



Buskerudbyen



# Handlingsprogram 2018-23

Felles sykkelplan for Buskerudbyen

Utkast til behandling i ATM-utvalget 24.11.2017



# Innhold

<b>Innhold .....</b>	<b>3</b>
<b>Introduksjon .....</b>	<b>4</b>
<b>Overordnede handlingspunkter .....</b>	<b>7</b>
<b>A Ivareta sykkel i alle deler i plansystemet.....</b>	<b>8</b>
<b>B Bygge framtidens sykkelvegnett .....</b>	<b>10</b>
<b>C Forbedre reisen fra dør til dør .....</b>	<b>15</b>
<b>D Stimulere til en bred sykkelkultur .....</b>	<b>18</b>
<b>Oppsummering av handlingspunkter .....</b>	<b>20</b>
<b>Finansiering av tiltak .....</b>	<b>21</b>
Finansiering av sykkeltiltak i perioden 2018-2023 .....	21
Disponering av belønningsmidler (2017-midler) til planlegging og prosjektering av sykkeltiltak.....	27
<b>Vedlegg .....</b>	<b>29</b>

# Introduksjon

Felles sykkelplan for Buskerudbyen ble vedtatt i kommunene Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier i 2016. Planen ble sluttbehandlet i Buskerud fylkeskommune i februar 2017.

## Mål

Buskerudbyens Areal- og transportplan har følgende mål for sykkel:

- Det skal være attraktivt å sykle for alle
- Sykkeltrafikken i Kongsberg skal øke med 50% fra 10 % i 2009 til 15 % i 2023. I de andre kommunene<sup>1</sup> skal sykkelbruken minimum dobles fra 3-4 % i 2009 til 6-8 % i 2023.
- 80% av alle barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen.

I tillegg til lokale mål ligger det føringer i Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 om 8 % sykkelandel på landsbasis, og 20 % i de ni største byområdene. Videre gir NTP følgende generelle føringer for prioritering av tiltak i byområdene: Fokus på de mest effektive tiltakene, sammenhengende sykkeltilbud og god veivisning.

## Samspill med lokale planer

Planen består av to deler: Del 1 er en felles sykkelstrategi og del 2 er en plan for det regionale sykkelvegnettet i Buskerudbyen. Det er nå også utarbeidet lokale sykkelplaner eller -strategier i alle de fem kommunene i Buskerudbyen.



**Felles sykkelplan for Buskerudbyen med tilhørende handlingsprogram kommer i tillegg til kommunale sykkelplaner, -strategier og handlingsprogram.**

<sup>1</sup> Drammen kommune har ambisjoner om ytterligere økning i sykkelbruk på lang sikt

## **Handlingsprogrammets hensikt**

Dette må forstås som et førstegenerasjons handlingsprogram. Hensikten er tredelt:

- 1** Konkretisere oppfølgingstiltak til strategidelen av Felles sykkelplan for Buskerudbyen.
- 2** Definere hvilke av de prioriterte strekningene i det regionale sykkelvegnettet i Buskerudbyen som først skal følges opp med planlegging og/eller gjennomføring. (Aktuelle tiltak fremgår av egne prosjektark – utrykte vedlegg til handlingsprogrammet).
- 3** Synliggjøre et finansieringsbehov. Dette vil være et grunnlag for prioritering av belønningsmidler til sykkeltiltak, og et grunnlag for alle partnere i Buskerudbyen i deres arbeid med å prioritere sykkeltiltak i kommunale-, fylkeskommunale og statlige budsjett- og prioriteringsprosesser (egne handlingsprogram).

## **Tidshorisont og rullering**

Tidshorisonten for handlingsprogrammet er seks år, det vil si for perioden 2018-23. Areal- og transportplan for Buskerudbyen har også tidshorisont fram til 2023.

Handlingsprogrammet bør revideres regelmessig og etter hvert årlig når bypakke iverksettes (Buskerudbypakke 2 / evt bypakke Kongsberg). Det er da naturlig at handlingsprogrammet for sykkelseting inngår i en helhetlig vurdering og porteføljestyling av alle tiltak i en bypakke eller som del av en framtidig Byvekstavtale for Buskerudbyen.

Det er infrastrukturtiltak som er høyt prioritert i Felles sykkelplan for Buskerudbyen som likevel ikke er prioritert i handlingsprogrammet 2018-23. F eks kan det være begrunnet i at noen tiltak må avvente nærmere overordnet planlegging først (f eks på Lierstranda og på strekningen Gulskogen-Hokksund hvor planlegging av dobbeltspor nå pågår).

Handlingsprogrammet utelukker ikke at senere prioriteringer kan medføre at tiltak som ikke er nevnt i handlingsprogrammet likevel kan følges opp med planer og gjennomføring i perioden 2018-23. Et viktig formål med handlingsprogrammet har vært å bidra til at det er definerte prosjekter som kan følges opp på kort sikt med både planer og gjennomføring og slik at plangrunnlag er på plass når bypakke skal iverksettes.

## **Prosess**

Handlingsprogrammet har vært utviklet i samarbeid med alle partnerne i Buskerudbyen, vært diskutert i lokale møter koordinert av Buskerudbysekretariatet, og vært innom Sykkelgruppa åtte ganger. Alle prosjektarkene (aktuelle infrastrukturtiltak på kort sikt) er gjennomarbeidet av planavdelingene hos partnerne. I prioriteringen av tiltak er sykkelstrekningen sett i sammenheng med andre lokale planer og utredninger som foregår på samme områder eller strekninger. Endringer i planene som endrer disse forutsetningene vil gjøre at også prioriteringene og medfølgende prosjektark vil måtte endres.

## **Leseveiledning**

Handlingspunktene i handlingsprogrammet er organisert i kapitler etter de overordnede strategiene i Felles sykkelplan for Buskerudbyen:

- A** Ivareta sykkel i alle deler av plansystemet
- B** Bygge framtidens sykkelvegnett
- C** Forbedre reisen fra dør til dør
- D** Stimulere til en bred sykkelkultur

I tillegg er det laget noen overordnede handlingspunkter innledningsvis. Alle handlingspunkter er nummerert fortløpende HS1, HS2 osv. («HS» = Handlingsprogram sykkel).

Innholdet i handlingsprogrammet bør leses i sammenheng med innholdet i Felles sykkelplan for Buskerudbyen med vedlegg. Vedlegg inkluderer kartskisser og informasjon om det regionale sykkelvegnettet.

# Overordnede handlingspunkter

## HS.1 Utarbeide målemetode for om "80 prosent-målet" nås

Det skal utarbeides en metode for hvordan måle at: «80 % av alle barn og unge skal gå eller sykle til skolen». Dette bør gjøres i samarbeid med andre byområder og sykkelbynettverket.

**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med alle partnere.

**Tidshorison:** Forslag ferdigstilles i 2018.

**Kostnad:** Ingen tilleggskostnad. Dekkes innenfor løpende driftsmidler.

## HS.2 Dette handlingsprogram med i sykkelregnskapet

Sykelregnskapet skal utarbeides hvert annet år og inkludere en oversikt med status over oppfølgingspunktene i dette handlingsprogram.

