



Buskerudbypakke 1 – belønningsmidler

Resultatrapportering 2020–2021

Forord

Både 2020 og 2021 har vært annerledes år enn det vi er vant med som følge av Covid 19, noe som også har gitt store utslag på kollektivbruken og personbiltrafikken i Buskerudbyområdet. Det har også vært to år med stor lokal oppslutning rundt Buskerudbyen, og et intenst arbeid med å legge grunnlaget for en byvekstavtale med staten for å videreutvikle byområdet i mer bærekraftig retning.

Denne statusrapporten viser resultatene av den toårige avtalen om belønningsmidler på til sammen 160 millioner kroner, samt 40 millioner i tilskudd til reduserte takster for buss, for perioden 2020-21. Byområdet fikk tilbudet 29. november 2019, og avtalen ble signert på nyåret 2020 av kommunene Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg og Viken fylkeskommune. Beløpene er senere prisjustert.

Med utgangspunkt i avtalen, vedtok partnerne i Buskerudbysamarbeidet en handlingsplan for perioden 2020-21 med tiltaksplan 2020. Handlingsplanen er senere revidert med tiltaksplan 2021 i ATM-utvalgets møte 12. februar 2021. Administrativ styringsgruppe har etter fullmakt fra ATM-utvalget foretatt noen omdisponeringer som beskrevet i denne rapporten. Gjeldende handlingsplan følger på siste side i rapporten.

Rapporten viser at Buskerudbyen har hatt stor nytte av tiltakene finansiert gjennom belønningsmidler, og kan vise til god måloppnåelse hvor en har lyktes i å ta veksten i persontransport med kollektivtrafikk, gåing og sykling i perioden.

Drammen, 31. januar 2022

På vegne av Viken fylkeskommune, Lier kommune, Drammen kommune, Øvre Eiker kommune og Kongsberg kommune.

Trude Andresen
Leder av adm. styringsgruppe
Buskerudbysamarbeidet
Kommunedirektør Øvre Eiker kommune

Gun Kjenseth
Rådgiver
Buskerudbysamarbeidet



Buskerudbysamarbeidet, Buskerudbysekretariatet, Gamle Kirkeplass 7, Drammen,
Postboks 7500, 3008 Drammen

E-post: post@buskerudbyen.no www.buskerudbyen.no

Innhold

1	Buskerudbyen og avtale om belønningsmidler 2020-21	7
1.1	Buskerudbysamarbeidet – samarbeid om areal, transport og miljø	7
1.2	Kort om Buskerudbyen	10
1.3	Avtale om belønningsmidler 2020-21	11
2	Handlingsplan 2020-21	12
3	Resultater	14
3.1	Gjennomføring av tiltak 2020 og 2021	14
3.2	Tiltaksområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet	15
3.3	Tiltaksområde 2: Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering	17
3.4	Tiltaksområde 3: Tiltak for syklende	21
3.5	Tiltaksområde 4: Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken	28
3.6	Tiltaksområdene 5: Areal, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon	31
4	Mål- og resultatoppfølging	33
4.1	Utvikling i biltrafikken	34
4.3	Sykkeltrafikk	36
4.2	Passasjerutvikling kollektivtrafikken	37
4.3	Sammenstilling av nøkkeltall	38
5	Nøkkeltall	40
6	Handlingsplan for 2020 og 2021	44

Sammendrag

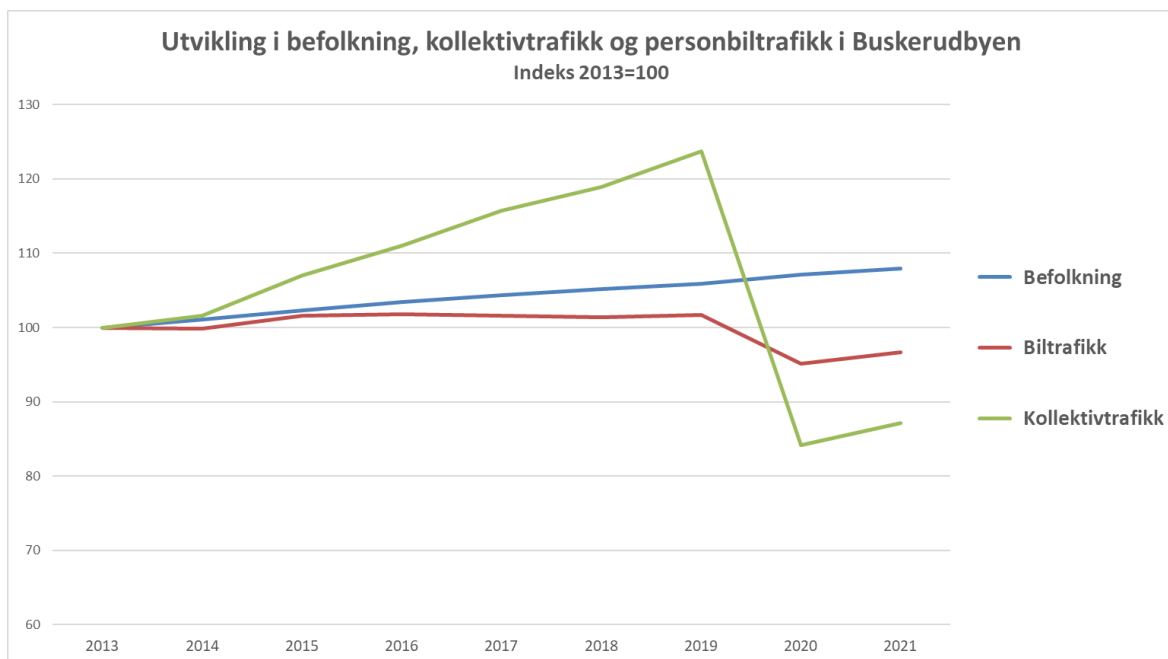
Resultater og nøkkeltall

Før pandemien satte inn var Buskerudbyen i en positiv utvikling der veksten i kollektivtrafikken var betydelig høyere enn befolkningsveksten, samtidig med at det var nullvekst i personbiltrafikken. Reisevanene er endret dramatisk i Buskerudbyen i perioden 2020-2021 som følge av koronaepidemien og tiltakene mot den. Det har vært en sterk nedgang i kollektivtrafikken og biltrafikken. Nullvekstmålet for personbiltrafikken er nådd i avtaleperioden.

Kommunene i Buskerudbyen har hatt en befolkningsvekst på til sammen 1,2 prosent i 2020 og 0,8 prosent i 2021. Antall kollektivreiser gikk ned med 28,9 prosent i 2020 og har økt litt igjen med 3,3 prosent i 2021. Personbiltrafikken ble redusert med hele 6,6 prosent i 2020. Den økte igjen med 1,7 prosent i 2021 sammenlignet med 2020, men biltrafikken ligger fortsatt betydelig under nivået før pandemien. Ved utgangen av desember 2021, viste byindeksen en nedgang i glidende treårsperiode på 5,9 prosent.

Trafikken har variert i takt med pandemien og de til enhver tid gjeldende smitteverntiltak. Enkelte tiltak har ført til nedgang i både bil- og kollektivtrafikken, som utstrakt bruk av hjemmekontor og færre arrangementer der folk møtes fysisk. Mens oppfordringen om ikke å benytte kollektiv-transport dersom mulig, har ført til sterk nedgang i kollektivtrafikken, og kan ha bidratt til å øke personbiltrafikken noe. Totalt sett viser byindeksen at det har vært mindre personbiltrafikk under pandemien.

Grafen nedenfor viser hvordan utviklingen de siste årene har vært med hensyn til befolkning, biltrafikk og passasjerutvikling for kollektivtrafikken.



Figur 1 Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk og kollektivtrafikk (buss og tog) 2013-2021. Figur: Buskerudbysekretariatet

Gjennomføring av tiltak og økonomi

Første avtale om belønningsmidler for Buskerudbyen ble inngått i 2010 for perioden 2010-13. Dette markerte starten på Buskerudbypakke 1. Ny avtale om belønningsmidler ble inngått for perioden 2014-17. Med forventning om snarlig mulig byvekstavtale, fikk Buskerudbyen tilbud om toårig avtale for 2018-2019. Buskerudbyen har fått tildelt 824 millioner statlige kr i løpende kroneverdi fra 2010 til og med 2019. Midlene har gått til tiltak som styrker kollektivtilbudet og gjør det enklere å gå og sykle.

En ny belønningsavtale for 2020-21 ble signert i februar 2020. Handlingsplanen for perioden med tiltaksplaner er vedtatt av politisk styringsgruppe (ATM-utvalget). I dette notatet rapporteres det på denne avtalen ved utgangen av 2021.

