



Årsrapport 2020

Buskerudbysamarbeidet

Forord

Året 2020 har vært preget av koronapandemien og tiltakene mot den, noe som har gitt store utslag på kollektivbruken og personbiltrafikken i Buskerudbyområdet. Men det har også vært et år med god lokal oppslutning rundt Buskerudbyen. Det er enighet om å jobbe for en byvekstavtale med staten uten bompengepakke, hvor målet er å videreutvikle transportsystemet og arealbruken i mer bærekraftig retning.

Samferdselsministeren har i året som har gått bekreftet at det i prinsippet ikke er krav om bompenger i en byvekstavtale, og er åpen for å vurdere en slik avtale hvis nullvekstmålet nås. Buskerudbyen har klart å nå nullvekstmålet hittil, og foreløpig beregninger viser at det er mulig å nå fremover også.

Buskerudbyområdet er Norges femte største byregion og er ventet å vokse de neste 20 årene. Vekst gir muligheter for utvikling, flere arbeidsplasser og mer liv i byer og tettsteder. Det kan også gi økt belastning på transportsystemet, mer kø og miljøbelastning, hvis ikke vi 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 også i 2020 bygd videre på tidligere arbeid med blant annet felles areal- og transportplan for Buskerudbyen og avtalen om belønningsmidler fra staten.

Tett og godt samarbeid mellom partene for å utvikle transportsystemet og arealbruken slik at vi kan nå målene om en bærekraftig og konkurransedyktig byregion blir viktigere enn noen gang.

Monica Myrvold Berg

Leder av ATM-utvalget (politisk styringsgruppe for Buskerudbysamarbeidet)

23. april 2021

Forsidefoto: Geir A. Arneberg

Innhold

1	Fakta om Buskerudbysamarbeidet	4
1.1	Organisasjon og samarbeidsform	4
1.2	Mål for Buskerudbyen	7
2	Buskerudbyåret 2020	8
2.1	Hovedoppgaver og resultater	8
2.2	Kollektivtiltak – drift	8
2.3	Kollektivtiltak – infrastruktur	11
2.4	Syssel- og gangetiltak	15
2.5	Tiltak for miljøvennlige reiser og byutvikling	18
2.6	Kommunikasjon, kunnskapsgrunnlag og kampanjer	21
3	Økonomi	27
3.1	Samarbeidsmidler	27
3.2	Belønningsmidler	29
4	Nøkkeltall	33

1 Fakta om Buskerudbysamarbeidet

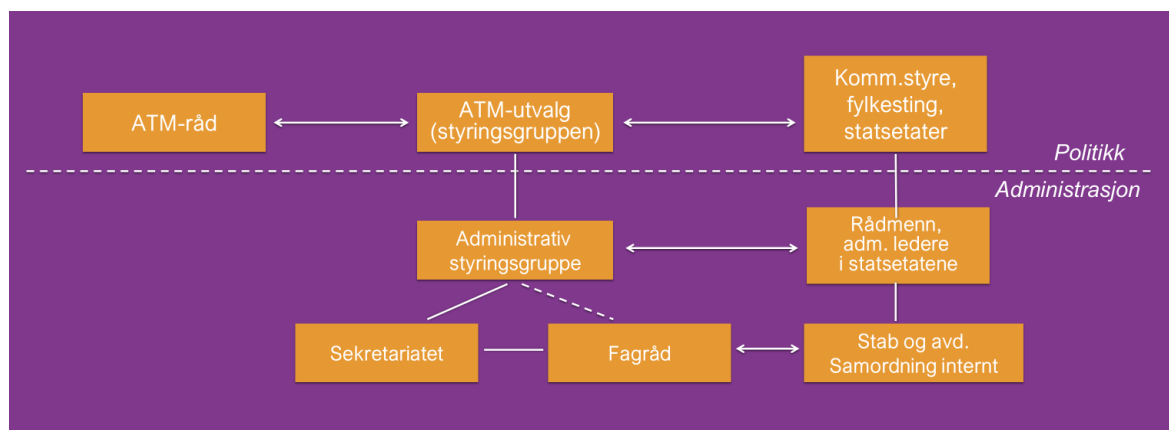
Arbeid for framtidsrettede transportløsninger

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



1.1 Organisasjon og samarbeidsform

Etter at regionreformen trådte i kraft 1.1.2020, deltar kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg samt Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet i samarbeidet. Statsforvalteren i Oslo og Viken er med som observatør. Samarbeidet ble etablert i 2010.



Figur 1 Organisering av Buskerudbysamarbeidet.

Alle formelle beslutninger i Buskerudbysamarbeidet fattes av kommunestyrene i kommunene som er med i samarbeidet, i tillegg til fylkestinget i Viken 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 ble i 2020 ledet av ordfører i Drammen Monica Myrvold Berg. ATM-utvalget hadde 5 møter og behandlet 38 saker i 2020.

I ATM-rådet sitter ordførerne og ytterligere fem valgte politikere fra hver kommune og fylkestinget. ATM-rådet drøfter relevante saker og gir råd til ATM-utvalget, samt bidrar til politisk forankring. Lederne fra statsetatene møter som observatører i rådet. I 2020 var det 3 møter i ATM-rådet.

Administrativ styringsgruppe, som består av rådmennene/kommunedirektørene, fylkesrådmannen og administrative ledere fra statsetatene, forbereder og anbefaler saker for ATM-utvalget. Denne styringsgruppen har i 2020 vært ledet av kommunedirektør i Lier, Bente Gravdal. Administrativ styringsgruppe har hatt 4 møter i 2020 og behandlet 44 saker.

Fagrådet har ansvaret for faglige 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 i Buskerudby-sekretariatet. Fagrådet har hatt fire møter, inkludert et todagers seminar, og behandlet 61 saker.

Rolf David Ramslien har ledet sekretariatet for Buskerudbysamarbeidet fram til han sluttet 31.12.2020. Sekretariatet har det administrative ansvaret for å lede og koordinere samarbeidet. Partene i samarbeidet har ansvaret for å gjennomføre tiltakene.

ATM-utvalget

Monica Myrvold Berg, ordfører, Drammen kommune (leder)

Gunn Cecilie Ringdal, ordfører, Lier kommune (nestleder)

Knut Kvale, ordfører, Øvre Eiker kommune

Kari Anne Sand, ordfører Kongsberg kommune

Olav Skinnes, fylkesråd, Viken fylkeskommune

Fred Anton Mykland, leder, transport og samfunn øst, Statens Vegvesen

Ove Skovdahl, spesialrådgiver, Jernbanedirektoratet

Gunhild Dalaker Tuseth, avdelingsdirektør, Statsforvalteren i Oslo og Viken (observatør)



ATM-utvalget: Ordfører i Drammen, Monica Myrvold Berg (t.v) leder samarbeidet med Gunn Cecilie Ringdal (t.h.), ordfører i Lier, som nestleder.

Administrativ styringsgruppe

Bente Gravdal, leder, og kommunedirektør Lier kommune
Trude Andresen, nestleder og kommunedirektør Øvre Eiker kommune
Gro Ryghseter Solberg, avdelingsleder Viken fylkeskommune
Elisabeth Enger, rådmann Drammen kommune
Wenche Grinderud, rådmann Kongsberg kommune
Ina Abrahamsen, seksjonssjef, Statens vegvesen
Ove Skovdahl, spesialrådgiver, Jernbanedirektoratet

Fagrådet

Rolf David Ramslien, daglig leder Buskerudbysamarbeidet (frem til 31.12.2020)
Gro Ryghseter Solberg, avdelingsleder, Viken fylkeskommune
Bertil Horvli, kommunalsjef, Drammen kommune
Sikke Næsheim, kommunalsjef, Lier kommune
Morten Lauvbu, kommunalsjef, Øvre Eiker kommune
Jens Sveaass, kommunalsjef, Kongsberg kommune
Trond Olsen, overingeniør, Statens vegvesen

Torgeir Dalene, rådgiver, Jernbanedirektoratet
Terje Sundfjord, administrerende direktør, Brakar

Sekretariatet

Rolf David Ramslien, daglig leder (frem til 31.12.2020)

Ingunn Larsen, prosjektleder kommunikasjon

Gun Kjenseth, prosjektleder by- og tettstedsutvikling

Trond Solem, prosjektleder sykkel

Tor Atle Odberg, rådgiver (deltidsengasjert)

Jomar Lygre Langeland, rådgiver (deltidsengasjert)

Olav Fosli, rådgiver (deltidsengasjert)

1.2 Mål for Buskerudbyen

I samarbeidsavtalen er målene for Buskerudbyen definert slik:

Visjon

Buskerudbyen skal utvikles til en bære- og konkurransedyktig 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 arealutvikling 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 skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.

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

2 Buskerudbyåret 2020

Ny belønningsavtale og forberedelser til byvekstforhandlinger

- Avtale om statlige belønningsmidler for 2020–21
- Forberede faglig grunnlag for byvekstavtale



2.1 Hovedoppgaver og resultater

En ny belønningsavtale for 2020-21 ble signert februar 2020. Vedtatt handlingsplanen for perioden 2020-21 er på 160 mill. kr, samt 40 mill. kr til reduserte billettpriser. I tillegg kommer prisjusteringer av beløpene.

