



# Årsrapport 2021

## Buskerudbysamarbeidet

# Forord

Buskerudbyområdet er Norges femte største byregion, og veksten er forventet å fortsette 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 ytterligere tiltak som kombinerer effektivt transporttilbud med levende lokalsamfunn og godt miljø.

Til tross for at reisevanene også i store deler av 2021 har vært preget av koronapandemien, har vi lykket med å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken siste årene. Det har vært god lokal oppslutning rundt Buskerudbyen og arbeidet for en byvekstavtale med staten uten bompenger. Målet er å videreutvikle transportsystemet og arealbruken i mer bærekraftig retning, og håndtere vekst i innbyggertall og arbeidsplasser uten økt personbiltrafikk.

I løpet av året er det lagt ned et omfattende arbeid med å utarbeide et solid lokalt forhandlingsgrunnlag for en byvekstavtale. Alle partnerne har vært involvert og gitt nyttige innspill underveis i prosessen.

Samferdselsministeren har bekreftet at det 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 beregningene viser at det er mulig å nå fremover også.

Tett og godt samarbeid mellom partene blir viktigere enn noen gang for å nå målene om en bærekraftig og konkurransedyktig byregion.

Monica Myrvold Berg

Leder av ATM-utvalget (politisk styringsgruppe for Buskerudbysamarbeidet)

16. juni 2022

**Foto: Sara Angelica Spilling (hvor ikke annet er oppgitt)**

# Innhold

<b>1</b>	<b>Fakta om Buskerudbysamarbeidet</b>	<b>4</b>
1.1	Organisasjon og samarbeidsform	4
1.2	Mål for Buskerudbyen	7
<b>2</b>	<b>Buskerudbyåret 2021</b>	<b>8</b>
2.1	Hovedoppgaver og resultater	8
2.2	Faglig grunnlag for byvekstavgift	8
2.3	Tiltak for bedre kollektivtilbud	11
2.4	Infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken	12
2.5	Tiltak for syklende	15
2.6	Tiltak for mer miljøvennlige reiser og byutvikling	22
2.7	Bedre kunnskap og kommunikasjon	24
<b>3</b>	<b>Økonomi</b>	<b>26</b>
3.1	Samarbeidsmidler	26
3.2	Belønningsmidler	27
3.3	Tilskudd til arealtiltak	29
<b>4</b>	<b>Nøkkeltall</b>	<b>31</b>
4.1	Hovedtrekk	31
4.2	Befolkning	32
4.3	Biltrafikk	32
4.4	Kollektivtrafikk	34
4.5	Sykeltrafikk	36
4.6	Tall fra reisevaneundersøkelsen	37
4.7	Indekser for utvikling i folketall og reiser	38

# 1 Fakta om Buskerudbysamarbeidet

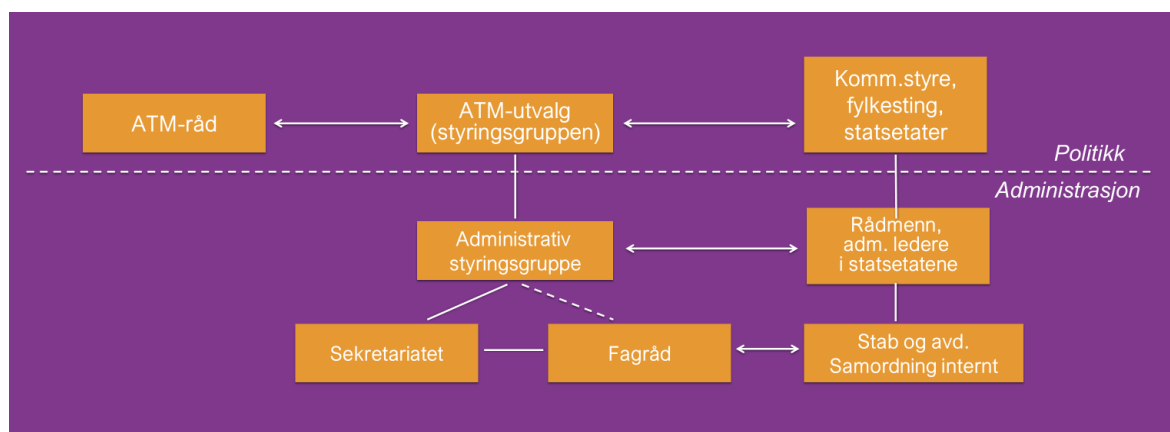
## Arbeid for framtidsrettede transportløsninger

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



## 1.1 Organisasjon og samarbeidsform

Buskerudbyen er et samarbeid om areal og transport mellom kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. 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. Prioritering av tiltak i Buskerudbypakke 1, som finansieres via den statlige 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 2021 ledet av ordfører i Drammen, Monica Myrvold Berg. ATM-utvalget hadde 5 møter og behandlet 35 saker i 2021.

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 2021 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 2021 vært ledet av rådmann i Kongsberg, Wenche N. Grunderud. Administrativ styringsgruppe har hatt 8 møter i 2021 og behandlet 53 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 6 møter og behandlet 64 saker i 2021.

Hans-Petter Christensen ledet sekretariatet for Buskerudbysamarbeidet i 2021 fram til engasjementet løp ut ved utgangen av august 2021. Da overtok Wenche Grunderud funksjonen som midlertidig leder. Sekretariatet har det administrative ansvaret for å lede og koordinere samarbeidet. Partene i samarbeidet har ansvaret for å gjennomføre tiltakene.



Jernbanen utgjør ryggraden i kollektivtilbudet i Buskerudbyen

## 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 Skinnnes**, fylkesråd, Viken fylkeskommune

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

**Benedicte Bruun-Lie**, seksjonsleder, Jernbanedirektoratet

**Gunhild Dalaker Tuseh**, 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

**Wenche Grinderud**, leder, rådmann Kongsberg kommune

**Bente Gravdal**, kommunedirektør Lier kommune (1. halvår)

**Sikke Næsheim**, konstituert kommunedirektør (2. halvår)

**Trude Andresen**, kommunedirektør Øvre Eiker kommune

**Gro Ryghseter Solberg**, avdelingsleder Viken fylkeskommune

**Elisabeth Enger**, rådmann Drammen kommune

**Einar Jørstad**, direktør for samfunn, Drammen kommune

**Ina Abrahamsen**, seksjonssjef, Statens vegvesen

**Torgeir Dalene**, rådgiver, Jernbanedirektoratet

## Fagrådet

**Hans-Petter Christensen**, daglig leder Buskerudbysamarbeidet (frem til 31.8.2021)  
**Jens Sveaass**, kommunalsjef, Kongsberg kommune (medlem hele året og leder fra 1.9.2021)  
**Anette Krekling**, seniorrådgiver, Viken fylkeskommune  
**Bertil Horvli**, kommunalsjef, Drammen kommune  
**Sikke Næsheim**, kommunalsjef, Lier kommune (1. halvår)  
**Thorgeir Bjerknes**, teknisk sjef, Lier kommune (2. halvår)  
**Morten Lauvbu**, kommunalsjef, Øvre Eiker kommune  
**Trond Olsen**, overingeniør, Statens vegvesen  
**Torgeir Dalene**, rådgiver, Jernbanedirektoratet  
**Terje Sundfjord**, administrerende direktør, Brakar  
**Ørjan Skare**, ruteplanlegger, Brakar

## Sekretariatet

**Hans-Petter Christensen**, daglig leder Buskerudbysamarbeidet frem til 31.8.2021  
**Wenche Grinderud** leder fra 1.9. til 31.12.2021  
**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*

### Mål

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 (nullvekstmålet).

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

## 2 Buskerudbyåret 2021

### Gjennomført tiltak for grønn mobilitet og forberedt byvekstforhandlinger

- Gjennomført en rekke tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt
- Utarbeidet faglig grunnlag for byvekstavgift



### 2.1 Hovedoppgaver og resultater

En ny belønningsavtale for 2020 og 2021 ble signert i februar 2020. Vedtatt handlingsplan for perioden 2020-21 er på 160 mill. kr, samt 40 mill. kr til reduserte billettpriser. Med prisjustering utgjør dette i alt om lag 111 mill. kr i 2021. Buskerudbyen har gjennom tiltaksplan 2021 fordelt disse midlene til tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. I løpet av 2021 ble det gjennomført tiltak for til sammen ca. 93 mill. kr. Resterende midler er i hovedsak bundet opp i tiltak som sluttføres i 2022.

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 utarbeide et grunnlag for forhandlinger med staten om en byvekstavgift fortsatte for fullt i 2021. 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 Faglig grunnlag for byvekstavgift

#### Buskerudbyen arbeider for mer langsiktig avtale

Arbeidet med å utarbeide lokalt forhandlingsgrunnlag har pågått gjennom store deler av 2021.

Buskerudbyen er prioritert i Nasjonal transportplan (NTP 2022-2033) blant ni større byområder som kan forhandle med staten om byvekstavgift og belønningstilskudd. Staten er tydelig på at belønningstilskuddene skal fases inn i byvekstavgifter på sikt. Det er lokalpolitisk vedtatt i kommunene og fylket å jobbe for å få en slik avtale.

For å inngå byvekstavgift krever staten at byområdet når nullvekstmålet for personbiltrafikken. Det stilles også krav om en regional plan for areal og transport i byvekstavgiftene. I tillegg krever staten



at kommuner og fylkeskommune må bidra med finansiering. Disse kravene er ivaretatt i det utarbeidede forhandlingsgrunnlaget.

En byvekstavgift vil gi en mer forutsigbar og større økonomisk ramme i årene som kommer. Avtalen skal styres basert på prinsipper for porteføljestyling som gjør at den kan endre seg i takt med behov gjennom nye forhandlinger og rulleringen av NTP. Alle parter i Buskerudbysamarbeidet har vært involvert og gitt nyttige innspill underveis i prosessen.

## Forslag til tiltak

Ved utforming av tiltaksporteføljen, har Buskerudbyen bygd på de gode erfaringene samarbeidet har hatt med å nå nullvekstmålet siden 2015. Dette har skjedd gjennom blant annet arealplanlegging, parkeringstiltak, satsing på busstilbud og tilrettelegging for gange og sykkel i tråd med Regional plan for areal og transport Buskerudbyen 2013-23.

Forslag til tiltaksportefølje er innrettet med vekt på måloppnåelse. Buskerudbyen bygger prioriteringene på en metode som brukes av Statens vegvesen og Viken fylkeskommune, som kalles firetrinnsmetodikken. Det betyr at en forsøker å nå målene med de enkleste og billigste tiltakene før en vurderer større, dyrere og mer arealinngripende tiltak, som for eksempel større veiprosjekt.