Belønningsavtalen 2020-21 er på 160 mill. kr, samt 40 mill. kr til reduserte billettpriser. I tillegg kommer prisjusteringer på 8,28 mill. kr. Det er også tilført 2,4 mill. kr i ubrukte midler fra belønningsavtaleperioden 2018-2019, slik at handlingsplanen for perioden 2020-2021 er på kr 210 680 000. Det er i løpet av 2020-2021 gjennomført tiltak for til sammen 187,6 mill. kroner som fordeler seg på de ulike tiltaksområdene som vises i etterfølgende tabell

Tabell 1 Handlingsplan for Buskerudbypakke 1/belønningsmidler 2020-2021 fordelt på tiltaksområder, gjeldende bevilging og gjennomføring av tiltak i 2020 og 2021 samt 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	2500000
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 kommunikasjon	11 000 000	11 700 000	1 797 698	6 751 390	8 549 088	3 150 912
Udisponert		20 000				20 000
Sum	200 000 000	210 680 000	73 914 746	92 918 083	187 625 288	23 054 712

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. Det gjenstår ca 23 mill. kroner av tildelte belønningsmidler for perioden 2020/2021. Mange av de resterende tiltakene er igangsatt eller under planlegging og gjennomføres i løpet av 2022. De største ikke-påløpte bevilgningene er gitt til å forbedre infrastrukturen for sykkel. Flere av disse tiltakene går på planlegging og også gjennomføring av noen større tiltak. Ferdigstilling vil derfor først kunne skje året etter at bevilgning er gitt.

1 Buskerudbyen og avtale om belønningsmidler 2020-21

1.1 Buskerudbysamarbeidet – samarbeid om areal, transport og miljø

Buskerudbysamarbeidet ble formelt etablert fra 1.1.2010 med en femårig avtale. Fra 1.1. 2015 ble det inngått fornyet langsiktig avtale mellom partnerne; kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Buskerud.

Fra 1.1.2020 består samarbeidet av kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, Viken fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Fylkesmannen i Oslo og Viken vil være observatør. Operatørselskap for kollektivtrafikken (Brakar) inngår i Buskerud-byens faglige fora. Buskerudbysamarbeidets mål er å utvikle Buskerudbyen til en bærekraftig og konkurransekraftig byregion av betydelig nasjonal interesse.

Felles regional areal- og transportplan

I februar 2013 ble Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 vedtatt av fylkestinget. I denne regionale planen vises helhetlige strategier for utvikling av arealer og transportsystem for byområdet og langsiktige mål for utvikling på transportområdet (fram til 2023).

Følgende hovedmål er vedtatt for areal- og transportutvikling:

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

På transportområdet skal planen bidra til nasjonalt mål om at trafikkveksten i persontransporten i byområdene skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing. Frem til 2023 er det et mål å endre reisevanene for innbyggerne i Buskerudbyen (jfr. RVU 2009):

- Andel kollektivreisende skal dobles (fra 7 til 14 %)
- Andel syklende skal dobles (fra 4 til 8 %)

- Andel gående skal øke (fra 21 %)
- Andel bilreisende (bilfører + passasjer) skal reduseres med minst 10 prosentpoeng (fra 65 %).

For å nå disse målsettingene kreves det kontinuerlig innsats innen samordnet arealutvikling og transporttiltak.

Det ble i 2017 gjennomført en evaluering av oppfølging av areal- og transportplanen der konklusjonen var at Areal- og transportplanen Buskerudbyen er et egnet verktøy for å samordne areal- og transport. Virkemidlene i arealplanen med fortetting og knutepunktutvikling legger til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer. Kommunene følger opp strategiene i sine kommuneplaner.

I Buskerudbysamarbeidet er det iverksatt ulike oppfølgende utrednings- og strategi-prosesser som regional sykkelplan, gåstrategi for Buskerudbyen og strategi for innfartsparkering, regionale næringsarealer for arealkrevende næringer og andre utredninger som også er faglig grunnlag for en byvekstavtale for Buskerudbyen.

Buskerud fylkeskommune rullerte regional plan for handel, service og senterstruktur i areal- og transportplan for Buskerud. Bane NOR har ansvar for kommunedelplan for dobbeltspor Gulskogen – Hokksund og Jernbaneverket har gjennomført jernbane-utredning Hokksund – Kongsberg. Alle disse prosessene gir grunnlag for revidering av Areal- og transportplan Buskerudbyen.

Viken fylkeskommune har i 2021 behandlet planprogram for regional plan for areal og mobilitet i Viken. ATM-utvalget i Buskerudbysamarbeidet spilte inn ønske om å revidere den regionale planen; Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23, ettersom planen nærmer seg tid for fornyelse og det var bekymring for at en felles plan for hele Viken ikke kunne bli konkret nok, ivareta nødvendig lokal forankring, eller produsere kunnskap om alternative utviklingsmuligheter når det gjelder arealbruk og transporttiltak spesifikt for Buskerudbyen.

Fylkestinget har i møte 15. desember 2021 vedtatt planprogram for nye regionale planer i Viken der det bl.a. heter at de tre byområdene i Viken som har eller kan inngå byvekstavtaler må gis egen omtale og behandles særskilt i ny regional plan for areal og mobilitet.

I 2021 har kommunene behandlet og fylkestinget deretter i møte 15. desember 2021 vedtatt med hjemmel i plan- og bygningsloven § 8-1 oppdatert handlingsprogram for Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-23 for perioden 2020-23.

Byvekstavtale for Buskerudbyen

Etter flere år med utredninger og lokale behandlinger av forslag til Buskerudbypakke 2, ble arbeidet stanset i 2019 da det ikke lenger var lokalpolitisk enighet om en bypakke. Det ble igangsatt et arbeid for å se på veien videre for Buskerudbysamarbeidet og hvordan felles vedtatte mål kan nås uten en bompengepakke.

Det er bred lokalpolitisk enighet om at Buskerudbysamarbeidet fortsatt er viktig for å kunne løse samfunnsmessig høyt prioriterte oppgaver i fellesskap. Det ble utarbeidet et forslag til lokalpolitisk forhandlingsmandat for en byvekstavtale som kommunestyrene og fylkeskommunen vedtok i 2020. Etter dialog med departementet ble det på slutten av 2020 igangsatt en faglig utredning av byvekstavtale for Buskerudbyen uten bompengefinansiering. Til møte i ATM-utvalget 2. desember 2021 forelå den faglige utredningen og ATM-utvalget anbefaler kommunestyrene og fylkestinget å gjøre slikt vedtak:

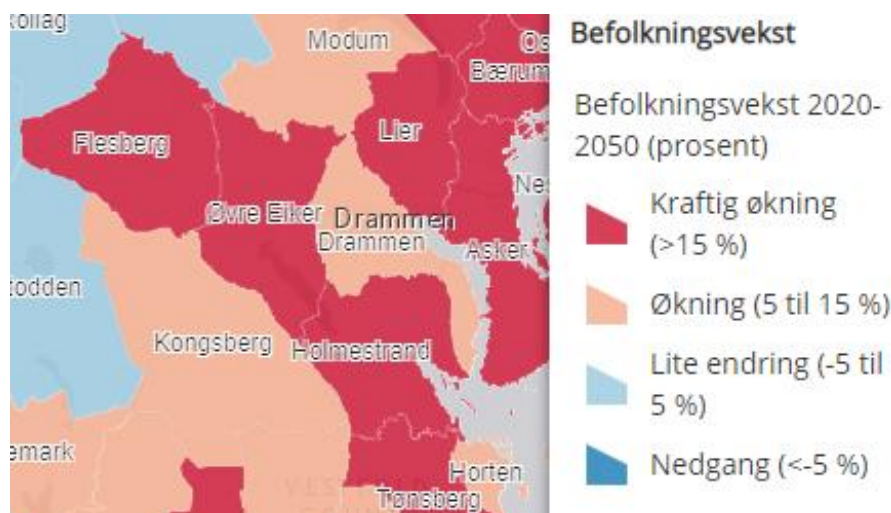
- Buskerudbysamarbeidet jobber aktivt for å komme i forhandlingsposisjon med staten om byvekstavtale.
- Lokalpolitiske føringer og faglig forhandlingsgrunnlag, datert 15. november 2021, for byvekstavtale godkjennes som et utgangspunkt for forhandlinger med staten om en byvekstavtale uten bompengefinansiering.

Kommunestyrene i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg og fylkestinget i Viken vil i løpet av mars 2022 behandle denne anbefalingen.



1.2 Kort om Buskerudbyen

Buskerudbyen hadde ved utgangen av 2021 om lag 178 000 innbyggere¹ og har vært i jevn vekst over lang tid. Buskerudbyen består av kommunene Lier (27 522), Drammen (102 306), Øvre Eiker (19 932) og Kongsberg (27 522). Området utgjør bybåndet mellom Kongsberg og Lier og grenser til Asker. Området inngår i stor grad i felles bolig- og arbeidsmarked med Asker, Bærum og Oslo.



Figur 2 Befolkningsframskrivninger for kommunene 2020-2050. Skjermdump fra SSB.no

Regionbyen Drammen, teknologibyen Kongsberg og småbyene Hokksund og Mjøndalen utgjør sammen med ny fjordby på Lierstranda og tettstedet Vestfossen, de prioriterte utviklingsområdene.

Hele korridoren fra Lier til Kongsberg er bundet sammen av jernbane og flere stamveger; E18 gjennom Lier og Drammen, E134 fra Oslofjordforbindelsen gjennom Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, og rv. 350 fra Hokksund mot Åmot og Hønefoss.