Buskerudbyen har gjennom tiltaksplan 2020 fordelt 100 mill. kr til tiltak som styrker kollektivtilbudet og tilrettelegger for gåing og sykling. I løpet av 2020 ble det gjennomført tiltak for til sammen 74 mill. kr.

ATM-utvalget gir full oppslutning om å videreføre samarbeidet mellom kommunene i Buskerudbyen for å løse felles utfordringer uten en bompengefinansiert bypakke. Arbeidet med å forberede grunnlaget for forhandlinger med staten om en byvekstavtale fortsatte for fullt i 2020. En slik avtale gir muligheter for en mer langsiktig satsing på kollektivtrafikk og tiltak som tilrettelegger for gåing og sykling enn det vi har i dag.

2.2 Kollektivtiltak – drift

Styrket busstilbud

Det styrkede busstilbudet som ble igangsatt i tidligere belønningsperioder ble videreført i 2020. Busstilbudet ble trappet opp på sju linjer i Buskerudbyen i 2018. Disse fikk flere avganger spesielt på kveld og helg for å gi bedre kollektivtilbud og styrke

kollektivtrafikkens konkurranseevne mot bil. I 2019 ble seks elektriske busser på linje 51 Mjøndalen – Drammen satt i drift. Samtidig ble tilbudet på morgen og ettermiddag styrket.

Det ble forskuttert 18 mill. kr fra belønningsmidler og 6,8 mill. kr fra Buskerud fylkeskommune til videreføring av styrket bussdrift, bedre informasjon om rutetilbudet og effektivisering av billettsystem i 2020.

På slutten av 2020 har Brakar satt 22 nye elektriske busser i drift. Både nye linje 61 mellom Lierbyen skole og Gulskogen senter, og linjene 3 Kastanjesletta – Fjell, 4 Bera – Knivåsen og 5 Vinnes – Tors vei ble elektriske. På linje 3 satte Brakar inn sine aller første elektriske leddbusser. Første uka i januar 2021 fikk også linje 22 og 24 til Konnerud elektriske busser. 52 prosent av bybussene i Drammen er dermed elektriske. Elektrifisering av bussparken bidrar til mindre lokal luftforurensning og støy og lavere klimagassutslipp. I tillegg til midlene fra Buskerudbyen, har Enova og Viken fylkeskommune støttet elektrifiseringen av bussparken.



Kraftig satsing på buss: Styrket busstilbud for å øke konkurransekraften mot bilen, billigere billetter og elektrifisering av bussparken er viktige satsingsområder for partnerne i Buskerudbyen.

Det har de siste årene vært jobbet med bytilbudet på Kongsberg. Bakgrunnen er blant annet lave passasjertall på flere linjer, og at ny E134, som åpnet sommeren 2020 gir ny forbindelse

over elva ved Teknologiparken. Det har vært gjennomført pilotprosjekt med førerløs buss mellom sentrum og Teknologiparken som har gitt nyttig erfaring.



Figur 2 Sone for HentMeg-tilbud i Kongsberg. Kilde: Brakar

Det har i tillegg vært testet ut ny ordning kalt *HentMeg* i et område i Kongsberg som vist i figuren til venstre. Dette er en bestillingstjeneste der en kan bestille en bussreise fra holdeplass til holdeplass.

Tjenesten kan brukes på reiser i Kongsberg innenfor sonen som enten begynner eller slutter i den indre sonen (mørkere blå).

Reiser kan bestilles via app eller telefon og betaling for vanlig busspris skjer med Brakar Billett, Entur-appen eller Vipps til Brakarbilletten.

Tilbudet gis på hverdager kl. 8.30-14.30 og 17.00-21.00 samt lørdager kl. 10-18.

Reduserte takster

Ca 107 av de 200 millioner kronene Buskerudbyen får i statlige belønningsmidler i 2020 og 2021 går til et mer attraktivt og miljøvennlig busstilbud i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg. Av dette får samarbeidet 20 millioner kroner per år for å gjøre det billigere å ta buss.

Buskerudbyens organer vedtok følgende endringer i takstene:

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

Reduserte billettpriser ble innført fra 1. februar 2020 og fortsetter i 2021. Det skal foretas en evaluering av tiltaket, men den spesielle situasjonen kollektivtrafikken har kommet i dette året som følge av koronapandemien, gjør at en slik evaluering foreløpig er utsatt.

Forbedret informasjon og billettsystem

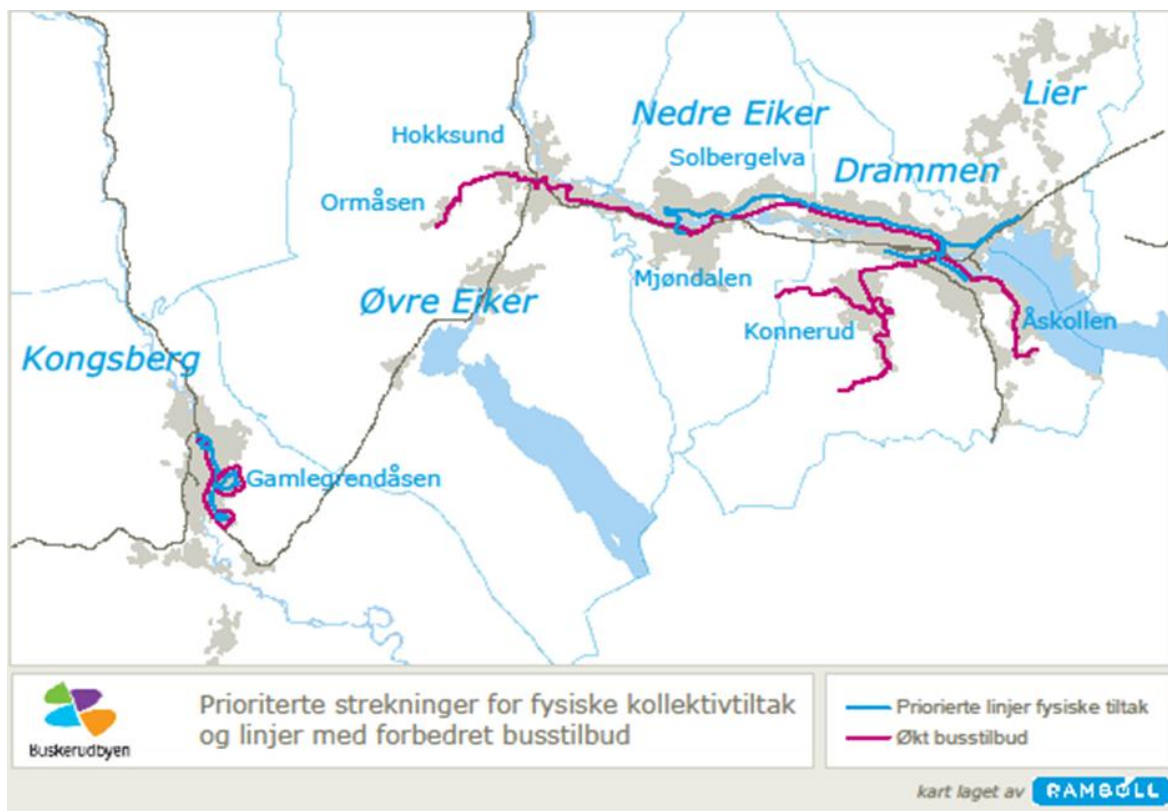
Tiltak for bedre informasjon om rutetilbudet og bedre billettsystem har blitt videreført i 2020. Dette omfatter tilskudd til drift og videreutvikling av sanntidsinformasjonssystemet

med visning av avgangstider på skjermer ved holdeplasser og på mobil, samt billett- og betalingsløsninger for enkel kjøp av billetter via mobiltelefon.

2.3 Kollektivtiltak – infrastruktur

Infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken omfatter fysiske tiltak som gjør kollektivtrafikken raskere, mer punktlig og tilgjengelig. Tiltak kan gjennomføres i hele Buskerudbyområdet. Det er fem busstrekninger og seks utviklingsområder som har høyest prioritet. Disse er:

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



Tiltakstyper som er prioritert på disse strekningene:

- Etablering av kollektivfelt/gate og kollektivtraséer

- Oppgradering av sentrale knutepunkter og holdeplasser
- Innfartsparkering på jernbanestasjonene (bil og sykkel) og sentrale bussholdeplasser
- Etablering av informasjonssystemer for buss med sanntidsinformasjon til holdeplasser
- Aktiv signalprioritering av buss for raskere grønt lys gjennom lyskryss (ASP)

Fremkommelighetstiltak buss

I handlingsplan 2020/21 er det satt av lite midler til fremkommelighetstiltak buss, da det er prioritert å opprettholde et forsterket busstilbud.

Planleggingen av trasé for buss Gulskogen/Baker Thoens allé ble igangsatt i 2020. Arbeidet skulle samordnes med Bane NORs planlegging av ny kulvert under Baker Thoens allé i forbindelse med InterCity utbyggingen Drammen/Gulskogen. Sistnevnte ble kunngjort utsatt i mars 2021.

