

# Resultatrapport 2010 -2013

Foreløpig versjon 23.01.2014

## Buskerudbypakke1 – Belønningsmidler.

Belønningsordning for bedre kollektivtrafikk, økt sykkelbruk og mindre bilbruk



31. januar 2014





Buskerudbyen

## Innhold

1.0	Forord .....	4
2.0	Sammendrag .....	5
3.0	Buskerudbyen – samarbeidet, avtalen og målsetninger .....	6
4.0	Resultatvurderinger av Buskerudbypakke 1 2010-13 .....	10
4.1	Oppfølging av hovedstrategier og politiske vedtak .....	10
4.2	Eksempler på konkrete tiltak i handlingsprogramperioden .....	17
4.3	Trafikkutvikling – vurderinger av måloppnåelse 2009-2013 .....	18
4.4	Buskerudbysamarbeidet som verktøy for utvikling av regionen .....	21
5.0	Faktisk forbruk av midler og økonomistyring .....	23
6.0	Gjennomførte tiltak 2013 .....	28
6.1	Felles areal- og transportplan .....	28
6.2	Forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt .....	28
6.3	Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken .....	28
6.4	Tiltak for syklende og gående .....	30
6.5	Biltrafikkreduserende tiltak .....	31
6.6	Informasjon og holdningskampanjer .....	31
6.7	Felles kunnskapsgrunnlag, evaluering og trafikk-/resultatmålinger .....	32
Vedlegg	.....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>

## 1.0 Forord

Takket være den 4-årige avtalen om belønningsmidler med Samferdselsdepartementet, er arbeidet med å møte de store vekst- og trafikkutfordringene i Buskerudbyen i gang.

En rekke prosesser og tiltak er gjennomført i perioden 2010-13. De resterende tiltakene, finansiert av tildelte midler, vil bli gjennomført i løpet av 2014.

Buss og togtrafikken har økt vesentlig de siste årene. Biltrafikken har samlet sett hatt noe økning, men også nedgang på veistrekninger hvor tiltak er satt i verk.

Denne rapporteringen omfatter hele 4-års perioden 2010-13, samtidig som 2013 er beskrevet spesielt. Følgende hovedområder vektlegges spesielt:

- Oppfølging av hovedstrategier i avtalen (politiske forpliktelser / virkemiddelbruk)
- Vurdering og oppfølging av trafikk mål

Buskerudbysamarbeidet har i perioden 2009-13 levert i tråd med avtalen med departementet. Det er dokumentert i rapporten.

Hovedinnholdet i denne rapporten ble presentert i møte 20.01.14 mellom samferdselsministeren og Buskerudbysamarbeidets seks ordførere. Her ble også tydeliggjort at innsatsen må videreføres for å kunne møte de store samferdselsutfordringene som Buskerudbyområdet, med 160.000 innbyggere og stor vekst, forventes å få framover.

Vi håper at vår rapportering også bidrar til å underbygge behovet for dette og behovet for en forlenget avtale for 2014-17.

Hokksund, 31. januar 2014

Runar Hannevold

Leder av administrativ styringsgruppe 2012  
fylkesrådmann i Buskerud fylkeskommune

Tore Askim

Prosjektjef og sekretariatsleder

## 2.0 Sammendrag

*siste versjon*

### 3.0 Buskerudbyen – samarbeidet, avtalen og målsetninger

#### *Buskerudbyen*

Buskerudbyen (i alt 159.380 innbyggere)<sup>1</sup> er i sterk vekst og utgjør en sammenhengende korridor vest for Oslo/Akershus. Buskerudbyen er et sammensatt byområde bestående av kommunene Drammen (66.150), Kongsberg (26.344), Lier (25.156), Nedre Eiker (23.800) og Øvre Eiker (17.930).

Hele korridoren fra Lier til Kongsberg er bundet sammen av jernbane og flere stamveger (E18 gjennom Lier og Drammen, E134 fra Drammen, gjennom Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Rv23 fra Lier mot Oslofjordforbindelsen og Rv35 fra Hokksund mot Åmot).

Togtilbudet fra Drammen stasjon i retning Oslo er meget bra (5 avganger pr time + 3 flytog pr time), på strekningen Kongsberg-Oslo er det grunnrute med ett tog pr time.

#### *Buskerudbysamarbeidet – et langsiktig samarbeid om areal, transport og miljø*

Buskerudbysamarbeidet ble formelt etablert 1.1.2010 ved inngåelse av en samarbeidsavtale mellom de 10 partnerne; kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Fylkesmannen i Buskerud.

Næringslivets organisasjoner i Buskerud (NHO og LO) og operatørselskaper for kollektivtrafikken (Brakar og NSB) inngår også i Buskerudbyens administrative/faglige grupper.

Buskerudbysamarbeidets mål er å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse. I februar 2013 ble Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 vedtatt. Her er målsettingene for utvikling av areal- og transportpolitikken ytterligere beskrevet.

#### *Mål for areal- og transportutvikling i Buskerudbyen*

Følgende hovedmål er vedtatt for areal- og transportutvikling:

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

På transportområdet skal planen bidra til at nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing. Målet ~~med~~ med hensyn til endring i reisevaner frem til 2023 for Buskerudbyens innbyggere er at:

- Andel syklende skal doubles
- Andel kollektivreisende (buss og tog) skal doubles
- Andel gående skal øke
- Andelen reiser med privatbil (bilfører + bilpassasjer) skal reduseres med minst 10 prosentpoeng.

Dette er meget ambisiøse målsetninger og som ifølge planen forutsetter "at strategiene i planen gjennomføres og at staten stiller opp med økonomiske ressurser slik at ambisjonene kan la seg realisere".

<sup>1</sup> Beregnet folkemengde per 31. desember 2013 (SSB, desember 2013)

### *Avtale om belønningsmidler 2010-13 med mål for trafikkutvikling*

Buskerudbysamarbeidet inngikk avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler for perioden 2010-13 med følgende årlige beløp:

2010:	30 mill kr
2011:	60 mill kr
2012:	90 mill kr
2013:	100 mill kr

Mål for avtaleperioden 2010-2013 mht transportmønster er å redusere omfanget av reiser med privatbil i forhold til 2009 og øke andelen kollektivreiser og bruk av sykkel.

For 4-årsperioden vil Buskerudbysamarbeidet bidra til:

1. At den samlede biltrafikken i byområdet Buskerudbyen ikke skal øke i perioden, og helst reduseres, selv om befolkningen og/eller antall arbeidsplasser øker.
2. En samlet reduksjon av biltrafikken på 5 % i rushtiden for hele byområdet Buskerudbyen i perioden.

Avtalen forutsetter at både byområdet og staten gjennomfører tiltak som bidrar til å nå målsettingene for avtalen. Ovennevnte mål er kun delvis nådd. Kollektivtrafikken har økt, men biltrafikken har også økt noe i perioden. I kap 4.3 er det nærmere angitt hvordan måloppnåelse i perioden har vært.

### *Avtale om belønningsmidler, Buskerudbypakke 2 og trafikkutvikling frem mot 2030*

Avtalen om belønningsmidler for 2010-13 (~~Buskerudbypakke 1~~) har vært svært viktig for å komme i gang med en helhetlig areal- og transportpolitikk for byområdet.

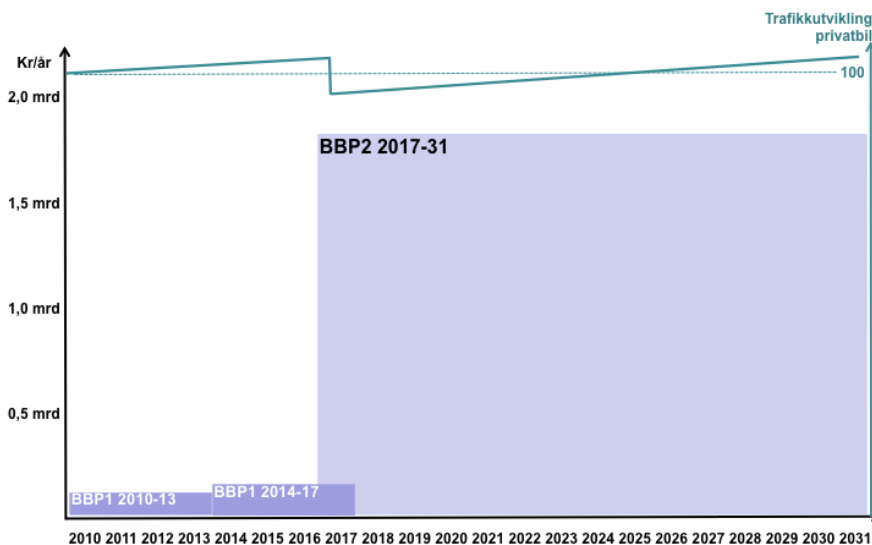
Følgende planarbeider og tiltak er iverksatt i perioden eller pågår, flere av disse tiltakene har også vært milepæler-/tiltak i avtalen om belønningsmidler:

- Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 ble vedtatt 7. februar 2013; planen inneholder helhetlige strategier for arealutvikling og transportsystem for byområdet. 6 prioriterte utviklingsområder er definert for framtidig arealutvikling, alle med jernbanestasjon og med vekstpotensial for utvikling av både boliger, arbeidsplasser, handel og service. Arealstrategiene skal bidra til å redusere avhengigheten av bil og begrense trafikk- og miljørelaterte konsekvenser av biltrafikken.
- En helhetlig samferdselspakke (Buskerudbypakke 2) delfinansiert av trafikantbetaling inngår i Buskerudbyens transportstrategi.
  - Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2 er utarbeidet med anbefaling om å iverksette en sammensatt samferdselspakke. Arbeid med å utforme en samferdselspakke bestående av 7 tiltaksområder pågår (~~1 Tog/jernbane, 2 Drift buss, 3 Infrastruktur buss, 4 veg, 5 Sykkel, 6 Gåing, 7 Kollektivknutepunkter og pendlerparkering~~)
  - Trafikantbetaling er utredet – også i form av egen mulighetsstudie. Prinsippvedtak om trafikantbetaling ble fattet av alle 5 kommuner og Buskerud fylkeskommune i juni 2013.
  - Kvalitetssikring (KS1) av konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2 er i sluttfasen.
  - Arbeidet med bompengeutredning for Buskerudbypakke 2 har startet opp.
- Samordnet parkeringspolitikk for Buskerudbyen er utarbeidet.
  - Boligsoneparkering i Drammen er innført.
  - Boligsoneparkering i Kongsberg er utredet.

- Prioritering av kollektivtrafikk og sykkel over Bybrua i Drammen er innført.
- Togtilbudet er fra noen stasjoner styrket, fra andre stasjoner er togtilbudet redusert. (Statlig ansvar).
- Busstilbudet er trappet opp; inkludert bedre informasjon og markedsføring av tilbudet.
- Tiltak for å bedre bussens framkommelighet i vegnettet er innført og pågår videre.
- Tiltak for syklende og gående er innført. Det pågår arbeider med lokale sykkelplaner og lokale gåstrategier.
- En rekke utredninger har bidratt til å heve kunnskapsgrunnlaget og bedre plangrunnlaget for mer miljørettet transportutvikling.

Som det fremgår av ovennevnte er aktiviteten høy når det gjelder arbeid for en mer miljøvennlig areal- og transportutvikling i Buskerudbyen. På lang sikt vil den nye arealstrategien for Buskerudbyen kunne bidra til å begrense bilavhengighet. På kort sikt er det innføring av Buskerudbypakke 2 og trafikantbetaling (bompenger med/uten tidsdifferensiering) som vil kunne bidra til effektiv mål-oppnåelse på transportområdet.

Først med Buskerudbypakke 2 vil byområdet få store nok økonomiske ressurser til å vesentlig endre transporttilbudet i favør av kollektivtransport, sykkel og gåing. Innføring av trafikantbetaling vil være det enkelttiltak som i størst grad gir reduksjon i biltrafikken. En reduksjon (engangseffekt) i biltrafikken på 10 % vil kunne være realistisk for Buskerudbyen.



