



# Belønningsmidler

## Forslag handlingsplan 2022

Forslag til ATM-utvalget 18.02.2022

# Innhold

<b>1. Rammeverk for handlingsplan/tiltaksplan</b>	<b>3</b>
1.1 Avtale om belønningstilskudd	3
1.2 Mål for perioden 2022	3
1.3 Hovedprioritering 2022 jf. søknaden	4
1.4 Prioriteringskriterier	4
1.5 Tilskuddsprinsippet, tildeling av midler og ansvar	5
1.6 Porteføljestyling	5
1.7 Resultatrapportering og synliggjøring av tiltak	6
<b>2. Tiltaksområder</b>	<b>8</b>
2.1 Tiltaksområde 1 - Forbedring av kollektivtilbudet	8
2.2 Tiltaksområde 2 - Forbedre infrastrukturen	13
2.3 Tiltaksområde 3 - Tiltak for syklende	16
2.4 Tiltaksområde 4 – Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø	21
2.5 Tiltaksområde 5 – Arealutvikling, kunnskapsgrunnlag og kom.	25
<b>Forslag til handlingsplan for 2022</b>	<b>28</b>

# 1. Rammeverk for handlingsplan/tiltaksplan

## 1.1 Avtale om belønningstilskudd

I perioden 2010-21 har Buskerud fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker og Lier hatt avtale med Samferdselsdepartementet (SD) om belønningsmidler og gjennomført tiltak for tilsammen 1013 mill. kr (Buskerudbypakke1 2010-2013, 2014-2017, 2018-2019 og 2020-21).

Etter vedtak i ATM-utvalget 18. juni 2021 ble det sendt søknad til Samferdselsdepartementet (SD) om avtale om belønningsmidler for 2022 og videre fram til en byvekstavtale inngås. SD har i brev av 17. desember 2021 gitt et foreløpig svar på søknaden der det heter at *«Samferdselsdepartementet er innstilt på å inngå ny belønningsavtale med Buskerudbyen basert på det videreutviklede nullvekstmålet jf. Nasjonal transportplan 2022–2033. Sluttrapport for gjeldende avtale må bli ferdig vurdert før en ev. avtale kan inngås, siden resultatene fra inneværende avtale skal danne grunnlaget for vurderingen av søknaden om ny belønningsavtale.»*

Søknaden på belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene for 2022 og videre framover fra Viken fylkeskommune og kommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker og Lier har en søknadssum på 110 mill. per år. Tilskuddet for perioden 2020-2021 var til sammen på 208,28 mill. kr. I denne handlingsplanen tas det derfor utgangspunkt i en sum på 104 mill. kr. hvorav 21 mill. kr skal gå til reduserte takster på bussbilletter.

I tråd med pkt. 5 i avtalen om Buskerudbysamarbeidet ivaretar ATM-utvalget rollen som koordinerings- og styringsorgan for avtalen med SD bl.a. med prioritering av tiltak innenfor de årlige økonomiske rammer. Justeringer i handlingsplanen kan gjøres når det foreligger endelig avtale med SD.

## 1.2 Mål for perioden 2022

I løpet av 2021 behandlet kommunene i Buskerudbyen og Viken fylkeskommune sak om *«Status for arbeid med grunnlag for byvekstavtale og forlengelse av belønningsavtale for Buskerudbyen»*. Her inngår målsettinger og virkemiddelområder for ny belønningsavtaleperiode som i stor grad er de samme som i perioden 2020-2021. Kommunestyrene og Viken fylkeskommune har sluttet seg til disse.

Målsettingen fra inneværende avtale videreføres:

*«Det skal bli bedre fremkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Persontransporten med bil skal ha nullvekst i avtaleperioden. Det legges til grunn at målsettingen for trafikkutvikling skal nås gjennom tiltak for å fremme kollektivtransport, sykkel og gange, arealpolitiske virkemidler, parkeringspolitikk og ytterligere samferdselssatsing».*

Det regjeringsfastsatte nye nullvekstmålet er formulert slik:

*«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange ».*

Belønningsavtalen utelukker ikke muligheten til senere å kunne inngå byvekstavtale før belønningsavtalen utløper. Ved inngåelse av en byvekstavtale før avtalen løper ut, vil byvekstavtalen erstatte belønningsavtalen.

### 1.3 Hovedprioritering 2022 jf. søknaden

- Videreføring av styrket busstilbud og øke bussenes fremkommelighet
- Videreutvikling av en helhetlig parkeringspolitikk og teknologiimplementering for attraktive, levende byområder, smarte reiser og bedre miljø
- Videreutvikling av sykkeltilbudet

### 1.4 Prioriteringskriterier

I tråd med tidligere handlingsplaner og behandling i ATM utvalget legges følgende til grunn for tiltak i handlingsplan 2022:

#### **Prioriteringskriterier:**

- 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.

Ved å stille egne midler til disposisjon bidrar det til et større omfang av tiltak og bedre måloppnåelse.

#### **Prinsipper for handlingsplanarbeidet:**

- Handlingsplanen skal være mål- og resultatorientert
- Handlingsplanen skal ha tiltaksområder med føringer for de tiltak som skal gjennomføres
- Belønningsmidlene skal være et supplement til egne midler
- Årlige tiltaksplaner følger opp handlingsplanen (ved flerårige handlingsplaner)

## 1.5 Tilskuddsprinsippet, tildeling av midler og ansvar

Eksisterende praksis legges til grunn ved tildeling av midler:

- **Tilskuddsprinsippet**  
Belønningsmidlene er som det står i retningslinjene for belønningsordningen et tillegg til midler fra lokale myndigheter: *«Midlene fra belønningsordningen forutsettes ut fra formålet anvendt til å redusere behovet for transport med personbil og styrke kollektivtransportens konkurransekraft. Det forutsettes videre at midlene skal komme som et tillegg til, ikke erstatning for, midler fra lokale myndigheter og eventuelle bominntekter.»*  
Gjeldende praktisering av tilskuddsprinsippet innebærer: Tildelingen er et tilskudd. Gjennomføringsansvarlig har ansvar for å dekke evt. merforbruk. Egenandel tilpasses prosjektene og den enkelte gjennomføringsansvarlige.
- **Desentralisert gjennomføringsmodell**  
Gjennomføring av tiltak skjer med desentralisert ansvar. Det vil si at gjennomføringsansvarlig partner (kommunene, fylkeskommunen, Brakar, evt. Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet) har ansvar for planlegging, gjennomføring og rapportering for de tiltak som får tildeling. Det inngås gjennomføringsavtaler. Fylkeskommunen eller en kommune kan si nei takk til et prioritert tilskudd hvis tiltaket skulle vise seg ikke å være i tråd med egne mål.
- **Tiltaksbeskrivelser**  
Forutsetning for tildeling av midler til et tiltak i tråd med vedtak, er at det foreligger godkjent tiltaksbeskrivelse og at tiltaket er forankret i gjennomføringsorganisasjonen inkl. avklart evt. egenandel.

## 1.6 Porteføljestyring

Etablert porteføljestyring (system for omdisponeringer i vedtatt årsplan) videreføres for å ha løpende gjennomføringskraft, holde framdrift og øke måloppnåelse. Dette gjøres av ATM-utvalget eller i form av delegert myndighet til administrativ styringsgruppe i tråd med gjeldene delegasjonsvedtak: *“ATM-utvalget gir administrativ styringsgruppe fullmakt til justering av midlene innenfor vedtatte rammer i tiltaksplanen. Ved behov delegeres denne fullmakten videre til daglig leder i samråd med leder av adm. styringsgruppe”*.

Porteføljestyring innebærer at 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

Alle tiltak som har fått prioritert midler vil ha ulik grad av usikkerhet. Denne usikkerheten reduseres

bla. gjennom oppdaterte tiltaksbeskrivelser

## 1.7 Resultatrapportering og synliggjøring av tiltak

Synliggjøring av de positive tiltakene som iverksettes med finansiering av belønningsmidler, både

gjennom god merking/skilting og gjennom medieomtale, er en viktig oppgave for partnerne.

På [buskerudbyen.no](http://buskerudbyen.no) er det tilgjengelig informasjon om hva belønningsmidlene brukes til, og om konkrete prosjekter og tiltak.

Buskerudbysamarbeidet skal innen 1.2. hvert år, utarbeide en rapport til SD for foregående kalenderår som bl.a. viser framdrift sikte på måloppnåelse ved avtaleperiodens slutt og tilhørende virkemiddelbruk ved

- rapportering for belønningsmidler mottatt så langt i avtaleperioden, samt planlagt bruk av eventuelle ubrukte midler
- gjennomførte og påbegynte tiltak
- eventuelle forsinkelser i henhold til tiltaksplan

Ved utløpet av avtaleperioden skal Buskerudbysamarbeidet utarbeide en evaluering som viser

- i hvilken grad målene i avtalen er oppnådd og avtalte tiltak er gjennomført
- eventuelle avvik med kommentarer
- rapportering over belønningsmidler mottatt i avtaleperioden, samt planlagt bruk av eventuelt ubrukte midler
- utviklingen i biltrafikk og kollektivtrafikk i perioden
- suksessfaktorer for vellykkede tiltak
- kritiske faktorer for eventuell manglende måloppnåelse eller manglende gjennomføring av planlagte tiltak

Tilbakemeldinger til kommunestyre og fylkesting gis gjennom orientering om resultatrapport belønningsmidler og årsrapport for Buskerudbysamarbeidet.

