har kommet positive tilbakemeldinger fra både barneskoler og ungdomsskoler. Vi ser at det er bra deltagelse, men at der er skoler der det er lite deltagelse. Vi ser at det er viktig med dato for siste frist for innsendelse av tall. Det har vært lurt å ha aksjonen over tre hele uker. Det gir større mulighet for å motiverer elevene med premier etter første uka. Premier motiverer og begeistrer. Et mål med tiltaket vil være økt fysisk aktivitet i hverdagen ved bruk av skoleveien.

Vi har ikke skilt på store og små skoler, men vært mer raus på skoler vi vet har en mer utfordrende skolevei.

Enkelte skoler utmerker seg klart i forhold til deltagelse og resultater. Det er tydelig at disse skolene fokuserer på kampanjen

Noen skoler gir oss også tilbakemeldinger:

“Takk for et flott tiltak☺”

“Takk for et fint prosjekt” – ungdomsskole.

Vi ser at vårens kampanje har vært for sen i forhold til fridager for skolene i mai. Det blir ingen god kontinuitet i registreringene. Elevene får heller ikke benyttet seg av erfaringen i forholdt til det å være aktiv på skoleveien, ferien kommer for raskt etter kampanjeslutt.

Prosjektleder

Laila Kvale Støstad

Frisklivssentralen Aktiv Eiker



Vedlegg: Oversikt over skoledeltagelse og prosent deltagelse i 2014.

Kongsberg

Ungdomsskole: 4 av 4 skoler har klasser som har deltatt. Ca 15 % av elevene.

Barneskole: 9 av 9 skoler har klasser som har deltatt. Ca. 59 % av elevene.

Drammen

Ungdomsskole: 3 av 6 skoler har klasser som har sendt inn. Ca. 7 % av elevene.

Barneskole: 13 av 14 skoler har klasser som har sendt inn. Ca. 56 % av elevene.

Nedre Eiker

Ungdomsskole: 3 av 3 skoler har klasser som har sendt inn. Ca. 13 % av elevene.

Barneskole: 6 av 6 skoler har klasser som har sendt inn. 68 % elevene.

Øvre Eiker

Ungdomsskole: 2 av 3 skoler har klasser som har sendt inn. Ca. 17 % av elevene.

Barneskole: 6 av 6 skoler har klasser som har sendt inn. Ca. 48 % av elevene.

Lier

Eiker Vekst har ikke mottatt alle tallene fra Lier for 2014. Derfor ingen oversikt, men de hadde Buskerudbyens beste skole i 2014.

Detaljert oversikt for Øvre og Nedre Eiker:

Øvre Eiker:

Skoler	antall klasser	Klasser deltatt
Hokksund Ungdomsskole	12	6
Vestfossen Ungdomsskole	9	4
Skotselv Ungdomsskole	6	0
Hokksund Barneskole	13	9
Røren skole	8	6
Ormåsen skole	5	5
Vestfossen barneskole	12	6
Skotselv barneskole	5	3
Darbu skole	4	4

Nedre Eiker

Skoler	antall klasser	Klasser deltatt
Eknes ungdomsskole	6	1
Veiavangen ungdomsskole	9	3
Killingrud ungdomsskole	12	2
Stenseth barneskole	7	7
Solberg barneskole	14	14
Krokstad barneskole	12	9
Mjøndalen barneskole	13	5
Åsen barneskole	7	7
Steinberg barneskole	5	5



På vei mot transport 2.0?

2. februar 2015 - Union Scene Drammen

Norges forskningsråd understreker i sitt nye program **Transport 2025**, at pågående plan- og utviklingsarbeid må suppleres med en tyngre satsing på forskning, innovasjon og kompetanse. I EUs flaggskip for forskning og innovasjon, **Horisont 2020**, etableres nå "Smart, grønn og integrert transport" som et nytt program.

Vi benytter anledningen til å belyse betydningen av innovasjon, forskning og kompetanse i arbeidet med å utvikle morgendagens transportløsninger: **Transport 2.0**. Gjennom spennende, aktuelle prosjekter, vil vi vise muligheten for å engasjere seg i utviklingen av smartere løsninger. Konferansen er derfor også rettet mot å få fram ideer til tiltak i egen virksomhet. Deler av konferansen vil fungere som en workshop. Vi inviterer til en dag som kombinerer innsikt og inspirasjon med muligheter for nettverksbygging og samarbeid om konkrete prosjekter.