**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med alle partnere.

**Tidshorison:** Fra 2018 og deretter annet hvert år.

**Kostnad:** Ingen tilleggskostnad. Dekkes innenfor løpende driftsmidler.

## HS.3 Holde seg oppdatert på ny kunnskap innen sykkel-faget

Alle partnerne bør delta i Sykkelbynettverket, og på aktuelle konferanser, samlinger og kurs. Sykkel som transportform må styrkes på agendaen på relevante arenaer. Det skal årlig arrangeres et kurs, befaring e.l. åpent for alle partnerne som omhandler tema i felles sykkelstrategi.

**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med alle partnere.

**Tidshorison:** Fra 2019 og hele perioden.

**Kostnad:** Belønningsmidler 200 000 kr årlig.

## HS.4 Informere om sykkeltilrettelegging

Informasjon om fordelene av sykkeltilrettelegging og aktiv/grønn mobilitet må gjøres tilgjengelig for politikere, næringsliv, interesseorganisasjoner og privatpersoner. Via sosiale media, kampanjer, personlige møter, med mer.

**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med alle partnere.

**Tidshorison:** Fra 2018 og hele perioden.

**Kostnad:** Belønningsmidler 200 000 kr årlig.

# A Ivareta sykkel i alle deler i plansystemet

## HS.5 Prioritere sykkeltiltak i egne handlingsprogram og budsjettprosesser

Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet (2016) viser at det er stort behov for finansiering av tiltak. Buskerudbypakke 1 og 2 og evt bypakke Kongsberg vil være hovedkilde for finansiering, men vil ikke være tilstrekkelig for å gjennomføre alle tiltakene i planen. Partnerne må i sine egne budsjettprosesser og handlingsprogramprosesser melde inn finansieringsbehov for sykkeltiltak i Buskerudbyen og arbeide for å få prioritert sykkeltiltak i egne budsjett og handlingsprogram.

**Ansvarlig:** Hver enkelt partner i Buskerudbysamarbeidet.

**Tidshorisont:** Årlig i hele perioden.

**Kostnad:** Egeninnsats fra hver av partnerne.

## HS.6 Tilrettelegging for sykkel beskrevet og dokumentert i arealplaner og byggesaker

Sykkeltilrettelegging må inn som et eget tema i kommuneplanenes samfunns- og arealdel, arealplaner for utbygging (for eksempel ved knutepunktutvikling, infrastrukturprosjekter, by- og sentrumsutvikling eller nærings- og boligområder), og i byggesaker. De av partnerne som ikke har rutiner for dette bør etablere det. I større planer/prosjekter bør sykkelkontakt/ sykkelfagperson hos hver partner involveres for å sikre at gode løsninger for sykkelinfrastruktur, trygg parkering (jf. HS.21) o.l.

**Ansvarlig:** Kommunene, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen.

**Tidshorisont:** Fra 2018 og hele perioden.

**Kostnad:** Ingen. Beslutes i hver enkelt planprosess.

## HS.7 Utarbeide forslag til sykkelparkeringsnormer

Partnerne i Buskerudbyen skal samarbeide om sykkelparkeringsnormer ved ulike utbyggingsformål. Disse bør baseres på minimumskrav. Standard på utforming av sykkelparkering skal heves (se også HS.21).

**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med alle partnere.

**Tidshorisont:** Ferdigstilles i løpet av 2019.

**Kostnad:** Ingen tilleggskostnad. Dekkes innenfor løpende driftsmidler.



### HS.8 Sertifisere sykkelvennlige arbeidsplasser

Hver partner skal sertifisere minst en arbeidsplass i egen organisasjon som sykkelvennlig arbeidsplass årlig, for eksempel en skole eller institusjon. Tiltak skal iverksettes for å øke standarden på sykkeltilretteleggingen.

**Ansvarlig:** Hver enkelt partner i Buskerudbysamarbeidet.

**Tidshorisont:** Start i 2018.

**Kostnad:** Dekkes gjennom egne midler, eventuelt med støtte fra Belønningsmidler innenfor tiltaksområdet: «Feie for egen dør».

### HS.9 Lage en felles standard for «Reis smart» som prioriterer sykkel

«Reis smart»-programmet i Buskerudbyen skal inneholde krav om standard for sykkeltilrettelegging, som i HS.8 over, til de bedrifter og organisasjoner som blir med på tiltaket og får støtte fra partnerkommunen og Buskerudbysamarbeidet.

**Ansvarlig:** Buskerudbysekretariatet i samarbeid med de enkelte partnere i «Reis smart»-programmet.

**Tidshorisont:** Fra 2018 og hele perioden.

**Kostnad:** Dekkes gjennom egne midler, eventuelt med støtte fra Belønningsmidler innenfor tiltaksområdet: «Reis smart».

## B Bygge framtidens sykkelvegnett

### HS.10 Gjennomføre nødvendig planlegging og utbygging

Felles sykkelplan for Buskerudbyen definerer det regionale sykkelvegnettet i området, og kommunale sykkelplaner definerer et mer lokalt og finmasket nett. Tabellene nedenfor redegjør for hvilke tiltak på det regionale nettet partnerne i Buskerudbyen ønsker å prioritere høyt i perioden 2018-23. Det er ønskelig at disse tiltakene vil bli prioritert når det gjelder planlegging, finansiering og bygging. Tiltaksnumrene i tabellene henviser til tiltaksoversikten i vedlegget til Felles sykkelplan for Buskerudbyen (her er alle tiltak synliggjort på kart, men videre planlegging må avklare nøyaktig trasévalg for tiltaket).

For hvert tiltak er det laget prosjektark som oppdateres fortløpende. Forenklede versjoner av disse følger som utrykte vedlegg. Prosjektarkene redegjør for planstatus, oppdaterte kostnadsoverslag, finansiering og gjennomføringsansvar. Statens vegvesen har ansvar for prosjektarkene for riksveg og fylkesveg. De enkelte kommunene har ansvar for prosjektarkene for kommunale veier.

**Ansvarlig:** Hver enkelt partner i Buskerudbyen.

**Tidshorison:** 2018-23.

**Kostnad:** Ingen forpliktelser gjennom handlingsprogrammet. Tiltak finansieres gjennom Buskerudbypakke 1 og 2, evt bypakke Kongsberg og partnersnes egne budsjett og handlingsprogram.

#### Kongsberg

Prioriterte infrastrukturtiltak er foreløpig estimert til ca. 90 mill. kr.

Tiltaksnr.	Gatenavn	Lengde (m)	Prioritering	Prioritering i sykkelplan	Riksvegrote	Vegeier
2-4	Gamlebrua (i Hyttegata)	210	1	Høy A		Fv89
4-4	Wihts gate	180	1	Høy A		Fv88
4-2	Ny GS-bru over Lågen	260	1	Middels		Kv
1-6-2	Myntgata (Klokkerbakken)	190	2	Høy B	X	Fv89
1-11-1	Drammensveien	490	3	Middels		Ev134
1-10-1	Lurdalsveien	520	4	Middels	X	Fv72
1-9-4	Drammensveien	530	5	Middels		Ev134

## Øvre Eiker

Prioriterte infrastrukturtiltak er foreløpig estimert til ca. 350 mill. kr.