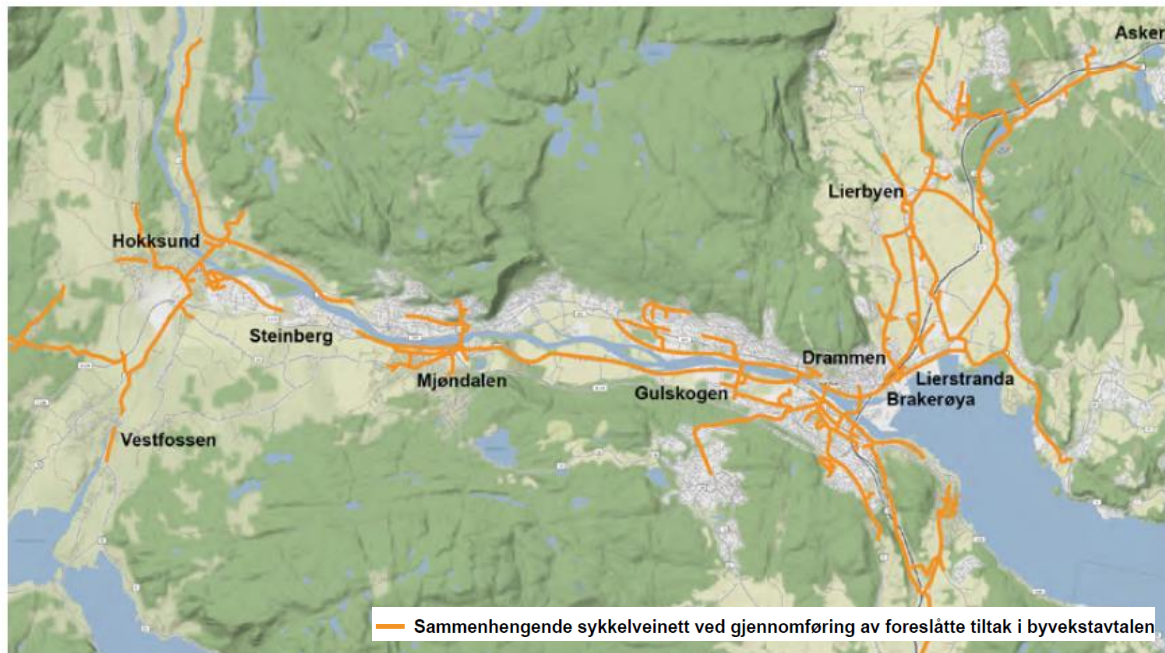
Figur 2 Tiltaksområder i grunnlag for byvekstavgift. III: Buskerudbysekretariatet

Statlige midler i byvekstavtaler omfatter belønningsmidler og midler til mindre investeringstiltak for kollektiv-, gang- og sykkel knyttet til riksveiansvaret, og til utvikling av stasjoner og knutepunkt på jernbanenettet. I regjeringens bompengavtale fra 2019 fremgår det at disse midlene også kan brukes på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett dersom det gir større effekt.

Buskerudbyen ønsker å være nytenkende for å nå målene også fremover. Et hovedgrep er å utnytte infrastrukturen vi allerede har på en smartere og bedre måte. Kollektivtilbudet skal bli mer sømløst. Det skal bli enda enklere å komme seg til kollektivknutepunktene, med gode muligheter til overgang mellom buss, tog, sykkel eller bil. Smart mobilitet og ny teknologi har en sentral rolle i å

gjøre alternativer til bilbruk mer konkurransedyktig. Det foreslås å utvikle en mobilitetsplattform hvor ulike transportmåter blir lett tilgjengelig uavhengig av hvem som eier og drifter tjenesten.

Det er lagt ned et omfattende arbeid med å prioritere infrastrukturtiltak i alle kommunene ut fra bidrag til nullvekstmålet. Blant annet foreslås det å bygge om lag 40 km med sykkelvei som vil gi et mer sammenhengende sykkelveinett på over 250 km. Prioritering av gange i sentrumsområder, og sykkel og kollektivtransport på innfartsårene og i byen gir effekt. Buskerudbyen skal bygge aktivt opp under statens øvrige satsinger i byområdet som jernbane og nytt sykehus.



Figur 3 Ved å bygge ut om lag 40 km med sykkelvei i Buskerudbyen, kan en få til over 250 km samlet sykkelveinett i Lier, Drammen, Kongsberg og Øvre Eiker. Kartene viser sykkelveinettet i de ulike områdene, inkludert de foreslåtte tiltakene. Kartdesign av Stamen Design, under CC BY 3.0. Data fra Open-StreetMap.

Analysen utført av TØI og Urbanet Analyse viser at Buskerudbyen med denne prioriteringen vil nå nullvekstmålet uten nye store samferdselsprosjekter og bompengefinansiering.

Sammensetningen av tiltak er ikke et endelig forslag til tiltaksportefølje. Hvilke tiltak som skal gjennomføres avgjøres gjennom forhandlingene. Endelig byvekstavtale vil først foreligge etter ny behandling og eventuell godkjenning av kommunestyrene, fylkestinget og staten. Det faglige grunnlaget finnes på buskerudbyen.no.

## Finansiering

Det faglige grunnlaget legger til grunn en ambisjon om 2,5 mrd kr i statlige midler av de 10 mrd som er satt av til de fem byområdene i NTP som i dag ikke har byvekstavtale. Det er foreslått 50/50 fordeling stat/lokalt. Dersom statens bidrag blir lavere, vil også bidraget fra kommunene og fylkeskommunen samlet kunne bli redusert tilsvarende. Dette gir en foreløpig ambisjon om en byvekstavtale på totalt 5 mrd kr for 2023-2033. Det er lagt til grunn at Viken fylkeskommune bidrar med finansiering på om lag samme nivå som i Bypakke Nedre Glomma. Allerede i dag inneholder kommunenes økonomiplaner store investeringer som vil inngå som egenandel i en fremtidig

byvekstavtale. Det er lagt til grunn at den kommunale egenfinansieringen tar utgangspunkt i innbyggertall og finansierer prosjekter som bidrar til nullvekstmålet i egen kommune.

### Politisk behandling

Alle kommunestyrene og fylkestinget ble orientert om arbeidet med faglig grunnlag for byvekstavtale i juni 2021. Høsten 2021 hadde ordførerne et møte med Samferdselsministeren for å orientere om det faglige grunnlaget. Alle kommunene vil ha behandlet grunnlag for byvekstavtale før fylkestinget skal behandle saken den 30. mars 2022. Dersom alle kommunene og fylkeskommunen slutter seg til saken, vil denne bli oversendt Samferdselsdepartementet med anmodning om oppstart av forhandlinger om byvekstavtale.

## 2.3 Tiltak for bedre kollektivtilbud

Det styrkede busstilbudet som ble igangsatt i tidligere belønningsperioder er videreført. Busstilbudet ble i 2018 trappet opp med flere avganger på sju linjer i Buskerudbyen, spesielt på kveld og helg. Over halvparten av økningen er lagt på avganger på lørdager og søndager.

I desember 2020 ble det satt i drift 22 nye elektriske busser i Drammen og Lier. Linje 3 mellom Kastanjesletta og Fjell fikk to nye elektriske leddbusser, og sammen med linjene 4, 22, 24, 53 og 54, ble denne linja delvis elektrisk. Linjene 5, 51 og den nyopprettede linja mellom Lierbyen skole og Gulskogen, ble helelektriske. Elektrifisering av bussparken bidrar til bedre luftkvalitet, mindre støy og lavere klimagassutslipp. Enova og Viken fylkeskommune har støttet elektrifiseringen av bussparken.



Bytilbudet på Kongsberg ble vesentlig endret 4.1.21. På Kongsberg kjøres det nå tre ordinære linjer (401 Gamlegrendåsen sør – Lindbojordet, 403 Skollenborg – Kongsberg knutepunkt og 409 Saggrenda – Kongsberg knutepunkt), samt to rushtidslinjer (405 Frydenbergåsen – Vibehaugen og 407 Gamlegrendåsen nord – Kongsberg knutepunkt). HentMeg, som startet høsten 2019 for



området Raumyr-Kapermoen, inkluderer fra 4.1.21 også Frydenbergåsen og Gamlegrendåsen nord, mens Kapermoen er tatt bort. HentMeg kan brukes på hverdager kl. 8.30-14.30 og 17.00-21.00, samt lørdager kl. 10.00-18.00.

## Reduserte takster

Bortimot 120 av de 208 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. Takstene er holdt på samme nivå i 2021. Brakar melder at det på enkeltbilletter ikke blir endring i prisen i 2022 på bybillettene som selges i Buskerudbykommunene. Disse holder seg på 25 kroner for voksen og 13 kroner for barn/honnør i 2022. Når det gjelder periodebilletter (30 dagerskort) indeksreguleres denne. For voksen én sone blir ny pris 814 kroner (mot 795), og for barn/honnør blir ny pris 407 kroner (mot 398).

Det skal foretas en evaluering av tiltaket med reduserte takster, men den spesielle situasjonen kollektivtrafikken har kommet i under Covid 19-pandemien, gjør at en slik evaluering foreløpig er utsatt til 2022.

## Forbedret informasjon og billettsystem

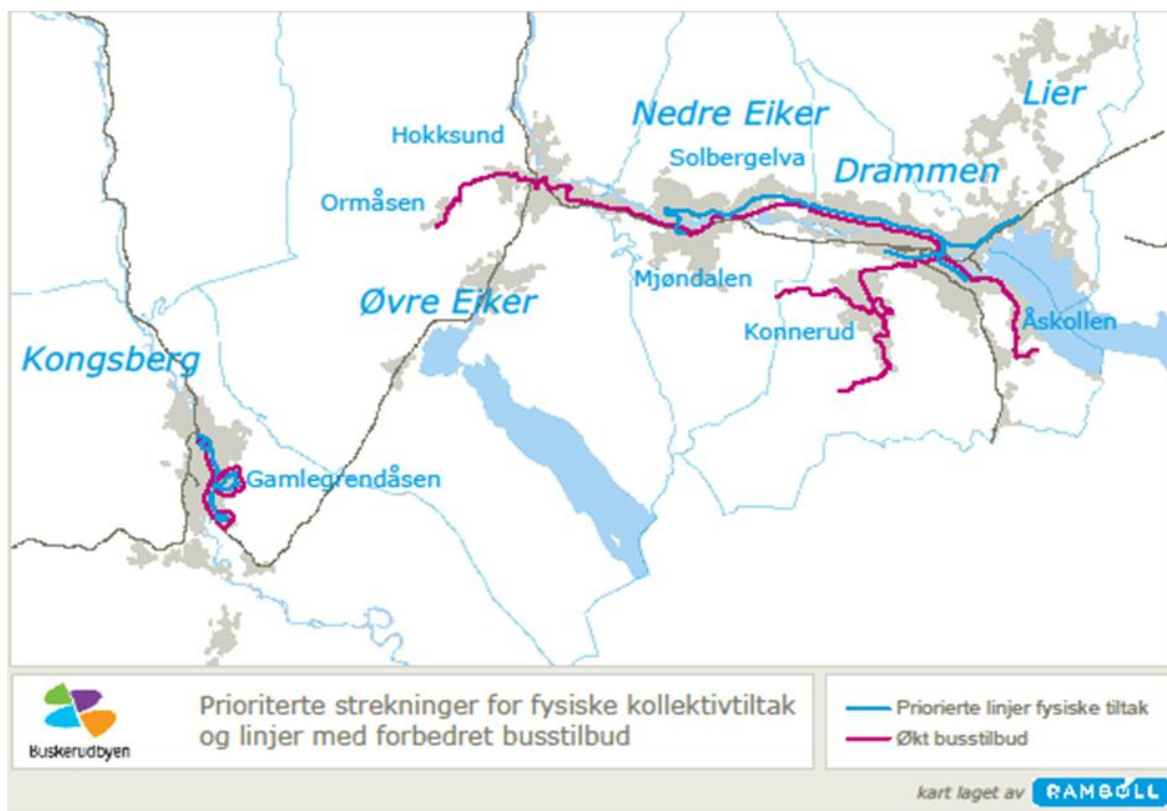
En viktig satsing har vært å gi bedre informasjon om rutetilbudet og forbedre billettsystemet. System for sanntidsinformasjon og nye billett- og betalingsløsninger er på plass med kontantfrie busser som mobilbilletter og internettsalg av billetter. Som tidligere er det gitt tilskudd til drift av disse systemene. Det vil fortsatt være behov for å supplere med søyler, stolper og skilt ved flere holdeplasser, og Brakar har fortsatt oppgradering av holdeplasser i 2021.