Det er hyppige togavganger fra Drammen stasjon mot Oslo (fem avganger pr time + tre flytog pr time). På strekningen Kongsberg-Oslo er det grunnrute med kun ett tog pr time. Å få utviklet et bedre togtilbud på strekningen Kongsberg-Oslo-Gardermoen som binder sammen Kongsberg, Hokksund, Mjøndalen, Drammen og Brakerøya/Lierstranda (det nye sykehuset og utviklingsområdet i Lier), er av stor strategisk betydning for framtidig byutvikling og som kapasitetssterk ryggrad i et framtidig kollektivtilbud.

¹ Beregnet folkemengde per 31. desember 2021 (SSB, januar 2022)

1.3 Avtale om belønningsmidler 2020-21

Belønningsavtale for perioden 2020-21 angir mål, tilskuddsbeløp og rammer for bruk av midlene på til sammen 200 mill. kr fordelt med følgende årlige beløp: 2020: 100 mill. kr og 2021: 100 mill. kr. Avtalen prisjusteres. Avtalen er godkjent i Viken fylkesting og kommunestyrene i Drammen, Lier, Øvre Eiker og Kongsberg kommunestyre februar/mars 2020. I tråd med pkt. 5 i avtalen om Buskerudbysamarbeidet, ivaretar ATM-utvalget (politisk styringsgruppe) rollen som koordinerings- og styringsorgan for avtalen med SD bl.a. med prioritering av tiltak innenfor de årlige økonomiske rammer.

Målet i belønningsavtalen er at det skal bli bedre fremkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen. Persontransporten med bil skal ha nullvekst i avtaleperioden.

Det legges til grunn at målsettingen for trafikkutvikling skal nås gjennom tiltak for å fremme kollektivtransport, sykkel og gange, arealpolitiske virkemidler, parkeringspolitikk og ytterligere samferdselsatsing,

Følgende målindikatorer benyttes for å følge resultatoppnåelse:

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

Samferdselsdepartementet bestemte høsten 2019 at nullvekstmålet framover skal måles over tre år der en må ha netto nullvekst i personbiltrafikken i perioden. Det skal være nullvekst i personbiltrafikken med en årlig vurdering av utviklingen.

Statens vegvesen har dokumentert en nedgang i personbiltrafikken på 5,9 prosent i Buskerudbyen ved utgangen av avtaleperioden (31.12.2021) målt som glidende treårssnitt. Dette er basert på trafikkellepunter partene er enige om skal inngå i byindeksen for Buskerudbyen.

Antall passasjerer i kollektivtrafikken gikk ned med omlag 32 prosent i 2020. Størst var nedgangen for tog med 42 prosent, mens nedgangen på buss var på 29 prosent. I 2021 har antall kollektivtrafikkpassasjerer økt litt igjen med 3,5 prosent. Fordelt på kollektivmiddel, var økningen i 2021 på buss 3,3 prosent og tog 4,3 prosent.

2 Handlingsplan 2020-21

I belønningsavtalens pkt 4. heter det at byområdetets søknad om belønningsmidler datert 6.07.2019 danner utgangspunktet for denne avtalen. Innenfor det formål, de mål og årlige tilskudd som fremgår av denne avtalen, kan den tilhørende handlingsplanen/tiltaksplanen (innsatsområder) revideres årlig uten av dette vil endre rammene for årlige tilskudd, såfremt revidert tiltaksplan er tilpasset avtalens forutsetninger om måloppnåelse, jf. punkt 3. Revidert tiltaksplan skal senest foreligge samtidig med anmodning om utbetaling av årlig tilskudd.

Handlingsplanen ble vedtatt av ATM-utvalget i møte 21. februar 2020. Det ble ikke foretatt noen endringer i tiltaksplanen 2020 utover at de 20 mill. kr i tilskudd til reduserte takster kollektivtrafikken ble tatt inn i handlingsplanen. Økt tilskudd på 2,56 mill. kr som følge av prisjustering ble tatt inn i tiltaksplan 2021 ved revidering av handlingsplanen og tiltaksplan 2021 i ATM-utvalget 12. februar 2021.

I revidert handlingsplan 2020/21 ble også 2,4 mill. kr som ble overført fra handlingsplan 2018-2019 disponert. I handlingsplan 2020/21 er det videre gjennom året 2021 foretatt disponering av prisjustert tilskuddsmidler på til sammen 8,28 mill. kr (2,56 mill. kr i 2020 og 5,72 mill. kr i 2021), slik at samlet handlingsplan 2020-2021 er på 210,68 mill. kr.

Belønningsmidlene er som det står i retningslinjene et tillegg til midler fra lokale myndigheter. Handlingsplanen angir hvilken organisasjon som er ansvarlig for gjennomføring av tiltakene. Gjennomføring av tiltak skjer med desentralisert ansvar, det vil si at gjennomføringsansvarlig partner har ansvar for planlegging, gjennomføring og rapportering for de tiltak som får tildeling. Forutsetning for tildeling av midler til et tiltak, er at det foreligger godkjent tiltaksbeskrivelse og at tiltaket er forankret i gjennomføringsorganisasjonen.

Det gjennomføres porteføljestyling for å ha løpende gjennomføringskraft og god framdrift slik at målene nås. ATM-utvalget har delegert myndighet til administrativ styringsgruppe slik at den gjennom året kan foreta justering innenfor vedtatte rammer i tiltaksplanen.

Den toårige handlingsplanen 2020-2021 inneholder fem tiltaksområder. Gjeldende handlingsplan følger på side 44. I tabellene nedenfor gis oversikt over handlingsplanen med tiltaksplaner for henholdsvis 2020 og 2021; hva som er påløpt og hva som er rest for disse årene.

Tabell 2 Handlingsplan for 2020 og 2021, bevilgninger, påløpt og rest.

2020

Tiltaksområde	Bevilgning		2020	2021	Sum Påløpt	Rest
	Opprinnelig	Gjeldende				
1 Forbedring av kollektivtilbudet	45 600 000	45 600 000	40 399 992	5 200 000	45 599 992	8
2 Forbedring av kollektivinfrastruktur	4 900 000	8 400 000	3 700 000	4 700 000	8 400 000	-
3 Tiltak for syklende	33 400 000	32 100 000	26 217 056	2 955 719	29 172 775	2 927 225
4 Attraktiv byutvikling og smart transport	10 600 000	9 600 000	1 800 000	6 210 761	8 010 761	1 589 239
5 Arealutvikling, kunnskap og kommunikasjon	5 500 000	4 300 000	1 797 698	1 725 980	3 523 678	776 322
Sum	100 000 000	100 000 000	73 914 746	20 792 460	94 707 206	5 292 794

2021

Tiltaksområde	Bevilgning		2020	2021	Sum Påløpt	Rest
	Opprinnelig	Gjeldende				
1 Forbedring av kollektivtilbudet	72 000 000	73 600 000	-	73 600 003	73 600 003	-3
2 Forbedring av kollektivinfrastruktur	1 000 000	3 500 000	-	1 000 000	1 000 000	2500000
3 Tiltak for syklende	14 850 000	18 350 000	-	8 854 452	8 854 452	9 495 548
4 Attraktiv byutvikling og smart transport	6 650 000	7 810 000	-	4 438 217	4 438 217	3 371 783
5 Arealutvikling, kunnskap og kommunikasjon	5 500 000	7 400 000	-	5 025 410	5 025 410	2 374 590
Udisponert		20 000				20 000
Sum	100 000 000	110 680 000	-	92 918 083	92 918 082	17 761 918

Belønningsavtalens opprinnelige sum er 80 mill. kr per år samt 20 mill. kr til reduserte takster kollektiv. Prisjustering i 2020 og 2021 på til sammen er 8,28 mill. i økt tilskudd samt 2,4 mill. kr overført fra belønningsavtale 2018/2019 ble lagt til i tiltaksplan 2021. De 0,02 mill.kr som står som udisponert vil bli disponert i 2022.

3 Resultater

3.1 Gjennomføring av tiltak 2020 og 2021

Tiltaksplanen for 2020 er vedtatt i tråd med handlingsplan 2020-21

Tabell 3 Handlingsplan for Buskerudbypakke1/belønningsmidler 2020 og 2021 fordelt på tiltaksområder per år, gjeldende bevilgning og gjennomføring av tiltak, sum påløpt 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	2500000
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 kommunikasjon	11 000 000	11 700 000	1 797 698	6 751 390	8 549 088	3 150 912
Udisponert		20 000				20 000
Sum	200 000 000	210 680 000	73 914 746	92 918 083	187 625 288	23 054 712

Hovedvurdering

Avtale om ny belønningsavtale ble inngått februar 2020. I 2020 ble det etter tiltaksplan 2020 igangsatt og gjennomført tiltak for til sammen nesten 74 mill. kr. I tillegg ble det i 2020 også gjennomført tiltak for ca. 47 mill. kr som gjenstod for perioden 2018-19. I 2021 er det gjennomført tiltak for til sammen 113,7 mill. kr. Det gjenstår da ca 23 mill.kr ikke påløpte midler fra avtalen 2020/2021.