Tiltaksnr.	Gatenavn	Lengde (m)	Prioritering	Prioritering i sykkelplan	Riksvegrute	Vegeier
8-4-1	Haugveien	160	1	Høy A		Kv
8-4-2	Haugveien forlengelse	230	1	Høy A		Kv
1-15-1	Jernbanegata	220	1	Middels		Fv68
1-15-2	Møllergata	120	1	Middels		Fv68
1-18-5	Drammensveien	740	1	Høy A		Kv
1-18-6	Drammensveien	200	1	Høy A		Kv
1-15-3	Storgata	430	2	Middels		Kv
8-3	Kirkealleen	340	2	Høy B		Rv35
1-16-2	Semsveien	1470	2	Høy A	X	Kv
1-18-2	Drammensvn.	160	2	Høy A	X	Kv
1-18-3	Drammensveien	260	2	Høy A		Kv
7-7-1	Østre Brugate	440	3	Høy B	X	Rv35
7-7-2	Vestre/Østre Brugate	480	3	Høy B	X	Rv35
7-7-3	Vestre Brugate	610	3	Høy A	X	Rv35
1-16-4	Kirkealleen	450	4	Høy B	X	Rv35

## Nedre Eiker

Prioriterte infrastrukturtiltak er foreløpig estimert til ca. 650 mill. kr.

Tiltaksnr.	Gatenavn	Lengde (m)	Prioritering	Prioritering i sykkelplan	Riksvegrute	Vegeier
10-2-1	Bruveien	180	1	Høy A		Kv
1-20-7	Strandveien	200	1	Høy A	X	Kv
11-1-2	Steinseth	200	1	Høy B		Fv283
1-21-2	Drammensveien	2440	1	Middels	X	Fv28
7-11-8	Gs-bru Vinnes	80	2	Lav		Fv283
11-1-3	Mjøndalslokket bru (Nedre Eiker bru)	300	2	Høy B		Fv283
10-4-1	Hagatjernveien	590	2	Høy A		Kv
10-4-2	Hagatjernveien	1350	2	Høy A		Kv
1-21-1	Drammensveien	1960	2	Høy A	X	Fv28
1-18-8	Steinbergveien	280	2	Høy A	X	Kv
10-2-3	Mjøndalen bru	270	3	Høy A		Kv

## Drammen

Prioriterte infrastrukturtiltak er foreløpig estimert til ca. 560 mill. kr.

Tiltaksnr.	Gatenavn	Lengde (m)	Prioritering	Prioritering i sykkelplan	Riksvegrute	Vegeier
9-7-1	Øvre torggate	240	1	Høy B		Kv
15-1	Drammen Park	150	1	Høy B		Kv
7-15	Landfalløya / Øvre Storgate	1540	1	Høy B		Fv42
7-16-3	Nedre Strandgate	290	1	Høy A		Kv
7-16-5	Strandveien	400	1	Høy B	X	Rv282
12-1-9	Konnerudgata	270	1	Høy B		Kv*
12-1-8	Konnerudgata	350	1	Høy B		Kv*
12-1-7	Konnerudgata	380	1	Høy B		Kv*
12-1-6	Konnerudgata	340	1	Høy A		Kv*
12-1-5	Konnerudgata	810	1	Høy B		Kv*
15-3	Grønland	540	1	Høy B		Kv
12-1-4	Konnerudgata	1020	2	Høy B		Kv*
12-1-3	Konnerudgata	930	2	Høy A		Fv36
7-16-4	Nedre Strandgate	660	2	Høy B		Kv
7-16-6	Strandveien	230	2	Høy B	X	Rv282
7-14-2	Muusøya	480	2	Høy B		Kv
7-14-1	Buskerudveien	520	2	Middels		Kv
7-13	Buskerudveien	1960	2	Middels		Kv
9-11-1	Engene /Tomineborgveien	240	2	Høy A		Fv28
9-11-4	Tomineborgveien	70	2	Høy B		Ev18
1-23-4	Holmestrandveien	220	2	Høy B	X	Fv39
1-24	Skippergata	390	2	Høy B		Fv319
13-1-1	Austadveien	2540	2	Høy B		Fv35

*\*Konnerudgata er fylkeskommunal veg, men gang- og sykkelveg langs vegen er kommunal veg.*

## Lier

Prioriterte infrastrukturtiltak er foreløpig estimert til ca. 50 mill. kr.

En del prosjekt i Lier som har prioritet Høy A i Felles sykkelplan er vurdert å ha behov for bedre overordnet planavklaring før detaljplanlegging kan starte, f.eks. Lierstranda. Disse tiltakene er derfor ikke aktuelle for realisering i første periode.

Tiltaksnr.	Gatenavn	Lengde (m)	Prioritering	Prioritering i sykkelplan	Riksveggrute	Vegeier
9-13	Hegsbroveien	480	1	Middels		Kv
9-14	Ringeriksveien	610	1	Middels		Fv285
9-11-5	Bruusgardsvei / Tegilverksveien	910	2	Høy B	X	Ev18

### HS.11 Inkludere nye gode sykkeltiltak i lokale løsninger

For å oppnå ønsket sykkelandel må nye løsninger som utvikles bli en del av verktøykassen for planlegging. Pilotprosjekter med Vegdirektoratet<sup>2</sup>, «Get a bike. Break free!» fra FutureBuilt<sup>3</sup>, Oslostandarden<sup>4</sup>, Sykkelstamveg Nord-Jæren<sup>5</sup> er eksempler på standarder og løsninger som bør vurderes i konkrete planprosesser for ny infrastruktur. Befaringer, evaluering og revisjoner av sykkelløsninger bør gjennomføres i fellesskap for å sikre faglig kvalitetsutvikling. (Se også HS.3.)

**Ansvarlig:** Hver enkelt vegeier i Buskerudbysamarbeidet, med koordinering gjennom sykkelgruppa.

**Tidshorisont:** 2018-23.

**Kostnad:** Ingen tilleggs kostnad. Dekkes innenfor løpende driftsmidler.

### HS.12 Sykkelveginspeksjoner skal gjennomføres annethvert år

Sykkelveginspeksjoner gjennomføres på noen få strekninger hvert år. Det må etableres felles rutiner for synliggjøring av resultatene i- og oppfølging av sykkelveginspeksjonene.

**Ansvarlig:** Statens vegvesen.

**Tidshorisont:** Start i 2018.

**Kostnad:** Statens vegvesen finansierer selve sykkelinspeksjonen, ansvarlig vegholder er ansvarlig for å finansiere tiltak. Eventuelt med støtte fra Belønningsmidler.