## 2.4 Infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken

Dette tiltaksområdet omfatter infrastrukturtiltak som gjør kollektivtrafikken raskere og mer tilgjengelig. Tiltak kan gjelde hele Buskerudbyområdet. Fem busstrekninger og seks utviklingsområder har høyest prioritet. Disse er:

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





Tiltakstyper som 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 sanntidsinformasjons-systemet (SIS) for aktiv prioritering av buss i lyskryss (ASP)
- Planlegging og prosjektering av større tiltak

### Fremkommelighetstiltak for buss og holdeplassoppgradering

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

Brakar har gjennomført utredning om kollektivtilbudet i Drammen når bybrua tas ned våren 2022. Midlene avsatt til fremkommelighetstiltak i Klopptjernsgata, Mjøndalen ble omdisponert til ny bybru. Ombygging av Klopptjernsgata finansieres gjennom avtale med kommende utbygger.

Prosjektering av ny gang- og sykkelveg under Hokksund stasjon fra Haugveien til Tangen-gata i sentrum er igangsatt. Det er satt opp lehus på bussholdeplasser på Loesmoen i Øvre Eiker. I Lier er det satt opp Lehus ved bussholdeplassene ved Amtmannssvingen i Lier. Ellers har Viken fylkeskommune iverksatt oppgradering av rundt 20 holdeplasser på fylkesveger i Drammen og Lier. Disse arbeidene ferdigstilles i 2022.

## Pendler- og innfartsparkering

Innfartsparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen. I henhold til felles strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen, skal det 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. Gjennom tilskudd fra belønningsordningen er det opparbeidet innfartsparkeringsplasser for bil og trygge sykkelparkeringer ved flere av jernbanestasjonene i Buskerudbyen.

Buskerudbyen har gjennom flere år satsset på å opprette «Sykkelhotell» ved togstasjonene. Dette gjøres i samarbeid med Bane NOR Eiendom og løsningen blir da en del av pendlerparkeringen til stasjonene, og er med i parkeringsappen til Bane NOR. Det er «Sykkelhotell» på seks stasjoner: Lier, Brakerøya, Drammen, Gulslogen, Mjøndalen og Hokksund. Ifølge rapport fra Bane NOR er sykkelhotellet på Drammen stasjon det mest brukte i hele Norge etter antall abonnemeter. Sykkelhotellet ved Mjøndalen stasjon ble åpnet 25. juni 2021. Her er det også opplegg for innlåst elsykkellading – som ved Lier, Brakerøya og Hokksund, og en sykkelpumpe på innsiden av bygget. Det jobbes med å få opp innkjøpte sykkelhotell også på Vestfossen og Kongsberg stasjoner.



Nytt sykkelhotell ved Mjøndalen stasjon ble satt i drift i 2021.

Buskerudbyen ønsker å samarbeide tettere med Bane NOR Eiendom om å utvikle nye løsninger for syklende, og blant annet oppruste eksisterende sykkelparkeringer. Dette for å styrke konkurranseforholdet for sykkel og kollektivtrafikk mot privatbil. Det er blant annet satt av midler til å starte opp et møtepunkt på stasjonen i Drammen, som har ønsket om å tilby et utvidet servicetilbud. Dette er et samarbeid mellom Bane NOR, en lokal gründer og Drammen



kommune/Knutepunkt Strømsø, der også FutureBuilt er invitert inn. Prosjektet har ønsket lokaler på stasjonen, men en avtale om dette er foreløpig ikke signert.

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.

## 2.5 Tiltak for syklende

Felles regional sykkelplan for Buskerudbyen ble vedtatt i kommunene og 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 mellom Lierstranda/Brakerøya og Hokksund på nordsiden av Drammenselva og tilsvarende mellom Tangen/Rundtom og Hokksund/ Langebru på sørsiden av elva. Utredningen ble gjennomført av Statens vegvesen. Involverte kommuner og Buskerud fylkeskommune deltok aktivt i utredningsarbeidet. Resultatet ble et forslag på i alt 16 delstrekninger.

På bakgrunn av utredningen ble det også gjort en ny vurdering av hvilke delstrekninger som defineres som riksveggrute, og om denne skal være på nord- eller sørsiden av Drammenselva. Rutene er lagt der hvor grunnlaget for økning i sykkeltrafikken er størst. Hvorvidt en delstrekning er riksveggrute eller ei, vil kunne ha betydning for hvordan tiltak på strekningen kan finansieres.



Sykkelparkering ved Drammen stasjon.

Som en del av arbeidet med: «Byvekstavtale for Buskerudbyen - Faglig grunnlag for forhandlinger» er det foreslått hvilke sykkelanlegg som kan inngå i en avtale. Forslaget er utarbeidet i samarbeid mellom kommunene, Viken fylkeskommune og Statens vegvesen. Felles sykkelplan for

Buskerudbyen ligger til grunn for forslaget. Det er lagt økt vekt på sykkelanlegg til og fra jernbanestasjonene, nytt sykehus på Brakerøya og til nye boligområder på Kongsberg, i Øvre Eiker og Lier. Svelvik sentrum, som nå er en del av Drammen kommune er også blitt lagt inn i prioriteringene.

Det er laget et interaktivt kart som visualiserer et sammenhengende sykkelvegnett på over 250 km hvis de foreslåtte tiltakene blir gjennomført i byvekstavtalen for Buskerudbyen (Figur 3 side 10).

Som videre forberedelser til byvekstavtaleforhandlinger, er det også fremmet flere forslag om sykkelinfrastruktur og digitale løsninger for syklister i notatet: «Forslag til tiltak innen ny teknologi og smart mobilitet». Dette omtaler satsning på elsykler og utvidet bysykkelordning, mobilitetspunkt, informasjon om nye sykkelanlegg, drift og bedre behandling av tilbakemeldinger fra publikum, sensorteknologi for forsterket og smartere helårsdrift, smart styring av lyskryss for å prioritere gående og syklende, kartløsninger for syklister i samarbeid med Entur samt videre satsning på kampanjer.

## Infrastrukturiltak sykkel og gange

Bruk av belønningsmidler og egne midler til sykkelplanlegging prioriteres på bakgrunn av den regionale planen og lokale sykkelplaner. Under følger en oversikt over tiltak som er startet opp/gjennomført i perioden 2020-21:

### Viken fylkeskommune

Etter utredningen fra Statens vegvesen ble det startet planlegging av løsninger for bedre sykkeltilrettelegging i Øvre Storgate i Drammen (fv. 2729). Tiltaket i Øvre Storgate har en kostnadsramme på 30 mill. kr, ca halvparten finansieres med belønningsmidler. Etter noen forsinkelser ble det startet forberedende arbeider for bygging på del én av strekningen i 2021. Videre arbeid fortsetter i 2022. Løsningen skal gi sykkelfelt på nesten hele strekningen.

I tillegg har det blitt bygget midlertidig sykkelveg i Doktor Hansteins gate (fv. 2728). Her var det flere systemskifter mellom sykkelfelt og sykkelveg. Fylkeskommunen har benyttet belønningsmidler satt av til oppfølging etter sykkelveginspeksjonsmidler til dette tiltaket.

Planlegging av sykkeltilrettelegging i Nøsteveien i Lier (fv. 2704) var inndelt i to delprosjekter. Fylkeskommunen ønsker nå å planlegge begge strekningene samtidig, og det er foreslått ytterligere 1,5 mill. kr i tiltaksplan 2022 slik at planlegging av hele strekningen kan starte opp første kvartal 2022. Sykkelveginspeksjoner er fulgt opp med tiltak i Kongsberg.

### Drammen kommune

Forprosjekt for å inspisere og dokumentere sykkelparkering ved skolene og barnehagene er gjennomført, og enkelte oppfølgende tiltak igangsatt. Forprosjekt for midlertidig gang- og sykkelbru under byggeperioden for den nye Bybrua er utarbeidet, og forarbeider til midlertidig gang- og sykkelbru er iverksatt. Detaljprosjektering av sykkeløsninger i 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. Sykkelveg-inspeksjoner er fulgt opp der man blant annet har byttet ut betonggriser med brøyte-bommer og forbedret skilting. Flere strekninger har fått unntak for enveisregulering for syklende, og en gate har blitt forkjørregulert. Det er videre asfaltert og sikret fortau/gang-/sykkelveger på Steinberg, i Åsen, på Åskollen og i Svelvik. På Konnerud er et tråkk utbedret og asfaltert, og Lensmannsløkka og Gampeløkka har fått belysning.



Det er satt opp 10 stk sykkelparkeringsskap på Bragernes torg, 10 ved Kjøsterud ungdomsskole, 10 ved knutepunkt Mjøndalen og sykkelparkering under tak ved knutepunkt Svelvik. I tillegg har det blitt satt opp sykkelparkering ved kulturskolen, på Strømsø torg utenfor jernbanestasjonen, Bragernes torg og gågatene i Drammen.



Sykkelvei med fortau i Drammen

### Lier kommune

Lier har utredet og sett på bedre løsninger for syklister til og fra den fremtidige Fjordbyen på Lierstranda, nytt sykehus på Brakerøya og andre deler av kommunen. På Lierstranda er det mange barrierer med eldre broer og mindre gode sykkelanlegg over E18, Drammensbanen og fylkesveier. Det er satt opp gatelys langs gang- og sykkelveg langs Terminalen, som er en av veiene inn til Fjordbyen og nytt sykehus.

Mulighetsstudie for sykkelanlegg på strekningen fra Linnes rensanlegg til Terminalen er igangsatt. Gang og sykkelveien på gammel jernbanelinje mellom Lierbyen og Drammen er asfaltert. Sykkelryteskiltingen er oppdatert, og oppsetting av gatelys i Gjellebekkveien er ferdigstilt. Det er etablert gang- og sykkelveg på et en liten strekning av Tuvurudstien, og det er satset aktivt på Hjertesoner på samtlige barneskoler i Lier. Flere prosjekter som ikke ble ferdigstilt i 2021 avsluttes i 2022.