**Kommentert [TO1]:** Må kvalitetssikre noe med Jomar ift om vi snakker om en generell reduksjon i biltrafikken eller om vi snakker om reduksjon i bomsnittene. Det er nok den generelle reduksjonen for byområdet SD vil være interessert i.

Som figuren over antyder vil det kunne bli 0-vekst i privatbiltrafikken i perioden ca 2010-2023 forutsatt at system for trafikantbetaling fanger opp tilstrekkelig store trafikkmengder og med tilstrekkelig høy takstnivå.

Belønningsordningen har bidratt til at Buskerudbyen har fått opptil 100 mill kr ekstra pr år til samferdselstiltak. Innføring av Buskerudbypakke 2 med trafikantbetaling kan bidra til at Buskerudbyen samlet sett får ca 1-2 mrd kr ekstra pr år til samferdselstiltak. Samtidig vil trafikantbetaling kunne gi en betydelig engangseffekt i reduksjon i biltrafikken slik at målsettingene om 0-vekst i personbiltrafikken er realistiske for en gitt tidsperiode. Pga forventet sterk befolkningsvekst og vekst



i næringsliv / privat forbruk vil trafikken over tid øke på tross av innføring av biltrafikkreduserende tiltak.

Ved riktig arealdisponering og ved å prioritere buss, sykkel og gåing i lokalvegnettet vil veksten i personbiltrafikken i lokalvegnettet i byområdet kunne stabiliseres. På riksvegnettet (E18, E134, Rv23 og Rv35) må man på lengre sikt forvente fortsatt trafikkvekst – også for personbiltrafikken<sup>2</sup>.

**Kommentert [TO2]:** Hvor kommer denne klare konklusjonen fra?

---

<sup>2</sup> Jfr transportmodellberegninger gjennomført i Konsekvensutredning i areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Selv med sterk konsentrert arealbruk, styrket tog og busstilbud, parkeringsrestriksjoner og innføring av trafikantbetaling vil det på lenger sikt bli vekst i biltrafikken. Kilde: Norconsult 2012.

## 4.0 Resultatvurderinger av Buskerudbypakke 1 2010-13

### 4.1 Oppfølging av hovedstrategier og politiske vedtak

Partnerne i Buskerudbysamarbeidet har gjennom hele fireårsperioden hatt et tett politisk og administrativt samarbeid.

-Hovedmål og hovedstrategier er godt politisk forankret hos de folkevalgte i de fem kommunene og fylkeskommunen. Under i dette delkapittelet viser vi hvordan hovedmål og strategier er forankret og fulgt opp gjennom politiske vedtak.

#### 4.1.1 Redusere personbiltrafikken og øke andelen kollektivreiser og sykkel

Hovedmålet i avtalen er redusert personbiltrafikk og økt andel kollektivreiser og bruk av sykkel. Dette er forankret hos de folkevalgte ved vedtak i by-/kommunestyre og fylkesting om revidert handlingsprogram og senest i 2013 med vedtatt regional areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, høringsuttalelse til KVV Buskerudbypakke 2 og prinsippvedtak trafikantbetaling.

#### Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23

Regional areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, som etter godkjenning i alle de fem by- og kommunestyre ble stadfestet av Buskerud fylkesting 7. februar 2013, trekker opp mål og strategier for overordnet arealbruk og transportsystem i Buskerudbyen og har etablert en politisk plattform og forankring som gir et godt fundament for nødvendige beslutninger. Sentrale elementer i planen er:

- ~~Arealbruk samordnet med strategier for å begrense vekst i bilbruk~~
- ~~Etablering av prioriterte utviklingsområder for boligvekst og arbeidsplassvekst i Buskerudbyen og med jernbane som rygggrad i transportsystemet.~~
- ~~Tydligere policy for næringslokalisering; rett virksomhet på rett sted.~~
- ~~Tydelig fokus på attraktiv tettstedsutvikling.~~
- ~~Strategier for transportsystemet der hovedmålet fram mot 2023 er at planen skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange.~~
- ~~Andel syklende skal doubles, andelen kollektivreisende (buss og tog) skal doubles, andelen gående skal øke og andelen reiser med privatbil (bilfører + bilpassasjer) skal reduseres med minst 10 prosentpoeng.~~
- ~~Etablering av en helhetlig samferdselspakke er avgjørende for gjennomføring av transportstrategiene i planen. Med etablering av en helhetlig samferdselspakke vil Buskerudbyen ha gode forutsetninger for å møte forventet befolknings- og næringsvekst og å unngå store negative konsekvenser for transport.~~

Det er utarbeidet handlingsprogram til areal- og transportplanen for 2013-16 som skal rulleres årlig. På arealsiden følges dette i stor grad opp gjennom revidering av kommuneplanene i alle de fem kommunene og flere felles utviklingsprosjekter/tiltak. På transportsiden spiller tiltaksplanene som er etablert ved belønningsordningen et viktig rolle fram til 2016, samtidig som det jobbes med å etablere en helhetlig samferdselspakke Buskerudbypakke2 for videre oppfølging av planens transportdel.

#### Buskerudbypakke 2

By-/kommunestyrene og fylkestinget vedtok i juni 2013 felles høringsuttalelse til Statens Vegvesens

Formatert: Normal, Ingen punktmerking eller nummerering

høring på Konseptvalgutredning Buskerudbypakke2, der de støttet forslaget om et sammensatt konsept der jernbaneutvikling og et bedre togtilbud har strategisk stor betydning. Parallelt med KS1-prosessen som ennå ikke er ferdigstilt, har kommunene og fylkeskommunen i samarbeid med Statens vegvesen startet med å utforme det lokale/regionale forslaget til innhold i Buskerudbypakke 2.

Gjennom ulike politiske og administrative prosesser i 2013 er det utarbeidet et forslag til grunnlag for Buskerudbypakke2 som vil bli behandlet i by-/kommunestyrene og fylkestinget i mars/april 2014 der det også vil bli gitt fullmakter hos hver kommune/fylkeskommune til å forhandle fram et omforent forslag til Buskerudbypakke 2 som vil være grunnlag for endelig politisk vedtak om en bypakkesøknad for behandling i Stortinget.

#### **Prinsippvedtak om trafikantbetaling**

Med bakgrunn i KVV Buskerudbypakke 2 og Statens Vegvesens mulighetsstudie for alternative bompengekonsepser med og uten tidsdifferensierte satser vedtok by-/kommunestyrene og fylkestinget i juni 2013 at trafikantbetaling prinsipielt er å anses som et aktuelt virkemiddel for kommuner i Buskerudbyen og Buskerud fylkeskommune.

Videre ba man om at Statens vegvesen utreder (i form av en bompengeutredning) videre trafikantbetaling som delfinansiering av en helhetlig samferdselspakke i Buskerudbyen. Det ble også bedt om at videre utredninger avklarer hvordan trafikantbetaling i en evt. Buskerudbypakke 2 kan samordnes med andre allerede i gang satte bompengemuligheter i Buskerudbyen. Det forutsettes videre at ved endelig bompengevedtak er det avklart at et styrket kollektivtilbud (buss og tog) inkludert knutepunktsutvikling og pendlerparkering er på plass når trafikantbetaling innføres.

Med forbehold om evt. andre føringer fra Samferdselsdepartementet enn de som er gitt i KVV Buskerudbypakke2 har Statens vegvesen i samarbeid med partnerne i Buskerudbysamarbeidet igangsatt arbeidet med en bompengeutredning.

Samtidig som by-/kommunestyrene og fylkestinget gjorde prinsippvedtak om trafikantbetaling gav de også ordførerne/fylkesordfører fullmakt til å søke om og forhandler fram en videreføring av belønningsavtale med Samferdselsdepartementet fra 2014. Endelig framforhandlet avtale vil bli behandlet by-/kommunestyrene og fylkestinget.

#### **4.1.2 Strategi for biltrafikkreduserende tiltak og samordnet parkeringspolitikk**

Kunnskapsgrunnlaget Buskerudbysamarbeidet har etablert viser at det er nødvendig med en samordnet satsing på positive virkemidler for kollektivtransport og gående /syklende i kombinasjon med restriktive virkemidler overfor biltrafikken. De fem kommunene og fylkeskommunen har alle endret sin transportpolitikk i retning av målene i samarbeidsavtalen for Buskerudbyen og målene i avtalen med Samferdselsdepartementet.

#### **Revidert handlingsprogram**

1. utgave av handlingsprogrammet var vedlagt den 4-årige avtalen (2010-2013) med Samferdselsdepartementet av 05.02.2010. I avtalen ba SD om en revidering. 2. utgave av handlingsprogrammet av 09.02.2011 ble revidert og politisk behandlet av de fem kommunene og fylkeskommunen som nevnt over. Den 3. utgaven som nå gjelder er en justering og oppdatering av 2. utgave. Justeringene er ikke av prinsipiell karakter og ble vedtatt av ATM-utvalget 10.01.2012. Dette kommer blant annet til uttrykk gjennom vedtak av revidert handlingsprogram for belønnings midlene 2010-13 i by-/kommunestyrene og fylkestinget i tidsrommet 09.12.2010 – 02.02.2011, der de forplikter seg til fortløpende og i fellesskap med de andre partene i Buskerudbysamarbeidet til å uttrede, planlegge og gjennomføre

~~de (positive, kombinerte og restriktive) biltrafikkreduserende tiltakene som defineres gjennom Revidert Handlingsprogram 2010–2013~~

~~de tiltak som følger av samordnet parkeringspolitikk med tilhørende tidsplan~~

~~positive, restriktive og kombinerte virkemidler som er tilpasset utfordringene i ulike deler av Buskerudbyen.~~

~~1. utgave av handlingsprogrammet var vedlagt den 4-årige avtalen (2010–2013) med Samferdselsdepartementet av 05.02.2010. I avtalen va SD om en revidering. 2. utgave av handlingsprogrammet av 09.02.2011 ble revidert og politisk behandlet av de fem kommunene og fylkeskommunen som nevnt over. Den 3. utgaven som nå gjelder er en justering og oppdatering av 2. utgave. Justeringene er ikke av prinsipiell karakter og ble vedtatt av ATM-utvalget 10.01.2012.~~

### **Samordnet parkeringspolitikk**

Samordnet parkeringspolitikk i Buskerudbyen ble politisk behandlet i kommunene og fylkestinget ~~4~~ ~~tidsrommet 09.12.2010–02.02.2011~~ og vedtakene hadde følgende innhold:

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

Bysentraene i Buskerudbyen har ulik størrelse og situasjon blant annet med konkurranse fra kjøpesentra utenfor bysentrum og nivået på tilbudet for sykkel og kollektivtransport som alternativer til bilbruk varierer. Det er derfor behov for å utvikle tilpassede løsninger som videreutvikles over tid. I vedtatt parkeringspolitikk for Buskerudbyen prioriteres korttidsparkering foran arbeidsplassparkering i sentrumsområdene. Erkjennelsen av å se parkering som virkemiddel både for redusert bilbruk og for levende tilgjengelige bysentra har vokst fram i løpet av avtaleperioden.

Kongsberg og Drammen er parkeringskommuner og samarbeider nært om videreutvikling av et helhetlig parkeringstilbud med blant annet boligsone- og beboerparkering og publikumsvennlige løsninger. Kommunene Lier, Øvre Eiker og Nedre Eiker har mindre byområder og samarbeider om måter å innrette parkeringstilbudet på med tilpasset håndheving. Disse kommunene har Alle kommunene har innrettet sin parkeringspolitikk med prioritering av korttidsparkering foran arbeidsplassparkering i sentrumsområdene.

~~Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier kommune har~~ oppfylt vedtaket om å sende søknad til Vegdirektoratet om å bli parkeringskommune, men grunnet omfattende krav for å få formell håndhevsngsrett har kommunene ikke gått videre med dette.