## 1.8 Partnernes samferdselsmidler

Tilskuddsprinsippet tilsier at midlene fra belønningsavtalen kommer i tillegg til fylkeskommunale og kommunale samferdselsmidler samt ordinære statlige samferdselsmidler (Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet).

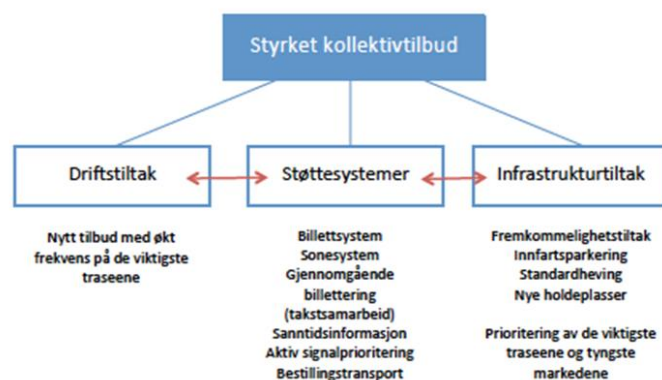
## 2. Tiltaksområder

I tråd med handlingsprogrammet i søknaden til departementet inneholder handlingsplan 2022 og videre fram til byvekstavtale følgende fem tiltaksområder:

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

### 2.1 Tiltaksområde 1 - Forbedring av kollektivtilbudet

Hensikten med tiltaksområde 1 og 2 er å tilrettelegge for bedre busstilbud (frekvens, nye tilbud, fremkommelighet, brukervennlighet) som et alternativ til bilbruk. Tiltaksområde 1 og 2 må ses i sammenheng og tiltakene vil sammen med fylkeskommunens og Statens vegvesens tiltak utgjøre en helhetlig satsing på kollektivtrafikken som vist i figuren under.



Styrking av busstilbudet i hele avtaleperiodene 2010-21 har vist resultater. Veksten i antall kollektivpassasjerer har fram til mars 2020 med koronatiltak, vært langt høyere enn veksten i antall innbyggere i perioden, og bidratt sterkt til at nullvekstmålet er nådd de siste årene.

I påvente av en eventuell invitasjon til oppstart av forhandlinger om byvekstavtale er det viktig å opprettholde dagens samferdselssatsing gjennom Buskerudbypakke 1.

#### Tiltak 1.1 Midler til drift

Handlingsplan 2022 (1000 kr)	2022	2021
------------------------------	------	------



1.1.1 Videreføring av styrket busstilbud	47 000	46 800
1.1.40 Tiltak for reduserte takster	21 000	20 600
<b>Sum 1.1 Midler til drift</b>	<b>68 000</b>	<b>67 400</b>

**Forslag til tildeling 2022:**

- 2022-1.1.1 - Midler til drift: 47 mill. kroner
- 2022-1.1.40 - Tiltak for reduserte takster: kr 21 mill. kroner

**Tiltak 1.1.1 Videreføring av styrket busstilbud**

Innenfor tiltak 1.1 prioriteres videreføring av det styrkede busstilbudet som ble igangsatt i perioden 2010-2013 og som er videreført i perioden 2014-21. Det skjedde en opptrapping i denne perioden. Følgende forsterket busstilbud er finansiert av Buskerudbypakke 1 og videreføres i 2022:

Linje	Beskrivelse
102	Hokksund-Mjøndalen-Drammen (½ times rute sammen med 101) Linje 102 ble lagt ned i 2017 (BB-midlene er nå en del av linje 101).
101	Hokksund – Mjøndalen – Drammen Halvtimesrute på kvelden hverdager, timesrute lørdager og søndager
117	Hokksund-Ormåsen. Timesfrekvens. Korresponderer med toget – kun hverdager
22, 24	De to linjene som betjener Konnerud, linje 22 Andorsrud – Konnerud – Bragernes torg og linje 24 Eikerdelet – Konnerud – Bragernes torg, har avganger hvert 20. minutt (tre busser i timen) fra ca. kl. 5 til 21. 2. januar 2019 ble tilbudet i rush forbedret slik at det er fire busser i timen på hver av linjene i tidsrommene 6-9 og 14-18. På fellesstrekningen mellom Bernås og sentrum er det da 8 busser i timen, dvs. avganger hvert 7-8 minutt. 22 Drammen – Konnerud: Assistansebuss fra Svingen kl. 0738 til Bragernes i skoleåret..
25/61	Gulskogen – Bragernes torg Bedre kveldstilbud mandag-lørdag. 61 på strekningen Gulskogen – Bragernes torg. Linje 25 ble lagt ned 30.11.20 (BB-midlene er nå en del av linje 61).
51	Drammen – Krokstadelva – Mjøndalen: Elektrifisert med utvidet tilbud i 2019. Det ble satt i drift seks elektriske busser på linje 51 Mjøndalen – Drammen. Samtidig ble tilbudet i rush morgen og ettermiddag styrket. Det er da ti minutter mellom hver avgang i rushretning (til Drammen om morgenen, til Mjøndalen om ettermiddagen) mot tidligere femten minutter mellom hver avgang.
3	Fjell – Kastanjesletta. Tidl. start hverdager, tidl. start søndager, enklere tabell (fullføring av halve turer). Flere avganger på strekningen Fjell – Liejordet om sommeren. (Linje 6 forsvant inn i linje 3 i 2015).

<b>4</b>	Bera/Vinnes-Knivbråten: 8 rushtidsavganger. Min. halvtimesrute hele uka.
<b>5</b>	5 Tors vei – Vinnes Halvtimesrute hele uka
<b>71</b>	Asker – Tranby – Lierbyen – Drammen Min. halvtimesrute hele uka, tidl. start hverdager fra Asker, tidl. start søndager
<b>401</b> <b>403</b> <b>409</b> <b>405/407</b> <b>Hent Meg</b>	Bytilbudet på Kongsberg ble vesentlig endret 4.1.21. På Kongsberg kjøres det nå tre ordinære linjer (401 Gamlegrendåsen sør – Lindbojordet, 403 Skollenborg – Kongsberg knutepunkt og 409 Saggrenda – Kongsberg knutepunkt) samt to rushtidslinjer (405 Frydenbergåsen – Vibehaugen og 407 Gamlegrendåsen nord – Kongsberg knutepunkt). HentMeg som startet høsten 2019 for området Raumyr-Kapermoen inkluderer fra 4.1.21 også Frydenbergåsen og Gamlegrendåsen nord, mens Kapermoen er tatt bort. HentMeg har følgende driftsdøgn: Hverdager: kl. 8.30-14.30 og 17.00-21.00. Lørdager kl. 10-18.

Busstilbudet ble i 2018 trappet opp med at sju linjer i Buskerudbyen ble vesentlig styrket ved økt tilbud spesielt på kveld og helg. Over halvparten av økningen er lagt på avganger på lørdager og søndager. Tabellen over viser nærmere detaljer.

I desember 2020 ble det satt i drift 22 nye elektriske busser i Drammen og Lier. Linje 3 mellom Kastanjesletta og Fjell fikk to nye elektriske leddbusser, og sammen med linjene 4, 22, 24, 53 og 54 ble denne linja delvis elektrisk. Linjene 5, 51 og den nyopprettede linja mellom Lierbyen skole og Gulskogen, ble helelektriske.

#### ***Tiltak 1.1.40 Tiltak for reduserte takster***

I bompengeavtale fra 2019 står det at; «det bevilges 300 mill. kroner til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i de store byene». Det ble lagt opp til en årlig bevilgning som omfatter de ni største byområdene, der Buskerudbyen ble tildelt 20 mill. kroner. Med dette som utgangspunkt behandlet ATM-utvalget i møte 29. november 2019 sak 37/19 sak om varslede midler til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk og gjorde slik vedtak:

- 1. ATM-utvalget delegerer til adm. styringsgruppe å vedta den endelige løsningen for reduksjon av billettprisene med 20 mill. kr i Buskerudbyen innenfor følgende rammer innen 17. desember*
  - 30 dagerskort (inkl. student) i en eller to soner
  - Enkeltbilletter i en eller to soner
  - Enkeltbilletter barn/honnør i en eller to soner
- 2. Brakar legger frem en utredning på sin anbefalte løsning, med tilsvarende vurdering av alternativene.*
- 3. Brakar utreder, evt. i tilknytning til soneutredning i Viken fylkeskommune, en felles takstsone i Buskerudbyen.*

Administrativ styringsgruppe behandlet saken i møte 16. desember, sak 67/19 og kom med slik konklusjon: “Brakars anbefaling i notat «Vurdering og anbefaling for bruk av 20 millioner kroner i statlige midler til reduksjon av billettpriser i Buskerudbyen» lagt fram i sak 67/19, legges

til grunn for bruken av 20 millioner kroner til reduserte billettpriser i Buskerudbyen. Takster blir redusert på følgende måte:

- 30 dagerskort (inkl. student) reduseres med kr 60 uavhengig av antall soner
- Enkeltbillett voksen i sone 1 reduseres fra kr 37 til kr 25
- Enkeltbilletter barn/honnør i sone 1 reduseres fra kr 21 til kr 13

Det settes i tillegg av til sammen 1 mill. kr til markedsføring og en uavhengig evaluering og hvordan ordningen har virket inn på nullvekstmålet. Mandat for evalueringen besluttet av administrativ styringsgruppe”.