### Øvre Eiker kommune

Oppdatering etter sykkelveginspeksjoner er gjennomført der man blant annet har satt opp bedre belysning ved gangfelt og reasfaltert nedslitte gang- og sykkelveger på Ormåsen og Darbu.

Planlegging av gang og sykkelveg langs Semsveien mellom Langebru og Toresspæren har strukket ut i tid på grunn av grunnundersøkelser og kulturminneregistreringer, men planleggingen går nå

videre i samarbeid med Vann og avløp. Strekningen er en del av regionalt sykkelnett og riksveggrute sykkel.

Drammensveien i Øvre Eiker har fått parallell sykkelveg med fortau ut til de nye idrettshallene på Loesmoen, og Øvre Eiker fortsetter med denne sykkelveien mot Steinberg.

Det er også satt av midler til mulighetsstudie for ny gang- og sykkelbru over Drammenselva i Hokksund sentrum. En slik bru kan også kobles mot forprosjektering av bru over Vestfosselva mellom sentrum og Loesmoen. Disse prosjektene jobbes det videre med i 2022.

### **Kongsberg kommune**

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



### **Sykkelfelt i Kongsberg**

Gang- og sykkelbru nord for sentrum planlegges videre. Brua vil koble sammen boligområder og idrettsanlegg, og vil styrke konkurranseforholdet for gående og syklende. Det er også satt av belønningmidler til fortau i Møllergata og Sandsværveien. Fortau langs Baneveien og sykkelhotell nær jernbanen er ferdig planlagt.

Kommunen har, etter registreringen av snarveier og stier i 2019/2020, gjenåpnet, oppgradert og skiltet seks snarveier.





Eksempler på oppgraderte snarveier i Kongsberg

### Øvrige tiltak sykkel

I handlingsplan 2020/21 er det satt av midler til kampanjer og koordinering av sykkeltiltak. Arbeidet er videre forankret i Felles sykkelplan for Buskerudbyen, medfølgende handlingsprogram, og ledes av sekretariatet og koordineres gjennom sykkelgruppa.

### Aktiv på skoleveien

Aktiv på skoleveien er en årlig treukers lokal aksjon på våren for å få skolebarn til å gå eller sykle til og fra skolen. 4.-7. trinn er med i konkurransen om ukespremier og hovedpremiene. 1.-3. trinn deltar i aksjonen, og her får alle klasser premier.

Sammenlagresultatene gjorde at første, andre og tredjeplass gikk til henholdsvis: Steinberg skole i Drammen (98 % av alle elevene aktive til skolen hver dag under kampanjeperioden), Oddevall skole i Lier (95 %) og Skavanger skole på Kongsberg (81 %).



Elevene ved Steinberg skole i Drammen fikk førsteplassen i Aktiv på skoleveien-kampanjen. Hele 98 % av elevene var med på å sykle og gå.

### Beintøft

Dette er en nasjonal mobilitetskampanje som fremmer miljøvennlige reisevaner og holdninger hos skoleelever fra 1. til 7. trinn. Årets kampanje ble gjennomført i perioden fra 30. august til 24. september. 2.400 klasser deltok i kampanjen over hele landet. Buskerudbyen understøttet kampanjen også i år, som medførte større engasjement og flere deltagere lokalt. I den nasjonale konkurransen ble Hennummarka 5b i Lier kåret til fylkesvinner i Viken. 6. klasse ved Oddevall skole Lier, ble nasjonal trinnvinner for 6. trinnet. Tre klasser i Buskerudbyen oppnådde maksimal poengsum på 2400 poeng.

Oddevall skole ble kåret til beste skole i Buskerudbyen sammenlagt med 16.899 poeng. På andreplass kom Øren skole, Drammen med 16.740 poeng, og Rødskog skole kom på tredjeplass med 10.880 poeng.

### Elsykelbiblioteket

Frem til og med 2021 har det vært nesten 600 utlån av elsykler til befolkningen lokalt. I tillegg kommer alle utlån fra BUA i Lier, som også driver utlån i sommerhalvåret. Ordningen har vært en suksess. Det er ønskelig at bruk og nytte av ordningen undersøkes nærmere. Dette tas videre i samarbeid med Transportøkonomisk institutt (TØI).

### Skolestart: Klipp hekk og busker for skolebarna

Buskerudbyen har også i år deltatt i kommunenes oppfordring til innbyggerne i Buskerudbyen om å klippe hekker og busker nær skolevei før skolestart.

### God respons for Rullende Reodor

Rullende Reodor ble gjennomført som et pilotprosjektet med mobilt sykkelverksted der Drammen sykehus og flere skoler på Kongsberg fikk besøk (se under). En ombygd campingvogn fungerte som sykkelverksted. Responsen var svært god.



### «Klar, Ferdig Sykkel»

Buskerudbyen har i 2021, i samarbeid med lokale sykkelverksteder, gitt tilbud om gratis service av barnesykler. Deltagelsen var lav, noe som kan skyldes at mange sykler er i daglig bruk, og at det dermed er for komplisert å få levert og hentet syklene hos verkstedene. Det var langt bedre respons da vi testet ut et mobilt sykkelverksted ved flere skoler i Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg. Da fikk skolebarna fikset syklene sine i skolegården mens de hadde undervisning. Sykkelreparatørene hadde hendene fulle alle dagene. Det kan derfor se ut som det heller bør gis et



tilbud ute på skolene eller andre steder der flere barn har aktiviteter eller bor (borettslag, velforeninger, etc.), enn hos verkstedene.

### **Sykkellyktaksjon ved skoler – Synlig syklist**

Buskerudbyens årlige sykkellyktaksjon, i samarbeid med Syklistenes Landsforening, ble gjennomført på Kongsberg ved Vestsiden ungdomsskole og Idrettsparken barnehage, i Øvre Eiker ved Hokksund barneskole og i Drammen ved Brandenga barneskole. I Drammen var også en ambulerende mekkestasjon fra Greenspeed utplassert ved jernbanestasjonen.

### **Vintersyklingskampanjen «Pigg med pigg»**

Det var ca 900 sykler som ble skodd for vinteren i løpet av Pigg med pigg-kampanjen i 2021. Her får innbyggerne et gratis piggdekk, omlegging og sjekk av sykkelen mot at de betaler et piggdekk selv. Pågangen var god også denne gangen, og kampanjen måtte avsluttes 4. desember fordi budsjettet var oppbrukt. Alle kunder fylte ut et spørreskjema, etter mal fra en vintersyklingsundersøkelse i Oslo kommune. Det vil bli laget en rapport om syklisters holdning til vintersykling. Det ser ut til at det fortsatt er mange nye vintersyklister som prøver seg for første gang, også etter flere tidligere gjennomføringer av kampanjen.



### **Sykelkart – Papirkart til Elykkelbiblioteket og digitale kart**

Buskerudbyen har utarbeidet fem turkart for personer som låner elsykkel gjennom Elykkelbiblioteket. Erfaringer fra utarbeidelsen av papirkartene er tatt med videre i arbeidet med å utarbeide bedre digitale sykkelkart som benyttes i Enturs reisesystemer og mange sykkel- og kollektivaktør-apper. Samarbeidet har også bidratt til oppdaterte data til et sykkelkart over

Finnemarka som DNT Drammen og Omegn har arbeidet frem, som en del av prosjekt Friluftslivets ferdselsårer.

### «UngSpark» - forskning og trafiksikkerhet med TØI

TØI har en nasjonal undersøkelse om unges mobilitetsvaner, små elektriske kjøretøy generelt og elsparkesykler spesielt, som Drammen og Kongsberg deltar i. Kommunene ser behovet for bedre informasjon nettopp rundt unges reisevaner. Prosjektet er et spleiselag mellom ulike aktører for å fremskaffe kunnskap om ungdoms mobilitetsvaner, med særlig vekt på bruk av elsparkesykkel.

## 2.6 Tiltak for mer 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" og "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 håndhevings-regime i Hokksund sentrum og Mjøndalen sentrum. Drammen kommune vedtok i 2018 ny parkeringsstrategi der tiltakene i større grad er rettet mot arbeidsreiser og større omløp på parkeringsplasser i sentrum. Det er innført halv takst på elbiler, og korttidsparkeringen 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.

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

### Tilrettelegging for miljøvennlig reiser

Det gjøres flere tiltak for å stimulere mer miljøvennlige reisevaner i offentlige og private virksomheter i Buskerudbyen.

#### ReisSmart

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 Sykkelvennlig arbeidsplass kartlagt mulighet for å forbedre sykkelparkering for ansatte, beboere og kunder ved Hokksund nærsenter. Senteret jobber nå – litt forsinket – med å finne gode løsninger for sykkelparkering for kunder og besøkende. Syklistenes Landsforening fortsetter sitt arbeid med sertifiseringsordningen og rekrutterer videre andre lokale bedrifter.

Det ble i 2020 bevilget tilskudd til selvkjørende kjøretøy i Kongsberg. Midlene har gått til blant annet forbedring av vinterdrift og utprøving av autonome drifts- og vedlikeholds-maskiner, samt

utstyr til biler med sensorer for å fange opp informasjon om f.eks. behov for strøing og som grunnlag for kommunikasjon med publikum.

Utprøving av autonom buss som har pågått i Kongsberg over flere år er nå avsluttet, og utprøving foregår nå i Drammen sentrum.



Autonome busser kjører nå i Drammen

### 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 ble avsatt i 2020 til delfinansiering av elsykler til bruk i jobbsammenheng, trygge sykkelparkeringer og garderobefasiliteter på skoler og andre kommunale og fylkeskommune arbeidsplasser.

### Elektriske bysykler

Buskerudbyen har prioritert midler til å etablere en bysykkelordning med elektriske sykler i Buskerudbyen. Brakar er prosjektleder. Elbysykkeltilbud startet opp på Kongsberg 1. september 2021. Det ble plassert ut 42 bysykler på sju ladestasjonslokasjoner. Systemet ble etablert som et samkjørt nettverk rundt knutepunkter, holdeplasser og steder med stort transportbehov. Målet er å gi kundene et bedre mobilitetstilbud, med Brakar kollektivbillett til/fra bussen, som en del av en togreise eller som en «ren» sykkelturn.

Hovedfokuset på Kongsberg er å tilby et mobilitetstilbud mellom kollektivtilbudet ved Kongsberg Knutepunkt, universitet/rådhuset og Kongsberg Teknologipark.





#### Fra lanseringen av elektriske bysykler i Kongsberg

Tilbakemeldingene fra publikum har vært positive, særlig fra studentene. Det er gjennomført nesten 1 000 turer på de siste fire månedene i året. Dette er bra med tanke på oppstart så sent på året. Det er i tillegg opprettet én «geofence»-parkering. Dette er parkeringsplasser hvor kundene kan sette fra seg eller leie sykler uten ladestasjoner. Basert på henvendelser og ønsker fra publikum, er planen å opprette ytterligere slike plasser til våren 2022.

