



# Årsrapport 2017

## Buskerudbysamarbeidet

13. april 2018

# Forord

Buskerudbyområdet er Norges femte største byregion og blant dem som vokser raskest. Vekst gir muligheter for utvikling, flere arbeidsplasser og mer liv i byer og tettsteder. Det gir også økt belastning på transportsystemet, mer kø og miljøbelastning, hvis vi ikke planlegger arealer og transporttilbudet på en smartere måte. Det er behov for tiltak som kombinerer effektivt transporttilbud med levende lokalsamfunn og godt miljø.

Buskerudbysamarbeidet har bygd videre på tidligere arbeid med blant annet felles areal- og transportplan for Buskerudbyen og Buskerudbypakke 1 med avtale om belønningsmidler for 2010–2017.

I 2017 har det vært gjort et grundig arbeid som har ledet fram til et justert forslag til Buskerudbypakke 2 i desember 2017. Underveis i arbeidet har det vært bred medvirkning med blant annet folkemøter, ungdomskonferanse og egen dialogportal på buskerudbyen.no. Totalt kom det inn over 100 innspill. Alle ble vurdert og har vært med på å danne grunnlaget for nye tiltakspakke- og bomalternativer som ble sendt ut på høring 20.12.2017.

Takk til alle som har bidratt i 2017. Dette har gitt oss et godt grunnlag for å utvikle transportsystemet og arealbruken slik at vi kan nå målene om en bærekraftig og konkurransedyktig byregion.

Roger Ryberg

Leder av politisk styringsgruppe (ATM-utvalget)

# Innhold

<b>Forord</b>	<b>2</b>
<b>Innhold</b>	<b>3</b>
<b>1 Fakta om Buskerudbysamarbeidet</b>	<b>4</b>
1.1 Organisasjon og samarbeidsform	4
1.2 Mål for Buskerudbyen	7
<b>2 Buskerudbyåret 2017</b>	<b>9</b>
2.1 Hovedoppgaver og resultater	9
2.2 Kongsberg sa nei til bypakke	11
2.3 Innbyggerundersøkelsen	12
2.4 Kommunikasjon og aktiviteter	12
2.5 Gjennomførte tiltak	20
Forbedring av kollektivtilbudet	20
Tiltak for sykling og gåing	27
Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og parkering	29
<b>3 Økonomi</b>	<b>31</b>
3.1 Samarbeidsmidler	31
3.2 Belønningsmidler	33
<b>4 Nøkkeltall</b>	<b>35</b>

# 1 Fakta om Buskerudbysamarbeidet

## Arbeid for framtidsrettede transportløsninger

- Buskerudbysamarbeidet opprettet i 2010
- ATM-utvalget er styringsgruppe
- Målet er bærekraftig og konkurransedyktig region

### 1.1 Organisasjon og samarbeidsform

Buskerudbysamarbeidet er et samarbeid mellom kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg samt Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen Region sør, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Buskerud. Samarbeidet ble etablert i 2010.

Alle formelle beslutninger i Buskerudbysamarbeidet fattes av by-/kommunestyrene i kommunene som er med i samarbeidet, i tillegg til fylkestinget i Buskerud fylkeskommune og ledergruppene hos statsetatene. Prioritering av midler til tiltak i Buskerudbypakke 1 som finansieres av statlige bevilgninger fra belønningsordningen, er delegert fra by-/kommunestyrene og fylkestinget til Buskerudbysamarbeidets politiske styringsgruppe; Areal-, transport- og miljøutvalget (ATM-utvalget).

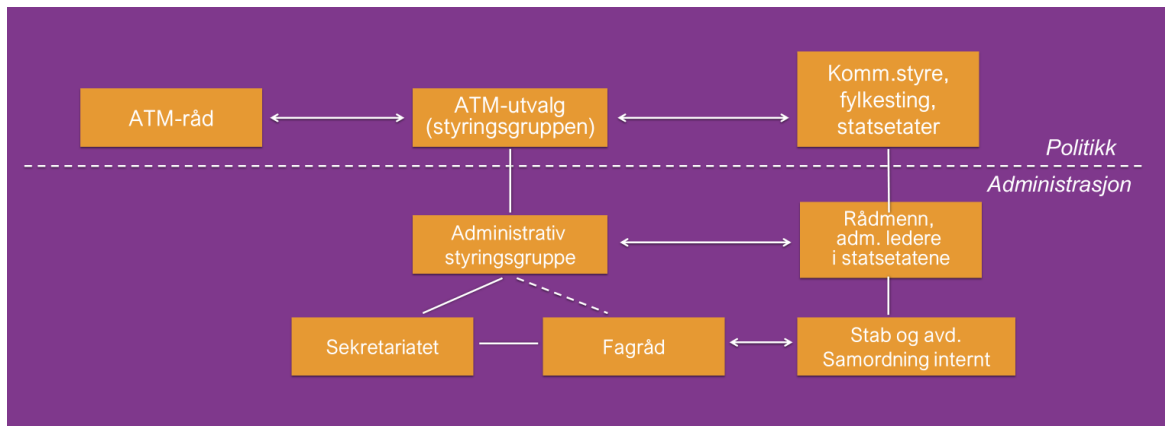
I ATM-utvalget er alle partnerne i samarbeidet representert. Utvalget ledes av fylkesordfører Roger Ryberg. Ordfører Gunn Cecilie Ringdal i Lier, er utvalgets nestleder. ATM-utvalget hadde 6 møter og behandlet 41 saker i 2017. De statlige transportetatene har i samarbeid med kommunene og fylkeskommunen, utarbeidet en statlig byutredning for Buskerudbyen i 2017. I dette arbeidet har ATM-utvalget under ledelse av assisterende vegdirektør Bjørne Grimsrud fungert som lokal styringsgruppe.

I ATM-rådet sitter ordførerne og ytterligere fem valgte politikerne fra hver kommune og fylkestinget. Lederne fra statsetatene møter som observatører i rådet. I 2017 var det 5 møter i rådet. Møtene hadde i stor grad Buskerudbypakke 2 som tema. Andre temaer var grønn konkurransekraft og lavutslippssamfunnet, Nasjonal Transportplan og Byutredning Buskerudbyen.

Administrativ styringsgruppe, som består av rådmennene, fylkesrådmannen og administrative ledere fra statsetatene, forbereder og anbefaler saker for ATM-utvalget.



Denne styringsgruppen har vært ledet av rådmann i Øvre Eiker Trude Andresen, med fylkesrådmann Georg N. Smedhus som nestleder. Administrativ styringsgruppe har hatt 8 møter i 2017 og behandlet 62 saker.



Figur 1 Organisering av Buskerudbysamarbeidet.

Fagrådet er Buskerudbysamarbeidets organ for faglige problemstillinger og oppgaver. Dette organet har ansvaret for drøftinger og forberedelser som legger grunnlaget for den videre saksbehandlingen i samarbeidets organer. Fagrådet består av faglige ledere hos partene, samt Brakar, og ledes av daglig leder Tor-Atle Odberg i Buskerudby-sekretariatet. Fagrådet har hatt 8 møter, inkludert et todagers seminar, og behandlet 74 saker. Fagrådet har også vært invitert til 4 av møtene i administrativ styringsgruppe.

Det er etablert to arbeidsgrupper med deltakelse fra samtlige partnere; sykkelgruppa og IKM-gruppa (informasjon, kommunikasjon og medvirkning). Gruppene møtes ved behov og ledes av prosjektledere i sekretariatet. I tillegg etableres det arbeidsgrupper ved behov. I 2017 er det etablert en arbeidsgruppe bestående av fagpersoner i Drammen kommune, Buskerud fylkeskommune, Brakar, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Buskerudbysekretariatet i forbindelse med arbeidet med justering av Buskerudbypakke 2.

Næringslivet er en viktig samarbeidspartner for Buskerudbysamarbeidet. Det har vært god dialog med aktørene i næringslivet i løpet av året – ikke minst under innspillsprosessen.

Tor Atle Odberg leder sekretariatet for Buskerudbysamarbeidet som har det administrative ansvaret for å lede og koordinere samarbeidet. Ansvaret for å gjennomføre tiltak i Buskerudbysamarbeidet er delegert til partene. Alle fysiske tiltak som det bevilges midler til, utføres enten av en kommune, fylkeskommunen, Statens vegvesen eller Jernbanedirektoratet, eller i samarbeid mellom flere av partene.



*Fylkesordfører Roger Ryberg leder arbeidet.*

#### **ATM-utvalget**

**Roger Ryberg**, leder og fylkesordfører Buskerud fylkeskommune

**Gunn Cecilie Ringdal**, nestleder og ordfører Lier kommune

**Tore Opdal Hansen**, ordfører Drammen kommune

**Bent Inge Bye**, ordfører Nedre Eiker kommune

**Hans Kristian Sveaas**, varaordfører Øvre Eiker kommune

**Kari Anne Sand**, ordfører Kongsberg kommune

**Kjell Inge Davik**, regionveisjef Statens vegvesen region sør

**Ove Skovdahl**, seksjonssjef, Regional samhandling øst, Jernbanedirektoratet

**Helen Bjørnøy**, fylkesmann Buskerud

#### **Administrativ styringsgruppe**

**Trude Andresen**, leder og rådmann Øvre Eiker kommune

**Georg N. Smedhus**, nestleder og fylkesrådmann Buskerud fylkeskommune

**Trond Julin**, rådmann Drammen kommune

**Hans-Petter Christensen** (1. halvår) / **Bente Gravdal** (2. halvår), rådmann Lier kommune

**Truls Hvitstein**, rådmann Nedre Eiker kommune

**Wenche Grinderud**, rådmann Kongsberg kommune

**Hans Jan Håkonsen** (1. halvår) / **Rolf-Helge Grønås** (2. halvår) avd.dir. Statens vegvesen

**Ove Skovdahl**, seksjonssjef, Regional samhandling øst, Jernbanedirektoratet

**Runar Schau Carlsen** (1. halvår) / **Hans-Petter Christensen** (2. halvår), ass. fylkesmann Buskerud

## **Fagrådet**

**Rolf-Helge Grønås** (1. halvår) / **Tor Atle Odberg** (2. halvår), sekretariatsleder

**Gro Ryghseter Solberg**, samferdselsdirektør Buskerud fylkeskommune

**Bertil Horvli**, byutviklingsdirektør Drammen kommune

**Einar Jørstad**, kommunalsjef Lier kommune

**Siri M. Skøien**, kommunalsjef Nedre Eiker kommune

**Morten Lauvbu**, kommunalsjef Øvre Eiker kommune

**Jens Sveaas**, kommunalsjef Kongsberg kommune

**Astri Taklo**, avdelingsdirektør og prosjektleder Buskerudbyen Statens vegvesen region sør

**Sara Brøngel Grimstad**, prosjektleder, Jernbanedirektoratet

**Terje Sundfjord**, administrerende direktør Brakar as

## **Sekretariatet**

**Rolf-Helge Grønås** (1. halvår) / **Tor Atle Odberg** (2. halvår) daglig leder sekretariatet

**Ingunn Larsen**, prosjektleder kommunikasjon

**Gun Kjenseth**, prosjektleder by- og tettstedsutvikling

**Jomar Lygre Langeland**, prosjektleder areal og transport (deltidsengasjert)

**Trond Solem**, prosjektleder sykkel

## **1.2 Mål for Buskerudbyen**

I samarbeidsavtalen er målene for Buskerudbyen definert slik:

### **Visjon**

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

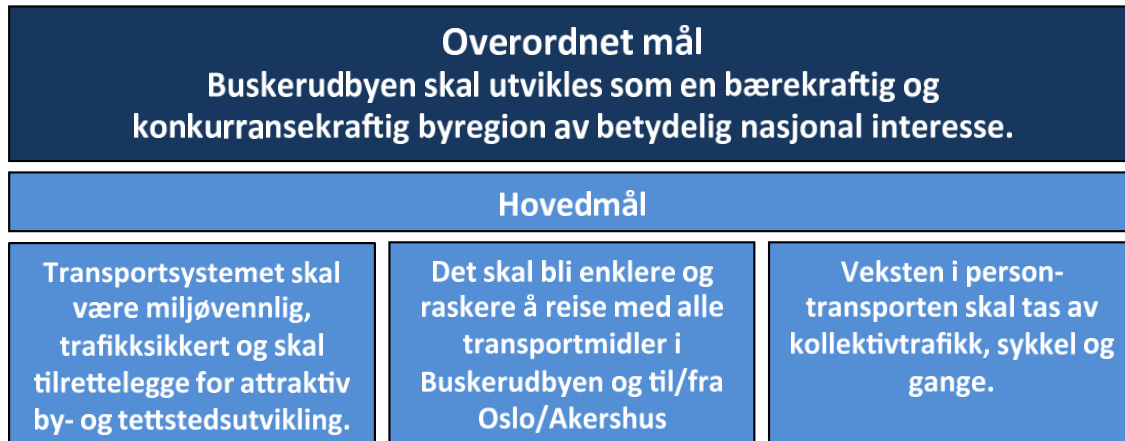
### **Hovedmål og delmål**

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

Hovedmål for endring av transportmønster fram mot 2023: Samarbeidet skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

Samarbeidets mål er de samme som målene i vedtatt areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23.

Målene for Buskerudbypakke2 tar utgangspunkt i samarbeidets mål og nasjonale mål på transportområdet.



Figur 2 Mål for Buskerudbypakke 2

Målstrukturen ivaretar mål om bedre framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og ønsket by- og tettstedsutvikling.



## 2 Buskerudbyåret 2017

### Godt grunnlag for ny justert bypakke

- Utredningsprogram våren 2017
- Omfattende medvirkning høsten 2017
- Administrativt forslag til justert Buskerudbypakke 2 med flere alternativ ble lagt ut på høring 20. desember 2017

### 2.1 Hovedoppgaver og resultater

#### Utredningsprogram

Våren 2017 ble det utarbeidet et utredningsprogram som la grunnlaget for arbeidet med justert forslag til Buskerudbypakke 2. Utredningsprogrammet ble vedtatt i by-/kommunestyrene og fylkestinget i juni 2017.

#### Omfattende innspillsprosess

I løpet av 2017 ble det gjennomført en omfattende innspillsprosess med involvering av innbyggere og interesseorganisasjoner som grunnlag for å utforme nytt forslag til Buskerudbypakke 2.

Fire alternativer for bypakker og 3 alternativer for bompengefinansiering ble utarbeidet og lagt ut på høring i perioden desember 2017 - februar 2018. Det faglige arbeidet med justert Buskerudbypakke 2 har skjedd i nært samarbeid med Statens vegvesen sitt parallelle arbeid med Byutredning for Buskerudbyen. Alle de alternative bypakkene og bomsystemene oppfyller statlige krav som grunnlag for forhandlinger om Byveksttale for Buskerudbyen. Se kapittel 2.4 for konkret innhold i innspillsprosessen.

#### Byutredning Buskerudbyen

Arbeidet med Byutredning Buskerudbyen har pågått samtidig med at det fra lokalt hold har vært gjennomført en omfattende prosess med å justere Buskerudbypakke 2. Disse to

prosessene har vært samordnet. I koordineringen av arbeidet med byutredningen og justeringen av Buskerudbypakke 2, er det lagt stor vekt på å utforme forslag til tiltakspakker som både oppnår nullvekst i persontransport med bil og som gir grunnlag for finansiering. Byutredningens konklusjon er: Det er fullt mulig å nå nullvekstmålet med alle fire tiltakspakker som ble vedtatt sendt ut på høring desember 2017.



*Rushtrafikk er en utfordring i Buskerudbyen.*

### Administrativt forslag Buskerudbypakke 2 på høring

På grunnlag av faglige utredninger og innspillene ble det utarbeidet et administrativt forslag til justert Buskerudbypakke 2 med fire ulike tiltakspakker med ulike profiler og tre ulike bomssystem. I alle alternative tiltakspakker var det lagt inn en sterk satsing på kollektivtrafikk, syklende og gående. Det inngår også fire vegtiltak i alle pakker: Ny Holmenbru, nytt tunnellop i Strømsåstunnelen, tilfartsveg vest del 1 og Bjørnstjerne Bjørnsonsgate fra Anchersbakken til Rundtom.

Tiltakspakke 1 innebærer ekstra satsing kollektivtrafikk og sykkel. I Tiltakspakke 2 og 3 inngår flere vegtiltak, inkludert Tilfartsveg vest del 2 (pakke 2) og Tilfart Konnerud (pakke 3). Tiltakspakke 4 er den mest omfattende pakken, og inkluderer hele tilfartsvegssystemet.

De innledende analysene av ulike type virkemidler viste at bompenger er det virkemiddelet i

Buskerudbypakke 2 som har klart sterkest innvirkning når det gjelder å redusere biltrafikken. Det betyr at bompenger må til for å realisere nullvekstmålet i Buskerudbyen. De bomsystemer og takster som kreves for å finansiere de fire alternative tiltakspakkene vil bringe Buskerudbyen langt på vei til nullvekstmålet.

Det er vurdert tre ulike bomsystemer. Bomsystemet med tett snitt i Drammen gir størst effekt av bomsystemene som er vurdert, med en reduksjon i trafikkarbeidet i Drammen på ca. 10 % sammenliknet med kommunegrensebommer. At et bomsystem med flest bynære bomsnitt gir størst trafikkregulerende virkning har sammenheng med at et slikt bomkonsept vil fange opp flere trafikkstrømmer og reiserelasjoner enn de to andre bomsystemene.

Flere må betale, men takstene for hver passering blir lavere.

Alle kombinasjoner av tiltakspakker og bomkonsept når nullvekstmålet, men gir litt ulik måloppnåelse på andre områder. Rapporten ble lagt ut på høring 20. desember 2017 med høringsfrist i 23. februar 2018.

## 2.2 Kongsberg sa nei til bypakke

Byutredning for Buskerudbyen inneholder omtale av en mulig bypakke for Kongsberg. Det ble utarbeidet et administrativt forslag til egen bypakke for Kongsberg kommune i desember som ble lagt ut på høring. Kommunestyret trakk forslaget tilbake i 2018 og ønsker ikke å gå videre med en bypakke basert på bompengefinansiering. Byggingen av ny E134 utenom Kongsberg sentrum fortsetter som planlagt med egen bompengoordning. Kongsberg er fortsatt med i Buskerudbysamarbeidet.





*Kongsberg.*

## 2.3 Innbyggerundersøkelsen

Det har vært gjennomført innbyggerundersøkelser i 2013, 2014 og 2016 i alle fem kommunene i Buskerudbysamarbeidet som er dokumentert i årsrapport 2016. Det er ikke gjennomført undersøkelse i 2017, men skal etter planen gjennomføres i løpet av 2018.

Resultatene fra undersøkelsene viser en stor oppslutning om hovedlinjene i Buskerudbyens arbeid med å etablere en langsiktig bypakke. Se årsrapport fra 2016 for mer informasjon om undersøkelsene. Årsrapportene er å finne under Dokumentarkiv på buskerudbyen.no.

## 2.4 Kommunikasjon og aktiviteter

Det er gjennomført en rekke aktiviteter for å informere om Buskerudbyen, om tiltak som kan bidra til å endre atferd og i forbindelse med arbeidet med å sette sammen Buskerudbypakke 2 på nytt.

Målene med kommunikasjonsarbeidet er tredelt:

- Synliggjøre utfordringer som følge av befolkningsvekst og økt trafikk.
- Beskrive forslag til løsninger – for den enkelte og for samfunnet.
- Øke kunnskap om Buskerudbyen i alle målgrupper.



I forbindelse med utredningsprogrammet for justeringen av Buskerudbypakke 2 ble det laget en egen kommunikasjonsplan tilpasset fasene i prosessen. Politikerne var klare på at de ønsket å involvere innbyggerne. Planen skulle danne grunnlag for saklig og opplyst drøfting av de ulike pakke-alternativene og bidra til økt kunnskap om Buskerudbyen. Innbyggerne skulle gis flere arenaer å komme med innspill på og det skulle være arrangementer i alle kommunene. I etterkant skulle innspillene, samt faglige vurderinger av dem, offentliggjøres.

Kommunikasjonsplanen hadde også som mål å legge til rette for at beslutningstakere har et godt grunnlag for egne vurderinger og beslutninger.

**Sosiale medier** er brukt aktivt gjennom hele prosessen, og samlet har videoene og innleggene som er fremmet (annonsert) hatt en rekkevidde på 127 000 personer.

**Annonsering** av innspillsprosessen og høringsprosessen ble gjennomført i flere runder i alle lokale medier, også digitalt.

**Ny nettside** for Buskerudby-samarbeidet ble lansert i august, spesielt tilpasset for medvirkningsprosessen som da skulle starte opp.

Det ble utviklet en egen portal på nettsiden, tilrettelagt for dialog med innbyggerne både under innspill- og høringsperioden. **Dialogportalen** er enkel å tilpasse tematisk, og kan tas opp i andre aktuelle sammenhenger.

Det ble også opprettet en egen **Faktabank** på buskerudbyen.no, hvor alle rapporter som er relevante for justeringen av Buskerudbypakke 2 er samlet.