Brakar har igangsatt utredning av hvordan en kan ivareta kollektivtilbudet og fremkommelighet for buss i Drammen i anleggsfasen for ny bybru.

Prosjektering av ny gang- og sykkelveg under Hokksund stasjon fra Haugveien til Tangengata i sentrum startet opp i 2020. Øvre Eiker kommune har kjøpt inn lehus og igangsatt utbedring av tre bussholdeplasser i Hokksund sentrum.

Lehus kom på plass ved Lyngåskrysset på Tranby i Lier kommune, og lehus ved bussholdeplassene ved Amtmannssvingen er igangsatt.



Ett av flere nye lehus i Lier: Et lehus ved Lyngåskrysset på Tranby har vært etterspurt. Nå er det på plass, til glede for reisende i retning Oslo. Foto: Lier kommune

Pendler- og innfartsparkering

Pendler- og innfartsparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen. I henhold til felles strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen, skal det først og fremst bidra til at dem som bor utenfor sykkel- eller gangavstand fra stasjoner eller et tjenlig busstilbud, skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen. Gjennom tilskudd fra belønningsordningen er det opparbeidet innfartsparkeringsplasser for bil og trygge sykkelparkeringer ved flere av jernbanestasjonene i Buskerudbyen.

Det er tidligere bygget sykkelhotell ved Drammen stasjon og Gulskogen. I 2018 ble det åpnet sykkelhotell ved Lier stasjon og ved Brakerøya stasjon (40 plasser begge steder) i samarbeid med Bane NOR Eiendom. Lignende sykkelparkeringer i egne bygg med adgangskontroll og videoovervåkning, er i 2019 satt opp ved Hokksund stasjon og offisielt åpnet i 2020.



God plass i trygge rammer: Nytt sykkelhotell ved Hokksund stasjon ble åpnet for bruk i 2020.

Øvre Eiker kommune har videre kjøpt inn sykkelhotell til Vestfossen stasjon og prosjektering pågår. Ved knutepunkt Kongsberg planlegges det også sykkelhotell. Samme type bygg, med plass til 20 sykler, skal settes opp på innfartsparkeringen.

Grunnarbeidene for sykkelhotell ved Mjøndalen stasjon ble gjort høsten 2020, mens monteringen ferdigstilles i første halvår 2021.

I Lier kommune er det opparbeidet pendlerparkeringsplass for bil ved Kjellstad. Det er også jobbet videre med planene om å utvide innfartsparkeringen ved Lier stasjon til et område nær jernbanen på andre siden av fylkesveien, som Bane NOR foreløpig disponerer i forbindelse med utbedringstiltak i Liertunnelen.



Satser på pendlerparkeringer: I Buskerudbyen har det de siste årene også kommet flere nye pendlerparkeringer for bilister.

2.4 Sykkel- og gangetiltak

Felles regional sykkelplan for Buskerudbyen ble vedtatt i kommunene og daværende Buskerud fylkeskommune i 2017. Et handlingsprogram til planen for perioden 2018-2023 ble vedtatt i ATM-utvalget i november 2017. Ett av tiltakene i handlingsprogrammet var å utrede sammenhengende sykkeltraséer på begge sider av elva.

Utredningen ble gjennomført av Statens vegvesen og er finansiert av belønningsmidler. Involverte kommuner og Buskerud fylkeskommune deltok aktivt i utredningsarbeidet. Resultatet ble et forslag på i alt 16 delstrekninger. Det legges til grunn en trinnvis utvikling av tiltak på delstrekningene. Rutene er lagt der hvor grunnlaget for økning i sykkeltrafikken er størst. I 2020 ble arbeidet med å se på alle strekningene for riksvegrute sykkel i alle kommuner i Buskerudbyområdet fulgt opp. Drammen kommune har startet opp arbeid med å lage en ny sykkelplan for hele den nye kommunen. Denne nye planen vil bli politisk behandlet i 2021.

Infrastrukturtiltak sykkel og gange

Bruk av belønningsmidler og egne midler til sykkelplanlegging prioriteres på bakgrunn av den regionale planen og lokale sykkelplaner. Dialogmøter høsten 2020 og rapporteringen ved årsskiftet viser at partnerne er godt i gang med sine prosjekter.

Etter utredningen fra Statens vegvesen, er det startet planlegging av løsninger for bedre sykkeltilrettelegging i Øvre Storgate i Drammen (Fv 2729) og Nøsteveien i Lier (Fv 2704). Sykkelveginspeksjoner er fulgt opp med tiltak i Kongsberg. Viken fylkeskommune har også oppgradert sykkelparkering på fire videregående skoler.

Forprosjekt for å inspisere og dokumentere sykkelparkering ved skolene og barnehagene i Drammen er gjennomført og enkelte oppfølgende tiltak igangsatt. Forprosjekt for midlertidig gang- og sykkelbru under byggeperioden for den nye Bybrua er under utarbeidelse og detaljprosjektering av Henrik Ibsens gate er igangsatt.

I Hagatjernveien i Mjøndalen er den nye gang- og sykkelvegen og fortau ferdigstilt. Undergangen i Tamburgata, under Bjørnstjerne Bjørnsonsgate, har fått varmekabler og er reasfaltert. En strekning i Nedre Strandgate er breddeutvidet og fått nytt dekke og en gangbru har blitt rehabilitert på gang- og sykkelvei ved Hestmyrveien.

Sykkelveginspeksjoner er fulgt opp i Drammen der man blant annet har byttet ut betonggriser med brøytebommer og forbedret skilting. Flere strekninger har fått unntak for enveisregulering for syklende, og en gate har blitt forkjørsregulert.

Det er satt opp 10 stk sykkelparkeringsskap på Bragernes torg (ettfølgende bilde), 10 ved Kjøsterud ungdomsskole, 10 ved knutepunkt Mjøndalen, samt sykkelparkering under tak ved knutepunkt Svelvik. I tillegg ble ny sykkelparkering ved kulturskolen, på Strømsø torg utenfor jernbanestasjonen, Bragernes torg og gågatene i Drammen lagt ut på anbudet i 2020 og vil bli satt opp i 2021. Lier kommune har også satt ut 20 sykkelparkeringsskap i Lierbyen.



Ny sykkelparkering testes ut: Varaordfører i Drammen, Ståle Sørensen sto for offisiell åpning av de nye sykkelparkeringsskapene på Bragernes torg. Foto: Drammen kommune

Mulighetsstudie for sykkelanlegg på strekningen fra Linnes renseanlegg til Terminalen i Lier er igangsatt. Gang- og sykkelveien på den gamle jernbanelinjen mellom Lierbyen og Drammen er rehabilitert og asfaltert. Sykkelruteskiltingen er oppdatert, og oppsetting av gatelys i Gjellebekkveien er ferdigstilt. Det er etablert gang- og sykkelvei på et en liten strekning av Tuvurudstien og det er gjennomført hjertesonetiltak ved to Lierskoler.

Etter sykkelveiinspeksjoner i Øvre Eiker er det blant annet satt opp intensivbelysning ved gangfelt, og nedslitte gang- og sykkelveger på Ormåsen og Darbu har fått ny asfalt.

Planlegging av gang og sykkelveg langs Semsveien mellom Langebru og Toresspæren i Øvre Eiker har strukket ut i tid på grunn av grunnundersøkelser og kulturminne-registreringer, men planleggingen går nå videre i samarbeid med vann og avløp. Strekningen er en del av regionalt sykkelnett og riksvegrute sykkel.

Drammensveien i Øvre Eiker har fått sykkelvei med fortau ut til de nye idrettshallene på Loesmoen, og fortsettelsen av denne sykkelveien mot Drammen planlegges nå med anleggsoppstart våren 2021.

Løsningen i Myntgata/Klokkerbakken i Kongsberg ble tilpasset det historiske miljøet og ferdigstilt i 2020. Det ble bygget sykkelfelt i den bratteste delen av bakken for dem som sykler opp. Samtidig er det markert hvor en skal sykle også motsatt retning ved bruk av steinheller. Brosteinen er dermed bevart i mesteparten av området. Tiltaket hører innunder riksvegrute sykkel, og er en sentral forbindelse i Kongsberg sentrum.



Glir godt inn: Tilretteleggingen for syklende i Myntgata/Klokkerbakken i Kongsberg er fint tilpasset de historiske omgivelsene. Foto: Kongsberg kommune

Gang- og sykkelbru nord for Kongsberg sentrum planlegges videre. Kommunen har gjennomført en kartlegging for å registrere snarveier og smetter. Innbyggerne ble invitert til å komme med innspill. Ca. 500 registrerte snarveier ble kartlagt. Ti av disse er i første omgang valgt ut for å rustes opp. Sykkelvei i Ove Gjeddes vei er klargjort for rødt sykkel felt som etableres våren 2021. Det er etablert sykkelparkering ved Madsbakken skole med «Feie for egen dør» midler.