<sup>2</sup> <http://vegnett.no/2017/02/tester-ut-nye-sykkeltiltak-i-en-rekke-byer-i-norge/>

<sup>3</sup> <https://www.arkitektur.no/lala-toyen-og-glada-stakk-av-med-seieren-i-get-a-bike-konkurransen>

<sup>4</sup> [Webside fra Oslo kommune om Oslostandarden](#)

<sup>5</sup> <http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/sykkelstamvegnordjaren>

### HS.13 Samarbeid om bedre drift og vedlikehold av sykkelanlegg

Helårsdrift skal få fokus ved samarbeid med drift- og vedlikeholdsavdelinger på tvers av vegeier og entreprenørene med driftskontrakter. Strekninger med mye sommersykeltrafikk og stort potensiale for mange syklende bør prioriteres i dette arbeidet. Nye metoder for helårsdrift, og spesielt vinterdrift, bør prøves ut<sup>6</sup>. Det bør etableres egne roder for vinterdrift for gang- og sykkelanlegg i nye kontrakter.

**Ansvarlig:** Hver enkelt vegeier.

**Tidshorisont:** Oppstart i løpet av 2019.

**Kostnad:** Gjennomføres med løpende driftsmidler. For gjennomføring av styrket drift er det ønskelig at en av partnerne (kommune eller Statens vegvesen) kan påta seg ansvar for finansiering, eventuelt med støtte fra Belønningsmidler.

### HS.14 Markedsføre systemene for å rapportere om feil langs sykkelnettet

Eksisterende systemer for å melde feil og mangler langs veiene skal gjøres mer kjent utad. Man skal også oppfordre til utstrakt bruk av innmelding. Samtidig bør fokuset på oppfølging for rapporterte problemer for gående og syklende økes.

**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med alle partnere.

**Tidshorisont:** Årlig i hele perioden 2018-23.

**Kostnad:** Belønningsmidler 200 000 kr årlig.

---

<sup>6</sup> «Sopsalting» gir 30% flere syklist og 40% færre sykkelulykker, samt halvering av fallulykker for gående.

## C Forbedre reisen fra dør til dør

### HS.15 Etablere felles løsning for plassering, antall og størrelse av sykkelskilt

Buskerudbysamarbeidet skal beskrive anbefalt løsninger for skilting og veivisning for syklist, og alle nye skilt bør settes opp etter denne beskrivelsen. Man kan for eksempel samarbeide med eller se til arbeidet som pågår i Oslo kommune<sup>7</sup> og ta opp problemstillingen i Sykkelbynettverket. Skiltansvarlige hos partnerne skal involveres i arbeidet. Skiltene skal dokumenteres i Nasjonal vegdatabank (NVDB).

**Ansvarlig:** Statens vegvesen.

**Tidshorison:** Arbeidet begynte etter sykkelveginspeksjonene i 2012, er tatt opp igjen i 2016, og må videreføres i hele perioden.

**Kostnad:** Dekkes av vanlig drift, og utførelse inngår som en del av sykkelveginspeksjonene (HS.12).

### HS.16 Etablere felles skiltplan

Det skal lages en felles skiltplan for det regionale og de lokale sykkelvegnettene som gjør det enkelt å følge ruter og finne reisemål i regionen. Arbeidet skal prioriteres etter behov og tilgjengelige ressurser.

**Ansvarlig:** Statens vegvesen.

**Tidshorison:** Arbeidet begynte etter sykkelveginspeksjonene i 2012, er tatt opp igjen i 2016, og må videreføres i hele perioden.

**Kostnad:** Dekkes av vanlig drift, evt. med støtte fra Belønningsmidler

### HS.17 Støtte kart- og informasjonsløsninger rettet mot syklist

Sykelkart og ruteanbefalinger bør oppdateres og gjøres tilgjengelig for flest mulig gjennom at partnerne jobber utadvendt mot ulike kart- og informasjonsløsninger rettet mot syklist. Løsningene skal kunne deles og åpen kildekode bør anbefales brukt og støttes av partnerne. (Se også HS.19 og HS.27.)

**Ansvarlig:** Partnerne, med støtte og koordinering av sekretariatet.

**Tidshorison:** Hele perioden.

**Kostnad:** Dekkes av vanlig drift, evt. med støtte fra Belønningsmidler.

---

<sup>7</sup> Oslo kommune: [Utkastdokument for retningslinjer for skilting](#). Våren 2016.

### HS.18 Etablere felles bysykkelsystem

Buskerudbyen skal jobbe for et felles bysykkelsystem som også har et mulig felles billettsystem for buss/tog og bysykkel. Erfaringer fra lignende systemer må tas inn i prosjektet.

**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med alle partnere.

**Tidshorison:** Arbeidet med dette startet i 2016, og systemet er planlagt etablert i 2018.

**Kostnad:** Ukjent per dags dato. Avklares videre i prosjektet. Må dekkes gjennom både egne midler og med hovedfinansiering fra Belønningsmidler.

### HS.19 Etablere en felles reiseplattform for grønne reiser

Buskerudbyens partnere, sammen med Sykkelbynettverket, må jobbe sammen for å utvikle en felles informasjonsplattform for syklistene som også inkluderer kjøp/leie/billettering. Dette kan ikke gjøres alene, men sammen med andre reiseoperatører/kollektivselskaper. Arbeidet som gjøres på Østlandet med kollektivselskaper om en felles reiseplattform er viktig her<sup>8</sup>. En løsning som kombinerer Intelligente transportsystemer (ITS), som ønsket personlig reiseinformasjon for sykkelbruk, bysykkelsystemer, sammen med kollektivreiser på delstrekninger er noe som kan bidra til at flere velger grønne transportformer. NSB er også en viktig aktør lokalt.

**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med alle partnere.

**Tidshorison:** Skal gjøres sammen med prosjektet med elektriske bysykler fram til 2018 (se HS.18). Må videreutvikles og vedlikeholdes i hele perioden.

**Kostnad:** Belønningsmidler 1 000 000 kr.

### HS.20 Fremheve kombinasjonsreiser i kampanjer og samarbeid med aktørene

Lokale kampanjer og informasjon om sykling må fremheve muligheten å kombinere sykkel- og kollektivreiser. Samtidig skal NSB, Bane NOR, Brakar og ekspressbuss-selskaper også få klare ønsker fra Buskerudbysamarbeidet om å ha fokus på dette. Som et ledd i denne prosessen må man også ha fokus på sykkelanlegg ved overgangsstedene, som separate anlegg, skilting/markering og parkering (se HS.21), og hvordan tilbudet for sykler på buss og tog kan forbedres.

---

<sup>8</sup> Pressemelding om kollektivsamarbeid fra Ruter april 2017.