Program

09.00 Kaffe og innsjekk

09.30 Velkommen ved Tore Opdal Hansen, ordfører i Drammen

09.45 **Smartere transport og ny næringsutvikling**

- o Arvid Hallén, adm. dir. Norges forskningsråd
- o Sverre Gotaas, styreleder Kongsberg Innovasjon og Electric Mobility Norway (EMN)
- o Runar Hannevold, fylkesrådmann Buskerud fylkeskommune
- o Arthur Wøhni, styreleder Smart City Bærum
- o Innspill fra salen

12.00 Lunsj og mingling

13.00 **Fra idé til handling – foregangsprosjekter og egne muligheter**

Denne delen vil bli lagt opp som en workshop for å få fram ideer til tiltak i egen organisasjon.

- o Pilotprosjekter som innovasjonsstrategi, forsker Lars Coenen, Circle/Universitetet i Lund
- o Integrert transport Fornebu, prosjektleder Unni Larsen, Smart City Bærum/Frode Hvattum, Ruter
- o Fra smart lading til Transport 2.0, prosjektleder Leif Næss, EMN
- o Pilotprosjekt Smart transport, eiendomssjef Frank Abelsen, Teknologiparken Kongsberg
- o Go:smart Gøteborg, prosjektleder Magnus Kuschel

15.50 Veien videre.



På vei mot transport 2.0?

2. februar 2015 - Union Scene Drammen

Påmeldingsinfo

Påmelding: innen 20. januar 2014
Konferanseavgift: 700,- eks. mva. før 31.12.14, eller 950,- eks. mva. etter 31.12.14.
Prisen inkluderer: kaffe, forfriskninger, lunsj og konferanserapport.
Tidspunkt: 09.00-16.00, 2. februar 2014
Sted: Union Scene, Grønland 58, Drammen

Om arrangørene:

SmartCity Bærum er et partnerskap mellom kommunen og næringslivet i Bærum. Målet er å redusere energibruk og klimagassutslipp gjennom felles prosjekter og samarbeid. Hovedideen er å begrense klimautslipp gjennom å utvikle ny teknologi, rutiner og organisatoriske grep for å få på plass "grønne" løsninger, og samtidig fremme mer miljøvennlig næringsutvikling med god lønnsomhet.

Vestregionen er et regionalt samarbeidsorgan for 16 kommuner vest for Oslo, sammen med fylkeskommunene i Akershus og Buskerud. Vestregionen har tre satsingsområder: Areal og transport, helse, og regional utvikling. Samarbeidet skal blant annet bidra til gode areal- og transportløsninger som muliggjør at befolkningsveksten håndteres på en samfunnsmessig god og bærekraftig måte.

Electric Mobility Norway er en klynge av bedrifter som samarbeider og griper forretningsmulighetene i elbilmarkedet. Sammen utvikler, tester og kommersialiserer Electric Mobility Norway produkter som gjør det mye bedre å kjøre elbil. Det gir elbilen en sentral plass i fremtidens transportsystem.

Buskerudbysamarbeidet er et samarbeid mellom fem kommuner, fylkeskommunen og fire statsetater i Norges 5. største byregion som strekker seg fra Lier til Kongsberg. For å møte den kommende befolknings- og trafikkveksten og unngå kø og kaos er samarbeid om et helhetlig transportsystem nødvendig. Et av tiltakene det samarbeides om er ReisSmart, som har fokus på effektive og miljøvennlige reiser til/fra jobb og i private virksomheter.

Raskere reiser – bedre miljø

Hovedbudskap

Vi blir stadig flere. Derfor vil vi bygge ut transportløsningene for å hindre kø, kaos og økt belastning på miljøet. Alle må bidra for at vi skal få raskere reiser og bedre miljø.

Støttebudskap

- Tiltak er allerede gjennomført – og de virker
- Der tilbudet er godt, reiser flere kollektivt
- Når flere sykler og går, gir det helsegevinst for den enkelte og samfunnet
- Lavere klimautslipp og bedre luft
- Bedre byer og tettsteder
- Alle må bidra
- Konkurransen om statlige midler er hard

Når målene er nådd

Innbyggerne opplever dagligreisen som rask og behagelig. Det er flere som reiser med buss og tog – sykler eller går. Buskerudbyens byer og tettsteder er levende og attraktive.



