



Årsrapport 2022

Buskerudbysamarbeidet

Mai 2023

Forord

Buskerudbyen har gjennom mange år lyktes med å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken. I 2022 har vi planlagt og gjennomført en rekke små og store tiltak som bygger opp under dette. Målet er å videreutvikle transportsystemet og arealbruken i mer bærekraftig retning, og håndtere vekst i innbyggertall og arbeidsplasser uten økt personbiltrafikk.

Buskerudbyområdet er Norges femte største byregion, og det er forventet stor befolkningsvekst 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. Buskerudbyen ønsker å inngå en byvekstavtale med staten, som vil gi mer forutsigbarhet og noe større økonomiske muskler.

Lokalt forhandlingsgrunnlag for byvekstavtale ble oversendt til Samferdselsdepartementet 1. april 2022. Partnerne ønsker snarlig oppstart av forhandlinger. Beregninger viser at det er mulig å nå nullvekstmålet med tiltakene i forhandlingsgrunnlaget.

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)

Mai 2023

Innhold

1	Fakta om Buskerudbysamarbeidet	4
1.1	Organisasjon og samarbeidsform	4
1.2	Mål for Buskerudbyen	8
2	Hovedoppgaver og resultater 2022	9
2.1	Faglig grunnlag for byvekstavtale	9
2.2	Tiltak for bedre kollektivtilbud	12
2.3	Infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken	17
2.4	Tiltak for syklende og gående	19
2.5	Tiltak for mer miljøvennlige reiser og byutvikling	22
2.6	Bedre kunnskap og kommunikasjon	24
3	Økonomi	28
3.1	Samarbeidsmidler	30
3.2	Belønningsmidler	31
3.3	Tilskudd til arealtiltak	32
4	Måloppnåelse	34
4.1	Avtalte indikatorer	34
4.2	Hovedtrekk	34
4.3	Byindeksen	35
4.4	Utvikling i kollektivtrafikken	36
4.5	Sykkelftrafikk	37
4.6	Gangtrafikk	39
4.7	Befolkning	40
4.8	Endringer i reisevaner	41
4.9	Indekser for utvikling i folketall og reiser	42

1 Fakta om Buskerudbysamarbeidet

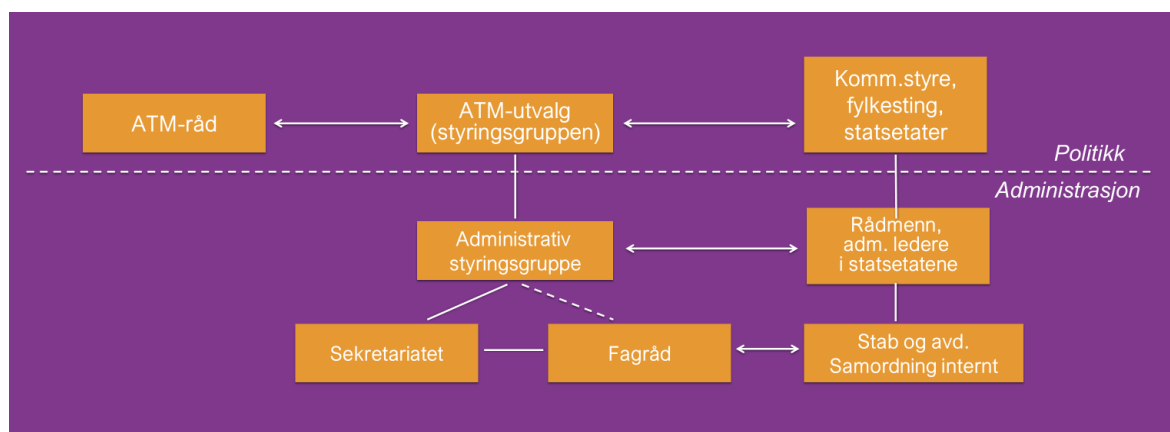
Arbeid for framtidrettede transportløsninger

- 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 og fylkestinget. 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 2022 ledet av ordfører i Drammen, Monica Myrvold Berg. ATM-utvalget hadde fire møter og behandlet 23 saker i 2022.

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 2022 var det ett møte 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 ble frem til 31.10.2022 ledet av kommunedirektør Trude Andresen, Øvre Eiker kommune, mens tidligere nestleder i styringsgruppen, kommunedirektør Per Morstad, Kongsberg kommune, overtok ledervervet da Andresen sluttet. Administrativ styringsgruppe har hatt seks møter (inkludert et møte avholdt pr. epost) i 2022 og behandlet 39 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 Buskerudbysekretariatet. Fagrådet har hatt seks møter (inkludert et møte avholdt pr. epost) og behandlet 50 saker i 2022.

Fra og med 1. januar 2022 overtok Drammen kommune formelt arbeidsgiveransvaret for Buskerudbysekretariatet fra Øvre Eiker kommune. Direktør for Samfunn i Drammen kommune, Einar Jørstad, ivaretok funksjonen som midlertidig leder frem til 1. juni da ny daglig leder, Alberte Ruud, begynte i stillingen. Mangeårig medarbeider i sekretariatet, Gun Kjenseth, ble pensjonist fra 1. februar, men ivaretok fortsatt enkelte oppgaver i vel fire måneder våren 2022. Hun overlappet en tid med ny medarbeider i sekretariatet, Kari Marie Swensen, som begynte i rådgiverstillingen den 28. mars. I november flyttet sekretariatet fra kontorlokalene i Gml. Kirkeplass 7 og inn i 3. etasje i Drammen rådhus og ble samlokalisert med næring og sekretariatet for Drammensregionen IPR. 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 Skinnes, fylkesråd, Viken fylkeskommune

Fred Anton Mykland, avd.dir., Transport og samfunn Øst, Statens vegvesen

Sefrid Line Jakobsen, fagdirektør Sømløs Mobilitet Østland, 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

- Trude Andresen**, leder, kommunedirektør Øvre Eiker kommune (frem til 31.10.2022)
- Per Morstad**, leder, kommunedirektør Kongsberg kommune (fra 01.11.2022)
- Sikke Næsheim**, kommunedirektør Lier kommune
- Susanne Vist**, kommunalsjef Øvre Eiker kommune (fra 01.11.2022)
- Gro Ryghseter Solberg**, avdelingsleder Viken fylkeskommune
- Elisabeth Enger**, rådmann Drammen kommune
- Einar Jørstad**, direktør for samfunn, Drammen kommune (frem til 31.07.2022)
- Bertil Horvli**, kst. direktør for samfunn, Drammen kommune (fra 01.08.2022)
- Ina Abrahamsen**, seksjonssjef, Statens vegvesen
- Torgeir Dalene**, rådgiver, Jernbanedirektoratet (1. halvår)
- Sefrid Line Jakobsen**, fagdirektør Sjømløs mobilitet Østlandet, Jernbanedirektoratet (2. halvår)

Fagrådet

- Alberte Ruud**, daglig leder Buskerudbysamarbeidet (fra 01.06.2022)
- Jens Sveaass**, kommunalsjef, Kongsberg kommune
- Anette Krekling**, seniorrådgiver, Viken fylkeskommune
- Gert Myhren**, overingeniør samferdsel, Drammen kommune (fra 01.08.2022)
- Thorger Bjerknes**, teknisk sjef, Lier kommune (frem til 30.09.2022)
- Knut Kjennerud**, kommunalsjef, Lier kommune (fra 01.10.2022)
- Susanne Vist**, kommunalsjef, Øvre Eiker kommune (Fra 1. april)
- Trond Olsen**, overingeniør, Statens vegvesen
- Torgeir Dalene**, rådgiver, Jernbanedirektoratet (1. halvår)

Sefrid Line Jakobsen, fagdirektør Sømløs mobilitet Østlandet, Jernbanedirektoratet (2. halvår)
Terje Sundfjord, administrerende direktør, Brakar

Buskerudbysekreteriatet

Fast ansatte

Alberte Ruud, daglig leder (fra 1. juni)

Ingunn Larsen, prosjektleder kommunikasjon

Gun Kjenseth, prosjektleder by- og tettstedsutvikling (frem til 1. februar)

Kari Marie Swensen, planfaglig rådgiver og koordinator (fra 28. mars)

Trond Solem, prosjektleder sykkel

Deltidsengasjerte rådgivere

Tor Atle Odberg

Jomar Lygre Langeland

Olav Fosli

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 Hovedoppgaver og resultater 2022

Tiltak for grønn mobilitet og forberedelser til forhandlinger om byveksavtale

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



Arbeidet med å utarbeide et grunnlag for forhandlinger med staten om en byvekstavtale fortsatte for fullt i 2022. 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.

I påvente av byvekstavtale er belønningsavtalen det viktigste felles finansieringsgrunnlaget for Buskerudbysamarbeidet. En ny belønningsavtale for 2022-2025 ble signert av kommunene/Viken fylkeskommune i juni 2022. I fireårsperioden tildeles Buskerudbyen 340 millioner kroner i belønningssmidler, og 85,2 millioner kroner som er øremerket til lavere priser på kollektivtrafikk. I tillegg prioriteres gang-, sykkel- og kollektivtiltak høyt i partnernes egne handlingsprogrammer og budsjetter.

2.1 Faglig grunnlag for byvekstavtale

Buskerudbyen arbeider for mer langsiktig avtale

Buskerudbyen er prioritert i Nasjonal transportplan (NTP 2022-2033) blant ni større byområder som kan forhandle med staten om byvekstavtale og belønningssmidler. Det er lokalpolitisk vedtatt i kommunene og i fylkeskommunen å jobbe for å få en slik avtale.

Alle kommunene behandlet grunnlag for byvekstavtale vinteren 2022, før fylkestinget behandlet saken den 30. mars 2022. Alle kommunene og fylkeskommunen sluttet seg til saken, og etter ATM-utvalgets møte den 1. april 2022 ble saken oversendt Samferdselsdepartementet med anmodning om oppstart av forhandlinger om byvekstavtale.

For å inngå byvekstavtale krever staten at byområdet når nullvekstmålet for personbiltrafikken. Det stilles også krav om en regional plan for areal og transport i byvekstavtalene. I tillegg krever staten at kommuner og fylkeskommune må bidra med finansiering. Disse kravene er ivaretatt i forhandlingsgrunnlaget.

En byvekstavtale vil gi en mer forutsigbar og større økonomisk ramme i årene som kommer. Avtalen skal styres basert på prinsipper for porteføljestyring 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, bygget Buskerudbyen 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 veiprojekt.

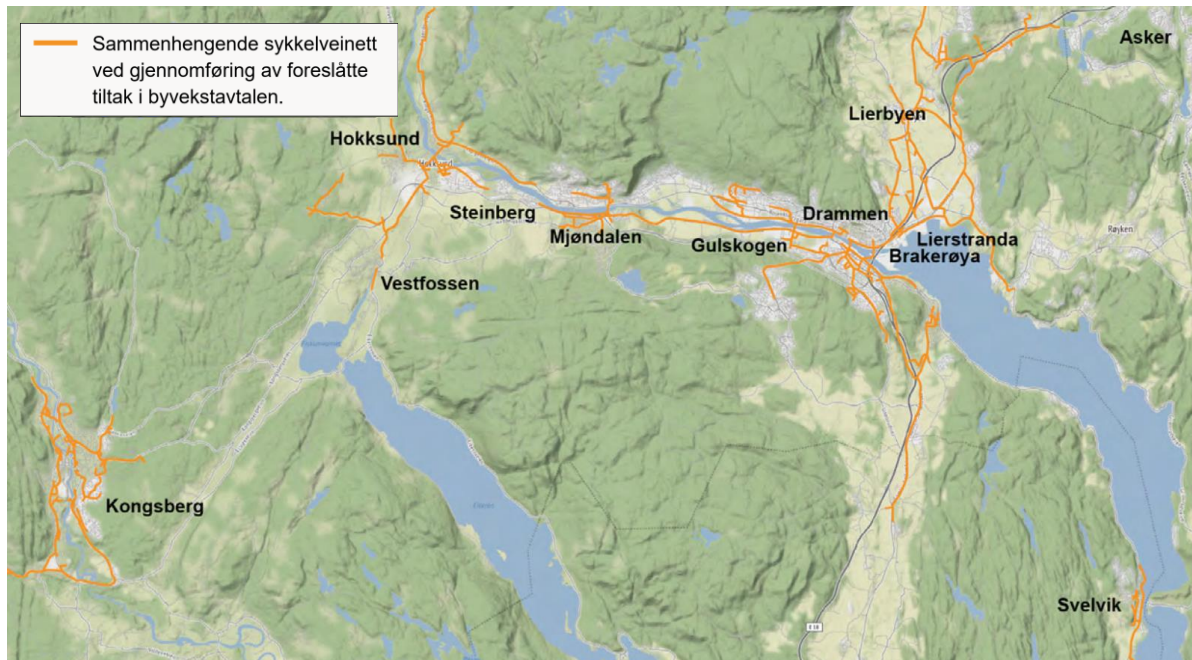


Figur 2 Tiltaksområder i grunnlag for byvekstavtale. III: Buskerudbysekretariatet

Statlige midler i byvekstavtaler omfatter belønningsmidler og midler til mindre investeringer i kollektiv-, gang- og sykkeltiltak 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 veinett 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 OpenStreetMap-bidragstere.