I Lier har det vært en lang og utfordrende prosess mot grunneiere for å få etablert ladestasjoner. Tre av fem lokasjoner var klare til bruk mot slutten av oktober, og prosjektet valgt å sette tilbudet i gang – med lansering i media 18. oktober – til tross for at det var sent på året. 25 sykler ble satt i drift på de tre ladestasjonene. Bruken har vært lav, men tilbakemeldingene fra publikum har utelukkende vært gode. Det har også kommet ønsker om flere parkeringsmuligheter i Lier. Dette skal vurderes og gjøres klart, sammen med løsningene på Kongsberg, for re-lanseringen til våren 2022. I tillegg skal to nye ladestasjoner og ytterligere 15 sykler settes i drift i Lier.

Kolumbus har delt informasjon, sykler, ladestasjoner, kompetanse og kunnskap gjennom hele planleggingsfasen, og er med som en god partner videre.

## 2.7 Bedre kunnskap og kommunikasjon

Det er utarbeidet forslag til nytt handlingsprogram for perioden 2020–2023 til Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23. Buskerudbysamarbeidet har fått tildelt midler fra Kommunal- og distriktsdepartementet for å ta i bruk departementets Arealdataverktøy for bruk i transportmodeller, men verktøyet har hatt noen startproblemer i 2021.

Stor arbeidsinnsats er lagt ned fra alle partnerne for å utarbeide et godt faglig grunnlag for en mulig byvekstavtale.

## Kommunikasjon

Kampanjer, holdningsskapende arbeid og forberedelser til byvekstavtaleforhandlingene har vært kjernen i kommunikasjonsarbeidet i Buskerudbyen i 2021.

Hovedmålene for kommunikasjon i Buskerudbyen 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

Arbeidet med å utarbeide lokalt forhandlingsgrunnlag har pågått gjennom store deler av 2021. Tilrettelegging for god involvering og medvirkning fra beslutningstakere og aktuelle ressursgrupper har hatt høy prioritet. Det har vært et mål at beslutningstakerne skulle få et solid, engasjerende og lett tilgjengelig faglig fundament for egne vurderinger og beslutninger. Å synliggjøre de gode resultatene kommunene, fylket og staten får til gjennom Buskerudbysamarbeidet har også vært sentralt i kommunikasjonsarbeidet.

For å bidra til å opprettholde nullvekstmålet på lang sikt, jobbes det aktivt i Buskerudbyen med kunnskapsbygging, holdningsskapende tiltak og mobilitetsveiledning. Et eksempel er Buskerudbyens mest populære kampanje de siste årene, «Pigg med pigg» (se omtale under kap. 2.4).

Våren 2021 startet et nytt pilotprosjekt, «Klar, ferdig sykkel» rettet mot barn, i tråd med ambisjonen i Barnas transportplan (NTP 2022-2033) om bedre trafiksikkerhet for barn og unge. I løpet av få uker ble flere hundre barnesykler fikset opp gratis i samarbeid med sykkelverksteder i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg. Mens barna satt på skolebenken, fikk syklene vårpuss i skolegården.



Aktiv på skoleveien er en kampanje med lange tradisjoner i Buskerudbyen. I 2021 ble kampanjen frontet av skiløperen Helen Marie Fosseholm fra Vestfossen (bildet), noe som førte til svært godt gjennomslag i sosiale medier og nye påmeldinger.

Kunnskapsdeling og samarbeid med lokalt næringsliv er viktig for Buskerudby-samarbeidet. Det inkluderer ulike konkrete tiltak for å få ansatte til å redusere reiser med bil til fordel for sykkel, gange og kollektivtransport.

Våren 2021 begynte arbeidet med mobilitetskonseptet «Grønn Jobbvei», hvor Buskerudbyen vil inngå avtaler med bedrifter, organisasjoner og offentlige arbeidsplasser. Alle ansatte i Grønn Jobbvei-bedrifter får tilbud om mobilitetsappen Kobla, som er utviklet av drammensfirmaet ved samme navn.

Gjennom appen kan ansatte få tett og motiverende oppfølging, oversikt over effekten av egne reiser og bonuspoeng som kan veksles inn i ulike belønninger. Tilbud om blant annet leasing av

elsykler, foredrag og «eventer» er også inkludert. «Grønn jobbvei» er i første omgang et pilotprosjekt, men ønskes videreført i byvekstavtalen dersom resultatene svarer til forventningene.

På grunn av Covid 19-situasjonen, er det aktiviteter og planlagte tiltak det ikke har vært naturlig å gjennomføre også i 2021.

## 3 Økonomi

### To kilder til finansiering

- Samarbeidsmidler fra partnerne i samarbeidet
- Belønningsmidler fra staten



**Samarbeidsmidler:** 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 en ny toårig avtale på plass med til sammen 200 millioner kr pluss prisstigning for 2020 og 2021.

### 3.1 Samarbeidsmidler

ATM-utvalget vedtok budsjett 2021 for Buskerudbysamarbeidet den 27.11.2020. Partnerne bidrar med tilskudd som vist under. Øvre Eiker kommune har ansvar for regnskapsføring og revisjon av samarbeidsmidlene.

Tabell 1 Samarbeidsmidler 2021

Samarbeidsmidler	Kroner
Viken fylkeskommune	700 000
Drammen kommune	1 000 000
Kongsberg kommune	300 000
Øvre Eiker kommune	300 000
Lier kommune	300 000
<b>Total finansiering</b>	<b>2 600 000</b>



Etterfølgende tabell gir en oversikt over utgifter knyttet til Buskerudbysamarbeidet i 2021.

**Tabell 2 Utgifter Buskerudbysamarbeidet 2021**

Personal/planlegging	Husleie	Drift/kontor	Møteutgifter	Kompetanse	Sum utgifter
2 628 751	305 608	195 299	3 737	400	<b>3 133 795</b>

Samarbeidsmidlene har i tråd med vedtatt budsjett for 2021 i hovedsak gått til planlegging og koordinering i form av dekning av utgifter daglig leder, delvis en prosjektleder og administrativ ressurs (deltid). Prosjektleder kommunikasjon, prosjektleder sykkel (faste stillinger) og rådgivere (engasjementer deltid) finansieres av belønningsmidler. Øvrige utgifter i 2021 er kostnader til drift av sekretariatet (leie av kontorer, kontorutstyr, it-drift m.v.). Møtekostnader for samarbeidets organer er i 2020 og 2021 betydelig redusert da de fleste møter er gjennomført digitalt.

Tabellen under viser sluttregnskap for samarbeidsmidler inkludert prosjektmidler til boligpreferansestudien og GIS-verktøy fra Kommunal- og distriktsdepartementet (tidligere Kommunal- og moderniseringsdepartementet). Overskuddet overføres til aktiviteter i 2022.

**Tabell 3 Sluttregnskap samarbeidsmidler 2021**

Samarbeidsmidler	Kroner
Overførte driftsmidler fra 2020	871 960
Prosjektmidler fra KDD (Boligpreferanse/GIS)	500 000
Bidrag partnerne i 2021	2 600 000
<b>Sum disponible midler 2021</b>	<b>3 971 960</b>
<b>Driftsutgifter i 2021</b>	<b>3 133 795</b>
<i>Overskudd (overføres til 2022)</i>	<i>838 165</i>

## 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 sluttføres 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 belønnings-avtale 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 belønnings-avtalen og rapporteres i henhold til retningslinjene for belønningsordningen.

Buskerudbyen rapporterte følgende om belønningsmidler til Samferdselsdepartementet den 31.1.2022:

**Tabell 4: Handlingsplan for Buskerudbypakke1/belønningsmidler 2020-2021 fordelt på tiltaksområder per år, gjeldende bevilging og gjennomføring av tiltak og rest.**

### 2020 og 2021

Tiltaksområde	Bevilgning		2020	2021	Sum Påløpt	Rest
	Opprinnelig	Gjeldende				
1 Forbedring av kollektivtilbudet	117 600 000	119 200 000	40 399 992	78 800 003	119 199 995	5
2 Forbedring av kollektivinfrastruktur	5 900 000	11 900 000	3 700 000	5 700 000	9 400 000	2 500 000
3 Tiltak for syklende	48 250 000	50 450 000	26 217 056	11 810 171	38 027 227	12 422 773
4 Attraktiv byutvikling og smart transport	17 250 000	17 410 000	1 800 000	10 648 978	12 448 978	4 961 022
5 Arealutvikling, kunnskap og kommunikas	11 000 000	11 700 000	1 797 698	6 751 390	8 549 088	3 150 912
Udisponert		20 000				20 000
<b>Sum</b>	<b>200 000 000</b>	<b>210 680 000</b>	<b>73 914 746</b>	<b>92 918 083</b>	<b>187 625 288</b>	<b>23 054 712</b>

De største bevilgningene går til tiltaksområde 1 som er forbedring av kollektivtilbudet. Dette er i hovedsak driftsmidler til forsterket busstilbud og tilskudd til reduserte takster, og alle disse midlene er påløpt i avtaleperioden. I alt er det gjennomført tiltak for over 187 mill kr i 2020 og 2021, og det gjenstår om lag 23 mill. kr ved utgangen av 2021. De meste av gjenstående belønningsmidler er knyttet til tiltak som er igangsatt og vil være gjennomført i løpet av 2022.

Mange tiltak krever omfattende planlegging og tar tid å gjennomføre. Det betyr at tiltakene i mange tilfeller først kan ferdigstilles året etter at bevilgning er gitt. Under kommenteres differansen mellom gjeldende bevilgning og påløpte midler for tiltaksområdene dette gjelder, jf tabellen over.

- ✚ Tiltaksområde 2: Etter en kartlegging i 2020 av bussholdeplasser i Drammen og Lier, har Viken fylkeskommune iverksatt tiltak med oppgraderinger av infrastruktur som f.eks. nytt vegutstyr og plattformendringer på ca 20 holdeplasser. Tiltakene slutføres og vil faktureres i 2022.
- ✚ Tiltaksområde 3: Restbeløpet er knyttet til flere tiltak: 2,4 mill. kr skal gå til nytt fortau til bussholdeplass ved Nedre Eiker kirke. Detaljprosjektering er ferdig og tiltaket iverksettes i våren 2022. Drammen har i tillegg to mindre tiltak på til sammen 0,45 mill. kr som iverksettes i 2022. Lier kommune har flere mindre tiltak for tilsammen 4,8 mill. kr som ikke er fakturert. Tiltakene er startet opp, og fullføres i 2022. Med en bevilgning på 0,4 mill. kr har Øvre Eiker kommune tatt initiativ til en mulighetsstudie for ny gang- og sykkelbru over Drammenselva i Hokksund. Øvre Eiker har også fått bevilget 1 mill. kr til forprosjekt ny gang- og sykkelbru i Hokksund over Vestfosselva og 1 mill. kr til gangetiltak. Fylkeskommunen har to tiltak på til sammen 1 mill. kr som iverksettes i 2022. De resterende midlene går til koordinering og samordning av sykkeltiltak og kampanjer og Aktiv på skoleveien i 2022.
- ✚ Område 4: Restbeløp på ca 5 mill. kr er knyttet til flere tiltak. Det gjenstår 1,9 mill. kr til Prosjektet Grønn Jobbvei som fortsetter i 2022. Lier kommune har to tiltak på til sammen 1 mill. kr som ikke er fakturert. Det gjenstår 0,7 mill. kr til ReisSmart-prosjekter, og kommunene har 1,3 mill. kr stående til disposisjon i 2022 til ladestasjoner etc. for Elbysykkelprosjektet.
- ✚ Område 5: Restbeløp på 3,1 mill. kr omfatter bl.a. utredning og oppfølging av areal- og transportplan, byvekstavtale og belønningsordningen (0,5 mill. kr), avsatte midler til Drammen og Lier til kartlegging av snarveier (til sammen 1 mill. kr). Lier har også fått bevilget 0,5 mill. kr til plan for byrom og byromsnettverk i Lierbyen. Det gjenstår 0,3 mill. kr til reisevaneundersøkelser samt midler til samordning/koordinering kommunikasjon og kommunikasjonstiltak.