**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med alle partnere.

**Tidshorisont:** Fra 2018 og hele perioden.

**Kostnad:** Ingen. Inngår i eksisterende kampanje- og informasjonsbudsjett.

### **HS.21 Lage en anbefalt utforming på sykkelparkering**

Som en del av felles strategi for innfarts- og pendlerparkering er sykkelparkering et prioritert område. Innendørs, sikker og oppvarmet parkering skal være utgangspunktet for løsning ved hovedknutepunkt, med lavere standard i periferien. Løsninger kan for eksempel etterlignes fra FutureBuilt-samarbeidet<sup>9</sup> og/eller lignende gode standarder fra inn- og utland. Gode sammenlignbare prosjekter, som sykkelparkering ved bussholdeplasser i Drammen, bør kopieres til de andre samarbeidskommunene.

**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med alle partnere.

**Tidshorisont:** Parkeringsstandard skal utarbeides i 2019, og må revideres ved behov.

**Kostnad:** Ingen tilleggskostnad. Dekkes innenfor løpende driftsmidler.

### **HS.22 Lage en kampanje for oppgradering av sykkelparkeringsplasser ved butikker og arbeidsplasser**

Samarbeidet skal lage et felles forslag til løsning for sykkelparkeringer for kunder og besøkende. En kampanje for å få flest mulig til å opprette gode parkeringsmuligheter basert på foreslått løsning skal gjennomføres.

**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med alle partnere for utarbeidelse av standard, sammen med en eller flere eksterne partnere. Kommunene står for lokal promotering av tiltaket, prioritering av ønsker og oppsetting av løsning i samarbeid med driftsorganisasjon.

**Tidshorisont:** Første gjennomføring i 2020.

**Kostnad:** Dekkes gjennom egne midler, eventuelt med støtte fra Belønningsmidler. innenfor tiltaksområdet: «Reis smart».

---

<sup>9</sup> FutureBuilt, sammen med Bærum og Oslo kommune, lanserer plan- og designkonkurransen: [Sykkelhotellene kommer! Våren 2017.](#)

## D Stimulere til en bred sykkelkultur

### HS.23 Gjennomføre minst en registreringskampanje årlig

Buskerudbyen skal drive minst en registreringskampanje årlig, der (gående og) syklende til og fra jobb belønnes. Alternativt kan også kollektivreiser inkluderes. Konkurransespektet skal forsterkes, samtidig som nybegynnere og «finværs-syklister» skal ha sitt lavterskeltilbud.

**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med alle partnere.

**Tidshorison:** Hele perioden

**Kostnad:** Belønningsmidler 250 000 kr årlig.

### HS.24 Starte et prøveprosjekt der man setter lik sats på sykkelbruk i tjenestereiser som for bil

For å stimulere til økt bruk og gå foran som et godt eksempel skal minst en kommune eller fylkeskommunen starte et prøveprosjekt der man setter lik sats på sykkelbruk i tjenestereiser som for privatbil eller elbil. Kampanjen skal for- og etterundersøkes for å se om den har ønsket effekt og, basert på resultatene, vurderes å videreføres til flere av partnerne.

**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med partnere.

**Tidshorison:** Første gjennomføring i 2021.

**Kostnad:** Planlegging gjennomføres med løpende driftsmidler. For gjennomføring av første prøveprosjekt er det ønskelig at en av partnerne kan påta seg ansvar for finansiering, eventuelt med støtte fra Belønningsmidler.

### HS.25 Utvidete skolekampanjer fra første skoletrinn og til og med høgskolen

Kampanjepakka som drives hos partnerne og gjennom Buskerudbyen skal utvides og varieres. Nye samarbeidspartnere skal inviteres, og man skal prøve å samle innsatsen mot skolene til en felles løsning den enkelte skole skal kunne velge fra. Både for å forsterke alle kampanjene som målrettet spisses mot skolene i området, men samtidig øke presset og gjøre det mulig for hver enkelt skole å finne modellen som passer lokalt. Samtidig skal man prøve å inkludere alle trinn i kampanjene, både fra første klasse og oppover på ungdomsskolen og videregående skole. Egne kampanjer mot studentmassen skal også gjennomføres.

**Ansvarlig:** Alle kommunene og Buskerud fylkeskommune.

**Tidshorison:** Hele perioden.

**Kostnad:** Belønningsmidler 350 000 kr årlig.

### **HS.26 Etablere felles pedagogisk opplegg som involverer og engasjerer elever i sykkeltilrettelegging**

Samtidig med aktivitetskampanjer skal man bruke et pedagogisk opplegg for å engasjere elevene i tilrettelegging for fotgjengere og syklister. Opplegget bør inkludere rapportering av krevende/«farlig» infrastruktur. For at slike aktiviteter skal virke er det viktig at man opplever at problemer som blir rapportert blir tatt alvorlig og gjort noe med raskt. Oppfølging i lokale drifts-organisasjoner, dokumentasjon og presentasjon er derfor viktig. Eksempler på slike løsninger kan være Sykkelve nnlig skole<sup>10</sup> fra SLF, Trafikkagenten<sup>11</sup> fra Oslo kommune eller Barnetrakk<sup>12</sup> fra Norsk design- og arkitektursenter.

**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med alle partnere.

**Tidshorison:** Er allerede gjennomført flere steder, og skal minst gjennomføres ved sykkelveginspeksjoner.

**Kostnad:** Belønningsmidler 250 000 kr årlig.

### **HS.27 Buskerudbyen skal støtte, være pådriver og ressursbank for innovasjon og utprøving av nye prosjekter og kampanjer**

Dette gjelder utstyr til sykkel, sykkelløsninger og sykkel-infrastruktur/-anlegg. For eksempel, men ikke begrenset til, kurs for mekking av egne sykler, elsykkel- og transportsykkel-promotering, testing av nye sykkeltyper, utprøving av «sykkelbuss» og sykkel for arbeidsreiser og varelevering. Disse prosjektene, med lokale tilpasninger, kan bidra til å nå målene satt i Buskerudbyen og styrke de lokale gode initiativene i området, som BUA i Lier, Bedriftsidretten og deres kampanjer, Byliv Drammen, Innovasjonsarena Transport 2.0, Kongsberg Teknologipark, private initiativ, andre organisasjoner og næringslivet generelt.