I september ble det arrangert **folkemøter** på Papirbredden i Drammen, biblioteket i Lier, rådhuset i Øvre Eiker og biblioteket i Nedre Eiker. Et bredt fagpanel fra de ulike partnerne var tilstede på alle møtene for å svare på spørsmål.

Samtlige møter ble livestreamet på buskerudbyen.no. Møtet i Drammen ble også direkteoverført på dt.no. Møtet i Drammen var for øvrig særlig godt besøkt med over 100 fremmøtte.

Folkemøtene ble annonsert separat i respektive lokalmedier. Det ble også laget en **egen Facebook-kampanje** med videosnutter med henholdsvis Gro Nyhus, leder for aksjonistgruppen “Nei til bomber innenfor Drammen kommunes grenser”, NHO-direktør Grete Karin Berg og engasjert innbygger Siri Narverud Moen, som oppfordret medinnbyggere til å delta i innspillsprosessen.

Sekretariatet gjennomførte **en rekke separate** møter gjennom høsten og vinteren med privatpersoner, interessegrupper, foreninger og andre som ønsket å stille spørsmål, komme med innspill og/eller bli orientert om prosessen.





*Folkemøte i Drammen.*

I september ble det også gjennomført to dager med **Åpent kontor** på Drammensbiblioteket, hvor blant andre fylkesrådmannen og ulike fagpersoner var representert for å svare på spørsmål fra publikum.

Sekretariatet hadde **stand** på Hokksund by- og laksefestival, delte ut flyers og snakket med en rekke engasjerte eikerværinger. Sekretariatet med flere hadde også godt besøkte stands under Elvefestivalen i Drammen og på Eplefestivalen i Lier.

For å synliggjøre Buskerudby-samarbeidet mer i bybildet, ble det laget egnet **vindusdekor** til lokalene til sekretariatet på Strømsø torg.

27. september ble det arrangert et eget **ungdomsevent** på Union Scene med rundt 130 deltakere. Målet var å tegne bildet av morgendagens ønskede bysamfunn med fokus på transport og miljø. Møtet ble annonsert i sosiale medier i forkant med ulike videosnutter. Til selve eventet ble det laget en egen film av multimedieenheten i Drammen kommune om bypakken og innspillsprosessen. Eventet ble ledet av Niklas Baarli (P3/Verdens rikeste land, NRK TV) og Johanna Hauge (P3), og inneholdt blant annet paneldebatt med engasjerte ungdomsdeltakere, sekretariatsleder og politisk redaktør i Drammens Tidende.



*Engasjerte ungdommer på Union Scene diskuterte ønsker for morgendagens bysamfunn*

I september ble det gjennomført et heldags **fagverksted** med representanter fra politikk (ATM-rådet), interesseorganisasjoner og næringslivet for å drøfte og komme med innspill til justering av BBP2.

Det ble arrangert to oppfølgende møter for å orientere om hvordan innspillene ble vurdert og håndtert videre. Hit ble alle som hadde kommet med innspill spesielt invitert.

I løpet av innspillsperioden ble det holdt to **frokostmøter** i samarbeid med Næringsforeningen i Drammensregionen med tema justering av Buskerudbypakke 2.

**Et nytt digitalt historiefortellingsverktøy** med en blanding av bilder, tekst og videointervjuer, ble tatt i bruk for å forklare tiltakspakkene og bomsystemene som ble lagt ut på høring i desember. Digistoryen ble publisert på buskerudbyen.no, og spredt via sosiale medier.

Det ble lagt planer for et **felles folkemøte** for de fire kommunene i januar 2018 for å orientere om høringsforslagene.

Alle innspill som kom inn ble faglig vurdert. Både innspill og vurderinger ble samlet i en egen rapport som ble sendt alle som kom med innspill og offentliggjort, blant annet gjennom Faktabanken på buskerudbyen.no.

## **IKM-gruppa**

IKM-gruppen, som består av kommunikasjonsansvarlige hos partnerne, hadde fellesmøter i mai, juni og august, og ytterligere kontakt underveis ved behov.

## **Elsykkelbiblioteket**

Elsykkelbiblioteket åpnet i juni 2016 med støtte fra Buskerudbysamarbeidet og Drammen kommune. Elsykkelbiblioteket låner ut elsykler og laste-elsykler, og har funnet en god driftsmodell. Etter implementering av nytt kunde-registreringssystem i 2017, er det nå ikke lengre venteliste for å få låne sykkel. Totalt var det 158 som lånte elsykkel i 2017.



*Mulig å låne elsykler og lastesykler gjennom Elsykkelbiblioteket.*

## **Pigg med pigg en stor suksess**

Totalt 640 sykler fikk piggdekk under Pigg med pigg-kampanjen. Kampanjen gikk ut på at syklister som kjøpte piggdekk til sykkel fikk dekket kostnaden for det ene dekket av Buskerudbyen. Opprinnelig plan var å stoppe på 400 skift, men ved stopp-dato 14. november var det fortsatt stort trykk og ventelister. Kampanjen ble derfor forlenget slik at alle på venteliste også fikk





dekkskifte. Kampanjen inkluderer skifte tilbake til sommerdekk.

Det ble laget en egen promoteringsvideo for kampanjen, som oppnådde god spredning i sosiale medier.

Alle sykkelbutikkene har vært positive til kampanjen, og ønsker lignende neste vintersesong. Butikkene meldte om mye ekstrasalg og service-ønsker, og at de opplever mer fokus på sykkel innad i Buskerudbyen nå enn før. Noe som har resultert i at butikkene ikke lenger pakker bort sykkelutstyr for vinteren, men selger sykler hele året.

## Sykle til jobben

Sykle til jobben-aksjonen gjennomføres i samarbeid med Bedriftsidretten. Buskerudbysamarbeidet deltar i Sykle til jobben-aksjonen for å stimulere til mer sykling og gåing til jobb, skole og fritidsaktiviteter. Samarbeidet bidrar med midler til gratis deltakelse i Sykle til jobben-aksjonen for beboere og ansatte i virksomheter innenfor Buskerudbyen, og koordinerer aksjonen mellom partnerne og Bedriftsidretten.

I 2017 var det 1 453 aktive deltagere med i aksjonen. Dette er en liten nedgang på 33 personer fra året før. Antall aktiviteter og totale lengder har også gått litt ned. Dette kan skyldes dårlig vær og snø i første uke av kampanjen. Deltakerne oppgir at de er mer aktive både under og etter kampanjen. 94 % er fornøyde med kampanjen og ønsker å delta i 2018.

I forbindelse med aksjonen ble det også trukket ut to elsykler i premie blant lokale deltakere. Dette var i tillegg til de nasjonale premiene.

## Aktiv på skoleveien

Årlig treukers aksjon for å få skolebarn til å gå eller sykle til og fra skolen. Aksjonsukene ble satt til ukene 12, 13 og 14, som var de siste fulle ukene før påskeferien. 39 av 71 grunnskoler i Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker meldte seg på aksjonen, i tillegg deltok Læringscenteret i Nedre Eiker (norsk for voksne innvandrere). Av disse var det kun fire ungdomsskoler. Dette har vært en trend i mange år, og vil forhåpentligvis endre seg i 2018 med kampanjen U-Go fra Bedriftsidretten.

Totalt var det 6057 elever i de påmeldte klassene, mot ca. 8700 påmeldte elever i 2016. Nedgangen kan tilskrives at langt færre ungdomsskoler var påmeldt i 2017.

Oddevall barneskole i Lier vant for fjerde året på rad. Ordfører var med på premieoverrekkelsen, og det ble laget reportasje i Lierposten, på NRK Buskerud og på Dagsrevyen 21 på NRK. Tislegård ungdomsskole på Kongsberg vant i klassen for ungdomsskoler. Premiene var gavekort på 5 000 kr til sports- og aktivitetsutstyr.



*Oddevall barneskole i Lier vant for fjerde året på rad.*

### **Drammenselva rundt - Promotering og sykkelpremie-sponsing**

Drammenselva rundt er et uformelt og tradisjonsrikt sykkel-familiearrangement, som arrangeres av Bedriftsidretten i Buskerud. Alle som gjennomfører får premie, og man kan starte på flere punkter langs ruta som går fra Elveparken opp til gamle Mjøndalsbru, og tilbake til Landfalløybrua. Det kommer deltagere fra alle kommunene i området rundt. Buskerudbyen hjalp til på arrangementet med design til promoteringsmateriell, og sponset to barnesykler i premier.

### **Rosenkrantzgata - [rosen.sykletiljobben.no](http://rosen.sykletiljobben.no)**

Sommeren 2017 ble Rosenkrantzgata i Drammen oppgradert. Mens arbeidet stod på, ble det redusert fremkommelighet og endret kjøremønster. For å motivere flere til å la bilen stå, startet Buskerud fylkeskommune, i samarbeid med Statens vegvesen, Brakar og Buskerudbyen, en kampanje for å registrere «grønne reiser» med gange, sykkel og kollektivt. Deltakerne som registrerte bilfrie reiser ble med i trekningen av en elsykkel og fem månedskort for buss. Det var kun 38 personer som registrerte seg i kampanjen, noe som blant annet kan forklares med lite promotering.



## Bli en syklende student

For å promotere Drammen som en sykkelby arrangerte samarbeidet en kampanjedag utenfor Høgskolen i Sør-Norge på Papirbredden 30. august. Drammen kommune stod for arrangementet, med støtte fra Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune, og Buskerudby-sekretariatet. Sykkelreparatørene fra Bici & Ski møtte for å mekke sykler, og det ble delt ut gratis bysykkelkort og sykkel-materiell. Det var relativt stor interesse fra studentene, og én ble trukket ut som vinner av en ny sykkel.



*Sykkelreparatørene fra Bici & Ski møtte for å mekke sykler på "Bli en syklende student". Det ble også delt ut gratis bysykkelkort og sykkelmaterieill.*

## Sykelvelgeren - [sykelvelgeren.buskerudbyen.no](http://sykelvelgeren.buskerudbyen.no)

Det ble arrangert en utstilling for å vise frem det store utvalget av forskjellige typer sykler som finnes og lokalt tilbud. Utstillingen bestod av en lastesykkel og interaktiv skjerm på nettbrett på Drammensbiblioteket. Den hadde rundt 400 unike besøkende. I utgangspunktet var det planer om å holde vårutstilling på minst to bibliotek innenfor Buskerudbyen, men på grunn av problemer i utviklingen av websidene ble det skalert ned og heller bestemt å ha det på Drammensbiblioteket fra 19. september til 4. november 2017.