Analyser 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. Allerede i dag inneholder fylkeskommunens og 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.

Videre prosess

I sitt svar på oversendelsen av det lokale forhandlingsgrunnlaget informerte samferdselsminister Jon-Ivar Nygård om at oppstart av byvekstforhandlinger ikke vil skje nå. Begrunnelsen er at statlige myndigheter ønsker å avvente den mer langsiktige effekten av pandemien på reisevaner. I tillegg viste ministeren til behov for strenge økonomiske prioriteringer i statsbudsjettet for 2023.

Ordførerne og fylkesråd for samferdsel ba om et møte for å få mer klarhet i hva det innebærer at det ikke er aktuelt med forhandlinger om byvekstavgift på nåværende tidspunkt. Ministeren svarte at det ikke blir aktuelt med byvekstavgift i 2023, men bekreftet igjen at det kan bli aktuelt senere.

Partene i Buskerudbysamarbeidet er imidlertid enige om å jobbe videre for å komme til forhandlingsbordet for en byvekstavgift så raskt som mulig. Samarbeidet vil bruke tiden fremover godt, og kvalitetssikre og videreforedle det faglige grunnlaget ytterligere.

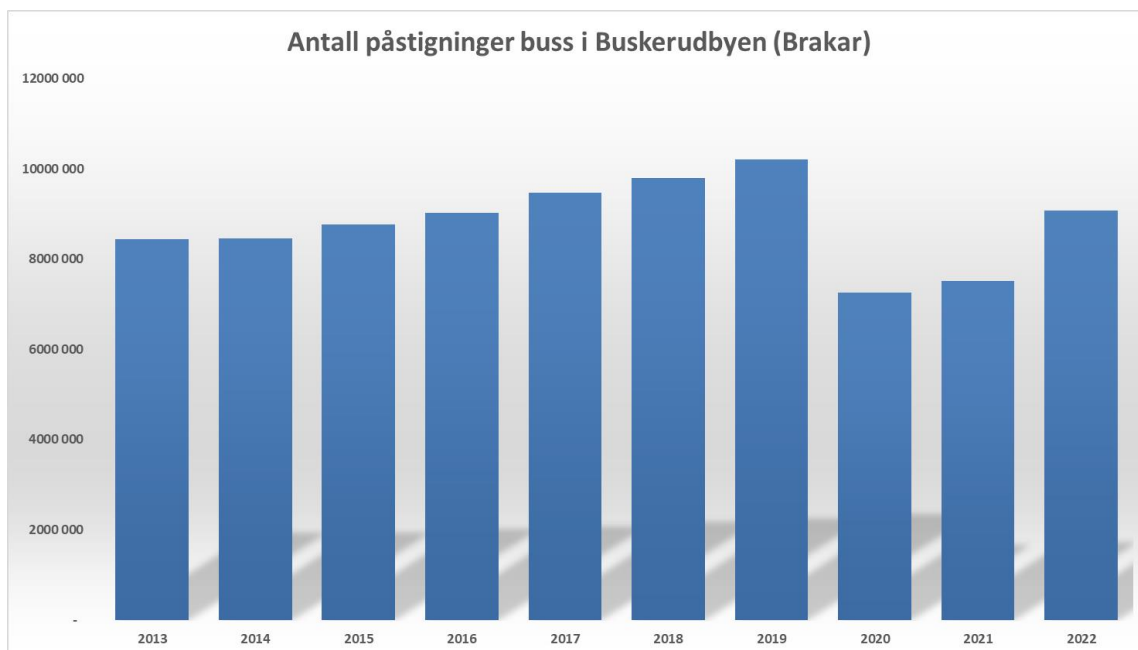
2.2 Tiltak for bedre kollektivtilbud

For å nå nullvekstmålet er det avgjørende å ha et godt kollektivtilbud som er tilpasset befolkningens transportbehov og reisemønster. En stor andel av belønningsmidlene er brukt på forsterket rutetilbud i alle kommuner. I tillegg er 21,3 millioner kroner øremerket billigere billetter. Bybilletten til 25 kr for voksne og 13 for barn/honnør er blant landets rimeligste enkeltbilletter.



Markedsmateriell fra Brakar

Den målrettede satsingen gjennom mange år har bidratt til en kraftig økning i antall passasjerer. Samlet økte kollektivtrafikken i Buskerudbyen langt raskere enn befolkningsveksten frem til Covid 19-pandemien rammet landet. Fra 2013 til 2019 økte antall kollektivreiser med 24 prosent.



Figur 4: Passasjerutvikling buss i Buskerudbyen 2013-2022 (reiser i 1000)

Passasjerene kom i stor grad tilbake i løpet av 2022, men er fortsatt på et lavere nivå enn før pandemien. Det er usikkert i hvilken grad pandemien og andre samfunnsmessige utviklingstrekk har gitt varige endringer i reisevaner.

Forsterket rutetilbud

Belønningsmidlene for 2022 er først og fremst prioritert på busslinjene som betjener store reisestrømmer, og som på en effektiv måte når en stor del av innbyggerne. Satsingen bidrar også til klimavennlig og attraktiv by- og tettstedsutvikling ved at den tilrettelegger for miljøvennlige reisevalg.

Linje 3 Fjell – Kastanjesletta: Dette er den klart største linjen i Buskerud, med over 2,3 mill. passasjerer årlig før pandemien. Linjen betjener folketette boligområder, spesielt på Fjell, men også langs hele traséen til Åssiden er det mye befolkning. I tillegg betjenes sentrum, samt de store videregående skolene (Drammen og Åssiden). Belønningsmidler bidrar til tidligere start hverdager og på søndager, og til en enklere rutetabell (fullføring av halve turer) og utvidet sommertilbud i tre uker på strekningen Fjell – Liejordet.



Bussholdeplass i Drammen. Foto: Brakar

Linje 4 Kniveåsen – sentrum – Bera: Linje 4 hadde stor vekst fra 2017. Veksten var spesielt stor mellom Åskollen og Drammen sentrum, og det var høyt belegg på mange rushavganger. Tilbudet er derfor styrket i flere omganger, og det er nå avganger hvert kvarter i rush. Resten av uken er det avganger hver halvtime. Belønningsmidler bidrar til rushtidsavganger og avganger minimum hver halvtime hele uken.

Linje 5 Tors vei – Vinnes: I øst betjenes blokkene sør for Gamle Kongevei, samt at linjen sammen med linje 4, gir et godt tilbud mellom Rundtom og sentrum. Vestover til Vinnes gir linjen et direktetilbud til Buskerudveien, samt supplerer de andre linjene i Rosenkrantzgata. Belønningsmidler bidrar til avganger minimum hver halvtime hele uken.

Linjene 22 og 24 Konnerud – sentrum: Tilbudet mellom Konnerud og sentrum er forbedret flere ganger med belønningsmidler. Økt frekvens på dagtid mandag-lørdag for disse linjene var det største tiltaket fra 2010 og ga passasjereffekt. Senere er frekvensen økt i rush slik at det nå er avganger hvert 7-8 minutt i begge retninger. Belønningsmidler bidrar til avganger hvert 20. minutt på dagtid mandag-lørdag og tidlig kveld hverdager, avganger hvert kvarter i rush og ekstra avgang fra Svingen kl. 7.38 på skoledager.

Linje 25 Gulskogen – sentrum: Boligbygging, samt handelsreiser til Gulskogen senter, har økt antall reisende over tid. Belønningsmidler bidrar til bedre kveldstilbud mandag-lørdag.



Bussholdeplass for linje 25. Foto: Brakar

Linje 51 Mjøndalen – Solbergelva – Drammen: Denne linjen betjener en strekning med mye befolkning, både i Mjøndalen, Krokstadelva, Solbergelva og på Åssiden. Den er eneste bybusslinje som kjører mellom Åssiden og Bragernes torg i anleggsperioden for bybrua, og passasjertallene har derfor økt mye fra mai 2022. De første elektriske bussene i området ble satt inn på denne linjen. Belønningsmidler bidrar til avganger hvert tiende minutt i rush i rushretning (til Drammen om morgenen, til Mjøndalen om ettermiddagen), avganger minimum hvert kvarter store deler av dagen hverdager, avganger minimum hver halvtime hele uken, to ekstra avganger lørdag kveld og utvidet sommertilbud i tre uker.

Linje 61 Lierbyen skole – Bragernes torg – Bera: Strekningen fra Bera til Bragernes torg betjener boligområdene langs Hans Hansens vei og på Bråtan, samt terrassehusene på Bera. Det har de siste årene vært boligutvikling ved Lierbyen skole. Det ble derfor etablert busstilbud fra Lierbyen skole til Drammen. I anleggsperioden for bybrua er tilbudene til Lierbyen skole og Bera koblet til samme linje. Belønningsmidler bidrar til avganger minimum hver halvtime mellom Bera og Bragernes torg.

Linje 71 Asker – Tranby – Lierbyen – Drammen: Linje 71 betjener store deler av Lier, og gir tilbud både til Asker og Drammen. Det er mange reiser på store deler av strekningen, både ordinære og skolereiser. Belønningsmidler bidrar til avganger minimum hver halvtime hele uken, og til tidligere start på hverdager og søndager fra Asker.

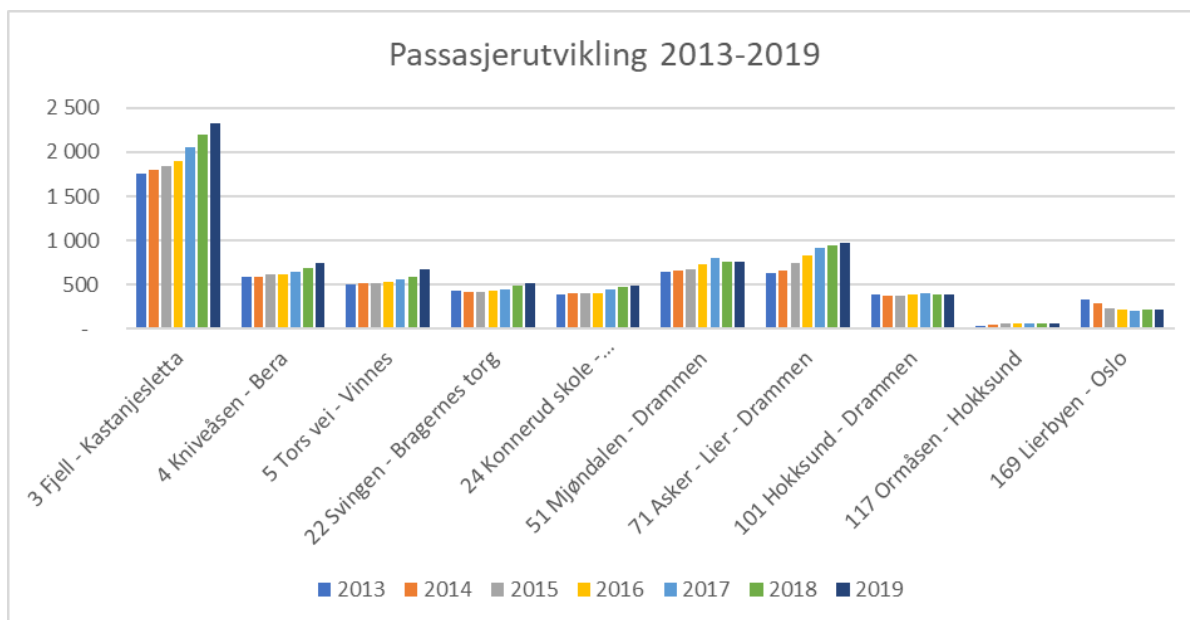
Linje 101 Hokksund – Mjøndalen – Åssiden – Drammen: Tilbudet mellom Hokksund og Drammen er styrket som en følge av at det går bare ett tog i timen på strekningen. Sammen med linje 52 som kjører sørsiden av Drammenselva mellom Mjøndalen og Drammen, gir linje 101 avganger hvert kvarter i rush mellom Hokksund/Mjøndalen og Drammen sentrum. Belønningsmidler bidrar til avganger hver halvtime mellom kl. 6 og 21 på hverdager, avganger hver time i helger og utvidet sommertilbud i tre uker.