Midlene innlemmes i belønningsavtalen Buskerudbyen har med staten.

Takstene holdt seg på det samme i 2020 og 2021. Brakar melder nå at det på enkeltbilletter ikke blir endring i prisen på bybillettene som selges i Buskerudbykommunene. Disse holder seg på 25 kroner for voksen og 13 kroner for barn/honnør i 2022. Når det gjelder periodebilletter (30 dagerskort) indeksreguleres denne. For voksen én sone blir ny pris 814 kroner (mot 795), og for barn/honnør blir ny pris 407 kroner (mot 398).

Brakar har meldt at et prisjustert «videreføring av styrket busstilbud» i 2022 vil være 48 mill. kr. 2022 vil bli et utfordrende år når bybrua i Drammen tas ned i april, og mange bussruter må legges om.

### Tiltak 1.2 Bedre informasjon om rutetilbudet, effektivisering av billettsystem etc.

Hensikten med tiltakene er å bedre informasjon om rutetilbudet og forbedre billettsystemet for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv for de reisende og som et alternativ til bilbruk.

<b>Handlingsplan 2022 (1000 kr)</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
1.2.1 Sanntidsinformasjon - stolper	1 000	1 000
1.2.2 Drift mobilbillett	1 200	1 200
1.2.3 Drift SIS og TID	3 000	3 000
1.2.6 Teknisk plattformer Hent Meg		500
1.2.7 Autonome busser Drammen	500	500
<b>Sum 1. 2 Bedre informasjon om rutetilbudet, effektivisering av billettsystem etc.</b>	<b>5 700</b>	<b>6 200</b>

#### *Forslag til tildeling 2022:*

- **2022-1.2.2 - Sanntidsinformasjon – stolper; kr 1 mill. kroner**
- **2022-1.2.2. - Drift mobilbillett; 1,2 mill. kroner**
- **2022-1.2.3 – Drift SIS og TID: 3 mill. kroner**
- **2022-1.2.7- Autonome busser Drammen; 0,5 mill. kroner**

### ***Tiltak 1.2.1 Sanntidsinformasjon – stolper***

For å nå vedtatte mål i Buskerudbypakke 1 del 4 er et styrket busstilbud viktig for å redusere biltrafikken. Et av tiltakene for å øke attraktiviteten og konkurransekraften til kollektivtransporten er å innføre SIS på busslinjer i Buskerudbyen. Fagrapporten ”SIS og ASP i Buskerudbyen – hovedrapport 2012-11-01” utarbeidet av Rambøll for Brakar. Avtale mellom BFK og Brakar foreligger med beskrivelse av kostnadselementer og usikkerhet.

Det er tidligere montert SIS på: Bragernes torg, Drammen busstasjon, Strømsø torg, Kongsberg knutepunkt, Lierbyen bussterminal, Vikersund bussterminal, Hokksund stasjon og Mjøndalen stasjon. Det settes opp stolper som viser sanntidsinformasjon ved flere holdeplasser. Det jobbes med følgende holdeplasser; Marienlyst, Knoffsgate, Rundtom, Krona (Kongsberg), Brakerøya stasjon, Konnerudgata, Gulskogen senter, Konnerud senter, Drammen sykehus, Fylkeshuset, Olaf Bergers vei og Vårveien.

Sanntidssystemet videreføres og utvides, slik at en større del av Buskerudbyen får SIS for å skape forutsigbarhet for trafikanter. Prosjektet sees i sammenheng med Vikens prosjekt med oppgradering av holdeplasser

### ***Tiltak 1.2.2 - Drift mobilbillett***

Bidrag til drift av offentlig samarbeid mellom administrasjonsselskaper innen Viken. Ny mobilbillett driftet og utviklet av Ruter.

### ***Tiltak 1.2.3 – Drift SIS og TID***

Sanntidsinformasjonssystem (SIS) er installert i de fleste busser i Drammensområdet. TID: Midlene skal gå til å drifte utstyr, herunder skilt, søyler og andre informasjons-elementer. Dette inkluderer drift av kommunikasjonslinjer, strømforbruk og renhold. SIS: Midlene brukes til drift av sanntidssystemet, herunder prosjektledelse, oppfølging av kontrakt og installasjon.

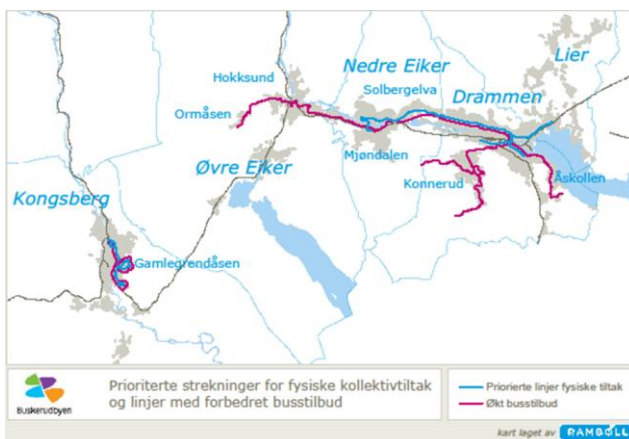
### ***Tiltak 1.2.7 Autonome busser Drammen***

Brakar har sammen med miljøet rundt Testarena Kongsberg By & Lab testet en selvkjørende bussrute. Brakar tester ut om autonome busser kan bidra til binde Bragernes og CC-kjøpesenter sammen med den selvkjørende bussen. Målet med prosjektet er å teste kundeadferd for å lære mer om hvordan kundene vil adoptere ny teknologi. Bussen kjører til sommeren 2022. Det ble også bevilget 0,5 mill. kr til tiltaket i 2021.

## 2.2 Tiltaksområde 2 - Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering

Tiltak kan gjelde hele Buskerudbyområdet, men de fem prioriterte buss-strekningene og de 6 prioriterte utviklingsområdene skal ha høyest prioritet. Det legges til grunn at de 6 utviklingsområdene som beskrevet i *Areal- og transportplanen Buskerudbyen 2013-23*, skal prioriteres spesielt:

- Drammen sentrum
- Kongsberg sentrum
- Hokksund
- Mjøndalen/Krokstadelva
- Vestfossen
- Lierbyen (inntil Lierstranda kan realiseres)



Følgende fem strekninger prioriteres for innsats for bedring av infrastruktur for buss:

- 1A: Drammen sentrum – Travbanen/Vinnes
- 1B: Travbanen/Vinnes – Krokstadelva- Mjøndalen
- 2: Tordenskioldsgate i Drammen
- 3: Drammen sentrum – Gulskogen
- 4: Kongsberg sentrum – Gamlegrendåsen/Gomsrud
- 5: Lierstranda - Drammen sentrum (Strandveien)

Tiltakstyper som skal prioriteres:

- Etablering av kollektivfelt/gate og kollektivtraséer
- Utbygging av sentrale knutepunkter og holdeplasser
- Innfartsparkering på jernbanestasjonene (bil og sykkel) og sentrale bussholdeplasser
- Etablering av informasjonssystemer for buss med sanntidsinformasjon til holdeplasser

- Etappevis innføring av teknologi med basis i sanntidsinformasjonssystemet (SIS) for aktiv prioritering av buss i lyskryss (ASP)
- Planlegging og prosjektering av større tiltak

### Tiltak 2.1 Tiltak for å øke fremkommeligheten for buss med fysiske tiltak langs prioriterte traseer

Hensikten med fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken er å bidra til effektiv, punktlig og forutsigbar kollektivtrafikk. Dette vurderes som avgjørende for å gjøre bruk av buss til et alternativ til bilbruk. Dette oppnås blant annet gjennom fysiske tiltak for å bedre framkommeligheten. Både egne kollektivfelt og prioritering i kryss kan inngå i dette.

Buskerudsamarbeidet har prioritert drift kollektiv framfor infrastrukturtiltak for å opprettholde det forsterkede busstilbudet som er iverksatt med belønningmidler.

Handlingsplan 2022 (1000 kr)	2022	2021
2.1.7 Ny bybru for kollektiv, sykkel og gange i Drammen		1 000
2.1.8 Aktiv signalprioritering for buss Drammen sentrum	1 500	
<b>Sum 2.1 Tiltak for å øke fremkommeligheten for buss med fysiske tiltak</b>	<b>1 500</b>	<b>1 000</b>

#### Forslag til tildeling 2022:

- **2022-2.1.8 - Aktiv signalprioritering for buss Drammen sentrum: kr 1,5 mill. kroner**

#### **Tiltak 2.1.8 - Aktiv signalprioritering for buss Drammen sentrum**

Innføring av aktiv signalprioritering skal prioritere buss og gi kortere ventetid for buss i signalanleggene. ASP er foreslått i «faglig grunnlag for byvekstavgift», som bl.a. er basert på en grunnlagsrapport fra Brakar v/Norconsult. Det har vært gjort en vurdering av hvilke lyskryss som kan være egnet for ASP. Det har vært viktig å vurdere fordeler for buss mot ulemper for andre trafikanter i valg av kryss der ASP kan være egnet.