Raskere reiser – bedre miljø

Hovedbudskap

Antall innbyggere i regionen øker sterkt. For å unngå kø og kaos, gjør vi det enklere å bruke tog og buss, å sykle eller gå. Da blir det også lettere å komme fram med bil. Buskerudbysamarbeidet utvikler helhetlige og miljøvennlige løsninger som sikrer at alle kommer raskt fram.

Støttebudskap

- Tiltak er allerede gjennomført – og de virker
- Der tilbudet er godt, reiser flere kollektivt
- Når flere sykler og går, gir det helsegevinst for den enkelte og samfunnet
- Lavere klimautslipp og bedre luft
- Bedre byer og tettsteder
- Alle må bidra
- Konkurransen om statlige midler er hard

Kommunikasjonsmål

Beskrive forslagene til løsninger – for den enkelte og for samfunnet

Øke kunnskapen om Buskerudbyen i alle målgrupper

Synliggjøre utfordringene som følge av befolkningsvekst og økt trafikk

Roller og ansvar

Når partnerne tar initiativ til synlighet i mediene, skal utsjekk og kvalitetssikring skje i Buskerudbysektariatet når sakene gjelder tiltak finansiert av Buskerudbyen og når Buskerudbyen nevnes.



Kommunikasjonsplan for Buskerudbysamarbeidet

(Vedtatt i ATM-utvalget 28.11.14)



Visjon

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



Buskerudbyen

Raskere reiser – bedre miljø

Innhold

1. Bakgrunn	Side 3
2. Utfordringsbilde	Side 4
3. Kommunikasjonsutfordringer	Side 4
4. Kommunikasjonsmål	Side 4
5. Hovedbudskap og støttebudskap	Side 5
6. Slagord	Side 7
7. Etterlatt inntrykk	Side 7
8. Profil/strategiske grep/hovedtiltak	Side 7
9. Interessenter og målgrupper	Side 9
10. Evaluering og måling av kommunikasjonsarbeidet	Side 13
11. Når målene er nådd, er situasjonen slik	Side 13
12. Oppfølging av planen	Side 13