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.

De fleste av de tiltakene der det ikke er påløpt midler fra belønningsavtalen er igangsatt og vil være gjennomført i løpet av 2022. De største bevilgningene er gitt til å forbedre infrastrukturen for sykkel. Noen av disse tiltakene går til planlegging eller større omfattende og kompliserte tiltak. Ferdigstilling av tiltakene vil derfor i mange tilfelle først kunne skje året etter at bevilgning er gitt.

Under kommenteres kort differansene mellom gjeldende bevilgning og påløpte midler, se tabellen over. De største tiltakene omtales nærmere i de neste kapitlene.

- 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 i 2022 og Viken vil da fakturere.
- Tiltaksområde 3: Avviket (12,4 mill. kr) skyldes flere mindre 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: Avviket er på ca 5 mill. kr. 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 Elbysykelprosjektet.
- Område 5: Avviket (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.

3.2 Tiltaksområde 1: Forbedring av kollektivtilbudet

Styrket busstilbud

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 Gulsbogen, 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 har følgende driftsdøgn: Hverdager: kl. 8.30-14.30 og 17.00-21.00. 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 har holdt seg på det samme 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.

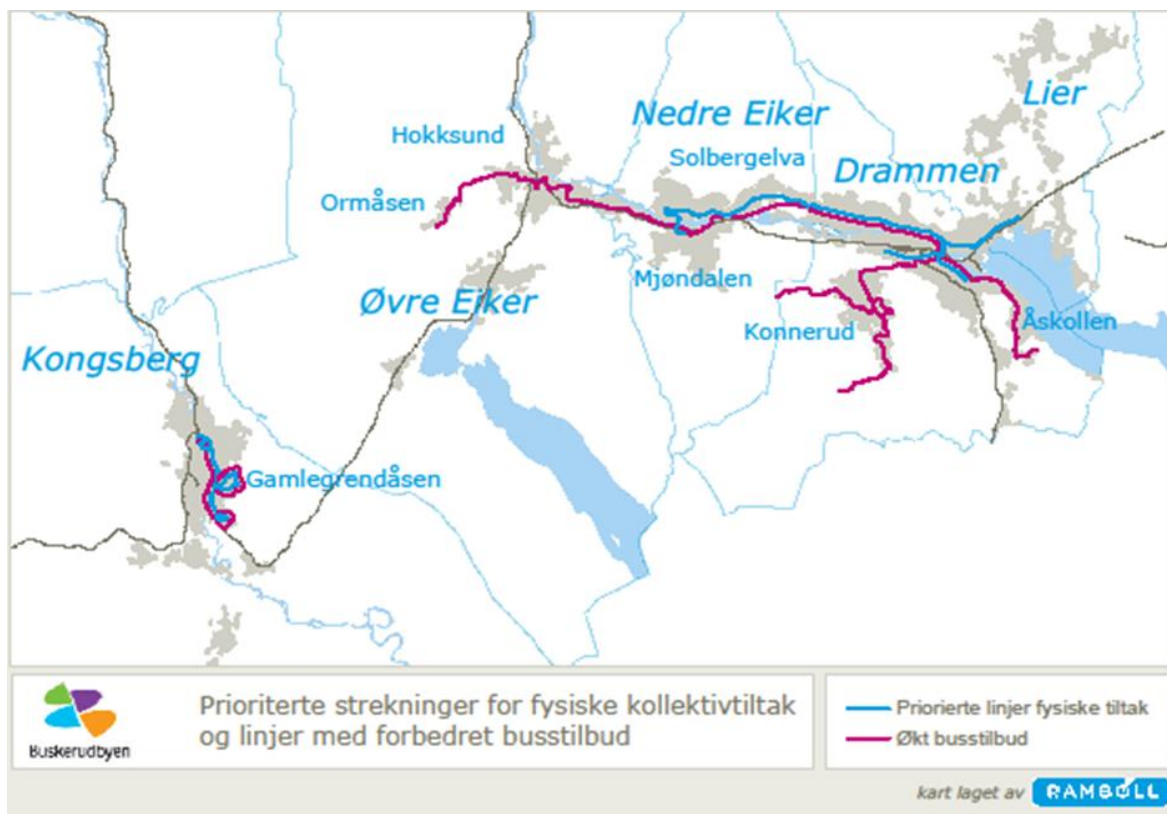
Forbedret informasjon og billettsystem

En hovedsatsing innen kollektivtilbudet 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 2020 og 21.

3.3 Tiltaksområde 2: Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering

Tiltaksområde 2 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 buss

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

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 da Drammen kommune etter en nærmere vurdering av tiltaket i Klopptjernsgata, kom til at det ville bli vanskelig å få gjennomført tiltaket innen de frister som gjelder for handlingsplan 2020/21. En annen viktig begrunnelse for omdisponeringen, er ikke å påføre det offentlige store utgifter ved full opparbeidelse av

gata, men heller gjennom avtale med kommende utbygger stille krav til opparbeidelse av den gjeldende strekningen. Tiltaket kan sies å være både et infrastrukturtiltak og et byutviklingstiltak. Drammen kommune har i en årrekke hatt gode erfaringer med å stille krav i utbyggingsavtaler til utbyggere om opparbeidelse av gategrunn.

Prosjektering av ny gang- og sykkelveg under Hokksund stasjon fra Haugveien til Tangengata i sentrum er igangsatt. Øvre Eiker kommune har kjøpt inn lehus og satt opp på bussholdeplasser på Loesmoen. Lehus ved bussholdeplassene ved Amtmannssvingen i Lier er satt opp. Som tidligere omtalt har Viken fylkeskommune iverksatt oppgradering av rundt 20 holdeplasser på fylkesveger i Drammen og Lier. Disse arbeidene ferdigstilles i 2022.

Pendler- og innfartsparkering

Pendler- og innfartsparkering er en del av det overordnede transporttilbudet i Buskerudbyen. I henhold til felles strategi for innfarts- og pendlerparkering i Buskerudbyen, skal det 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 satset 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, Gulskogen, Mjøndalen og Hokksund. Ifølge rapport fra Bane NOR er sykkelhotellet på Drammen stasjon det mest brukte i hele Norge etter antall abonnementer. Sykkelhotellet ved Mjøndalen stasjon ble åpnet 25. juni 2021. Her er det også opplegg for innelåst 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 mellom gange/sykkel/kollektivtrafikk og 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 inne på stasjonen, men en avtale om dette er foreløpig ikke signert.

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

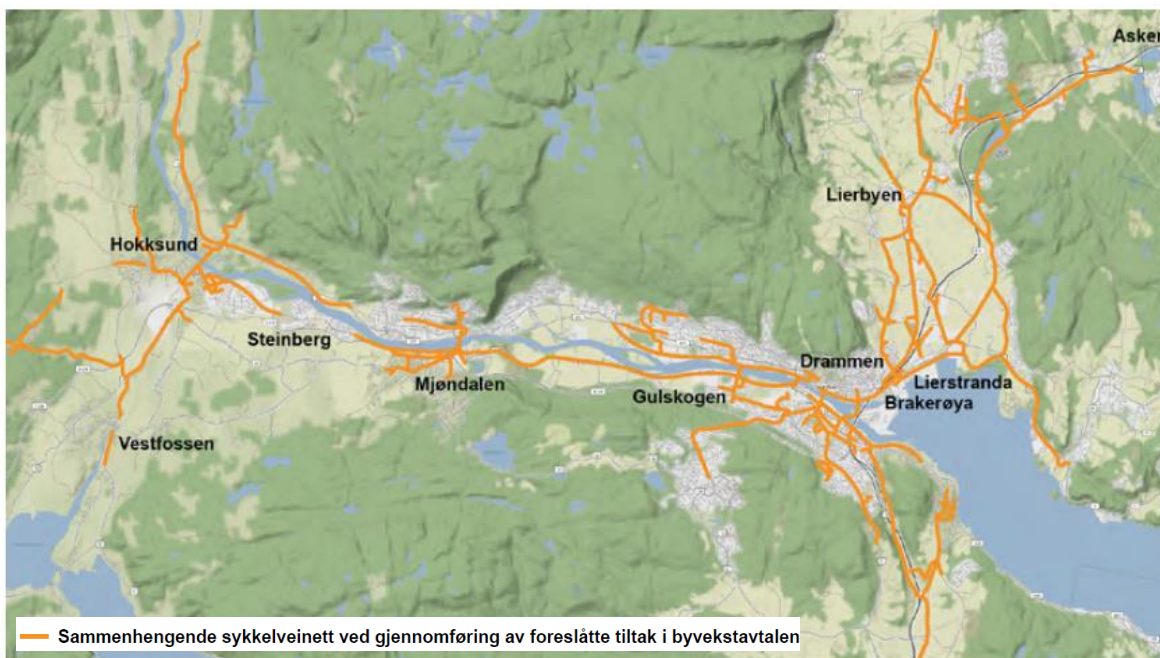
3.4 Tiltaksområde 3: Tiltak for syklende

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 og er finansiert av belønningsmidler. 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 nordsiden 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.

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 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.