Alle kommunene har innrettet sin parkeringspolitikk med prioritering av korttidsparkering foran arbeidsplassparkering i sentrumsområdene.

~~Kongsberg og Drammen er parkeringskommuner og samarbeider nært om videreutvikling av et helhetlig parkeringstilbud med blant annet boligsone- og beboerparkering og publikumsvennlige løsninger. Kommunene Lier, Øvre Eiker og Nedre Eiker har mindre byområder og samarbeider om måter å innrette parkeringstilbudet på med tilpasset håndheving. Alle kommunene har innrettet sin parkeringspolitikk med prioritering av korttidsparkering foran arbeidsplassparkering i sentrumsområdene.~~

formaterte: Skrift: Kursiv

Formatert: Normal, Ingen punktmerking eller nummerering

Alle kommunene har 7. februar 2013 vedtatt areal- og transportplan for Buskerudbyen for 2013-2023 med tilhørende handlingsprogram for perioden 2013-2016 og med strategier og normer for parkering som skal følges opp. Handlingspunkter:

- ~~H13.1 Buskerudbypakke 1. Buskerudbypakke 1 redegjør for hvordan strategier for parkering skal følges opp på kort sikt, jfr. handlingsprogram 2010-13 for Buskerudbypakke 1. Ansvarlig: Kommunene. Tidshorison: 2013.~~
- ~~H13.2 Nye parkeringsnormer. Nye parkeringsnormer for ny bebyggelse skal utvikles i tråd med strategier i denne plan. Normene skal virke stimulerende for prosjektutvikling i prioriterte utviklingsområder og redusere bilbruk i områder med godt kollektivtilbud. Ansvarlig: Kommunene i samarbeid med Buskerudbysamarbeidet. Tidshorison: 2013-14.~~
- ~~H13.3 Pendlerparkering. Tilrettelegging for pendlerparkering bør være et tiltak som inngår i Buskerudbypakke 2. Ansvarlig: Partnerne i Buskerudbysamarbeidet. Tidshorison: 2013-14.~~

Jernbaneverket har i avtaleperioden etablert oblatparkering på stasjonsområdene i Mjøndalen og Lier. Kommunene er i samarbeid med Statens vegvesen og Jernbaneverket i gang med å utrede framtidig tilbud for pendlerparkering og se dette i sammenheng med det helhetlige parkerings- tilbudet i bysentraene.

#### Virkemidler og tiltak for redusert biltrafikk og bedre kollektivtrafikk

I tråd med de politiske vedtakene har partnerne i Buskerudbyen kommet frem til følgende virke- midler for å nå de vedtatte målsettingene om å redusere biltrafikken og forbedre kollektivtrafikken:

<b>Positive virkemidler</b>	Bedre kollektivtilbudet: Bedre koordinering av ruter:	Prioritere infrastrukturtiltak på sentrale busstraseer. Økt frekvens på de viktigste rutene og utvikling av knutepunkter Tidsmessig koordinering på strekninger der flere ruter kjører på samme trasé og gjennomgang av overgangsmuligheter på knutepunkter Gjøre det enklere og rimeligere for den enkelte å reise kollektivt
<b>Kombinerte virkemidler</b>	Nytt pris og sonesystem: Sanntids- informasjon: Mobilitets- planlegging: Bedre framkommelighet for buss: Redusere reisetid for buss:	▲ Etablere informasjonssystemer for buss med sanntidsinformasjon på holdeplasser Rådgivning til virksomheter. Stimulere til økt bruk av miljøvennlig transport til/fra større arbeidsplasser Etablere kollektivfelt/samkjøringsfelt på bekostning av biltrafikkens framkommelighet. Aktiv prioritering av framkommelighet for bussen på prioriterte strekninger og i kryss i kombinasjon med tilfartskontroll for biltrafikken
<b>Restriktive virkemidler</b>	Reduksjon parkerings- kapasitet: Fysiske tiltak for redusert biltrafikk:	Prioritering av besøkende framfor arbeidsplassparkering. Reduksjon av total parkeringskapasitet i sentrumsområder. Tiltak for redusert kapasitet i gatenettet, trafikktekniske tiltak og tilfartskontroll for å øke framkommeligheten for kollektivtrafikken. Tiltakene må vurderes opp mot framkommeligheten for næringslivstransport.
<i>Trafikantbetaling ansees ikke som et aktuelt virkemiddel i perioden 2010-2013, men er utredet og tatt opp til behandling med prinsippvedtak våren 2013 for eventuell gjennomføring i forbindelse med Buskerudbypakke2 fra 2017</i>		

Formatert tabell

formaterte: Skrift: 10 pkt

formaterte: Skrift: Kursiv

### Prioritering av kollektivtransport

Det er stor oppslutning i Buskerudbysamarbeidet om avtalens strategi om opptrapping av buss-tilbudet og støtte til forbedret togtilbud. Det viser den vedtatte areal- og transportplanen der jernbanen ligger som grunnstamme for utviklingen og der målsettingen er en dobling i kollektiv-andelen. Buskerud fylkesting har i 2012 vedtatt en egen kollektivtransportplan for Buskerud mot 2030 med handlingsprogram der Buskerudbyens målsetting om at vekst i transport skal tas ved kollektivtransport, sykkel og gange er lagt til grunn for Buskerudbyområdet.

Busstilbudet som ble styrket i 2010 og 2011 er videreført i 2012 og 2013. Strekninger som kjøres med hyppigere avganger med midler fra Buskerudbyen:

- Drammen sentrum — Konnerud: 10-minuttersruiter
- Drammen sentrum — Åskollen: Hvert kvarter i rushtiden, hver halvtime utenfor rush
- Drammen — Mjøndalen — Hokksund: Hver halvtime
- Kongsberg sentrum — Gamlegrendåsen: Hvert kvarter (fordelt på to ulike linjer: —401 og 407)

I siste del av perioden er det det satset sterkt å utvikling og gjennomføring av kunderettede tiltak med etablering av billetteringssystem som gir raskere betaling og dermed kortere opphold på hvert stopp og utredning av nytt pris og sonesystem for på sikt å gjøre det enklere og rimeligere for den enkelte å reise kollektivt, også mot områder utenfor Buskerudbyen, herunder Akershus og Oslo. Midler fra belønningsordningen har også bidratt til å introdusere Brakars reisegaranti, og til utforming av trafikant- og informasjonsdesign for på bedre informasjon i kollektivsystemet. Det har blitt etablert sanntidsinformasjon på linje 3, 4, 5 og 6 i Drammen.

I 2011/12 ble handlingsprogrammet justert med tydeliggjøring av satsingen på infrastrukturtiltak innenfor kollektivtrafikken for å gjøre bussen mer konkurransedyktig og Dette ble gjort, med bakgrunn i ATM-utvalgets vedtak av 9. juni 2011, tilbakemeldingen fra Samferdselsdepartementet på statusrapport 2011 og erfaringer gjort igjennom 2011, ved å prioritere 5 utvalgte kollektivstrekninger for buss:

— Disse strekningene er:

- Drammen sentrum - Krokstadelva — Mjøndalen
- Tordenskiolds gate (Rundtom — Drammen sentrum)
- Drammen sentrum (Strømsø) — Gulskogen
- Kongsberg sentrum - Gamlegrendåsen/Gomsrud
- Lierstranda — Drammen sentrum (Strandveien)

Det er utarbeidet strekningsvise gjennomgang av disse prioriterte busstraseene. Det har vært gjennomført infrastrukturtiltak på disse strekningene på samlet sett i overkant av 90 mill. kr i 2012 og 2013.

Det er utarbeidet underlag for å tydeliggjøre behovet for økt togtilbud på Kongsbergbanen (Drammen - Kongsberg) både på kort sikt og lengre sikt. Togtilbudet fra des. 2012 har gitt bedre tilbud til/fra Drammen, og selv om togtilbudet mellom Drammen og Kongsberg er strammet opp med nye togsett og litt kortere reisetid, er det fortsatt bare ett tog i timen.

~~og~~ NTP 2014-23 tidfester ingen styrking i tilbudet. Det kan derfor ikke sies å være styrket togtilbud for hele Buskerudbyen, slik forventningen var i 2009.



***Prioritering av kollektivfelt og sykkel over Bybrua i Drammen***  
***Bystyret i Drammen vedtok 19. juni 2012 at bybrua i Drammen skal reserveres for kollektivtrafikk (buss og drøsjer) og gang-/sykkeltrafikk. Brua er opprustet med nytt dekke, to kjørefelt for kollektivtrafikk og fortau med snøsmelleanlegg for å legge til rette for økt bruk. Opprustingen har kostet ca 607 mill. kr hvorav 10,75 mill. kr er finansiert gjennom belønningsordningen. Bybrua er nå stengt for vanlig biltrafikk.***

#### 4.1.3 Sykkelsatsing

Det er jobbet systematisk med sykkel i Buskerudbyen de siste fire årene. Tiltak som styrker sykkel som tilbringer til kollektivknutepunkt og by- og tettstedssentra, samt sykling til jobb og skole er blitt prioritert.

Reisevaneundersøkelsen fra 2009/2010 viser følgende tall for sykkelbruk i Buskerudbyen:

Buskerudbyen	Kongsberg	Øvre Eiker	Nedre Eiker	Drammen	Lier
4,5	9,9	4,1	3,8	3	3,6

For å bidra til at alle kommunene i Buskerudbyen styrker innsatsen på sykkel, og drar nytte av de gode resultatene sykkelbyen Kongsberg har oppnådd, ble det i 2012 ansatt en sykkelkoordinator i et 2-årig engasjement for å sikre gjennomføringskraft og oppfølging.

Det er utført sykkelveiinspeksjoner i alle de 5 kommunene som grunnlag for målrettet utbedrings- og vedlikeholdsarbeid. I 2013 ble mesteparten av midlene for tiltaksområde sykkel brukt til "strakstiltak" etter sykkelveiinspeksjonene. Det er utarbeidet en faglig utredning for helhetlig satsing på sykkel i Buskerudbyen, samt en felles strategi. Det pågår arbeid med kommunevise sykkelplaner for alle de fem kommunene, hvor behov for tiltak med tilhørende kostnader blir kartlagt. Planene vil ferdigstilles i 2014. I forbindelse med disse utredningene defineres et hovedrutenett for sykkel i hver av kommunene, så vel som et interkommunalt hovedrutenett.

For å avklare behov knyttet til drift og vedlikehold av sykkelveinettet, er det foretatt en gjennomgang av dagens driftsstandard og funksjonskontrakter. Resultatene fra dette arbeidet følges nå opp av partnerne i samarbeidet. I tillegg settes det økt fokus på vinterdrift av sykkelveinettet. Syklister opp-

fordres aktivt til å komme med innspill vedrørende driften av anleggene, som del av en egen vinter-sykkelkampanje vinteren 2014.

#### **4.5.1.4 Kommunikasjon og holdningsskapende arbeid**

Kommunikasjon har vært et prioritert område gjennom hele perioden. ~~I oktober 2010 ble det vedtatt en kommunikasjonsstrategi som hadde som hovedmål å bidra til samarbeidets mål ved å øke kunnskapen om behovet for endring og forpliktende samarbeid, via kunnskap skape grunnlag og motivasjon for atferdsendringer blant innbyggerne, synliggjøre konsekvenser og resultater, tilrettelegge for dialog og medvirkning og skape tillit og styrke samholdet mellom partnere og samarbeidspartnere.~~

Forankring i befolkningen og de involverte partnerne vurderes som avgjørende for et godt resultat og gi positive effekter både på kort og lang sikt. Intern informasjon og kommunikasjon er et strategisk satsingsområde. Buskerudbysamarbeidet har lagt vekt på bred informasjon til innbyggerne om de store pågående prosessene, og tilrettelegging og invitasjon til dialog. Blant annet er det i to omganger sendt ut en brosjyre til alle husstander i Buskerudbyen – én om Buskerudbyen generelt og én om areal- og transportplanen.