## TV-aksjonen/UNICEF promoteringssykel

Transportsykkelen til Buskerudbyen, Butchers & Bicycles kjøpt inn i 2016 og tilgjengelig i Eلسykkelbiblioteket, ble brukt til promotering av TV-aksjonen. Sykkelen fikk spesiallaget

UNICEF-design. Aksjonen var 22. oktober 2017, og sykkelen ble brukt rundt i Drammen uka før arrangementet, syklet til stand - og folk fikk prøve sykkelen.

### Lysrazzia: Kun halvparten med lys på sykkelen

Kontroll av syklistene og deres lysbruk – lysrazzia – ble gjennomført 24. oktober 2017 på tre steder på Kongsberg, samt ved Drammen og Mjøndalen stasjon. På grunn av dårlig vær var det færre syklistene enn tidligere år, 161 registrert (tidligere ca. 200). Gratis sykkellys og premiering ble satt pris på. Totalt var det 55 prosent av syklistene som hadde lovpålagt lys. I tilsvarende aksjon i 2016 hadde 71 prosent, og i 2015 hadde kun 46 prosent lys både foran og bak på sykkel. Det skal jobbes videre med å få flere til å bruke lys i framtidige informasjonskampanjer og Pigg med pigg-aksjoner.

## 2.5 Gjennomførte tiltak

### Forbedring av kollektivtilbudet

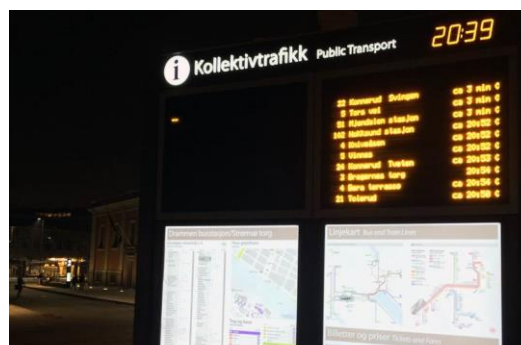
Det styrkede busstilbudet som ble igangsatt i forrige belønningsperiode er videreført i hele perioden 2014–17. I tillegg er det igangsatt ytterligere styrket busstilbud på linje 3, linje 51 og 71 i 2016. Passasjertallene for 2017 viser at disse linjene har hatt en fin økning.

#### Elbusser

Brakar fikk i 2016 tilskudd på 1 mill. kr til et forprosjekt for å avklare teknologiske alternativer, finansieringsplan og konkurransegrunnlag for anskaffelse av materiell for elektrisk bussdrift på linje 51. Gjennom finansiering fra ENOVA og fylkeskommunen vil Brakar i 2018 igangsette drift av elektriske busser på linje 51. De fleste av Brakars linjer i Drammen, Lier og Nedre Eiker går ellers på fornybart drivstoff (HVO - Hydrotreated Vegetable Oil).

### Forbedret informasjon og billettsystem

En hovedsatsing for forbedring av kollektivtilbudet i denne belønningsperioden er tiltak for å bedre informasjon om rutetilbudet og forbedre billettsystemet. Baksystem for sanntidsinformasjon (SIS) er anskaffet og utstyr i busser med systemer for å sende og motta informasjon fra bussene er installert i 110 av bussene i Buskerudbyen i perioden. Tavler på knutepunktene og skilt på noen større holdeplasser er satt opp. Systemet gir informasjon til kundene om kollektivtilbudet i sanntid, dvs. reell tid som



Sanntidsinformasjonstavler gjør det enklere å reise kollektivt.

tar høyde for eventuell forsinkelse. SIS gir også mulighet for automatisk holdeplassopprop, automatisk skilting av destinasjon i og på buss og automatisk passasjertelling ved på- og avstigning.

Nye billett- og betalingsløsninger er på plass med kontantfrie busser som mobilbilletter og internettsalg av billetter. Samtidig er betalingsløsninger for kundegruppene som faller utenfor mobilbillett og internett videreført. Det er videre installert egne billettvalidatorer bak på bussene for å effektivisere påstigning og redusere bussenes ståtid på holdeplassene.

### Bedre trafikantinformasjon (TID)

Brakar har videreført arbeidet med trafikantinformasjon og design i kollektivtrafikken i Buskerud; kalt Brakar TID. Brakar TID omfatter prinsipper for bruk av fysiske elementer som skilt, søyler, stolper, lehus samt bruk av kart, tabeller og annen informasjon til kundene. Tiltak er utført på strekningen Kongsberg knutepunkt – Gamlegrendåsen, Lierbyen bussterminal, Mjøndalen stasjon, Hokksund stasjon, Kongsberg knutepunkt, strekningsvise tiltak Strømsø torg – Gulskogen, Strømsø torg – Rundtom, Bragernes torg – Lierbyen og Drammen sykehus.



*Bussholdeplass Strømsø Torg, Drammen*



## Nytt pris- og sonesystem med gjennomgående billettering for buss og tog

Fylkeskommunen har innført nytt pris og sonesystem i Buskerud og lagt til rette for gjennomgående billettering for buss og tog.

Det var opprinnelig avsatt 9 millioner av belønningsmidlene i 2017 som skulle gå til Brakartakst på toget. Samferdselsdepartementet hadde ikke kapasitet til å forhandle om lokale takstvtaler med de områdene som ikke skal ut på konkurranse i 2017. De 9 millionene ble derfor omdisponert til videreføring av forsterket bussdrift i 2018, fram til ny belønningsavtale foreligger. Forhandlinger med Ruter og NSB har kommet i gang, men det foreligger foreløpig ingen avtale.



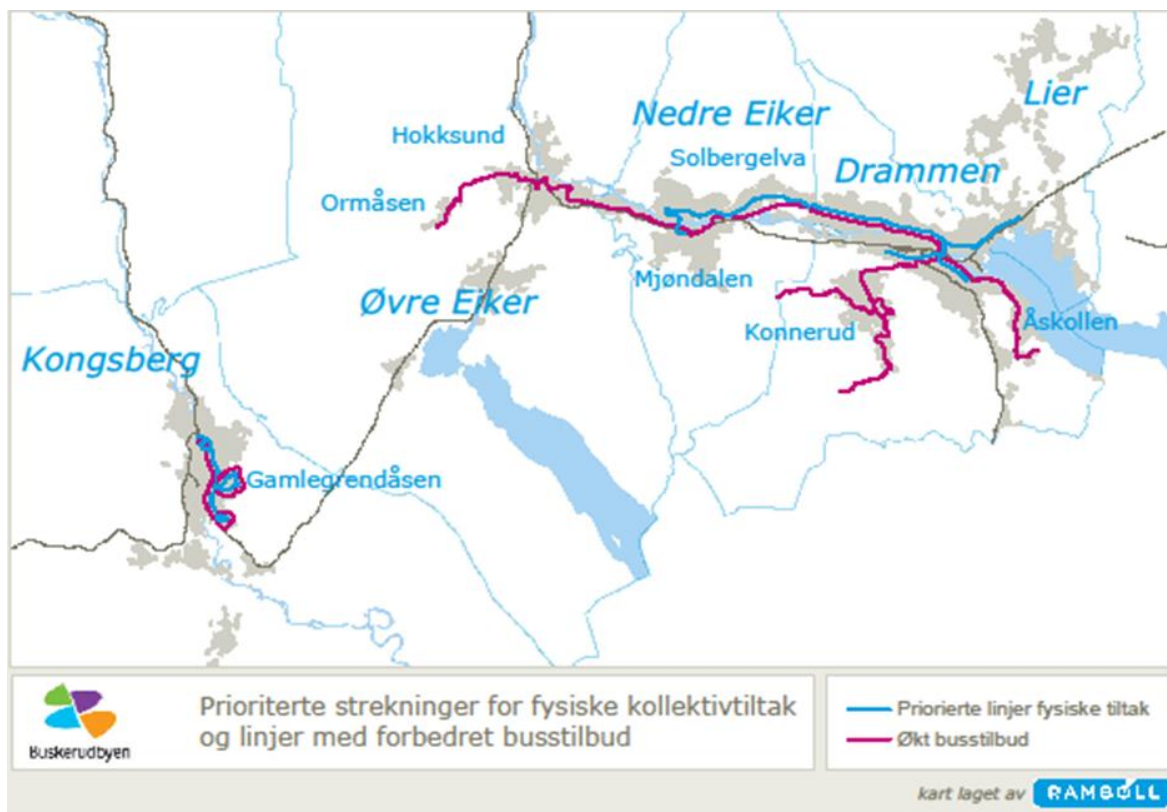
*Nytt pris og sonesystem vil gjøre det enklere å reise kollektivt i regionen*

## Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering

Fokus for tiltaksområde 2 er på de viktigste infrastrukturtiltakene som legger til rette for igangsettelse av et nytt kollektivtilbud i Buskerudbypakke 2. Tiltak kan gjelde hele Buskerudbyområdet, men de fem prioriterte buss-strekningene og de seks prioriterte utviklingsområdene har høyest prioritet. Følgende fem strekninger er prioritert for innsats for bedring av infrastruktur for buss:

- 1A: Drammen sentrum – Travbanen/Vinnes

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



Tiltakstyper er prioritert på disse strekningene:

- Etablering av kollektivfelt/gate og kollektivtraséer
- Utbygging av sentrale knutepunkter og holdeplasser
- Innfartsparkering på jernbanestasjonene (bil og sykkel) og sentrale bussholdeplasser
- Etablering av informasjonssystemer for buss med sanntidsinformasjon til holdeplasser
- Etappevis innføring av teknologi med basis i sanntidsinformasjonssystemet (SIS) for aktiv prioritering av buss i lyskryss (ASP)



- Planlegging og prosjektering av større tiltak

### Fremkommelighetstiltak og oppgradering av holdeplasser

I Øvre Eiker ble holdeplass og snuplass for buss og pendlerparkering i Ormåsen og tilsvarende i Skotselv ferdigstilt våren 2017. I tillegg ble Drammen busstasjon (Strømsø) oppgradert og ny busstrasé i Klopptjerngata i Mjøndalen åpnet i 2017.