**Ansvarlig:** Sekretariatet i Buskerudbyen i samarbeid med alle partnere.

**Tidshorison:** Pågående og gjennom hele perioden.

**Kostnad:** Dekkes gjennom eksisterende kampanjebudsjett, samt tiltakene «Reis smart» og «Feie for egen dør».

---

<sup>10</sup> <https://syklistene.no/prosjekter/sykkelve nnlig-skole/>

<sup>11</sup> <http://www.trafikkagenten.no/>

<sup>12</sup> <http://www.barnetrakk.no/>

# Oppsummering av handlingspunkter

Handling	Start/gjennomføring						Kostnad ut over normal drift
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
HS.1 Metode for 80%	■						
HS.2 HP inn i sykkelregnskapet	■						
HS.3 Kunnskap	■						200 000 kr årlig
HS.4 Informasjon	■						200 000 kr årlig
HS.5 Sykkel inn i budsjett	■						
HS.6 Sykkel i plan- og byggesaker	■						
HS.7 Sykkelparkeringskrav		■					
HS.8 Sykkelvennlig arbeidsplasser	■						
HS.9 Sykkel i Reis smart	■						
HS.10 Sykkelvegnett	■	■	■	■	■	■	Se prosjektark
HS.11 Nye gode sykkeltiltak	■	■				■	
HS.12 Sykkelveginspeksjoner	■						
HS.13 Drift og vedlikehold		■					
HS.14 Feilmeldingssystemer	■	■				■	200 000 kr årlig
HS.15 Skiltstandard	■	■	■	■	■	■	
HS.16 Skiltplan	■	■	■	■	■	■	
HS.17 Kart			■				
HS.18 Bysykkelsystem	■						Ukjent
HS.19 Reiseplattform for grønne reiser	■						1 000 000 kr
HS.20 Kombinasjonsreiser i kampanjer	■	■				■	
HS.21 Utforming sykkelparkering		■					
HS.22 Sykkel P for butikker etc.			■				
HS.23 Årlig registrerings- kampanje	■	■				■	250 000 kr årlig
HS.24 Belønne tjenestereiser på sykkel				■			
HS.25 Skolereisekampanjer	■	■	■	■	■	■	350 000 kr årlig
HS.26 Pedagogisk opplegg for elever	■	■	■	■	■	■	250 000 kr årlig
HS.27 Innovasjon og utprøving	■	■	■	■	■	■	

# Finansiering av tiltak

## Finansiering av sykkeltiltak i perioden 2018-2023

Det er ikke et eget finansieringsbudsjett til handlingsprogrammet til Felles sykkelplan for Buskerudbyen. Tiltak må følges opp og sikres finansiering gjennom andre plan- og budsjettprosesser. Finansiering av tiltak kan imidlertid skje via flere kilder.

### Buskerudbypakke 1 (belønningsmidler)

Buskerudbysamarbeidet har fått statlige belønningsmidler i to perioder. I perioden 2010-13 fikk samarbeidet 280 mill. kr. Av disse er ca. 50 mill. kr til tiltak for gående og syklende.

I perioden 2014-17 har Buskerudbyen fått nærmere 360 mill. kr. Av disse er ca. 80 mill. kr til tiltak for syklende:

Ca. 24 mill. kr: Utbedring av sentrale ruter og sykkeltiltak i byer/tettsteder.

Ca. 9,5 mill. kr: Utbedring av ruter fra tettsted, byer og kollektivknutepunkt til boligområder.

Ca. 27 mill. kr: Utbedring av ruter sammenhengende regionalt sykkelnett.

Ca. 21 mill. kr: Øvrige tiltak – kampanjer og annen tilrettelegging for syklistene.

Det pågår nå en søknadsprosess overfor Samferdselsdepartementet om belønningsmidler fra 2018. Det er ikke avklart hvor mye midler Buskerudbyen vil kunne få, eller hvor stor andel av midlene som vil gå til sykkeltiltak. Dette forventes å bli avklart i første halvår 2018.

### Buskerudbypakke 2

Buskerudbypakke 2 ble lokalpolitisk vedtatt i 2016 av kommunene og Buskerud fylkeskommune. I forslaget til bypakke (over 15 år) var det satt av ca. 1,5 mrd. kr til sykkeltiltak. I tillegg var det satt av 200 mill. kr til tiltak for gående.

Det pågår høsten 2017/vinteren 2018 arbeid med å justere Buskerudbypakke 2. Det er lagt opp til en beslutningsprosess våren 2018 som vil avklare omfanget av en justert bypakke og med hvor mye midler som vil settes av til tiltak for syklende.

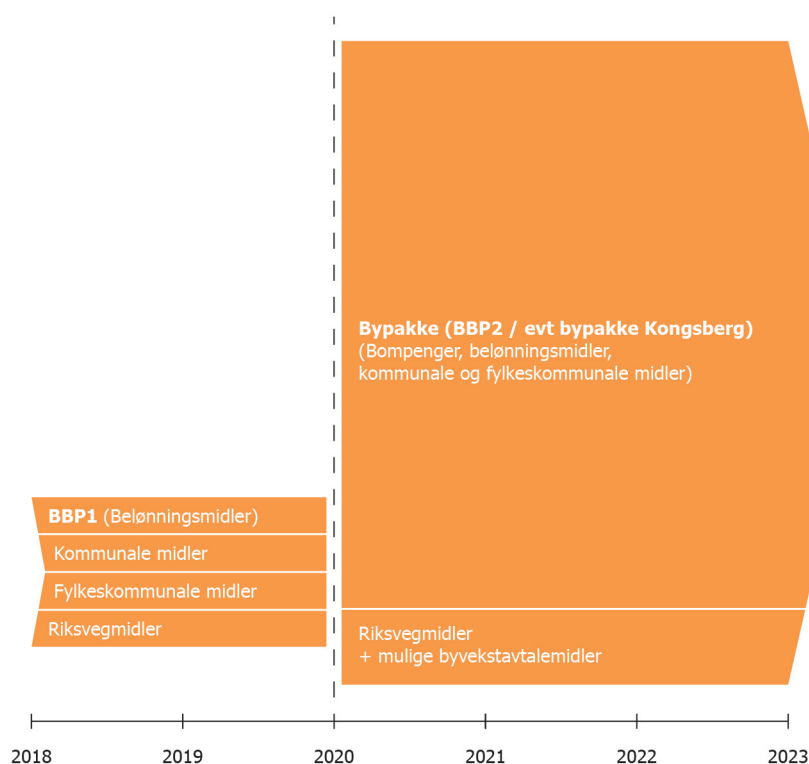
Buskerudbypakke 2 vil kunne starte opp i 2020. Det skal etableres et system for årlig porteføljestyring av midlene i bypakken. Det er forutsatt

at Buskerudbypakke 2 vil bli finansiert av en kombinasjon av bompenger, belønningsmidler, kommunale- og fylkeskommunale tilskudd og riksvegmidler til riksvegprosjekter. I tillegg er det forutsatt at momskompensasjons-midler for tiltak på kommunale og fylkeskommunale veger tilbakeføres til bypakken.

### **Bypakke Kongsberg**

Kommunestyret i Kongsberg skal ta stilling til om arbeidet med lokal bypakke Kongsberg skal igangsettes. Saken behandles i formannskapet 22/11 og kommunestyret 13/12.

En eventuell lokal bypakke for Kongsberg skal inngå som del av Buskerudbyens forhandlinger med samferdselsdepartementet om byvekstavtale for Buskerudbyen.



**Finansiering av sykkeltiltak i Buskerudbyen før og etter bypakke (BBP2 og evt bypakke Kongsberg) og en evt. byvekstavtale. Det er i figuren forutsatt at BBP2/evt bypakke Kongsberg og byvekstavtale starter opp i 2020.**

### **Riksvegmidler**

Statens vegvesen har ansvar for riksvegnettet og for riksvegruter for sykkel. Når sykkelruta for en riksveg ikke kan følge riksvegen av ulike grunner blir ruta lagt til annet vegnett og det er Statens vegvesen som har definert disse rutene. Riksvegruter kan derfor også være på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett.