Det har vært gjennomført ulike kampanjer, både med hensikt å mobilisere til endrede reisevaner og å spre kunnskap om hvilke tiltak som er gjennomført eller planlagt. Kunnskap om tilbudet er en forutsetning for å benytte seg av det.

Aktivitetkampanjer som har vært gjennomført er *Sykle til jobben-aksjonen*, arrangert av Bedriftsidretten, som har til hensikt å få flere til å velge mer aktive transportformer til arbeidsplassen. *Aktiv på skoleveien* er rettet mot elever i barne- og ungdomsskolen og har til hensikt å aktivisere barn på vei til skolen og redusere andel som kjøres til jobben i bil.

Det har blitt laget tre informasjonsfilmer i perioden. ~~En animasjonsfilm med generell informasjon om Buskerudbysamarbeidets hensikt og retning for nye planer, én "trailer" som ved hjelp av filmtrailerens virkemidler skal skape nysgjerrighet rundt hva Buskerudbysamarbeidet kan få til, og én informasjonsfilm som skal vise visjonen som ligger til grunn for areal- og transportplanen. I tillegg ble det i 2012 laget en julekalender med 24 filmer som ved hjelp av humor viste fram tiltak gjennomført i Buskerudbypakke 1/belønningsordningen.~~

For å vise helheten og antallet tiltak som er gjennomført, er det også utarbeidet et interaktivt kart som viser fram alle tiltakene.

~~som punkter på et kart. Ved å klikke på punktene får man mer informasjon om det enkelte tiltaket.~~

Det har i perioden vært gjennomført to opinionsundersøkelser. Disse har målt reisevaner, men også kjennskap til, og kunnskap om Buskerudbysamarbeidet. Undersøkelsen har blant annet vist at i perioden fra juni 2011 til februar 2013 har kjennskapen til Buskerudbysamarbeidet økt fra 56 til 70% prosent.



## 4.2 Eksempler på konkrete tiltak i handlingsprogramperioden

De konkrete tiltakene har fordelt seg over fire tiltaksområder: Drift buss, infrastruktur for buss, sykkeltiltak og biltrafikkreduserende tiltak. Det er gjennomført mange titalls konkrete og fysiske tiltak i Buskerudbyen i perioden. Det har vært ~~Devektlagt t~~ er lagt vakt på at tiltakene skal virke sammen og at ~~det skal være en spredning av~~ tiltak ~~i de skal fordeles mellom de~~ fem kommunene. I det følgende er det trukket fram noen eksempler på tiltak som har hatt god effekt, ~~og som således er å anse som vellykkede.~~

### *Prioritering av kollektivfelt og sykkel over Bybrua i Drammen*

Bybrua i Drammen var tidligere en flaskehals der det ofte var kø i begge retninger. Dette skapte store forsinkelser for bussene og i 2012 ble Bybrua prioritert for kollektivtrafikk og sykkel. I 2012 ble det også bevilget midler fra Buskerudbyen som bidrag til oppgradering av bybrua for å sikre bedre fremkommelighet for buss, syklende og gående. Dette har ført til langt færre forsinkelser for bussene og bedre forhold for de som velger kollektiv og sykkel.

### *Rundkjøringen ved Haspa i Kongsberg*

Køsituasjonen i Kongsberg i rushtiden er betydelig og i krysset Hasbergs vei/E134 hadde bussen store framkommelighetsproblemer, særlig ved venstresving ut på E134. Dette førte til forsinkelser for bussen.

Med midler fra Buskerudbyen ble det derfor i 2011 etablert en rundkjøring som erstatning for krysset og en egen bussfil det siste strekket fram mot rundkjøringen. Dette har ført til at bussen ikke lenger har vikeplikt for trafikken i begge retninger på E134, og at den derfor har fått bedre fremkommelighet.

### *Kombinasjon Konnerudgata - kombinasjonstiltak og tiltak*

~~Når tiltak settes i sammenheng med hverandre kan det få en forsterket effekt.~~ Konnerudgata i Drammen er en kø-belastet strekning. Samtidig var det store problemer med fremmedparkering i områdene nederst i Konnerudgata – folk parkerte her når de skulle på jobb eller til toget. I 2010 ble det bevilget midler til hyppigere bussavganger til Konnerud. Samtidig ble det innført boligsoneparkering i Nybyen – området rundt den nederste delen av Konnerudgata. Bedre busstilbud og færre parkeringsplasser kan ha bidratt til økte passasjerantall på bussen og lavere biltrafikk i Konnerudgata.

### *Sykkelparkering*

I løpet av perioden er det etablert sykkelparkeringsplasser på fem av Buskerudbyens ni togstasjoner. For de andre fire er sykkelparkeringer under planlegging. Ved

~~På~~ Drammen stasjon er det etablert et sykkelhotell med abonnementsløsning. Sykkelhotellet er kun tilgjengelig for abonnenter. Fra åpningen i april 2013 har sykkelhotellet hatt en jevn økning i antall abonnenter og mer enn 150 aktive brukere i snitt i juni, juli og august.

Kongsberg har fått sykkelparkeringshus med kameraovervåkning for å øke sikkerheten og låsbare skap for hjelmer og andre eiendeler. Mjøndalen, Hokksund og Vestfossen har fått overbygge sykkelparkeringer.

Det har blitt etablert pendlerparkeringer og sykkelparkeringer på så godt som alle togstasjonene i Buskerudbyen, slik at det blir lettere å reise til toget for de som bor et stykke unna togstasjonen.

formaterte: Skrift: Kursiv

### **Gang- og sykkelvei**

Buskerudbysamarbeidet har bidratt til at forholdene har blitt bedre for syklister og gående. Det samlede arbeidet med å forbedre sykkelveinettet har resultert i en økning i antall passeringer forbi sykkeltellere ble satt opp ved Strandveien til slutten av 2013. Med bidrag fra Buskerudbypakke 1 har det blitt etablert gang- og sykkelvei på Marienlyst i Drammen, fra Loesmoen til Hokksund sentrum, langs Rådhusgata i Mjøndalen og på den gamle jernbanelinja i Lier.

I tillegg skal det brukes 11,3 millioner kroner på strakstiltak på det eksisterende sykkelveinettet. Disse tiltakene er eksempelvis reasfaltering, utforming, belysning og oppmerking. Det er også blitt laget et sykkelkart som viser sykkelrutene i Buskerudbyen.

### **Pendler- og innfartsparkering (bil)**

I desember 2008 ble pendlerholdeplassen på Heiatoppen med parkeringsplass til 36 biler, sykkelparkering og overbygget skur på holdeplassen, tatt i bruk. Pendlerparkeringsplassene på Lierskogen ble fort fylt opp, og behovet for utvidelse var stort. Med midler fra Buskerudbysamarbeidet startet arbeidet med å utvide antall parkeringsplasser til 80-90 biler. De nye plassene sto ferdig og ble tatt i bruk i 2011. ~~Det er for øvrig etablert pendlerparkering ved en rekke togstasjoner i Buskerudbyen.~~

### **Feie for Egen Dør**

Det er vanskelig for stat, fylke og kommune å kreve klimavennlig atferd av innbyggere og næringsliv uten å gå foran som gode eksempler. Ordningen Feie for Egen Dør er et virkemiddel for tiltak hos de enkelte partnerne i tråd med Buskerudbysamarbeidets målsetting ~~og Areal & Transportplanen. Tiltakene kan skje i regi av den enkelte partner og av flere partnere sammen. Sekretariatet koordinerer ordningen på vegne av partnerne. Partnerne er selv gjennomføringsansvarlig for tiltakene.~~

Kjennetegn ved gode tiltak er:

- De skal legge til rette/bidra til atferdsendring hos partnerne
- De skal være raskt realiserbare
- De skal være konkrete og gjennomførbare i løpet av året
- De skal gjerne bygge på allerede vellykkede tiltak innenfor tilsvarende prosjekter
- De skal bidra til å synliggjøre partnerne i Buskerudbyen som gode forbilder

Eksempler på tildelinger som er gjort er:

~~T~~ilskudd til innkjøp av el-sykler, tilskudd til garderobe-~~f~~asiliteter med dusj for syklister på arbeidsplassen, tilskudd til ladestasjoner for el-bil, tilskudd til sykkelparkeringer ved arbeidsplassen, motivasjonsforedrag for ansatte og tilskudd til innkjøp av el-biler. Det er også gitt bevilgning til kampanjetiltak, i form av tilskudd til sykkel til ansatte som forplikter seg til å sykle fire ganger i uken i perioden mai-september.

## **4.3 Trafikkutvikling - vurderinger av måloppnåelse 2009-2013**

### **Foreløpig versjon**

#### **Utgangspunkt og tallgrunnlag**

Buskerudbysamarbeidet har siden oppstarten og inngåelsen av avtalen med Samferdselsdepartementet lagt ned betydelig arbeid i systematisk oppfølging av resultatene av de ulike tiltak og virkemidler som er satt i gang, for å kunne vurdere måloppnåelse i forhold til trafikk målsetningene i avtalen.

Avtalen har følgende mål for endring i transportmønster i Buskerudbyen:

*Redusere omfanget av reiser med privatbil i forhold til 2009 og øke andelen kollektivreiser og bruk av sykkel.*

For 4-årsperioden vil Buskerudbysamarbeidet bidra til:

- *At den samlede biltrafikken i byområdet Buskerudbyen ikke skal øke i perioden, og helst reduseres, selv om befolkningen og/eller antall arbeidsplasser øker*
- *En samlet reduksjon av biltrafikken på 5 % i rushtiden for hele byområdet Buskerudbyen i perioden.*

I avtalen med departementet heter det videre:

*I løpet av 2010 skal det fastsettes korresponderende mål for trafikkutviklingen for de enkelte kommunene i Buskerudbyprosjektet. Målene for trafikk-utviklingen i de enkelte kommunene og deler av byområdet skal baseres på en kunnskapsbasert vurdering av hva som er realistisk i forhold til de virkemidler og tiltak som forventes igangsatt. Referanseåret for vurdering av trafikkutvikling er 2009. Det legges til grunn at måloppnåelsen er avhengig av framdriften i gjennomførte tiltak. Målsettingene for trafikkutviklingen kan revideres i lys av ny kunnskap, gjennomførte trafikkmålinger på nye målepunkter og RVU 2009.*

Ved inngåelse av avtalen med Samferdselsdepartementet forelå det begrenset kunnskap om hva som ville være realistiske mål mht trafikkutvikling i forhold til de virkemidler og tiltak som kunne forventes igangsatt i 4-årsperioden. Gjennom en rekke fagutredninger som grunnlag for utarbeiding av planforslag (høringsutkast) for Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 og konsekvensutredning av planforslaget foreligger det nå et langt bedre kunnskapsgrunnlag for drøfting av realistiske mål for transportutvikling framover.

I 2009 var det dessuten kun et begrenset antall tellepunkter for biltrafikk i Buskerudbyen. Det ble derfor, med bruk av belønningsmidler, etablert et mer finmasket nett med tellepunkter for å kunne måle utvikling i biltrafikk – også i rush. Statens vegvesen har hatt ansvaret for dette arbeidet og man har kommet langt i å etablere tellepunkter. Det gjenstår likevel utfordringer i knyttet til stabilitet i målingene, og i arbeidet med innsamling og analyse av tallmaterialet.