Linje 117 Ormåsen – Hokksund: Ormåsen er et boligområde ca. fem km sørvest for Hokksund sentrum som har hatt stor befolkningsvekst de siste tjue årene. Busstilbudet er derfor styrket, og belønningsmidler bidrar til avganger hver time fra kl. 6 til 21 i korrespondanse med tog på Hokksund stasjon.

Linje 169 Lierbyen – Oslo: Det er mange som pendler mellom Lier og Oslo. Rutetilbudet var tidligere redusert i åtte uker om sommeren, men reisemønsteret gjenspeilet ikke dette helt. Belønningsmidler bidrar til at det nå er redusert rutetilbud i kun fem uker om sommeren.

Bybusstilbudet på Kongsberg: På Kongsberg er busstilbudet vesentlig endret de siste ti årene. Tidligere var det flere linjer med til dels dårlig frekvens. Nå er det, i samsvar med Brakars strategi, færre linjer, men med høyere frekvens. Tilbudet blir da mer attraktivt å benytte for flere. På Kongsberg er det også fleksibelt bestillingstilbud (HentMeg) som del av bybusstilbudet.

Passasjerutviklingen inntil pandemien på enkeltlinjene som er delfinansiert med belønningsmidler er vist i Figur 5 (årlige passasjertall i 1000). Tallene viser i hovedsak en vekst i antall passasjerer på disse linjene, spesielt på linjene som har flest passasjerer.



Figur 5: Passasjerutvikling 2013-2019 på busslinjer delfinansiert med belønningsmidler. Linje 25 er utelatt da det ikke er mulig å fremskaffe passasjertall for kun strekningen Drammen sentrum – Gulskogen (linja er i perioden koblet med Strøtvvet og Lierbyen skole).

Bedre informasjon om rutetilbudet og effektivisering av billettsystem

En annen 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 2022.

Tilskudd til reduserte takster

Gjennom belønningsavtalen er Buskerudbyen tildelt 21,3 mill. kr årlig, som er øremerket reduserte billettpriser på kollektivtrafikk. I 2022 er 16,2 mill. kr av dette tilskuddet benyttet til redusert pris på bybillett (enkeltbillett for 1 sone). Bybilletten koster dermed 25 kr for voksne og 13 kr for barn og honnør, mens de ville kostet hhv. 40 og 20 kr uten dette tilskuddet. Den lave prisen på Bybilletten kommer de fleste bussreisene til gode: Om lag 70 prosent av alle enkeltbilletter som selges i Brakars salgssystemer innenfor Buskerudbyen er billetter for 1 sone.

4,8 mill. kr av tilskuddet er benyttet til å stimulere til bruk av 30-dagersbillett for å redusere billetteringstid om bord i buss.

Tilskuddet til reduserte takster vil bli evaluert i 2023.

2.3 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)

Følgende tiltak er prioritert på disse strekningene:

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

Fremkommelighetstiltak buss

I 2022 er det prioritert midler til aktiv signalprioritering for å få bussene raskere gjennom lyskryss. Viken fylkeskommune har i tillegg ferdigstilt oppgradering av rundt 20 holdeplasser på fylkesveier i Drammen og Lier i 2022.

Pendler- og innfartsparkering

Pendler- og innfartsparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen, og det er utarbeidet en felles strategi for satsingen. Parkeringsplassene skal bidra til at de som ikke har sykkel- eller gangavstand til stasjoner, eller som bor utenfor et tjenlig busstilbud, skal kunne reise kollektivt på hoveddelen av reisen. Belønningsmidler er brukt til å delfinansiere innfartsparkeringsplasser for sykkel og bil ved flere av jernbanestasjonene i Buskerudbyen.

Buskerudbyen har brukt belønningsmidler på å etablere sykkelhotell ved togstasjonene, i samarbeid med Bane NOR Eiendom. Løsningen blir da en del av pendlerparkeringen til stasjonene og er med i parkeringsappen til Bane NOR. Det er Sykkelhotell på syv stasjoner i Buskerudbyen: Lier, Brakerøya, Drammen, Gulsbogen, Mjøndalen, Hokksund og – nå sist åpnet sent i 2022 – på Kongsberg. Ifølge oversikt fra Bane NOR har sykkelhotellet på Drammen stasjon flest abonnenter av alle landets sykkelhotell. Det jobbes med å etablere sykkelhotell på Vestfossen stasjon.



Figur 6 Nytt sykkelhotell på Kongsberg stasjon ble satt i drift sent i 2022. Innkjøpt, prosjektert og planlagt av kommunen, satt opp i samarbeid med Bane NOR Eiendom. Kostnadene er dekket av kommunen og belønningsmidler. Foto: Buskerudbyen

I 2022 ble det startet et tettere samarbeid med Bane NOR Eiendom om å utvikle nye løsninger for alle reisende. Blant annet med gjennomføring av et lokalt arbeidsmøte, som ett ledd i oppfølgingen av rapporten: «Konkretisering av Bane NORs parkerings- og mobilitetsstrategi for strekningen Lier-Kongsberg» (KPMS), og videre med midler fra Bane NOR til opprusting av sykkelparkeringene på stasjonene Lier, Drammen og Kongsberg. Det er tidligere også satt av belønningsmidler til å starte opp et møtepunkt ved stasjonen i Drammen, for å tilby et utvidet servicetilbud til syklende. I 2022 ble det ikke landet noe lokasjon eller pilot for dette siste arbeidet, til tross for mye arbeid lagt ned i prosjektet.

2.4 Tiltak for syklende og gående

I forarbeidet til forhandlingsgrunnlaget for byvekstavnale ble det gjort en omfattende jobb med å prioritere infrastrukturtiltak i alle kommunene som vil styrke gange og sykkel. Tiltakene ble rangert ut fra bidrag til nullvekstmålet. Denne prioriteringen ble lagt til grunn i handlingsplanen for 2022.

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



Elbysykler i Lier og Kongsberg.

Infrastrukturtiltak sykkel og gange

Viken fylkeskommune

Sykkeltilrettelegging i Landfalløya og Øvre Storgate i Drammen (begge Fv. 2729) har, på grunn av omfattende anbudsrunder, strukket ut i tid. Løsningen skal gi sykkelfelt mot kjøreretning på nesten hele strekningen, og er inspirert av tilretteleggingen i Oslo. Det er planlagt ferdigstilling i løpet av 2023.

Det er også startet planlegging av utbedring av mye brukte skoleveier; Havnegata/Svelvikveien (Fv. 319) i Drammen og Fossgata/Storgata (Fv. 35) i Vestfossen. Den siste er videre planlagt for

gjennomføring med belønningsmidler i 2024 og 2025. Videre er det utarbeidet reguleringsplan for Nøsteveien (Fv. 2704) mellom Kirkeveien og Jensvollsveien i Lier.

Lier kommune har fått belønningsmidler til å fullføre oppsett av gateløys langs gang- og sykkelvei langs Terminalen. Dette er en av veiene som skal få separat gang- og sykkelvei til og fra utviklingsområdet Fjordbyen og nytt sykehus og helsepark på Brakerøya.

Fra 2022 til 2025 skal det etableres hjertesoner ved alle 12 skoler i Lier kommune. I første omgang gjelder det skolene Gullaug, Hegg, Heia, Hennemmarka og Oddevall. Satsningen har egen prosjektleder, og kommunen har fått belønningsmidler til både gjennomføring og oppfølging av mindre tiltak på skoleveiene.

Drammen kommune

På grunn av stengingen av Bybrua og arbeider med jernbaneundergangen til Grønland manglet det gode forbindelser for gående og syklende mellom Strømsø og hhv. Bragernes og Grønland. Det er derfor bygget to midlertidige bruer som har vist seg å ha stor nytteverdi: I løpet av en typisk hverdag går og sykler mer enn 10 000 personer på den midlertidige bybrua mellom Bragernes og Strømsø. Det er brukt belønningsmidler til tellepunkter (se omtale under øvrige tiltak), og noe bidrag til prosjekteringen av den midlertidige bybrua.

Etter oppstart av snarveiprojektet, er det åpnet en ny gang- og sykkelvei med asfalt og belysning mellom Tårnveien og Strømliveien delfinansiert med belønningsmidler. Det er også brukt 2022-midler på bedre forhold for buss og gående i Bergeråsen, Svelvik. Det er lagt rødt asfaltdekke på sykkelveier og i sykkelfelt på Marienlyststråkket, Bikkjestykket og mellom Rundtom og Dr. Hansteins gate. Prosjektet med bedre sykkelveivisning er videreført.

Øvre Eiker kommune har i 2022 ferdigstilt en delstrekning med sykkelvei med fortau langs Drammensveien. Prosjektet har gitt en separat løsning for gående og syklende mellom Vestfosselva og helt til Drammen grense fordi gang- og sykkelveien fra Steinbergveien og videre sør-østover også er koblet sammen. Dermed er det kun en eldre, smal kulvert som gjenstår for å få en god, sammenhengende riksveirute for syklende på strekningen.

Kongsberg kommune

Det er planlagt løsninger for gående og syklende langs Baneveien. Prosjektet er forsinket, men ferdigstilles i 2023. Kommunen fortsetter også arbeidet med snarveier og stier, som startet i 2019. Prosjektet skapte mye engasjement, og flere snarveier er åpnet.



Det arbeides med etablering av Sølvsveien (Kongsberg – Oslo) som Nasjonal sykkelrute til Kongsberg sitt 400 årsjubileum i 2024. Dette skjer i samarbeid med virksomheter og myndigheter innen kulturminneområdet.

Øvrige tiltak sykkel

Det er brukt belønningsmidler til å delfinansiere nye og oppgradering av tellepunkter på brusnitt i Drammen sentrum. I dag telles følgende brusnitt:

- Drammensbrua (E18) – Finansiert av Statens vegvesen, tallene ligger i trafikkkdatasystemet.

- Holmenbruene, Strømsløpet (rv. 291) – Buskerudbyen, i samarbeid med Statens vegvesen, har satt opp Otus3D fra Viscando AB for å telle gående, syklende og motorkjøretøy. Alle tallene fra disse systemene deles med partnerne i samarbeidet.
- Midlertidig Bybru – (kommunal/Bane NOR) - Buskerudbyen, i samarbeid med Drammen kommune. Otus3D teller gående og syklende.
- Ypsilon – (kommunal) - Buskerudbyen, i samarbeid med Papirbredden Eiendom og Drammen kommune. Otus3D teller gående og syklende.
- Øvre Sund bru (fv. 283) - Buskerudbyen, i samarbeid med Viken og Drammen kommune. Otus3D teller gående og syklende. Motorkjøretøy telles på eksisterende snitt, som ligger i trafikkdatasystemet.
- Landfalløya bru (fv. 2730) – Kun motorkjøretøy telles på eksisterende snitt, som ligger i trafikkdatasystemet.