2.5 Tiltak for miljøvennlige reiser og byutvikling

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 tiltakene *ReisSmart* samt *Feie for egen dør* som gjelder partnerne i Buskerudbysamarbeidet.

Videreutvikling av parkeringspolitikken

I perioden 2015 – 2017 ble det prioritert tilskudd fra belønningsordningen til videreutvikling av parkeringspolitikken i Drammen og Kongsberg samt etablering av forbedret håndhevsregime i Hokksund sentrum og Mjøndalen sentrum.

Drammen kommune vedtok i 2018 ny parkeringsstrategi der tiltakene i større grad er rettet mot arbeidsreiser og å få større omløp på parkeringsplasser i sentrum. Det er innført halv takst på elbiler og korttidsparkering i sentrum er endret fra 5 timer til 3 timer.

Kongsberg har videreført sitt arbeid med parkeringsordningen, og har i 2020 arbeidet med parkeringsordningen i området ved Kongsberg sykehus.

Parkeringsbestemmelsene i Mjøndalen følges nå opp av Drammen Parkering. Lier og Øvre Eiker samarbeider om å bli parkeringskommune og få til bedre håndheving av parkeringsbestemmelser i Lierbyen og Hokksund. Kommunene ønsker seg primært en løsning basert på samarbeid med en nabokommune og er i ferd med å utrede ulike samarbeidsmodeller.

Det er jobbet med å oppdatere kunnskapsgrunnlag parkering inkludert innfartsparkering. Buskerudbysamarbeidet har i 2020 bidratt i Bane NORs arbeid med konkretiseringen av Bane NORs mobilitets- og parkeringsstrategi for strekningen Lier – Kongsberg.

Tilrettelegging for miljøvennlig reiser

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.

Reis Smart er en ordning hvor bedrifter kan søke veiledning og midler til tiltak i egen bedrift som er med på å vri ansattes arbeidsreisevaner i retning av gange, sykkel, buss og tog. I Øvre Eiker har Syklistenes Landsforening gjennom prosjektet Sykkelvevnlige arbeidsplass kartlagt mulighet i 2020 for å forbedre sykkelparkering for ansatte, beboere og kunder ved Hokksund nærsenter. Tiltak kan gjennomføres våren 2021.

Det er også bevilget tilskudd til pilotprosjekter med selvkjørende kjøretøy i Kongsberg. Midlene har gått til blant annet forbedring av vinterdrift og utprøving av autonome busser og feiemaskiner (bildet under), samt utstyr til biler med sensorer for å fange opp informasjon om f.eks. behov for strøing og som grunnlag for kommunikasjon med publikum.



Tester ut autonome kjøretøy: Selvkjørende buss (t.v) og feierobot (fortau t.h). Kilde: Statens vegvesen.

Feie for egen dør

Samarbeidspartnerne i Buskerudbyen har iverksatt tiltak som er med på å legge til rette for redusert bilbruk ved reiser i/til/fra jobb for egne ansatte. Til sammen 2,6 mill. kr er i 2020 avsatt til delfinansiering av elsykler til bruk i jobbsammenheng, trygge sykkelparkeringer og garderobefasiliteter på skoler og andre kommunale og fylkeskommune arbeidsplasser. Midlene er fordelt med 500 000 til de fire kommunene og fylkeskommunen og tiltakene er i stor grad utført.

Elektriske bysykler

Buskerudbyen har prioritert midler til å etablere en bysykkelordning med elsykler i Buskerudbyen. Brakar er prosjektleder. Systemet skal etableres som et samkjørt nettverk rundt knutepunkter, holdeplasser og steder med stort transportbehov for å gi kundene et bedre mobilitetstilbud. Primært rettes systemet mot pendling/arbeidsreiser, men også aktuelt for andre reiser internt i byer og steder. Brakar samarbeider med Kolumbus og Ruter. Prosjektet har blitt forsinket som følge av koronapandemien og ønske om forbedringer av syklene. Kongsberg, Øvre Eiker og Lier skal fortsatt være de første kommunene hvor systemet startes opp, med planlagt oppstart vår/tidlig sommeren 2021.



***Snart kommer de:** De første elektriske bysyklene settes ut i Kongsberg, Øvre Eiker og Lier. Slik ser prototypen ut, som skal utstyres med logoer.*

2.6 Kommunikasjon, kunnskapsgrunnlag og kampanjer

Overordnete planer og kunnskapsgrunnlag

Det er utarbeidet forslag til oppdatert handlingsprogram for perioden 2020–2023 til Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23.

Buskerudbysamarbeidet har fått tilbud om å ta i bruk KMDs Arealdataverktøy for bruk i transportmodeller. Det er videre arbeidet med å etablere et godt kunnskapsgrunnlag for en mulig byvekstavtale.

Kommunikasjon og kampanjer

Med utgangspunkt i kommunikasjonsstrategien for Buskerudbyen, er det gjennomført ulike kommunikasjonstiltak og kampanjer gjennom året. Hovedmålene for kommunikasjonen er:

- Synliggjøre utfordringene som følge av befolkningsvekst og økt trafikk
- Beskrive forslagene til løsninger – for den enkelte og for samfunnet

- Øke kunnskapen om Buskerudbyen i alle målgrupper

Målet har vært å skape oppmerksomhet rundt planer og resultater i alle kommunene, samt ulike tilbud til innbyggerne, eksempelvis utvidelse av Elsykkelbiblioteket, Hjemmegym, Beintøft (erstatning for Aktiv på skoleveien) og Pigg med pigg-kampanjen. Sistnevnte var den enkeltstående kampanjen samarbeidet oppnådde størst oppmerksomhet rundt i løpet av året, både hos innbyggerne, i sosiale kanaler og i lokalmedia.

I regi av Brakar ble det gjennomført en omfattende kampanje rundt billigere bussbilletter på starten av året. I tillegg er det laget innhold til samarbeidets og partners kanaler om pågående prosesser og aktuelle saker i samarbeidet, oversikt over planlagte og gjennomførte prosjekter.

På grunn av Covid19-situasjonen, er det aktiviteter og planlagte tiltak det ikke har vært naturlig å gjennomføre i 2020. Av den grunn ble det gjennomført en omdisponering av deler av midlene som var avsatt til kommunikasjonstiltak.

Vintersykkeldag

Winter Bike to Work Day er en uformell konkurranse mellom sykkelbyer i hele verden, der syklister anonymt registrerer sin sykkeltur på selve dagen på en webside. Buskerudbyen promoterte dagen 14. februar for å få oppmerksomhet rundt sykkel som løsning hele året. buskerudbyen.no/internasjonalt-sykkelutfordring/

Hjemmegym i tillegg til Sykle til jobben

Sykle til jobben-konkurransen ble gjennomført med nesten vanlig opplegg fra 19. mai. Dette ble i tillegg til Hjemmegym-kampanjen gjennomført etter påske. Begge kampanjene ble lokalt vinklet slik at man ble oppfordret til å gå eller sykle, og da registrere aktivitet selv om man var på hjemmekontor, permittert, uten arbeid eller i vanlig jobb. Som følge av koronapandemien ble det naturlig nok en nedgang i antall aktive deltagere. Det var med totalt 951 personer som var 326 færre enn i 2019. Som vanlig kåret Buskerudbyen en lokal aktiv-reisevei-vinner som fikk en elsykkel. buskerudbyen.no/sprek-laerer-vant-elsykkelen/

Beintøft som alternativ til Aktiv på skoleveien

Buskerudbyen har hver vår arrangert Aktiv på skoleveien for å oppfordre til å gå og sykle til og fra skolen. Kampanjen ble tidlig våren 2020 utsatt og foreslått startet 31. august. I etterkant ble samme dato bestemt som oppstart for den nasjonale kampanjen Beintøft. Dette er en lignende skoleaksjon i regi av Miljøagentene. Det ble dermed fattet en rask beslutning

om å forsøke å få til et samarbeid med Beintøft/Miljøagentene. Dette førte til god deltagelse i Buskerudbyen, til tross for koronapandemien. Drammen ble den fjerde beste kommunen nasjonalt etter antall deltagere per kommune. Oddevall skole i Lier ble beste lokale skole, og i tillegg ble femteklassen på skolen best i Viken fylke. Ordføreren stod for premieutdeling. buskerudbyen.no/gikk-og-syklet-seg-til-forstepremien/



***Solid innsats:** Elevene ved Oddevall skole i Lier er særdeles gode på å gå og sykle til skolen, og kom best ut i Beintøft-konkurransen.*

Elsykelbiblioteket utvidet til alle kommuner

Belønningsmidlene som ble satt av i 2019 har gjort det mulig å etablere flere elsykelbibliotek i 2020. Ordningen gjør det mulig å teste ut elsykkel i hverdagen. Erfaringen så langt er at flere skaffer seg elsykkel etter prøveperioden og bidrar til redusert bilbruk. Avtalen med Greenspeed nær Drammen stasjon om 10 elsykler ble videreført med ett år. Det er startet opp egne avdelinger hos Intersport på Kongsberg (3 sykler totalt), Bjørn Myhre Sport i Krokstadelva (2 sykler), Kafé Global i Svelvik (2 sykler) og Sykleriet i Hokksund (2 sykler). Hos alle utlansstedene har det vært stor etterspørsel etter syklene. Det

er nå med andre ord mulig å låne elsykler seks steder i området vårt, når man teller med BUA i Lierbyen. Tilbudet har blitt markedsført i Buskerudbyens og partners kanaler, samt i lokalmedia.