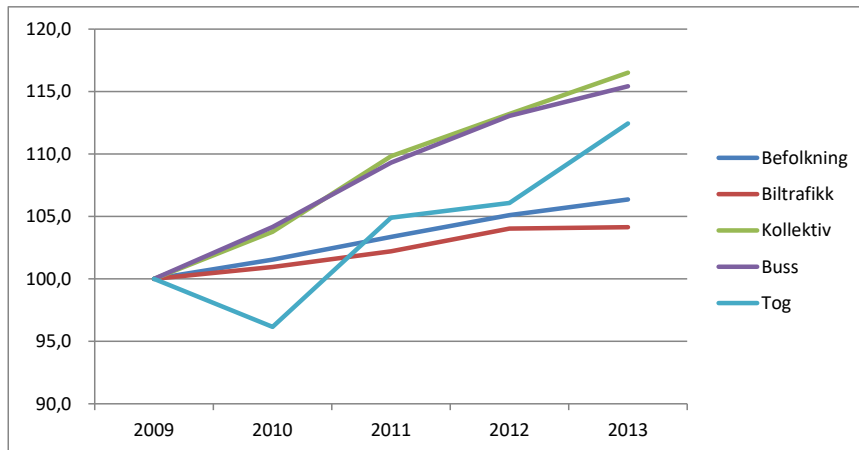
Grunnet ressurssituasjon i Statens vegvesen har det for denne rapportering blant annet ikke vært mulig å fremskaffe rushtidstall for biltrafikken innen rapporteringsfristen. Tilsvarende inneholder rapporten kun foreløpige trafikk tall for 2013 for togtrafikken i regionen.

#### **Hovedtrender i trafikkutviklingen 2009-2013**

Buskerudbysamarbeidet har i de årlige rapportene til Samferdselsdepartementet hatt med oversikt over utviklingen for en rekke nøkkeltall:

- Befolkningsutvikling
- Trafikktall for buss
- Trafikktall for tog
- Årsdøgntrafikk (ÅDT) for biltrafikken på 4 utvalgte målepunkter

Tabeller med oppdaterte nøkkeltall ligger vedlagt denne rapport. Nedenfor er utviklingen i fra 2009 til 2013 illustrert, hvor tallgrunnlaget er indeksert (2009=100).



Som det fremgår av figuren har det – drevet av befolkningsveksten i regionen – vært vekst i alle nøkkeltall siden 2009. Men det er likevel en gledelig trafikkutvikling i Buskerudbyen i denne perioden som er forsterket de siste årene.

Veksten i biltrafikken har avtatt gjennom årene og flatet helt ut i 2013, med kun 0,2 % vekst for de 4 tellepunktene som Statens vegvesen har historikk på for hele 4-årsperioden. For et utvalg av 16 representative tellepunkter i regionen som Statens vegvesen og Buskerudbyen har kommet frem til i fellesskap (se vedlegg) har det vært knapt 1 % samlet trafikkvekst de siste to årene.

Når det gjelder trafikkutviklingen i rushtid var det først i 2012 Statens vegvesen kunne presentere tall for dette i Buskerudbyen. Det har dessverre ikke vært mulig å fremskaffe sammenlignbare tall for 2013 i tide til rapporteringsfristen.

Den samlede veksten i antall kollektivreiser har altså vært om lag 15 % i perioden, de første årene drevet av utviklingen i antall bussreiser etter tilbudsforbedringene i 2010/2011 som ble muliggjort av belønningsordningen. Det siste året har det også vært en svært positiv utvikling i antall togreiser, med en gjennomsnittlig vekst i på-/avstigninger på 6 % fra 2012 til 2013.

Omlegging av togtilbudet i desember 2012 har gitt vesentlig økning av togtilbudet fra Drammen, men samtidig redusert tilbudet fra Lier og Brakerøya stasjoner, og Steinberg og Skollenborg stasjoner er i løpet av 2012 lagt ned.

Togtilbudet på Kongsbergbanen (Drammen-Kongsberg) er uendret med kun ett tog pr time. Reisetiden til Kongsberg er redusert, men på bekostning av at det ikke lenger er direkte togforbindelse internt i Buskerudbyen mellom stasjonene Lier/Brakerøya og til/fra alle stasjoner fra Gulskogen til Kongsberg.

Togtilbudet kan derfor ikke sies å være styrket for hele Buskerudbyen, slik forventningen var i 2009.

### Befolkningsutvikling

Befolkningen i Buskerudbyen fortsetter og vokse, hele 1,2 % fra 2012 til 2013. For perioden 2009-13 var veksten i antall innbyggere 6,4 %. Det er siste året er det Lier og Kongsberg som har hatt høyest vekst i regionen.

Folkemengde i kommunene	2009	2010	2011	2012	2013*	2012-13	2009-13
Lier	23 267	23 580	24 117	24 763	25 156	1,59 %	6,43 %
Drammen	62 566	63 582	64 597	65 473	66 150	1,03 %	4,65 %
Nedre Eiker	22 687	22 917	23 262	23 640	23 800	0,68 %	4,20 %
Øvre Eiker	16 616	16 987	17 421	17 752	17 930	1,00 %	6,84 %
Kongsberg	24 714	25 090	25 479	25 887	26 344	1,77 %	4,75 %
SUM	149 850	152 156	154 876	157 515	159 380	1,18 %	6,36 %

\* SSB. Beregnet folkemengde 31. desember 2013

### 4.4 Buskerudbysamarbeidet som verktøy for utvikling av regionen

Buskerudbysamarbeidets visjon er: "Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse".

I tillegg til partene i Buskerudbysamarbeidet deltar i tillegg til de fem kommunene og fylkeskommunen også Statens vegvesen Region Sør, Jernbaneverket, Kystverket sørøst og Fylkesmannen i Buskerud. I tillegg er det inngått et tett samarbeid med næringslivet gjennom NHO, LO og de lokale næringslivsforeningene. NSB og Brakar deltar også i den administrative delen av samarbeidet.

Vår erfaring er at en slik organisering med sterk lokal myndighetsforankring er viktig for en samordnet utvikling av byområdet. Det er Buskerudbysamarbeidets organer som administrerer tildeling og oppfølgingen av belønningsordningen, mens den enkelte partner har gjennomføringsansvar for tiltakene.

Avtalen med Samferdselsdepartementet om belønningsordningen har vært en svært viktig faktor som har gitt samarbeidet mulighet til å drive utviklingsarbeid gjennom en god kunnskapsbasert tilnærming og samtidig kunne vise til konkrete tiltak som gir hurtige synlige resultater. Partnerne i Buskerudbysamarbeidet har gjennom de siste årenes arbeid etablert en tillit og en gjensidig forståelse som gir et uunnværlig grunnlag for å lykkes.

Buskerudbysamarbeidet er fundert på kunnskapsutvikling med tilhørende politisk handling for å nå definerte samfunns mål. Felles kunnskap er konfliktdepende og ny kunnskap er grunnlag for innovasjon og utvikling. Takket være bidrag fra belønningsmidler har det vært gjennomført et omfattende utredningsprogram, som har gitt partnerne et godt grunnlag for planlegging og prioritering av tiltak, slutføring av arbeidet med felles areal- og transportplan og grunnlag for arbeidet med Buskerudbypakke 2

I løpet perioden med belønningsordningen er det gjennom arbeidet med felles areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 etablert bred enighet om nødvendigheten av å foreta politiske endringer for å nå felles mål for Buskerudbyen. Arbeidet har krevd store utredningsoppgaver både innenfor areal- og transport, mye prosess og sterkt politisk involvering. Omfattende administrativ samhandling og faglig god jobbing av alle ti partnerne har skapt eierskap til planen. Når det gjelder de folkevalgte viser en spørreundersøkelse høsten 2013 at det er også stor oppslutning om at planen peker ut de viktigste utfordringer og innsatsområder innen areal- og transport og nærmere 80 % svarer at de opplever at egen kommune/fylkeskommune i noen/stor grad vil følge opp planen. †

Kongsberg, hvor kommunestyret er i gang med å fullere kommuneplanens arealdel svarer over 90 % i noen/stor grad.

Neste store milepælen vil være å komme fram til et omforent lokalt/regionalt forslag til en stor og etterlengtet samferdselspakke — Buskerudbypakke2 — som grunnlag for forhandlinger med staten om en endelig pakke. Den prosessen handler om prioriteringer og å enes om den helheten som gir best sjanse for å nå målene, både felles og til hver enkelt partner.

Stor befolkningsvekst gir muligheter for fornyelse og økt næringsvirksomhet, men om veksten ikke håndteres riktig, kan det få negative konsekvenser. For transportsektoren kan konsekvensene bli store, med store framkommelighetsproblemer i trafikken.

Det tette samarbeidet mellom Buskerudbysamarbeidet og med næringslivet har bidratt til sterkt støtte fra næringslivet til de hovedmålsettinger som samarbeidet bygger på.

## 5.0 Gjennomføring av tiltak og økonomi

### Prioritering og styring

ATM-utvalget har hvert år vedtatt tiltaksplaner som prioriterer belønningsmidlene for året. Gjennom disse tiltaksplanene styrer partnerne i Buskerudbysamarbeidet belønningsmidlene til prioriterte tiltak og prosjekter. I tiltaksplanene beskrives de tiltakene som har blitt prioritert, bakgrunnen for tildelingen, hvem som har ansvar for gjennomføringen og hvor stort tilskuddet av belønningsmidler er. Tildelingene formaliseres gjennom signerte gjennomføringsavtaler som også regulerer ansvarsfordelingen mellom Buskerudbysekretariatet og den partneren som er gjennomføringsansvarlig.

### Økonomisk status

Buskerudbysamarbeidet har høyt fokus på den økonomiske utviklingen. I tabellen nedenfor vises status for tildeling, utbetaling og restbevilgning fordelt på tiltaksområder for perioden 2010-2013.

Tabell 1. Tildeling, utbetaling og resttildeling, pr tiltaksområde

Tiltaksområde	Mål-tildeling 2010-2013	Tildeling 2010-2013*	Utbetalt 2013	Utbetalt 2010-2013	Rest
1 Felles areal & transportplan	7 500	9 311	1 377	6 771	2 540
2 Forbedring av kollektivtilbudet	65 000	64 850	15 965	51 636	13 214
3 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	121 000	125 449	33 886	70 150	55 300
4 Tiltak for syklende og gående	50 000	49 283	16 176	34 538	14 746
5 Biltrafikkreduserende tiltak	15 000	13 163	2 066	8 276	4 886
6 Informasjon og holdningskampanjer	15 000	14 387	2 255	10 901	3 486
7 Felles kunnskapsgrunnlag, trafikk- og resultatmålinger	6 500	8 746	3 396	6 911	1 836
<b>Sum</b>	<b>280 000</b>	<b>285 190</b>	<b>75 122</b>	<b>189 183</b>	<b>96 007</b>

\*) Kr 4,9 mill i ubrukte belønningsmidler fra 2008 og 2009 er tilført av BFK, i tillegg til SD samlede bevilgning på kr 280 mill. Kr 269 100 er delt ut utover rammen i 2011; trekkes inn i 2014.

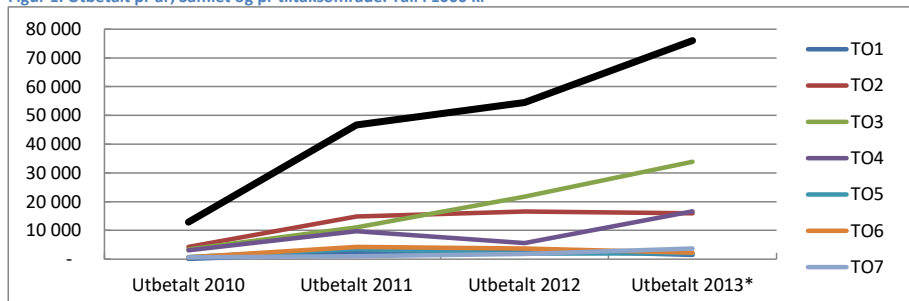
Tall i 1000 kr

I avtaleperioden har Buskerudbyen fått bevilget kr 280 mill kr, fordelt over fire år - kr 30 mill (2010), kr 60 mill (2011), kr 90 mill (2012) og kr 100 mill (2013). I tillegg har Buskerud fylkeskommune vedtatt av restmidler fra belønningsordningen i 2008 og 2009 skulle tilføres Buskerudbysamarbeidet. Til sammen er det tilført restmidler tilsvarende ca 5 mill kr.