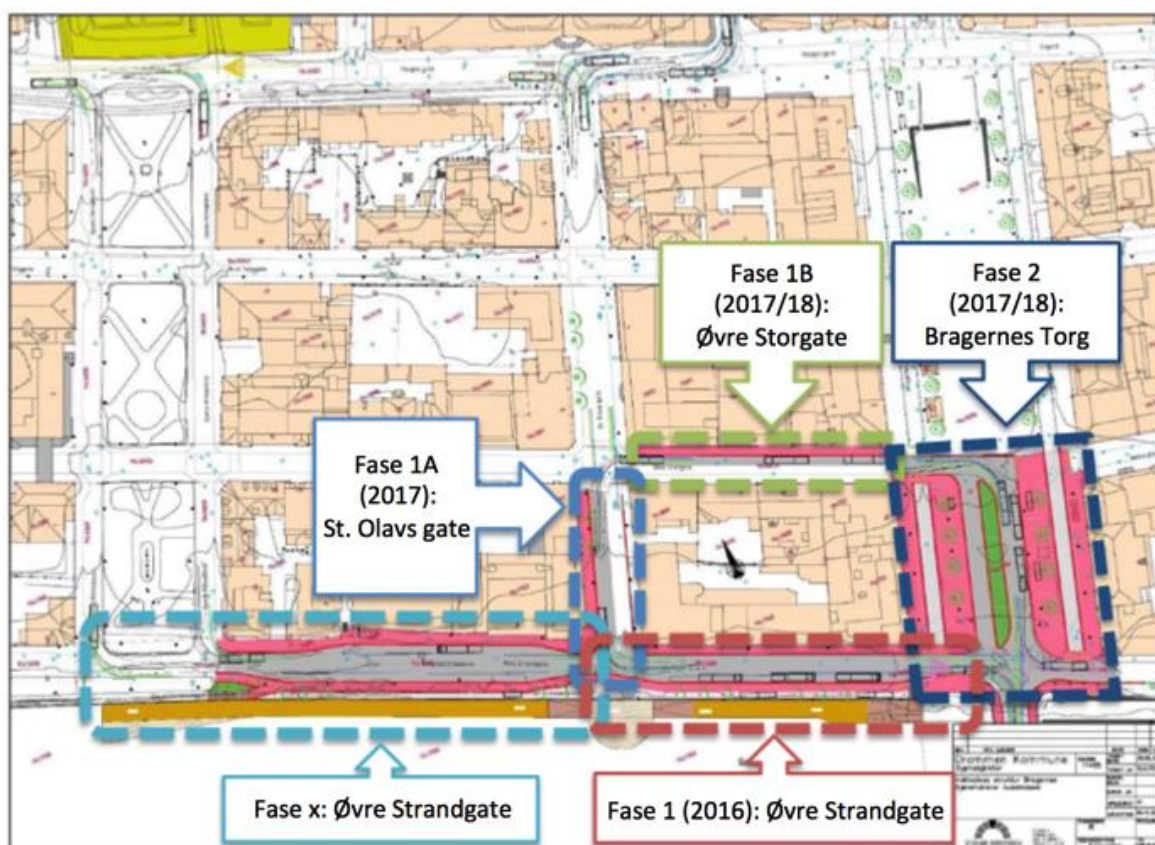
*Stor jubel på åpningsdagen i Ormåsen.*

Det foregår avklaring av forslag til bussprioritering på eksisterende Mjøndalsbru. Forslag om tilfartskontroll i Strandveien i Lier/Drammen ble ikke gjennomført da analyser viste at tiltaket i liten grad ville bidratt til bedre fremkommelighet for bussen. Midlene er omdisponert til sykkeltiltak.

### Bragernes kollektivknutepunkt

Kollektivterminalen på Bragernes torg er et svært viktig anlegg for busstrafikken i hele Drammensregionen. Det forventes mange flere busser og trafikanter som følge av tiltakene i Buskerudbypakke 2. Knutepunktet bygges om for å gi økt kapasitet og gjøres mer attraktivt. I dag avvikles busstrafikken på Bragernes torg hovedsakelig i blandet trafikk.

Første byggetrinn omfatter ombygging i Øvre Strandgate ble åpnet i juni 2017. Fase 1A St. Olavs gate og fase 1B Øvre Storgate samt fase 2 Bragernes Torg nedre del er under bygging og kollektivknutepunktet vil bli ferdigstilt høsten 2018.



Figur 3 Oversikt over utbyggingsfaser Bragernes kollektivknutepunkt. Kilde: Drammen kommune.



Fra åpning av første byggetrinn av nytt kollektivknutepunkt på Bragernes.



## Knutepunktutvikling

Mulighetsstudien for utvikling av Hokksund og Mjøndalen knutepunkter ble ferdigstilt i 2015. Jernbaneverket startet opp reguleringsplanarbeid og teknisk hovedplan for de to stasjonene samtidig med kommunedelplanprosess for dobbeltspor på strekningen Gulskogen – Hokksund. Reguleringsplanarbeidet ved Hokksund stasjon ble imidlertid stoppet sommeren 2016 og detaljplanleggingen av Mjøndalen stasjon ble stoppet vinteren 2017 da Jernbanedirektoratet anså at det var for mange usikkerhetsfaktorer.

Kommunedelplanen skal ivareta behovet for overordnede avklaringer på begge stasjonene. Forslag til kommunedelplan for strekningen Gulskogen – Hokksund vil etter planen bli oversendt til behandling i kommunene i februar 2018. Forslaget skal også inneholde en vurdering av mulighet for trinnvis utbygging og realisering av to tog i timen til Hokksund snarest mulig. Det skal videre startes opp planleggingsplanarbeid for å ivareta behovet for hensetting av tog på strekningen Drammen – Hokksund.

## Innfartsparkering

Innfartsparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen. I henhold til felles strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen som ATM-utvalget har fått utarbeidet, skal slike plasser primært bidra til at de som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner eller et tjenlig busstilbud, skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen. Innfarts- og pendlerparkeringsstrategien samt felles handlingsplan er behandlet i de fem kommunestyrene og fylkestinget i 2017.

I 2017 er innfartsparkering og ny bussholdeplass åpnet i Ormåsen sentrum og Skotselv sentrum i Øvre Eiker. Det er satt av midler til etablering av sykkelhotell på Kongsberg stasjon, Hokksund stasjon, Brakerøya stasjon og gamle Lierbyen stasjon (bussterminal).

Drammen kommune har satt i gang prosjektering av flere pendlerparkeringsplasser med sykkelparkering ved barnehager i bydelene for å gjøre det mulig for barnefamilier å kjøre til barnehagen for så å velge buss, sykkel eller gange inn til sentrum. Områder som er prosjektert og under iverksetting er Bernåsvillaen/Djupdalsveien på Konnerud, Gulskogen barnehage og Jordbrekkskogen barnehage. I tillegg jobbes det med å finne arealer for pendlerparkeringsplasser i bydelene Tangen/Åskollen.

I Nedre Eiker er prosjektering av innfartsparkering ved fv. 283 ved Nedre Eiker kirke i gang og vil være klar til bygging når ny belønningsavtale foreligger.

Tilskudd til utvidet innfartsparkering på Heiatoppen (E18/fv. 16) i Lier er omdisponert da det ikke har vært mulig å få regulert tiltaket i tide til å kunne bygges i denne perioden. Midlene er delvis omdisponert til å bedre forholdene ved Lier stasjon der parkeringsplassen er overfylt. Det er små muligheter til å utvide parkeringen. Det satses derfor på å få flere til å gå og sykle til stasjonen ved å utbedre gang- og sykkelvegene og sykkelparkering. Videre er markedsgrunnlaget for matebusser til Lier stasjon utredet.



*Mange sykkelparkeringsplasser er etablert utenfor Drammen stasjon.*

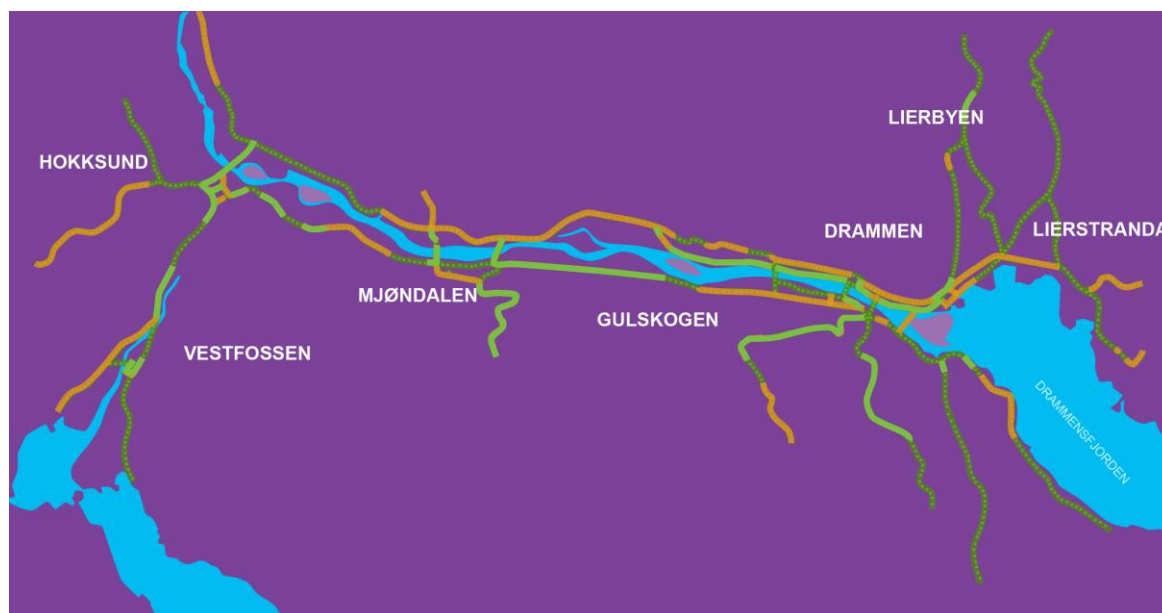
## Tiltak for sykling og gåing

Sykkelsatsing i Buskerudbyen i perioden 2014–17 har lagt vekt på:

- Utbedring av sentrale ruter og sykkeltiltak i byer/tettsteder.
- Utbedring av ruter fra byer, tettsteder og kollektivknutepunkt til boligområder.
- Realisere strekningsvise tiltak på sammenhengende sykkelvegnett mellom Lier, Drammen, Mjøndalen, Hokksund og Vestfossen og mellom Kongsberg sentrum og de mest sentrale boligområdene.
- Øvrige tiltak som omfatter tilrettelegging for helårssykling, utviklingsarbeid og kampanjer- og holdningsskapende tiltak.



## Felles sykkelplan og handlingsprogram



Figur 4 Prioriterte ruter i sykkelplanen.

Felles regional sykkelplan for Buskerudbyen ble sluttbehandlet i kommunestyrene og Buskerud fylkesting 15. februar 2017. Planen inneholder strategier for å styrke sykkel som transportform og en plan for utvikling av et sammenhengende regionalt sykkelvegnett uavhengig av vegeier.

I 2017 utarbeidet en handlingsplan som er oversendt til behandling i kommunestyrene og fylkestinget. Denne legger også grunnlaget for sykkeltiltakene i forslag til Buskerudbypakke 2.