Foreslåtte kryss for ASP er:

- Jernbanegata x Kreftings gate (fylkeskommunal)
- Engene x Prins Oskars gate (fylkeskommunal)
- Hauges gate. x Dronninggata (kommunal)
- St. Olavs gate x Hauges gate (kommunal)

Effekten for bussen er kortere kjøretid gjennom kryssene og en mer forutsigbar kjøretid på strekninger med lyskryss. Å prioritere bussene gjennom kryss kan bidra til å redusere forsinkelser, og gjøre det mer attraktivt å velge kollektivtransport.

## Tiltak 2.2 Tiltak for å øke kvaliteten på kollektivknutepunkter og holdeplasser på de viktigste i hver kommune

Kvaliteten på kollektivknutepunktene og holdeplassene utgjør en vesentlig del av kollektivtransportens attraktivitet overfor de reisende. Tiltakene innebærer både standardheving og utbedring av holdeplasser og kollektivknutepunkter på prioriterte strekninger og utviklingsområder.

<b>Handlingsplan 2022 (1000 kr)</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
2.2.7 Kongsberg Hasbergtjerdalen bussholdeplasser, fortau etc.	2 000	
2.2.8.2 Lehus holdeplasser i Øvre Eiker	300	
2.2.9.1 Oppgradering av holdeplasser		2 500
<b>Sum 2.2 Øke kvaliteten på kollektivknutepunkter og holdeplasser i kommunene</b>	<b>2 300</b>	<b>2 500</b>

### *Forslag til tildeling 2022*

- *2022-2.2.7 Kongsberg Hasbergtjernsalen bussholdeplasser etc: 2 mill. kroner.*
- *2022-2.2.8.2 Øvre Eiker Lehus holdeplasser 0,3 mill. kroner.*

### *Tiltak 2.2.7 Kongsberg Hasbergtjernerdsalen bussholdeplasser, fortau etc.*

Hasbergtjerdalen (tidligere E 134) skal bygges om til å bli en bygate, dvs. med dobbeltsidig fortau, fartsdempende tiltak og bussholdeplasser slik som planen var i henhold til reguleringsplan 488R. Den aktuelle delen av planen ble tatt ut før sluttbehandling og skal til ny behandling.

### *Tiltak 2.2.8.2 – Øvre Eiker lehus holdeplasser*

Lehus og tilrettelegging på prioriterte holdeplasser. Få av bussholdeplasser i Øvre Eiker har lehus, og det er ønskelig å få satt opp slike på de mest trafikkerte holdeplassene.

Etter en gjennomgang fra Brakar av de mest brukte holdeplassene i Drammensområdet og hvilke forbedringspunkter som kunne være aktuelle, fikk Viken fylkeskommune i 2021 tildelt belønningssmidler på 2,5 mill. kr til utbedringer. Det er igangsatt utbedringstiltak på rundt 20 holdeplasser. Viken fylkeskommune kom med ønske om ytterligere 2,5 mill. kr i 2022 til å fortsette arbeidet med ytterligere holdeplasser. Det er ikke funnet midler for det i 2022.

## Tiltak 2.3 Pendler- og innfartsparkering langs linjer (buss og tog) som retter seg mot sentrumsområder med kø og/eller parkeringsproblemer

I Samferdselsdepartementets handlingsplan for kollektivtrafikken heter det; “*Føremålet med innfartsparkeringsplassar ved haldeplassar/stasjonar er i første omgang å bidra til at dei som ikkje bur innan gang- og sykkelavstand kan ha god tilgang til eit kollektiv-nett.*”

*Innfartsparkering skal mellom anna nyttast som eitt av fleire verkemiddel for å styrkje framkomsten på vegnettet, gjennom meir effektiv utnytting av kapasitetspotensialet og styrkje kundegrnlaget til kollektivtransporten. Innfartsparkering bør først og fremst etablerast ved stasjonar og haldeplassar der trafikanten blir fanga opp tidleg på reisa. I byområde vil ein ofte fortette rundt stasjonar/haldeplassar og prioritere tilkomsten til kollektivtransporten, syklistar og fotgjengarar. For å ivareta kryssande omsyn, vil det ofte vere naudsynt å sjå heile transportkorridorar i samanheng. Dersom det er vanskeleg arealmessig å prioritere innfartsparkering i ein by, kan det vere tenleg å leggje til rette for dette utanfor byen eller ved neste stasjon. Erfaring viser at dei som nyttar innfartsparkeringsplassar i bynære strok, ofte har korte bilreiser som relativt enkelt kan erstattast med sykkel eller gonge. For å kunne oppnå målet om at veksten i persontransporten i storbyområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gonge, er det ikkje ønskjeleg med overføring av trafikantar frå sykkel og gonge til bil som tilbringartransport til kollektive transportmiddel”.*

Pendlerparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen.

<b>Handlingsplan 2022 (1000 kr)</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
2.3.3 Innfartsparkering Kongsberg	500	
<b>Sum 2.3 Pendlerparkering langs linjer (buss og tog)</b>	<b>500</b>	
<b>som retter seg mot sentrumsområder med kø og/eller parkeringsproblemer</b>		

**Forslag til tildeling 2022:**

- **2.3.3 Innfartsparkering Kongsberg: 0,5 mill. kr**

**Tiltak 2.3.3 Innfartsparkering Kongsberg**

Etablere sykkelhotell i forbindelse med parkering ved Kongsberg stasjon/knutepunkt. Sykkelhotell er innkjøpt, plassering er nå avklart og vil bli satt opp i vinter/vår.

## **2.3 Tiltaksområde 3 - Tiltak for syklende**

Partnerne i Buskerudbyen utviklet i 2016 «Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet – Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett». I planen er det utformet 4 strategier for å styrke sykkelsatsingen og for å realisere et sammenhengende regionalt sykkelvegnett.

Planen omfatter geografisk alle kommunene i Buskerudbyen og planen gjelder for alle vegeiere i byområdet, både kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Det er også utarbeidet et handlingsprogram til sykkelplanen og med prioriterte tiltak og strekninger i perioden 2018-2023 og med fokus på å benytte alle aktuell finansieringskilder (kommunale, fylkeskommunale og statlige) for å realisere tiltakene i planen.



Det vil være aktuelt å benytte belønningsmidler til utredning og planlegging og i verksetting av tiltak både fra sykkelplanen for Buskerudbyen og for sykkeltiltak i de kommunale sykkelplanene og -strategiene. Øvrige tiltak omfatter koordinering av sykkelplanen, videre utviklingsarbeid og kampanjer- og holdningsknapende tiltak.

### Tiltak 3.1 Sykkelanlegg

Sykkeltiltakenes effekt varierer ut fra hvor nær tiltaket er til sentrum/knutepunkter fordi nærhet til knutepunkt innebærer at flere vil ha nytte av tiltaket og fordi potensiale for å overføre korte turer fra bil til sykkel er størst på de korteste reisene. Etablering av et nytt sykkelanlegg på en strekning som ikke har hatt tilbud tidligere er vurdert å ha større effekt enn en oppgradering av et eksisterende tilbud. Partnerne har spilt inn forslag til tiltak som langt overskrider de midler som er stilt til rådighet for sykkel.

Handlingsplan 2022 (mill. kr)	2022	2021
<b>3.1.1 Planlegging og sykkeltiltak på fylkesveg</b>		
3.1.1.7 Fv. 35 Vestfossen sentrum, detaljplan	2 000	
3.1.6.9 Fv. 2704 Kirkeveien – Jensvollsvæien, reguleringsplan	1 500	
3.1.1.6 Fv 2731 Sykkeltur Landfalløybrua - Vinnes	250	500
3.1.1.8 Fv. 319 Havnegata/Svelvikveien, forprosjekt	300	
<b>3.3.1 Planlegging og sykkeltiltak Drammen</b>		
3.1.3.13 Midlertidig gang- og sykkelbru Drammen		1 350
3.1.3.18 Fortau langs Strandveien	3 400	
3.1.3.19 Snarveier fysiske tiltak	1 000	
3.1.3.20 Felles sykkelveivisning	800	
3.1.5.4 Bruveien Mjøndalen gang- og sykkelvei		1 000
3.1.5.6 Fortau ved pendlerparkering Nedre Eiker kirke		2 400
<b>3.1.4 Planlegging og sykkeltiltak Øvre Eiker</b>		
3.1.4.1 Mulighetsstudie gang- og sykkelbru Drammenselva Hokksund		200
3.1.4.3.1 Drammensveien gang- og sykkelv. fra Idrettsparken til Teigen	1 000	800
3.1.4.4 Forprosjekt sykkelveg kryssing av Vestfosselva		1 000
3.1.4.5 Gangetiltak i Øvre Eiker		1 000
<b>3.1.6 Planlegging og sykkeltiltak Lier kommune</b>		
3.1.6.1.1 Lignes ruseanlegg til Terminalen - mulighetsstudie		1 000
3.1.6.1.2 Gatelys langs Terminalen	1 000	1 000
3.1.6.11 Hertesoneskoler - gjennomføring av enkle fysiske tiltak	500	500
3.1.6.12 Sykkelverksted (samarbeid BUA og Repair cafe Lier)		100
3.1.6.13 Busstopp Ringveien ved Hennesbråtan, utbedring av gangvei	500	
<b>3.1.7 Planlegging og sykkeltiltak Kongsberg kommune</b>		
3.1.7.1 Kongsberg – prosjektering sykkelbru nord		1 700
3.1.7.2 Gjenåpne snarveier	300	
3.1.7.4 Baneveien gang og sykkelvei til sykkelhotell	200	200
3.1.7.5 Møllergata og Sandsvæveien fortau		1 000
<b>Sum 3.1 Planlegging og sykkeltiltak sentrale ruter i byer og tettsteder</b>	<b>12 750</b>	<b>13 750</b>