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

### 3.3 Tilskudd til arealtiltak

Etter søknad fra Buskerudbysamarbeidet, har Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2018, 2019 og 2020 gitt tilsagn om støtte på totalt inntil 5,35 mill. kr 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. Beløp i kr.**

Kommune	Prosjekt	2018	2019	2020
Lier kommune	Før byen kommer	400 000		
Lier kommune	Før byen kommer		200 000	
Drammen kommune	Gulskogen Nord	400 000	400 000	
Drammen kommune	Dagens sykehustomt		200 000	
Nedre Eiker kommune	Torget i Mjøndalen	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 ut-vikling 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
<b>Sum</b>		<b>2 100 000</b>	<b>1 800 000</b>	<b>1 450 000</b>

Under omtales status for prosjektene som fikk bevilging i 2020:

- **Vestfossen – urban transformasjon, mulighetsstudie for tomt der cellulosefabrikken lå tidligere.** Transformasjonsprosjektet vil kunne bidra til fortetting med urbane kvaliteter og høy arealutnyttelse. *Status: Øvre Eiker kommune har gjennomført prosjektet.*
- **Sentrumsutviklingsprosjektet – overordnet strategiplan for utvikling av sentrum, samt veiledende plan for parker og byrom.** En plan for sentrum vil kunne bidra til å sikre urbane kvaliteter og høy arealutnyttelse. Samtidig vil den også sikre fortetting med kvalitet ved at den skal omfatte tiltak for å sikre god kvalitet på byens parker og byrom. *Status: Kongsberg kommune gjennomfører prosjektet. Arbeidet pågår fortsatt.*
- **Intervjuundersøkelse blant arbeidsgivere for å kartlegge interesse og muligheter for samarbeid om mer bærekraftig mobilitet til og fra jobb.** Tiltak som klarlegges gjennom undersøkelsen, vil kunne bidra til å endre reisevaner, parkeringsandel og annen tilrettelegging som vil kunne medføre en overføring fra bil til sykkel, kollektiv eller gange. Dette kan også bidra til at mindre arealer benyttes til parkering. *Status: Viken fylkeskommune har gjennomført prosjektet på vegne av Buskerudby-samarbeidet. Rapport fra TØI er utarbeidet og kan lastes ned fra [toi.no](http://toi.no).*
- **Arealdataverktøy for bruk i transportmodeller (ADV RTM).** Arealdataverktøyet vil være et viktig verktøy til å vurdere effekten av arealbruk og parkering på transportomfang. Sekretariatet i Buskerudbyen følger opp prosjektet på vegne av kommunene Drammen, Lier, Øvre Eiker, Kongsberg og Viken fylkeskommune. *Status: Gjennomføringen av prosjektet avventer et initiativ fra KDD, prosjektet forventes å bli gjennomført i 2022.*

## 4 Nøkkeltall

### Vekst i befolkning, kollektiv- og biltrafikk i 2021 – fortsatt mindre biltrafikk enn før pandemien

- +0,8 % innbyggere 2020-21
- +1,7 % personbiltrafikk 2020-21, men -4,9 % ift 2019
- +3,5 % kollektivreiser 2020-21
- Nullvekstmålet for personbiltrafikken er nådd



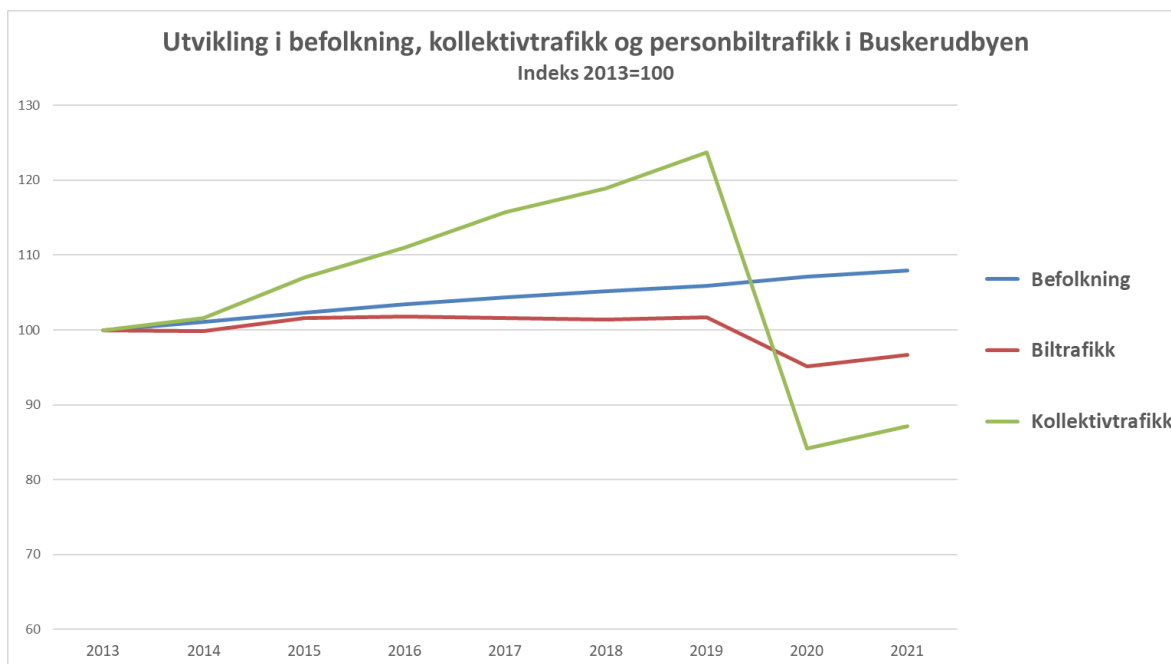
### 4.1 Hovedtrekk

Befolkningsveksten i Buskerudbyen fortsetter. I 2021 ble vi 0,8 prosent flere innbyggere.

Personbiltrafikken har gått ned med 4,9 prosent i perioden 2019-2021. Mye av nedgangen er knyttet til pandemien og tiltak mot smittespredning. Men også før pandemien har Buskerudbyen oppnådd nullvekstmålet for personbiltrafikken. Samlet gikk biltrafikken ned med 0,1 prosent i perioden 2016-2019.

Kollektivtrafikken (sum buss og tog) økte med 4,8 prosent i 2019, mens det i pandemiåret 2020 var en nedgang på 30 prosent. Også 2021 ble preget av pandemien med lavere passasjertall enn før pandemien, men antall kollektivreiser henta seg litt inn og økte 3,5 prosent sammenlignet med 2020.

Etterfølgende figur gir en samlet fremstilling av utvikling i Buskerudbyen siden 2013:



Figur 4: Utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk (sum buss og tog) 2013-2021. Indeks 2013=100. Figur: Buskerudbysekretariatet.

## 4.2 Befolkning

Befolkningen har økt i alle kommuner i Buskerudbyen også i 2021. I alt ble vi 1400 flere innbyggere som utgjør en vekst på 0,8 prosent.

Tabell 5 Befolkningensmengde pr 1.1. Basert på nye kommunegrenser. Kilde: SSB

Folkemengde pr 1.1*	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2021-22
Drammen	94 440	95 683	96 605	97 771	98 930	99 734	100 302	100 581	101 859	102 273	0,4 %
Kongsberg	25 479	25 887	26 406	26 711	27 013	27 216	27 410	27 481	27 694	27 879	0,7 %
Lier	24 763	25 175	25 378	25 731	25 740	25 980	26 373	26 811	27 118	27 584	1,7 %
Øvre Eiker	17 752	17 919	18 039	18 205	18 562	18 926	19 117	19 423	19 709	20 044	1,7 %
Sum	162 434	164 664	166 428	168 418	170 245	171 856	173 202	174 296	176 380	177 780	0,8 %
Endring		1,3 %	1,1 %	1,2 %	1,1 %	0,9 %	0,8 %	0,6 %	1,2 %	0,8 %	

\*Fra 1. januar 2020 er tidligere kommuner Svelvik, Nedre Eiker og Drammen slått sammen til én kommune. I tabellen over er befolkningstallet justert for de nye kommunegrensene tilbake i tid for å gjøre utviklingen sammenlignbar.

## 4.3 Biltrafikk

Byindeksen viser utvikling av personbiltrafikken og er indikator for nullvekstmålet. Datagrunnlaget består av "lette" biler, dvs. biler som er under 5,6 m. Metoden er basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riks- og fylkesvegnettet for å gi et representativt bilde av



trafikkutviklingen i Buskerudbyen. Resultatene og metodebeskrivelser er tilgjengelige på Statens vegvesens hjemmesider<sup>1</sup>.

Utvikling i personbiltrafikken i 2020 og 2021 ble sterkt preget av koronaepidemien og tiltakene mot smittespredning. Byindeksen gikk ned med 6,5 prosent i 2020. Biltrafikken økte igjen noe i 2021 med 1,7 prosent, men ligger 4,9 prosent under 2019-nivået. Det betyr at nullvekstmålet er nådd med god margin i avtaleperioden for belønningsmidler (2020-2021).

Når en ser på utviklingen over de tre siste årene samlet (glidende treårssnitt), er biltrafikken redusert med 5,9 prosent.

Om en ser utviklingen samlet siste fem år (2016 til 2021), har nedgangen vært på 5,0 prosent. Endring i trafikkmengde for ulike tidsperioder vises i etterfølgende tabell.

**Tabell 8 Byindeks Buskerudbyen. Kilde: Statens vegvesen. Byindeks Buskerudbyen 2016–2021.**

Periode	Endring i trafikkmengde (%)
2016-2017	-0,2
2017-2018	-0,1
2018-2019	0,3
2019-2020	-6,5
2020-2021	1,7
2016-2021	-5,0

Det viser god måloppnåelse for nullvekstmålet i Buskerudbyen både i avtaleperioden for belønningsmidler og når en ser på utviklingen over lengre tid.