### Handlingsprogram 2018-23

Tidshorisonen for handlingsprogrammet seksårsperioden 2018-23. Hensikten med handlingsprogrammet er tredelt:

1. Å konkretisere strategidelen av Felles sykkelplan Buskerudbyen med oppfølgingstiltak: Tiltak referert i hver av delene i dokumentet: A) Ivareta sykkel i alle deler i plansystemet, B) Bygge framtidens sykkelvegnett, C) Forbedre reisen fra dør til dør og D) Stimulere til en bred sykkelkultur.
2. Definere hvilke av de prioriterte strekningene i det regionale sykkelvegnettet i Buskerudbyen som først skal følges opp med planlegging og/eller gjennomføring.
3. Synliggjøre finansieringsbehovet. Handlingsprogrammet vil være et grunnlag for prioritering av belønningsmidler/bypakkemidler og evt. byvekstavtalemidler 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).

## Lokale gåstrategier

Med bakgrunn i felles kunnskapsgrunnlag for gåing i Buskerudbyen er det i 2017 utarbeidet gåstrategi for Buskerudbyen.

## Infrastrukturiltak sykkel og gange

I fireårsperioden har belønningsmidlene vært med å finansiere sykkelfelt ved utbygging av Baneveien Nord i Kongsberg. Drammen har opparbeidet sykkelfelt med fortau i C.O. Lundsgt. I Øvre Eiker er tilrettelegging for syklende og gående i krysset mellom Drammensvegen og Støperigata i Hokksund sentrum ferdigstilt, gang og sykkelveg langs Drammensveien er asfaltert og sikring av kryss er etablert. Arbeidet med oppgradering av gang- og sykkelvei langs rv. 35 mellom Kirkeveien og Haugveien ved Haug kirke har startet opp i 2017. Tilskudd fra belønningsmidlene har videre bidratt til opparbeiding av gang-/sykkelveg på strekningen Horgen – Klommestein langs fv. 283 i Øvre Eiker. Gang-/sykkelveien ble åpnet i 2017.

I Nedre Eiker er det foretatt oppgradering langs Drammensveien inn mot Mjøndalen sentrum og det planlegges sykkelhotell ved Mjøndalen stasjon. Midler avsatt til gang- og sykkelveg langs fv. 28 fra jernbaneovergangen til Ytterkollen er omdisponert til gang- og sykkeltiltak på strekningen Gulskogen – Nedre Eiker grense langs samme fylkesveg. Bakgrunnen for omdisponeringen er at grunnforholdene var dårligere enn ventet og ville gitt betydelige høyere kostnad.

I Lier er etappe 2 av sykkelvei på den gamle jernbanetraseen til Drammen med kryssing av Ringeriksveien og forbindelse inn til Lierbyen igangsatt. Når etappe 2 er ferdigstilt i 2018, vil det være en 1,5 km trygg og effektiv sykkelveg mot Drammen fra Lierbyen og til Kjellstadveien.

## Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og parkeringspolitikk

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

## Parkeringspolitikk

I perioden 2015–2017 har det blitt prioritert belønningsmidler til videreutvikling av parkeringspolitikken.

I Drammen arbeides det med en ny parkeringsstrategi som skal vedtas i 2018. I Kongsberg er det gjennomført en evaluering av den nye parkeringsordningen og administrasjonen har foreslått en utvidelse av ordningen til å gjelde hele sentrumsområdet og tilgrensende boligområder. Nedre Eiker har iverksatt “snill håndheving” med parkeringsskiver, noe også Øvre Eiker har igangsatt en prosess for. Begge kommunene har vedtatt skiltplan for sentrumsområdene i henholdsvis Mjøndalen og Hokksund med vekt på prioritering av korttidsparkering. Lier kommune har varslet at de vil gå gjennom parkeringspolitikken i forbindelse med gjennomgang av kommuneplanens arealdel.

Buskerud fylkesting har innført parkeringsavgift på fylkeshusets parkering i Drammen. Innføring av parkeringsavgift på andre fylkeskommunale eiendommer i bynære strøk skal utredes og kan være aktuelt etter en evaluering av erfaringer på fylkeshuset.

## Tilrettelegging for miljøvennlig reiser hos næringsliv og partnere

Samarbeidspartnerne i Buskerudbyen har satt i gang tiltak for å «*feie for egen dør*» med mål om å redusere bilbruken på reiser i, til og fra jobb blant egne ansatte. Tiltakene går i stor grad ut på å tilrettelegge for trygge sykkelparkeringer og stimulere til gange og sykling.

Ved å stimulere til tiltak i egen virksomhet for offentlige og private aktører i Buskerudbyen vil aktørene gå foran som et godt eksempel og få økt legitimitet overfor andre aktører. Det er vanskelig for stat, fylke og kommune å kreve klimavennlig adferd av innbyggere og næringsliv uten å gå foran som gode eksempler.

*Reis Smart* er tiltak hos næringslivsvirksomheter for å tilrettelegge for mer miljøvennlige arbeidsreiser og tjenestereiser. I 2017 har mye av arbeidet vært knyttet til et samarbeid med Drammen sykehus.

Gjennom *Reis Smart* har sykehuset anskaffet tre elsykler som brukes til tjenestereiser. Syklene kan også lånes med hjem i helger og til og fra jobb. I tillegg er det etablert bedre sykkelparkeringer for besøkende og ansatte på sykehuset. Kommunen har fulgt opp med tiltak for universell utforming og bedre skilting slik at det blir lettere å finne frem.



*Klinikkdirektør Britt Eidsvoll i Vestre Viken var den første til å prøve nye elsykler ved Drammen sykehus.*

## 3 Økonomi

### To kilder til finansiering

- Samarbeidsmidler fra partnerne i samarbeidet  
Belønningsmidler fra staten

Samarbeidsmidler: Alle samarbeidspartnerne bidrar med en årlig sum i tråd med samarbeidsavtalen som ble inngått mellom partnerne i 2009 og fornyet fra 1. januar 2015.

Belønningsordningen: Buskerudbysamarbeidet inngikk i 2010 en fireårig avtale om belønningsmidler med Samferdselsdepartementet. Denne avtalen hadde en øvre ramme på 280 millioner kroner, og Buskerudbysamarbeidet har fått utbetalt hele summen over en fireårsperiode. I 2014 ble det inngått en ny fireårig avtale om belønningsmidler, med en ramme på 308,3 millioner kroner. Buskerudbyen er senere tildelt 15 millioner kroner i ekstra belønningsmidler både i 2015 og 2016 og 20 millioner i 2017. Slik at rammen per 31.12.2017 er 358,3 millioner kr.

### 3.1 Samarbeidsmidler

ATM-utvalget vedtok budsjett 2017 for Buskerudbysamarbeidet i møte 18. november 2016sak 52/16. Hver av partnerne bidrar med tilskudd som vist under. Samarbeidsmidler for 2017 er 3 999 177 kroner, inkludert kr 649 177 som er overført fra 2016. Øvre Eiker kommune har ansvar for regnskapsføring og revisjon av samarbeidsmidlene.

Tabell 1 Samarbeidsmidler 2017

Inntekter	Kroner
Statens vegvesen	350 000
Jernbanedirektoratet	350 000
Fylkesmannen i Buskerud	350 000
Buskerud fylkeskommune	650 000
Drammen kommune	650 000



Kongsberg kommune	250 000
Øvre Eiker kommune	250 000
Nedre Eiker kommune	250 000
Lier kommune	250 000
Overført fra 2016	649 177
<b>Total finansiering</b>	<b>3 999 177</b>

Tabell 2 Utgifter Buskerudbysamarbeidet

År	Personal/ planlegging	Husleie	Drift/ kontor	Møte- utgifter	Kompe- -tanse	Sum utgifter
2011	2 844 890	269 000	220 799	113 454	35 257	3 483 400
2012	2 776 222	294 635	111 667	192 122	42 735	3 417 381
2013	2 159 504	301 858	111 368	89 540	47 927	2 710 197
2014	2 857 839	308 868	53 915	243 005	8 150	3 471 777
2015	2 467 031	285 275	62 049	167 533	4 450	2 986 338
2016	2 845 079	270 949	79 376	238 988	40 535	3 470 929
2017	3 443 932	*	75 060	140 212	86 901	3 745 205

\*Statens vegvesen har ikke fakturert husleie på 250.000 kr i 2017, Husleien for både 2017 og 2018 faktureres i 2018.

Samarbeidsmidlene har i tråd med vedtatt budsjett for 2017 i hovedsak gått til planlegging, koordinering i form av lønnskostnader mv. for daglig leder, prosjektleder (frikjøpt fra Øvre Eiker kommune) og administrativ ressurs (frikjøpt deltid fra Øvre Eiker kommune). Prosjektleder kommunikasjon, prosjektleder sykkel (faste stillinger), prosjektleder areal og transport (engasjement) og prosjektleder samferdsel (engasjement) finansieres av belønningsmidler. Øvrige utgifter er: Kostnader til drift av sekretariatet (leie av kontorer, kontorutstyr, it-drift mv.), møtekostnader for samarbeidets organer (arbeidsgrupper, fagråd, adm. styringsgruppe og ATM-råd) og kompetanseutvikling for medarbeiderne i sekretariatet.

## 3.2 Belønningsmidler

Tildeling av Belønningsmidler i 2017 var på 100 mill. kr (inkludert 20 mill. i ekstra belønningsmidler). Totalt tildelt tilskudd for avtaleperioden 2014–2017 var ved utgangen av 2017 på 358,3 mill. kr samt 0,3 mill. kr overført fra forrige periode, slik at samlede inntekter for perioden 2014-17 er 358,6 mill. kr.

Mange tiltak går over flere år. Noen får tildelt penger ett år og realiseres året etter. Dette henger blant annet sammen med at det tar tid å planlegge før prosjektene kan realiseres.

I tabell 3 vises status for belønningsmidlene ved rapportering til Samferdselsdepartementet 1. februar 2018.

Tabell 3 Handlingsplan for Buskerudbypakke1/belønningsmidler fordelt på tiltaksområder per år, gjeldende bevilgning og gjennomføring av tiltak og rest.