### Utvikling i produksjon

Figuren nedenfor viser utviklingen i utbetalinger gjennom fireårsperioden, pr tiltaksområde. Erfaring gjennom disse 4 årene er at det tar tid å sikre god faglig planlegging og politisk involvering for deler av tiltakene. tar det tid å igangsette større infrastrukturtiltak som ofte krever utredninger, planprosesser og politiske avklaringer. Dette illustreres også av tabellen, som viser at det har tatt tid å øke aktivtetsvolumet innen tiltaksområde 3, «Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken», men at dette volumet har tatt seg betydelig opp i 2012 og 2013.

Figur 1. Utbetalt pr år, Samlet og pr tiltaksområde. Tall i 1000 kr



Totalt har det blitt utbetalt kr 190 mill kr i fireårsperioden, hvorav kr 75 mill kr i 2013.

### Gjenstående arbeider

Til sammen gjenstår kr 95 mill i belønningsmidler. Målt i tid og arbeid er progresjonen kommet lenger enn den økonomiske statusen tilsier. Flere av disse tiltakene har blitt utsatt som følge av nødvendig planleggings- og utredningsarbeid. Når arbeidene nå er eller blir påbegynt, er arbeidene ventet ferdigstilt i 2014. Et eksempel på at planlegging tar tid er utvidet pendlerparkering på Gulskogen stasjon. Her er det flere parter som må bli enige; både Jernbaneverket, Drammen kommune og en privat grunneier. Nå er avtalene nesten i boks og dette tiltaket vil være til glede for pendlernes når tiltaket bygges og står ferdig i 2014.

Vår strategi er at prioriterte prosjekter også kan omprioriteres for å gi raskere måloppnåelse. Eksempel er at etablering av nye bussholdeplasser på Bragernes i Drammen sentrum. Dette tiltaket ville ta lenger tid enn først forutsatt. Disse midler er nå omdisponert til opprusting av busstrase fra Sentrum til Gulskogen bydel.

[Alle midlene er prioritert i vedtatt tiltaksplan 2013 og omdisponering i 2013. Se på TP2010-2012 og se på hvor mye som ikke er nullet.]

Nedenfor følger en gjennomgang av de viktigste gjenstående arbeidene som vil få fullt fokus i 2014.

#### Tiltaksområde 1

Det gjenstår kr 2,4 mill av den samlede bevilgningen på tiltaksområde 1. De viktigste arbeidene som gjenstår her er **....Jomar**

#### Tiltaksområde 2

Det gjenstår kr 13,2 mill av den samlede bevilgningen på tiltaksområde 2. Kr 8,3 mill er **avsatt prioritert** til forsterket **rutekjøring-busstilbud** i 2014. I tillegg er det satt av kr 3,8 mill til ulike tiltak som skal gi trafikantene bedre informasjon. Dette er arbeid som er startet og som vil bli ferdigstilt i 2014.

#### Tiltaksområde 3

Det gjenstår kr 55,2 mill av den samlede bevilgningen på tiltaksområde 3.

Av det gjenstående arbeidet er kr 48,6 mill kr relatert til det fem prioriterte strekningene.



På strekningen mellom Drammen og Mjøndalen (strekning 1) ferdigstilles sykkelparkering ved Gulsbogen stasjon i løpet av 1. halvår 2014. Arbeidene mottar tilskudd på 2,4 mill kr fra belønningsmidlene. Videre gjenstår det bygging av rundkjøring ved Mjøndalsbrua, som har kr 6,3 mill kr i gjenstående belønningsmidler. Tiltaket er ventet ferdigstilt i 2014 [??]

I Tordenskioldsgata (Strekning 2) pågår betydelige arbeider for å bedre fremkommeligheten for bussen. Det skal bygges kollektivfelt i Tollbugata frem til Rundtomkrysset. Arbeidene ventes å pågå frem til høsten 2014. Det gjenstår kr 8,9 mill av de bevilgende belønningsmidlene.

Mellom Drammen og Gulsbogen (Strekning 3) etableres en ny busstrasé i Prof. Smiths allé. Buskerudbyen har prioritert kr 11 mill belønningsmidler til nye holdeplasser. Hele tiltaket er forventet ferdigstilt i løpet av 2014.

I Kongsberg ble det høsten 2013 startet opp arbeider med utbedring av busstrase mellom sentrum og Gamlegrend's åsen (Strekning 4). Buskerudbyen har prioritert belønningsmidler til dette, og det gjenstår kr 2,4 mill av tildelingen. **Ferdigstilt når?**

Langs Lierstranda skal det bygges kollektivfelt fra Strandveien til rundkjøringen på Brakerøya. Det er tildelt totalt kr 14,5 mill fra belønningsmidlene til dette. Det gjenstår arbeider tilsvarende kr 12 mill som forventes ferdigstilt i 2014 [??].

I tillegg til arbeider med prioriterte strekninger pågår det tre andre infrastrukturprosjekter av betydelige størrelse:

1. Ved innfartsparkeringen ved Darbu stasjon legges det bedre til rette for buss og gående. Tiltaket blir ferdigstilt vinteren 2013/2014. Tiltaket har kr 0,8 mill i gjenstående bevilgning fra belønningsordningen.
2. Utbedring av fartsdumperer i Buskerudbyen. Tiltaket blir ferdigstilt vinteren 2013/2014. Tiltaket har kr 1,8 mill i gjenstående bevilgning fra belønningsordningen.
3. Utredning av dobbeltspor/kryssing for toget mellom Drammen og Hokksund. Det er satt av kr 2 mill til utredningen.

#### **Tiltaksområde 4**

Det gjenstår kr 14,2 mill av den samlede bevilgningen på tiltaksområde 4.

Det er først og fremst strakstiltak etter sykkelveiinspeksjoner ute i kommunene som skal prioriteres i 2014. Her gjenstår kr 6,7 mill i gjenstående belønningsmidler. I Hokksund er det satt av kr 1 mill kr for å bedre fremkommeligheten for syklende i krysset Drammensveien x Støperigata. I tillegg vil det i 2014 bli bygget en sykkelparkering ved Lier stasjon, noe det er satt av kr 0,8 mill. Dessuten er det prioritert kr 1 mill til skilting og kampanjer for økt sykkelbruk

#### **Tiltaksområde 5**

Det gjenstår kr 4,8 mill av den samlede bevilgningen på tiltaksområde 5. De viktigste arbeidene som gjenstår her er arbeidet med felles parkeringspolitikk. **[Status og plan for dette]**

I tillegg er det avsatt kr 1,1 mill kr til Feie for Egen dør-tiltak hos partnerne, og det er mottatt søknader om konkrete tiltak for gjennomføring i 2014, som overstiger denne potten.

### Tiltaksområde 6

Det gjenstår kr 3,5 mill av den samlede bevilgningen på tiltaksområde 6. De viktigste arbeidene som gjenstår her er oppfølging av IKM-strategien og forberedelse av BBP2. Til dette gjenstår det kr 2,5 mill av prioriterte belønningsmidler. I tillegg er det satt av 1 mill kr til en kampanje for miljøvennlige reiser.

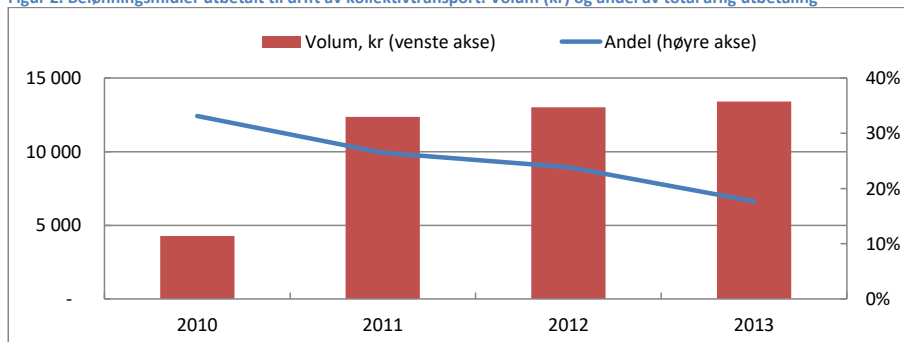
### Tiltaksområde 7

Det gjenstår kr 1,5 mill av den samlede bevilgningen på tiltaksområde 7. De viktigste arbeidene som gjenstår her er utvikling og planlegging av BBP2.

## Kollektivtransport

Styrket kollektivtilbud har vært en viktig del av Buskerudbypakke 1. Belønningsmidler har blitt tildelt som driftstilskudd for konkrete bussruter.

Figur 2. Belønningsmidler utbetalt til drift av kollektivtransport. Volum (kr) og andel av total årlig utbetaling



Figur 3 viser at det årlige volumet økt gjennom fireårsperioden vist i røde søyler. Den blå linjen viser andelen som drift av kollektivtilbud utgjør av totalt bevilgede belønningsmidler for året. Som det fremgår har kollektivtilbudet finansiert av belønningsmidler økt forsiktig fra 2011 til 2013. Samtidig utgjør drift av kollektivtransport en stadig mindre andel av totalvolumet.

Forklar figuren etter figuren

Skriv litt faktatall fra figuren. Konklusjon

### Tiltak for økt måloppnåelse og økt fremdrift

Underveis i fireårsperioden har det blitt gjennomført nødvendige omprioriteringer ift vedtatt tiltaksplan. Dette for å sikre effektiv utnyttelse av belønningsmidlene og for å tilføre midler der det ga mest effekt.

Omdisponeringen prioriterte tiltak som hadde en sikker gjennomføring innen 1. juni 2014. For noen større tiltak ble det gitt frist frem til 1. november 2014. For å prioritere mellom tiltak ble det lagt vekt på følgende:

- Pri 1: Tiltak for å tilrettelegge for økt fremkommelighet for buss og tilrettelegging for økt sykkelbruk med virkning innen trafikantbetaling/bompenger iverksettes (antatt januar 2017) prioriteres først.
- Pri 2: Tiltak med rask og sikker gjennomføring prioriteres fremfor mer usikre prosjekter
- Pri 3: Omdisponerte midler tildeles fortrinnsvis til tiltak på samme tiltaksområde.
- Pri 4: Omdisponerte midler tildeles fortrinnsvis til tiltak i samme kommune

Totalt ble det i omdisponeringen flyttet på ca 26 mill kr, herunder innfaset 1,8 mill kr fra som BFK tilførte fra 2008- og 2009-belønningsmidler. Tabellen nedenfor viser hovedtrekkene i omdisponeringen.

Tabell 2. Hovedtrekk i omdisponeringen, oktober 2013

Tiltaksområde	Gjeldende bevilgning	Endring Omdisp	% endring	Bevilgning etter omdisp	HP 2010-2014
1 Felles areal & transportplan	10 280 000	-68 823	-0,7 %	10 211 177	7,5 mill
2 Forbedring av kollektivtilbudet	63 686 603	1 163 358	1,8 %	64 849 961	65 mill
3 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	121 323 163	3 720 948	3,1 %	125 044 111	121 mill
4 Tiltak for syklende og gående	52 955 847	-3 372 352	-6,4 %	49 583 495	50 mill
5 Biltrafikkreduserende tiltak	12 700 000	567 883	4,5 %	13 267 883	15 mill
6 Informasjon og holdningskampanjer	14 564 183	-176 704	-1,2 %	14 387 479	15 mill
7 Felles kunnskapsgrunnlag, trafikk- og resultatmålinger	7 866 170	-19 993	-0,3 %	7 846 177	6,5 mill
	<b>283 375 966</b>	<b>-1 814 317</b>	<b>-0,4 %</b>	<b>285 190 283</b>	<b>280 mill</b>

## 6.0 Gjennomførte tiltak 2013

Handlingsprogrammet er styringsdokumentet for prioritering av tiltak innenfor den årlige økonomiske tilskuddsrammen som blir gitt fra SD. I tråd med avtalen ble 100 mill. kr. tildelt i mai 2013. ~~Handlingsprogrammet ble revidert med vedtak i ATM-utvalget 9. juni 2011 og senere justert 10.01.2012 etter SDs tilbakemelding på statusrapport 2010 og erfaringer gjort gjennom 2011.~~

Nedenfor er det angitt resultatoppnåelse i 2013 per tiltaksområde i forhold til oppfølging av handlingsprogrammet og vedtatt tiltaksplan for 2013.