Som videre forberedelser til byveksttalforhandlinger, er det også fremmet flere forslag om sykkelinfrastruktur og digitale løsninger for syklistene i notatet: «Forslag til tiltak innen ny teknologi og smart mobilitet». Dette omtaler satsning på elsykler og utvidet elbysykel-ordning, 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 syklistene i samarbeid med Entur samt videre satsning på kampanjer.

Infrastrukturtiltak 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:

Viken fylkeskommune

Etter utredningen fra Statens vegvesen ble det startet planlegging av løsninger for bedre sykkeltilrettelegging i Øvre Storgate i Drammen (FV2729). Tiltaket i Øvre Storgate har en kostnadsramme på 30 mill. kr, ca halvparten finansieres med belønningsmidler. Etter noe forsinkelser ble det startet forberedende arbeider for bygging på del én av strekningen i 2021. Videre arbeid fortsetter i 2022. Løsningen skal gi sykkelfelt mot annen kjøreretning 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 innsisere 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 sykkeløstninger 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. Sykkelveginspeksjoner er fulgt opp der man blant annet har byttet ut betonggriser med brøytebommer og forbedret skilting. Flere strekninger har fått unntak for enveisregulering for syklende, og en gate har blitt 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 ungdoms-skole, 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.

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 Linnens renseanlegg til Terminalen er igangsatt. Gang og sykkelveien på gammel jernbanelinje mellom Lierbyen og Drammen er asfaltert. Sykkelruteskiltingen 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 riksvegrute 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 riksvegrute for sykkel og er en sentral forbindelse i Kongsberg sentrum.

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 belønningsmidler til fortau i Møllergata og Sandsvæerveien. 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 Hennesmarka 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.

Sykkelkart - Papirkart til Elsykkelbiblioteket og digitale kart

Buskerudbyen har utarbeidet fem turkart for personer som låner elsykkel gjennom Elsykkel-biblioteket. 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.

3.5 Tiltaksområde 4: Tiltak for mer miljøvennlige reiser, attraktiv byutvikling og videreutvikling av parkeringspolitikken

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

Videreutvikling av parkeringspolitikken

I perioden 2015–2017 ble det prioritert tilskudd fra belønningsordningen til videreutvikling av parkeringspolitikken i Drammen og Kongsberg, samt etablering av forbedret 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

Ved å stimulere til tiltak i egen virksomhet for offentlige og private aktører i Buskerudbyen, vil aktørene gå foran som et godt eksempel og få økt legitimitet overfor andre aktører.

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 nærcenter. 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 vedlikeholdsmaskiner, 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 er i 2020 avsatt til delfinansiering av elsykler til bruk i jobbsammenheng, trygge

sykkelparkeringer og garderobefasiliteter på skoler og andre kommunale og fylkeskommune arbeidsplasser. Midlene er fordelt med 500 000 til de fire kommunene og fylkeskommunen.

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» sykkel tur.

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. Bruken har vært god – med 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. 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.

3.6 Tiltaksområdene 5: Areal/fortetting, kunnskapsgrunnlag 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 byvekstavtalesforhandlingene 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 hele 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. 3.4).

Våren 2021 startet et nytt pilotprosjekt, «Klar, –ferdig, sykkel» rettet mot barn, i tråd med ambisjonen i Barnas transportplan (NTP 2022-2033) om bedre trafikksikkerhet 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 Fossesholm fra Vestfossen, 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 de 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.

4 Mål- og resultatoppfølging

Etterfølgende dokumentasjon og vurdering av resultater bygger på opplegg for mål- og resultatoppfølging i tråd med handlingsplanen og avtalen med Samferdselsdepartementet.

Overordnet mål

Målet er at det i avtaleperioden skal bli bedre framkommelighet, miljø og helse i Buskerudbyen.

Hovedmål for toårsperioden

“Persontransporten med bil skal ha nullvekst i avtaleperioden. Det legges til grunn at målsettingen for trafikkutvikling skal nås gjennom tiltak for å fremme kollektivtransport, sykkel og gange, arealpolitiske virkemidler, parkeringspolitikk og ytterligere samferdselssatsing.

Følgende målindikatorer benyttes for å følge resultatoppnåelse:

- Endring i ÅDT for lette kjøretøy (vegtrafikkindeksen/byindeksen) for byområdet
- Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser). Kilde: SSB / kollektivselskaper”

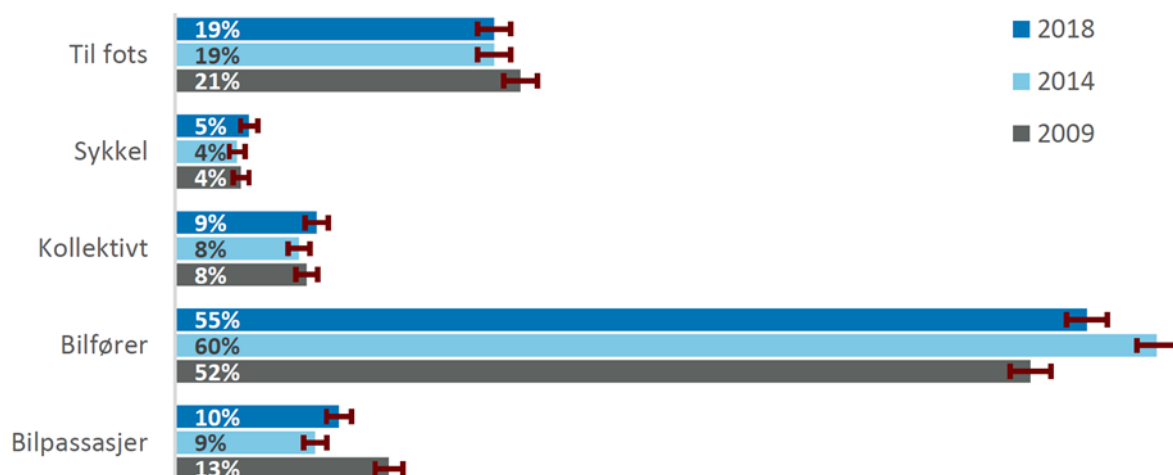
Supplerende datagrunnlag

Hovedindikatorerne for måloppnåelse suppleres med tall fra blant annet reisevaneundersøkelsene og sykkeltellepunkt for å gi et bredere bilde av utviklingen og resultater av bruken av belønningsmidlene.

Reisemiddelfordeling

Reisevaneundersøkelsen 2018/19 viser at det har vært en økning i kollektivandelen og sykkelandelen, stabil gangeandel og nedgang i andelen bilførere i Buskerudbyen siden forrige nasjonale reisevaneundersøkelse med tilleggsutvalg ble gjennomført i 2013/14. Det er høyest kollektivandel i Drammen med 11 prosent, mens økningen har vært størst i Øvre Eiker (fra 4 % til 7 %) og Nedre Eiker (fra 6 % til 8 %).

Kongsberg har lenge vært en av de beste sykkelbyene i landet, og har høyest sykkel- og gangeandel i Buskerudbyen med 7 prosent. Det har vært en økning i sykkelandelen for hele Buskerudbyen fra 4 prosent i 2014 til 5 prosent i 2018. Dette var situasjonen før pandemien. Det foreligger ikke nyere tall fra reisevaneundersøkelsen for Buskerudbyen.



Figur 4 Endring i transportmiddelbruk – hele Buskerudbyen. Kilde RVU

4.1 Utvikling i biltrafikken

Byindeks for Buskerudbyen 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 trafikktviklingen i Buskerudbyen. Resultatene og metodebeskrivelser er tilgjengelige på Statens vegvesens hjemmesider².

Utvikling i personbiltrafikken i 2020 og 2021 ble naturlig nok preget av koronaepidemien og tiltakene mot smittespredning. Byindeksen gikk ned med 6,5 prosent i 2020. Biltrafikken økte med 1,7 prosent i 2021 sammenlignet med 2020, 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 tabellen på neste side.

² <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikdata/indeks/byindeks>

Tabell 8 Byindeks Buskerudbyen. Kilde: Statens vegvesen. Byindeks Buskerudbyen 2016 – 2021. 26. januar 2022.