buskerudbyen.no/elsykelbiblioteket-pa-plass-i-ovre-eiker/

buskerudbyen.no/na-kan-du-lane-elsyssel-i-svelvik/

buskerudbyen.no/elsykelbiblioteket-apner-i-kongsberg/

buskerudbyen.no/elsykelbiblioteket-utvider/

Vegetasjonsrydding: Klipp hekk og busker for skolebarna

Som tidligere to år, har sekretariatet skrevet sak før skolestart for å gjøre befolkningen oppmerksomme på å klippe hekk og busker for friskt og dermed økt trafiksikkerhet for skolebarna.

buskerudbyen.no/ser-du-skolebarna-bak-hekken/



***Fikk lykter:** Gabriel Støren og Alexander Hestvedt fra klasse 6B på Bragernes skole går, sparkesykler og sykler til skolen. De fikk sykkellykter under årets Synlig syklist-aksjon. Foto: Syklistforeningen*

Sykkellyktaksjon ved skoler – Synlig syklist

Fem skoler fikk besøk av Buskerudbyen og Syklistenes Landsforening 23.10.2020 i alle kommuner. Det ble satset ekstra på barna i år, da tidligere utdelinger har erfart at det er dårlig med lys på barnesykler. Aksjonen ble igjen gjennomført i godt samarbeid med Syklistforeningen, som stilte med personell, kampanjemateriell og lykter - delvis betalt av Viken fylkeskommune.



Anders (20) forventer rekordstor pågang: - Stort sett alt vi får inn

Faksimile dt.no 16.10.20: Forhandlerne merker godt at Pigg med pigg-kampanjen blir stadig mer populær, og innretter seg deretter.

Rekordoppslutning om vintersyklingskampanjen «Pigg med pigg»

Det har vært stor etterspørsel etter vintersyklingskampanjen der man får ett piggdekk, omlegging og vintersjekk av sykkelen, mot at man betaler det andre piggdekket selv. I 2020

fikk også nye sykkelverksteder tilbud om å bli med. Dermed ble det mulighet til å bli med på kampanjen åtte steder i Kongsberg, Øvre Eiker og Drammen. Kampanjen har fått god respons i sosiale medier. Drammens Tidende og flere andre lokale medier har laget saker på kampanjen. Det ble laget en egen profileringskampanje med egen vinkling for hver kommune, samt vintersyklingstips. Kampanjen oppnådde svært god spredning i sosiale medier.

I løpet av de seks årene med kampanje har nå totalt rundt 2 600 sykler blitt gjort klare for vintersykling av Buskerudbyen og sykkelbutikkene.

buskerudbyen.no/fa-ett-piggdekk-betal-for-ett/

Sykkelservice ute hos skoler og bedrifter

Ansatte på sykehuset i Drammen som må på jobb under pandemien ble de første som fikk prøve ut pilotprosjektet med mobilt sykkelverksted. *Rullende Reodor* (se bilde under) kom for å fikse sykler gratis, og tilby omlegging til piggdekk. Trye AS i Mjøndalen og Buskerudbyen samarbeider om tilbudet, som vil drives videre ut i 2021. Oppstarten fikk godt med oppmerksomhet i lokalmedia, og videoen som ble produsert fikk god spredning i sosiale medier. buskerudbyen.no/rullende-reodor-fikser-sykler-pa-sykehuset/



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 en fireårig avtale med Samferdselsdepartementet i 2010 om i alt 280 mill. kr i belønningsmidler. I 2014 ble det inngått en ny fireårig avtale om belønningsmidler med en samlet ramme på 308,3 mill. kr. Buskerudbyen er senere tildelt til sammen 50 mill. kr i ekstra belønningsmidler i 2015, 2016 og 2017, slik at rammen for perioden 2014–2017 ble 358,3 mill. kr. Buskerudbysamarbeidet har fått utbetalt hele summen. I 2018 ble det inngått ny belønningsavtale med Samferdselsdepartementet for 2018 og 2019 på til sammen 166 millioner kr, og i 2020 kom enda en toårig avtale på plass med til sammen 200 millioner kr pluss pristigning for 2020 og 2021.

3.1 Samarbeidsmidler

ATM-utvalget vedtok budsjett 2020 for Buskerudbysamarbeidet i møte 29. november 2019 sak 39/19. Hver av partnerne bidrar med tilskudd som vist under. Øvre Eiker kommune har ansvar for regnskapsføring og revisjon av samarbeidsmidlene.

Tabell 1 Samarbeidsmidler 2020

Inntekter	Kroner
Statens vegvesen	350 000
Jernbanedirektoratet	350 000
Buskerud fylkeskommune	700 000
Drammen kommune	1 000 000

Kongsberg kommune	300 000
Øvre Eiker kommune	300 000
Lier kommune	300 000
Total finansiering	3 300 000

Tabell 2 Utgifter Buskerudbysamarbeidet 2020

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
2018	3 123 583	501 863	192 786	157 179	21 904	3 997 915
2019	2 296 328	250 000	131 719	38 582	22 406	2 739 035
2020	2 031 396	336 691	268 883	3 308	4 782	2 645 060

* Husleie i 2017 på 250.000 kr ble fakturert i 2018.

Tabell 3 Sluttregnskap samarbeidsmidler 2020

Samarbeidsmidler	Kr
Totale utgifter i 2020	2 645 060
Totale inntekter i 2020	3 300 000
Underforbruk (overføres til 2021)	654 940

Samarbeidsmidlene har i tråd med vedtatt budsjett for 2020 i hovedsak gått til planlegging og koordinering i form av dekning av utgifter daglig leder, delvis en prosjektleder og administrativ ressurs (deltid). Prosjektleder kommunikasjon og prosjektleder sykkel (faste stillinger), rådgivere areal og transport (engasjementer deltid) og rådgiver samferdsel (engasjement deltid) finansieres av belønningsmidler. Øvrige utgifter i 2020 er kostnader til drift av sekretariatet (leie av kontorer, kontorutstyr, it-drift m.v.). Det er noe økning i driftsutgiften grunnet flytting av kontoret og ny leie kontorlokaler. Møtekostnader for samarbeidets organer er i 2020 betydelig redusert da de fleste møter er gjennomført digitalt.

3.2 Belønningsmidler

Belønningsavtale 2014–17 – Buskerudbypakke 1, del 2

Buskerudbyen fikk gjennom avtale med Samferdselsdepartementet (SD) tildelt 358,3 millioner kr i belønningsmidler for perioden 2014–17. I tillegg ble det overført ca 0,3 millioner kr i restmidler fra tidligere belønningsavtale.

Tiltak ble iverksatt i henhold til handlingsplan og tiltaksplaner, bortsett fra to prosjekter som var delvis igangsatt: Forsøk med matebuss fra Lierbyen til Lier stasjon med tilrettelegging for overgang fra sykkel/bil til matebuss i Lierbyen og utbygging av sykkelhotell ved Mjøndalen stasjon.

Ved avslutning av regnskapet for belønningsperioden 2014–17 ble ubrukte midler, ca 4,9 mill. kr, inndratt i ATM-utvalgets møte 5. april sak 18/19 og overført til belønningsperioden 2018/19 tiltaksplan 2019 for drift og iverksetting av de to overnevnte tiltak.

Belønningsavtale 2018–19 og 2020 - 2021 – Buskerudbypakke 1, del 3

Ny belønningsavtale for 2018–19 med en ramme på 166 millioner kr (86 millioner i 2018 og 60 millioner i 2019) ble inngått 25. mai 2018. Med de overførte midlene fra 2017 ble handlingsplan for perioden 2018–19 på 170,899 mill. kr. Ved rapporteringen til SD 31.01. 2020 viste prosjektregnskapet at ubrukte midler var 49,1 mill.kr. I rapporten ble det vist til at gjenstående prosjekter slutføres i 2020. SD ba om en tilleggsrapportering ved utgangen av 2020. Den ble oversendt departementet per 31.01.2021 og prosjektregnskapet viste at gjenstående midler er 2,41 mill. kr. ATM-utvalget har i møte 12. februar 2021 sak 4/21 godkjent overføring av disse midlene til belønningsperioden 2020/21. Der 1,5 mill. kr disponeres til tiltak 2021-3.1.5.6 Fortau ved pendlerparkering Nedre Eiker kirke, for å opparbeide gang-/sykkelvei/fortau fra innfartsparkeringen til bussholdeplassene. Resten ca 0,9 mill. kr er foreløpig udisponert.

På nyåret i 2020 ble det inngått ny belønningsavtale mellom SD og kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg samt Viken fylkeskommune om toårig belønningsavtale for 2020 -2021 på til sammen 160 mill. kr. Avtalen ble behandlet i kommunestyrene og Viken fylkesting vinteren 2020.