Utkast til Handlingsprogram for 2018-2023 (2029) redegjør for oppfølging av Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029. Utkastet til handlingsprogram er sendt til uttalelse hos fylkeskommunene og de største bykommunene 13. oktober 2017 med frist 31. desember. Handlingsprogrammet vil bli stadfestet 1. februar 2018.

I utkastet til Statens vegvesen sitt handlingsprogram for 2018-23 er det synliggjort behov for tiltak i Buskerudbyen for gående og syklende på riksvegnettet for i alt 713 millb kr. Oversikten er ikke uttømmende, flere tiltak kan være aktuelle.

### **Midler til Byvekstavtale**

I Statens vegvesen sitt utkast til Handlingsprogram for 2018-2023 (2029) fremgår det hvordan riksvegmidler også kan inngå i finansiering av byvekstavtaler. Statens vegvesen har varslet at det kan være aktuelt med forhandlinger om Byvekstavtale for Buskerudbyen i 2018. Dette forutsetter at det blir lokalpolitisk enighet om bypakke (Buskerudbypakke 2 / evt bypakke Kongsberg). Følgende poster i statsbudsjettet vil kunne benyttes til finansiering av sykkeltiltak, i tillegg til belønningsmidler (som i dag):

Kap. 1320 – post 30 Programområdemidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler.

Kap. 1330 – post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler.

### **Midler fra kommunene**

I det etterfølgende gis en oversikt over hvordan kommunene og Buskerud fylkeskommune har prioritert sykkeltilrettelegging de senere år og prosess for å fastsette bidrag til sykkeltiltak fremover. Alle kommunene og Buskerud fylkeskommune har forpliktet seg til å bidra til delfinansiering av Buskerudbypakke 2. Fra 2020 forventes det derfor ikke egne kommunale / fylkeskommunale midler til sykkeltiltak ut over de midler som går til finansiering av bypakken. Finansiering av en evt bypakke for Kongsberg må avklares nærmere.

### **Midler fra Buskerud fylkeskommune**

Buskerud fylkeskommune har ansvar for fylkesvegnettet. I handlingsprogram for fylkesveger 2014-2017 var det satt av i alt 123 mill. kr til tilrettelegging for gående og syklende i Buskerud. Av dette var i alt 80 mill. kr var satt av til konkrete tiltak i kommunene Drammen, Lier, Øvre Eiker og Nedre Eiker. I tillegg var ytterligere 10 mill. kr satt av til tilrettelegging for gående og syklende i Buskerudbyen. Det var også satt av 1 mill. kr til tiltak etter sykkelveg-inspeksjoner.

Fylkeskommunen vil bidra med 50 mill.kr pr. år til finansiering av Buskerudbypakke 2. Dette gjelder fra Buskerudbypakken er etablert, forutsatt i 2020. I handlingsprogram for fylkesveger 2018-2021 er det prioritert midler til tiltak i Buskerudbyen i 2018 og 2019. Dette omfatter blant annet midler til planlegging av sykkeltiltak på fylkesvegnettet som er prioritert i handlingsprogram for felles sykkelplan i Buskerudbyen. Tilskudd fra Buskerud fylkeskommune til en evt bypakke Kongsberg må avklares nærmere.

### **Midler fra Lier kommune**

I perioden 2014-2016 er det ikke utført egne prosjekter med kommunale midler som er direkte merket som rene sykkeltiltak. Gjennom midler til trafiksikkerhetstiltak er det gjort tiltak for å forbedre sikkerheten til myke trafikanter, herunder etablere/utbedre fortau, sette opp gatelys o.l. Dette vil i mange tilfeller også bedre sikkerheten for syklistene på disse strekningene. For perioden 2017-2020 er det satt av årlig 4,9 mill. kroner til trafiksikkerhetstiltak.

Hovedplan vei ble vedtatt av kommunestyret i Lier i desember 2016. Her legges det føringer på at gang- og sykkelveianlegg skal få høyest prioritering innen drift og vedlikehold. For nye prosjekter skal prosjekter for utbygging av manglende gang- og sykkelveinett prioriteres. Det utarbeides nå en tiltaksplan for hovedplan vei som skal politisk behandles høsten 2017. Midler til oppfølging av denne vil ligge i kommunens handlingsprogram for 2018-2021.

### **Midler fra Drammen kommune**

I perioden 2014-17 har Drammen kommune i investeringsbudsjettet for økonomiplanen satt av en felles pott til sykkel, gange og kollektivtrafikk på 5 mill. kr/år. I tillegg er det en post som heter Trygge skoleveier på 3 mill. kr/år. I tillegg til dette var det avsatt 21-25 mill. kr/år til rehabilitering/oppgradering av vei, hvor gang- og sykkelveier skal prioriteres høyest.



I økonomiplanen 2017-2020 er det en videreføring av investeringsbudsjettet over, samt en egenandel på 15 mill. kr til kollektivknutepunkt Bragernes, som også omfatter tiltak for syklende og gående. Kommunen har også satt av 10 mill. kr til oppgradering av kommunale veier i tilknytning til Bjørnstjerne Bjørnsons gate.

#### **Midler fra Nedre Eiker kommune**

I perioden 2014-2017 var Nedre Eiker kommune en ROBEK-kommune i mesteparten av perioden. Det har ikke vært utført rene sykkeltiltak som del av investeringsbudsjettet i tiltaksperioden. Det er gjennomført trafikksikkerhetstiltak med økonomiske midler fra kommunen og fylkeskommunen for å sikre myke trafikanter, spesielt med fokus på skoleveg. Det avsettes årlig midler til trafikksikkerhetstiltak i kommunen. Tiltak for å bedre trafikksikkerhet vil også komme syklende og gående til gode.

Kommunen har blant annet gjennomført oppgradering av gs-veg, skilting for sykkel, etablering av sykkelparkeringer i Mjøndalen sentrum og utbedret punkter etter sykkelveginspeksjoner ila 2014-2017. Pr. november 2017 jobbes det med etablering av sykkelhotell på Mjøndalen stasjon og sikker sykkelparkering for ansatte i Nedre Eiker kommune (rådhuskvartalet). Nevnte tiltak er gjort med belønningsmidler fra Buskerudbysamarbeidet.

#### **Midler fra Øvre Eiker kommune**

I Øvre Eiker kommune var det i perioden 2014-2017 satt av midler på investeringsbudsjett til en rekke tiltak på kommunal veg/bruer og gang- og sykkelveger. Investeringer innenfor prosjektene Veger og bruer, Trafikksikkerhet og Veg- og gatelys vil som regel også komme syklistene til gode. I løpet av perioden er det gjort nyinvesteringer i tettstedene, Skotselv, Darbu og Ormåsen i nær tilknytning til skoler. Det dreier seg om opprydding i veigeometri, separering av trafikk, tilrettelegging for kollektiv og gang- og sykkelveier. Noen av tiltakene har delvis vært finansiert med Buskerudbymidler og delvis kommunale midler.