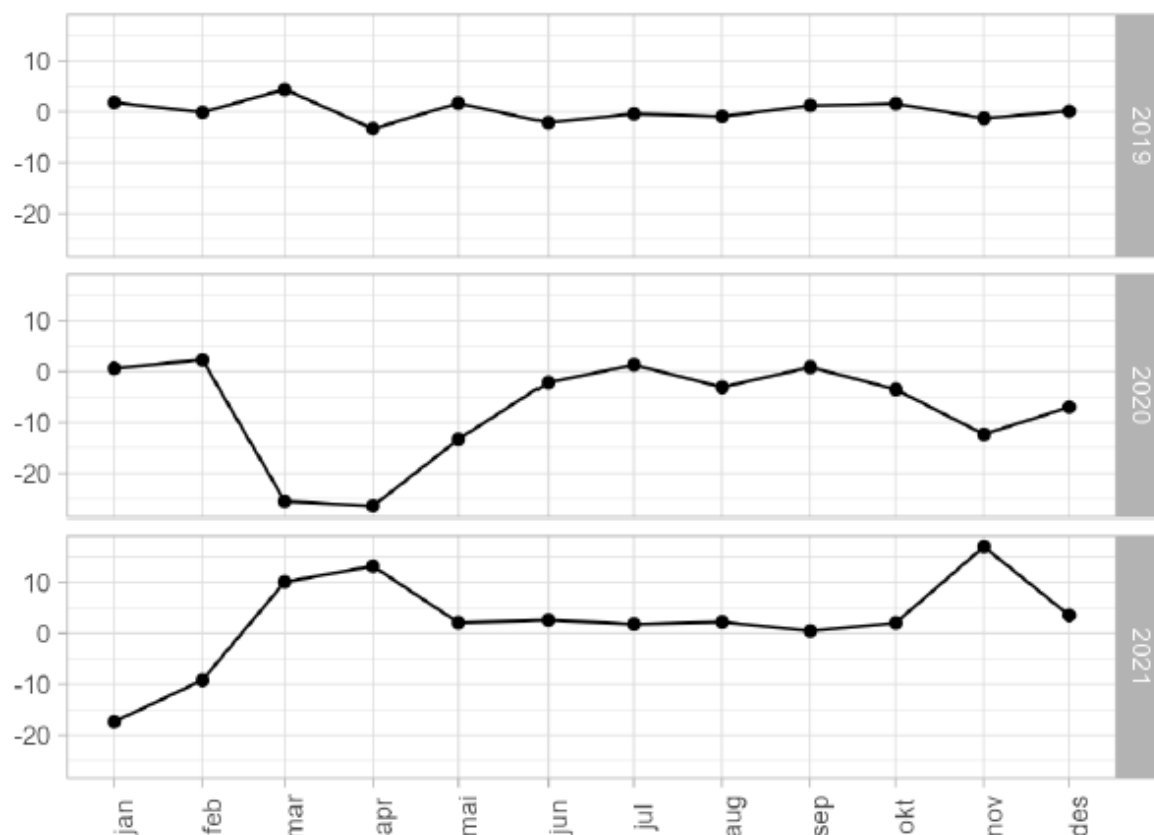
Periode	Endring i trafikkmengde (%)
2016-2017	-0,2
2017-2018	-0,1
2018-2019	0,3
2019-2020	-6,5
2020-2021	1,7
2016-2021	-5,0

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 det nye koronaviruset. 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.

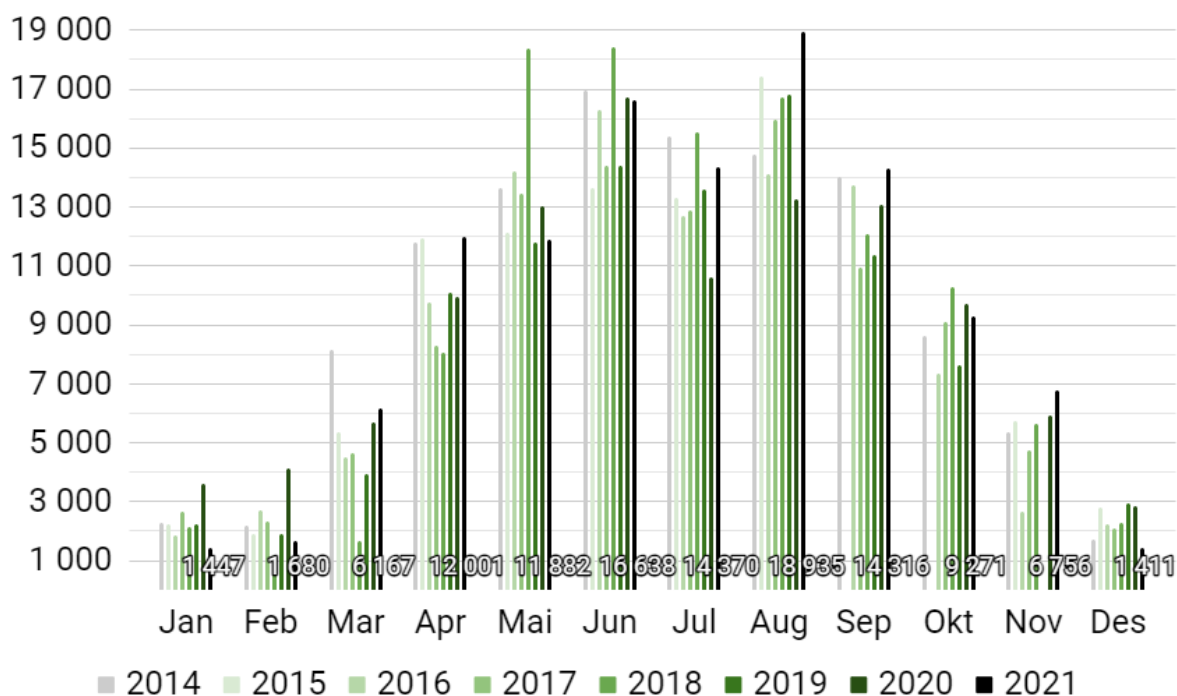
Figuren under viser hvordan trafikken er endret seg pr måned i 2021 og 2022 sammenlignet med året før pandemien kom (2019).



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

4.3 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 trafikkreglene 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 månedsfordelingen 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

4.2 Passasjerutvikling kollektivtrafikken

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 4 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 reiser 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.

Togtrafikk

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 5 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.

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 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, bruk av hjemmekontor mv vil være.

4.3 Sammenstilling av nøkkeltall

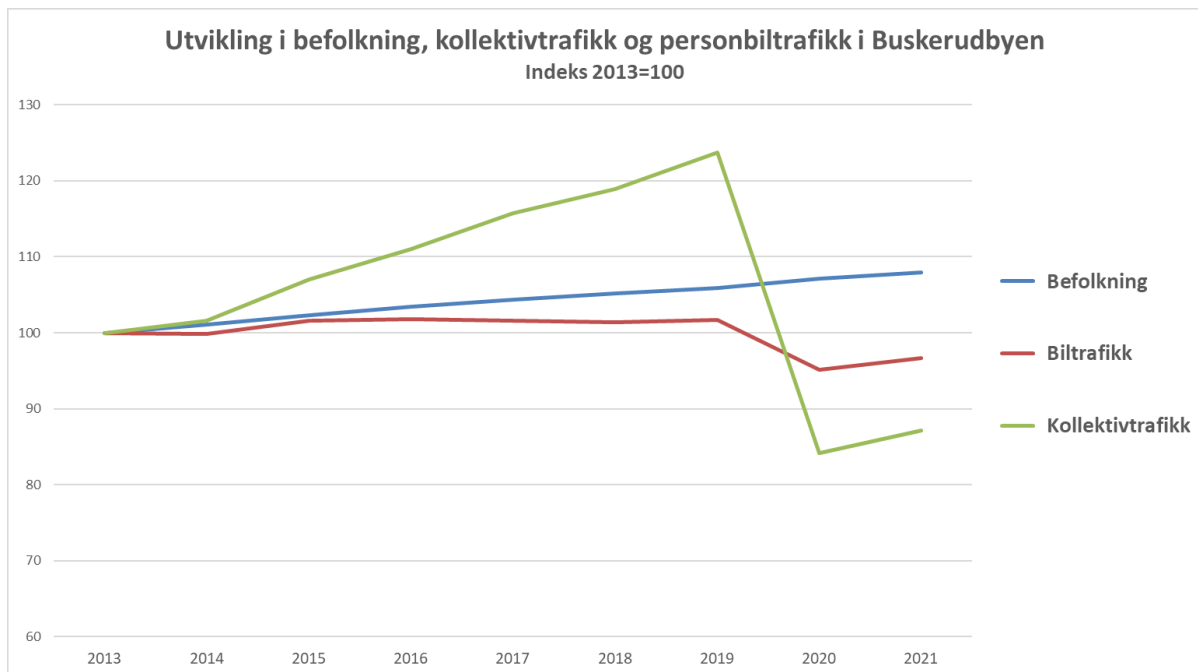
I 2020 økte befolkningen i kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg med 1,2 prosent. For 2021 baserer befolkningstallene seg på SSBs framskrevet tall per 1.1.2022. De viser en økning i 2021 på vel 1400 til 177 783 innbyggere som utgjør en vekst på 0,8 prosent.

Personbiltrafikken har ifølge byindeksen for Buskerudbyen gått ned med 5,9 prosent i perioden 2018-2021. 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.

Samlet økte kollektivtrafikken (buss og tog) med 4,8 prosent i 2019, mens det i

pandemiårene 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.