Buskerudbysamarbeidet mottar i tillegg 20 millioner fra SD til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. I de ni største byområdene har regjeringen lagt opp til en ordning der det årlig bevilges 50 mill. kr hver til de fire største byområdene og etter søknad 20 mill. kr til hvert av de fem mindre byområdene. Buskerudbyen søkte om 20 mill. kr til reduksjon av takstene på 30-dagerskort og enkeltbilletter. Tilskuddet følger perioden for belønningsavtalen og rapporteres i henhold til retningslinjene for belønningsordningen.

Buskerudbyen rapporterte slik 31.1.2021 til SD på belønningsmidler 2020:

Tabell 4: Handlingsplan for Buskerudbypakke1/belønningsmidler 2020 fordelt på tiltaksområder per år, gjeldende bevilging og gjennomføring av tiltak og rest.

Nr	Tiltaksområde	Gjeldende	Påløpt 2020	Rest
1	Forbedring av kollektivtilbudet	45 600 000	40 489 992	5 110 008
2	Forbedring av infrastrukturen for kollektivtrafikken, kollektivknutepunkt	4 900 000	3 700 000	1 200 000
3	Tiltak for syklende	33 400 000	25 217 026	7 182 944
4	Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport	10 600 000	1 800 000	8 800 000
5	Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon	5 500 000	1 797 698	3 702 302
	SUM	100 000 000	74 004 746	25 995 254

I 2020 ble det etter vedtatt tiltaksplan igangsatt og gjennomført tiltak for til sammen 74 mill. kr. I tillegg er det i 2020 også gjennomført tiltak for ca. 47 mill. kr som gjenstod for perioden 2018-19 som omtalt over. Under kommenteres kort differansene mellom gjeldende bevilgning 2020 og påløpte midler, jamfør tabellen over.

- Område 1: Avviket skyldes at driftsmidler SIS og TID (sanntidsinformasjonssystem og trafikantinformasjons- og designprogram) for 2020 ikke er fakturert. Videre gjenstår avsatte midler til sanntidsinformasjonsstolper.
- Område 2: Avviket skyldes at planleggingsoppgaver når det gjelder et infrastrukturtiltak kollektiv ikke har kommet i gang.
- Område 3: Avviket (7,1 mill. kr) skyldes flere ting; 3 mill. kr avsatt til sykkeltiltak i Øvre Storgate, Drammen. Tiltaket ble gjennomført sommeren 2020 og finansiert på annen måte, Midlene er senere omdisponert. Resterende midlene går til flere mindre sykkeltiltak i flere av kommunene som er under planlegging og vil bli gjennomført i 2021, samt til koordinering, samordning av sykkeltiltak og kampanjer.
- Område 4: Avviket er på 8,8 mill. kr. Elbysykelprosjekt Buskerudbyen (4,1 mill. kr) er noe forsinket bl.a. på grunn av at levering av sykler er påvirket av koronasituasjonen. Noen av tiltakene under Feie for egen dør er igangsatt, men ikke fakturert. Når det gjelder ReisSmart-midlene er det igangsatt to prosjekt som ikke er ferdigstilt, og en million er foreslått omdisponert
- Område 5: Avviket (3,7 mill. kr) omfatter bl.a. avsatte midler til utredning og oppfølging av areal- og transportplan, byvekstavtale og belønningsordningen (ca 1 mill. kr), oppfølging av felles

gåstrategi 0,5 mill. kr og plan for byrom og byromsnettverk i Lierbyen 0,5 mill. kr samt midler til samordning/koordinering kommunikasjon og kommunikasjonstiltak ca 1,6 mill. kr.

Buskerud fylkeskommune har ansvar for ordinær regnskapsføring for de årlige tildelte midlene på vegne av de seks avtalepartnerne med Samferdselsdepartementet.

3.3 Tilskudd til arealtiltak i forpliktende byutviklings- og byvekstavtaler

Etter søknad fra Buskerudbysamarbeidet, har Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2018, 2019 og 2020 gitt tilsagn om støtte på totalt inntil kr 5 350 000 til prosjekter i regi av Buskerudbyen. Midlene er utbetalt til Buskerudbysamarbeidet v/ Øvre Eiker kommune og avsatt til fond for overføring til omsøkte prosjekter.

Tabell 4 Oversikt over KMD-tilskudd til arealtiltak i Buskerudbyen

Kommune	Prosjekt	KMD 2018 kr	KMD 2019 kr	KMD 2020 kr	Utbetalt til prosjekter
Lier kommune	Før byen kommer	400 000			
Lier kommune	Før byen kommer		200 000		
Drammen kommune	Gulskogen Nord	400 000	400 000		400 000
Drammen kommune	Dagens sykehustomt		200 000		200 000
Nedre Eiker kommune	Torget i Mjøndalen	400 000			400 000
Øvre Eiker kommune	Stedsutvikling Hokksund	400 000	400 000		
Øvre Eiker kommune	Sentrumsutvikling Vestfossen		600 000		
Buskerudbyen	Utvikling av GIS-verktøy	200 000			
Buskerudbyen	Boligpreferanser	300 000			
Kongsberg kommune	Sentrumsutviklingsprosjektet – overordnet strategiplan for utvikling av sentrum, samt veiledende plan for parker og byrom"			400 000	
Øvre Eiker kommune	Vestfossen – urban transformasjon, mulighetsstudie for tomt der cellulosefabrikken lå tidligere			350 000	
Buskerudbyen	Arealdataverktøy for bruk i transportmodeller			500 000	
Buskerudbyen	Kartlegge interesse og muligheter for samarbeid om mer bærekraftig mobilitet til og fra jobb			300 000	
Sum		2 100 000	1 800 000	1 450 000	1 000 000

Etter ferdigstilling av prosjekt har Drammen/Nedre Eiker kommune fått utbetalt kr 1 000 000. Det er rapportert til KMD på tildelte 2018-midler i 2018 (2,1 mill. kr) og departementet ga slik tilbakemelding:

Rapporteringen gir en ryddig og god oversikt over arbeidet med prosjektene og hvordan midler har vært brukt. Vi godkjenner med dette at resterende beløp overføres til 2020 for ferdigstilling av prosjektene. Vi ber om en endelig rapportering for bruk av 2018-midlene innen 1. desember 2020”.

Etter avtale med departementet sluttrapporteres det for gjenstående 2018 prosjekt våren 2021. Det er sluttrapportert på tildelte 2019-midler per 1. februar 2021. Det foreligger foreløpig ikke svar fra KMD på denne rapporteringen.

4 Nøkkeltall

Fortsatt vekst i befolkning, men mindre biltrafikk og færre kollektivreiser

- 7,1 % flere innbyggere fra 2013 til 2020
- 4,9 % nedgang i biltrafikken (byindeksen) 2013–2020
- Pandemien førte til at den sterke veksten i kollektivtrafikken på 23,7 % fra 2013 til 2019 snudde til en samlet 13,2 % nedgang i 2020



Hovedtrekk

Kommunene i Buskerudbyen har hatt en befolkningsvekst på til sammen 0,6 prosent i 2020 (korrigert for endret kommunestruktur). Antall kollektivreiser gikk ned med 30 prosent og personbiltrafikken ble redusert med 6,6 prosent i 2020.

Fra mars 2020 ble trafikken i stor grad påvirket av tiltak mot spredningen av det nye koronaviruset. Enkelte tiltak har ført til nedgang i både bil- og kollektivtrafikken, som bruk av hjemmekontor, stengte tilbud og færre fysiske arrangementer.

Oppfordringen om ikke å benytte kollektivtransport dersom mulig, har trukket i retning av flere reiser med bil. Byindeksen viser at pandemien og tiltakene mot den samlet sett likevel har ført til mindre biltrafikk. Nullvekstmålet for personbiltrafikken i Buskerudbyen er dermed nådd med god margin. Hovedårsakene til den store nedgangen i biltrafikken i 2020 er først og fremst pandemien og tiltakene mot den. Men Buskerudbyen oppnådde nullvekstmålet også i perioden før pandemien slo til.

Befolkningsutvikling

Befolkningen i Buskerudbyen økte 0,6 % i 2020. Siden 2013 har det blitt 7,1 % flere innbyggere i vår region. Tallene er justert for endringer i kommunestruktur.

Tabell 5 Befolkningsmengde pr 1.1. Kilde: SSB

Folkemengde i kommunene pr 1.1.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2020 -21
Drammen	65 473	66 214	67 016	67 895	68 363	68 713	68 933			
Nedre Eiker	23 640	23 811	24 154	24 431	24 718	24 917	24 963			
Svelvik							6 685			
Drammen							(100 581)	101 386	101 859	0,5 %
Lier	24 763	25 175	25 378	25 731	25 740	25 980	26 373	26 811	27 118	1,2 %
Øvre Eiker	17 752	17 919	18 039	18 205	18 560	18 926	19 117	19 423	19 703	1,4 %
Kongsberg	25 887	26 406	26 711	27 013	27 216	27 410	27 481	27 723	27 694	-0,1 %
SUM Buskerudbyen	15 7 515	159 525	161 298	163 275	164 597	165 916	173 552	175 293	176 380	0,6 %
Endring i prosent	1,3 %	1,1 %	1,2 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %		1,0 %	0,6 %	

Fra 1. januar 2020 er tidligere kommuner Svelvik, Nedre Eiker og Drammen slått sammen til en kommune, Drammen.