#### Forslag til tildeling 2022:

- **2022-3.1.1 – Sykkeltiltak på fylkesveg: 4,5 mill. kroner**
- **2022-3.1.3 – Sykkeltiltak Drammen: 5,2 mill. kroner**
- **2022-3.1.4 – Sykkeltiltak Øvre Eiker: 1 mill. kroner**
- **2022-3.1.6 – Sykkeltiltak Lier: 2 mill. kroner**

- **2022-3.1.7 – Sykkeltiltak Kongsberg: 0,5 mill. kr kroner**

### **Tiltak 3.1.1 Sykkeltiltak på fylkesveg**

Fylkeskommunen hadde prioritert følgende tiltak på fylkesvegnettet:

- 3.1.1.7 Fv. 35 Vestfossen sentrum, detaljplan – 2.0 mill.kr.  
Målet er bedre tilrettelegging for gående og syklende langs fv. 35 og inn mot sentrum. Strekningen er kollektivtrase og dette må hensyntas i videre planlegging. Fylkeskommunen antar at mye kan løses innenfor dagens vegareal. Det er behov for å utarbeide en detaljplan som grunnlag for et investeringstiltak.
- 3.1.6.9 Fv. 2704 Kirkeveien – Jensvollsveien, reguleringsplan gang- og sykkelveg del 2 – 1.5 mill. kr.  
Viken fk fikk i 2020 bevilget 2,5 mill. kr i belønningsmidler til å starte reguleringsplanlegging på en av to delstrekninger langs Fv 23. Grunnet kapasitetsutfordringer er forventet oppstart januar 2022. Viken ser store fordeler ved å kunne regulere strekningen som en helhet og søker derfor om tilskudd for å kunne inkludere begge delstrekninger i pågående reguleringsplanprosess. Tiltaket har svært høy prioritet i Lier kommune. Strekningen ligger inne på fylkeskommunens marginalliste for investeringstiltak i handlingsprogram 2022-2025 (utkast behandlet i fylkesrådet oktober 2021). Det vurderes derfor som sannsynlig at tiltak vil kunne komme til gjennomføring i denne eller neste periode.
- 3.1.1.6 Fv 2731 Sykkelrute Landfalløybrua – Vinnes forprosjekt (videreføring) – 0,25 mill. kr.  
Forprosjektet skal anbefale løsning for hele strekningen, avklare kostnader og behov for reguleringsplanlegging på strekningen Landfalløybrua – Muusøya. Bevilget 0,5 mill. kr i 2021.
- 3.1.1.8 Fv. 319 Havnegata/Svelvikveien, forprosjekt – 0,3 mill.kr.  
Forprosjektet skal legge til rette for mer sammenhengende anlegg for syklende, og separate areal for gående og syklende. Fv. 319 er også kollektivtrase der tilhørende holdeplasser og atkomst til disse skal ses på. Mulighet for effektiv vinterdrift skal vurderes. Forprosjektet skal vurdere mulighet for å få til raske og trinnvise forbedringer på strekningen. Forprosjektet skal anbefale tiltak i prioritert rekkefølge, samt avklare avhengigheter og tilhørende kostnadsoverslag.

Følgende forslag fra Viken er ikke foreslått finansiert nå:

Fv. 2722 Nedre del av Konnerudgata, forprosjekt – 0,3 mill.kr

### **Tiltak 3.1.3 Sykkeltiltak Drammen kommune**

Drammen kommune ønsker å bruke belønningsmidler til følgende tiltak:

- 3.1.3.18 Fortau langs Strandveien – 3,4 mill. kr.  
Etablere fortau langs Strandveien og Industrigata fra gangfeltet ved Shell Mjøndalen (ved spaghettien) til jernbaneovergangen i forbindelse med pendlerparkeringen ved Mjøndalen stasjon. Dette er den raskeste gangtraseen mellom Stenberg og Mjøndalen stasjon, og Mjøndalen og ekspressbussholdeplassen i «spaghettien». Her er det imidlertid svært lite innbydende å gå, flere store og utflytende avkjørsler og mye tungtrafikk. Tiltaket er rettet mot kollektivreisende, men vil også være trafikk sikkerhetsmessig positivt for syklende og gående. Strandveien er også en del av hovedsykkelnettet i Drammen der det ikke vil være mulig å tilrettelegge med eget anlegg, men der det er behov for å bedre trafikk sikkerheten for syklistene og tydeliggjøre sykkelruta. Prosjektet har en kostnadsramme på 7 mill. kr, og Drammen ønsker 6,8 mill. kr i tilskudd. Det foreslås halvparten av dette nå.
- 3.1.3.19 Snarveier fysiske tiltak 1 mill. kr  
Drammen kommune får laget en kartlegging av snarveier som skal ende opp i en konkret liste over prioriterte tiltak rettet mot gående, syklende og kollektivreisende. Vi ønsker å søke om midler til å starte gjennomføring av disse snarveiprojektene etter sommerferien 2022. Det vil gjennomføres mange små tiltak som vil ha en høy gevinst for brukerne. Tiltakene skal gi raske og synlige resultater som bygger opp under tiltak for både kollektivreisende, gående og syklende.
- 3.1.3.20 Felles sykkelveivisning – 0,8 mill. kr  
Viken fylkeskommune og Drammen kommune ønsker å søke om midler til et samarbeidsprosjekt vedr. Skilting av sykkelvegnettet i Drammen kommune. Drammen kommune fikk vedtatt nye lenker og

utvidelse av eksisterende sykkelnett ved kommunestyrets behandling av Sykkelplan for Drammen kommune den 28.09.2021. Det er behov for at alle lenker av sykkelnettet er skiltet, å oppgradere målepunkter til mer logiske og forståelige steder, men vi ønsker også å se til Oslo og kjøre piloter på oppmerking og pyloner med kart over hvor man er på en rute. Formålet med prosjektet er å få helhetlig og oppdatert skilting av sykkelnettet i Drammen kommune med mulighet for utvidelse og implementering i de øvrige kommunene i Buskerudbyen/ Viken fylkeskommune, ikke minst med samme målepunkter og å se på navngivning av ruter i fellesskap. Drammen søker om 1 mill. kr.

Drammen spiller også inn følgende tiltak som det ikke er funnet midler til:

- Utredninger i forbindelse med kommuneplanens arealdel (0,5 mill.)

### **Tiltak 3.1.4 Planlegging og sykkeltiltak Øvre Eiker kommune**

Øvre Eiker ønsker å bruke belønningsmidler til følgende tiltak:

- 3.1.4.3.1 Sykkelvei med fortau langs Drammensveien – 1 mill. kr.  
Gjennomføre sykkelvei med fortau langs Drammensveien fra Loesmoen Idrettspark til Hellik Teigen AS inkludert nødvendige krysningsløsninger for gående og syklende over og/eller under Drammensveien. Traseen er en del av Regional sykkelrute Hokksund-Mjøndalen-Drammen. Øvre Eiker søker om 3 mill. kr. Det er bevilget 3,8 mill. kr tidligere til tiltaket. Totale kostnader oppgis til 9,5 mill. kr.

Øvre Eiker spiller også inn følgende tiltak som det ikke er funnet midler til nå:

- Oppgradering av gang-/sykkelvei langs Bygdegate Darbu fra Nyveien til Darbu skole (1 mill.) som del av riksveirute for sykkel mellom Vestfossen og Kongsberg.
- Vedlikehold på sykkelveier, inspeksjoner (0,3 mill.). Oppfølging av tiltak på gang-/sykkelveg etter sykkelveiinspeksjoner eller relevante behov i samme kategori.

### **Tiltak 3.1.6 – Planlegging og sykkeltiltak Lier kommune:**

Lier ønsker å bruke belønningsmidler til følgende tiltak:

- 3.1.6.1.2 Gatelys langs Terminalen – 1 mill. kr.  
Etablere gatebelysning langs Terminalen for å bedre forholdene for gående og syklende. Det ble gitt tilskudd til deler av prosjektet i 2021. Vi søker ytterligere tilskudd i 2022 for å sikre gjennomføring på hele strekningen som beskrevet.
- 3.1.6.11 Hjertesoneskoler gjennomføring av enkle fysiske tiltak – 0,5 mill. kr,  
Gjennomføre hjertesoneprosjekter ved til sammen 12 skoler i løpet av tre år. Arbeidene er allerede i gang, men vi ser at arbeidet med hjertesoner bør organiseres som et eget, sektorovergripende prosjekt, hvor tiltak må vurderes og evt. prosjekteres/beskrives for hver enkelt skole. Konsulenter med kompetanse innen området må tilknyttes prosjektet for å sikre at man finner de rette tiltakene og holder god fremdrift.
- 3.1.6.13 Busstopp Ringveien ved Hennembråtan, utbedring av gangvei – 0,5 mill. kr.  
Etablering av ca. 100 m fortau/GS-vei som mangler fra busstoppet til eksisterende gang- og sykkelvei for å få et helhetlig tilbud for gående og syklende.