Det største prosjektet i perioden har vært Ormåsen hvor det fra kommunens side er bevilget 6 mill. kr i tillegg til 1 mill. kr fra henholdsvis Buskerudbyen og trafikksikkerhetsmidler.

Gang- og sykkelveibrua fra Loesmoen mot Hokksund sentrum (sykkelrute) ble rehabilitert i 2014/15, separering for gående fra brua og videre inn mot sentrum ble gjennomført i forbindelse med byggeprosjekt. Krysningpunkt med Drammensveien, er utbedret dels med kommunale midler, dels Buskerudbymidler.

Innenfor drift og vedlikehold er det noe begrensede ressurser for et helårlig tilbud for syklistene, men det jobbes med bedre rutiner for deler av veinettet. Det har vært forståelse for behov for økte midler som følge av volumøkning/nye anlegg.

I økonomiplanen videre framover er det avsatt midler til videre investeringer innenfor prosjektene. Et av hovedpunktene i kommunens økonomiplan 2017-2020 er "Følge opp handlingsplanen for belønningsordningen i Buskerudbyen og kommunens trafiksikkerhetsplan, med vekt på tiltak som bidrar til økt gange og sykkelbruk, tilrettelegging for kollektivtransport og parkering."

### **Midler fra Kongsberg kommune**

Egenfinansiering av sykkeltiltak i perioden 2013-2016 har gått fra midler fra Sykkelbyen Kongsberg som fikk «friske» midler tom 2013<sup>13</sup>. Det er utført tiltak både på kommunal vei, fylkesvei og langs E134 for disse midlene, samt til sykkelparkering, kampanjer mv.

2013	4 741 000 kr
2014	1 435 000 kr
2015	1 349 000 kr
2016	8 708 000 kr

#### Budsjett 2017-18:

2017	300 000 kr til Forarbeider Bru i Nord
2018	23 mill kr til bru i Nord.

I alle årene 2013-20 er det også budsjettet 400 000 kr eks mva. til Trafiksikkerhetsmidler som brukes til tiltak på skolevei.

---

<sup>13</sup> Midler fra Sykkelbyen Kongsberg er fra Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og Kongsberg kommune. 15 mill kr fra hver av partene i 4-årsperioden 2010-13. Midlene er ikke brukt opp og det er fortsatt disponible restmidler som står på fond hos Kongsberg kommune.

## **Disponering av belønningsmidler (2017-midler) til planlegging og prosjektering av sykkeltiltak**

Det er et stort behov for å utarbeide planer for sykkeltiltak slik at det er mulig å bygge sykkelinfrastruktur når midler fra Buskerudbypakke 2 blir tilgjengelige. Det er i 2017 derfor gjort en særskilt bevilgning til planlegging og prosjektering av sykkeltiltak fra belønningsmidlene.

I tabellen under fremgår det hvordan belønningsmidler (2017-midler) er fordelt til ulike tiltak i kommunene. I tabellen er det henvist til tiltaksnummer i Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet (dvs. i vedlegget til planen som redegjør for det regionale sykkelvegnettet).

Nærmere beskrivelse av tiltakene og ansvarlig for gjennomføring er definert / vil bli definert i gjennomføringsavtaler (jf. etablerte rutiner for tiltak finansiert av belønningsmidler).

<b>Tiltak</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Forslag tilskudd</b>
<b>Flere kommuner</b>		
Trasé nord og trasé sør: Sammenhengende regional sykkeltrasé mellom Lierstranda/Brakerøya og Hokksund på nordsiden av Drammenselva og sykkeltrasé mellom Tangen/Rundtom og Hokksund/Langebru på sørsiden av Drammenselva.	Utredning/forprosjekt i regi av Statens vegvesen. Kvalitetssikre at enkelttiltak på strekningene til sammen gir en sammenheng-ende effektiv trasé. Foreslå trasé der dette ikke er gjort i Felles sykkelplan, inkl. enkel konsekvens-vurdering. Ses i sammenheng med Statens vegvesens forprosjekt om trasé for sykkel-ekspressveg mellom Drammen og Mjøndalen.	900 000 kr + 800 000 kr
<b>Kongsberg *)</b>		
2-4 Gamlebrua (fv)	Utredning. Konsekvenser ved å gjøre Gamlebrua til gang- og sykkelbru når ny E 134 er åpnet.	200 000 kr
1-6-2 Klokkerbakken (fv)	Utredning. Bedre forholdene for syklistene.	200 000 kr
4-2 Ny GS-bru i nord (kv)	Prosjektering av ny GS-bru.	500 000 kr
*) Kommunen ønsker å først prioritere tiltakene 2-4 og 1-6-2. Dersom det gjenstår midler etter at disse to tiltakene er ferdig utredet, benyttes midlene til tiltak 4-2.		
<b>Øvre Eiker</b>		
8-4-2 Haugveiens forlengelse. (kv)	Prosjektering. Strekning fra eks. Haugveien – undergang jernbanen – Tangengata.	500 000 kr
1-16-2 Semsveien (kv)	Planlegging /prosjektering. Strekning Semsportene - Torespæren. Delfinansiering.	400 000 kr
<b>Nedre Eiker</b>		
10-4-1 Hagatjernveien nedre del (kv)	Prosjekteringsmidler.	400 000 kr
<b>Drammen</b>		
Tiltak 15-1 Drammen park. (kv)	Skisseprosjekt for hele strekningen fram til nytt tinghus. Detaljprosjekt og byggeplan mellom lekeparken og Øvre Sund bru.	500 000 kr
Hermantorffs gate ved Strømsø sykehjem. (kv)	Forbedre forholdene for syklende. Behov for utbedring påpekt i sykkelvei-inspeksjonen.	300 000 kr
<b>Lier</b>		
Tiltak 9-13 Hogsbroveien (Kv)	Planleggingsmidler.	400 000 kr
Tiltak 9-14 Ringeriksveien (Fv)	Planleggingsmidler.	500 000 kr
<b>Sum</b>		<b>5,6 mill kr</b>

## Vedlegg

Felles sykkelplan for Buskerudbyen, vedtatt i kommunene Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier i 2016. Sluttbehandlet i Buskerud fylkeskommune i februar 2017.

Vedlegg til Felles sykkelplan for Buskerudbyen. Kartillustrasjoner og tilleggsinformasjon om det regionale sykkelvegnettet.

Kommunale sykkestrategier og -planer i Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen og Lier.

Forenklete prosjektark for alle prioriterte tiltak, jf. tabeller under handlingspunkt HS.10 følger som utrykte vedlegg.

Prosjektarkene redegjør for planstatus, oppdaterte kostnadsoverslag, finansiering av planlegging og bygging, samt gjennomføringsansvar. Prosjektarkene skal oppdateres løpende. Statens vegvesen har ansvar for prosjektarkene for riksveg og fylkesveg. De enkelte kommunene har ansvar for prosjektarkene for kommunale veger.