Utvikling i personbiltrafikken

Byindeks for Buskerudbyen viser utvikling av personbiltrafikken. Den beregnes av Statens Vegvesen på grunnlag av registreringer fra faste tellepunkt i Buskerudbyen. Resultatene er tilgjengelige på etatens hjemmesider med beskrivelser av metode og datagrunnlag¹.

I juli 2020 åpnet ny E134 forbi Kongsberg. Punktene Gamle Kongsberg Kro og Veungsdalen som ligger der hvor E134 gikk tidligere, men som nå ligger på fylkesveg, er tatt ut av byindeksen ett år for å unngå at trafikkomleggingen slår ut som en generell nedgang i trafikken i området.

Utvikling i personbiltrafikken i 2020 ble naturlig nok preget av koronaepidemien og tiltakene mot den. Byindeksen gikk ned med 6,5 prosent i 2020. Når en ser på utviklingen fra 2016 til 2020 har nedgangen vært på -6,6 %. Endring i trafikkmengde for ulike tidsperioder vises i tabellen under.

¹ <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikdata/indeks/byindeks>

Tabell 6 Byindeks Buskerudbyen 2016 – 2020. Kilde: Statens vegvesen.

Periode	Endring i trafikkmengde (%)
2016-2017	-0,2
2017-2018	-0,1
2018-2019	0,3
2019-2020	-6,5
2016-2020	-6,6

Fra mars 2020 er trafikken i stor grad påvirket av tiltak mot spredningen av det nye koronaviruset. Trafikken har variert i takt med de til enhver tid gjeldende tiltak. Særlig stor nedgang i biltrafikken var det i mars og april hvor det var mest inngripende tiltak, men også november og desember lå betydelig under gjennomsnittet. Enkelte tiltak har ført til nedgang i trafikken, som utstrakt bruk av hjemmekontor og færre arrangementer der folk møtes fysisk. Oppfordringen om å unngå å benytte kollektivtrafikk dersom mulig, har gjerne bidratt til å øke personbiltrafikken noe, men totalt sett har tiltakene stort sett ført til mindre biltrafikk.

Passasjerutvikling buss

Det har vært en kraftig nedgang i antall busspassasjerer i 2020 som følge av pandemien og tiltakene mot den.

Tabell 7 Antall påstigende busspassasjerer i Buskerudbyen. Kilde Brakar.

Passasjerer buss	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Brakar	8 445 923	8 462 691	8 758 043	9 028 081	9 477 598	9 798 601	10 211 930	7 265 042
Endring	-0,4 %	0,2 %	3,5 %	3,1 %	4,9 %	3,4 %	4,2 %	-28,9%

Passasjerutvikling tog

Det har vært en enda større nedgang i antall togpassasjerer i 2020 enn for buss som følge av pandemien og tiltakene mot den.

Tabell 8 Totalt antall på- og avstigninger på togstasjoner i Buskerudbyen. Kilde: NSB/VY og GoAhead.

Stasjon	2017	2018	2019	2020	2019-2020
Kongsberg	576 000	598 000	603 000	394 873	-35 %
Darbu	43 000	49 000	50 000	32 000	-36 %
Vestfossen	146 000	148 000	149 000	93 000	-38 %
Hokksund	432 000	437 000	430 000	256 151	-40 %
Steinberg	68 000	73 000	81 000	55 000	-32 %
Mjøndalen	413 000	409 000	411 000	251 000	-39 %
Gulskogen	334 000	311 000	309 000	183 000	-41 %
Drammen	3 296 000	3 345 000	3 498 000	2 056 974	-41 %
Brakerøya	215 000	222 000	233 000	133 000	-43 %
Lier	262 000	260 000	278 000	143 000	-49 %
SUM	5 785 000	5 852 000	6 042 000	3 597 998	-40 %

Aller størst nedgang var det for flytoget, hvor 2 av 3 kundene forsvant i 2020.

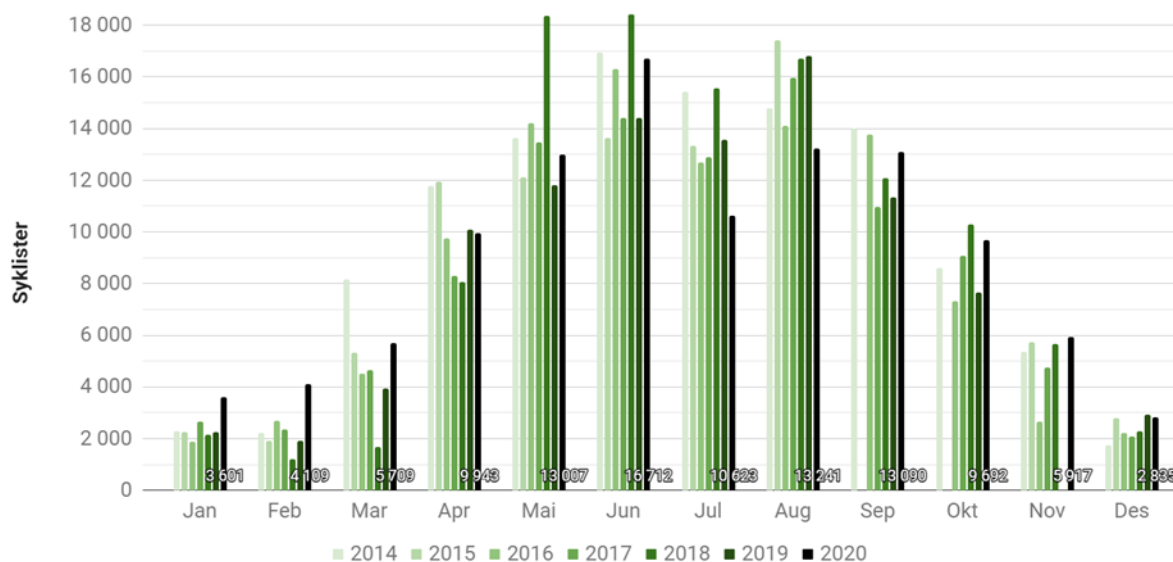
Tabell 9 Totalt antall på- og avstigninger Flytoget Drammen stasjon. Kilde: Flytoget.

Flytoget fra/til Drammen	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2019-2020
Antall på- og avstigende passasjerer	358 000	377 000	375 000	366 400	371 225	340 630	363 596	130 888	-64 %

Sykkeltellinger

Telleren i Nedre Strandgate (kalt Strandveien før 1.1.2020) i Drammen, som er satt opp med belønningsmidler og viser tall til publikum, er den Buskerudbysamarbeidet har hatt best oversikt over gjennom mange år.

- Totalt i 2020: 108 479 passerende syklist. Totalt 15 dager med nedetid på telleren i april og august.
- Totalt i 2019: 100 406 passeringer. Uten data 5. mai og seks dager i november.
- Totalt i 2018: 112 452 passeringer. Ingen dager uten data.
- Totalt i 2017: 101 542 passeringer. Ingen dager uten data.
- Totalt i 2016: 102 094 passeringer. Fire dager uten data i august.
- Totalt i 2015: 95 731 passeringer. 25 dager uten data i september, oktober og november.
- Totalt i 2014: 114 934 passeringer. Seks dager uten data i desember.