Buskerudbyen setter av belønningsmidler til kampanjer og koordinering av tiltak for gående og syklende. Eksempler på kampanjer og tiltak gjennomført i 2022:

- Skoleveikampanjer: Aktiv på skoleveien og Beintøft er gjennomført for å få flere elever til å gå eller sykle til skolen. Ny pilot for en kampanje i samarbeid med Killingrud ungdomsskole er testet ut. Resultatene fra alle prosjektene er dokumentert i rapporter fra konsulent ansvarlig for gjennomføringen.
- Elsykkelbiblioteket: Utlån av elsykler til befolkningen i alle kommuner. BUA i Lier har egen ordning.
- Mobilt sykkelverksted for skoler og andre. Nesten 1 000 barnesykler har fått gratis service. Vil forsterkes og videreføres i 2023.
- Sykkellyktaksjon ved skoler: Det ble det ut over 500 sett med lykter i samarbeid med Syklistenes Landsforening.
- Vintersyklingskampanjen «Pigg med pigg» hadde sitt foreløpig siste år i 2022. Den populære kampanjen skal nå vurderes å legges inn under Grønn Jobbvei.
- Støtte til flykninger og fattige i Buskerudbyen: Sykler, reparasjoner, lykter, reflekser og diverse er formidlet via kirkekontoret i Svelvik, Frelsesarmeen på Kongsberg, Kirkens bymisjon og Blå Kors i Drammen.
- «UngSpark» - forskning og trafiksikkerhet med TØI om en nasjonal undersøkelse om unges mobilitetsvaner, små elektriske kjøretøy generelt og elsparkesykler spesielt, som Drammen og Kongsberg deltar i. Prosjektet avsluttes – inkludert rapportering – i 2023.
- Sykkelkart: Samarbeidet har tatt et initiativ, sammen med Kristiansand, Bærum, Nord-Jæren/Kolumbus, og Oslo kommune (Bymiljøetaten) om å utarbeide og pilotere bedre digitale sykkelkart og rutebefalinger. Entur deler sin kompetanse og baksystemer. Både Kolumbus og Statens vegvesen (ITS) har bidratt med midler, samt Viken har – gjennom Smart Drift – støttet utvikling av en pilot for publikumskart for visning av brøyteinformasjon for gående og syklende.
- To kampanjer med den lokalt utviklede mobilitetsappen Kobla, for å prøve ut nye måter å engasjere befolkningen over til grønnere reisemønstre, er gjennomført.

2.5 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, arbeides det med mer stedstilpasset parkeringspolitikk i byområdene i Buskerudbyen. Dette er et viktig satsingsområde for å nå nullvekstmålet. I samarbeid med bedrifter og egne virksomheter er belønningsmidlene med på å finansiere tiltak for mer miljøvennlige arbeidsreiser.

Videreutvikling av parkeringspolitikken

Drammen kommune har vinteren 2022-2023 lagt forslag til ny parkeringsstrategi med parkeringsnorm på høring (politisk førstegangsbehandlet 29.11.2022). Strategi og norm forventes vedtatt sommer 2023, og vil da erstatte strategier og normer fra de tre tidligere kommunene Nedre Eiker, Drammen og Svelvik. Høringsforslaget legger opp til at antall allment tilgjengelige parkeringsplasser skal holdes om lag uendret, men at man kan fjerne et begrenset antall parkeringsplasser for å legge til rette for gående, syklende, kollektivtransport eller deleordninger uten å kompensere for bortfallet av parkeringsplasser.

Lier kommune har lenge vært i prosess med å bli parkeringskommune for selv å kunne håndheve parkeringsbestemmelsene. Dette antas nå å skje i løpet av 2023. Målet er blant annet å prioritere korttidsparkering for handel i sentrumsnære områder, hvor det i større grad legges til rette for gange/sykkel/kollektiv.

Øvre Eiker kommune har politisk vedtak om å forhandle videre med aktuelle vertskommuner om parkering, og kunne innføre parkeringsregime og kommunal håndhevingsmyndighet. Dette skal etter planen innføres i 2023, samtidig som det skal legges en strategi for bilbruk og parkering i kommunens egen virksomhet.

Kongsberg kommune har i kommuneplanens samfunnsdel synliggjort at parkeringspolitikken kan brukes målrettet for å bidra til at innbyggerne tar et miljøvennlig reisemiddelvalg. Arealdelen setter krav til antall parkeringsplasser, inkludert sykkelparkering. I sentrum er de kommunale p-plassene avgiftsbelagt og i tillegg er det beboerparkering i enkelte gater. Kommunen er håndhever på de kommunale parkeringene, samt for noen private.

Tilrettelegging for miljøvennlig arbeidsreiser – Grønn Jobbvei

Grønn Jobbvei er en direkte satsing rettet mot bedriftene for å tilrettelegge for at flere ser sykkel og gange som et alternativ til bil på korte arbeids- og tjenestereiser. Per 2022 er det rekruttert ni bedrifter, etater og organisasjoner, med over 2 000 ansatte totalt. Grønn Jobbvei har et skreddersydd oppfølgingsopplegg overfor den enkelte bedrift, som inkluderer goder som, elsykkel- og elsparkesykkellån, innkjøpsordning for elsykler, gratis sykkelservice, motivasjonsforedrag blant ansatte, mv.

Smart Drift og selvkjørende buss

Pilotprosjektet Smart Drift, i regi av Viken fylkeskommune, har til hensikt å forbedre helårsdriften av gang- og sykkelveier ved å prøve ut ny teknologi og datadeling på tvers av aktører og forvaltningsnivåer. Prosjektet avsluttes i juni 2023. Det er imidlertid aktuelt å videreføre et prosjekt med ny teknologi for forbedret helårsdrift av gang- og sykkelveier på grunnlag av erfaringene fra Smart Drift.

Utprøving av autonom buss pågår nå i Drammen sentrum og skal avsluttes i 2023.



Autonome busser kjører nå i Drammen. Foto: Brakar

Elektriske bysykler

Elbysykkeltilbudet i Buskerudbyen ble etablert i Kongsberg og Lier høsten 2021. Tilbudet er basert på faste ladestasjoner, samt «virtuelle parkeringsplasser» hvor sykkelen kan parkeres uten å sette den i ladestativ eller – hvis ladestasjonene er fulle – sette sykler inntil ladestasjonene. Det er ca. 80 sykler i drift totalt i de to kommunene.

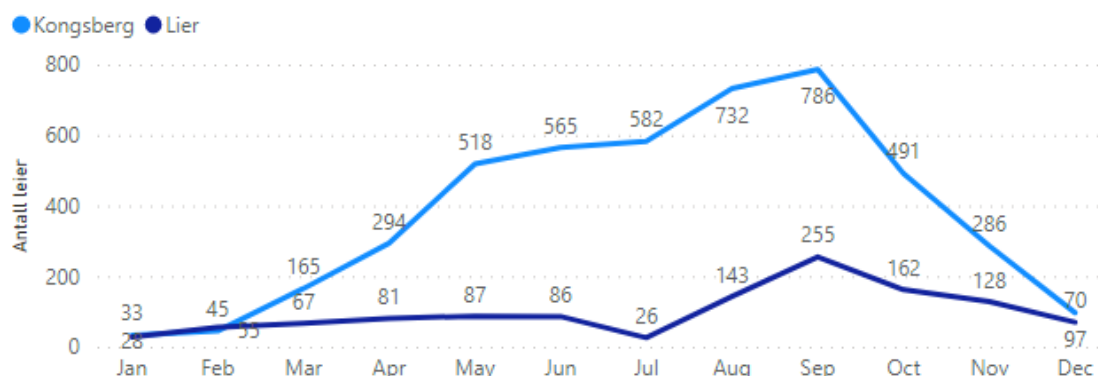


Det ble foretatt 5 614 turer i Kongsberg og Lier i 2022. Antall turer i 2021 var 959. De fleste av turene skjedde på Kongsberg, hvor det ble gjennomført 4 519 turer (1 095 i Lier). Den mest trafikkerte strekningen var til og fra Kongsberg knutepunkt og Rådhuset/Krona (huser blant annet universitet), og mellom Lier togstasjon og Kjellstad næringspark. September var den beste måneden i både Kongsberg og Lier med henholdsvis 786 og 255 turer. Høsten 2022 ble det etablert flere lokasjoner for syklene både i Lier og Kongsberg, noe som sannsynligvis har bidratt til veksten. Flere av stasjonene her er virtuelle parkeringsplasser.

Kommunikasjonsmaterieell fra lanseringen av elektriske bysykler på Kongsberg.

Halvparten av syklene er i drift på vintertid og da med piggdekk.

Bysykkeltilbudet driftes av Brakar, og er tilgjengelig for kjøp i appen Brakar Billett. Kunder som har aktiv kollektivbillett, får også rabatt på bysykkel. Løsningen er lik det som Kolumbus drifter på Nord-Jæren, og man har samarbeidet om løsninger, sykler, ladestasjoner, kompetanse og kunnskap gjennom hele planleggings- og oppstartsfasen. Elbysykelordningen evalueres i 2023, som grunnlag for å vurdere om tilbudet skal videreføres.



Figur 7 Antall leier pr måned med bysykkel i Kongsberg og Lier.

2.6 Bedre kunnskap og kommunikasjon

Kunnskapsgrunnlag

Stor arbeidsinnsats er lagt ned fra alle partnerne i Buskerudbyen for å utarbeide et godt faglig grunnlag for en mulig byvekstavtale. Lokalt forhandlingsgrunnlag til Samferdselsdepartementet april 2022. Prosess og innhold er beskrevet under 2.2 Faglig grunnlag for byvekstavtale.

Aimsun trafikkmodell for Buskerudbyen: Viken fylkeskommune har tatt initiativ til å sette opp en Aimsun hybrid-trafikkmodell for Øvre Eiker, Drammen og Lier. Kongsberg er ikke hensiktsmessig å ha i samme modell, noe som er forankret i samarbeidet. Alle de involverte partnerne, samt Brakar og sekretariatet, har deltatt i arbeidsmøter. Viken, sammen med konsulent, har gjennomført oppsett av modellen. Arbeidet med modellen er noe forsinket, men status skal rapporteres til fagrådet i mars 2023.

Tellepunkter: Buskerudbysamarbeidet har fokus på å få stabile tall for motorkjøretøy, syklist og gående i området. Belønningsmidler er brukt til å ruste opp eldre tellepunkter, få supportavtale på eksisterende og lease teleutstyr for å telle alle brusnitt i Drammen sentrum. Det er også satt opp et nytt tellepunkt for sykkel i Øvre Eiker kommune: «Kantum bru». Tall vises i trafikkdatasystemet, og er gjort i samarbeid med Viken fylkeskommune og Statens vegvesen. Fylkeskommunen og Statens vegvesen har også gjort en betydelig innsats for å få alle sykkeltelepunktene operative, vedlikeholdt og kvalitetskontrollert.

Kommunikasjon

Kampanjer, administrativ og politisk støtte og arbeid med lokalt forhandlingsgrunnlag for byvekstavtale har vært kjernen i kommunikasjonsarbeidet i Buskerudbyen i 2022.

Hovedmålene for kommunikasjon i Buskerudbyen er:

- Synliggjøre utfordringer 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 tilrettelegge for lokale forhandlinger om byvekstforhandlinger har hatt høy prioritert også i året som har gått. Tilrettelegging for lett tilgjengelig og engasjerende faglig grunnlag til beslutningstakere har vært viktig.

Buskerudbyen jobber kontinuerlig med kunnskapsbygging, holdningsskapende tiltak og mobilitetsveiledning, jf. tidligere omtale av Grønn Jobbvei, Pigg med pigg, Aktiv på skoleveien, Beintøft, Elektriske bysykler og Mobilt sykkelverksted og andre kampanjer og tilbud under Øvrige tiltak sykkel og Tiltak for mer miljøvennlige reiser. Se under for kortfattet omtale av noen av kommunikasjonstiltakene som er gjort i disse sammenhengene:

Feiret sykkelrekord: 2022 startet kampanjemessig med å feire en rekord ved å dele ut piggdekk, omlegging og sykkellykter til noen heldige syklistere. Aldri før hadde flere syklet forbi telleren ved elva i Drammen enn i 2021. Det ble laget digitalt innhold, som oppnådde god spredning.