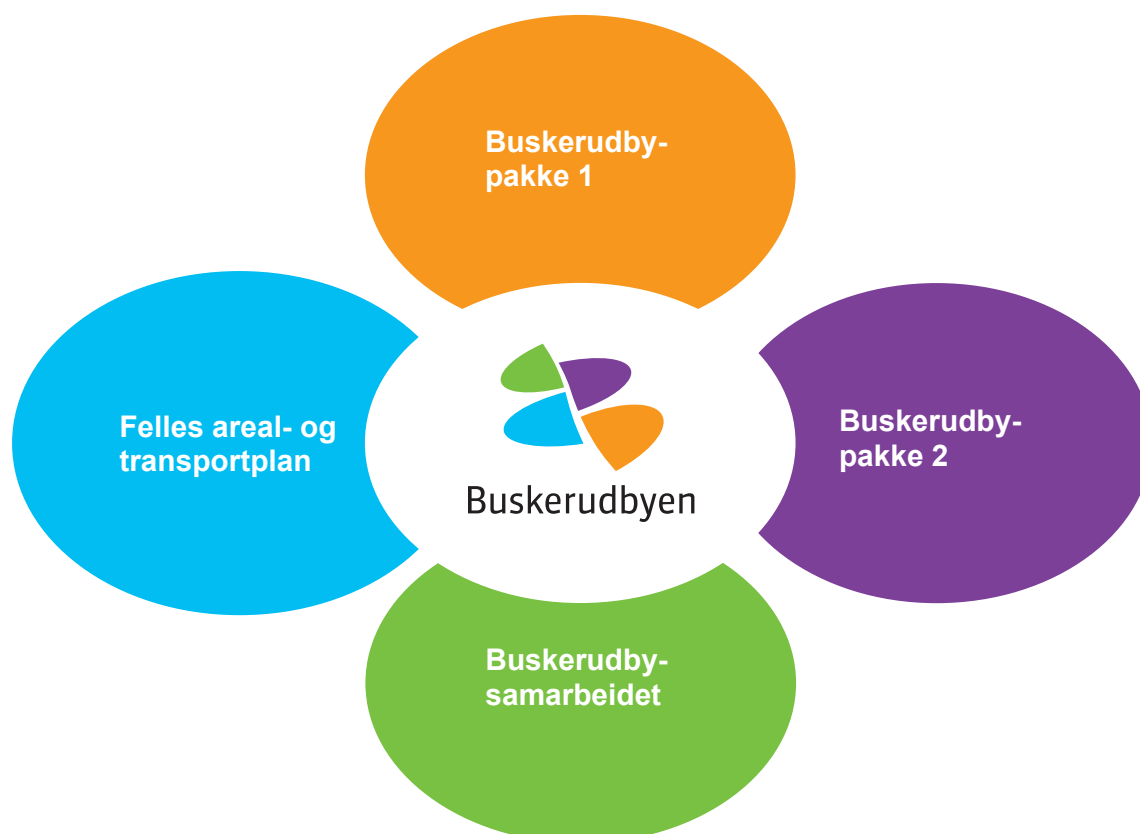
1 Bakgrunn

Buskerudbysamarbeidet utvikler felles løsninger innenfor areal, transport og miljø i regionen Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og til Kongsberg. Samarbeidsavtalen har vart i fem år og er langsiktig. En rekke tiltak er gjennomført. Nå står samarbeidet ved en milepæl og ny utfordring: å utløse Buskerudbypakke2 som vil bidra sterkt til løsning av regionens fremtidige trafikk- og miljøutfordringer. Buskerudbysamarbeidet ønsker å få ajourført og videreutviklet kommunikasjonen – både for å synliggjøre tiltak og løsninger for sluttbrukerne, for å posisjonere regionen ovenfor nasjonale myndigheter og for å styrke kommunikasjonen samarbeidspartnerne imellom.

Buskerudbysamarbeidet omfatter en region som det er attraktivt å bosette seg i. Det er derfor nødvendig å gjøre plass til flere, og hovedtrekkene i dette arbeidet er utvikling av byer og tettsteder og transportløsninger som innebærer at flere reiser sammen, sykler eller går. Samarbeidet mellom kommunene, fylkeskommunen, statlige etater, NSB, Brakar med flere vil sikre helhetlige løsninger på tvers av kommunegrenser.

Sentralt i kommunikasjonsplanen:

- Buskerudbypakke 1 – synliggjøre resultatene
- Buskerudbypakke 2 – bidra til å utløse BBP2 og spre kunnskap om bompenger som nødvendig virkemiddel
- Felles areal- og transportplan – vise hvordan planen legger til rette for bedre miljø og levende byer og tettsteder
- Buskerudbysamarbeidet – vise hvordan samarbeidet fungerer og at det er fremtidsrettet



2 Utfordringsbilde

Buskerudbysamarbeidet etterspør "den røde tråden" og kontinuiteten i kommunikasjonen. Dagens kjernebudskap "et samarbeid om areal, transport og miljø" er mer avsenderstyrt, prosjektrelatert og transportfaglig formulert enn mottakerorientert.

Buskerudbysamarbeidet sliter med å få mediernes oppmerksomhet om vellykkede gjennomførte tiltak.

Buskerudbysamarbeidet trenger flere allierte eksternt og flere ambassadører blant samarbeidspartnerne.

3. Kommunikasjonsutfordringer

Hovedutfordringer:

- Kommunisere bompenger som nødvendig virkemiddel
- Kommunisere løsningene på et problem som mange ikke opplever i dag
- Buskerudbyens omdømme
- Buskerudbysamarbeidet – mange aktører, krevende temaer

4. Kommunikasjonsmål

Et viktig mål med kommunikasjonsarbeidet er å forankre de strategiske grepene og budskapet blant samarbeidspartnerne.

En strategisk fundert kommunikasjon skal:

- **Synliggjøre utfordringene som følge av befolkningsvekst og økt trafikk**
- **Beskrive forslagene til løsninger – for den enkelte og for samfunnet**
- **Øke kunnskapen om Buskerudbyen i alle målgrupper**

Delmål:

- bidra til å utløse Buskerudbypakke 2
- spre kunnskap om bompenger som virkemiddel
- synliggjøre resultatene av Buskerudbypakke1/belønningsordningen
- formidle hvordan Buskerudbysamarbeidet fungerer
- vise hvordan areal- og transportplanen legger til rette for levende byer og tettsteder.