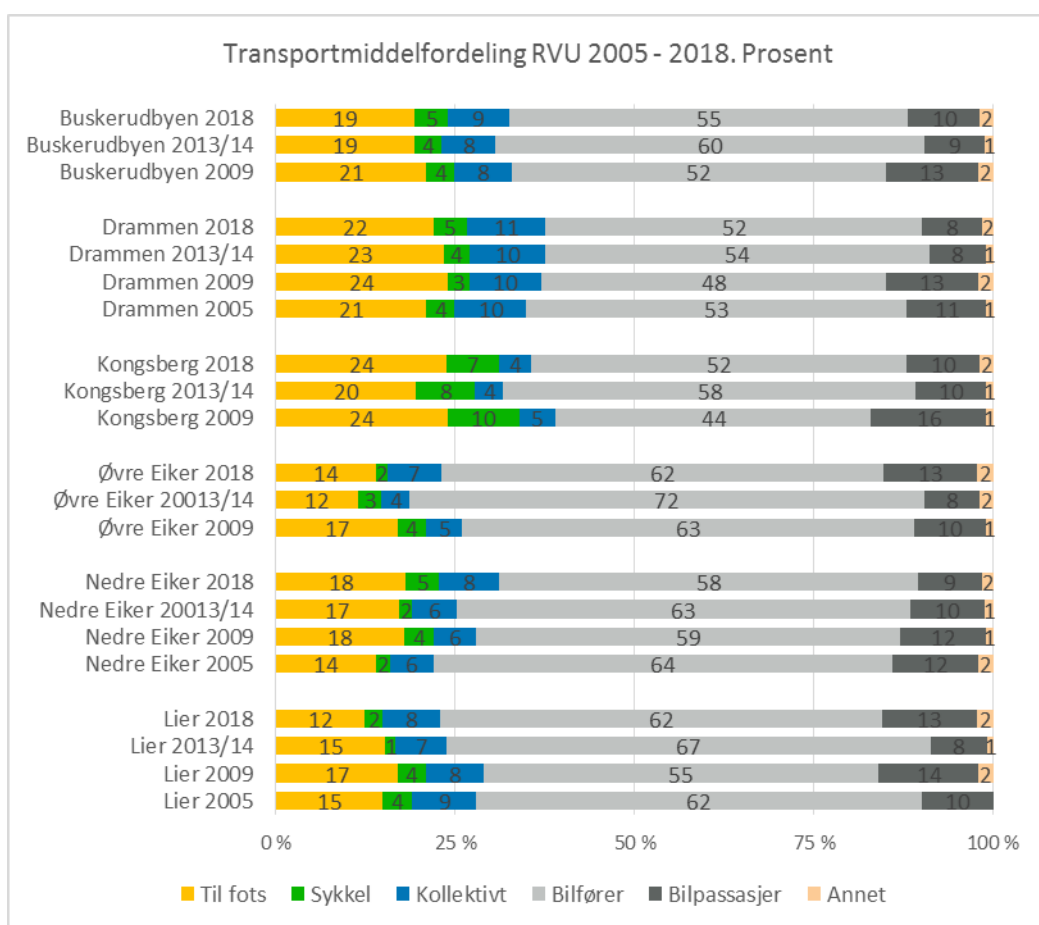
Figur 3 Nedre Strandgate, Drammen: Sykkelpasseringer 2014-2020 - Tall på grafene viser antall månedspasseringer i 2020. Der det har vært mye nedetid innenfor en måned er hele måneden satt til 0 for å ikke vise unormalt lave månedsgraf. Graf: Buskerudbysektariatet

Tall fra reisevaneundersøkelser (RVU)

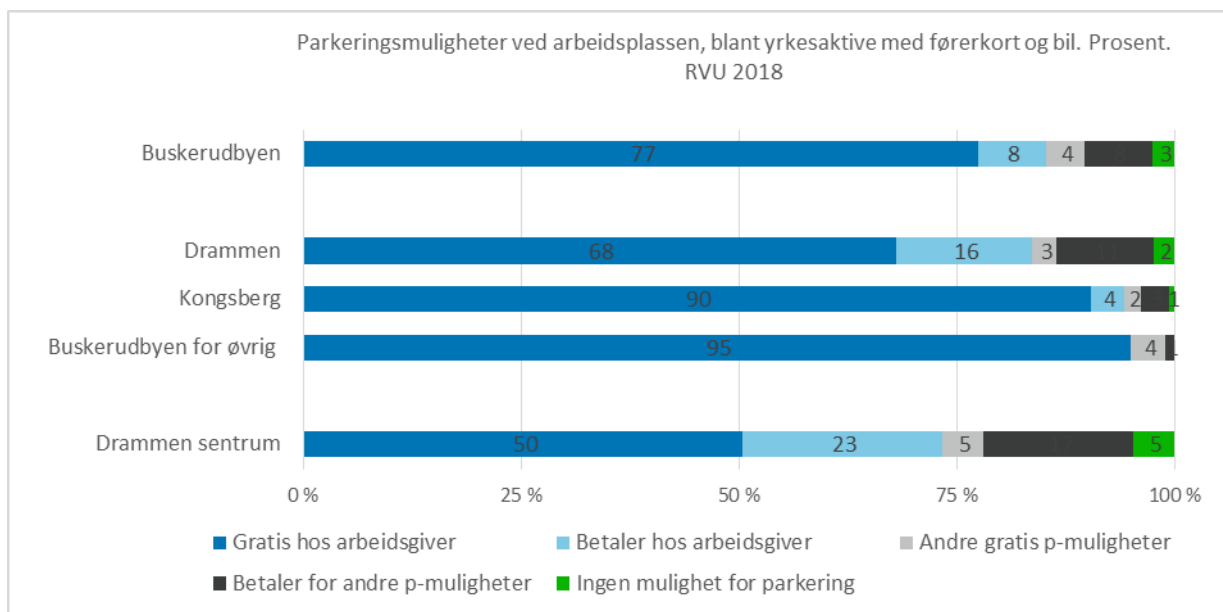
Sammenlignet med Reisevaneundersøkelsen 2013/14 viser reisevaneundersøkelse 2018 en økning i kollektivandelen og sykkelandelen, stabil gangeandel og nedgang i andelen bilførere. Det er høyest kollektivandel i Drammen med 11 %, mens økningen har vært størst i Øvre Eiker (fra 4 % til 7 %) og Nedre Eiker (fra 6 % til 8 %).

Kongsberg har lenge vært en av de beste sykkelbyene i landet, og har høyest sykkel- og gangeandel i Buskerudbyen med 7 %. Det har vært en økning i sykkelandelen for hele Buskerudbyen fra 4 % i 2014 til 5 % i 2018.

Utviklingen i reisevaner for Buskerudbyen er vist i figuren under.



Figur 4 Reisemiddelfordeling i Buskerudbyen 2005, 2009, 2013/14 og 2018 i prosent. Hovedtransportmiddel (det transportmiddelet som ble brukt på den lengste strekningen)



Figur 5 Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant yrkesaktive med førerkort og bil. Prosent. RVU 2018.

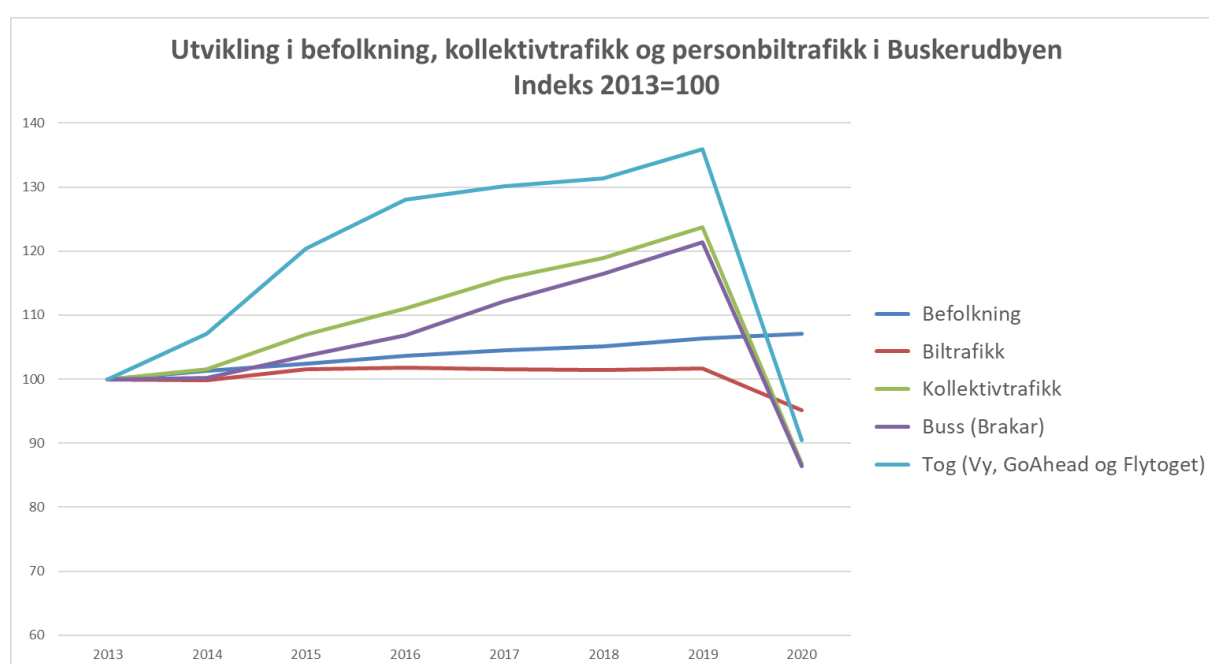
RVU 2018 viser at et stort flertall av de yrkesaktive i Buskerudbyen har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Til sammen har 77 % gratis p-plass hos arbeidsgiver, hele Buskerudbyen under ett.

Indekser

Tabell 10 Indeks for Buskerudbyen. 2013=100.

Indeks (2013=100)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Befolkning	100	101,3	102,4	103,6	104,5	105,1	106,4	107,1
Biltrafikk	100	99,8	101,6	101,8	101,6	101,4	101,7	95,1
Kollektiv (alle)	100	101,6	107,0	111,0	115,7	118,9	123,7	86,8
Buss (Brakar)	100	100,2	103,7	106,9	112,2	116,5	121,4	86,4
Tog (Vy, GoAhead og Flytoget)	100	107,1	120,4	128,0	130,1	131,4	136,0	90,5

Indeksutviklingen fremstilt grafisk:



Figur 6 Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og kollektivtrafikk spesifisert på buss og tog 2013-2020. Indeks: 2013=100. Figur: Buskerudbysektariatet.