Inspirerte til aktiv skolevei: Alle barneskolene i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg ble invitert til å bli med på Aktiv på skoleveien i 2022. I en rekrutteringsvideo delte rektor på Steinberg skole sine beste tips for å engasjere elevene i forkant av kampanjen i 2022. TV-profilen Håvard Lilleheie deltok også i markedsføringen av kampanjen i form av intervjuer og videoer med elever.



Ordfører Knut Kvale delte ut premie til elevene ved Ormåsen skole, som gjorde det best under Aktiv på skoleveien i Øvre Eiker.

Markedsføring av Grønn Jobbvei: Gjennom Grønn Jobbvei tilbyr Buskerudbyen lokale bedrifter ulike fordeler for å motivere ansatte kan til å reise grønnere oftere. Grønn Jobbvei-satsingen har blitt profilert i en rekke ulike fora gjennom året. I forbindelse med et større stunt på Ypsilon i Drammen for å takke alle som går og sykler til jobb, ble det blant annet laget en [video](#), som også er vist i flere andre sammenhenger.

En egen nettside har også kommet på plass for prosjektet: **Feil! Hyperkoblingsreferansen er ugyldig.**

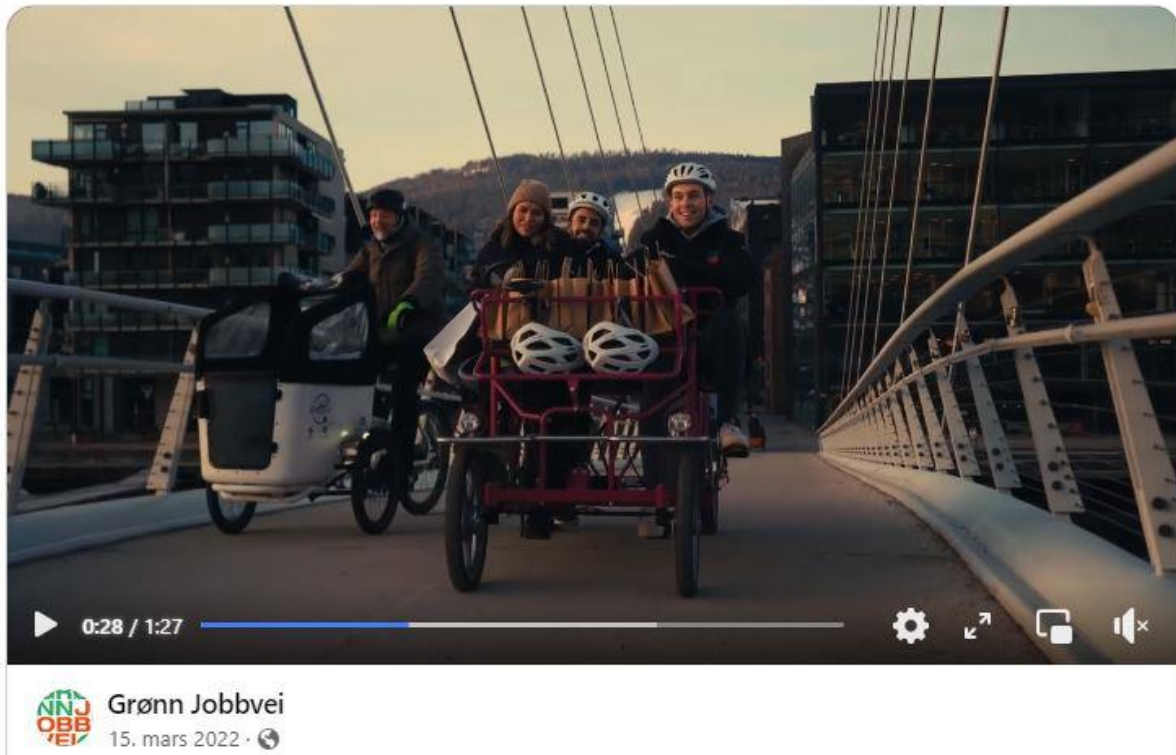
Buskerudbyen på Innsikt: Over 70 lokale bedrifter og offentlige aktører deltok på næringskonferansen Innsikt på Bragernes torg i juni. Buskerudbyen var representert med egen stand i tett samarbeid med partnerkommunene. Innsikt er en viktig møteplass for lokalt næringsliv, og Buskerudbyen benyttet muligheten til blant annet å markedsføre næringslivssatsingen Grønn Jobbvei.

Markedsføring av elbysyklene: Tilbudet med elektriske bysykler ble utvidet sommeren 2022 både i Kongsberg og Lier. Brakar markedsførte tilbudet gjennom ulike kampanjer og stands, samt egne og partnernes kanaler.

Kampanjer med Kobla: I flere prosjekter i 2022 ble drammensappen Kobla brukt for å motivere innbyggerne til å endre reisevaner. Kobla er en app som hjelper deg med å reise mer miljøvennlig.

Det ble laget flere kommunikasjonsopplegg i form av videoer og annet digitalt innhold, samt nyhetssaker hos partnerne, plakater og utstillinger på bibliotekene.

Pigg med pigg: I oktober var den etterspurte piggdekk-kampanjen til Buskerudbyen tilbake, og ble markedsført i partnernes kanaler gjennom videoer og nyhetssaker. Kampanjen fikk også god dekning i lokale media.



Gående og syklende over Ypsilon fikk en hyggelig overraskelse en morgen i mars.

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. I 2023 vil samarbeidsavtalen bli revidert i tråd med endringer etter kommunereformen fra 2020 og nytt fylke fra 1. januar 2024 (Viken og Nye Buskerud).

Belønningsordningen:

Samferdselsdepartementets tilbud om ny belønningsavtale 2022-2025 ble oversendt til Buskerudbyen den 13. juni 2022, 4 måneder etter at handlingsplanen for 2022 ble vedtatt i ATM-utvalget 18. februar 2022. Staten vil bidra med 340 millioner 2022-kroner i belønningsmidler i avtaleperioden 2022-2025 gitt måloppnåelse. I tillegg vil staten bidra med 85,2 millioner 2022-kroner i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk i avtaleperioden, under forutsetning av at midlene brukes i tråd med intensjonen for ordningen. Det betyr 106,3 millioner kroner pr. år i fireårsperioden, dvs. totalt 425,2 millioner kroner. Midlene vil bli prisjustert.

Det betydde at Buskerudbyen etter prisjusteringen mottok 2,48 millioner kroner mer enn forutsatt ved behandlingen av handlingsplanen 2022. Administrativ styringsgruppe fordelte 1,18 millioner kroner av de ekstra midlene i 2022 på tiltak som allerede var godt i gang. De øvrige midlene (1,3 millioner kr.) forble udisponert, og ble overført til 2023. ATM-utvalget behandlet handlingsprogrammet 2023-2025 den 17. februar 2023, og vedtok da å fordele de resterende midlene på 1,3 millioner kroner på tiltakene «*Pendlerparkering i Lier*» og «*Sykkelveivisning i Kongsberg*».

Etterfølgende tabell gir en samlet oversikt over fordeling av belønningsmidler til ulike tiltak og endringene i forhold til vedtatt handlingsplan 2022.

Tabell 1 Fordeling av belønningsmidler i handlingsplan 2022. Endringer/omdisponeringer på grunn av økt ramme i signert belønningsavtale 2022-2025 og endringer i prosjekter. Alle beløp i 1000 kr.

Tiltak finansiert med belønningsmidler	Gj.førings-ansvar	Kommune	HP 2022	Endring Omdisp.	Gjeldene bevilgning
1 Forbedring av kollektivtilbudet			73 700		74 000
1.1.1 Forsterket rutetilbud 2018	VFK/Brakar	Alle	47 000		47 000
1.1.40 Tiltak for reduserte takster	VFK/Brakar	Alle	21 000	+300	21 300
1.2.1 Sanntidsinformasjon – stolper	VFK/Brakar	Alle	1 000		1 000
1.2.2 Drift mobilbillett	VFK/Brakar	Alle	1 200		1 200
1.2.3 Driftsmidler til SIS og TID	VFK/Brakar	Alle	3 000		3 000
1.2.7 Autonome busser Drammen	VFK/Brakar	DK	500		500
2. Forbedre kollektivinfrastruktur mv			4 300		5 180
2.1.8 Aktiv signalprioritering for buss Drammen sentrum	VFK	DK	1 500	+880	2 380
2.2.7 Oppgradering kollektiv Hasbergtjerndalen, Kongsberg	KK	KK	2 000		2 000
2.2.8.2 Lehus bussholdeplasser i Øvre Eiker	ØEK	ØEK	300		300
2.3.3 Innfartsparkering Kongsberg	KK	KK	500		500
3 Tiltak for syklende			14 450		14 450
3.1.1.7 Fv. 35 Vestfossen sentrum, detaljplan	VFK	ØEK	2 000		2 000
3.1.1.6 Fv 2731 Sykkelløype Landfalløybrua – Vinnes	VFK	DK	250		250
3.1.6.9 Fv. 2704 Kirkeveien – Jensvollveien, reguleringsplan	VFK	LK	1 500		1 500
3.1.1.8 Fv. 319 Havnegata/Svelvikveien, forprosjekt	VFK	DK	300		300
3.1.3.18 Fortau langs Strandveien, Mjøndalen	DK	DK	3 400	-1 800	1 600
3.1.3.19 Snarveier fysiske tiltak	DK	DK	1 000		1 000
3.1.3.20 Felles sykkelveivisning	DK	DK	800		800
3.1.3.22 Bedre forhold for buss og gående i Bergeråsen, Svelvik	DK	DK		+1 800	1 800
3.1.4.3.1 Drammensveien fra Idrettsparken til Teigen gsv	ØEK	ØEK	1 000		1 000
3.1.6.1.2 Gatelyst langs Terminalen	LK	LK	1 000		1 000
3.1.6.11 Hjertesoneskoler – gjennomføring av enkle fysiske tiltak	LK	LK	500		500
3.1.6.13 Busstopp Ringveien ved Hennesbråtan, utbedring av gangvei	LK	LK	500		500
3.1.7.2 Gjenåpne snarveier	KK	KK	300		300
3.1.7.4 Baneveien etablering av gang og sykkelvei til sykkelhotell	KK		200		200
3.3.1 Planlegging, koordinering og samordning sykkelsatsing	Felles/Sekr		800		800
3.3.2 Kampanjer og annen tilrettelegging	Felles/Sekr		500		500
3.3.3 Aktiv på skoleveien og andre skolekampanjer	Felles/Sekr		400		400
4 Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport			4 370		5 370
4.1.3 Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	ØEK	ØEK	1 000		1 000
4.1.3.1 Parkering i sentrum – Skilting	ØEK	ØEK	500		500
4.1.5 Forbedret håndteringsregime for parkering i sentrum	LK	LK	1 000		1 000
4.2.1 Reis Smart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisevalg	Felles/Sekr		200		200
4.2.1.5 Grønn jobbvei	Felles/Sekr		1 000	+1 000	2 000
4.2.1.6 Smart drift Viken	VFK		600		600
4.2.2.2 Drammen Sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass	DK	DK	70		70

5 Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon			7 000		6 000
5.2.1 Planlegging for byvekstavtale/planlegging/oppfølging BBP1	Felles/Sekr		4 000	- 1 000	3 000
5.2.2 Kontinuerlig RVU	Felles/Sekr		100		100
5.2.4 Aimsun trafikkmodell	VFK		1 000		1 000
5.2.5 Tellepunkter	Felles/Sekr		400		400
5.3.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	Felles/Sekr		1 000		1 000
5.3.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen/Byvekstavtale/kampanjer	Felles/Sekr		500		500
Sum totalt disponert			103 820		105 000
Udisponert - overføres til 2023 *					1 300
Bevilgning					106 300

* 1,3 mill. overføres til prosjekter i HP 2023. Behandlet i administrativ styringsgruppe 3. februar 2023.