Følgende forslag fra Lier er ikke foreslått finansiert nå:

- Ovenstadveien – kryss ved Heiaveien (0,3 mill. kr)
- Haragarn – utbedring av kryss (1 mill. kr)
- Briskeveien på Tranby, fra Bjørkesvingen til Briskeveien (1 mill. kr)
- Nygårdskogen (0,5 mill. kr)
- Lys langs Hagestadbakken og Vindernveien (0,5 mill. kr)

### **Tiltak 3.1.7 – Planlegging og sykkeltiltak Kongsberg kommune**

Kongsberg ønsker å bruke belønningsmidler til følgende tiltak:

- 3.1.7.2 Gjenåpne snarveier – 0,3 mill. kr.  
Reåpne viktige snarveier etter gjennom-ført kartlegging, samt skilte de høyest prioriterte snarveiene.  
Tidligere bevilget – 0,2 mill. kr
- 3.1.7.4 Baneveien etablering av gang og sykkelvei for å koble sykkelhotellet til gang- og sykkelnettet i Bekkedokk og Eikerveien. Tidligere bevilget 0,2 mill. i 2021.

### **Tiltak 3.2 Vedlikehold og oppgradering sykkelanlegg**

Utforming av fysiske omgivelser og tilrettelegging er viktig for å få folk til å sykle mer. Sammenhengende sykkelvegnett av høy standard på strekninger, og i kryss, forbedrer syklistenes fremkommelighet. Med større andel el-sykler vil flere sykle i høyere hastigheter, noe som stiller høyere krav til godt vedlikehold.

Det foreslås ikke avsatt midler til vedlikehold på sykkelveger i 2022.

<b>Handlingsplan 2022 (1000 kr)</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
3.2.2 Oppgradering etter inspeksjoner		
3.2.2.1 Vedlikehold sykkel på fylkesveger		500
3.2.2.2 Vedlikehold på sykkelveger i Drammen		600
3.2.2.3 Vedlikehold på sykkelveger i Øvre Eiker		300
3.2.2.5 Vedlikehold på sykkelveger i Lier		300
3.2.2.6 Vedlikehold på sykkelveger i Kongsberg		300
<b>Sum 3.2 Vedlikehold og oppgradering av sykkelanlegg</b>		<b>2 000</b>

### **3.3 Øvrige tiltak – kampanjer og annen tilrettelegging for syklist**

Det er mange områder det er viktig å jobbe med for å kunne si at man har en helhetlig satsing på sykkel. For eksempel er det viktig å ha god og entydig skilting, høy standard på drift og vedlikehold, et godt lokalveinett for sykkel slik at flest mulig barn og unge kan sykle til/fra skolen samt å drive holdningsskapende arbeid i form av informasjon og kampanjer.

<b>Handlingsplan 2022 (1000 kr)</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
3.3.1 Koordinering og samordning av sykkelsatsing i Buskerudbyen	800	1 000
3.3.2 Kampanjer og annen tilrettelegging	500	1 100
3.3.3 Aktiv på skoleveien og andre skolekampanjer	400	500
<b>Sum 3.4 Øvrige tiltak sykkel</b>	<b>1 700</b>	<b>2 600</b>

#### **Forslag til tildeling 2022**

- **2022-3.3.1 Koordinering og samordning av sykkelsatsing i Buskerudbyen; 0,8 mill. kroner**
- **2022-3.3.2 Kampanjer og annen tilrettelegging; 0,5 mill. kroner**
- **2022-3.3.3 Aktiv på skoleveien og andre skolekampanjer; 0,4 mill. kroner**

### **Tiltak 3.3.1 Koordinering og samordning av sykkelsatsing i Buskerudbyen**

Det behov for å videreføre en felles ressurs som prosjektleder sykkel for å holde oppe fokus og fremdrift på sykkel i samarbeidet. Forslag til tildelte midler i 2022 er noe mindre enn årlig behov da det gjenstår midler på 2021 budsjettet som vil bli benyttet i 2022.

### **Tiltak 3.3.2 Kampanjer og annen tilrettelegging før økt sykkelbruk**

I sykkelstrategien for Buskerudbyen pekes det på behov for informasjon til befolkningen om de fysiske anleggene, brukerrorettede- og holdningsskapende kampanjer for å få flere til å sykle og økte muligheter for innbyggerne til å gi tilbakemeldinger på feil, mangler og ønsker i sykkelnettet samt fokus på samspillet mellom syklister og andre trafikanter.

### **Tiltak 3.3.3 Aktiv på skoleveien**

Kampanjen er rettet mot alle elever på 1.-7. trinn over tre uker på våren, der de selv registrerer hvor mange ganger de går eller sykler til og fra skolen. For de som har lang vei er det mulig å gå av buss eller bil et stykke fra skolen. Svært mange elever blir kjørt til og fra skolen i privatbil. I tillegg til helseaspektet, kan dette skape trafikkfarlige situasjoner på skoleveien og ved skolene. Barn og unge blir også kjørt i bil til fritidsaktiviteter der det fullt mulig å gå eller sykle. Gjennom denne kampanjen er det ønsket å sette fokus på å være aktiv og grønn mobilitet som et alternativ. Erfaringer fra kampanjen viser at barna også er med på å aktivisere foreldre og foresatte. Dette er bra holdningsskapende arbeid rettet mot hele familien. Kampanjen er med på å løse Buskerudbysamarbeidet og NTP sine mål om at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen. (Aktiv på skoleveien, muligens egne kampanjer for ungdomsskoler og videregående skoler.)

## **2.4 Tiltaksområde 4 – Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport**



Tilrettelegging for mer miljøvennlige reiser gjøres gjennom tiltakene "Reis Smart" i samarbeid med næringslivet og "Feie for egen dør" som gjelder partnerne i Buskerudbysamarbeidet. For å bygge opp under attraktiv byutvikling med levende bysentra og for å nå målene om redusert bilbruk iverksettes tiltak for en stedstilpasset parkeringspolitikk i byområdene i Buskerudbyen.

## 4.1 Videreutvikling av kommunale parkeringsstrategier

I tråd med regional areal- og transportplan for Buskerudbyen og søknaden om belønningsmidler vil kommunenes parkeringspolitikk bidra til:

- 1) Bygge opp under overordnede mål om at flere benytter kollektivtrafikk og at biltrafikken ikke skal øke.
- 2) Stimulerer til attraktive og tilgjengelige by- og tettstedssentra.

Samordnet parkeringsstrategi i Buskerudbyen ble politisk behandlet i kommunene og fylkestinget i tidsrommet 09.12.2010 – 02.02.2011 og har følgende hovedelementer:

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

By- og tettstedsområdene i Buskerudbyen har ulik størrelse og utforming og det er behov for å tilpasse parkeringspolitikken til den enkelte situasjon og skala. Innretningen av parkeringspolitikken må stimulere til ønsket by- og tettstedsutvikling hvor også konkurransesituasjonen med bilbaserte kjøpesentra inngår.

Handlingsplan 2022 (1000 kr)	2022	2021
4.1.3 Øvre Eiker Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	1 000	
4.1.3.1 Øvre Eiker Parkering i sentrum – Skilting	500	
4.1.5 Lier Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	1 000	
<b>Sum 4.1 Benytte parkering i en strategi for å skape levende bysentra</b>	<b>2 500</b>	

### **Forslag til tildeling 2022**

- **4.1.3 Øvre Eiker Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum; 1 mill. kroner**
- **4.1.3.1 Øvre Eiker Parkering i sentrum – Skilting; 0,5 mill. kroner**
- **4.1.5 Lier Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum; 1 mill. kroner**

### **Tiltak 4.1.3 Øvre Eiker – Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum**

Få et bedre håndteringsregime for parkering og myndighet til håndheving i tråd med handlingsplan. Oppstartsmidler for drift av virksomhet for håndheving og klagebehandling for hhv. Øvre Eiker kommune og Lier kommune.

### **Tiltak 4.1.3.1 Øvre Eiker – Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum**

Få et bedre håndteringsregime for parkering og myndighet til håndheving i tråd med handlingsplan. Investering i skilter for regulering av plasser og områder.

#### **Tiltak 4.1.5 Lier – Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum**

Få et bedre håndteringsregime for parkering og myndighet til håndheving i tråd med handlingsplan. Oppstartsmidler for drift av virksomhet for håndheving og klagebehandling for hhv. Øvre Eiker kommune og Lier kommune.

## **4.2 – Tilrettelegging for miljøvennlig og smarte reiser hos næringsliv og partnere**

Ved å stimulere til tiltak i egen virksomhet for offentlige og private aktører i Buskerudbyen vil aktørene gå foran som et godt eksempel og få økt legitimitet overfor andre aktører. Prosjekter vil kunne inspirere og gi økt kunnskap om tiltak virksomheter kan iverksette for å bidra til å nå målene for Buskerudbysamarbeidet.