Eksempler på konkretisering av mål:

- Bymiljøavtale blir inngått
- Buskerudbypakke2 blir utløst
- Aksept for bompenger i befolkningen; minimum xx% av innbyggerne støtter innføring av bompenger
- Økt kjennskap til Buskerudbysamarbeidet; minimum xx% innen utgangen av 2015
- xx redaksjonelle oppslag, basert på BBs innspill
- xx kronikker/innlegg på trykk(lokale, riks-, fagpresse)
- Kommunikasjonsplanen forankres hos alle folkevalgte, i ledergrupper hos samarbeidspartnerne

m.fl. innen sommeren 2015.

- Utvikle og aktivisere egen Facebook-side med xx antall innlegg hver måned, oppnå xxxx antall likes innen sommeren 2015
- BB oppnår minimum xxx følgere på Twitter innen utgangen av 2015
- (konkretisering av målene skjer i handlingsplan 2015-2017)

5. Hovedbudskap og støttebudskap

Sentrale elementer i kommunikasjonen:

Kø: Befolkningsveksten vil sprengte dagens allerede overbelastet veinett og medføre lange køer og kaos om vi ikke gjør noe.

- BB planlegger for en bedre fremkommelighet for buss og bil
- Gjør det enklere å bruke sykkel og gange som fremkomstmiddel
- Bilistene må endre sine holdninger og adferdsmønster
- Pendleparkering i forsteder til byer vil lette trykket på veinettet

Bidra: For å løse utfordringene som følger av befolkningsveksten, må alle bidra

- Enighet i samarbeidet og om "spillereglene"
- BBP2 konkurrerer om nasjonale midler, og krever at alle bidrar; forbrukerne, staten, fylkeskommunen og kommunene gjennom Buskerudbysamarbeidet.
- Forbrukerne bidrar om de velger tog, buss, sykkel, gange eller betaler bompenger når de bruker bil.

Helheten: BBP2 vil gi gevinst for alle. Individet og samfunnet vil få sin belønning gjennom

- Gode byer og tettsteder
- Raskere reiser, også for dem som velger bil
- Bra for miljøet

Miljøet: BBP2 som løsning vil gi lavere klimagassutslipp og bedre luftkvalitet i byområdene

- Lavere klimagassutslipp og bedre lokal luftkvalitet
- Bedre sikkerhet og trygghet på veien
- Redusert støy, bedre bokvalitet og bra for helsa

Tidsperspektiv: Velfungerende løsninger tar tid å bygge.

- Det kan være utfordrende å se behovet underveis og i byggeperioden, men når det står ferdig vil det fungere.
- Igangsatte tiltak virker

Løsningen: BBP2 er løsningen på befolkningsveksten som er forventet.

Løsningen vil føre til gode byer og tettsteder for oss og neste generasjoner.

- God fremkommelighet og raske reiser
- Ren luft og godt klima
- Trygt å ferdes

- Helsegevinst
- Tilrettelegging for næringstransport
- Bedre grunnlag for næringsvekst

Hovedbudskap:

- ***Vi blir stadig flere. Derfor vil vi bygge ut transportløsningene for å hindre kø, kaos og økt belastning på miljøet. Alle må bidra for at vi skal få raskere reiser og bedre miljø.***

Hovedbudskap (til bruk i skriftlig kommunikasjon):

- ***Antall innbyggere i regionen øker sterkt. For å unngå kø og kaos, gjør vi det enklere å bruke tog og buss, å sykle eller gå. Da blir det også lettere å komme fram med bil. Buskerudbysamarbeidet utvikler helhetlige og miljøvennlige løsninger som sikrer at alle kommer raskt fram.***

Støttebudskap:

- ***Tiltak er allerede gjennomført – og de virker***

En rekke tiltak er allerede gjennomført. Etter hvert blir det lettere å se helheten og hvordan tiltakene vil fungere helhetlig når de settes i sammenheng.

Eks. på tiltak: Egen fil for busser på Lierstranda, sykkelhotell på Drammen jernbanestasjon og pendleparkering Darbu.

- ***Der tilbudet er godt, reiser flere kollektivt***

Når tilbudet er godt, er det mer attraktivt å ta buss eller tog, å gå eller sykle enn å bruke bilen.