Tiltaksområde	2014 mill. kr		2015 mill. kr		2016 mill. kr		2017 mill. kr		2014 - 2017
	Bevil- get	Sum påløpt	Bevil- get	Sum påløpt	Bevil- get	Sum påløpt	Bevil- get	Sum påløpt	Rest
1. Forbedring av kollektivtilbudet	13,0	13,0	23,1	23,1	25,2	25,2	37,0	28,9	8,2
2. Forbedring av infrastrukturen for kollektivtilbudet	19,7	19,7	46,5	46,5	35,3	34,0	39,4	14,7	26,1
3. Tiltak for syklende	30,0	30,0	15,8	13,0	24,3	13,5	14,6	8,3	19,9
4. Tiltak for miljøvennlige reiser og parkeringspolitikk	1,8	1,8	1,6	1,0	3,6	0,8	1,7	0,7	4,3
5. Arealutvikling og fortetting	0,5	0,5	0,8	0,8	0,2	0,1	1,0	1,0	0,1
6. Felles kunnskapsgrunnlag	2,3	2,3	3,5	3,2	2,3	2,0	4,5	1,4	3,8
7. Kommunikasjon	2,3	2,3	1,1	1,1	3,2	2,6	4,0	2,0	2,6
<b>SUM Belønningsmidler</b>	<b>69,5</b>	<b>69,5</b>	<b>92,6</b>	<b>88,6</b>	<b>94,1</b>	<b>78,2</b>	<b>102,4</b>	<b>57,0</b>	<b>65,0</b>

Tabell 4 Sum årlige tiltak i handlingsplan belønningsmidler og gjennomføring i perioden 2014-17. Mill. kr.

Periode	2014-tiltak	2015-tiltak	2016-tiltak	2017-tiltak	Sum
Gjennomført 2015	67,5	24,2			91,9
Gjennomført 2016	2,0	60,1	53,9		116,1
Gjennomført 2017		4,2	23,9	57,2	85,4
<b>Avtaleperioden 14-17</b>	<b>69,5</b>	<b>88,6</b>	<b>78,2</b>	<b>57,2</b>	<b>293,5</b>

Rest		3,8	16,0	45,2	65,0
<b>Sum</b>	<b>69,5</b>	<b>92,4</b>	<b>94,2</b>	<b>102,4</b>	<b>358,5</b>

Flere av de resterende tiltakene er igangsatt og vil være gjennomført tidlig i 2018, mens andre er under planlegging og gjennomføres i løpet av 2018. De største bevilgningene er gitt til å forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken og til infrastrukturtiltak sykkel. Disse tiltakene er ofte omfattende og kompliserte og gjennomføring vil derfor først kunne skje året etter at bevilgning er gitt.

Under kommenteres differansen mellom gjeldende bevilgning og påløpte midler.

- Tiltaksområde 1: Restbeløp skyldes at det i tiltaksplan 2017 ble satt av 9 millioner kr til forsterket rutekjøring første halvår 2018. Usikkerhet rundt når ny belønningsavtale ville foreligge gjorde at det ble avsatt midler for å kunne opprettholde det utvidede busstilbudet våren 2018.
- Tiltaksområde 2: Restbeløp skyldes i hovedsak (20 millioner kr) at ombygging av Bragernes kollektivknutepunkt vil strekke seg fram til november 2018 og siste del av tilskuddet faktureres ved ferdigstilling. I tillegg er noe midler holdt av til utbygging av sykkelparkering ved stasjonene Kongsberg, Høksund, Brakerøya og Lier, samt Lierbyen busstasjon så fort nødvendige avklaringer foreligger i 2018.
- Tiltaksområde 3: Det akkumulerte restbeløpet skyldes flere ting; Et sykkeltiltak i Øvre Eiker som startet opp høsten 2017 har foreløpig ikke fått utbetalt tilskuddet og et sykkeltiltak i Lier har fått forsinket oppstart. Det er avsatt 3 millioner kr til sykkelhotell ved Mjøndalen stasjon. Videre er det satt av midler til oppfølging av sykkelinspeksjoner våren 2018 og planlegging av tiltak i ny felles sykkelplan.
- Tiltaksområde 4: Det akkumulerte restbeløpet er planlagt brukt på tiltak i 2018 når nye parkeringsstrategier og handlingsplaner er politisk vedtatt i løpet av våren 2018. Tiltak innenfor *Reis Smart* og *Feie for egen dør* er under gjennomføring og ferdigstilles i 2018.
- Tiltaksområde 5: Det akkumulerte restbeløpet på 0,1 millioner kr skal brukes til å følge opp vedtatt gåstrategi med handlingsplan for innsatsområde gåkultur.
- Tiltaksområde 6: Det er omdisponert midler for å kunne arbeide videre med kunnskapsgrunnlag for Buskerudbypakke 2 og forberedelser til eventuell byvekstavtale i 2018. Det er videre satt av midler til Buskerudbysamarbeidets andel av kostnader i 2018 til utvidet utvalg i kontinuerlige reisevaneundersøkelse
- Tiltaksområde 7: Restbeløp satt av til informasjonstiltak tilknyttet Buskerudbypakke 2

Detaljer om regnskapet kan framskaffes fra detaljert prosjektregnskap. Buskerud fylkeskommune har ansvar for ordinær regnskapsføring for de årlige tildelte midlene på vegne av de seks avtalepartnerne med Samferdselsdepartementet.

## 4 Nøkkeltall

### Kollektivtrafikken tar stadig større markedsandeler

- 4 % flere innbyggere siden 2013
- 16 % flere kollektivtrafikkreiser siden 2013
- Tilnærmet nullvekst i biltrafikken

### Økning i kollektivtrafikken, mens biltrafikken gikk ned i 2017

Til tross for befolkningsvekst, viser Byindeksen for 2017 en nedgang i personbiltrafikken på 0,2 %, mens den kraftige veksten i kollektivtrafikk fortsetter. Det ble foretatt 4 % flere reiser med buss og tog i 2017. Dermed står kollektivtrafikken for en stadig større andel av reisene i Buskerudbyen i tråd med overordnede mål.

### 16 % flere kollektivreiser siden 2013

Det har vært tilnærmet nullvekst i personbiltrafikken i perioden 2014–17. Perioden 2014–17 har det samlet sett vært en svak vekst i personbiltrafikken på 1,6 % i alt. Befolkningsveksten har i samme periode vært 4,5 %. Kollektivtransporten har hatt en kraftig passasjervekst. Sterkest har veksten vært på tog med en økning på ca. 35 %. Antall busspassasjerer har økt med om lag 12 % i samme periode. Når en ser alle kollektivtrafikkreiser under ett, har økningen vært på om lag 16 %.

### Nullvekstmålet vil kunne nås

Så langt det er mulig å dokumentere, jfr. Byutredning for Buskerudbyen i 2017, vil nullvekstmålet kunne nås med god margin innenfor en kort tidshorisont (ett år etter innføring av bompenger som en del av Buskerudbypakke 2 og med 2013 som referanseår). Ut fra sist justerte fremdriftsplan vil Buskerudbypakke 2 kunne iverksettes i 2020. Byutredningen for Buskerudbyen viser at nullvekstmålet også kan nås for en lengre tidshorisont; 2017–2030.



## Befolkningsutvikling

Tabell 5 Befolkning i Buskerudbyen per.1.1 . Kilde SSB feb 2018

Folkemengde i kommunene per 1.1.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2017 -18	2014 -18
Lier	24 763	25 175	25 378	25 731	25 740	25 980	0,9 %	3,2 %
Drammen	65 473	66 214	67 016	67 895	68 363	68 713	0,5 %	3,7 %
Nedre Eiker	23 640	23 811	24 154	24 431	24 718	24 917	0,8 %	4,6 %
Øvre Eiker	17 752	17 919	18 039	18 205	18 560	18 926	2,0 %	5,6 %
Kongsberg	25 887	26 406	26 711	27 013	27 216	27 410	0,7 %	3,8 %
<b>SUM Buskerudbyen</b>	<b>157 515</b>	<b>159 525</b>	<b>161 298</b>	<b>163 275</b>	<b>164 597</b>	<b>165 946</b>	<b>0,8 %</b>	<b>4,0 %</b>
<b>Endring i prosent</b>	<b>1,3%</b>	<b>1,1 %</b>	<b>1,2 %</b>	<b>0,8 %</b>	<b>0,8 %</b>			

## Trafikktall for buss

Tabell 6 Antall bussreiser i Buskerudbyen

Passasjertall med buss i Buskerudbyen Brakar/ Nettbuss	Antall påstigninger					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Brakar	8 476 759	8 445 923	8 462 691	8 758 043	9 028 081	9 477 598
Endring i prosent Brakar		-0,4 %	0,2 %	3,5 %	3,1 %	4,9 %
Nettbuss*	439 017	358 713	340 249	Ikke tall	Ikke tall	Ikke tall

## Trafikktall for tog

Tabell 7 Stasjonstrafikk for strekningen Kongsberg – Lier. Totalt antall på- og avstigninger på stasjonene i Buskerudbyen. Kilde NSB januar 2018, foreløpige beregninger.

Stasjoner	2014	2015	2016	2016 skyggeregnskap	2017	Vekst 2016-2017
Kongsberg	499 000	568 000	646 165	574 000	576 000	0,3 %
Darbu	38 000	42 000	44 049	43 000	43 000	0,0 %
Vestfossen	114 000	132 000	139 881	142 000	146 000	2,8 %
Hokksund	332 000	387 000	412 595	409 000	432 000	5,6 %
Steinberg		24 000	69 714	61 000	68 000	11,5 %
Mjøndalen	398 000	459 000	461 348	394 000	413 000	4,8 %
Gulskogen	352 000	409 000	425 933	328 000	334 000	1,8 %
Drammen	3 259 000	3 625 000	3 863 454	3 245 000	3 296 000	1,6 %
Brakerøya	165 000	198 000	199 877	213 000	215 000	0,9 %
Lier	331 000	387 000	396 000	264 000	262 000	-0,8 %
<b>SUM</b>	<b>5 488 000</b>	<b>6 231 000</b>	<b>6 659 016</b>	<b>5 673 000</b>	<b>5 785 000</b>	<b>2,0 %</b>

NSB har endret tellemåte for passasjertellinger i 2015 og 2017 under vises hvordan tallene har variert.

Tabell 8 Tabell totalt antall på- og avstigninger på stasjonene i Buskerudbyen, ulike beregningsmåter, NSB.

Antall på- og avstigninger	2012	2013	2014	Nye 2014	2015	2016	2016 skyggeregner	2017
Kongsberg	321000	342000	400000	499000	568000	646165	574000	576000
Skollenborg	21000							
Darbu	23000	33000	43000	38000	42000	44049	43000	43000
Vestfossen	125000	120000	131000	114000	132000	139881	142000	146000
Hokksund	252000	271000	313000	332000	387000	412595	409000	432000
Steinberg	62000		4000		24000	69714	61000	68000
Mjøndalen	252000	316000	336000	398000	459000	461348	394000	413000
Gulskogen	244000	306000	256000	352000	409000	425933	328000	334000
Drammen	2020000	1956000	2125000	3259000	3625000	3 863454	3245000	3 296000
Brakerøya	213000	188000	200000	165000	198000	199 877	213000	215000
Lier	249000	230000	229000	331000	387000	396 000	264000	262000
<b>SUM</b>	<b>3 782 000</b>	<b>3 762 000</b>	<b>4 037 000</b>	<b>5 488 000</b>	<b>6 231 000</b>	<b>6 659 016</b>	<b>5 673 000</b>	<b>5 785 000</b>

Tabell 9 Antall på- og avstigninger Flytoget i Drammen.

Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	2015	2016	2017	2016-17
Antall på- og avstigende passasjerer	358 000	377 000	375 000	366 400	371 225	1,3 %

Kilde: Flytoget januar 2017

## Trafikktall for vegtrafikk

Tabell 10 Vegtrafikk i fire utvalgte tellepunkter. ÅDT. Kilde Statens vegvesen.

Tellepunkt	Veg	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Endring % 2016-2017	Endring % 2013-2017
600050 Strømsåstunnelen	<b>E134</b>	16 738	17 045	17 449	17 638	18 118	18 559	18 471	-0,5	5,9
600013 Roesnkr.gt	<b>Fv 283</b>	26 336	28 367	28 053	29 171	29 227	29 026	28 403	-2,1	1,2
600146 Gulskogen	<b>Fv 28</b>	11 057	10 042	10 099	10 433	9 951	9 902	10 044	1,4	-0,5
601037 Konnerudgata	<b>Fv 36</b>	11 157	10 995	10 944	10 983	10 966	10 989	10 932	-0,5	-0,1
<b>SUM 4 tellepunkt</b>		<b>65 288</b>	<b>66 449</b>	<b>66 545</b>	<b>68 225</b>	<b>68 262</b>	<b>68 476</b>	<b>67 850</b>	<b>-0,9</b>	<b>2,0</b>
Endring i prosent			<b>1,8</b>	<b>0,1</b>	<b>2,5</b>	<b>0,1</b>	<b>0,3</b>	<b>-0,9</b>		

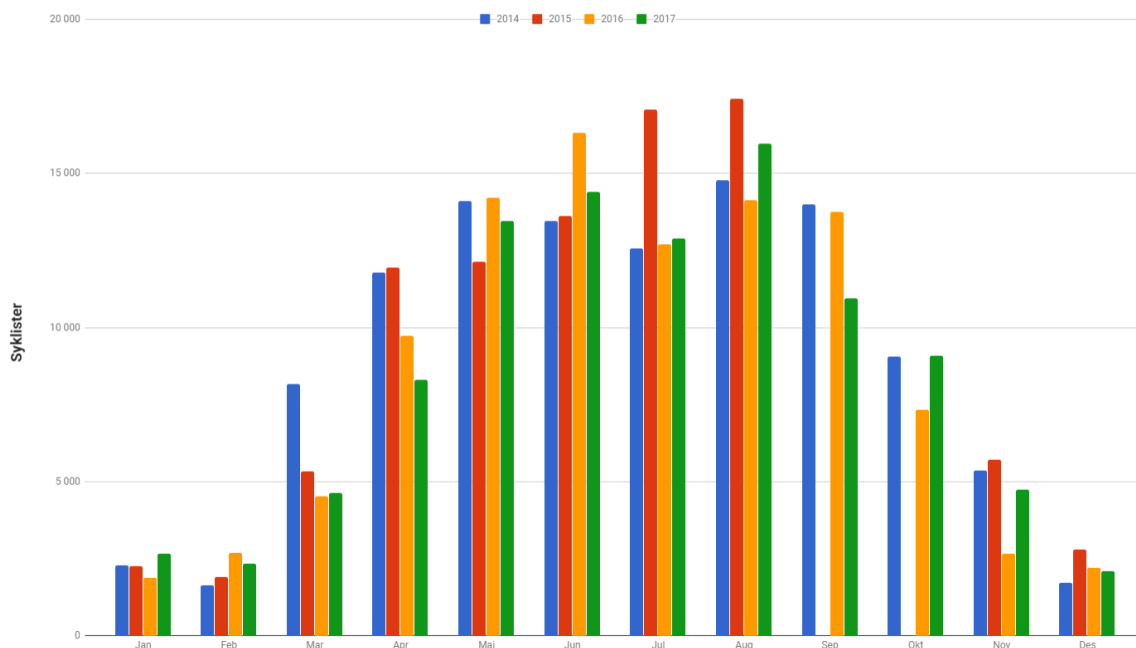
Tabell 11 Vegtrafikk for ytterligere 12 punkter som er fulgt siden 2011 og totaltall for tellepunkter i Tabell 10 og Tabell 11. ÅDT. Kilde Statens vegvesen.

Tellepunkt	Veg	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
600611 Stoppen	Fv 23	3 475	3 473	3 579	3 747	3 826	3 885	3 984
600124 Lierbyen Nord	Fv 285	6 636	6 753	6 880	7 018	7 142	7 590	7 508
600116 Lierstranda	Fv 282	19 603	18 411	19 896	19 670	19 904	20 294	20 099
600121 Damtjern	Fv 282	3 558	3 751	3 866	3 994	4 213	4 983	4 909
600135 Bj.Bjørnsonsgt.	Rv 282	25 423	25 902	27 485	27 364	27 990	27 551	27 441
600009 Nedre Eiker bru	Fv 283	14 971	14 092	14 618	13 515	13 997	14 613	15 020
600148 Mjøndalen	E134	19 973	18 431	18 268	19 032	19 582	19 491	19 629
600145 Herstrøm	Fv 283	17 184	17 284	17 370	17 452		17 469	17 928
600150 Hokksund Vest	Rv 35	12 344	11 851	12 296	11 982	12 312	12 156	12 323
600006 Nymoen	Fv 88	3 503	3 848	3 699	4 638	4 288	4 525	3 971
600506 Gomsrudveien	Fv 87	12 150	11 924	12 191	12 093	11 325	10 453	
600505 Gml.Kongsberg Kro	E134	16 792	16 581	16 728	16 262	16 324	16 450	16 930
<b>SUM 12 tellepunkt (alle)</b>		155 612	152 301	156 876	156 767	140 903	159 460	149 742
SUM 10 tellepunkt uten Herstrøm og Gomsrudveien		126 278	123 093	127 315	127 222	129 578	131 538	131 814
<b>SUM 4 tellepunkt</b>		65 288	66 449	66 545	68 225	68 262	68 476	67 850
<b>SUM 14 tellepunkt (uten H. og G.)</b>		<b>191 566</b>	<b>189 542</b>	<b>193 860</b>	<b>195 447</b>	<b>197 840</b>	<b>200 014</b>	<b>199 664</b>
<b>Endring i prosent for de 14 punkter</b>			<b>-1,1</b>	<b>2,3</b>	<b>0,8</b>	<b>1,2</b>	<b>1,1</b>	<b>-0,2</b>

Grå ruter=mangler data. Disse tellepunktene er tatt ut av oppsummeringen nederst.

## Sykkeltellinger

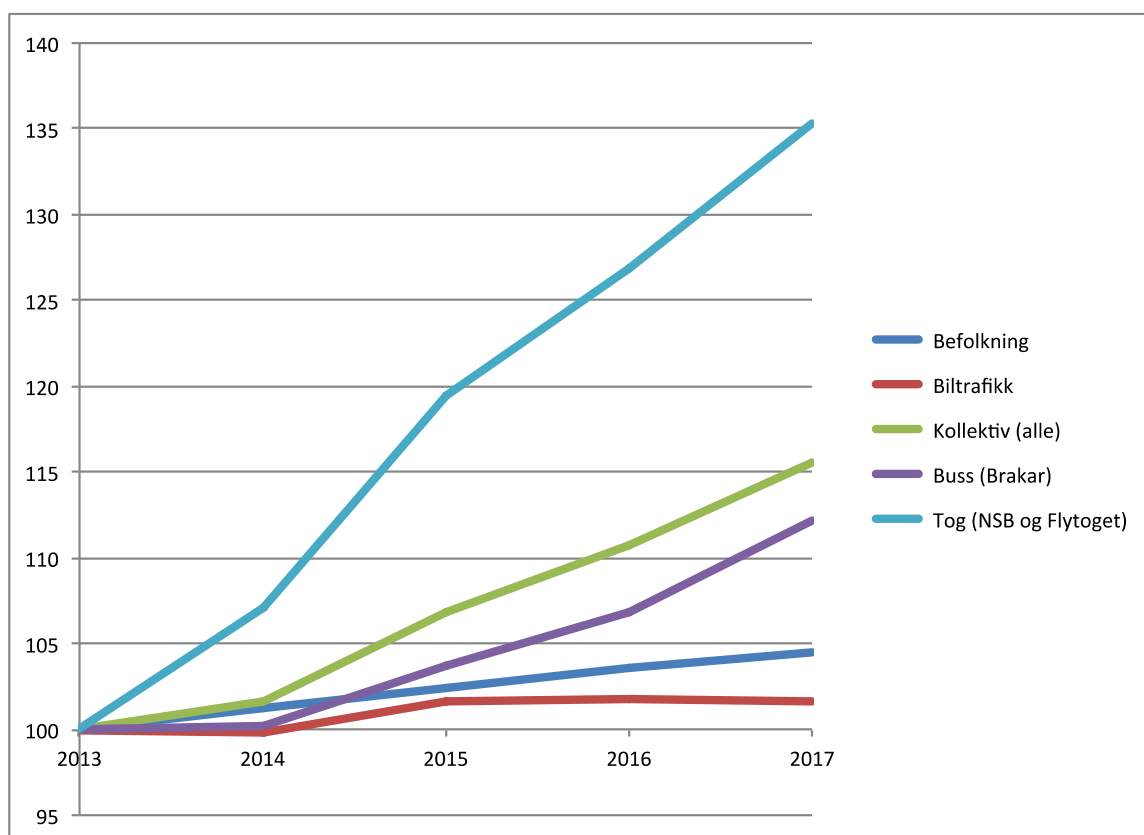
Strandveien, Drammen: Sykkelpasseringer 2014-2016



Figur 5 Sykkeltrafikk Strandveien. Månedstall 2014–2017.

## Indekser

Indekser (2013=100)	2013	2014	2015	2016	2017
Befolkning	100,0	101,3	102,4	103,6	104,5
Biltrafikk	100,0	99,8	101,6	101,8	101,6
Kollektiv (alle)	100,0	101,6	106,8	110,8	115,5
Buss (Brakar)	100,0	100,2	103,7	106,9	112,2
Tog	100,0	107,1	119,4	126,9	135,3



Figur 6 Utvikling i befolkning, byindeks (personbiltrafikk), kollektivtrafikk samlet (buss og tog), busstrafikk (Brakar) og togtrafikk (NSB og Flytoget) i Buskerudbyen i perioden 2014–17.



[buskerudbyen.no](https://buskerudbyen.no)