<b>Forslag til handlingsplan 2022 (1000 kr)</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
4.2.1 Reis Smart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg	200	360
4.2.1.3 Lokal mobilitetsplan for Tranby		500
4.2.1.4 Prosjekt E18 Oslo-Drammen – miljøkorridor for varelevering		150
4.2.1.5 Grønn jobbvei	1 000	3 000
4.2.1.6 Smart drift Viken	600	
4.2.2.2 Drammen Sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass	70	
4.2.3 Elektrisk bysykkelordning		3000
4.2.3.1 Elbysykelprosjekt Forberedende arbeider Drammen		200
4.2.3.2 Elbysykelprosjekt Øvre Eiker		200
4.2.3.3 Elbysykelprosjekt Kongsberg		200
4.2.3.4 Elbysykelprosjekt Lier		200
<b>Sum 4.2 Tilrettelegging for miljøvennlig arbeidsreiser</b>	<b>1 870</b>	<b>7 810</b>

#### **Forslag til tildeling 2022:**

- **2022-4.2.1 ReisSmart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg; 0,2 mill. kr**
- **2022-4.2.1.5 Grønn jobbvei; 1 mill. kroner**
- **2022-4.2.1.6 Smart drift Viken; 0,6 mill. kroner**
- **2022-4.2.2.2 Drammen Sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass; 0,07 mill. kroner**

#### **Tiltak 4.2.1 Reis Smart / ITS**

Ordningen ReisSmart skal stimulere til å reise smart og miljøvennlig på arbeidsrelaterte reiser (til /fra og i virksomheter) og ny teknolog kan gi smart byutvikling og bedre utnyttelse av eksisterende transporttilbud. Dette er omtalt i gjeldende NTP og sist i ekspertrapporten «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet» bestilt av Samferdselsdepartementet.

#### **Tiltak 4.2.1.5 Grønn jobbvei**

I 2021 ble det igangsatt et prosjekt for et mobilitetskonsept etter modell av HjemJobbHjem (HJH) fra Nord-Jæren, Nedre Glomma og Trondheim. I Buskerudbyen har konseptet fått

navnet Grønn jobbvei som da inngår avtaler med bedrifter og organisasjoner om å få de ansatte til å redusere reiser med bil til fordel for sykkel, gange og kollektivtransport.

#### **Tiltak 4.2.1.6 Smart drift Viken**

Tiltaket planlegges og gjennomføres som et samarbeid mellom Viken fylkeskommune, Statens vegvesen, Kongsberg TAK by & Lab og sekretariatet for Buskerudbysamarbeidet og Drammen kommune. Tiltaket, Smart drift Viken, har mange synergieffekter og ses på som en videreføring av ITS-pilot 6 i Statens vegvesen ITS-program (tilstandsregistrering, drift og vedlikehold ved bruk av autonome driftsmaskiner) som er finansiert gjennom Statens vegvesens ITS-program og der det søkes om midler for 2022 og 2023.

1. Øke driftsstandarden på gang- og sykkelveier ved å bruke autonome/mindre driftsmaskiner som er mer egnet for drift av gang- og sykkelvei slik at fremkommeligheten for gående og syklende blir god hele året
2. Effektivisere og automatisere driftsprosesser og deling av data mellom entreprenør og ulike veieiere som kan bidra til mer drift for pengene
3. Formidle sanntidsinformasjon om tilstand på gang- og sykkelveier til sluttbrukerne via en meldingstjeneste/app som bidrar til mer forutsigbarhet og kan bidra til at flere reiser mer med sykkel eller til fots eller med kollektivtransport.

Det er punkt 3. det søkes om belønningsmidler for. Aktivitetene her er å spesifisere og implementere en digital løsning/tjeneste for sluttbruker og å koble denne opp mot entreprenør og underleverandørs løsning. Å få flere til å sykle (og å gå) hele året i Buskerudbyen for å oppfylle nullvekstmålet. Dette er et FoU-prosjekt som er omtalt og beskrevet i Driftskontrakten for Viken fylkeskommune for Drammen og Kongsberg som utlyses i november og som starter opp 1. september 2022 (2022-2027). I prosjektet inngår i første omgang en prøvestrekning på gang- og sykkelvei på 800 meter ved fv. 282 Bjørnstjerne Bjørnsonsgate. Imidlertid vil det være behov for å klargjøre/utvikle og å teste driftsmaskin, dataflyt og informasjon til meldingstjeneste/app til sluttbruker før vintersesongen starter med pilotering av driftsmaskin og meldingstjeneste.

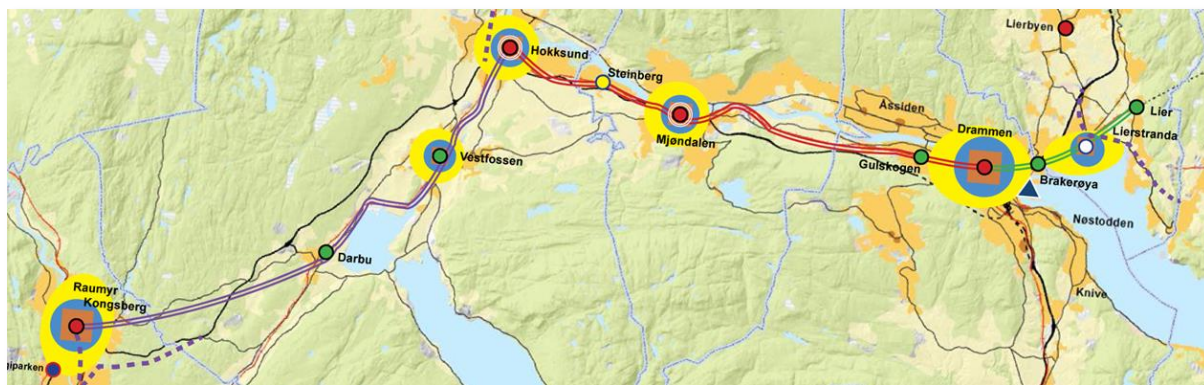
#### **Tiltak 4.2.2.2 Drammen Sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass;**

Sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplasser med til sammen ca. 200 ansatte på knutepunkt Mjøndalen og knutepunktet i Svelvik. Syklistenes Landsforening står bak sertifiseringen. Det legges opp til befarings på lokalitetene og reiseundersøkelse til alle ansatte. Med utgangspunkt i resultater og befarings utvikles det en kort status over lokasjonene og om sertifisering skal gjennomføres nå eller innenfor 12 måneder, dersom det er forhold som krever utbedring. Det utvikles en rapport pr enhet og en oppsummering av resultatene og gjennomføres en reisevaneundersøkelse etter 18 måneder for å avdekke utvikling.



## 2.5 Tiltaksområde 5 – Arealutvikling, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon

### 5.1 Arealutvikling



En arealutvikling som gir korte avstander og bygger opp under kollektivtransporten vil gi et mindre bilbasert samfunn.

Handlingsplan 2022 (1000 kr)	2022	2021
5.1.1 Revidering og oppfølging av handlingsprogram ATP Buskerudbyen		200
5.1.2.2 Lier Kartlegging av snarveier og tiltak		500
<b>Sum 5 Arealutvikling</b>		<b>700</b>

### 5.2 Felles kunnskapsgrunnlag og innovasjon

Planlegging og etablering av felles kunnskapsgrunnlag som ikke inngår i øvrige tiltaksområder. Her inngår også felles koordinering og bistand til delprosjekter på samferdselsområdet som ikke dekkes av samarbeidsmidler. Oppfølging av Buskerudbypakke1 og arbeidet med utviklingen av Buskerudbypakke2 er her sentralt.

Handlingsplan 2022 (1000 kr)	2022	2021
5.2.1 Planlegging/oppfølging BBP1 og evt. byvekstavtale	4 000	4 400
5.2.2 Kontinuerlige RVU	100	300
5.2.4 Aimsun trafikkmodell	1 000	
5.2.5 Tellepunkter	400	
<b>Sum 6 Felles kunnskapsgrunnlag og innovasjon</b>	<b>5 500</b>	<b>4 700</b>

#### Forslag til tildeling 2022:

- **2022-5.2.1 Planlegging/oppfølging BBP1 og evt. byvekstavtale; 4 mill. kroner**
- **2022-5.2.2 Kontinuerlige RVU; 0,1 mill. kroner**
- **2022-5.2.4 Aimsun trafikkmodell; 1 mill. kroner**
- **2022-5.2.5 Tellepunkter; 0,4 mill. kroner**

#### Tiltak 5.2.1 Planlegging/oppfølging BBP1 og evt. byvekstavtale

Tiltaket omfatter oppfølging og videre felles planlegging for Buskerudbypakke 1 og bistand til gjennomføring av planlagte tiltak. Det er behov for oppfølgende arbeid og utredninger i forbindelse med evt. en byvekstavtale.

### **Tiltak 5.2.2 Kontinuerlige RVU**

Buskerudbyen dekker deler av kostnader med utvidet utvalg for de fire kommunene i forbindelse med reisevaneundersøkelsen. Kontinuerlige RVU er igangsatt, og beløpet dekker årlige utgifter.