Eks: Buss til og fra Konnerud hvert 10. minutt. (14% flere reiser kollektivt innenfor Buskerudbyen nå enn for fire år siden)

- ***Når flere sykler og går, gir det helsegevinst for den enkelte og samfunnet***

Når det legges til rette for at flere kan sykle eller gå mellom bolig og arbeidssted, gir det en betydelig helsegevinst – både for den enkelte og for samfunnet.

- ***Lavere klimautslipp og bedre luft***

Når tiltakene er gjennomført, vil innbyggerne merke det ved at lufta blir renere, støyen lavere og bymiljøet bedre – alle har bidratt til lavere klimagassutslipp.

- ***Bedre byer og tettsteder***

Levende og attraktive bysentra og tettsteder gir bedre vilkår for kollektivtrafikk og gjør det enklere for innbyggerne å velge andre fremkomstmidler enn bil. Fem regionale knutepunkter utvikles: Drammen, Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen og (på sikt)Fjordbyen på Lierstranda. I tillegg lokalt utviklingsområde i Vestfossen.

- **Alle må bidra**

Buskerudbysamarbeidet handler om å løse utfordringene sammen. Nasjonale, regionale og lokale myndigheter bidrar i tett samarbeid med Vegvesenet/Jernbaneløstaket som tilretteleggere og Brakar/Nettbuss/NSB som operatører. Reglene for finansiering av løsningene innebærer at brukere av bil må bidra ved å betale bompenger.

- **Konkurransen om statlige midler er hard**

Løsningene kommer ikke av seg selv. Fire storbyregioner og fem byregioner konkurrerer om de nasjonale midlene. For å komme i betraktning, må Buskerudbyen være attraktiv for bolig- og næringsutvikling, utvikle gode byer og miljøvennlige transportløsninger.

6. Slagord

Dagens kjernebudskap/slogan for Buskerudbysamarbeidet er "et samarbeid om areal, transport og miljø)

For å forenkle og mottakerorientere budskapet, foreslås å uttrykke Buskerudbysamarbeidet slik:

- **Raskere reiser – bedre miljø**

7. Etterlatt inntrykk

I sum skal kommunikasjonen gi følgende etterlatte inntrykk hos de prioriterte målgruppene:

- Buskerudbysamarbeidets tiltak gjør at vi unngår kø og kaos.
- Alle må bidra for å få til felles løsninger – den enkelte, kommunen, fylkeskommunen, staten, infrastrukturbyggerne, kollektivtrafikkoperatørene m.fl.
- Buskerudbysamarbeidet er et riktig grep for å få til helhetlig løsning

8. Profil/strategiske grep/hovedtiltak

Profil:

Kommunikasjonen skal være **åpen, faktabasert og mottakerorientert.**

Strategiske grep som legges til grunn for kommunikasjonsarbeidet:

- Proaktiv
 - Buskerudbysamarbeidet og partnerne viser initiativ og er aktive i mediene – også i de sosiale mediene – og responderer på andres utspill
- Bevisst bruk av strategisk, kontinuerlig informasjon og markeds kampanjer
 - Tiltakene spiller sammen
- Ambassadører/allianser
 - Samarbeidspartnerne som ambassadører. Identifisere aktuelle eksterne allierte
- Først synliggjøre utfordringene – så presentere løsning
 - Synliggjøre konsekvensene dersom tiltak ikke iverksettes. Deretter vise løsningen
 - Forklare tiltakene og hensikten med dem på forhånd

- Vise resultatene av tiltakene i Buskerudbypakke1 fortløpende
 - Presentere tiltakene og vise at de virker
- Kunnskapsbasert
 - Alle tiltak er basert på kunnskap/fakta

Operasjonalisering kommunikasjonsstrategiske grep - hovedtiltak

Eksempler på aktuelle tiltak:

- **Proaktiv kommunikasjon**
 - Produsere kronikker og medieutspill
 - Respondere på innlegg og ytringer i mediene
 - Svare ja på alle invitasjoner til å presentere Buskerudbysamarbeidet
 - Tilby presentasjoner i alle relevante fora
 - Buskerudbyen er synlig på temadager, faglige seminarer og arrangementer der miljø, samferdsel, transport, byutvikling etc. er på dagsordenen
 - Bruke egne nettsider og sosiale medier aktivt
- **Øke kunnskapen om Buskerudbyen**
 - Ekspertter/samfunnsaktører på byutvikling engasjeres til å skrive innlegg/kronikker om "morgendagens byer" (bygger på knutepunktene, attraktive arbeidsplasser, innbyggerne reiser kollektivt, etc.)
 - Lage "myte-TV" som får frem alle de gode tiltakene som er innført
- **Bevisst bruk av informasjon og kampanjer**
 - Kontinuerlig synlighet i mediene
 - To kampanjer årlig (bl.a. oppfølging "gjør det")
- **Intern kommunikasjon/ambassadører i egne rekker**
 - Kommunikasjonsplanen presenteres i alle samarbeidsfora og for kommunestyre og fylkesting, i ledergruppene hos statsetatene, rådmennenes ledergrupper m.fl.
 - Fellesarrangement for ansatte hos samarbeidspartnerne –"en reise i Buskerudbyen"
 - BBs hovedbudskap gjøres tilgjengelig og iøynefallende for alle folkevalgte, ansatte i samarbeidende org. m.fl.
- **Synliggjøre utfordringene**
 - Utvikle "kø-kartet" og publisere det – slik kan det bli...
 - Invitere til å sende inn "kø-bilder"/sosiale medier
 - Trafikkinfo i "galgene": Kø i dag= x min., forventet kø i 2025: xx min.
 - Vise befolkningsveksten i årene fremover og hva dette fører til
- **Synliggjøre løsningene/ Buskerudbypakke 2/bymiljøavtale**
 - Kronikker i nasjonale medier/fagblader om den attraktive og sterkt voksende regionen
 - Bruke resultatene i innbyggerundersøkelsen strategisk og aktivt (Eks: Innbyggerne er forberedt på å endre adferd, mange vil ta bussen, sykle eller gå)
 - Vise sammenhengen og helheten i løsningene (spes. folkevalgte)
 - Nyhetsinnslag i nasjonalt medium: unikt samarbeid skal løse trafikkaoset
 - Profilerings i egnede medier (redaksjonelt og/eller annonse)
 - Lage animasjonsfilm, brosjyre eller lignende om Buskerudbypakke2

• **Vise oppnådde resultater/Buskerudbypakke 1/belønningsavtale**

- Oppgradere filmen "gjennomførte tiltak – og de virker", lage kommunevise versjoner og publisere i alle mulige kanaler/nettsteder
- Utvikle brosjyren "dette er gjennomført 2010-2014" – versjonerte utgaver pr. kommune
- Invitere mediene til å se Buskerudby-tiltakene – skreddersydde, eksklusive opplegg
- Årsrapporten utvikles kreativt, for eksempel som interaktiv løsning, som samfunnsregnskap eller lignende

Grunnlag for alle kommunikasjonsaktivitetene:

- Videreutvikle maler og standard presentasjoner, (ppt, film etc.)
- Kommunikasjonsplanen på "ett ark" (A3 med kjernepunktene)
- Maler for pressemeldinger, kronikker etc.
- Utvikle gode illustrasjoner og kart, videreutvikle bildebank
- Utvikle plan for økt synlighet i mediene
- Medieovervåkning med daglig rapportering og råd
- Strategi for sosiale medier med fokus på å utvikle kultur for å dele Buskerudbyens oppdateringer/publiseringer med andre
- Avklarte roller og ansvar (hvem som uttaler seg om hva)
- Videreutvikle www.buskerudbyen.no

9. Interessenter og målgrupper

Prioriteringen baserer seg på en vurdering av interessentene i forhold til viktighet og relasjon.

Hovedbudskapet vil gjennomsyre all kommunikasjon. Vektlegging og vinkling av budskapet, samt valg av kommunikasjonskanaler og –tiltak, tilpasses de ulike målgruppene.

Målgruppen "formelle rammesettere"

Dialog (dvs. møtevirksomhet) og strategisk bruk av media blir to viktige kanaler i forhold til kommunikasjon overfor de formelle rammesetterne.

Målgruppe	Budskap	Kanaler
Stortinget/Regjeringen	Regionen er attraktiv, vil få stor vekst	Møter Allierte
Samferdselsdepartementet <ul style="list-style-type: none"> • Statsråd • Statssekretærer 	Aktørene samarbeider godt om felles løsninger	Buskerudrepr. på Stortinget
Vegdirektoratet/Vegvesenet		

Målgruppen "formelt involverte"

Internkommunikasjon vil prege tiltakene i denne målgruppen.