### 6.1 Felles areal- og transportplan

Buskerud fylkesting stadfestet regional Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 den 7. februar 2013. Planens handlingsprogram følges opp i fellesskap av partnerne med fagrådet som prosjektgruppe. I 2013 har kommunene iverksatt arbeidet med revidering av kommuneplanene i tråd med den regionale planen. Kongsberg kommune har kommet lengst i prosessen. Der har forslag til ny arealplan vært ute på høring. Buskerud fylkeskommune jobber med oppstart av areal- og transportstrategier for hele fylket der revidering av plan/forskrifter for handel, service og senterstruktur skal inngå.

Buskerudbysamarbeidet har satt i gang et eget prosjekt for å utvikle felles målesystem for å følge opp målene i areal- og transportplanen. Fokus er å finne felles indikatorer for å måle utvikling i den enkelte kommune og innenfor Buskerudbyen samlet mht. boligvekst, arbeidsplassvekst, vekst i sentrumsutvikling, trafikkutvikling og reisevaner. Arbeidet er synkronisert mot Vegdirektoratets forslag til indikatorer for bymiljøavtaler.

Buskerudbysamarbeidet har arrangert felles sentrumsutviklingsseminar med følgende tema; —“Strategier for sentrumsutvikling i Buskerudbyen”, “Fortetting i sentrum utfordrer”, “Den nære byen – mer lek og aktivitet i gatene” og “Gåstrategier i Buskerudbyen”. Fire av kommunene har videre fått støtte til sine prosesser med utarbeidelse av sentrumsplaner i de prioriterte utviklingsområdene. Det er satt i gang arbeid med utarbeidelse av felles kunnskapsgrunnlag for gange i Buskerudbyen.

Utredningsarbeidet knyttet til knutepunktsutvikling for Mjøndalen og Hokksund er startet opp med deltakelse fra alle berørte interessenter. Prosjektet for identifisering av nye regionale næringsområder for C-virksomheter er også igangsatt. Disse arbeidene følges videre opp i 2014.

### 6.2 Forbedring av kollektivtilbudet lokalt og regionalt

Det er kun gjennomført mindre justeringer av rutetilbudet for buss utover videreføring av de som ble prioritert og startet opp i 2010/2011.

Det er imidlertid et stort behov for styrking av busstilbudet, men det er foreløpig ikke økonomi til ytterligere satsing før det er etablert større forutsigbarhet for fremtidig finansiering gjennom en Buskerudbypakke 2.

### 6.3 Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken

Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken var et hovedinnsatsområde i 2013. Midlene er i hovedsak kanalisert til 5 prioriterte strekninger for å oppnå størst mulig effekt for kollektivtrafikken totalt sett. Disse ble høsten 2011 valgt på bakgrunn av omfattende kartlegging. De prioriterte strekningene er:

1. Drammen sentrum - Krokstadelva –Mjøndalen
2. Tordenskiolds gate (Rundtom – Drammen sentrum)
3. Drammen sentrum (Strømsø) – Gulskogen
4. Kongsberg sentrum - Gamlegrendåsen/Gomsrud
5. Lierstranda –Drammen sentrum (Strandveien)

I 2012 ble det gjennomført en omfattende gjennomgang av de fem utvalgte strekningene. Denne gjennomgangen anga status og kom med anbefalinger på hvilke endringer som burde gjøres innenfor følgende temaområder:

- Trase – hvorvidt dagen busstrase bør endres?
- Fremkommelighet – behov for egne bussfelt/sambruksfelt, signalprioritering, nye kryssløsninger?
- Holdeplasmønster – slå sammen, legge ned eller opprett nye holdeplasser?
- Holdeplasstandard – behov for forbedringer, hvilken standard anbefales?

Det er bla. på bakgrunn av denne gjennomgangen gjennomført en rekke tiltak på de prioriterte buss-strekningene i 2012 og 2013. Her noen eksempler:

- **Strekning 1**
  - Prioritering av framkommelighet for buss ved bygging av nytt kryss i Krokstadelva ved den gamle Mjøndalsbrua.
  - Oppgradert trase og holdeplasser på busstrekningen Travbanen(Drammen) – Krokstadelva –Mjøndalen.
  - Tilskudd til Drammen kommune for å oppgradere bybrua i Drammen for å kunne reservere den for kun busser, syklende og gående
  - Ny og mer kundevennlig holdeplasstruktur for buss på Bragernes i Drammen
  - Oppgradert holdeplass ved Mjøndalen stasjon
- **Strekning 2**
  - Tilrettelegging for buss i Tordenskioldsgate og Tollbugata
- **Strekning 3**
  - Omlegging av trase og oppgradering av holdeplasser i Prof. Smiths allé
- **Strekning 4**
- **Strekning 5**
  - Kollektivfelt fra krysset Lierstranda, Strandveien til rundkjøring på Brakerøya for å lette framkommeligheten for bussen.
  - Bygging av minirundkjøring i krysset Lierstranda x Ringeriksveien for å gi økt framkommelighet for bussen.
- **Tiltak på øvrige strekninger**
  - Oppgradert holdeplassene i Lierbyen i tråd med gatebruksplan for Lier kommune
  - Pendlerparkering og snuplass for buss ved Darbu stasjon.
  - Flerbrukskryss i Kongsberg sentrum for å bedre framkommeligheten for buss og øvrige trafikantgrupper.
  - Oppgradert trase og holdeplasser mellom sentrum og Fjell i Drammen
  - Innfartsparkering i Knivedalen

For å øke tilgjengeligheten til tog- og busstilbudet og samtidig bedre forholdene for sykklistene er det i avtaleperioden blitt bygd:

- Høystandard sykkelparkering og sykkelparkeringshus ved Kongsberg stasjon.
- Sykkelhotell ved jernbanestasjonen i Drammen ~~(illustrasjon under)~~.
- Sykkelparkering Hokksund stasjon
- Sykkelparkering Mjøndalen stasjon
- Sykkelparkering ved Vestfossen stasjon
- Sykkelparkering ved Gulslogen stasjon ~~(pågående)~~ ~~(arbeid pågående)~~
- Høsten 2013 ble det bevilget midler til sykkelparkering ved Lier Stasjon og Darbu stasjon, forventet ferdigstilt i 2014

Investeringer i høystandard sykkelparkering på stasjoner ses i sammenheng med innfartsparkering for bil og er også finansiert under dette området.

#### 6.4 Tiltak for syklende og gående

Det er viktig å opprettholde en god standard på de anleggene man allerede har. Mye av dette arbeidet faller utenfor partnernes ordinære funksjonskontrakter. I 2013 ble strakstiltak på det eksisterende sykkelrutenettet etter sykkelveiinspeksjonene i 2012 prioritert, med tilskudd på til sammen 11,3 millioner kroner. Tiltakene er eksempelvis reasfaltering, utforming, belysning og oppmerking.

Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg har i 2013 jobbet med kommunevise sykkelplaner. Disse ferdigstilles første halvår 2014. Drammen har i 2013 jobbet med sin sykkelstrategi, og vil i 2014 revidere sin sykkelplan. Planene vil definere behov for tiltak med tilhørende løsninger og kostnad. Tidligere har kun Kongsberg og Drammen hatt sykkelplaner.

Statens vegvesen har andre halvår 2013 jobbet med felles faglige problemstillinger for sykkel i Buskerudbyen. Prosessene rundt og arbeidet med disse utredningene har satt fokus på området sykkel hos partnerne, og bidratt til økt bevissthet og engasjement.

Kampanjer og tiltak for økt sykkelbruk i Buskerudbyen har vært en viktig del av sykkelsatsingen i 2013. På vårparten ble det arrangert en sykkeldag på Strømsø torg i Drammen, hvor små og store kunne delta i ulike aktiviteter og få informasjon om tilbudet i området ved å snakke med representanter fra kommune, fylkeskommune og Statens vegvesen om sykkelsatsingen. I forbindelse med Lierdagene i juni ble det også satt fokus på sykkel.

I slutten av oktober ble det arrangert Lys Razzia i samarbeid med politiet i Drammen, Nedre Eiker og Kongsberg. Konseptet gikk i korte trekk ut på at a syklist som syklet uten lykt i morgentimene ble stoppet av politiet og fikk tilbud om å få et forenklet forelegg eller for – og baklykt til sykkelen fra representanter fra Buskerudbysamarbeidet. Når vi oppfordrer folk til å sykle, er det viktig å legge til rette for trygg ferdsel, også utover arbeidet med de fysiske anleggene. Når man snakker om trygg sykling blir ofte hjelmbruk brukt som et eksempel, men det er viktig å også sette fokus på lys, da det i seg selv er med på å hindre ulykker, ikke bare skader.

Sykling med piggdekk om vinteren har tradisjonelt sett vært for spesielt interesserte. For å skape blest rundt vintersykling og bevisstgjøre en bredere del av befolkningen blir det i januar og februar 2014 gjennomført en piggdekk kampanje i samarbeid med lokale sykkelforhandlere i Drammen, Nedre Eiker og Kongsberg. Konseptet går ut på at folk kan låne en sykkel med piggdekk i en uke. Tilbudet er basert på tanken om at folk ikke går til innkjøp av piggdekk "bare for å prøve". Målet er at vintersyklingen blir en positiv opplevelse, som fører til at flere går til innkjøp av piggdekk selv. Syklistenes erfaringer og tilbakemeldinger når det gjelder standarden på vinterdriften på sykkelrutenettet er en sentral del av kampanjen, og dette tas med i det videre arbeidet med sykkelsatsingen i Buskerudbyen.

## 6.5 Biltrafikkreduserende tiltak

Forskning og eksisterende kunnskapsgrunnlag tilsier at det er kun i kombinasjon med biltrafikkreduserende tiltak at positive kollektiv- og sykkeltiltak vil gi tilstrekkelig effekt i forhold til ressursinnsatsen. Hovedtiltakene innenfor dette området vil derfor være knyttet til å sikre full effekt av ovennevnte strategier for etablering av styrket innsats for kollektivreisende, gående og syklende. Gjennomføringen og utviklingen av en samordnet parkeringspolitikk for Buskerudbyen er sentralt innenfor dette området. Dette tiltaksområdet må også ses i sammenheng med tiltaksområde 3 og de fysiske tiltakene på de prioriterte strekningene som prioriterer bussens fremkommelighet.

Det er satt av midler til et Reis smart-prosjekt i samarbeid med næringslivet som bla. har som mål å påvirke private aktører til å redusere antall reserverte parkeringsplasser til egne ansatte. Det er utarbeidet et felles kunnskapsgrunnlag om smart mobilitet og det er igangsatt dialog med bedrifter for mulige pilotprosjekter.

Feie for egen dør, det er etablert en ordning hvor partnerne i Buskerudbysamarbeidet kan søke om midler til denne type tiltak. Det er en forutsetning for å få støtte at tiltakene bidrar til å endre de ansattes reisevaner i en mer miljøvennlig retning.

## 6.6 Informasjon og holdningskampanjer

I 2013 er det gjennomført konkrete kommunikasjonstiltak rettet mot befolkningen og interne målgrupper, og det er gjort vesentlig strategi- og planleggingsarbeid i forbindelse med tiltak som lanseres i 2014. Arbeidet med kommunikasjon i 2013 har hovedsakelig vært knyttet til Buskerudbypakke 2.