3.1 Samarbeidsmidler

ATM-utvalget vedtok budsjett 2022 for Buskerudbysamarbeidet den 02.12.2021. Partnerne bidrar med tilskudd som vist under. Fra 1. januar 2022 overtok Drammen kommune formelt ansvaret for regnskapsføring og revisjon av samarbeidsmidlene fra Øvre Eiker kommune. Fra samme tidspunkt overtok Drammen også vertskommuneansvaret for sekretariatets ansatte. I praksis gikk det om lag fire måneder (ultimo april) før Øvre Eiker kommune avsluttet regnskapet og overførte fondsmidler og mindreforbruk til Drammen kommune. Drammen kommune førte umiddelbart de ulike postene inn i regnskapet slik at KOSTRA-rapporteringen for 2022 ble ivaretatt.

Tabell 2 Samarbeidsmidler 2022

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

Etterfølgende tabell gir en oversikt over utgifter og inntekter knyttet til Buskerudbysamarbeidet i 2022.

Tabell 3 Utgifter og inntekter Buskerudbysamarbeidet 2022 – sluttregnskap 2022 samarbeidsmidlene

Utgifter/inntekter:	Beløp (kr)	Merknader
Fast lønn	2 630 464	
Feriepenger/vikarer	386 521	
Arb.giveravgift og pensjon	1 112 429	
Driftsutgifter	728 301	Møteutgifter, rekruttering, utbetaling til konsulenter (G. Kjenseth og sykkelkart), PCer, mobiltelefoner og skriver
Husleie	428 660	
Overføringsutgifter	600 000	Tilskudd fra KDD til Lier kommune
Finansutgifter	1 187 203	Fondsmidler + mindreforbruk 2022 – overføres til 2023
Betalt MVA	158 534	
Salgs- og gebyrinntekter	-100 000	Sykelkart Statens vegvesen
Refusjonsinntekter	-1 828 392	Refusjon fra staten – lønn til prosjektledere
Refusjonsinntekter	-2 600 000	Innbetaling fra kommunene
Refusjonsinntekter	-2 545 168	Overført fra Øvre Eiker i 2022
Kompensasjon MVA	-158 534	
Sum	18	

Samarbeidsmidlene har i tråd med vedtatt budsjett for 2022 i hovedsak gått til planlegging og koordinering i form av dekning av utgifter til drift av sekretariatet; herunder lønn til daglig leder og rådgiver, samt kostnader til leie av kontorer, kontorutstyr, it-drift mv). Møtekostnader for samarbeidets organer ble også i 2022 redusert da noen møter ble gjennomført digitalt. Samtidig ble det økte driftsutgifter i forbindelse med rekruttering og ansette av ny daglig leder og rådgiver i sekretariatet.

Prosjektleder kommunikasjon og prosjektleder sykkel (faste stillinger) og rådgivere (engasjementer deltid) finansieres av belønningsmidler. 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 2023.

3.2 Belønningsmidler

Tidligere belønningsavtaler

Den første belønningsavtalen som Buskerudbysamarbeidet inngikk med Samferdselsdepartementet var i 2010. Avtalen omfattet i alt 280 mill. kr i belønningsmidler for fireårsperioden 2010–2013.

Buskerudbyen fikk en ny avtale om belønningsmidler med Samferdselsdepartementet på 358,3 millioner kr for perioden 2014–17. I tillegg ble det overført ca 0,3 millioner kr i restmidler fra tidligere belønningsavtale. Ved avslutning av regnskapet for belønningsperioden 2014–17 ble ubrukte midler, ca 4,9 mill. kr, inndratt i ATM-utvalgets møte 5. april og overført til belønningsperioden 2018–19.

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. Gjenstående ubrukte midler på 2,41 mill. kr ble overført til belønningsperioden 2020/21.

I 2020 ble det inngått en ny toårig belønningsavtale for 2020–21 på til sammen 160 mill. kr. Buskerudbysamarbeidet mottar i tillegg 20 millioner fra SD til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk.

Belønningsavtale 2022–2025

I 2022 ble det inngått ny fireårig belønningsavtale mellom Samferdselsdepartementet og Buskerudbyen. Avtalen omfatter årlige tilskudd fra belønningsordningen på 85 mill. kr samt 21,3 mill. kr i tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtransport. Til sammen utgjør dette 425,2 mill. 2022-kr i avtaleperioden. Midlene prisjusteres.

Tabell 4 Belønningsavtale Buskerudbyen 2022-2025. Alle beløp i mill. 2022-kr.

År	Belønningsmidler	Tilskudd til reduserte billettpriser	Sum
2022	85	21,3	106,3
2023	85	21,3	106,3
2024	85	21,3	106,3
2025	85	21,3	106,3
Totalt	340	85,2	425,2

Avtalen ble godkjent av Viken fylkesting og kommunestyrene i Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner ettersommeren/høsten 2022.

3.3 Tilskudd til arealtiltak

Etter søknad fra Buskerudbysamarbeidet, har Kommunal- og moderniseringsdepartementet (nå; Kommunal- og distriktsdepartementet) 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.

Ordningen med arealtilskudd har nå opphørt, departementet har ikke tildelt midler til noen byområder etter 2020. Gjennomføringen av enkelte prosjekter pågår fortsatt, i forståelse med departementet.

Tabell 52 Oversikt over KMD-tilskudd til arealtiltak i Buskerudbyen. Beløp i kr.

Kommune	Prosjekt	2018	2019	2020
Lier kommune	Før byen kommer	400 000	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	Sentrumsutvikling 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 veiled-ende 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			200 000
Sum		2 100 000	1 800 000	1 450 000

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.*
- 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: En lokal prosjektgruppe med representanter fra sekretariatet, Drammen kommune, Lier kommune, Viken fylkeskommune og Statens vegvesen er opprettet. Prosjektet skal etter planen gjennomføres i samarbeid med Kommunal- og distriktsdepartementet i løpet av 2023.*

4 Måloppnåelse

Vekst i befolkning, kollektiv- og biltrafikk i 2022 – fortsatt mindre biltrafikk enn før pandemien

- 1,7 % flere innbyggere 2021–22
- 3,8 % mer personbiltrafikk 2021–22, men -1,4 % ift. 2016
- 22 % flere kollektivreiser 2021–22
- Nullvekstmålet for personbiltrafikken er nådd



4.1 Avtalte indikatorer

I belønningsavtalen er det lagt til grunn at følgende målindikatorer benyttes for å følge måloppnåelse:

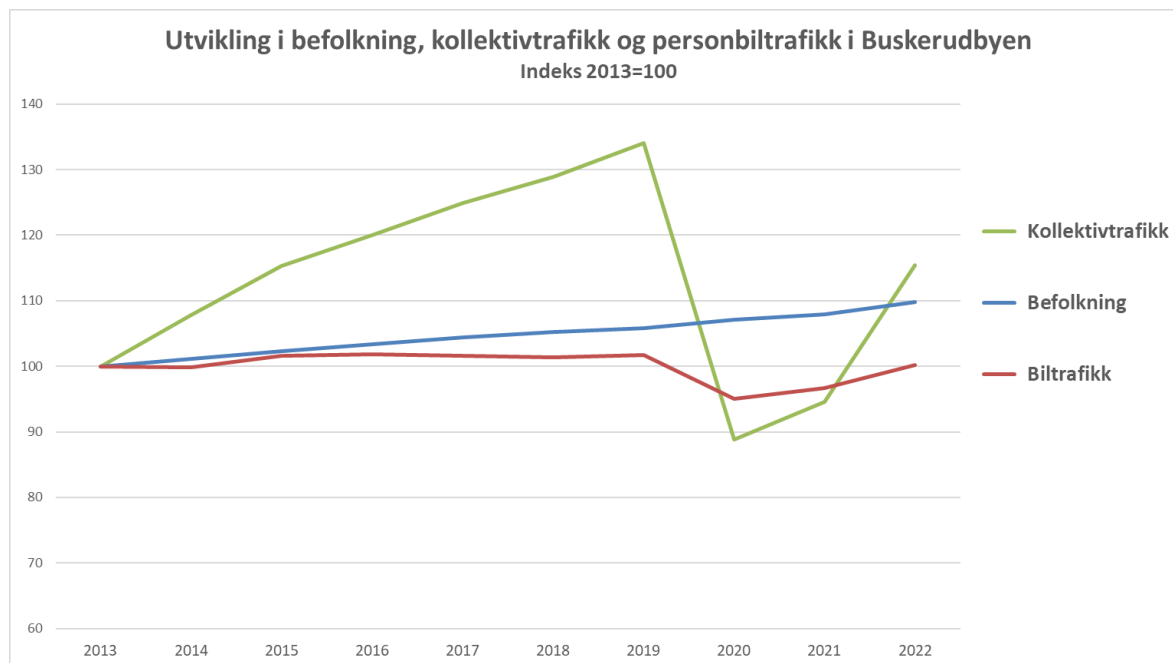
- Endring i ÅDT for lette kjøretøy (byindeksen) for byområdet
- Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)

I tillegg dokumenteres utviklingen i befolkningstall, sykkeltrafikk og reisevaner.

4.2 Hovedtrekk

Befolkningsveksten i Buskerudbyen fortsetter. I 2022 ble vi 1,7 prosent flere innbyggere. Både kollektivtrafikken og biltrafikken ble redusert kraftig under pandemien som følge av tiltak mot smittespredning som var gjeldende i store deler av perioden fra mars 2020 til mars 2022. Antall passasjerer har imidlertid økt kraftig de siste to årene og nærmer seg nivået før pandemien. Også biltrafikken har økt de siste to årene, men ligger fortsatt under nivået før pandemien. Personbiltrafikken er 1,4 prosent lavere i 2022 enn i 2016. Buskerudbyen har dermed nådd nullvekstmålet.

Antall påstigende på buss og tog økte med hele 22 prosent i 2022. Etterfølgende figur gir en samlet fremstilling av utvikling i Buskerudbyen siden 2013:



Figur 8: Utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk (sum påstigende på buss og tog) 2013-2022. Indeks 2013=100. Figur: Buskerudbysekretariatet.

4.3 Byindeksen

Byindeks for Buskerudbyen viser utvikling av personbiltrafikken og er indikator for nullvekstmålet. Datagrunnlaget består av «lette» biler definert som kjøretøy som er kortere enn 5,6 m. Metoden er basert på tellinger for et avtalt sett av faste trafikkregistreringspunkter fordelt på veinettet for å gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i Buskerudbyen. Resultatene og metodebeskrivelser er tilgjengelige på Statens vegvesens hjemmesider¹.

Utvikling i personbiltrafikken i fra mars 2020 til mars 2022 ble naturlig nok preget av koronaepidemien og tiltakene mot smittespredning. Byindeksen gikk ned med 6,5 prosent i 2020. Trafikken økte igjen i 2021 og 2022, men ligger fortsatt på et lavere nivå enn før pandemien. I 2022 økte trafikken 3,8 prosent sammenlignet med året før, men ligger 1,4 prosent under 2016-nivået.

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

Tabell 63 Byindeks Buskerudbyen 2016-2022. Kilde: Statens vegvesen.

Periode	Endring i trafikkmengde (%)
2016-2017	-0,2
2017-2018	-0,1
2018-2019	0,3
2019-2020	-6,5
2020-2021	1,7
2021-2022	3,8
2016-2022	-1,4

Når en ser på utviklingen over de tre siste årene samlet (glidende treårssnitt), er biltrafikken redusert med 3,0 prosent sammenlignet med referanseåret 2016. Det innebærer at Buskerudbyen har nådd nullvekstmålet for personbiltrafikken med god margin.

4.4 Utvikling i kollektivtrafikken

Buss

Tabell 74 viser påstigende busspassasjerer i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg kommuner. Fra 1.1.2020 ble også Svelvik en del av Drammen kommune, og dermed en del av Brakars trafikkområde. For Svelvik har vi derfor tall fra 2019, vist i egen rad i tabellen. Tall for 2019 er hentet fra Vestfold kollektivtrafikk.

Etter et kraftig fall i antall busspassasjerer i 2020 som følge av pandemien og smitteverntiltakene, har det vært en liten innhenting i 2021. I 2022 økte antall reisende kraftig og er nesten tilbake til nivået før pandemien.