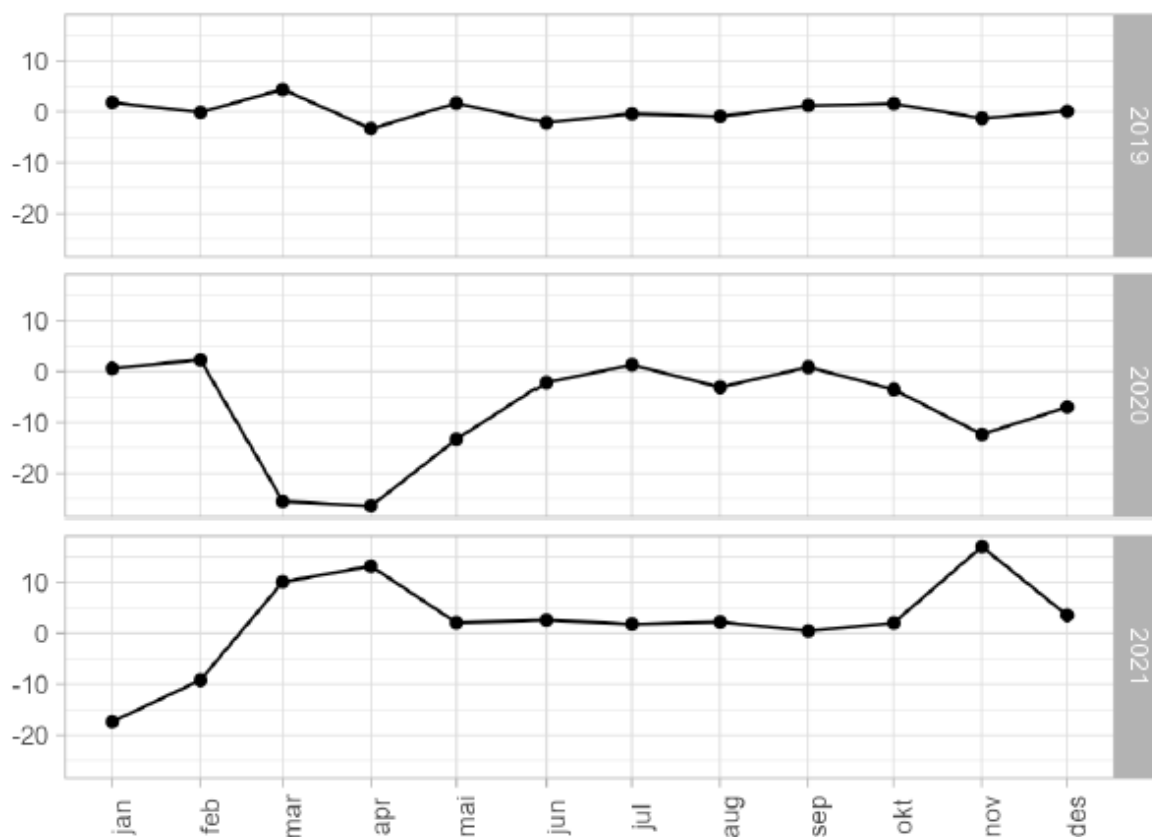
Fra mars 2020 ble trafikken i stor grad påvirket av tiltak mot spredningen av Covid 19. Trafikken varierer i takt med de til enhver tid gjeldende tiltak. Særlig stor nedgang i biltrafikken var det i mars og april 2020 hvor det var mest inngripende tiltak, men også november og desember 2020 lå betydelig under gjennomsnittet. Også store deler av 2021 har biltrafikken ligget under nivået før pandemien.

Enkelte tiltak har ført til nedgang i trafikken, som utstrakt bruk av hjemmekontor og færre arrangementer der folk møtes fysisk. Oppfordringen om å unngå kollektivtransport dersom mulig, har gjerne bidratt til å øke personbiltrafikken noe, men byindeksen viser at tiltakene samlet sett har ført til mindre biltrafikk i Buskerudbyen i både 2020 og 2021 sammenlignet med nivået før pandemien.

---

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

Figuren under viser hvordan trafikken er endret seg pr måned i 2021 og 2022 sammenlignet med året før pandemien kom (2019).



Figur 5 Estimert endring i vegtrafikkmengde med personbil per måned i Buskerudbyen for årene 2019-2021. Kilde: Statens vegvesen/Viken fylkeskommune

## 4.4 Kollektivtrafikk

### Buss

Tall for påstigende busspassasjerer i Buskerudbyen er basert på data fra Brakar. Etter et kraftig fall i antall busspassasjerer i 2020 som følge av pandemien og smitteverntiltakene, har det vært en liten innhenting i 2021 med 243 274 flere reiser enn i 2020. Antall reisende gikk dermed opp med 3,3 prosent i 2021 sammenlignet med 2020, men ligger fortsatt 26,5 prosent under 2019-nivå.

Tabell 6 Antall påstigende busspassasjerer i Buskerudbyen. Kilde Brakar.

Passasjerer buss	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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	7 508 316
Endring	-0,4 %	0,2 %	3,5 %	3,1 %	4,9 %	3,4 %	4,2 %	-28,9 %	3,3 %

Av linjeområdene innenfor Buskerudbyen, er det Drammenslinjene som har tapt flest bussreiser under pandemien. Dette skyldes at i kommunene rundt Drammen utgjør skoleelever en stor andel av passasjerene. Generelt lavere mobilitet i samfunnet og bruk av hjemmekontor påvirker bruken av busstilbudet i Drammen i større grad enn i de andre kommunene.

## Tog

Tabellen nedenfor viser togpassasjerer på stasjonene på strekningen Kongsberg–Lier. Tallene inneholder sum på- og avstigninger for lokaltog og eventuelt InterCity, regiontog og flytoget der disse stopper.

**Tabell 7 Antall på- og avstigninger på togstasjoner i Buskerudbyen, alle togselskap. Kilde: NSB/VY, GoAhead og Flytoget.**

Av- og påstigende togpassasjerer	2017	2018	2019	2020	2021
Sum alle togselskap	6 155 785	6 192 630	6 405 596	3 728 886	3 888 986
Endring	1,9 %	0,6 %	3,4 %	-41,8 %	4,3 %

Bruken av tog gikk kraftig ned i pandemiåret 2020. Sammenlignet med året før, var nedgangen på 42 prosent. Med 4,3 prosent økning i 2021 sammenlignet med 2020, ble noe av nedgangen hentet inn, men togbruken ligger fortsatt betydelig under 2019-nivået.

Tabellen under viser antall av- og påstigende på alle de ti stasjonene som ligger i Buskerudbyen uavhengig av hvilke togselskap som ble benyttet.

**Tabell 8 Antall på- og avstigninger på togstasjoner i Buskerudbyen alle togselskap. Kilde: NSB/VY, GoAhead og Flytoget.**

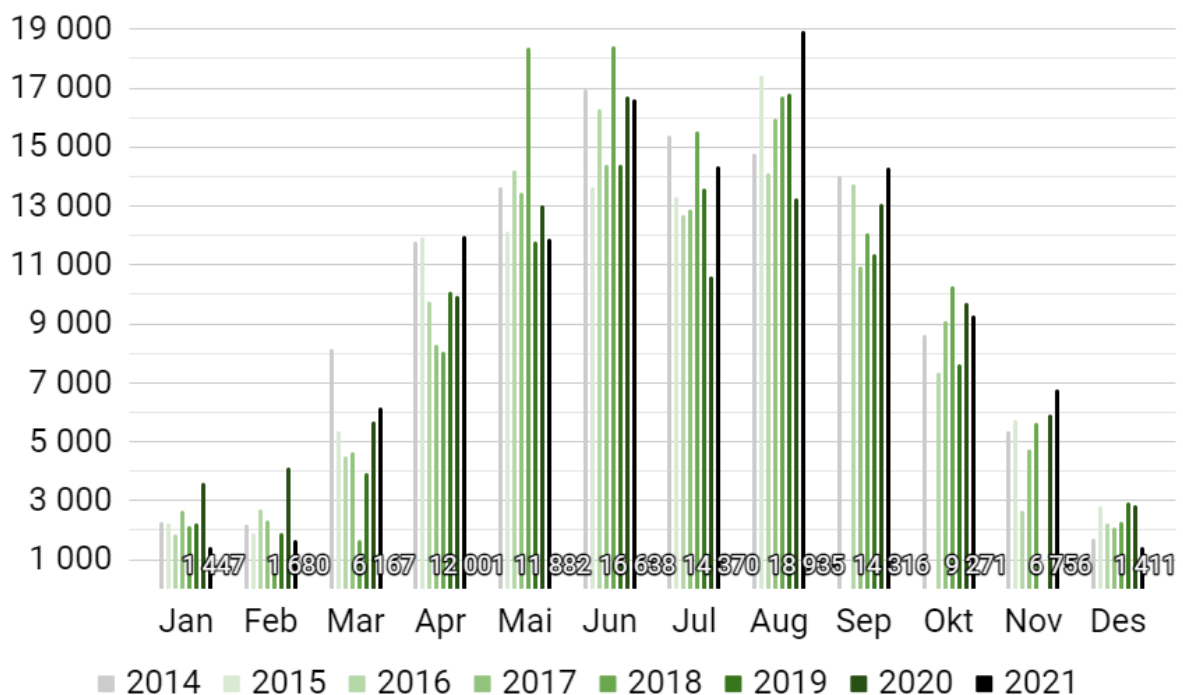
Stasjon	2017	2018	2019	2020	2021	2020-21
Kongsberg	576 000	598 000	603 000	394 873	411 113	4 %
Darbu	43 000	49 000	50 000	32 000	33 000	3 %
Vestfossen	146 000	148 000	149 000	93 000	101 000	9 %
Hokksund	432 000	437 000	430 000	256 151	262 326	2 %
Steinberg	68 000	73 000	81 000	55 000	53 000	-4 %
Mjøndalen	413 000	409 000	411 000	251 000	256 000	2 %
Gulskogen	334 000	311 000	309 000	183 000	192 000	5 %
Drammen	3 666 785	3 685 630	3 861 596	2 187 862	2 304 547	5 %
Brakerøya	215 000	222 000	233 000	133 000	135 000	2 %
Lier	262 000	260 000	278 000	143 000	141 000	-1 %
<b>SUM</b>	<b>6 155 785</b>	<b>6 192 630</b>	<b>6 405 596</b>	<b>3 728 886</b>	<b>3 888 986</b>	<b>4 %</b>

## Samlet kollektivutvikling

Den positive utviklingen mht. passasjertall for kollektivtrafikken i Buskerudbyen fra 2013 til 2019, endret seg dramatisk i 2020 som følge av koronapandemien og tiltakene mot den. Redusert belegg om bord har vært et viktig virkemiddel for å redusere smittespredning. Trafikken tok seg noe opp igjen i 2021, men også store deler av 2021 ble preget av pandemien og tiltak for å begrense smitte. Det er ventet at kollektivtrafikken vil ta seg opp igjen, men det er stor usikkerhet om fremtidige reisevaner og bruk av hjemmekontor og andre forhold vil være.