En samlet fremstilling av sentrale data for utvikling i Buskerudbyen vil da kunne fremstilles slik:



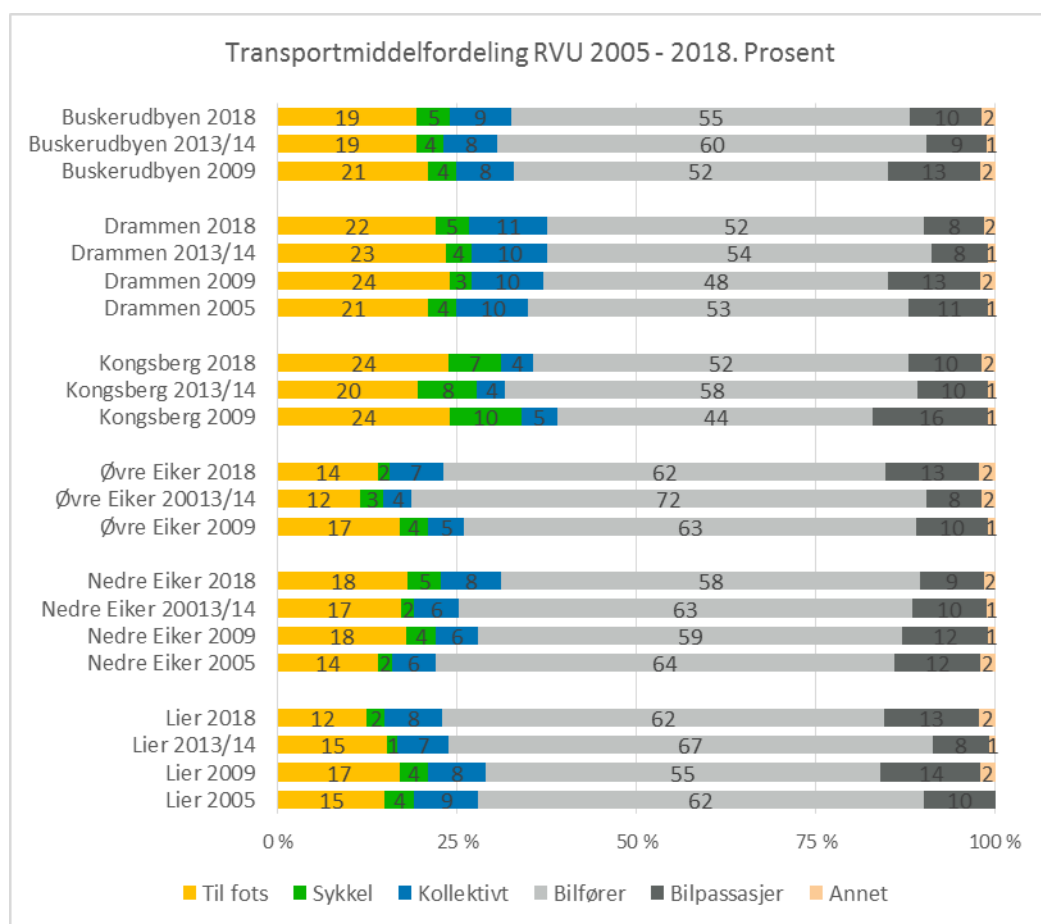
Figur 6: Indeksert utvikling i befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk (sum buss og tog) 2013-2021. Indeks 2013=100. Figur: Buskerudbysekretariatet.

5 Nøkkeltall

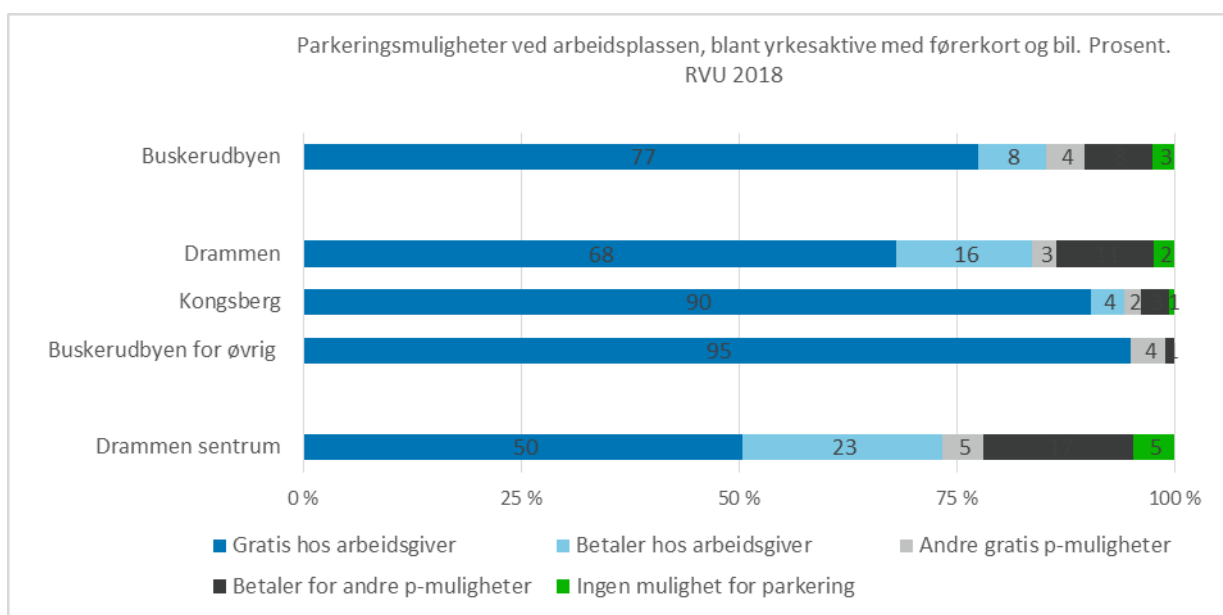
Under følger nøkkeltall som ligger til grunn for rapporteringen:

Tall fra reisevaneundersøkelser (RVU)

Nasjonal Reisevaneundersøkelse 2018 Resultater for Buskerudbyen. Rapportene er utarbeidet av Urbanet Analyse i 2019. Figuren under viser utviklingen i reisemiddelfordelingen i Buskerudbyen målt etter hovedtransportmiddel. Det er det transportmiddelet som en brukte på lengste strekning hvis en brukte flere transportmiddel på samme reise.



Figur 7 Reisemiddelfordeling i Buskerudbyen (prosent)



Figur 8 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.

Befolkningsutvikling

Tabell 6 Befolkningsmengde 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	102 306	0,4 %
Kongsberg	25 479	25 887	26 406	26 711	27 013	27 216	27 410	27 481	27 694	28 023	1,2 %
Lier	24 763	25 175	25 378	25 731	25 740	25 980	26 373	26 811	27 118	27 522	1,5 %
Øvre Eiker	17 752	17 919	18 039	18 205	18 562	18 926	19 117	19 423	19 709	19 932	1,1 %
Sum	162 434	164 664	166 428	168 418	170 245	171 856	173 202	174 296	176 380	177 783	0,8 %
Endring		1,3 %	1,1 %	1,2 %	1,1 %	0,9 %	0,8 %	0,6 %	1,2 %	0,8 %	

*Fremskrevet tall per 1.1.2022. Kilde SSB jan 2022

Fra 1. januar 2020 er tidligere kommuner Svelvik, Nedre Eiker og Drammen slått sammen til én kommune. Tabellen over er befolkningstallet justert for de nye kommunegrensene for å gjøre utviklingen sammenlignbar.

Trafikktall for buss

Tabell 7 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 %

Trafikktall for tog

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

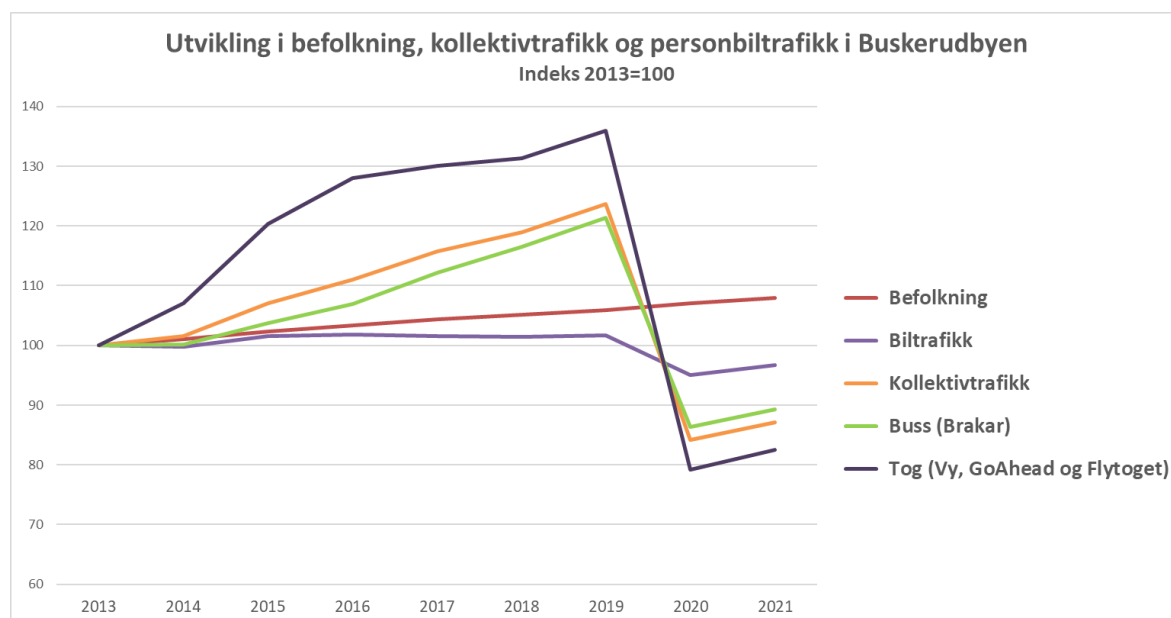
Stasjon	2017	2018	2019	2020	2021	2020-21
Kongsberg	576 000	598 000	603 000	394 873	411 113	4 %
Darbu	43 000	49 000	50 000	32 000	33 000	3 %
Vestfossen	146 000	148 000	149 000	93 000	101 000	9 %
Hokksund	432 000	437 000	430 000	256 151	262 326	2 %
Steinberg	68 000	73 000	81 000	55 000	53 000	-4 %
Mjøndalen	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 %
SUM	6 155 785	6 192 630	6 405 596	3 728 886	3 888 986	4 %