Tabell 74 Antall påstigende busspassasjerer i Buskerudbyen pr år i hele 1 000. Kilde Brakar. Tall for Svelvik i 2019 er hentet fra Vestfold kollektivtrafikk.

Antall påstigende Buskerudbyen. Tall i 1000	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Buskerudbyen	8 104	8 028	8 416	8 689	9 109	9 470	9 868	6 798	7 282	8 549
Svelvik							388	278	308	373
SUM	8 104	8 028	8 416	8 689	9 109	9 470	10 256	7 076	7 590	8 922
Årlig endring (ekskl. Svelvik)		-1 %	5 %	3 %	5 %	4 %	4 %	-31 %	7 %	17 %

Togtrafikk

Tabell 85 viser togpassasjerer på stasjonene på strekningen Kongsberg-Lier. Tallene inneholder sum på- og avstigninger for lokaltog samt InterCity, regiontog og flytoget der disse stopper.

Tabell 85 Antall på- og avstigninger på togstasjoner i Buskerudbyen, alle togselskap. Alle tall i hele 1 000. Kilde: NSB/VY, GoAhead og Flytoget.

Av- og påstigende togpassasjerer. Tall i 1000	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Sum alle togselskap	6 156	6 193	6 406	3 729	3 889	5 423
Endring	2 %	0,6 %	3 %	-42 %	4 %	39 %

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 og 39,4 prosent i 2022, ble mye av nedgangen hentet inn. Togbruken ligger noe under nivået fra før pandemien.

Samlet utvikling av kollektivreiser

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 var et av de viktigste virkemidlene 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. I 2022 har trafikken tatt seg ytterligere opp og nærmer seg nivået før pandemien.

4.5 Sykkeltrafikk

Sykkeltrafikken ble også rammet av koronapandemien, men i mindre grad enn kollektivreisene. I 2022 var det store endringer i Drammen sentrum på grunn av arbeidene med InterCity på Vestfoldbanen, oppgradering av Drammen stasjon, og Bybrua ble stengt for rivning og erstattet av midlertidig gang- og sykkelbru med lavere standard. Som et resultat av dette fant mange syklistene andre veier enn forbi telleren i Nedre Strandgate. Derfor er denne ikke tatt med i oversikten for 2022.

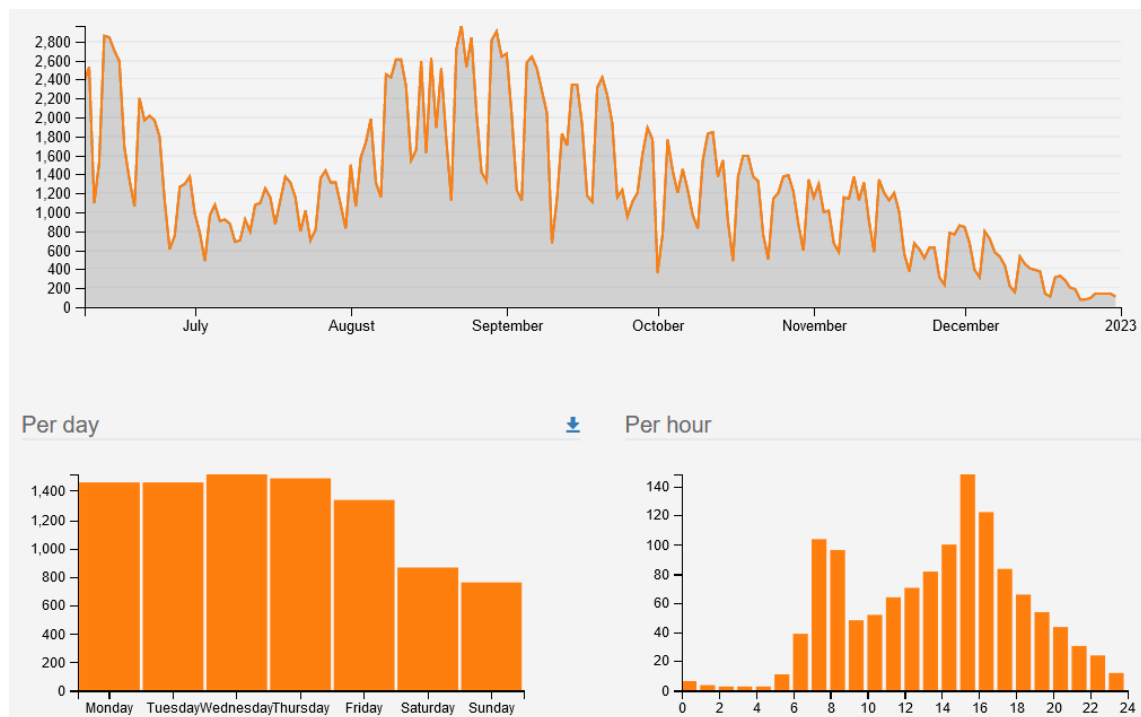
Separat har trafikdatagrupper i Buskerudbyen jobbet med å få bedre telldata for området vårt. Arbeidet har omfattet forbedringer av alle de eksisterende kontinuerlige tellepunktene og opprettelse av nye tellepunkter som registrerer gående, syklende og motorkjøretøy på alle broene i sentrum av Drammen. Ved utgangen av 2022 var det 17 tellepunkt som registrerer sykkeltrafikk. Tre av disse er i Lier, ni i Drammen, ett i Øvre Eiker og fem på Kongsberg Øvre Eiker. Under følger en oversikt over dette arbeidet, listet fra øst mot vest:

Tabell 96 Oversikt over status på tellepunkt som registrerer sykkeltrafikk i Buskerudbyen.

Navn	Kommune	Anlegg	Teknologi	Teller	Ansvarlig	Data i 2022
1) Lierbyen nord	Lier	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	3.6.-d.d.
2) Bruusgaardsvei	Lier	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	SVV	27.04.-19.08.
3) Gml. Lierstranda	Lier	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	SVV	16.10.2020-d.d.
4) Kullkompaniet	Drammen	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	08.11.2019-20.06.2022
5) Strømsø	Drammen	Fortau	Otus3D	Gange, sykkel og motorkjøretøy	SVV	9.6.2022-d.d.
6) Nedre Strandgate	Drammen	GS-vei	Sløyfe med trafikkbarometer	Sykkel	SVV	Hele 2022 med noe nedetid
7) Midlertidig gang- og sykkelbru	Drammen	GS-vei	Otus3D	Gange og sykkel	DRMK	26.11.2022-d.d.
8) Ypsilon	Drammen	GS-vei	Otus3D	Gange og sykkel	DRMK	3.5.2022-d.d.
9) Øvre Sund bru	Drammen	GS-vei	Otus3D	Gange og sykkel	DRMK	-26.3.22, 6.4.2022-26.07.2022 & 2.8.2022-d.d.
10) Professor Smiths allé	Drammen	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	05.05.2022-d.d.
11) Gml: Mjønd. bru nord	Drammen	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	19.03.2021-22.03.2022 & 07.05.2022-d.d.
12) Kantum bru sykkel	Øvre Eiker	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	26.04.2022-d.d
13) Bekkedokk sykkel	Kongsberg	Sykkelvei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	22.06.2022-14.07.2022 & 28.08.2022-d.d
14) Gomsrudveien	Kongsberg	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	14.09.2021-d.d.
15) Bølgen	Kongsberg	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	SVV	16.10.2020-d.d.
16) Numedalsveien	Kongsberg	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	23.03.2022-d.d.
17) Sandsværsvn	Kongsberg	GS-vei	Sløyfe, med inn i trafikkdata	Sykkel	Viken	08.07.2019-06.02.2022 & 22.03.2022-d.d.

Etterfølgende figur viser hvordan sykkeltrafikken over bruene Øvre Sund, Ypsilon og Strømsløpet i Drammen har vært i perioden 9.6.2022 til 21.12.2022. I alt ble det registrert 261 391 passeringer i denne perioden. Øverste diagram viser data per dag i perioden, mens de to nederste figurene viser fordeling pr ukedag og per time.

Det er relativt jevnt med sykling på hverdager, men noe lavere på fredager. Nivået i helgene ligger betydelig lavere. Det er tydelige trafikktopper om morgnen mellom kl. 0700 og 0900, og ettermiddager mellom kl. 1500 og 1700. Syklingen bidrar dermed til å avlaste vei- og kollektivtrafikken i rushtidene. Det er imidlertid også en del sykkeltrafikk midt på dagen og om kvelden. Tellingene på den midlertidige gang- og sykkelbrua startet ikke opp før 26. november 2022 og der derfor ikke tatt med i datagrunnlaget for 2022.



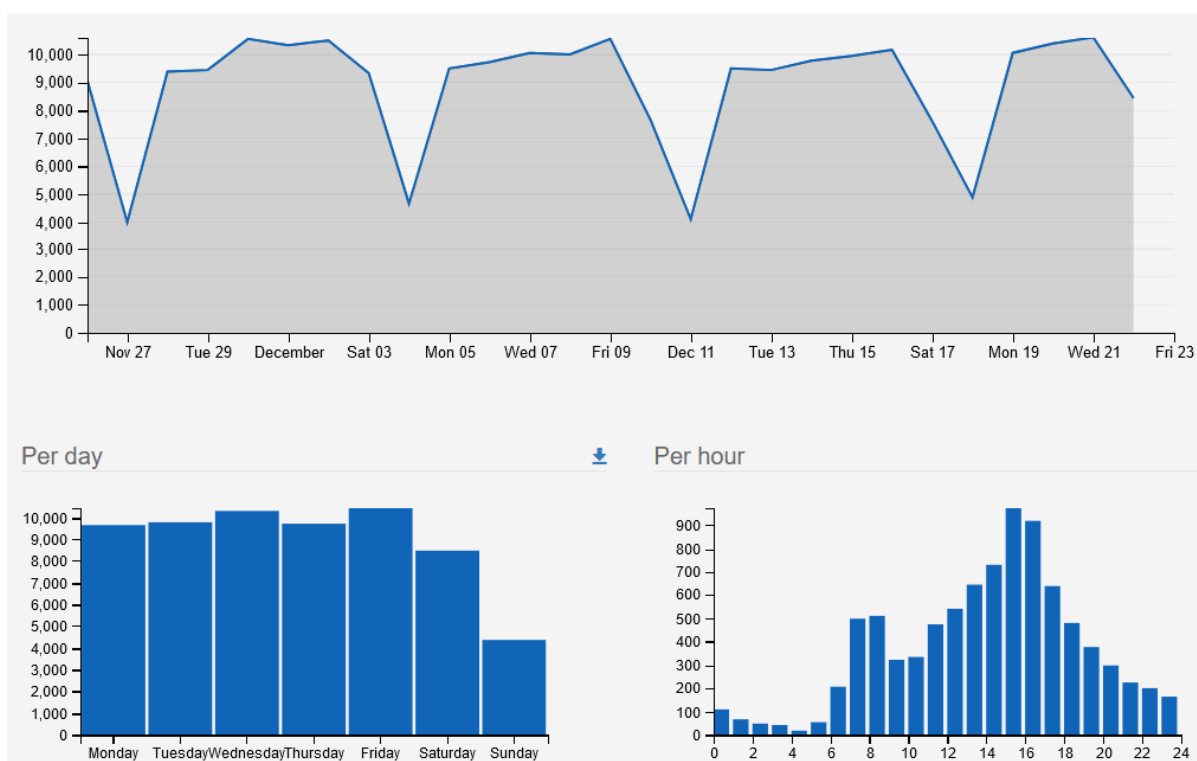
Figur 9 Sum sykkeltrafikk over bruene Øvre Sund, Ypsilon og Strømsløpet i Drammen. Sykkeldata fra Otus3D-løsningene i Drammen for perioden 9.6.-21.12.2022. Øverste diagram viser totalene per dag, mens de to nederste viser gjennomsnitt per ukedag og per time over alle dager i perioden. Kilde: Viscando

Siden mye av datainnsamlingen for sykkeltrafikk ble satt opp og/eller kvalitetssikret først i 2022, er det først ved utgangen av 2023 mulig å sammenligne og oppsummere hvordan sykkeltrenden beveger seg basert på tellingene.