## 4.5 Sykkeltrafikk

Det ble feiret ny rekord for antall sykkelpasseringer i Nedre Strandgate i Drammen i 2021. Sykkelbarometeret i Nedre Strandgate i Drammen er det tellepunktet for sykkel som det foreligger mest historisk data fra. Det er mye svingninger i antall syklende etter vær og føre. De fleste elsparkesykler telles, noe som er i tråd med trafikreglene som kategoriserer disse som sykkel. Totalt endte året med ca. 115.000 passeringer som er litt over tidligere rekord fra 2014. Gjennomsnittet for de siste åtte årene ligger på om lag 106.000 passeringer. Etterfølgende figur viser månedfordelingen for årene 2014-2021.

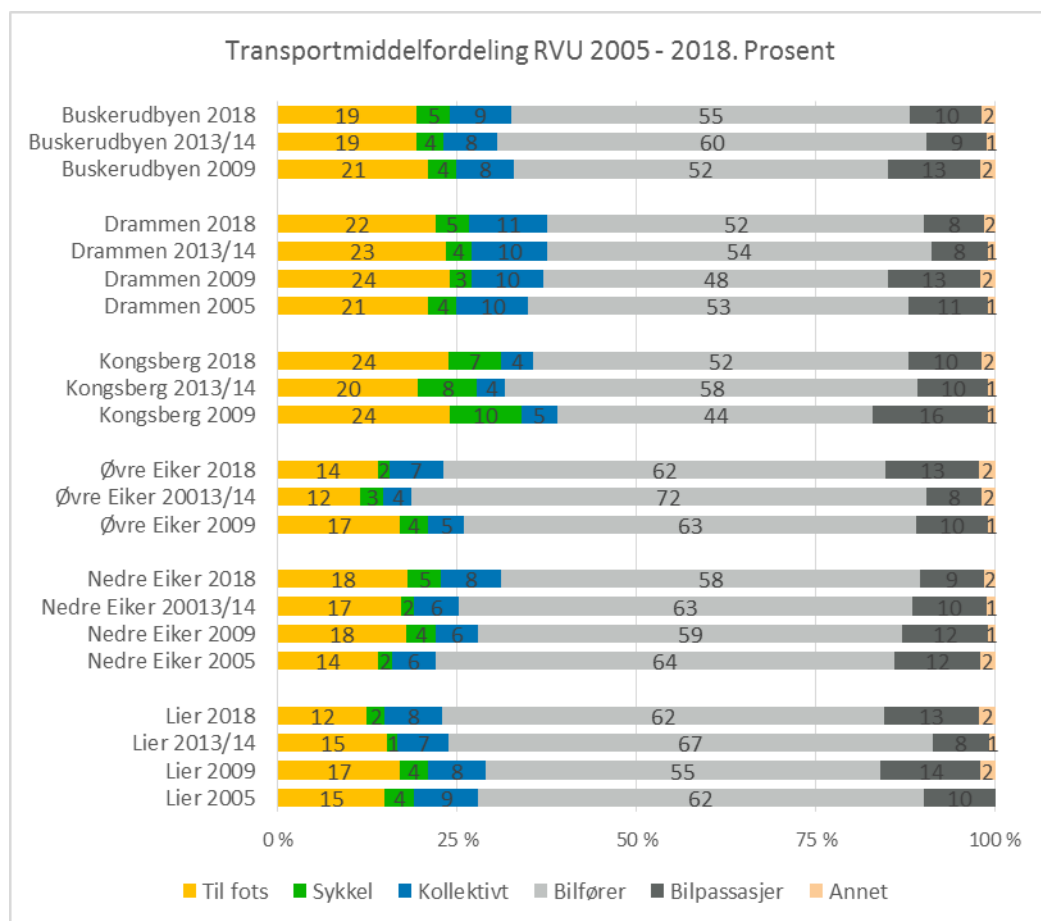


Figur 3 Nedre Strandgate, Drammen: Sykkelpasseringer 2014-2021 - Tall på grafene viser antall månedspasseringer i 2021. August hadde også ny rekord i antall passeringer i en måned. Der det har vært mye nedetid innenfor en måned er hele måneden satt til 0 for å ikke vise unormalt lave månedsgraf. Graf: Buskerudbysekretariatet



## 4.6 Tall fra reisevaneundersøkelsen

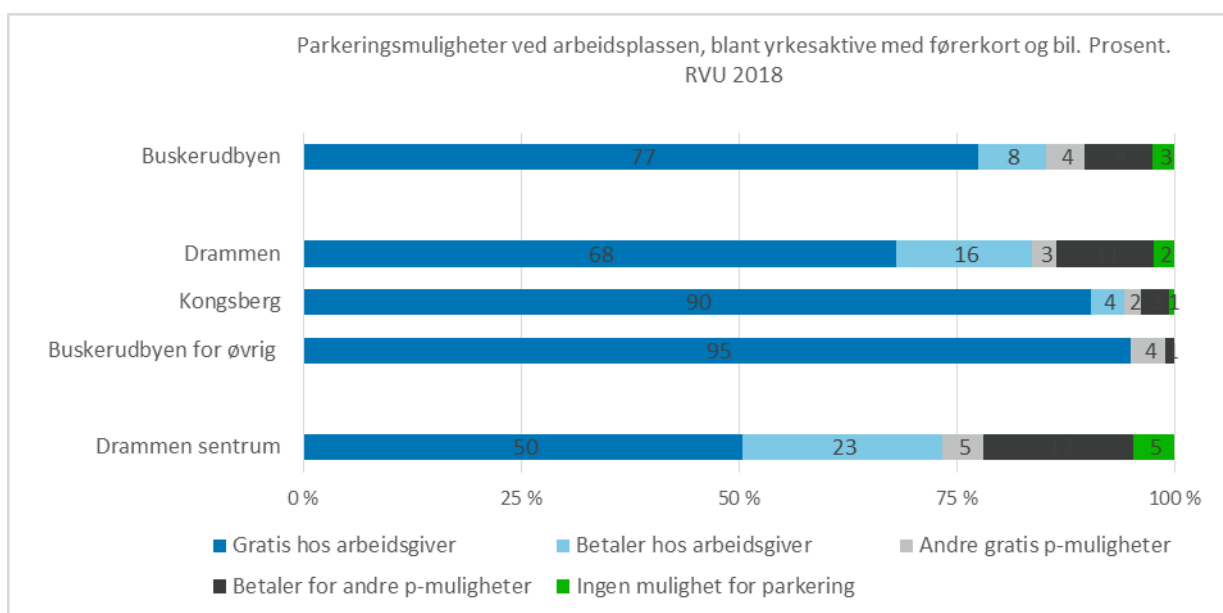
De siste tilgjengelige resultatene fra reisevaneundersøkelsen som har tilleggsutvalg for Buskerudbyen, ligger på Prosams nettsider<sup>2</sup>. Figuren under viser utviklingen i reisemiddelfordelingen fra 2009 til 2018 i Buskerudbyen målt etter hovedtransportmiddel. Det er det transportmiddelet som en brukte på lengste strekning hvis en brukte flere transportmiddel på samme reise.



Figur 6 Reisemiddelfordeling i Buskerudbyen (prosent). Kilde: Prosam.org

Reisevaneundersøkelsen dekker også en rekke andre forhold som har betydning for reisevaner som for eksempel tilgang til parkeringsplass ved arbeidsplassen som er vist i etterfølgende figur.

<sup>2</sup> www.prosam.org



**Figur 7 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 prosent gratis p-plass hos arbeidsgiver, hele Buskerudbyen under ett. Dette er omtrent samme nivå som i 2013/2014, men resultatene fra 2018 er ikke direkte sammenlignbare med tidligere, da spørsmålet nå har gått til yrkesaktive med førerkort og bil, mens det tidligere ble stilt til alle yrkesaktive uavhengig av biltilgang. Tidsserien er derfor ikke oppdatert.

Rapport for RVU-undersøkelsen for 2020 og 2021 er ikke ferdigstilt.

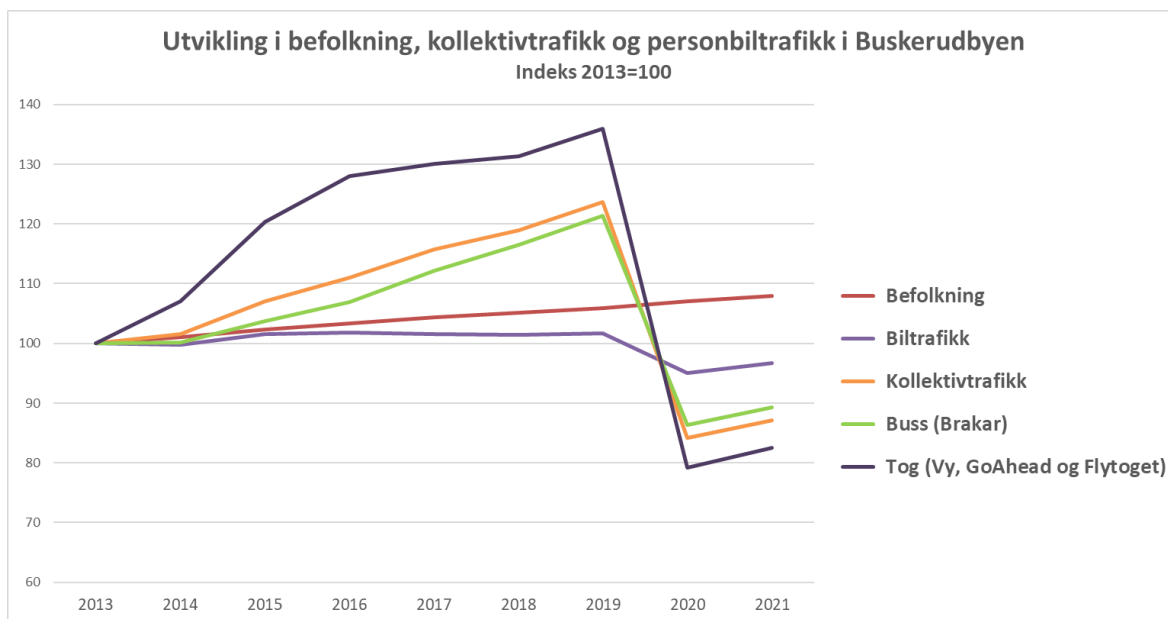
## 4.7 Indekser for utvikling i folketall og reiser

Under vises utviklingen i en del nøkkelindikatorer for Buskerudbyen fra 2013 til 2021 som tabell.

**Tabell 9 Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og kollektivtrafikk spesifisert på buss og tog 2013-2021. Indeks: 2013=100.**

Indekser (2013=100)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Befolkning	100	101,1	102,3	103,4	104,4	105,2	105,8	107,1	108,0
Biltrafikk	100	99,8	101,6	101,8	101,6	101,4	101,7	95,1	96,7
Kollektivtrafikk	100	101,6	107,0	111,0	115,7	118,9	123,7	84,2	87,2
Buss (Brakar)	100	100,2	103,7	106,9	112,2	116,5	121,4	86,4	89,2
Tog (Vy, GoAhead og Flytoget)	100	107,1	120,4	128,0	130,1	131,4	136,0	79,1	82,5

Figuren under gir en grafisk framstilling av utviklingen.



**Figur 5: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og kollektivtrafikk spesifisert på buss og tog 2013-2021. Indeks: 2013=100. Figur: Buskerudbysekretariatet.**