Indekser

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

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



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

6 Handlingsplan for 2020 og 2021

	Gjennomføringsansvar	Kommune	2020 1000 kr	2021 1000 kr
1 Forbedring av kollektivtilbudet			45 600	73 600
1.1.1 Forsterket rutetilbud 2018	VFK/Brakar		20400	46800
1.1.40 Tiltak for reduserte takster	VFK/Brakar		20000	20600
1.2.1 Sanntidsinformasjon - stolper	VFK/Brakar		1000	1000
1.2.2 Drift mobilbillett	VFK/Brakar		1200	1200
1.2.3 Driftsmidler til SIS og TID	VFK/Brakar		3000	3000
1.2.6 Teknisk plattformer Hent Meg	VFK/Brakar			500
1.2.7 Autonome busser Drammen	VFK/Brakar			500
2. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken inklusiv knutepunkter og pendlerparkering			8400	3500
2.1.4.1 Planlegging trase for buss Gulsbogen/Baker Thoens alle	DK		500	
2.1.4.2 Utrede kollektivtilbudet når bybrua stenger	VFK/Brakar		200	
2.1.7 Ny bybru for kollektiv, sykkel og gange i Drammen	DK		4500	1000
2.2.3 Prosjektering Hokksund stasjon Haugveien – sentrum	ØEK		450	
2.2.6 Detaljplanlegging Vestfossen stasjon	ØEK/JD		700	
2.2.8.1 Lehus Amtmannssvingen	LK/VFK		100	
2.2.9 Lehus bussholdeplasser i Øvre Eiker	ØEK		300	
2.3.4 Innfartsparkering Lier	LK		1000	
2.3.5 Trygg sykkelparkering Vestfossen stasjon	ØEK/JD		650	
2.2.9.1 Oppgradering av holdeplasser	VFK/Brakar			2500
3 Tiltak for syklende			32100	18350
3.1.1.5 Fv. 42 Øvre Storgate, Drammen sykkelvei	VFK		13400	
3.1.1.6 Fv 2731 Sykkellute Landfalløybrua - Vinnes	VFK			500
3.1.6.9 Fv 23 Regulere gang – og sykkelveg strekningen Kirkevegen – Jensvollvegen	VFK		2500	
3.1.3.6 Henrik Ibsens gate - reguleringsplan for sykkeltiltak	DK		400	
3.1.3.13 Midlertidig gang- og sykkelbru Drammen	DK		1600	1350
3.1.3.14 Forprosjekt sykkelparkering ved skolene	DK		500	
3.1.3.15 Forprosjekt sykkelparkering ved kommunale barnehager	DK		500	
3.1.3.16 Etablere droppsoner ved Tømmerås skole i Svelvik	DK		150	
3.1.3.17 Rødmerking av sykkelanlegg	DK		300	
3.1.4.1 Mulighetsstudie gang- og sykkelbru Drammenselva Hokksund	ØEK		200	200
3.1.4.2 Semsveien videreføring av GSV – Jernbanekryssing - Torespæren	ØEK		500	
3.1.4.3.1 Drammensveien fra Idrettsparken til Teigen gang- og sykkelvei	ØEK		3000	800
3.1.4.4 Forprosjekt sykkelveg/kryssing av Vestfosselva	ØEK			1000
3.1.4.5 Gangetiltak	ØEK			1000
3.1.5.1 Hagatjernsveien gang-/sykkelvei vest mulig fortau øst	DK		600	
3.1.5.4 Bruveien gang- og sykkelvei	DK			1000
3.1.5.6 Fortau ved pendlerparkering Nedre Eiker kirke	DK			2400
3.1.6.1.1 Linnes renseanlegg til Terminalen - mulighetsstudie.	LK		400	1000
3.1.6.1.2 Gateløys langs Terminalen	LK			1000
3.1.6.1.3 Strandbrua/Bruusgaards vei fra Baches vei til Terminalen – tilrettelegging for gående og syklende på eksisterende bru	LK		500	
3.1.6.10 Tuvrudstien – etablere gang- og sykkelvei	LK		600	
3.1.6.11 Hjertesoneskoler - gjennomføring av enkle fysiske tiltak	LK		100	500
3.1.6.12 Sykkelverksted (samarbeid BUA og Repair cafe Lier) – etablering av infrastruktur	LK			100
3.1.7.1 Kongsberg – prosjektering og bygging sykkelbru nord	KK		1000	1700
3.1.7.2 Gjenåpne snarveier.	KK		500	
3.1.7.3 Ove Gjeddes vei etablere rødt sykkelfelt	KK		850	
3.1.7.4 Baneveien etablering av gang og sykkelvei til sykkelhotell	KK			200
3.1.7.5 Møllergata og Sandsværveien Fortau	KK			1000
3.2.2.1 Vedlikehold sykkel på fylkesveger	VFK		500	500
3.2.2.2 Vedlikehold på sykkelveger i Drammen	DK		600	600
3.2.2.3 Vedlikehold på sykkelveger i Øvre Eiker	ØEK		300	300
3.2.2.5 Vedlikehold på sykkelveger i Lier	LK		300	300
3.2.2.6 Vedlikehold på sykkelveger i Kongsberg	KK		300	300
3.3.1 Planlegging, koordinering og samordning sykkelseting	Felles/Sekr		500	1000

3.3.2 Kampanjer og annen tilrettelegging	Felles/Sekr		1500	1100
3.3.3 Aktiv på skoleveien og andre skolekampanjer	Felles/Sekr		500	500
4 Attraktiv byutvikling for raskere reiser, bedre miljø og smart transport			9600	7810
4.1.6 Oppdatering samordnet parkeringspolitikk Buskerudbyen	Felles/Sekr		500	
4.2.1 ReisSmart/ITS Bidra til effektive og miljøvennlige reisvalg	Felles/Sekr		1000	360
4.2.1.1 Drammensveien mobilitetspunkt med lademuligheter	ØEK		200	
4.2.1.2 Autonome busser Kongsberg	KK		1000	
4.2.1.3 Lokal mobilitetsplan for Tranby	LK			500
4.2.1.4 Prosjekt E18 Oslo-Drammen - miljøkorridor for varelevering	DK			150
4.2.1.5 HjemJobbHjem	Felles/Sekr			3000
4.2.2 Feie for egen dør. Effektive og miljøven. reisvalg for partnerne	Felles/Sekr			
4.2.2.1 Viken fylkeskommune	VFK		500	
4.2.2.2 Drammen kommune	DK		600	
4.2.2.3 Øvre Eiker kommune	ØEK		500	
4.2.2.5 Lier kommune	LK		500	
4.2.2.6 Kongsberg kommune	KK		500	
4.2.3 Elektrisk bysykkellordning	VK/Brakar		3000	3000
4.2.3.1 Elbysykelprosjekt Forberedende arbeider Drammen	DK		300	200
4.2.3.2 Elbysykelprosjekt Øvre Eiker	ØEK		200	200
4.2.3.3 Elbysykelprosjekt Kongsberg	KK		400	200
4.2.3.4 Elbysykelprosjekt Lier	LK		400	200
5 Arealutvikling og fortetting, kunnskapsgrunnlag og kommunikasjon			4300	7400
5.1.1 Revidering og oppfølging av handlingsprogram ATP Buskerudbyen	Felles/Sekr		0	200
5.1.2 Oppfølging felles gåstrategi	Felles/Sekr		0	0
5.1.2.1 Drammen Kartlegging av snarveier og tiltak	DK		500	
5.1.2.2 Lier Kartlegging av snarveier og tiltak	LK			500
5.1.4 Plan for byrom og byromsnettverk i Lierbyen	LK		500	
5.2.1 Planlegging for BBP2/byvekstavtale/planlegging/oppfølging BBP1	Felles/Sekr		1500	4400
5.2.2 Kontinuerlig RVU	Felles/Sekr		300	300
5.3.1 Løpende kommunikasjonsarbeid, planlegging og koordinering	Felles/Sekr		1500	1000
5.3.2 Bygge kunnskap om Buskerudbyen/BBP2/kampanjer	Felles/Sekr		0	1000
Sum totalt disponert			100000	110260
Udisponert				20
			100000	110680

Resultatrapport Belønningsmidler 2020–2021

buskerudbyen.no