4.6 Gangtrafikk

Det registreres også gående i tellesystemene Otus3D fra Viscando. Disse har tidligere stått på Bybroa. I 2022 ble de satt opp for å telle brusnittene på Strømsløpet, Ypsilon og Øvre Sund bru samt den midlertidige gang- og sykkelbrua i anleggsfasen for ny Bybru.

For perioden 26.11.-22.12.2022 (27 dager) ble det registrert i alt 240 092 fotgjengerpasseringer over den midlertidige gang- og sykkelbrua. Det betyr at det var 8 922 passeringer per dag i gjennomsnitt. Maksdag for denne perioden var 10 633 passeringer 21.12.2022.



Figur 10 Gangtrafikk på midlertidig gang- og sykkelbru i Drammen sentrum. Data for 26.11.-22.12.2022. Øverste diagram viser totalene per dag, mens de to nederste viser gjennomsnitt per ukedag og per time over alle dager i perioden. Kilde: Otus3D, Viscando.

4.7 Befolkning

Befolkningsveksten i 2022 var den største som er registrert i Buskerudbyen siden 2013. Det ble 2966 flere innbyggere som utgjør en vekst på 1,7 prosent. Det var vekst i alle kommuner. Størst vekst var i Kongsberg med 3,3 prosent.

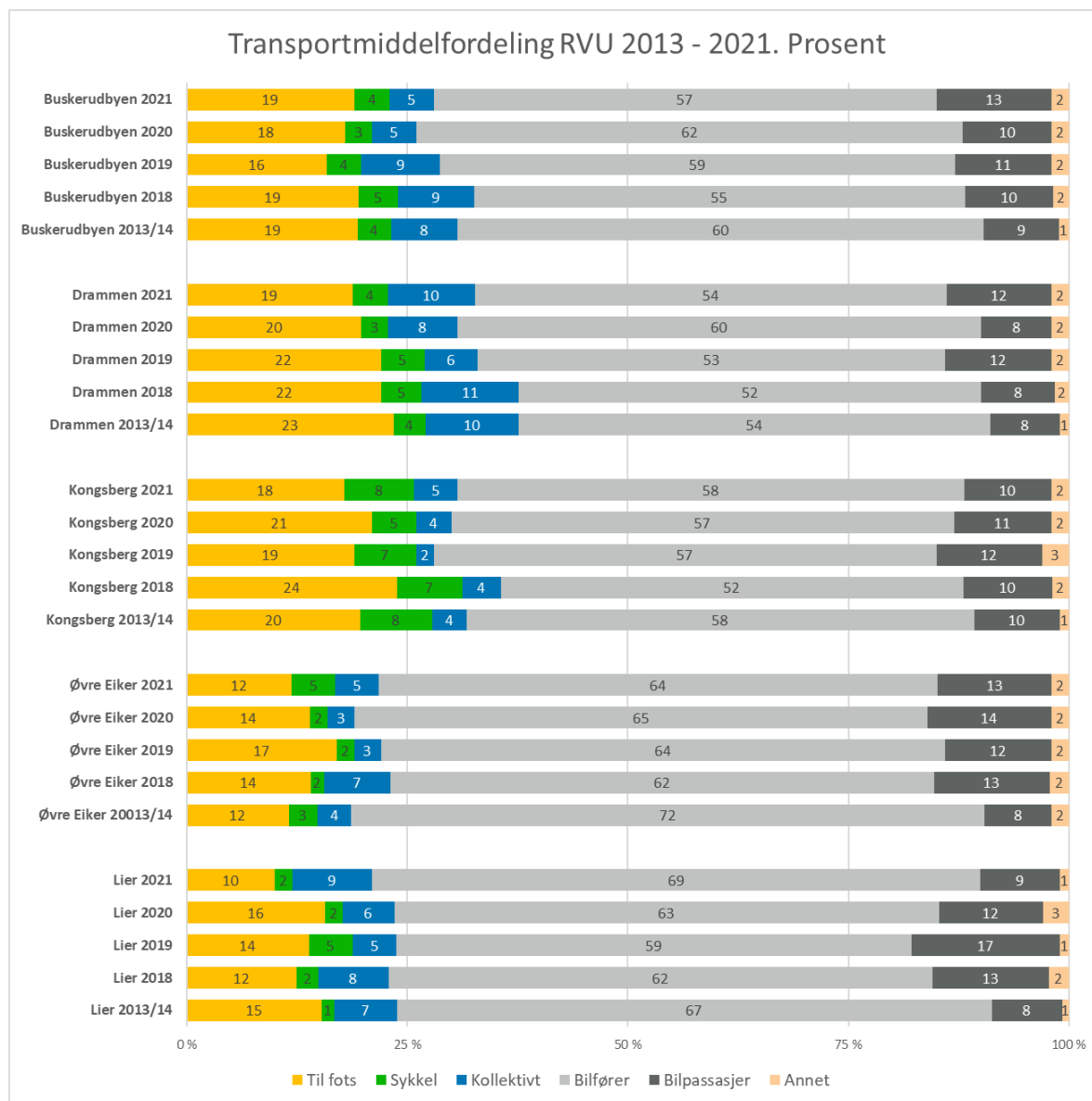
Tabell 10 7 Befolkningsmengde pr 1. januar. Basert på nye kommunegrenser. Kilde: SSB

Folkemengde pr 1.1*	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2022-23
Drammen	94 440	95 683	96 605	97 771	98 930	99 734	100 302	100 581	101 859	102 273	103 291	1,0 %
Kongsberg	25 479	25 887	26 406	26 711	27 013	27 216	27 410	27 481	27 694	27 879	28 793	3,3 %
Lier	24 763	25 175	25 378	25 731	25 740	25 980	26 373	26 811	27 118	27 584	28 167	2,1 %
Øvre Eiker	17 752	17 919	18 039	18 205	18 562	18 926	19 117	19 423	19 709	20 044	20 495	2,3 %
Sum	162 434	164 664	166 428	168 418	170 245	171 856	173 202	174 296	176 380	177 780	180 746	1,7 %
Endring		1,3 %	1,1 %	1,2 %	1,1 %	0,9 %	0,8 %	0,6 %	1,2 %	0,8 %	1,7 %	

*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.

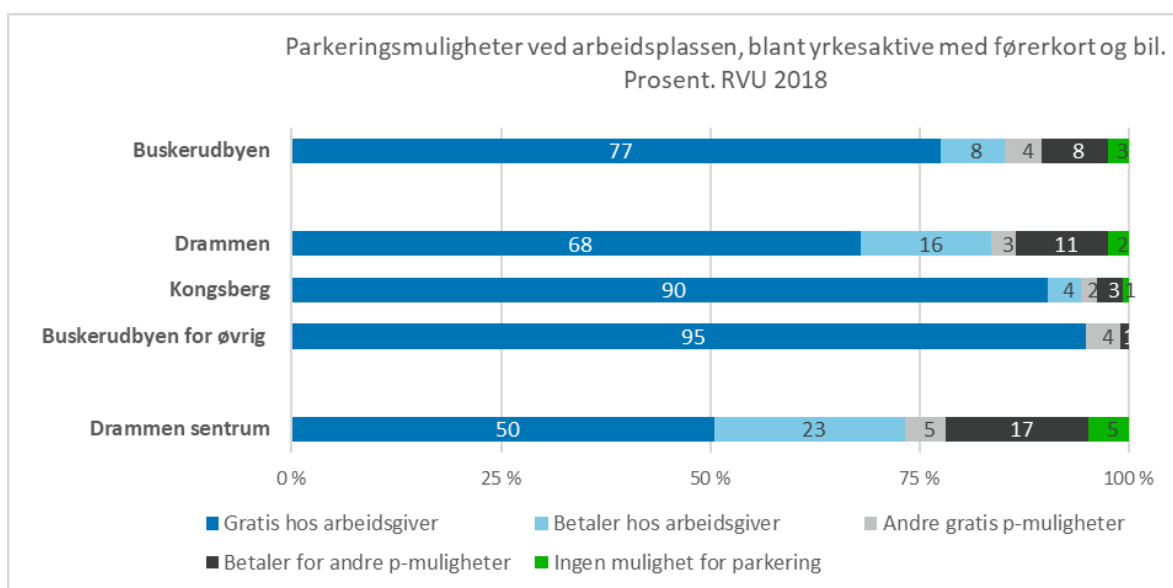
4.8 Endringer i reisevaner

Figuren under viser hvordan reisemiddelfordelingen (hovedtransportmiddel) har utviklet seg i Buskerudbyen siden 2013 til 2021.



Figur 11 Reisemiddelfordeling i Buskerudbyen (prosent). Kilde: RVU

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.



Figur 12 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.

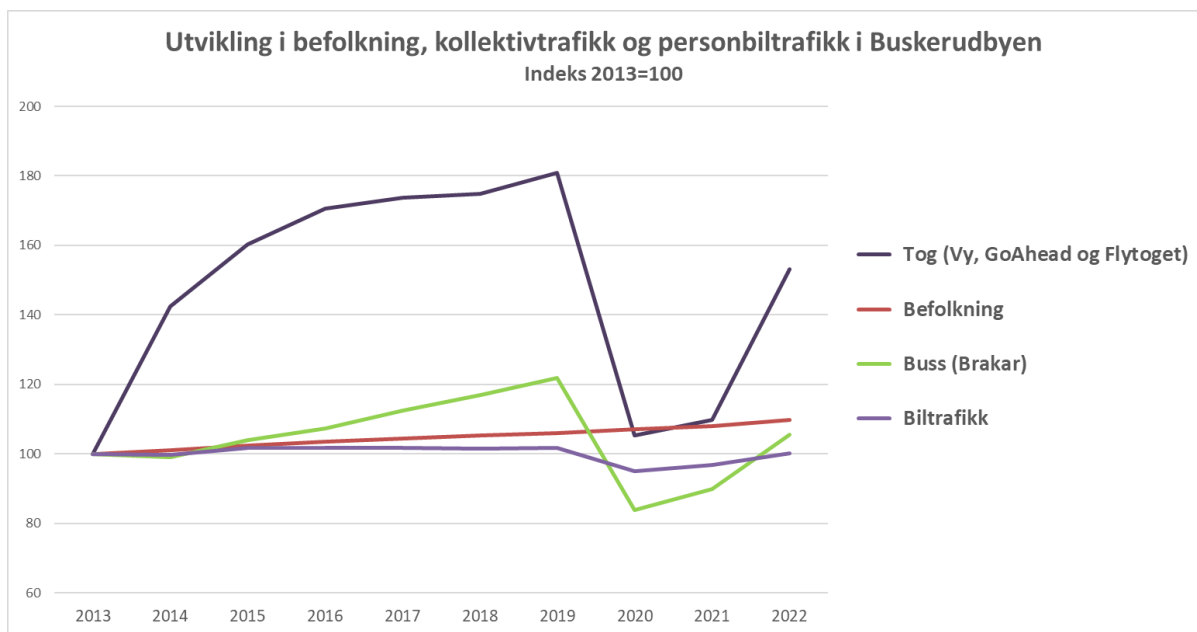
4.9 Indekser for utvikling i folketall og reiser

Under vises utviklingen i en del nøkkelindikatorer for Buskerudbyen fra 2013 til 2022 som tabell.

Tabell 118 Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og påstigende kollektivtrafikanter spesifisert på buss og tog 2013-2022. Indeks: 2013=100.

Indekser (2013=100)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Befolkning	100	101,1	102,3	103,4	104,4	105,2	105,8	107,1	108,0	109,8
Biltrafikk	100	99,8	101,6	101,8	101,6	101,4	101,7	95,1	96,7	100,2
Kollektivtrafikk	100	107,8	115,3	120,0	124,9	128,8	134,0	88,8	94,6	115,4
Buss (Brakar)	100	99,1	103,8	107,2	112,4	116,9	121,8	83,9	89,9	105,5
Tog (Vy, GoAhead og Flytoget)	100	142,4	160,3	170,5	173,8	174,8	180,9	105,3	109,8	153,1

Figur 13 gir en grafisk framstilling av utviklingen.



Figur 13: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og antall påstigende på buss og tog 2013-2022. Indeks: 2013=100. Figur: Buskerudbysektariatet.