Buskerudbypakke 2, og særlig spørsmålet om bompenger, har vært et viktig tema dette året. Det har blitt utarbeidet kommunikasjonsstrategier for to faser i arbeidet: Én for fasen frem mot prinsippvedtak om trafikantbetaling i juni 2013 og én for fasen med lokal forankring i politiske fora fram mot førstegangs behandling våren 2014. Tiltak rettet mot pressen har vært viktig, blant annet å gjennomføre møter med alle redaksjonene for å sikre grunnleggende kunnskap om Buskerudbypakke 2 og prosessen rundt denne. Det har blitt utarbeidet en informasjonsbrosjyre i kredittkortformat med kortfattet informasjon om Buskerudbypakke 2, hovedsakelig rettet mot interne målgrupper/folkevalgte.

Innsikt og kunnskap er sentralt for å utføre kommunikasjonsarbeid, så vel som for andre deler av arbeidet med Buskerudbyen. Systematiske målinger viser effekt av arbeid og resultater. Det ble i januar/februar gjennomført en omfattende spørreundersøkelse blant Buskerudbyens innbyggere. Undersøkelsen målte kjennskap til Buskerudbyen, reisevaner, holdninger til ulike reisemidler, holdninger til bompenger samt effekt av husstandsfolderen som ble distribuert høsten 2013. Resultatene viste blant annet at kjennskapet til Buskerudbyen har økt og at det er støtte i befolkningen til innføring av bompenger dersom det fører til et løft i transportsystemet.

Hos de ti samarbeidspartnere er det mange som er involvert i Buskerudbysamarbeidet, både politisk, administrativt og faglig, organisert i mange forskjellige arbeidsgrupper. Flere kanaler benyttes for å nå de ulike interne målgruppene. Hjemmesiden er en viktig kilde til informasjon, det samme er epost. I tillegg distribueres det nyhetsbrev til de interne målgruppene. I 2013 har det blitt sendt ut tre nyhetsbrev.

I 2013 har det vært gjennomført to kampanjer som har til hensikt å mobilisere til økt sykkelbruk. Målgruppene har variert i de to kampanjene, både i alder og geografisk tilhørighet. Kommunikasjon har vært en sentral del av disse kampanjene.

Sykle til jobben: Aksjonen ble gjennomført over seks uker i april og mai med xxxx deltakere. Også i 2013 var det gratis å delta i aksjonen for alle som jobbet i Buskerudbyen. I forbindelse med aksjonen ble det produsert rollups og en informasjonsbrosjyre som på en humoristisk og positiv måte viste fordelene med å sykle. Informasjonsbrosjyren inneholdt også noen enkle regler for hvordan syklistene skal forholde seg til andre trafikanter.

Aktiv på skoleveien: Kampanjen har som målsetting å få flere barn til å sykle eller gå til skolen. Alle Buskerudbyens grunnskoleelever, fra fjerde klasse og opp, får tilbud om å være med i konkurransen. Hensikten er tredelt – det handler både om å skape gode vaner på et tidlig tidspunkt, å øke barnas aktivitetsnivå og dermed fremme deres helsetilstand og å minimere kjøringen utenfor skolene. Kampanjen gikk over tre uker på våren og tre uker på høsten og ca 7 500 barn deltok i hver av kampanjeperiodene.

#### **Tiltak under planlegging**

Flere større tiltak er under planlegging:

##### Nye nettsider:

Buskerudbysamarbeidet er et innovativt samarbeid som planlegger for fremtidens løsninger. Informasjonsmateriell og -kanaler bør i stor grad gjenspeile dette. Nettsidene [www.buskerudbyen.no](http://www.buskerudbyen.no) har en utdatert design og en svært lite fleksibel publiseringsløsning. Det er derfor satt i gang arbeidet med å utarbeide nye nettsider med en tydelig målgruppedeling og med fokus på illustrative og visuelle elementer. Arbeidet med nettsidene ble etter en utlysingskonkurranse tildelt TIBE og nettsiden lanseres på vårparten 2014.

##### Prosjektkart:

Som et ledd i en mer visuell fremstilling av Buskerudbysamarbeidets oppgaver er det utviklet et interaktivt kart som viser alle prosjektene som er gjennomført eller planlagt med belønningsmidlene/Buskerudbypakke 1. Hvert punkt på kartet viser vei til mer informasjon om det aktuelle prosjektet. Kartet vil lanseres i løpet av januar 2014.

##### Kampanje for økt bruk av buss, tog og sykkel

Det ble i 2013 satt av midler til en kampanje for økt bruk av buss, tog og sykkel i Buskerudbyen. Det tas sikte på en innovativ kampanje som evner å vekke interesse og oppsikt. Det tar tid å planlegge og gjennomføre en slik kampanje, og det ble vurdert at det var lite hensiktsmessig å starte en kampanje som har til hensikt å få flere til å sykle eller reise kollektivt når det nærmet seg vinter. Kampanjen planlegges derfor å gjennomføres på vårparten 2014, eventuelt etter sommeren dersom konseptet relateres til at Brakar etter sommeren får nye busser i Drammen. Etter en anbudskonkurranse der fem leverandører ble invitert og tre leverte tilbud, ble xxxx valgt til å gjennomføre kampanjen.

##### Innbyggerinformasjon om Buskerudbypakke 2

For å sørge for tilgjengelig informasjon på en overordnet og lettfattat måte, er det startet arbeid med å utarbeide en informasjonsbrosjyre e.l. til innbyggerne. Denne skal innholde informasjon om behovet for en bypakke, hvilke fordeler området vil få av pakken, hvorfor pakken delfinansieres gjennom bompenger og hvilke forutsetninger som ligger til grunn for et bompengesystem.

## **6.7 Felles kunnskapsgrunnlag, evaluering og trafikk-/resultatmålinger**

*Ny tekst fra Gun*



## Vedlegg

BUSKERUDBYEN - nøkkeltall 2009-13

Passasjertall med buss i Buskerudbyen						Antall påstigninger	
Nettbuss Drammen AS - passasjerstatistikk						Endring	Endring
	2009	2010	2011	2012	2013	2012-13	2009-13
Lokalbusser i Drammen, Lier og Nedre Eiker (Linje 10, 100 og 101 og 102)	5 952 704	6 253 825	6 688 512	6 942 675		-100,0 %	-100,0 %
Til/fra Ø. Eiker og Modum, linje 10, 100 og 101 og 102	638 025	628 583	631 659	644 269		-100,0 %	-100,0 %
Lier - Oslo (linje 169)	309 734	312 754	338 286	351 140		-100,0 %	-100,0 %
TIMEkspresen linje 1 (totalt)	437 003	423 025	442 017	439 017	358 713	-18,3 %	-17,9 %
Lokalruter i Øvre Eiker (117-119)	132 423	143 766	61 591	63 931		-100,0 %	-100,0 %
Lokalbusser i Kongsberg	263 330	293 282	290 284	301 314		-100,0 %	-100,0 %
<b>SUM</b>	<b>7 733 219</b>	<b>8 055 235</b>	<b>8 452 349</b>	<b>8 742 346</b>	<b>8 925 935</b>	<b>2,1 %</b>	<b>15,4 %</b>
Endring i prosent		4,2 %	4,9 %	3,4 %	2,1 %		

Beregning av passasjertall med tog i og til/fra Buskerudbyen						Endring	Endring
Antall på- og avstigninger på den enkelte stasjon						2012-13	2009-13
	2009	2010	2011	2012	2013		
Kongsberg	349 000	305 000	374 000	321 000		-100,0 %	-100,0 %
Darbu	22 000	19 000	29 000	23 000		-100,0 %	-100,0 %
Vestfossen	120 000	92 000	118 000	125 000	116 250	-7,0 %	-3,1 %
Hokksund	256 000	250 000	245 000	252 000		-100,0 %	-100,0 %
Mjøndalen	240 000	208 000	285 000	252 000		-100,0 %	-100,0 %
Gulskogen	225 000	200 000	226 000	244 000		-100,0 %	-100,0 %
Drammen	1 900 000	1 924 000	1 960 000	2 020 000	2 262 400	12,0 %	19,1 %
Brakerøya	165 000	169 000	187 000	213 000	191 700	-10,0 %	16,2 %
Lier	210 000	186 000	234 000	249 000	231 570	-7,0 %	10,3 %
<b>SUM</b>	<b>3 487 000</b>	<b>3 353 000</b>	<b>3 658 000</b>	<b>3 699 000</b>	<b>3 920 940</b>	<b>6,0 %</b>	<b>12,4 %</b>
Endring i prosent	-	-3,8 %	9,1 %	1,1 %	6,0 %		
<b>Flytoget fra/til Drammen</b>	<b>204 000</b>	<b>204 000</b>	<b>253 000</b>	<b>272 000</b>	<b>310 000</b>		
Endring i prosent	-	#DIV/0!	24,0 %	7,5 %	14,0 %		

	2009	2010	2011	2012	2013	Endring	Endring
						2012-13	2009-13
<b>SUM BUSS OG TOG (inkl. Flytog)</b>	<b>9 476 719</b>	<b>9 833 735</b>	<b>10 407 849</b>	<b>10 727 846</b>	<b>11 041 405</b>	<b>5,8 %</b>	<b>16,5 %</b>
Endring i prosent	-	3,8 %	5,8 %	3,1 %	2,9 %		

Biltrafikk (totalt)							
	2009	2010	2011	2012	2013	2012-13	2009-13
E134 Strømsåstunnelen (600050)	15 192	15 832	16 738	17 045	17 448	2,4 %	12,2 %
FV 283 Rosenkrantzgata (600013)	26 744	26 138	26 336	28 367	28 053	-1,1 %	6,1 %
FV 35 Gulskogen (600146)	10 821	11 389	11 057	10 042	10 156	1,1 %	-7,2 %
FV 36 Fabrikksalget (601037)	11 126	11 139	11 157	10 995	10 871	-1,1 %	-1,2 %
<b>SUM</b>	<b>63 883</b>	<b>64 498</b>	<b>65 288</b>	<b>66 449</b>	<b>66 528</b>	<b>0,1 %</b>	<b>4,1 %</b>
Endring i prosent	-	1,0 %	1,2 %	1,8 %	0,1 %		

Biltrafikk (totalt)							
	2009	2010	2011	2012	2013	2012-13	2011-13
FV 23 Stoppen (600611)			3 475	3 473	3 560	2,5 %	2,4 %
FV 285 Lierbyen Nord (600124)	6 819	7 449	6 636	6 753	6 902	2,2 %	4,0 %
FV 282 Lierstranda (600116)			19 603	18 411	19 935	8,3 %	1,7 %
FV 282 Damtjern (600121)	4 686	3 740	3 558	3 751	3 856	2,8 %	8,4 %
RV 282 Bj. Bjørnsonsgate (600135)		24 855	25 423	25 902	27 485	6,1 %	8,1 %
FV 283 Nedre Eiker Bru Nord (600009)			14 971	14 092	14 528	3,1 %	-3,0 %
EV 134 Mjøndalen (600148)		17 010	19 973	18 431	18 243	-1,0 %	-8,7 %
FV 283 Herstrøm (600145)	17 240	17 046	17 184	17 284	17 347	0,4 %	0,9 %
RV 35 Hokksund vest (600150)			12 344	11 851	12 258	3,4 %	-0,7 %
FV 88 Nymoene (600006)			3 503	3 848	3 692	-4,1 %	5,4 %
FV 87 Gomsrudveien (600506)			12 150	11 924	12 191	2,2 %	0,3 %
EV 134 Gml. Kongsberg kro (600505)			16 792	16 581	16 728	0,9 %	-0,4 %
<b>SUM</b>	<b>28 745</b>	<b>70 100</b>	<b>155 612</b>	<b>152 301</b>	<b>156 725</b>	<b>2,9 %</b>	<b>0,7 %</b>