Målgruppe	Budskap	Kanaler
Folkevalgte i kommunestyre og fylkesting	Vi er enige om felles areal- og transportplan Enigheten videreføres for å utløse BB2	Møter Nyhetsbrev Saksdokumenter Lokale medier Sosiale medier
Partnerne i samarbeidet <ul style="list-style-type: none"> • ATM-rådet • ATM-utvalget • Adm. styringsgruppe 		
Jernbaneverket		
Statens Vegvesen		
Fylkesmannen		

Målgruppen "videreformidlere"

Mediene utgjør en viktig gruppe blant videreformidlerne. En egen plan for økt synlighet i mediene vil bli utarbeidet. Alliansebygging vil stå sentralt.

Målgruppe	Budskap	Kanaler
Mediene	Lesere, lyttere, seere og brukere er meget interessert i de daglige reisene, trafikk, fremkommelighet, miljø etc.	Drammens Tidende NRK Laagendalsposten Eikerbladet Lierposten
Arbeidslivets parter, spes. NHO og LO	Gode transportløsninger er avgjørende for nærings- og arbeidslivet	Møter Konferanser
Næringslivets organisasjoner, enkeltstående og enkeltpersoner		
Ansatte hos samarbeidspartnerne	Vi er med på å gjøre reisen raskere og miljøet bedre	
Kandidater til kommune- og fylkestingsvalget 2015	Samarbeid er nødvendig for å løse morgendagens utfordringer	Møter
Ekspertene på byutvikling, transport og trafikk	Samarbeid er løsningen, riktig å utvikle knutepunkt	Kronikker Konferanser
Ungdomspolitikere	Dagens beslutninger angår oss – "vi er fremtiden"	Sosiale medier Fremtidskonferanse med byutvikling, reiser og miljø som tema

Målgruppen "sluttbrukere"

Mottakerorientert vil være et sentralt begrep for å nå sluttbrukerne der reisende med bil, tog og buss, syklende og gående er de sentrale.

Målgruppe	Budskap	Kanaler
Innbyggerne i Buskerudbykommunene	Vi blir flere. For å unngå kø og kaos, må vi utvikle ny transportløsninger. Alle må bidra	Sosiale medier Lokale medier Plakater, oppslag
Arbeidsreisende med tog- og buss, bil og sykkel		
Storforbrukere av transport i rushtiden		
Bilister som sjelden eller aldri reiser kollektivt, men som kan tenkes å gjøre det når tilbudet bedres		

Målgruppen "kommunikasjonsutfordrere/medspillere"

Alliansebygging vil være sentralt tiltak innenfor denne målgruppen

Målgruppe	Budskap	Kanaler
Nasjonale "stemmer", samfunnsdebattanter som blir lyttet til	BB er en region i sterk vekst som må velge nye løsninger for å løse morgendagens utfordringer	Nasjonale medier Lokale medier Sosiale medier
Bompengemotstandere		
Fagfolk, eksperter		
Organisasjoner		
Sjåførere, konduktører og andre som er kollektivtilbudets ansikt utad		

10. Evaluering og måling av kommunikasjonsarbeidet

Kommunikasjonsarbeidet måles underveis. Eksempler på målinger:

- Innbyggernes kjennskap til og syn på Buskerudbysamarbeidet
- Folkevalgtes syn på samarbeidet
- Registrering og vektning av medieoppslag
- Antall besøkende på buskerudbyen.no
- Antall likes eller innlegg på Buskerudbysamarbeidets Facebook-side

11. Når målene er nådd, er situasjonen slik

Innbyggerne opplever dagligreisen som rask og behagelig. Det er flere som reiser med buss og tog – sykler eller går. Buskerudbyens byer og tettsteder er levende og attraktive. Regionen har fått økt oppmerksomhet på den nasjonale arenaen og det kommer "busslaster" med byutviklere, samferdselsplanleggere og politikere fra hele Europa for å se resultatene av et unikt samarbeid.

12. Oppfølging av planen

Det lages årlige tiltaksplaner. Tiltakene finansieres via belønningsmidler/Buskerudbypakke 1.

Kommunikasjonsplan for Buskerudbysamarbeidet

(Vedtatt i ATM-utvalget 28.11.14)



Visjon

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



Buskerudbyen
Raskere reiser – bedre miljø