### **Tiltak 5.2.4 Aimsun trafikkmodell**

For å muliggjøre mål om nullvekst kreves det kunnskap om transportsystemet, dermed anbefales det å finansiere en Aimsun hybrid-trafikkmodell for sentrumsområdene i Drammen, inkludert områdene rundt nytt sykehus og Lierstranda. Modellområdet er foreslått inkludert deler av kommunene Øvre Eiker, Drammen og Lier. Det vises til fagrådssak 03/22 Verktøy for trafikkvurderinger.

### **Tiltak 5.2.5 Tellepunkter**

Fagrådet anbefalte i sak 43/21 at det settes av belønningsmidler til å utvide antall tellepunkter for gående, syklende og motorkjøretøy. Trafikkdatagrappa har arbeidet med en prioritert liste for hvilke punkter som skal flyttes/opprettes, og startet et forberedende arbeid med å telle alle bruløpene i Drammen sentrum og få etablert minst to tellepunkt for syklende og gående sentralt i Lier og Øvre Eiker kommune. Det vises til fagrådssak 02/22 Tellepunkter for gående og syklende.

## **5.3 Kommunikasjon**

Med utgangspunkt i kommunikasjonsstrategi for Buskerudbyen gjøres en målrettet satsing på informasjons- og motivasjonsarbeid i form av ulike kommunikasjonsiltak og kampanjer.

Hovedmålene for kommunikasjonen er:

- *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.*

<b>Handlingsplan 2022 (1000 kr)</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
5.3.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	1 000	1 000
5.3.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen/kampanjer	500	1 000
<b>Sum Kommunikasjon</b>	<b>1 500</b>	<b>2 000</b>

### **Forslag til tildeling 2022:**

- **2022-5.3.1 – Løpende kommunikasjonsarbeid og koordinering: 1 mill. kroner**
- **2022-5.3.2 – Bygge kunnskap/Kampanjer: 0,5 mill. kroner**

### **Tiltak 5.3.1 Løpende kommunikasjonsarbeid og koordinering**

Løpende kommunikasjonsarbeid omfatter koordinering og planlegging (inkludert utgifter til prosjektleder kommunikasjon).

***Tiltak 5.3.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen/byvekstavtalen/kampanjer***

Et av hovedmålene for den overordnede kommunikasjonsplanen er å øke kunnskapen om Buskerudbyen i målgruppene. Det gjøres for eksempel gjennom profilering av tiltak, kampanjer, kronikker, annonser, seminarer/møter, trykksaker via samarbeidets/partnernes kanaler. Kontoen omfatter også kjøp av ekstern bistand for å realisere innholdet i kommunikasjonsplanen, videreutvikling og daglig drift av nettsted, medieabonnementer, etc.

### 3. Forslag til handlingsplan for 2022

	Gjennomføringsansvar	Partner	2022 1000 kr	2021 1000 kr
<b>1 Forbedring av kollektivtilbudet</b>			<b>73 700</b>	<b>73 600</b>
1.1.1 Forsterket rutetilbud 2018	VFK/Brakar		47 000	46 800
1.1.40 Tiltak for reduserte takster	VFK/Brakar		21 000	20 600
1.2.1 Sanntidsinformasjon – stolper	VFK/Brakar		1 000	1 000
1.2.2 Drift mobilbillett	VFK/Brakar		1 200	1 200
1.2.3 Driftsmidler til SIS og TID	VFK/Brakar		3 000	3 000
1.2.6 Teknisk plattformer Hent Meg	VFK/Brakar			500
1.2.7 Autonome busser Drammen	VFK/Brakar	DK	500	500
<b>2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering</b>			<b>4 300</b>	<b>3 500</b>
2.1.7 Ny bybru for kollektiv, sykkel og gange i Drammen	DK	DK		1 000
2.1.8 Aktiv signalprioritering for buss Drammen sentrum	VFK	DK	1 500	
2.2.7 Oppgradering kollektiv Hasbergfjerdalen, Kongsberg	KK	KK	2 000	
2.2.8.2 Lehus bussholdeplasser i Øvre Eiker	ØEK	ØEK	300	
2.2.9.1 Oppgradering av holdeplasser	VFK/Brakar	DK		2 500
2.3.3 Innfartsparkering Kongsberg	KK	KK	500	
<b>3 Tiltak for syklende</b>			<b>14 450</b>	<b>18 350</b>
3.1.1.7 Fv. 35 Vestfossen sentrum, detaljplan	VFK	ØEK	2 000	
3.1.1.6 Fv 2731 Sykkellute Landfalløybrua – Vinnes	VFK	DK	250	500
3.1.6.9 Fv. 2704 Kirkeveien – Jensvollveien, reguleringsplan	VFK	LK	1 500	
3.1.1.8 Fv. 319 Havnegata/Svelvikveien, forprosjekk	VFK	DK	300	
3.1.3.13 Midlertidig gang- og sykkelbru Drammen	DK	DK		1 350
3.1.3.18 Fortau langs Strandveien, Mjøndalen	DK	DK	3 400	
3.1.3.19 Snarveier fysiske tiltak	DK	DK	1 000	
3.1.3.20 Felles sykkelveivisning	DK	DK	800	
3.1.5.4 Bruveien Mjøndalen gang- og sykkelvei	DK	DK		1 000
3.1.5.6 Fortau ved pendlerparkering Nedre Eiker kirke	DK	DK		2 400
3.1.4.1 Mulighetsstudie gang- og sykkelbru Drammenselva Hokksund	ØEK	ØEK		200
3.1.4.3.1 Drammensveien fra Idrettsparken til Teigen gang- og sykkelvei	ØEK	ØEK	1 000	800
3.1.4.4 Forprosjekt sykkelveg/kryssing av Vestfosselva	ØEK	ØEK		1 000
3.1.4.5 Gangetiltak	ØEK	ØEK		1 000
3.1.6.1.1 Linnes renseanlegg til Terminalen - mulighetsstudie.	LK	LK		1 000
3.1.6.1.2 Gatelys langs Terminalen	LK	LK	1 000	1 000
3.1.6.11 Hjertesoneskoler – gjennomføring av enkle fysiske tiltak	LK	LK	500	500
3.1.6.12 Sykkelverksted (samarbeid BUA og Repair cafe Lier)	LK	LK		100
3.1.6.13 Busstopp Ringveien ved Hennumbråtan, utbedring av gangve	LK	LK	500	
3.1.7.1 Kongsberg – prosjektering og bygging sykkelbru nord	KK	KK		1 700
3.1.7.2 Gjenåpne snarveier	KK	KK	300	
3.1.7.4 Baneveien etablering av gang og sykkelvei til sykkelhotell	KK		200	200
3.1.7.5 Møllergata og Sandsværveien Fortau	KK			1 000
3.2.1 Oppgradering og vedlikehold sykkelanlegg	Alle			2 000
3.3.1 Planlegging, koordinering og samordning sykkelsatsing	Felles/Sekr		800	1 000
3.3.2 Kampanjer og annen tilrettelegging	Felles/Sekr		500	1 100
3.3.3 Aktiv på skoleveien og andre skolekampanjer	Felles/Sekr		400	500
<b>4 Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport</b>			<b>4 370</b>	<b>7 810</b>
4.1.3 Øvre Eiker Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	ØEK	ØEK	1 000	
4.1.3.1 Øvre Eiker Parkering i sentrum – Skilting	ØEK	ØEK	500	
4.1.5 Lier Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	LK	LK	1 000	
4.2.1 Reis Smart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisvalg	Felles/Sekr		200	360
4.2.1.3 Lokal mobilitetsplan for Tranby	LK			500
4.2.1.4 Prosjekt E18 Oslo-Drammen - miljøkorridor for varelevering	DK			150
4.2.1.5 Grønn jobbvei	Felles/Sekr		1 000	3 000
4.2.1.6 Smart drift Viken	VFK		600	
4.2.2.2 Drammen Sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass	DK	DK	70	
4.2.3 Elektrisk bysykkelordning				3 000
4.2.3.1 Elbysykelprosjekt Forberedende arbeider Drammen				200
4.2.3.2 Elbysykelprosjekt Øvre Eiker				200
4.2.3.3 Elbysykelprosjekt Kongsberg				200
4.2.3.4 Elbysykelprosjekt Lier				200
<b>5 Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon</b>			<b>7 000</b>	<b>7 400</b>

5.1.1 Revidering og oppfølging av handlingsprogram ATP Buskerudbyen	Felles/ <b>Sekr</b>			200
5.1.2.2 Lier Kartlegging av snarveier og tiltak	LK			500
5.2.1 Planlegging for BBP2/byvekstvtale/planlegging/oppfølging BBP1	Felles/ <b>Sekr</b>		4 000	4 400
5.2.2 Kontinuerlig RVU	Felles/ <b>Sekr</b>		100	300
5.2.4 Aimsun trafikkmodell	VFK		1 000	
5.2.5 Tellepunkter	Felles/Sekr		400	
5.3.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	Felles/ <b>Sekr</b>		1 000	1 000
5.3.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen/Byvekstvtale/kampanjer	Felles/ <b>Sekr</b>		500	1 000
Udisponert				20
<b>Sum totalt disponert</b>			<b>103 820</b>	<b>110 680</b>

**buskerudbyen.no**

07. februar 2022

